

però tardi. Come ben rileva il Cavalli, i sei anni d'indugio erano bastati ad Amburgo per toglierci una parte dei nostri commerci. Ciò non di meno si sarebbe potuto richiamarli qui, offrendo dei vantaggi sui noli; ma la società francese, cui il governo aveva venduta la linea della strada ferrata meridionale, impose tariffe tanto alte, che a Trieste non fu più possibile, per lungo tempo, di sostener la concorrenza con i porti del settentrione.

L'enormità dei tassi di nolo, insieme con le disgraziate condizioni della valuta austriaca e la mancanza di trattati di commercio con i paesi dell'Oceano Atlantico e Indiano, ostacolarono gravissimamente un vigoroso svolgimento ascensionale del commercio triestino. Soprattutto furono le tariffe ferroviarie che, come già si disse, misero Trieste in condizioni d'inferiorità di fronte ai porti nordici ed in ispecie di fronte ad Amburgo (i quali assai più rapidamente di Trieste poterono progredire), nonchè rispetto agli altri porti dell'Adriatico. I noli, nella congiunzione ferroviaria con l'interno dello Stato, erano elevati e quasi proibitivi, non solo a causa dello sfruttamento finanziario della linea da parte della compagnia privata che la possedeva; quant'anche e forse soprattutto, perchè la linea vecchia non era idonea, non era razionale, non si adattava ai bisogni della piazza, giacchè era stata costruita avendo in mente tutt'altri scopi che quello di tener conto delle necessità del porto, cui si doveva finir col metter capo. Si imponeva perciò la costruzione d'una nuova congiunzione ferroviaria con l'interno e s'imponeva non solo nell'interesse di Trieste e dell'interno, ma anche perchè i paesi alpini erano privi di mezzi di trasporto. Avanzò nel 1868 il comitato municipale ferroviario un memoriale per la costruzione di una via ferrata attraverso il Predil e si succedettero negli anni seguenti, con non interrotta frequenza, le petizioni al Governo di Vienna perchè si decidesse a costruire la seconda congiunzione ferroviaria fra Trieste e l'interno. Particolarmente importante la petizione presentata al Governo in data del 7 dicembre 1898, in cui, fervendo ancora i dibattiti circa il tracciato, chi volendo la linea del Predil, chi quella di Laak, il consiglio cittadino, persuaso della necessità di avere questa seconda linea, qualunque essa fosse, rammentava che già da parecchi anni si era rimesso alla volontà del Governo intorno alla scelta del tracciato da seguire, purchè la congiunzione con la nuova linea ferroviaria risultasse indipendente e diretta.

Innumerevoli, come si disse, furono le insistenze a favore di una seconda linea ferroviaria da Trieste per il centro d'Europa, così che l'estremo porto dell'Adriatico venisse una buona volta, se non equiparato ai porti concorrenti, almeno sottratto a quelle condizioni d'inferiorità assoluta che deprimevano e rendevano vana ogni sua iniziativa per un grande sviluppo. Ben scarso risultato ebbero le insistenze dei