

del Regno, impedendo pure quegli inconvenienti che si verificano attualmente causa la continua pendenza del tratto Bivio-Trieste.

2. - a) Costruzione della linea da S. Lucia, per Tolmino, Plezzo, Bretto, una galleria sotto il Predil in direzione NS lunga 8600 metri lungo la Valle del Raibl, fino a Tarvisio. Con questa linea si eviterebbe di passare sul territorio jugoslavo raccorciando inoltre le comunicazioni di 50 km.

b) Per migliorare le condizioni fra Trieste e Gorizia si dovrebbe costruire una linea che da Doberdò oltre Merna, Verbova, S. Rocco si congiungesse a Gorizia con la Transalpina. Questa linea non supererebbe mai pendenze al di sopra del 5 per mille ed inoltre eviterebbe il lungo giro della linea attuale.

c) Oltre la linea del Predil, si reputa opportuna, in un tempo posteriore, la costruzione di una linea che congiungerebbe più direttamente Trieste al centro d'Europa. La linea in questione dovrebbe seguire fino a Monfalcone il tracciato della direttissima costiera, da Monfalcone Porto essa procederebbe oltre Ronchi, S. Pietro d'Isonzo, Mariano, Brazzano, Cividale, seguirebbe la valle del Natisone, toccherebbe S. Pietro di Natisone e Creda, con una galleria di 4 km. verrebbe nella Valle dell'Isonzo, al di là della quale essa sboccherebbe nel passo di Polounick che dovrebbe essere superato con una galleria di 2 km. e giungerebbe a Plezzo, dove si unirebbe alla ferrovia del Predil. La distanza Trieste-Villaco, attualmente di 206 km. verrebbe così ridotta a soli 140 km.

3. - Migliorare le comunicazioni con Fiume. Anzichè dover salire fino a S. Pietro per poi discendere a Sappiane-Abbazia-Fiume, si progetta la congiunzione diretta tra Cosina e Sappiane evitando così il lungo giro fino a S. Pietro.

Inoltre data la scarsa potenzialità del tronco Trieste-Cosina si dovrebbe sostituirlo con un'altra a pendenze minori ed a curve più larghe. La nuova congiunzione Trieste Fiume accorcerebbe gli attuali 123 km. del percorso di almeno 40-45 km.

4. - Le scarsissime comunicazioni tra le città costiere dell'Istria impongono la costruzione di una linea costiera che da Trieste per Porto Rose, Parenzo e Rovigno mettesse capo a Pola. L'attuale Trieste-Parenzo a scartamento ridotto dovrebbe rimanere quantunque, per alcuni tratti costieri, la nuova linea ne seguirebbe il tracciato, ma quella esistente dovrebbe servire per il collegamento delle ricche campagne del Buiese e della Valle del Quietto. Però, se questa linea accelererebbe le comunicazioni fra le città istriane, essa ha l'inconveniente di essere di difficile costruzione causa le ineguaglianze del terreno, il che implicherebbe anche un esercizio molto costoso.

Questi i progetti avanzati, dei quali non tutti sono facilmente attuabili ed egualmente necessari. La linea del Predil s'impone senz'altro ed anche quelle riguardanti il miglioramento delle comunicazioni con Fiume. Anche la direttissima Trieste Monfalcone, se non indispensabile, certo risulterebbe molto vantaggiosa anche perchè Monfalcone diventa ogni giorno più il sobborgo industriale di Trieste e fa quindi parte dell'organismo economico tecnico del porto Triestino.

La seconda parte del provvedimento di cui ora stiamo trattando, concerne l'assetto della Ferrovia Meridionale. Le autorità più competenti in fatto di traffici internazionali chiedevano che venisse ripristinato l'esercizio diretto della Società (1) affinchè venissero regolati gli orari dei treni da un ente unico e si provvedesse al rifornimento dei carri occorrenti al regolare servizio del porto. Affidando l'esercizio delle reti alla Società, questa sarebbe stimolata nel suo proprio interesse a far convergere il traffico delle zone centrali verso Trieste e verso Fiume mentre, mancando dei tronchi che sono in possesso dello Stato Italiano, la Società non è più cointeressata ad avviare il traffico verso i nostri porti. Ad ogni modo, fra gli interessati, e cioè fra i quattro Stati attraversati dalle linee

(1) Cfr. i Bollettini della Camera di Commercio di Trieste del 1920 nei quali la questione è spesso trattata ed inoltre il « Caffaro » del 16 Febbraio del 1923 dove il Prof. Frescura tratta « La questione della Südbahn ».