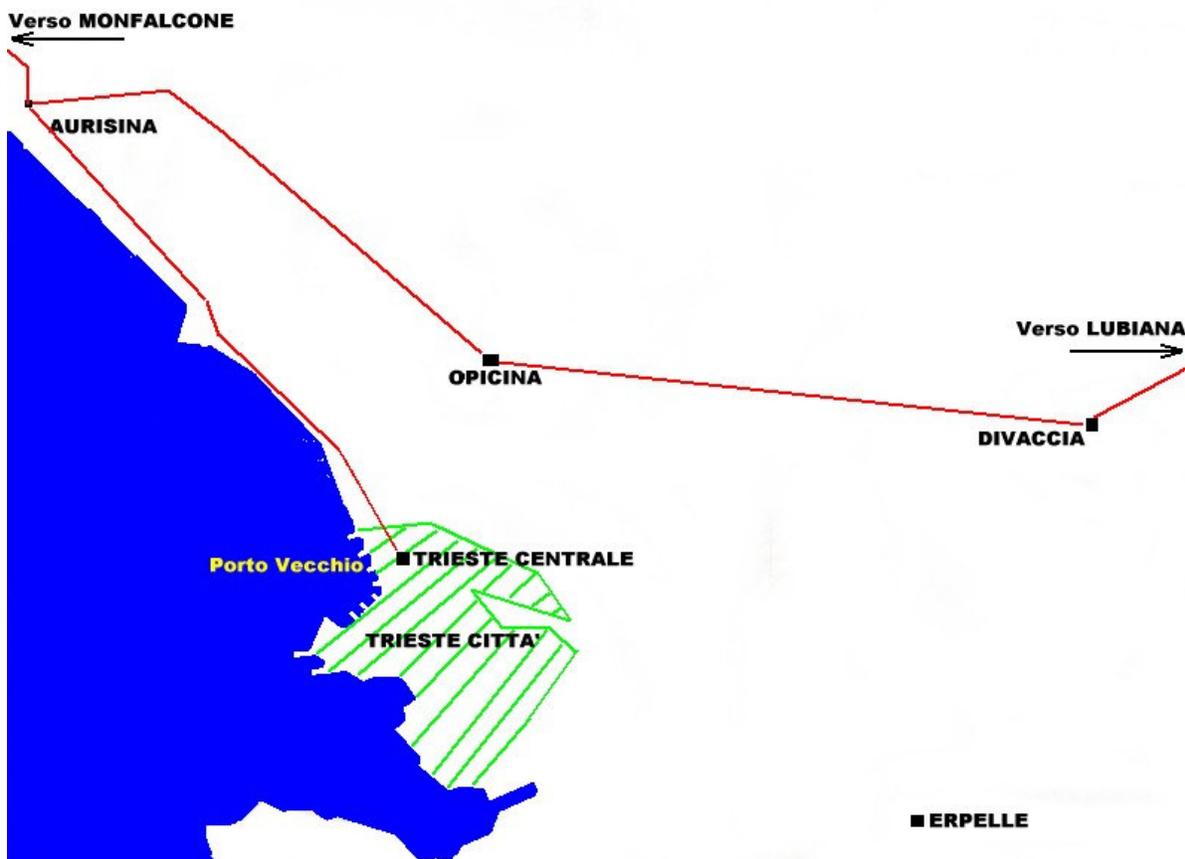


Le linee ferroviarie di Trieste

Trieste è da sempre una città porto cosmopolita, ricca di scambi, di afflussi di merci e di commercianti da tutto il Mediterraneo: basti pensare che fino a 5 anni fa era l'unica città d'Italia ad avere non solo chiese di ogni ordine religioso, ma addirittura una piccola moschea all'interno del cimitero musulmano.

Per favorire lo sviluppo della città, e per la vicinanza al centro della monarchia Austro-Ungarica il porto di Trieste era la scelta obbligata degli Asburgo per l'arrivo e la distribuzione delle merci dal Mediterraneo. Venne a tal scopo costruita una nuova linea ferroviaria che collegava Trieste a Vienna, ferrovia che fu inaugurata nel 1857. Tale ferrovia doveva superare il ciglio dell'altopiano Carsico, ciglio che si affaccia ad una altezza variabile fra i 200 e i 300 mt. direttamente sul mare, o comunque con pochissimo spazio tra mare e altopiano. A causa di tale motivazione venne scelto un percorso tortuoso che permetteva la discesa in città senza lo scavo di gallerie e con pendenze contenute.

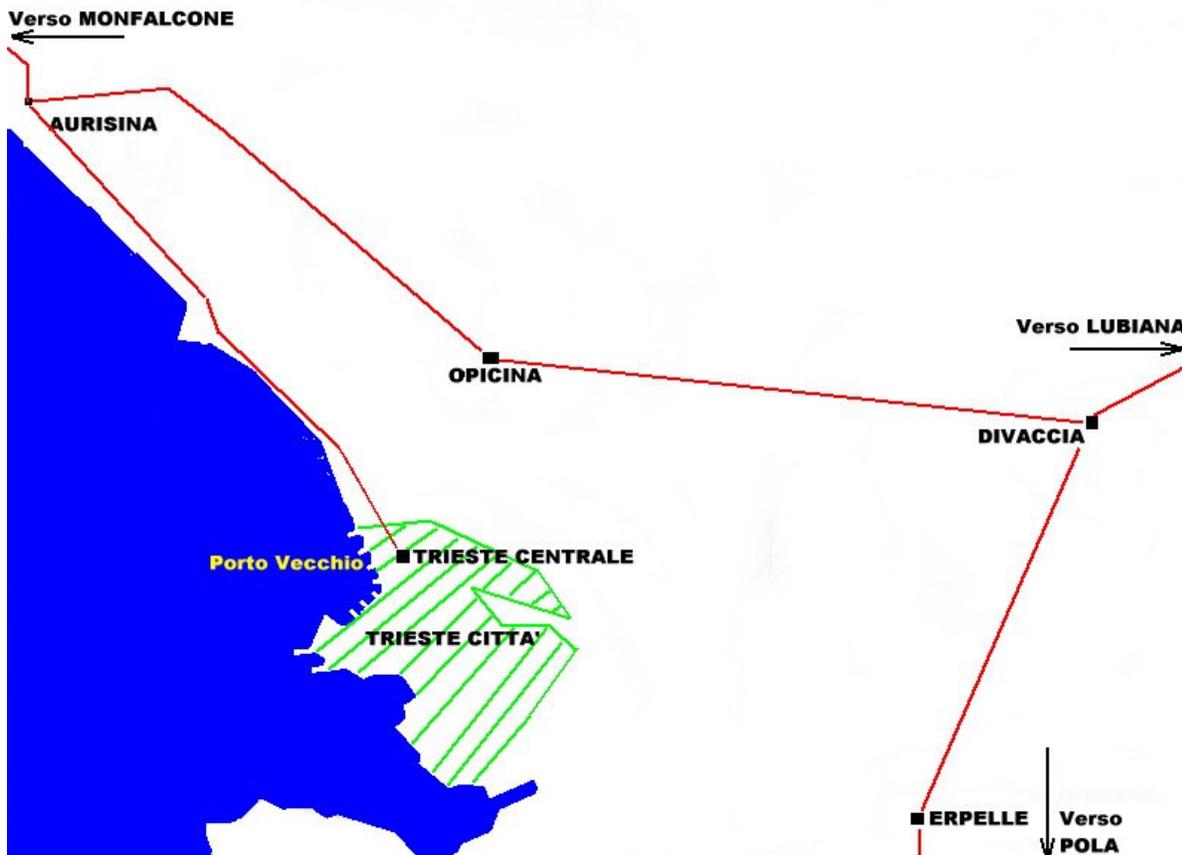


Grazie a questa ferrovia il porto di Trieste ebbe un impulso incredibile, nell'arco di un anno le merci transitanti triplicarono passando a 3 milioni di quintali movimentati nel 1858. Purtroppo già nel 1860 le cose cambiarono: a causa del forte impegno economico per la costruzione della ferrovia le casse del governo Asburgico erano vuote, e il governo fu costretto a vendere la linea ferroviaria a una società privata che mirò esclusivamente a fare i propri interessi, imponendo costi elevati per il trasporto di materiale e passeggeri. Tale società, controllata dalla famiglia Rotschild, assunse il nome di Sudbahn e cioè in italiano **Ferrovia Meridionale** da cui il nome storico di tale linea.

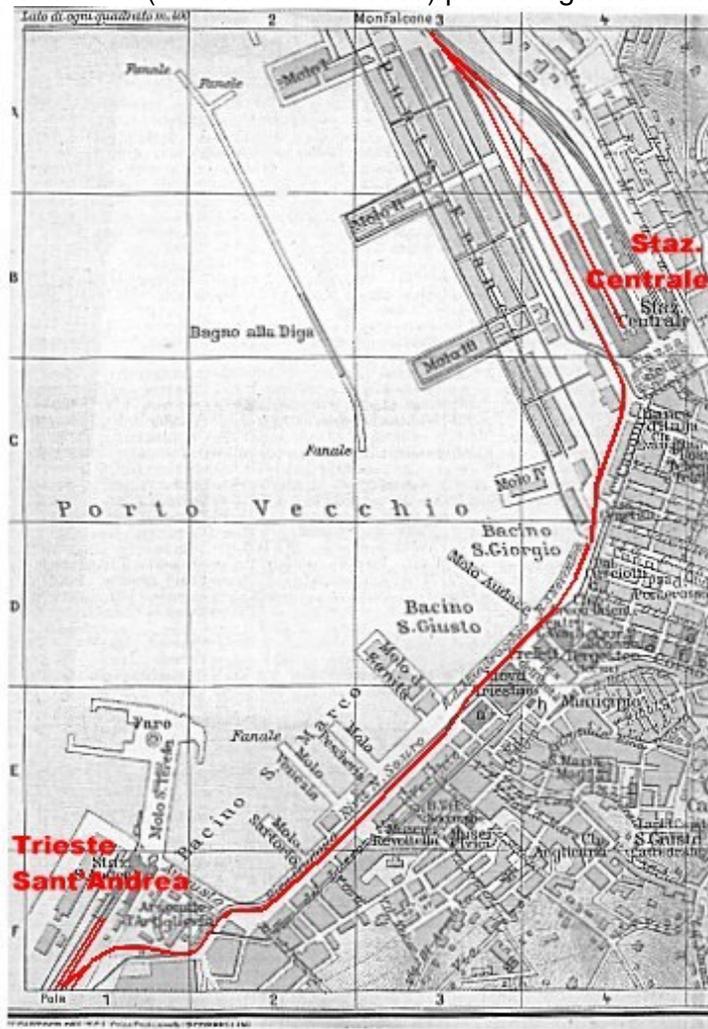
Immagine della Ferrovia Meridionale all'altezza di Barcola, periferia di Trieste:



Nel 1876 nel frattempo la città di Pola, sede della Marina da Guerra Asburgica, fu dotata di una linea ferroviaria che, per motivazioni orografiche e di difensività militare, passava lontano da Trieste, privando ancora la città di un collegamento a prezzi economici con l'entroterra.



Tale ferrovia venne denominata per la sua posizione **Ferrovia Istriana**. Fu a tal punto che su pressioni del comune di Trieste il governo decise di costruire una nuova linea statale e quindi esente dai gravosi pedaggi della Meridionale. Tale linea sfruttando la vallata del torrente Rosandra, unica vallata che procedesse dal Carso verso Trieste, collegava la città ad Erpelle sulla linea Istriana. Tale collegamento che verrà chiamato **Linea Trieste-Erpelle** o **Linea della Val Rosandra** aveva inoltre il vantaggio di essere in prossimità del porto nuovo che stava sorgendo dall'altra parte della città a causa dell'insufficiente capienza del porto vecchio. Fu inoltre progettato e costruito un raccordo detto **Raccordo delle Rive** (Rivabahn in tedesco) per collegare le due zone portuali.



Ingrandimento "parziale" della Carta in scala 1:17000 "Trieste" della Guida d'Italia del T.C.I.

Tratto da: L.V. Bertarelli, *Le Tre Venezie*, vol. II - Milano 1920.

La nuova stazione fu denominata Trieste Sant'Andrea, dal nome del viale che portava alla stazione medesima. Per la costruzione però furono necessari ben 9 anni, tanto che la stazione di Trieste Sant'Andrea fu ufficialmente inaugurata il 5 luglio 1887. A tale linea nella stazione di Trieste Sant'Andrea si aggiunse nel 1901 la linea a scartamento ridotto Trieste-Parenzo, detta **Parenzana**. Tale linea univa la cittadina di Parenzo a Trieste attraversando zone dell'Istria non servite da nessun mezzo di trasporto, ed era usata sia per il trasporto di merci che di passeggeri. Come tutte le linee a scartamento ridotto aveva

i suoi problemi di velocità, problemi che ne limitarono molto la vita. Infatti tale linea fu smantellata già nel 1935.

Situazione delle linee affluenti a Trieste nel 1906:



Grazie alla Trieste-Erpelle il porto di Trieste ebbe così immediatamente un incredibile sviluppo. La linea era giornalmente percorsa da più di 20 coppie di treni merci e 4 coppie di treni passeggeri, nonostante la forte acclività della linea (livellette che in certi punti arrivavano al 33 per mille!!!) e la limitazione di essere stata costruita a binario unico, come si può vedere dalla spettacolare prossima foto.



La ferrovia nel 1952

Le limitazioni imposte dalla pendenza e dalla unicità del binario purtroppo furono fatali per questa linea, perché ci si accorse che per la movimentazione dei carichi verso l'interno dell'Europa (siamo ai primi del '900, Trieste era il porto principale dell'Impero Austro-Ungarico) occorreva una nuova linea. Fu individuata grazie ai nuovi mezzi costruttivi una nuova linea, che proveniva da Gorizia, si incrociava con la Meridionale (ancora di proprietà privata) ad Opicina ed arrivava nella stazione di Sant'Andrea con pendenze ridotte (25 per mille) e due lunghe (per l'epoca) gallerie. Tale linea fu denominata in tedesco Wocheinbahn ed in italiano **Transalpina**. Fu necessario spostare ed ingrandire la stazione di Sant'Andrea, che assunse l'aspetto attuale. Tale stazione fu inaugurata nel 1906, e nel 1930 cambiò nome in Trieste Campo Marzio. Situazione di Trieste nel 1906:



La situazione che si era creata all'interno della città era per certi versi paradossale: due porti (con zone di carico e scarico merci attive anche tra le due zone) e due stazioni raccordate fra loro. Giornalmente si assisteva a scene come questa:



Il cosiddetto **"Treno delle Rive"** fu per molti anni una presenza costante a Trieste, e tale raccordo che doveva essere provvisorio, in attesa di un collegamento di tipo diverso tra le due stazioni, in realtà durò fino al 1983. Alla fine della sua vita si assistevano a scene come questa, scene generate dalla diffusione di massa delle autovetture e dalla conseguente mancanza di parcheggi:



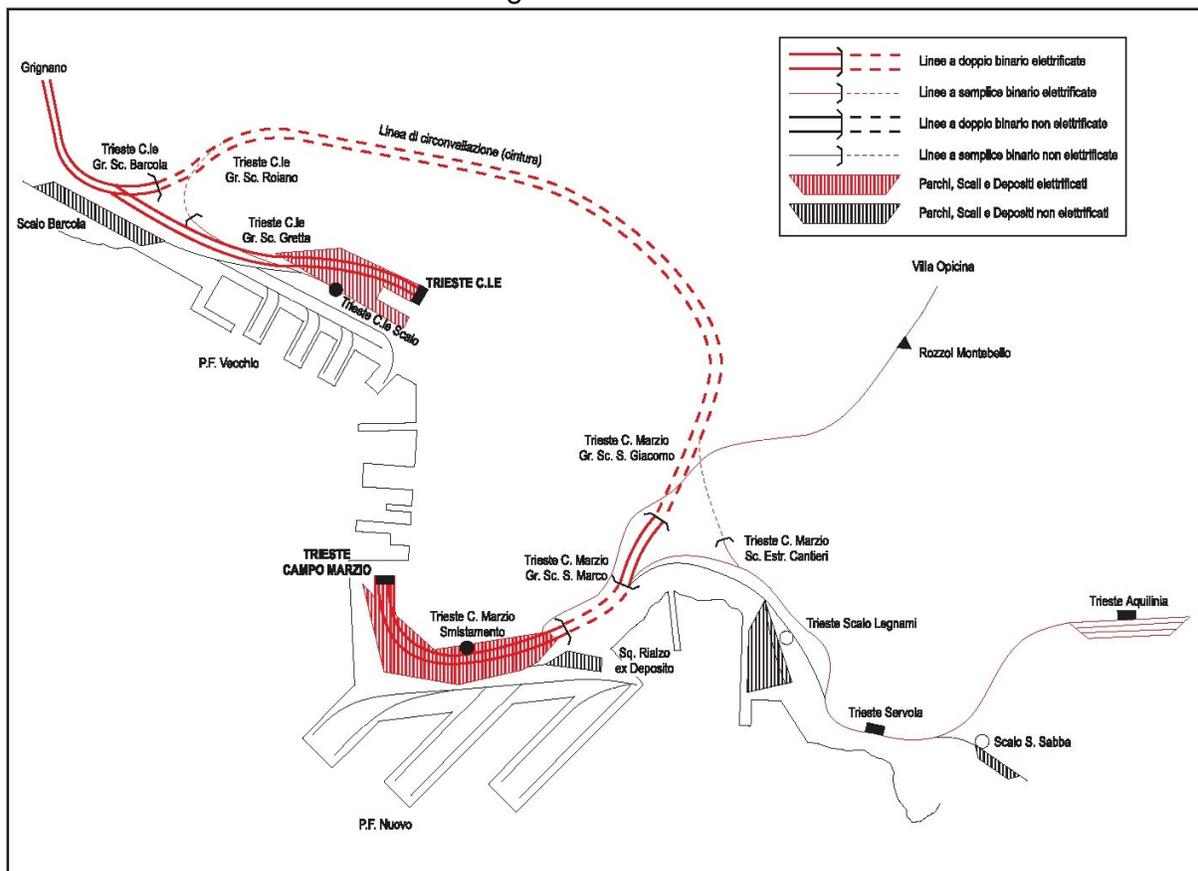


Dopo la I Guerra Mondiale si pensò di unire le due stazioni a mezzo una galleria di circonvallazione che passasse sotto la città. Gli studi di fattibilità cominciarono nel 1930 circa, ma nel frattempo scoppiò la II Guerra Mondiale con tutti gli stravolgimenti territoriali che ci furono subito dopo. Trieste si trovò totalmente senza un entroterra (già in parte perso dopo la I Guerra Mondiale) e con le linee ferroviarie parzialmente o totalmente chiuse dai nuovi confini e dalla "Cortina di Ferro" calata improvvisamente subito dopo la guerra. Situazione delle linee ferroviarie attorno a Trieste negli anni '50:



Anche la linea per Erpelle avrebbe avuto vita breve: nel 1959 nell'ambito della politica dei "rami secchi" fu chiusa, e nel 1966 fu smantellata (da parte jugoslava fu smantellata addirittura immediatamente dopo la chiusura, nel 1960).

Mentre dal Porto Nuovo i carichi continuavano a passare verso l'Italia attraverso il tratto della Transalpina tra Campo Marzio e Opicina, si riprese il progetto della galleria di Circonvallazione, che cominciò ad essere scavata nel 1956 per essere completata appena nel 1982. La situazione attuale è la seguente:



Come si può notare le linee sono ridotte all'essenziale e si è perso il sapore romantico sia del Raccordo delle Rive, sia della linea della Val Rosandra, che è stata trasformata in una pista ciclabile.

Vittorio Dell'Aquila

Foto del Treno delle Rive tratte da:
Il Piccolo: Una Storia per Immagini