

massima importanza per il risorgimento economico di Trieste. Altrove abbiamo studiato quali siano le linee che attualmente congiungono Trieste al suo retro-terra. È necessario ora esaminare quali sono i difetti di questa rete ferroviaria e quali rimedi vengono consigliati dai competenti.

Quando fu progettato il trattato della ferrovia dei Tauri che lega Trieste al Salisburghese ed alla Baviera, l'Austria, per motivi militari, pose un veto assoluto a che la linea passasse per il passo del Predil. Fu necessario perciò accettare un compromesso in seguito al quale la linea, segue l'Isonzo solo fino a S. Lucia di Tolmino da dove piega verso Oriente passando sotto le Giulie con la Galleria Piedicolle-Bisterza di Wochein e le Caravanche con la Galleria Assling-Rosenbach. Ne segue che tutte e due le linee che congiungono Trieste col retro-terra, così la ferrovia dei Tauri come quella della Meridionale, devono attraversare un tratto del territorio jugoslavo. L'unica congiunzione diretta fra Trieste e l'Austria è quella della Pontebbana, che oltre ad essere di scarsa potenzialità, costringe le merci a fare un giro troppo lungo. I tratti di linea in mano degli jugoslavi rendono troppo malsicure le condizioni di Trieste, perchè basterebbe un qualsiasi provvedimento dello Stato jugoslavo per tagliare le arterie che alimentano il traffico triestino. Anche prescindendo da questo, riesce sempre più dispendioso e più intralciante dover spedire delle merci attraverso il territorio di un terzo Stato quando si può trasportarle attraverso ad una sola frontiera. Oltre, quindi, assicurare mediante trattati e convenzioni il libero traffico attraverso la Jugoslavia, è necessario provvedere Trieste d'una comunicazione diretta con l'Austria, la quale comunicazione serva a decongestionare le linee esistenti e, se queste vengono chiuse o il traffico ne è ostacolato, possa da sola servire ai bisogni di Trieste, alimentando in pari tempo un traffico proprio. Si comprende facilmente la necessità di costruire questa linea, tanto più, poi, che la sua costruzione è prevista dal trattato di pace di St. Germain il quale all'art. 321 fa obbligo all'Austria di sopperire in parte alle spese.

Si noti, poi, come il criterio predominante nelle costruzioni ferroviarie fatte dal cessato regime fosse quello di creare di Vienna e di Budapest i centri irradiatori del movimento ferroviario. Perciò, anzichè unire con una linea diretta Trieste a Fiume si preferì staccare dalla diretta Trieste-Vienna un tronco che da S. Pietro va a Fiume obbligando ad un giro non indifferente i passeggeri e le merci che da Trieste devono andare a Fiume o viceversa.

Inoltre, la congiunzione fra Trieste e Pola fu fatta staccando dalla Pola-Vienna il tronco di raccordo Trieste-Cosina costruito con pendenze e curve tali da renderlo inefficace e di esercizio difficile e pericoloso. Di più, la linea Trieste-Parenzo fu costruita a scartamento ridotto e quindi il suo interesse commerciale è scarso, benchè attraversi una regione sufficientemente ricca e ubertosa.

Si rende necessaria quindi la costruzione delle seguenti linee (1):

1. - Una direttissima Trieste-Monfalcone, la quale, partendo da Trieste Centrale, percorrerebbe i binari della stazione di smistamento di Barcola, girerebbe dietro le ville che prospettano la strada, raggiungerebbe Cedassammare e la Galleria sotto il Parco di Miramar, ad una quota variante fra i 10 ed i 25 metri, la ferrovia dovrebbe seguire la linea accidentata della costa, attraverserebbe con una galleria il promontorio roccioso di Duino, e raggiungerebbe, lungo la strada cammionabile, Monfalcone. La costruzione di questa linea, che l'Austria aveva impedito per motivi strategici e sentimentali, abbrevierebbe di 10 km. la distanza attuale tra Trieste e Monfalcone e, permettendo ai treni maggiore velocità causa le piccolissime pendenze, avvicinerrebbe di mezz'ora Trieste a Venezia contribuendo con ciò a migliorare l'allacciamento di Trieste alle reti ferroviarie

(1) Dai progetti presentati dal Comitato degli esperti incaricato dalla Camera di Commercio di Trieste di studiare il problema delle comunicazioni ferroviarie. Trieste 1919.