



La costruzione della Strada Costiera Trieste-Monfalcone (1922-1928)

Matteo Ciuoffo

Università degli Studi di Firenze

Firenze-Italia

matteo.ciuoffo@gmail.com

Saggio scientifico originale, Giugno 2025

RIASSUNTO

L'avvicinarsi degli sviluppi urbanistici di Trieste all'interno del secolo scorso, grazie ai numerosi cambi di bandiera e sviluppi politici post-bellici, rendono la conformazione delle sue strade, tema di grande interesse. È proprio all'interno di un periodo di monumentalizzazione della città e delle sue vie, e di riconnessione con il Regno d'Italia, che si colloca la vicenda della costruzione della Strada Costiera. Un'opera che prende forma dalle parole degli ingegneri Mazorana e Comel nel convegno promosso ed organizzato dalla "Commissione per la promozione del concorso dei forestieri" del marzo 1909, ma che si concretizzerà con l'approvazione del primo capitolato speciale d'appalto dell'opera, solo nel novembre del 1921. Il progetto a questo punto è già competenza dell'Ufficio Tecnico del Comune di Trieste, con a capo l'ing. Alfredo Camanzi, il quale dovrà districarsi attraverso rallentamenti, revisioni del progetto ed intoppi sino all'inaugurazione "mutilata" del 1928. La nuova strada, annoverata tra le strade paesaggisticamente più importanti d'Italia, ridefinisce dagli anni Venti, la prospettiva d'accesso alla città.

PAROLE CHIAVE

Mazorana e Comel, Alfredo Camanzi, Sistiana, galleria naturale, trenovia, monumentalità viaria

ABSTRACT

THE CONSTRUCTION OF THE TRIESTE-MONFALCONE COASTAL ROAD (1922-1928)

Owing to numerous changes of government and post-war political developments, a succession of urban developments in Trieste over the past century the streets of Trieste became a topic of significant interest. It was in the era of monumentalisation of the city and its streets and its reconnection with the Kingdom of Italy that the construction of the Coastal Road took place. The project was developed by engineers Mazorana and Comel at the conference promoted and organized by the "Commission for the Promotion of Foreigners' Competitions" in March 1909, although it was only in November 1921 that it was realised with the approval of the first special tender specifications for the project. At this point, the project was already within the competence of the Technical Office of the Municipality of Trieste, with engineer Alfredo Camanzi at the helm, who had to navigate delays, project revisions, and obstacles until the "mutilated" inauguration in 1928. The new road, considered one of the most important scenic roads in Italy, has redefined the perspective of access to the city since the 1920s.

KEYWORDS

Mazorana and Comel, Alfredo Camanzi, Sistiana, Natural gallery (rock-cut tunnel), Funicular tramway, Monumentality of the roadway architecture

INTRODUZIONE

di Ferruccio Canali

Nell'ambito di un'attività più che ventennale che ha visto, da parte di chi scrive, l'esecuzione di una serie davvero nutrita di ricerche dedicate alle Venezia Giulia, alle sue Architetture e alle sue Infrastrutture tra le due Guerre - ricerche svolte presso il "DIDA-Dipartimento di Architettura" di Firenze in collaborazione per anni con la Facoltà di Architettura di Bologna/Cesena - si pone oggi anche questo studio di Matteo Ciuoffo dedicato alla "Strada costiera Trieste Monfalcone". Si tratta di uno studio nato come Tesi di Laurea in Architettura, da me seguita come Relatore, e discussa presso il "DIDA" di Firenze, grazie allo spoglio sistematico di materiali archivistici e cronachistici relativi alla realizzazione della nuova arteria stradale, dai primi del Novecento fino alla fine degli anni Venti. Appariva importate, dopo le pubblicazioni relative al Piano Regolatore di Trieste - edite su questi stessi "Quaderni CRS" - puntualizzare dal punto di vista documentario quella vicenda, rimasta per troppo tempo in controluce nella Storiografia triestina, affiancando alla ricostruzione degli eventi, delle difficoltà e delle varie proposte avviate già in Età asburgica, una doverosa valutazione dell'importanza di quell'arteria come 'percorso simbolico', oltre che funzionale, dopo il 1918, sulla base di una valenza che travalicava i pur importanti aspetti infrastrutturali locali (cioè il collegamento di Trieste con la zona industriale di Monfalcone dove si trovano i cantieri navali): dal punto di vista celebrativo, la strada collegava finalmente Trieste in maniera diretta all'Italia (un collegamento che non a caso le Autorità austriache non aveva favorito), tanto che la Costiera era divenuta allora una vera e propria "Strada dell'Italianità triestina". Non a caso il percorso, dalla non facile realizzazione, dopo aver toccato il Castello di Miramare, culminava nel grande "Faro della Vittoria" a sancire indelebilmente la connessione tra le due grandi Infrastrutture - Strada e Faro - dotate entrambe anche di un forte portato simbolico. L'arteria si snodava poi attraverso bellissimi panorami, tanto da rendere ancora oggi la "Costiera" una delle "strade più belle d'Italia" come viene usualmente ricordata, per cui i Valori simbolici si connettevano a quelle Valenze paesaggistiche che invitano, attualmente, a considerare il tracciato non solo una 'strada di collegamento', ma una vera e propria 'opera di Storia e di Bellezza'; un'opera degna di attenzioni conservative e di valorizzazione anche per le sue opere accessorie ("opere d'arte stradale"), per gli scorci, la carreggiata, le ardue gallerie, le piazzole di sosta e tutto quello che qualifica l'intervento di allora, la sua importanza di oggi e la sua ulteriore valorizzazione (anche come percorso 'poetico' di Bellezza 'naturale').

1. LA SITUAZIONE ATTUALE DEGLI STUDI SULLA STRADA COSTIERA

La strada costiera è un'opera della quale tutt'oggi si sa ancora poco. Purtroppo, a distanza di quasi cent'anni dall'apertura, non sono ancora reperibili gli studi geologici, i disegni preparatori o le tavole di progetto nella loro interezza. Sono arrivati a noi alcuni frammenti di sezione prodotti dall'Ufficio Tecnico del Comune di Trieste e qualche planimetria degli espropri fatti nel 1922.

Dal punto di vista bibliografico il problema si ripropone nuovamente. Al di là dell'inserimento di piccoli capitoli in testi che trattano temi più ampi, come quello delle realizzazioni fasciste in città¹² o quelli delle espansioni urbanistiche³, è presente un unico volume, di ridotte dimensioni, che tratta le sfaccettature storiche, politiche e sociali dell'opera⁴. Un libro per curiosi più che per storici e professionisti.

Una consultazione che invece può esser considerata fuorviante nel metodo e nei modi con cui sono trattati gli argomenti è la collana mensile, dedicata agli sviluppi della città dal 1928 al 1943. Purtroppo, questi scritti sono intrisi di propaganda, volta a glorificare l'opera del regime in città, sorvolando volutamente sulle questioni scomode e omettendo dati importanti. Per citarne uno: nel volume numero 3 del settembre 1928⁵ si parla direttamente della strada presa in esame, citando una spesa complessiva per la realizzazione di circa 10 milioni di lire. Come invece vedremo in questo scritto, la strada ha subito numerose varianti, rallentamenti ed intoppi che hanno portato l'amministrazione locale a richiedere iniezioni di fondi, portando la spesa ad oltre 17 milioni di lire, ovvero il 70% in più rispetto a quanto pubblicato. Se ne deduce quindi una chiara intenzione redazionale ad addomesticare dati essenziali per la costruzione di una limpida disamina dei fatti. La trattazione dei veri problemi incorsi durante la progettazione e durante l'esecuzione è omessa in virtù di una più immediata promozione dell'opera sotto un'ottica politica, mirata alla glorificazione di tutto l'operato del governo dell'epoca.

In soccorso a tale problema di trasparenza e completezza degli avvenimenti, giunge l'archivio del quotidiano locale, unica fonte di informazioni cronologicamente attendibile, che permette una chiara prefigurazione della successione degli eventi. "Il Piccolo" di Trieste, con le edizioni del mattino e della sera,

1 A. SERI, *TRIESTE ANNI TRENTA, momenti di vita triestina e cronaca della trasformazione edilizia*, Trieste, 1982.

2 E. CINGOLANI, A. FONTANA, G. DI CASTELNUOVO, *Trieste nelle realizzazioni fasciste. Opere pubbliche, edilizia – idraulica – strade – porti – archeologia*. in "Rassegna mensile illustrata" (Numero speciale edito per il XX annuale dell'intervento), Anno V – N. 3-4, Roma, 1935.

3 E. GODOLI, *Trieste, Le città nella storia d'Italia*, Roma, 1984.

4 R. COVAZ, A. TURIEL, *La Costiera triestina, storie e misteri di una strada*, Trieste, 2006.

5 *Le Opere del Regime: La pittoresca strada costiera da Trieste a Monfalcone*, in "Rivista Mensile della città di Trieste", N. 3, Trieste, settembre 1928, pp. 1-4.

sia per facilità di consultazione data dalla pubblicazione digitale dei quotidiani stampati dal 1881, sia per quantità di materiale giornalistico, offre un buon punto di partenza per una comprensione dei fatti avvenuti. Il progetto della strada viene promosso a più riprese, sia prima dello scoppio della Grande Guerra⁶, sia successivamente, durante il tracciamento dell'arteria e la preparazione della documentazione per l'avvio della gara d'appalto⁷.

Nonostante ricostruire la vicenda si possa considerare processo concretizzabile, la reperibilità delle fonti si complica, anche dal punto di vista della consultazione del materiale archivistico presente in città; è luogo comune che nei faldoni d'interesse, manchino intere parti di mappe e documenti inerenti alla progettazione⁸⁹, con la conseguenza che i testi trattanti l'argomento abbiano informazioni incomplete e sommarie¹⁰. L'opera, di conseguenza, necessita di una sua monografia, attenta, che prenda in esame anche ciò che è presente negli archivi fuori dal Comune di Trieste.

2. LA NECESSITÀ DI UNA STRADA

Prima del 1857 (anno dell'inaugurazione del tratto meridionale della *Sudbahn*, Trieste-Nabresina)¹¹, le vie d'accesso alla città dalla penisola italiana sono unicamente due: la prima, via mare, principale tratta utilizzata da marinai, commercianti e locali, dato il ruolo di natura emporiale che ricopre Trieste già dal '700; la seconda, è la vecchia strada postale passante per Prosecco e Opicina, la quale sancisce l'ingresso nel territorio di Trieste¹². Si tratta di una via difficoltosa per il traino dei carri dato il lungo percorso da affrontare e le ripide salite dell'altipiano carsico da oltrepassare prima di poter ridiscendere alla costa. La strada è soggetta a "lievi" interventi di miglioria nel 1816, in previsione della visita alla città il medesimo anno, dell'Imperatore d'Austria Francesco I. I lavori consistono nell'erezione di due colonne in pietra d'Aurisina con alla sommità due alabarde, allocate nei pressi di Santa Croce. Per l'occasione, viene apposta una lapide, ancora oggi presente ma deteriorata dal tempo, recante la scritta:

6 *Congresso delle Federazione per il promovimento del concorso dei forestieri*, in "Il Piccolo", Trieste, 24 febbraio 1914.

7 *La nuova strada Trieste – Monfalcone*, in "Il Piccolo", Trieste, 17 giugno 1920.

8 Archivio del Comune di Trieste (ACT), *Costruzione di una strada Costiera fra Trieste e Monfalcone*, Magistrato Civico Trieste, Fondo Ufficio Tecnico, fasc.sez. IV n. 214/1919.

9 ACT, *Espropriazione terreni costruzione strada Costiera per Monfalcone*, Ufficio Tecnico Comunale, Fondo Ufficio Tecnico, fasc. n. 309/1932.

10 A. SERI, *TRIESTE ANNI TRENTA, momenti di vita triestina e cronaca della trasformazione edilizia*, Trieste, 1982.

11 C. DONATO C., L. GNESDA, *Trieste nel sistema ferroviario asburgico*, Trieste, 1996.

12 *La nuova strada Trieste – Monfalcone*, in "Il Piccolo", Trieste, 17 giugno 1920.

“In onore dell'imperatore e re Francesco Primo che ingera a Trieste il 26 aprile 1816, la città anelando di dimostrare la sua devozione verso di lui, innalzò sul confine del territorio questo ricordo perché rammentasse ai posteri un giorno tanto fausto”¹³.

Trieste è quindi sprovvista di una strada che colleghi direttamente la città con l'entroterra italiano lungo la costa. Bisogna tornare indietro sino al 1843 quando la cittadinanza, mossa da bisogni di natura funzionale, richiede un collegamento più agevole, onde evitare di dover percorrere l'antica strada asburgica, scollinando prima per il ciglione carsico.

Il 10 marzo del 1843 la Direzione delle Pubbliche Costruzioni, scrive una lettera all'Imperial Regio Governo di Vienna:

Cominciando da Trieste, si vede patentemente che la strada attuale fino a Sestiana non è quella suggerita dalla natura dei luoghi, poiché partendo dal mare si sale il monte d'Opschina (...) poi per discendere nuovamente fino quasi allo specchio del mare. Conducendo invece una strada lungo la costa, per la quale non si scorge nessunissima difficoltà, non si avrebbe né salita né discesa da fare, e si può con franchezza asserire che si arriverebbe a Sestiana in tanto tempo quanto ora s'impiega per giungere da Trieste ad Opschina con questo di più (...) una nuova strada erariale da Trieste a Sestiana lungo la costa del mare al coperto dalla bora, non esposta alle nevi che spesso interrompono il passaggio della strada attuale¹⁴.

Nonostante la Direzione delle pubbliche costruzioni asserisse negli stessi anni: “Quest'opera (in riferimento alla strada costiera n.d.a.) sarà il risultato del tempo e dei mezzi disponibili, ma non bisogna assolutamente perderla di vista, ritenendola come fondamentale per migliorare le comunicazioni di Trieste coll'Italia”¹⁵, tale idea non viene presa in considerazione, specialmente per motivazioni di carattere geo-politico. È difatti ben noto nel Mediterraneo che l'emporio si sia evoluto ed arricchito, tanto da diventare crocevia commerciale e fondamentale punto di sbarco per le merci dirette verso l'entroterra dell'impero. Negli anni '50 del XIX secolo, vengono sviluppate dall'amministrazione le strade ferrate per una miglior comunicazione, a dimostrazione del fatto che non si “volesse abbandonare” la città. Il Governo di Vienna osteggia il progetto per una strada costiera¹⁶ e quando nel 1860 viene inaugurato il Castello di

13 R. COVAZ, A. TURIEL, *La Costiera triestina, storie e misteri di una strada*, Trieste, 2006, pp. 27-28.

14 *Ivi*, p. 29.

15 *Ibidem*.

16 In particolare, per paura di ideologie sovversive, durante la riunione del Consiglio dei ministri del 12 novembre 1866, l'imperatore Francesco Giuseppe I d'Austria, tracciò un progetto mirante alla germanizzazione e slavizzazione di molte aree dell'impero, tra cui Trieste, con l'obiettivo di indebolire

Miramare con lo splendido parco ad esso annesso, l'idea viene accantonata, almeno per qualche decennio.

I tecnici del governo austriaco, che pensavano al semplice prolungamento della Barcola-Miramare per garantire il collegamento tra i due centri di Trieste e Monfalcone, si devono fermare dinanzi i confini del parco. Insostenibile l'ipotesi di interrompere il tratto carrabile in favore di un percorso a piedi o peggio, una continuazione della strada attraverso il parco. L'ipotesi di un'unica galleria passante sotto a quest'ultimo viene avanzata ma bollata nell'immediato come troppo onerosa e complicata.

Finalmente nel 1904 si passa dalla proposta di progetto alla costituzione di un comitato interprovinciale per la promozione dell'opera e nel 1906 grazie al benestare del Governo di Vienna, vengono avviati i primi studi di natura geologica e strutturale¹⁷. Negli stessi anni lo sviluppo industriale di Monfalcone si afferma come fattore accelerante per l'avvio della prima progettazione. Il Comune emergente, incentivato da importanti finanziamenti austriaci in campo immobiliare nel 1892 e nel 1902, vede consolidarsi il proprio ruolo industriale. La gestione moderna dello sviluppo di Panzano è soggetta a sistemi creditizi per la realizzazione di "case-caserma", che continuano fino al dopoguerra inoltrato, creando nuove abitazioni per gli operai del porto¹⁸.

Nel 1907 i fratelli Cosulich fondano la "Società Anonima Cantiere Navale Triestino", un cantiere navale moderno e generoso capace di contenere navi di dimensioni ben superiori a quelle costruite fino a quel momento nel golfo di Trieste. La costruzione delle nuove industrie e dei nuovi cantieri attira verso Panzano una serie di operai prima, tecnici e carpentieri poi, accentuando l'esigenza di realizzare una strada che colleghi il polo industriale monfalconese con la città di Trieste¹⁹. La nuova strada avvicinata al mare il più possibile porterebbe, altresì, un grandissimo vantaggio alle comunicazioni con Monfalcone e con l'interno del Regno. Secondariamente, la nuova arteria stradale concederebbe alle tre località costiere di Miramare, Grignano e Sistiana comunicazioni più veloci e un flusso turistico sicuro, potenziando dunque le già presenti stazioni balnearie e climatiche²⁰.

l'etnia italiana. Si veda F. BENOLICH, L. G. MANENTI L., *Trieste, storie di una città*, Trieste, 2022.

17 R. COVAZ, A. TURIEL, *La Costiera triestina, storie e misteri di una strada*, Trieste, 2006, p. 30.

18 S. POLANO, L. SEMERANI, *Friuli-Venezia Giulia, guida critica all'architettura contemporanea*, s.l., Arsenale Editrice, 1992, pp. 85-89.

19 F. BENOLICH, L. G. MANENTI L., *Trieste, storie di una città*, Trieste, 2022.

20 *La nuova strada Trieste – Monfalcone*, in "Il Piccolo", Trieste, 17 giugno 1920.



Strada Costiera Trieste-Monfalcone

Visti i numerosi benefici raggiungibili con l'opera, la pratica per la costruzione della Strada Costiera finisce sulla scrivania degli ingegneri Mazorana e Comel, i quali vedono la propria proposta approvata nella seduta del 24 luglio 1908, dall'allora Consiglio comunale di Trieste, presieduto dal podestà Scipione De Sandrinelli.

Come si legge in una missiva datata 23 settembre 1909, lo scopo principale della nuova opera non è solo politico ed economico ma anche di carattere edile. Il beneficio ricavato da quest'opera è presto detto:

Scopo principale del comune era ed è il creare una grande strada costiera che, staccandosi da quella di Miramar poco prima del castello, raggiunge la strada erariale nei pressi di Sistiana. Questa strada come concepita originariamente (più tardi si pensò ridurla a 12 ed anzi a 9 metri) sarebbe divenuta una splendida arteria per il movimento automobilistico fra Trieste ed il Friuli. Con essa, inoltre, si sarebbe dato incremento alla costruzione di villini e castelli lungo la riviera settentrionale: la prolungazione della linea tramviaria di Barcola, lungo la nuova strada, fino a Sistiana rispetto Monfalcone avrebbe appunto facilitato questo sviluppo edilizio²¹.

21 ACT, Strada Costiera Trieste-Monfalcone, Magistrato Civico Trieste, Fondo Ufficio Tecnico, fasc.sez. IV n. 266/1909.

3. IL PROGETTO DI MAZORANA E COMEL

Il progetto viene presentato alla conferenza del 14 marzo 1909. Il convegno è promosso ed organizzato dalla “Commissione per la promozione del concorso dei forestieri” e si svolge nella sala conferenze della Camera di Commercio di Trieste, anch’essa promotrice dell’opera. Presenziano all’esposizione delegati delle Camere di Commercio di Trieste e di Gorizia, nonché i Podestà delle due città, il Dr. S. de Sandrinelli e l’On. G. Bombig e il rappresentante della commissione, il Commendatore E. de Ricchetti.

Di seguito l’introduzione:

La spettabile Commissione per il promovimento del concorso dei forestieri rivolgeva all’ing. L. Mazorana cortese invito di esporre in, un’adunanza d’interessati, convocata ad hoc, il progetto preliminare della strada costiera Trieste-Monfalcone, compilata da lui e dal suo socio ing. E. Comel e di giù illustrato in seno alla Società degli Ingegneri ed Architetti.

L’adunanza convocata il 14 Marzo 1909 ebbe luogo nella sala maggiore della Camera di Commercio con intervento dei delegati delle Giunte provinciali e delle Camere di Commercio di Trieste e Gorizia e di numerosi interessati. Il Presidente della Commissione comm. E. de Ricchetti ringraziato gli interventi e particolarmente i podestà, di Trieste e Gorizia on. Dr. S. de Sandrinelli ed on. G. Bombig per l’interesse dimostrato col numeroso intervento cede la parola all’ing. Mazorana che entra subito in argomento²².

La conferenza inizia tracciando l’asse di collegamento che deve partire da un punto tra Barcola ed il porticciolo di Cedas, culminando nel centro di Sistiana, per poi proseguire verso la zona industriale di Monfalcone:

Secondo il programma dato, la nuova strada doveva cominciare fra Cedas e Barcola; era esclusa la possibilità di attraversare né sopra, né sottoterra il parco Miramar; la nuova strada doveva avere 12 m. di larghezza utile, un raggio minimo nelle curve di 30 m., una pendenza massima di 35 ‰ (per mille); il piano stradale non doveva abbassarsi sotto il livello di quattro metri sopra il mare; i manufatti fino a quattro metri di ampiezza potevano essere in cemento armato, oltre i quattro metri dovevano essere in muratura; i tratti vicini al mare dovevano esser protetti da scogliere; dovevano essere rispettati i terreni dell’opificio dell’Aurisina; la culminazione del

22 Si veda L. MAZORANA, *La Strada Costiera Trieste-Monfalcone, conferenza*, Trieste, 14 marzo 1909.

profilo stradale non doveva superare l'elevazione di 80 metri; era esclusa ogni galleria, e non si dovevano infine attraversare terreni attinenti ai bagni di Sistiana²³.

Ancora una volta si presenta il problema del Castello di Miramare. Purtroppo, la sfarzosa residenza, fatta costruire per Massimiliano I d'Asburgo e Carlotta del Belgio, ormai ha perso i suoi proprietari²⁴, quindi anche la possibilità di una modifica alla conformazione del parco. La previsione iniziale porta a concepire la strada con una larghezza di 12 metri, sufficiente per creare corsie per lo scorrimento dei carri e passaggi pedonali da 1 metro da ambe le parti. Vengono previsti manufatti per una strada che nel complesso raggiunga una lunghezza di 21.86 KM:

Di manufatti in questo progetto sono previsti pochi e di secondaria importanza. Al chilometro 8.3 si incontra un passo difficile con speroni rocciosi verticali e per superarlo si adottò un viadotto (...). Un altro manufatto si trova al chilometro 18 ed anche questo potrà in pratica ridursi all'allargamento del vecchio ponte che scavalcava il fiume Locavaz attraversante la palude di Monfalcone.

La lunghezza totale della strada da Cedas a Monfalcone è di chilometri 21.86.

All'interno della conferenza, l'ingegnere Mazorana, inserisce anche il progetto di costruzione di una trenovia elettrica che deve correre a fianco della strada con l'obiettivo di creare non solo una strada per pedoni, carri, carrozze ed automobili, ma anche un trasporto pubblico economico e usufruibile da tutti: "(...) la trenovia non modifica il tracciato originario della strada benché essa non cominci a Cedas, ma presso Barcola in continuazione dell'attuale linea tramviaria e segua tutto il tracciato della strada fino a Monfalcone"²⁵.

Il quadro economico dell'opera prevede una spesa di 1.570.000 corone adottando l'armamento con rotaie vignole e 1.957.000 corone adottando rotaie scanalate.

Contemporaneamente, come evidenziato dagli studi demografici, la popolazione dei centri abitati costieri e di Monfalcone tenderà a crescere in maniera esponenziale per l'evolversi dei traffici commerciali e della produzione

23 *Ibidem*.

24 Massimiliano I viene fucilato da oppositori repubblicani in Messico nel 1867 mentre Carlotta, dopo la morte del coniuge, sprofonda nella follia, trascorrendo il resto della sua lunga vita nella tenuta di Bouchout, appositamente acquistata per lei dal fratello. Da allora il castello rimane senza proprietari. Si veda A. CIMINO FOLLIERO DE LUNA, *Massimiliano d'Austria e il castello di Miramare*, Trieste, 1999.

25 Si veda L. MAZORANA, *La Strada Costiera Trieste-Monfalcone, conferenza*, Trieste, 14 marzo 1909, p. 10.

industriale²⁶, con la necessità di dotare il litorale adriatico di un'infrastruttura di scorrimento fondamentale.

Ultimata la strada per Monfalcone, con la rispettiva trenovia elettrica si può sicuramente aspettarsi che le località lungo la stessa (...) aumenteranno di popolazione per effetto dello sviluppo della costiera, e che le relazioni di questi abitanti con la città di Trieste saranno di tanto aumentate da non poter essere confrontate colle attuali.

La visione ottimistica, fortemente legata alla creazione della trenovia, spinge i progettisti a sbilanciarsi con previsioni più o meno azzardate sull'incremento turistico di cui Trieste beneficerà a 5 anni dalla sua ultimazione:

Fatta la strada sorgeranno lung'essa ville, alberghi, sanatori e bagni che daranno vita movimento e ricchezza a questa plaga benedetta dalla natura, ma affatto negletta dagli uomini che si affannano a ricercare a grandi distanze e con gravi sacrifici quelle bellezze naturali che hanno sottomano.

La nuova arteria scoprirà letteralmente delle bellezze oggi conosciute a ben pochi; il panorama che da essa si godrà nulla avrà da invidiare a quelle che offre la famosa strada tra Mentone e Nizza. Di fronte a questa ammirevole opera di Napoleone, la nostra strada avrà però dei pregi incontestabili, anzi unici. Difatti quanti ricordi classici, quante impressioni profonde non susciteranno le località da essa lambite in chi la percorrerà!

La conferenza si conclude con le considerazioni dei presenti, i quali pongono domande di natura economica e progettuale agli ingegneri:

L'architetto Braidotti seguendo i criteri da lui già svolti in seno alla Società degli Ingegneri ed Architetti, sostiene la necessità di costruire la progettata strada nella larghezza di 12 m, come in origine ideata. L'ing. Baschiera per ragioni economiche vuole invece mantenuta la larghezza di m. 9.00, con zone di rispetto laterali fissate da linee di fabbrica corrispondenti²⁷.

L'incontro si conclude con i migliori auspici, consci del fatto che la Camera di Commercio darà una spinta fondamentale per la realizzazione del progetto. Dopo poco tempo di fatto il Governo di Vienna dà un concreto segnale di appoggio con l'impegno formale a coprire il 35% della spesa²⁸.

26 Nel 1909 Trieste conta 220.000 abitanti, mentre Monfalcone 6.000.

27 L. MAZORANA, *La Strada Costiera Trieste-Monfalcone, conferenza*, Trieste, 14 marzo 1909, p. 19.

28 Il 6 maggio 1909 viene ricevuta una deputazione composta tra gli altri dall'Ing. Mazorana, dal comm. E. De

Convieni ora nel comune interesse proseguire l'opera iniziata e procedere senza ritardi e tentennamenti (...) Queste pratiche molto importanti richiederanno indubbiamente un tempo non indifferente, ma data l'importanza straordinaria che ha l'opera (...) è da augurarsi che esse si risolvano con tanta sollecitudine e che l'inizio dei lavori possa avvenire entro il 1910²⁹.

Va specificato che l'incarico di redigere un progetto di massima per la Strada Costiera Trieste-Monfalcone, viene affidato agli ingegneri Mazorana e Comel già nell'ottobre 1907, permettendo di ricavare dai primi studi un progetto preliminare di strada, con annessa progettazione di una trenovia, incontrando l'approvazione degli organi competenti nella già citata conferenza alla Camera di Commercio del 1909. Questo periodo di progettazione trova riscontro in una lettera scritta dal responsabile dell'Ufficio Tecnico di Trieste alla Ragioneria Civica, dove si esprime la necessità di liquidare ai professionisti, oltre alle 14.300 corone già pagate, altre 2.954:

(...) il lavoro effettivamente presentato per il progetto dell'elettrovia si riduce al preventivo di spesa nella veridicità, la scrivente ritiene di non poterla valutare a più del 10% di questa somma, ossia a cor. 1.424.

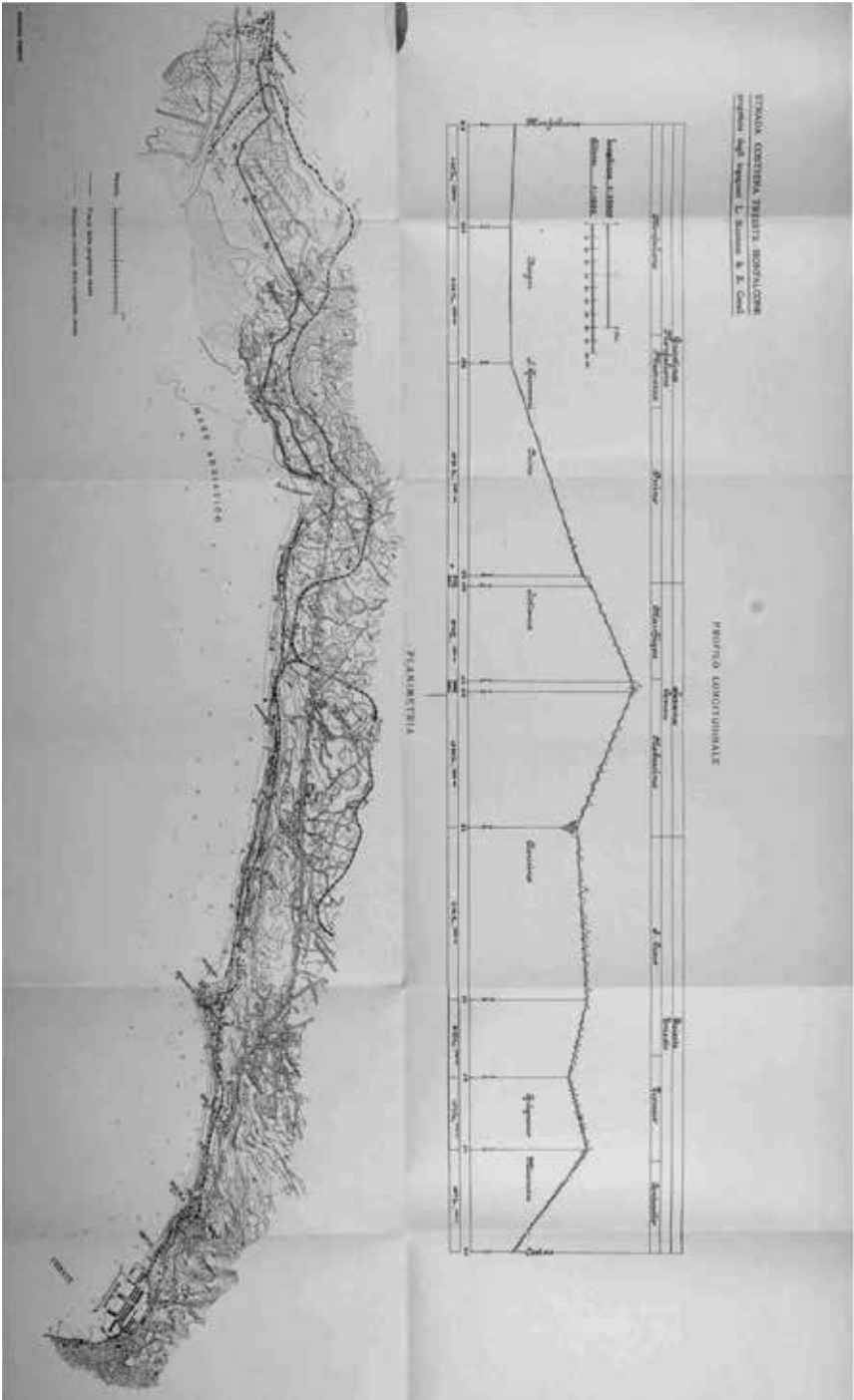
Aggiunte a queste, cor. 1.530 per la modificazione del tracciato secondo la larghezza stradale ridotta a 9 metri e rielaborandovene nei preventivi di spesa, si arriva all'importo complessivo di cor. 2.954³⁰.

Si procede con le pratiche amministrative, spinte e volute soprattutto dal Comune di Trieste, che concretizza la sua volontà con lo stanziamento di 800.000 corone, seguito poco dopo dall'approvazione della provincia di Gorizia (vengono stanziate alte 800 mila corone), dal Comitato del monfalconese e apparentemente dal Governo Centrale austriaco.

Ricchetti in rappresentanza della Camera di Commercio di Trieste, dai signori prof. Belbuc e dott. Pettarin per la Giunta Provinciale di Gorizia e dal Dr. Pitacco (futuro sindaco e poi podestà della città di Trieste) per la Giunta Provinciale di Trieste, alla cortese presenza del Barone Beck, Presidente del Consiglio dei Ministri di Vienna, il quale firmerà un contributo alla costruzione della strada di 690.000 corone. Informazioni tratte da *La strada costiera Trieste-Monfalcone*, in "Il Piccolo", Trieste, 5 ottobre 1909.

29 L. MAZORANA, *La Strada Costiera Trieste-Monfalcone, conferenza*, Trieste, 14 marzo 1909, p. 34.

30 ACT, *Costruzione di una strada Costiera fra Trieste e Monfalcone*, Magistrato Civico Trieste, Fondo Ufficio Tecnico, fasc.sez. IV n. 214/1919.



Piano per il tracciato della Strada Costiera, presentato alla conferenza del 1909, da L. MAZORANA, La Strada Costiera Trieste-Monfalcone, conferenza, Trieste, 14 marzo 1909

4. DIFFICOLTÀ D'INIZIO LAVORI ALLA VIGILIA DELLA PRIMA GUERRA MONDIALE

Non sarà lo scoppio della Grande Guerra ad interrompere il processo di realizzazione della strada, ma bensì la mancanza del sostegno da parte dell'apparato burocratico viennese. Infatti, da quel fatidico 14 marzo 1909 le promesse fatte e gli impegni presi rimangono solo sulla carta. A dimostrazione di ciò lo testimoniano le lettere che gli ingegneri Mazorana e Comel inviano al Magistrato Civico di Trieste, richiedendo riscontro su materiali prodotti e l'acquisto degli stessi realizzati nell'arco di cinque anni, cioè dal 1907 al 1912³¹.

D'altronde, l'esigenza di ridurre il tracciato della Strada Costiera per motivi sia di carattere geologico ma soprattutto economico, è spesso presa in considerazione, trovando riscontro nei disegni tecnici del 1912.

Il 6 settembre 1912 l'ufficio di Mazorana e Comel invia una missiva con un primo elenco di materiali prodotti, richiedendo di essere pagata per le prestazioni svolte. La lettera non ottiene risposta, portando gli ingegneri il 13 luglio 1913 ad inviare nuova missiva, non senza rimozioni: "Quando nel biennio 1908-1910 pareva imminente che ci venisse affidato il progetto di dettaglio della strada con relativa trenovia, noi a nostro rischio iniziammo tale operato tecnico che venne portato anche a buon punto come risulta dall'incartamento a mani dell'ufficio tecnico".

Da quest'ultima lettera si comprende meglio lo scenario d'affanno degli uffici tecnici del Comune di Trieste. Il materiale preparato è molto e ha richiesto diversi mesi, ma richiede altrettanti tempi di verifica, rallentati probabilmente dal disinteresse dell'amministrazione.

Senza riscontro alla sua del 6/9/1912 con la quale la sottoscritta pregava Cod. inclita Carica al volersi esternare sull'eventualità dell'acquisto di tutto il materiale da essa preparato per il progetto al dettaglio della strada costiera Trieste-Monfalcone e da essa consegnato per ispezione già da molto tempo al Civico Ufficio Tecnico, la sottoscritta si permette di concretare colla presente le condizioni alle quali essa sarebbe disposta di cedere tale materiale.

Il valore degli elaborati tecnici approntati per il progetto di dettaglio si determina come segue³²: "Il rilievo originale piani ed altimetrico in rapporto di

31 ACT, *Costruzione di una strada Costiera fra Trieste e Monfalcone*, Magistrato Civico Trieste, Fondo Ufficio Tecnico, fasc.sez. IV n. 214/1919.

32 *Ibidem*.

1:1000 giovevolissimo per il tracciato in natura, abbraccia 9 Km con una larghezza media di 75 m su la lunghezza totale di 21.86 Km”.

Si prosegue poi elencando il costo dei tratti della strada:

I primi 27.3 Km abbracciano quindi 129.75 ettari di terreno molto accidentato per il rilievo del quale è applicabile la tariffa dello Società degli Ingegneri Civili dell’Austria inferiore (...) con 43 corone l’ettaro e cioè 5.579,25 corone.

I residui 4.56 Km comprendono 34.0 ett. in terreno pianeggiante pel quale è applicabile la voce (...) 684 corone. Assieme corone tot. 6.263,25³³.

Nella missiva del 1913, viene aggiunto il corrispettivo dovuto agli ingegneri dal Comune per la progettazione della totalità dell’opera.

Dalle lettere successive però apprendiamo che il compenso dovuto non sarà saldato; in una lettera del 3 dicembre 1914 essi scrivono:

Ancora in data 11 luglio 1913 e quindi da quasi 17 mesi la scrivente presentava al Magistrato Civico la fattura delle prestazioni professionali suppletorie in dipendenza all’incarico dd.1.10.1907 concernente la progettazione di massima per la strada Trieste-Monfalcone. Contemporaneamente la sottoscritta avanzava motivata proposta per la cessione del materiale di studio raccolto e sviluppato per il progetto di dettaglio.

Non avendo avuto da allora alcun riscontro alle sue domande e dovendo pur una volta l’infrascritta definire questa pendenza che si trascina da oltre sei anni, essa si permette di sollecitare presso Cod. Inclita Carica questa definizione che sarebbe anche d’attualità dato che è di prossimo inizio lo studio del progetto di dettaglio da parte del Civico Ufficio Tecnico.

La sottoscritta confida tanto più in una sollecita definizione di tale questione in quanto colla fine del corrente anno la ditta Mazorana & Comel cesserà di esistere sotto questa ragione. In tale fiducia, segna con distinta stima³⁴.

Le peripezie delle insolvenze dei pagamenti trovano la parola fine nel dicembre 1914, con il pagamento da parte dell’Ufficio Tecnico di Trieste di quanto dovuto per il materiale. L’impresa cessa la sua attività dopo pochi giorni, lasciando l’opera interamente nelle mani del Comune, il quale con alle porte la guerra e la mancanza di fondi, deve accantonare il progetto.

33 *Ibid.*

34 *Ibid.*

Ing.^{ri} Mazorana & Comel
Via Stadion N. 7 — Telefono 1634.

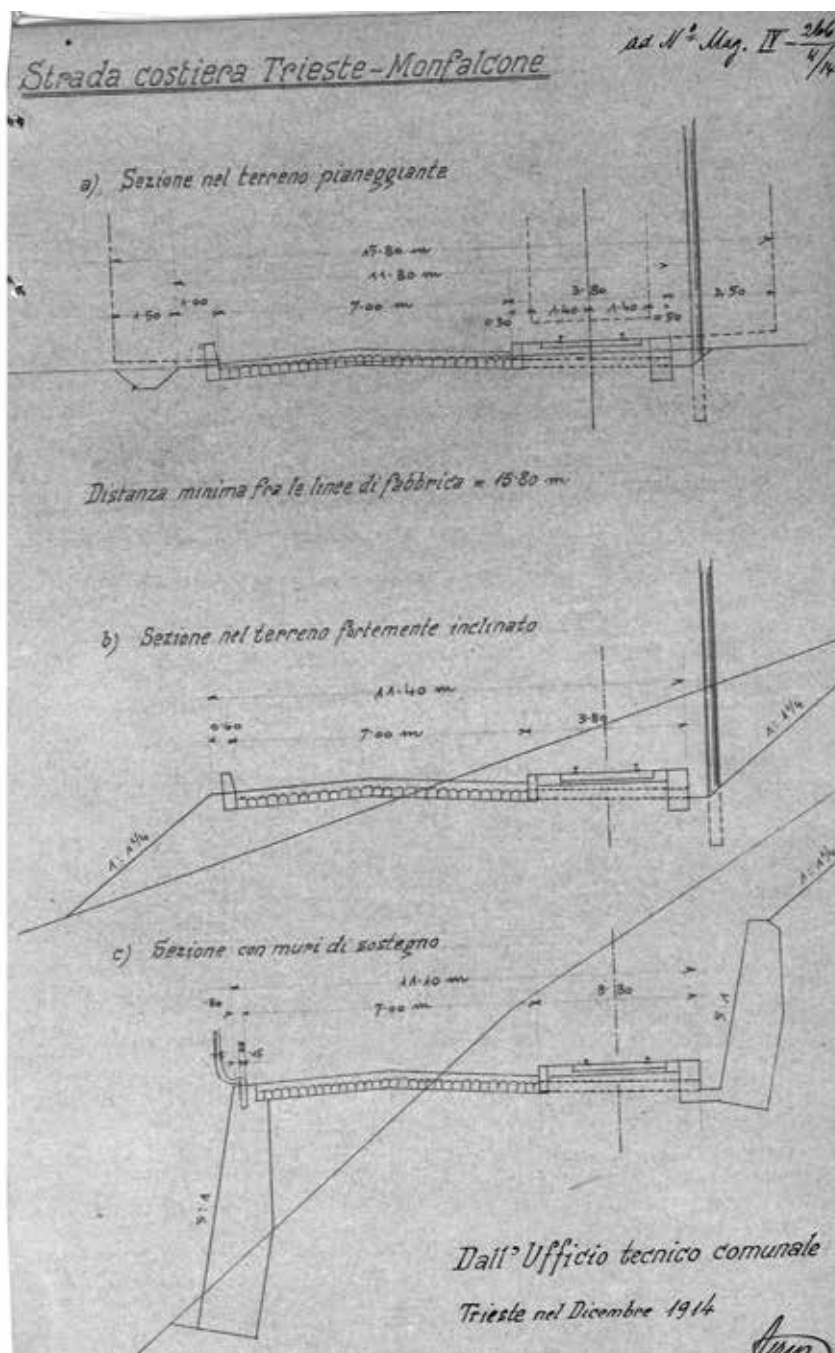
Trieste, 10 luglio 1913

Fattura

Magistrato Civico in Trieste

	Quantità	Prezzo	Importo
1. Per avere sui incarichi verbali del com. Presidenza municipale studiate nel- l'aprile e maggio 1908 la traccia medi- finita della strada Trieste-Monfalcone (con lunghezza ridotta da m. 12 a m. 9) come segnata in carriera nei profili e nella planimetria consegnate all'Uffi- cio Tecnico Municipale, per avere in base a questa nuova premessa ridotta un'altro preventivo di spesa, previa determinazione dei movimenti di terra, con comparsa dei nuovi pro- fili trasversali. Totale 2150 70 @ 1530.20			
2. Per incarico scritto dal Sov. Ufficio Tecnico municipale del 14/5.1908 e con- dotta sottoscritta compilata l'opera- tecnica per la revisione della traccia della tranvia elettrica. La compilazione di questo operato richiese una non in- effabile rianalizzatura del progetto stradale, imposta da cambiamenti di			
Trasporto @ 1530.20			

Fattura inerente al pagamento degli elaborati tecnici redatti, anno 1913, ACT,
Costruzione di una strada Costiera fra Trieste e Monfalcone, Magistrato Civico Trieste,
Fondo Ufficio Tecnico, fasc.sez. IV n. 214/1919



Sezioni tipologiche dei tratti della strada costiera dal Castello di Miramare a Sistiana, anno 1914, ACT, Costruzione di una strada Costiera fra Trieste e Monfalcone, Fondo Ufficio Tecnico, fasc.sez. IV n. 214/1919

Dopo quattro anni di guerra, il litorale cambia nazionalità, cambia l'ente che si deve occupare della sua costruzione, cambia la firma in calce al progetto, ma non cambia il tracciato che deve percorrere la Strada Costiera.

Al momento della riorganizzazione dei materiali tecnici in mano agli uffici tecnici, che avviene tra il 1919 e il 1920, degli ingegneri Mazona e Comel non v'è più traccia³⁵.

Nel disegno redatto dall'Ufficio Tecnico di Trieste³⁶, successivo alla consegna del materiale prodotto dall'impresa, salta all'occhio la presenza di una serie di aspetti che negli anni della costruzione vengono accantonati in favore di una strada più economica e compatta. Si noti come a ridosso del muro roccioso, siano presenti sezioni della trenovia elettrica, già presenti nelle considerazioni della conferenza alla Camera di Commercio di Trieste³⁷. Anche se in maniera esclusivamente tipologica, vengono affrontate le questioni dettate dai dislivelli che conformano il contesto in cui va a calarsi l'opera: zone pianeggianti nelle prossimità di Sistiana e Monfalcone; zone con terreno fortemente inclinato nell'area prospiciente il castello di Miramare sino all'altezza del Campo Sacro di Prosecco; ne consegue che nella totalità della sua lunghezza, dal Castello di Massimiliano e Carlotta sino a Sistiana, l'opera necessiti sia di muri di sostegno a contenimento delle forze spingenti del terreno roccioso a monte, sia di contrafforti verso il mare.

5. UNA NUOVA VISIONE DI STRADA SOTTO IL REGNO D'ITALIA

La Strada Costiera si colloca nel litorale come nuovo asse viario ad alto scorrimento, capace di collegare il Friuli con Trieste. L'importanza è anche nazionale, poiché la sua realizzazione apre una nuova via di passaggio per i prodotti agricoli, favorendo anche la tanto necessaria immigrazione friulana. Trieste, dalla Strada Costiera di Monfalcone, può trarre notevoli vantaggi economici³⁸.

35 Da questo momento in poi, il progetto passa sotto le mani dell'Ufficio del Dipartimento tecnico della Venezia Giulia, con a capo l'Ingegnere Alfredo Camanzi.

36 ACT, *Costruzione di una strada Costiera fra Trieste e Monfalcone*, Magistrato Civico Trieste, Fondo Ufficio Tecnico, fasc.sez. IV n. 214/1919.

37 Con il Capitolato Speciale d'appalto redatto nel novembre 1921, la trenovia sarà rimossa dall'opera nel tratto Grignano-Sistiana riducendone così la larghezza a 9 metri, mentre sarà mantenuta nel primo tratto, tra Barcola e Grignano.

38 *Congresso della Federazione, per il promovimento del concorso dei forestieri*, in "Il Piccolo", Trieste, 24 maggio 1914.

L'intenzione è quella di dimostrare come le terre irredente abbiano un'importanza commerciale notevole, confermando l'importanza di ricostruire quelle antiche vie romane che una volta collegavano Roma alle sue province³⁹. La necessità è dettata non solo da bisogni di carattere funzionale ma anche propagandistico: "Trieste ha un ruolo imperiale (...) assumeva la funzione di porto imperiale e diveniva unico strumento dell'espansione italiana in tre continenti: Africa, Asia, Australia"⁴⁰.

Seppur già di grande valore commerciale, la città di Trieste deve diventare la "Roma d'Oriente" dimostrando di essere interconnessa grazie a nuove infrastrutture viarie con l'Italia, riorganizzata urbanisticamente e purificata dal superfluo.

Come affermerà il Duce nel 1934, durante il suo discorso fatto dal parlatoio predisposto di fronte al comune della città: "(Trieste) è una città improvvisata in fretta anche urbanisticamente, senza un'architettura di grande e nobile tradizione"⁴¹, discorso che si affiancherà al "piccone imperiale", nelle visioni dell'epoca di grande riassetto architettonico della città.

Al passaggio di Trieste sotto la nuova amministrazione italiana nel 1918, la necessità di una strada non è più trascurabile ma diviene un'esigenza impellente. Le strade dopo la guerra versano in condizioni disastrose, molte sono del tutto interrotte da frane o bombardamenti, altre non sono mai state completate, altre ancora non sono mai state realizzate, lasciando intere aree delle province della Venezia Giulia completamente isolate. In un fascicolo redatto dall'Ufficio Tecnico Provinciale di Gorizia nel luglio 1919, nel tentativo di prefigurare un quadro della condizione stradale nella provincia di Gorizia, si legge:

Scoppiata la guerra con l'Italia nel 1915 cessarono di funzionare gli enti stradali anche in quella parte del territorio della Provincia, che rimase in mano degli austriaci. L'amministrazione militare provvedeva da sé per la manutenzione di quelle strade che le occorreivano per i suoi scopi, nel mentre le altre strade, specialmente le regionali o comunali erano lasciate in abbandono, sia per la mancanza di mezzi occorrenti, sia in seguito all'evacuazione degli abitanti dalle località.

Al finire della guerra, il problema delle condizioni stradali si somma al problema dello scioglimento degli enti preposti alla loro sorveglianza e manutenzione:

39 REDAZ., *Realizzazioni Fasciste, Le opere compiute nell'anno XI: Le strade della Venezia Giulia*, in "Rivista Mensile della città di Trieste", n. 10, 1933, pp. 148-156.

40 R. COVAZ, A. TURIEL, *La Costiera triestina, storie e misteri di una strada*, Trieste, 2006.

41 G. STEFANI, B. ASTORI, *Sulle vie dell'impero*, in *Il Lloyd Triestino 1836-1936*, Verona, 1938, pp. 570-583.

Con lo sfacelo dell'esercito austro-ungarico, cessò di funzionare anche l'organismo creato per il servizio di manutenzione delle strade, le quali furono ancor di più logorate dal transito intenso di carri d'ogni specie, di truppa o d'artiglieria nei giorni della ritirata dell'esercito battuto.

Avvenuta l'occupazione della nostra provincia da parte dell'esercito italiano liberatore, il Regio Genio militare prese subito le disposizioni per l'esecuzione dei lavori di sistemazioni delle principali comunicazioni della provincia o vi provvedo tuttora⁴².

La nuova amministrazione deve avviare in fretta i cantieri per il ripristino della viabilità, nella speranza di limitare le perdite dovute dal mancato passaggio di mezzi, forniture e operai nelle sue provincie⁴³. Si prendono in mano i vecchi progetti lasciati "in eredità" dal governo viennese, di modo da avere una base di partenza per ricostruire o costruire. La Strada Costiera fa parte di quei progetti:

Il cessato Governo austriaco aveva concretato ancora prima dell'anno 1909 un vasto programma di nuove costruzioni di strade e di ponti, nonché di rettifiche alle strade esistenti, da doversi eseguire fino all' anno 1923 con una spesa complessiva preventivata di 6 milioni di Corone. Questo programma di lavoro formava parte integrante di una grande azione di soccorso, progettata dal cessato Governo per il miglioramento delle condizioni economiche del cosiddetto Litorale austriaco (province di Gorizia, Trieste ed Istria); esso comprendeva beninteso anche un rilevante numero di strade, che avevano manifesta importanza militare. Questa circostanza spiegava il lauto contributo dai mezzi dello Stato, destinato per certo opere stradali, che ammontava fino all' 80% della relativa spesa preventivata; la spesa rimanente doveva andare a carico di fattori interessati locali (Provincia o Comuni)⁴⁴.

42 Archivio di Stato di Trieste (AST), *Alcuni cenni sulle condizioni delle strade del Goriziano. Ordinamenti amministrativi vigenti, dati statistici*, Ufficio tecnico provinciale in Gorizia, Fondo Genio Civile, fasc. 93.

43 A Monfalcone, bombardata 11 volte durante la guerra, iniziano i lavori di ricostruzione. I Cantieri Navali di Panzano iniziano un importante ravviamento finanziario e industriale. Per sopperire alla mancanza di produzione dovuta al cambio di bandiera e quindi al cambio dei traffici marittimi, i Cosulich aprono prima le Officine per la riparazione di materiale ferroviario e poi le Officine aeronautiche. Da F. BENOLICH, L. G. MANENTI L., *Trieste, storie di una città*, Trieste, 2022.

44 AST, *Alcuni cenni sulle condizioni delle strade del Goriziano. Ordinamenti amministrativi vigenti, dati statistici*, Ufficio tecnico provinciale in Gorizia, Fondo Genio Civile, fasc. 93.

6. IL CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO PER L'INIZIO LAVORI, 1921

Dopo la guerra, il primo progetto è dunque riesumato e rielaborato dall'Ing. Alfredo Camanzi, Capo dell'Ufficio Tecnico di Trieste. Già nei primi mesi del 1920 si torna a parlare della strada, presentando alla cittadinanza il nuovo piano costruttivo compiuto dal dipartimento tecnico del Comune. Con qualche modifica, ma per la maggior parte conforme a quello elaborato dagli Ingegneri Mazonara e Comel alcuni anni prima, questa volta però comprendendo definitivamente l'idea di un'unica galleria passante sotto il parco di Miramare⁴⁵. La galleria, che è la costruzione più importante della nuova strada, deve sottopassare il lungo sperone roccioso, alla cui estremità verso il mare, si trova il castello. Questa decisione viene presa in virtù del fatto che sarebbe stato troppo oneroso seguire la linea dello sperone, creando una strada molto tortuosa e costringendo l'amministrazione locale ad espropriare ingenti ettari di terreni per la realizzazione del tracciato. Vengono anche preannunciati alcuni caratteri che la stessa deve avere, seguendo il filone stilistico di altre opere infrastrutturali già realizzate a Trieste: "La galleria avrà la stessa larghezza della strada e avrà l'altezza massima di metri 6.25. Il rivestimento interno della galleria sarà in muratura di pietrame e cemento con uno spessore di cm. 80. Questo rivestimento sarà simile a quello usato nel traforo di Montuza e di S.Vito"⁴⁶.

Nonostante questa fase si possa definire ancora preliminare, sono già fissate le dimensioni della strada:

Complessivamente il nuovo tronco stradale Miramare-Sistiana avrà la lunghezza di m. 11.220 con raggio minimo di curve di metri 50 e con pendenza massima di 3.5% che sarà raggiunto soltanto per una livellata lunga metri 870. Questa rampa si è resa necessaria per evitare una maggiore lunghezza della galleria che verrà costruita sotto la parte più elevata del parco di Miramare⁴⁷.

Il 5 agosto dello stesso anno, sul quotidiano locale di Trieste, viene citata una nota pervenuta al sindaco della città da parte del Commissariato Generale Civile della Venezia Giulia, recante informazioni circa un finanziamento preventivo di 9.000.000 di lire, per la costruzione dell'intero tracciato⁴⁸.

45 *La nuova strada Trieste – Monfalcone*, in "Il Piccolo", Trieste, 17 giugno 1920.

46 *Ibidem*.

47 *Ibidem*.

48 *Dalla Provincia, Importanti deliberazioni della Giunta Amministrativa di Monfalcone*, Monfalcone, in "Il Piccolo", 5 agosto 1920.



Foto dell'Ingegnere Alfredo Camanzi, progettista della strada dal 1920 e Capo Divisione Ufficio Tecnico del Comune di Trieste: Un altro gruppo di nuovi consiglieri comunali, in "Il Piccolo", Trieste, 8 febbraio 1922

La prima data rilevante per l'avvio dell'esecuzione dei lavori è il 29 novembre 1921. È il giorno in cui il Comune di Trieste approva il progetto ed è lo stesso giorno in cui anche il Governo Centrale di Roma valida il capitolato speciale d'appalto, dando così il via alle procedure di gara⁴⁹. È passato oltre un anno dalla pubblicazione delle ultime informazioni chiarificatrici sulla strada, con una nuova spesa di partenza di 12.400.000 lire, comprendente anche i costi per la

⁴⁹ Prossimo avvio d'asta per l'appalto della strada Trieste-Monfalcone, in "Il Piccolo", Trieste, 29 ottobre 1921.

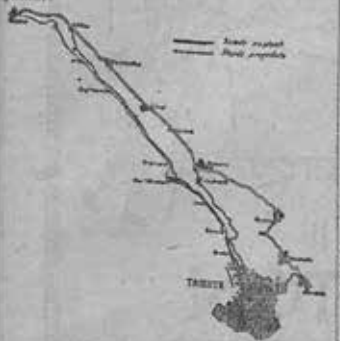
La nuova strada Trieste-Monfalcone

Risale al 1914 la costituzione a Trieste di un comitato interprovinciale il quale interpretando i desideri di tutte le classi commerciali e industriali di Trieste, aveva rivolto al cospetto del Governo alcuni memoriali richiedenti la pronta costruzione di una strada che fosse in diretta comunicazione con Monfalcone, che già allora si delineava come un futuro primario centro industriale. Questa strada avrebbe dovuto supplire la attuale esistente, quella di Procacco e Opicina, difficoltosa per il trainamento dei carri dato il lungo percorso da superare e le ripide salite per l'altipiano carsico, prima di ridiscendere alla costa. La nuova strada avvicinata al mare il più possibile, avrebbe portato un grandissimo vantaggio alle comunicazioni con Monfalcone e col l'interno del Regno. Come obiettivo secondario per la costruzione della strada erano da prendere in considerazione le tre località costiere di Miramare, Grignano e Sistiana, che ancor oggi difettano di prompte comunicazioni di fronte al notevole sviluppo che hanno preso come stazioni balnearie e climatiche.

I lavori del comitato promotore, ebbero un primo apparente esito felice. Nel 1903 il Governo di Vienna, riconoscendo, in massima, la necessità di una diretta comunicazione fra Trieste e Miramare — dava al Comune l'autorizzazione per intraprendere gli studi sulla costruzione, studi che furono concretizzati da un progetto dell'impresa edilizia degli ingegneri Mazorana e Comel di Trieste. Però, il Governo austriaco proibì che la nuova linea attraversasse l'attuale parco di Miramare e i vicini boschetti.

Nel progetto dovette essere esclusa pure la possibilità di costruire una galleria sotto il parco, costruzione questa che si rendeva necessaria.

Fu replicatamente chiesto al cospetto del Governo di togliere le restrizioni imposte, facendo presente che riesciva impossibile la costruzione della strada come richiedevano i bisogni, senza attraversare il parco di Miramare.



Il Governo di Vienna rimase però fermo sulle decisioni prese. Il progetto dovette cadere e la costruzione della nuova strada rimase così morta.

Intanto man mano che Monfalcone acquistava sempre maggiore importanza come forte centro industriale, più veniva sentito a Trieste e in quella località il bisogno di una più diretta comunicazione.

Dopo la riduzione, il problema della strada si impose con più evidente urgenza. E quando nella Venezia Giulia fu istituito il Commissariato Generale Civile, questo incaricò subito il dipartimento tecnico di elaborare i progetti e presentarli con la massima sollecitudine, per essere poi trasmessi al Governo centrale.

Il progetto definitivo

Il piano costruttivo compiuto dal dipartimento tecnico è, con qualche modificazione, conforme a quello elaborato a suo tempo dagli ingegneri Mazorana e Comel, comprendente però la galleria forata sotto il parco del castello di Miramare.

La nuova strada di Monfalcone, che partirà da Barcola Miramar, a 600 metri prima del castello, si eleverà rapidamente fino a circa 50 metri sopra il livello del mare, approfittando delle favorevoli condizioni del terreno. Essa quindi salirà ancora con pendenza minima, raggiungendo la quota di 91 metri in corrispondenza del ciglione della cava della Società Adriatica. In questo punto, all'altezza di Sistiana, la strada si ricongiungerà con l'attuale erariale Opicina-Monfalcone. Risulta ben chiaro l'enorme vantaggio di questa arteria costiera che abbrevierà di molto la comunicazione con Monfalcone, senza contare che l'attuale strada di Procacco è di difficile transito per il trasporto di merci in causa delle fortissime pendenze. La nuova strada per Monfalcone diminuirà di ben nove chilometri il percorso attuale.

Complessivamente il nuovo tronco stradale Miramare-Sistiana avrà la lunghezza di m. 11.220 con raggio minimo di curve di metri 50 e con pendenza massima del 3,5 per cento, che sarà raggiunto soltanto per una livellata lunga metri 870. Questa rampa si è resa necessaria per evitare una maggiore lunghezza della galleria che verrà costruita sotto la parte più elevata del parco di Miramare.

La galleria che è la costruzione più importante della nuova strada sottopasserà il lungo sperone, alla cui estremità, verso il mare, si trova il castello.

Si è scartata l'idea di seguire la linea dello sperone evitando con ciò la costruzione della galleria, oltre che per l'ingente valore delle espropriazioni di terreno necessarie anche per l'andamento vizioso che si sarebbe dato alla strada. Quindi — anche per altre difficoltà di esecuzione — si è deciso di attraversare lo sperone con una galleria, nel punto in cui la presenza di due profonde vallate laterali, riduce al minimo la larghezza dell'attraversamento.

La galleria avrà la stessa larghezza della strada e avrà l'altezza massima di metri 6,25. Il rivestimento interno della galleria sarà in muratura di pietrame e cemento con uno spessore di cm. 80. Questo rivestimento sarà simile a quello usato nel traforo di Montazza e di S. Vito.

Anche una linea tramviaria

Il progetto è stato già inviato al Commissariato Generale Civile per la necessaria approvazione.

A quanto apprendiamo i lavori potranno essere iniziati quanto prima. La mano d'opera per la costruzione di questo importante tronco stradale, sarà presa esclusivamente tra le nostre maestranze.

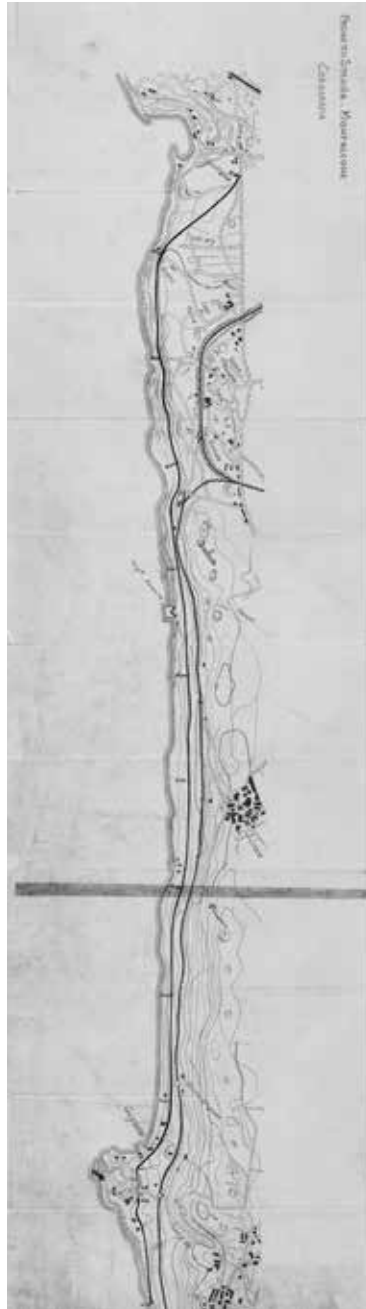
La spesa per questa nuova strada è stata preventivata a circa cinque milioni.

E' noto che anche la Società triestina del tramway ha elaborato un progetto per la costruzione di una linea tramviaria Trieste-Monfalcone. I tracciati sono già stati inviati al Commissariato Generale Civile.

La linea in parola sarebbe utilissima per il grande numero di operai che lavorano a Monfalcone e che alla sera fanno ritorno a Trieste.

Usufruento della linea da Trieste a Monfalcone, si impiegherebbe circa un'ora e dieci minuti con circa diciassette fermate durante il percorso.

Estratti del quotidiano locale, inerenti alla divulgazione di informazioni più precise sullo stato di avanzamento dell'ipotesi progettuale per la nuova Strada Costiera, La nuova strada Trieste-Monfalcone, in "Il Piccolo", Trieste, 17 giugno 1920



Disegno rappresentante il Progetto della Strada Costiera Trieste-Monfalcone come appariva sino al 1921. Nel progetto è rappresentata tra il chilometro 1 e 2, la galleria unica da oltre 200 metri che doveva attraversare il Parco di Miramare. ACT, Costruzione di una strada Costiera fra Trieste e Monfalcone, Magistrato Civico Trieste, Fondo Ufficio Tecnico, fasc.sez. IV n. 214/1919

posa in opera della rete tramviaria, già prevista dall'Ing. Mazorana nel 1909 e poi approfondita dall'Ufficio Tecnico nel 1914, con studi di dettaglio⁵⁰.

Il 10 dicembre 1921, l'ing. Camanzi redige il primo Capitolato Speciale d'appalto per la realizzazione della Strada Costiera, dividendo l'opera in due lotti da appaltarsi separatamente.

La larghezza della strada viene mantenuta di 11 metri, più un ulteriore metro per il passaggio pedonale, limitatamente al tratto in cui si colloca la trenovia, tra Cedas e Grignano. Nel tratto rimanente tra Grignano e Sistiana, si prevede una larghezza di 9 metri⁵¹.

Al capitolo 1 - Oggetto dell'appalto, del suddetto, si legge:

L'appalto ha per oggetto la costruzione di una strada carrozzabile lunga m. 11056, che staccandosi dalla esistente strada Barcola-Miramare presso la località Cedas, dovrà raggiungere la strada erariale Trieste-Italia nei pressi di Sistiana.

Il lavoro verrà diviso in due lotti da appaltarsi separatamente.

Il primo lotto comprende l'esecuzione di tutti i lavori e le provviste occorrenti, per la costruzione di un primo tronco lungo m. 5413 che partendo dall'origine della costruenda strada presso Cedas giunge fino alla progressiva 5413.

Il secondo lotto comprende l'esecuzione di tutti i lavori e le provviste occorrenti per la costruzione del secondo tronco lungo m. 5643 il quale partendo dalla progressiva 5413 si estende fino al termine della costruenda strada presso Sistiana⁵².

L'opera, suddivisa in due lotti, viene affidata all'Associazione Cooperativa Veneta per il primo lotto, e alla ditta Catena di Monfalcone per il secondo lotto. In merito a ciò si legge al capitolo 2:

L'importo a base di appalto dei lavori compresi nel primo lotto (fra l'origine presso Cedas e la progressiva 5413) ammonta presuntivamente a Lire 6.866.500 al lordo del ribasso d'asta.

L'importo a base d'appalto dei lavori compresi nel secondo lotto (fra la progressiva 5413 ed il termine della strada presso Sistiana) ascende presuntivamente a Lire 3.677.500 al lordo del ribasso contrattuale.

50 ACT, *Costruzione di una strada Costiera fra Trieste e Monfalcone*, Magistrato Civico Trieste, Fondo Ufficio Tecnico, fasc.sez. IV n. 214/1919.

51 A. SERI, *TRIESTE ANNI TRENTA, momenti di vita triestina e cronaca della trasformazione edilizia*, Trieste, 1982.

52 AST, A. CAMANZI, *Progetto per la costruzione della strada costiera Trieste-Monfalcone, Primo e secondo lotto, Capitolato speciale d'appalto*, Dipartimento Tecnico della Venezia Giulia, Fondo Genio Civile, fasc. 101.

Il capitolato speciale d'appalto è redatto con estrema meticolosità, in 44 articoli. Vengono esplicitati con chiarezza i raggi delle curve, le larghezze della strada nei suoi vari punti e l'altezza rispetto al livello del mare⁵³. Ovviamente un tanto a garantirne il più possibile la corretta riuscita. Leggendo l'articolo 3:

La strada ha una lunghezza complessiva di ml. 11.056 dei quali ml. 6.426 in rettilineo e m. 4630 in curva. Il raggio minimo adottato è di m. 50.00. Altimetricamente, dalla quota m. 1.40 all'origine (presso Cedas), la strada raggiunge la massima quota a m. 90.99 per ridiscendere alla quota di m. 77.01 nel punto ove raggiunge la strada erariale esistente (presso Sistiana).

Planimetricamente, la traccia stradale si mantiene sulla mezza costa esistente fra la linea ferroviaria ed il mare dall'origine, fino alla progressiva 10080, ove raggiunge la quota di m. 90.99 in corrispondenza del ciglione della cava della Società Adriatica. Da questo punto il tracciato piega verso l'attuale strada erariale Trieste-Italia alla quale va a congiungersi presso Sistiana.

Interessante risulta essere la seconda parte dell'articolo 3, dove viene per la prima volta esplicitato il progetto per la realizzazione di una galleria passante sotto il parco del Castello di Miramare. Con la nuova visione di progetto, si pensa di realizzare un'unica grande galleria che ne attraversi l'interezza, aprendosi poco prima della baia di Grignano. Questo ad una prima visione di realizzazione dell'opera, rimane l'unico intervento progettuale significativo:

Fra le progressive 974 e 120 presso la stazione di Miramare la strada sottopassa la parte più elevata del parco di Miramare con una galleria di m. 246.00 di lunghezza m. 9.00 di larghezza e m. 6.25 di altezza, rivestita in muratura di pietrame e malta cementizia. (...) In tutto il resto del suo sviluppo la strada non abbisogna di opere d'arte vere e proprie oltre a No. 78 tombini di luce m. 3.00, vari muri di sostegno e di controriva, muri di rivestimento a struttura mista, in malta ed a secco; selciati e parapetti; il tutto secondo i tipi e con l'ubicazione e dimensioni come risulta dai disegni di progetto⁵⁴.

Al tema della galleria viene dedicato un articolo specifico del capitolato: l'articolo 8 – "Scavi per apertura di gallerie". La galleria ad una prima analisi viene considerata l'ostacolo più grosso. All'interno dell'articolo viene spiegato minuziosamente il comportamento che l'impresa deve assolutamente avere

53 *Ibidem*.

54 AST, A. CAMANZI, *Progetto per la costruzione della strada costiera Trieste-Monfalcone, Primo e secondo lotto, Capitolato speciale d'appalto*, Dipartimento Tecnico della Venezia Giulia, Fondo Genio Civile, fasc. 101.

nei confronti della direzione lavori, in merito alle procedure da seguire per portare a termine la realizzazione della galleria nei modi e nei tempi previsti. Sono esplicate le modalità con cui le armature e le puntellature debbano essere spostate durante lo scavo, indicando anche i tipi di legnami utilizzati per le stesse:

Le armature e le puntellature per assicurare la galleria di perforamento devono essere di solidità e forza tali da prevenire ogni pericolo di spostamento. (...) Circa la qualità dei legnami da impiegare per l'esecuzione delle indicate armature non si ammette che il pino, l'olmo e la quercia: per i puntelli si dovrà generalmente impiegare legname tondo⁵⁵.

Nell'ultima parte di questo capitolo, si autorizza l'impresa esecutrice ad usare le mine per gli scavi:

Nell'esecuzione degli scavi l'Impresa potrà servirsi di mine, il loro uso però è subordinato alle disposizioni di legge vigenti in materia alle quali l'appaltatore dovrà rigorosamente attenersi sotto la sua piena e completa responsabilità. L'appaltatore è obbligato di limitare la grandezza delle mine allo scopo di evitare scuotimenti troppo forti e lesioni pericolose alla compagine dei terreni adiacenti.

L'opera si rivela, quindi, già dalle prime previsioni del capitolato, insidiosa e molto complessa⁵⁶. Oltre alle già citate lavorazioni, il Capitolato è arricchito con una precisa indicazione di materiali, tecniche di posa degli stessi, composizione chimica delle calce e disposizione delle massicciate, spessore dei muri di sostegno al monte e la tecnica di taglio delle pietre che ne compongono la verticalità. All'articolo 27 vengono citati anche i paracarri collocati lungo il bordo stradale verso il mare. La loro dimensione e forma diventa, in un secondo momento, uno dei caratteri fondamentali che monumentalizza ancora di più la strada: "I paracarri saranno eseguiti in pietra da taglio lavorati alla grossa punta con cessellatura degli spigoli nella parte fuori terra. I paracarri saranno messi in opera in un cassetto di calcestruzzo cementizio"⁵⁷.

55 *Ibidem*.

56 A. SERI, *TRIESTE ANNI TRENTA, momenti di vita triestina e cronaca della trasformazione edilizia*, Trieste, 1982.

57 T. CIVIDINI, SS. 14 "Della Venezia Giulia", *Note Storiche*, Fvg strade, 2021.

7. GLI ESPROPRI DEI TERRENI

Nel febbraio 1922, il progetto per una Strada Costiera tra Trieste e Monfalcone viene approvato anche dal Consiglio dei ministri⁵⁸. Lo stesso, in accordo con gli uffici tecnici della città, decide di fissare al 17 marzo del medesimo anno, il sopralluogo per effettuare gli avvisi di esproprio.

Sino al momento degli inizi dei primi tracciamenti per la realizzazione della strada, la costa rocciosa tra Grignano e Sistiana si presenta costellata da piccoli accessi al mare direttamente connessi alle proprietà private dei Comuni di Contovello, Prosecco, S. Croce e Aurisina; specialmente nella zona della Villa di S. Croce, i residenti hanno la possibilità di accedere con facilità al mare, utilizzando i viottoli sconosciuti.

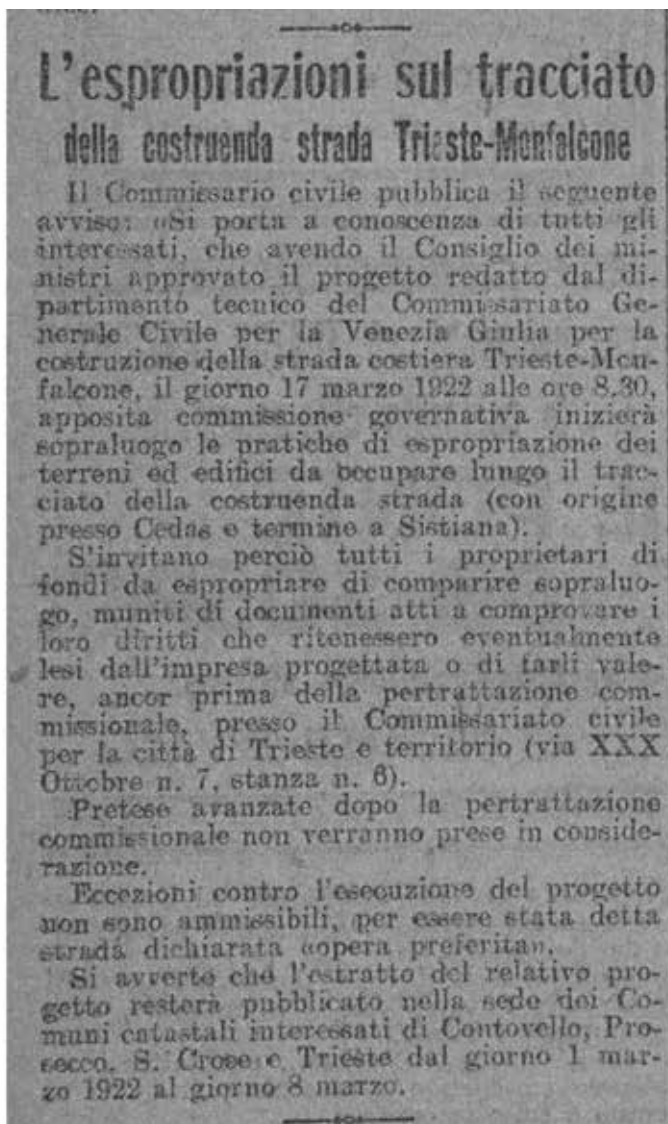
In un primo momento ci fu da parte del Corpo Reale del Genio Civile un interesse nel provare a ripristinare i percorsi sia pubblici che privati, provando ad alterare il progetto della nuova strada, nel tentativo di imbonire gli animi dei residenti locali⁵⁹. Ma questo purtroppo non avviene in fase esecutiva, poiché la Strada Costiera è da considerarsi “Opera Preferita” ed inalterabile. La sua lineare conformazione non può essere assolutamente snaturata da deviazioni o attraversamenti privati, che ne compromettano il carattere di viale monumentale di accesso alla città di Trieste. Seguendo questo principio, viene ritenuta ogni contestazione, prossima o futura, così come ogni modifica alla sua conformazione da progetto, inutile e passibile di sanzione⁶⁰. Il prestigio dell’opera e l’importanza che il governo attribuisce alla costruzione dell’arteria, non permettono altri mutamenti che potrebbero portare ad ulteriori rallentamenti⁶¹.

58 *L'espropriazione sul tracciato della costruenda strada Trieste-Monfalcone*, in “Il Piccolo”, Trieste, 28 febbraio 1922.

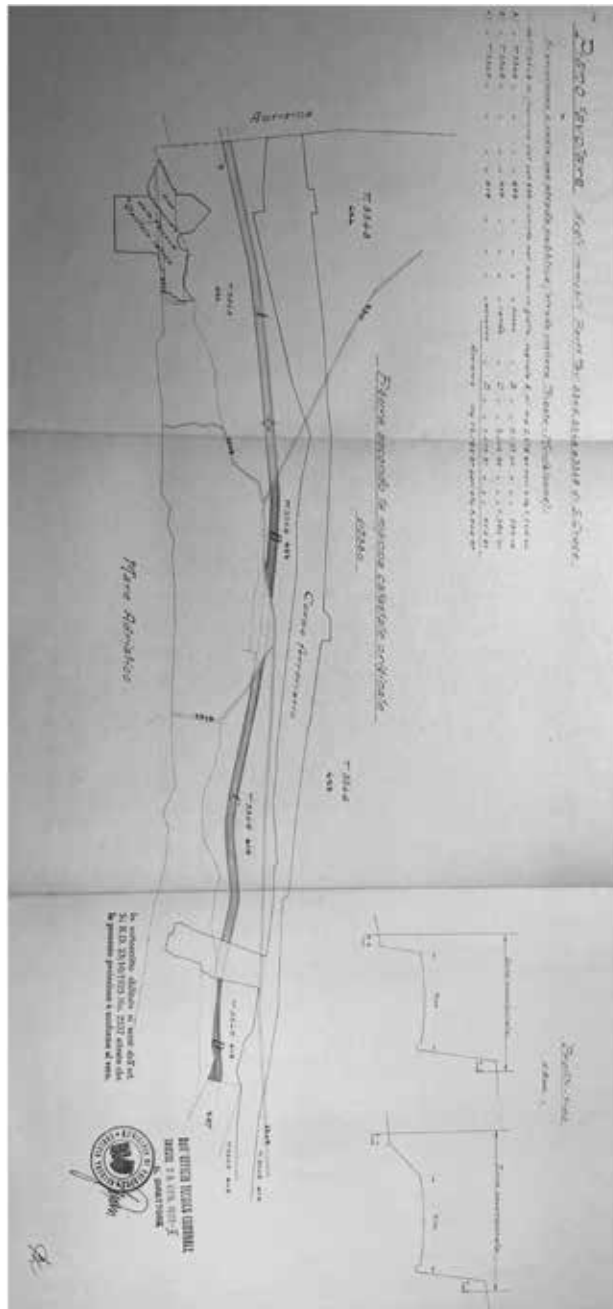
59 ACT, *Nuova strada Trieste-Monfalcone*, Fondo Ufficio Tecnico, fasc. n. 258/1928.

60 R. COVAZ, A. TURIEL, *La Costiera triestina, storie e misteri di una strada*, Trieste, 2006.

61 Si precisa che la limitatezza della trattazione del tema è data dalla scarsità di documentazione. La risoluzione del problema viene fortemente diluita negli anni successivi alla data di inizio degli espropri, portando inevitabilmente alla perdita di chiarezza cronologica. Il tema rimarrà sul tavolo degli uffici tecnici del Comune e del Tribunale sino al 1932, anno del pagamento delle restanti indennità nei confronti dei proprietari terrieri delle zone interessate. Tali ragionamenti sono tratti dalla documentazione presente all'Archivio del Comune di Trieste, *Espropriazione terreni costruzione strada Costiera per Monfalcone*, Fondo Ufficio Tecnico, fasc. n. 309/1932.



Estratto del quotidiano locale, articolo di avvertimento d'esproprio, per i proprietari di terreni o beni immobili nell'area costiera che ospiterà il tracciato della nuova strada: L'espropriazione sul tracciato della costruenda strada Trieste-Monfalcone, in "Il Piccolo", Trieste, 28 febbraio 1922



Piano tavolare, rappresentante le partite tavolari identificate per l'opera di espropriazione. Il tratto interessato si trova in prossimità della Sorgente di Aurisina, poco dopo il paese di Santa Croce. L'area è allocata tra il chilometro 6 e 7 della Figura 10. Da ACT, Espropriazione terreni costruzione strada Costiera per Monfalcone, Fondo Ufficio Tecnico, fasc. n. 309/1932

8. L'ESECUZIONE DELL'OPERA: INSIDIE E RALLENTAMENTI DI UN PROGETTO COMPLICATO

I lavori iniziano ufficialmente ed effettivamente nel maggio del 1922 con la previsione di ultimare l'opera e consegnarla nel medesimo mese del 1925. Come vedremo, questo non avviene per motivi di carattere tanto tecnico quanto geologico, ma specialmente economico.

Il 22 giugno 1922 il direttore dell'ufficio tecnico di Trieste e responsabile del progetto, Ing. Camanzi, modifica il tratto di strada nei pressi del Parco di Miramare, portando sul tavolo la soluzione di due gallerie invece che una⁶². Il progetto di un'unica galleria si rivela fin da subito di non facile esecuzione sia economicamente che strutturalmente. Con questo cambio di direzione si sblocca una vicenda che aveva fin da subito rallentato l'opera. Si prevede, quindi, che la strada attraversi lo sperone roccioso con due brevi tratti di galleria, una di lunghezza di 86 metri e l'altra di 74 metri⁶³, intervallate da un'ampia trincea nella quale sia ricavata una nuova originalissima e pittoresca entrata monumentale al Parco di Miramare⁶⁴. Questa variazione comporta un risparmio di almeno 300.000 Lire.

I lavori partono a rilento e gli imprevisti si susseguono quotidianamente. Che i tempi non saranno rispettati lo si capisce già nell'ottobre del 1922: il 25 dello stesso mese, un sopralluogo del Commissariato civile trova impegnati 54 operai, intenti nelle operazioni di scavo della roccia e puntellatura del muro roccioso, constatando però che i lavori procedono molto a rilento⁶⁵. Nel 1923 non si registrano progressi evidenti nell'esecuzione dei lavori.

L'anno successivo, accumulati numerosi ritardi, scoppiano i malumori sia da parte della cittadinanza che da parte degli enti preposti. Già nella prima metà dell'anno si capisce che i fondi stanziati per l'opera, seppur alleggeriti dal costo eccessivo della mono-galleria, non sono sufficienti. Il Corpo reale del Genio civile di Trieste sollecita il Governo centrale di Roma a stanziare nuovi finanziamenti, giustificandone l'urgenza, sottolineando l'importanza della Strada Costiera.

62 R. COVAZ, A. TURIEL, *La Costiera triestina, storie e misteri di una strada*, Trieste, 2006.

63 A. SERI, *TRIESTE ANNI TRENTA, momenti di vita triestina e cronaca della trasformazione edilizia*, Trieste, 1982.

64 R. PENNA, G. TOME', *Trieste nelle realizzazioni fasciste, I-XII - E.F.*, Trieste, 2015.

65 In data 24 marzo del 1922 su "Il Piccolo" di Trieste, Edizione del Mattino, si legge: "Il Comune di Trieste richiede formalmente a Roma che venga usato il 60% della manodopera locale per far fronte alla crisi del dopoguerra che aveva travolto Trieste e la Venezia Giulia." Si evince da ciò che c'è l'interesse da parte dell'amministrazione di fornire un servizio ai centri abitati che si sviluppano lungo la nuova arteria, oltre che dare lavoro alle maestranze locali.



Immagini degli scavi della prima delle due gallerie passanti sotto il Parco di Miramare, R. COVAZ, A. TURIEL, La Costiera triestina, storie e misteri di una strada, Trieste, 2006

Alla sequela di missive al Ministero dei Lavori pubblici, si aggiunge il 20 giugno 1924, anche il sindaco fascista della città, l'On. Giorgio Marco Pitacco⁶⁶, il quale richiede "solerzia nello sbloccare i fondi per procedere avanti con i lavori"⁶⁷.

La strada ha raggiunto un discreto livello di realizzazione, ma manca ancora una buona parte di lavori: "La strada è già stata sviluppata in tutto il suo percorso con le gallerie sotto il suolo di Miramare perforate ma non ancora rivestite".

Infatti, entrambe le gallerie per raggiungere la compiutezza, devono essere rivestite di calcestruzzo, con il coronamento agli sbocchi composto da pietre artificiali e muri in arenaria⁶⁸.

Una terza galleria viene ricavata attraverso un massiccio sperone di roccia che scende a strapiombo sul mare, considerato ancora oggi uno dei punti più belli e pittoreschi della strada, elevandosi fino a 75 metri sopra il livello del mare⁶⁹.

66 L'onorevole Pitacco fu deputato dell'Impero austriaco sino al 1918. Dal 1922 al 1926 sindaco di Trieste e poi Podestà della stessa dal 1928 al 1933. Nel 1909 fece parte della commissione presentatasi a Vienna per promuovere il Progetto della Strada Costiera e ricercare i finanziamenti per far partire il cantieraggio. La sua propensione alla realizzazione dell'opera si evince dalle sue scelte politiche sempre portate avanti in virtù di un collegamento urbanistico con l'entroterra italiano.

67 *Per la strada di Monfalcone*, in "Il Piccolo", Trieste, 30 luglio 1924, p. 2.

68 A. SERI, *TRIESTE ANNI TRENTA, momenti di vita triestina e cronaca della trasformazione edilizia*, Trieste, 1982.

69 *Ibidem*.

In agosto il nodo fondi mancanti non è ancora risolto. A questo punto anche la Camera di Commercio di Trieste, insieme al movimento dei forestieri, principali promotori ed investitori nell'opera sin dal lontano 1907, si fanno sentire al Ministero dei Lavori Pubblici di Roma.

Così a metà mese, il Ministero delle Finanze autorizza alla spesa di 6 milioni di lire⁷⁰, oltre alle già stanziate 10.544.000 Lire, avvisando però che non saranno fatte ulteriori iniezioni di denaro per possibili future varianti al progetto. Il 1925 dovrebbe essere l'anno della consegna dell'opera, ma la parola "ultimazione" viene giustapposta anni dopo i tempi prefissati. Le ditte non vengono tempestivamente pagate, causando un ritardo nel progredimento del cantiere⁷¹. Purtroppo, a novembre 1924 l'unica parte definibile completata, è il tratto di strada Cedas-Miramare-Grignano.



Foto degli scavi del costone roccioso per la realizzazione di una terza galleria, da T. CIVIDINI, SS. 14 "Della Venezia Giulia", Note Storiche, Fvg strade, 2021

L'opera che doveva essere "preferita", si dimostra esser un susseguirsi di pantani, mancati pagamenti e mala gestione, complice il fatto che al tempo della progettazione, non fosse stato preso in considerazione tutto un comparto di complessità

⁷⁰ Per la strada costiera Trieste-Monfalcone, Mancano i fondi, in "Il Piccolo", Trieste, 15 agosto 1924, p. 3.

⁷¹ R. COVAZ, A. TURIEL, *La Costiera triestina, storie e misteri di una strada*, Trieste, 2006.

geologiche e geografiche, affrontate con troppa superficialità. Il Regno d'Italia però non manca di portare avanti altri progetti di opposta rilevanza per la costituzione e sanamento dell'identità italiana nel vecchio continente. L'8 ottobre del 1924, il quotidiano locale⁷² annuncia l'inaugurazione della strada Tripolitana in Libia; lunga ben 120 km e realizzata in appena 1 anno di lavori, l'opera dichiara un reale interesse al tema dell'urbanistica da parte del governo, concetto quasi sfumato nelle terre irredente⁷³. Seppur la conformazione geografica dell'area libica sia ben diversa dalla costiera rocciosa del golfo di Trieste, la sua lunghezza ne denuncia una necessità di materiali e manodopera senza eguali fino a quel momento nel Regno. Dopo un 1925 calcificato nell'immobilismo, causa rallentamenti per i pagamenti nei confronti delle 2 ditte⁷⁴, si arriva al 1926. Quest'ultimo si rivela essere ancora una volta complicato, confermando nuovamente la grande lentezza nella realizzazione della strada. Nonostante ciò, a fine luglio, è possibile ultimare i parapetti ed i paracarri della strada⁷⁵. La Strada Costiera accumula però ritardi su ritardi provocando non pochi imbarazzi a livello istituzionale, tant'è che dopo l'estate del '26 si decide di promuovere il progetto alla Mostra Internazionale delle Strade di Milano. Sarà inviato un alto rappresentante del Corpo Reale del Genio Civile di Trieste, probabilmente l'ing. Camanzi o qualcuno che ne faccia le veci, presentando alla mostra disegni tecnici, fotografie del cantiere e dei suoi aspetti più caratteristici, schizzi di vedute e acquerelli. L'intento è quello di portare materiale riguardante un'opera quasi compiuta, spingendo lo stesso ufficio a dichiarare nel settembre dello stesso anno: "La Strada Costiera sarà ultimata nella prossima primavera"⁷⁶. Mai previsione fu più mancata: nell'inverno del 1926, oltre al rallentamento, al fallimento dell'impresa Catena⁷⁷ e allo stop di alcuni tratti del cantiere voluti dalle maestranze causa insolvenza dei pagamenti, si aggiungono una serie di eventi esterni ai lavori che ne rallenteranno ulteriormente il processo.

Il 12 ottobre 1926 "Il Piccolo" di Trieste riporta la notizia del crollo di una grossa porzione della costa dovuta ad una serie di altre micro-frane. Il fatto è causato in primis dagli scavi per il miglioramento della ferrovia avvenuti in quell'anno poco più a monte rispetto alla strada in esame, portando inevitabilmente all'indebolimento

72 *L'attività dell'azienda tramviaria*, in "Il Piccolo", Trieste, 13 novembre 1924.

73 *Una grande strada costiera inaugurata in Tripolitania*, in "Il Piccolo", Trieste, 8 ottobre 1924.

74 La strada è affidata all'Associazione Cooperativa Veneta per il primo lotto e alla ditta Catena di Monfalcone per il secondo lotto, rispettivamente di 5413 metri e 5634 metri. Si veda in AST, A. CAMANZI, *Progetto per la costruzione della strada costiera Trieste-Monfalcone, Primo e secondo lotto, Capitolato speciale d'appalto*, Dipartimento Tecnico della Venezia Giulia, Fondo Genio Civile, fasc. 101.

75 *Il traffico triestino e i Magazzini Generali, durante il mese di aprile. Opere d'ampliamento e di arredamento*, in "il Piccolo", Trieste, 4 giugno 1926.

76 *La Venezia Giulia alla Mostra Internazionale della Strada*, in "Il Piccolo", 7 settembre 1926.

77 Il lotto dell'impresa fallita verrà proseguito ed ultimato dall'Associazione cooperativa veneta.

del costone roccioso, compromesso in via definitiva dal maltempo dei primi mesi di ottobre. I tecnici dei lavori pubblici non sanno bene a cosa dare la colpa ma la causa può essere riconducibile allo smottamento di grandi quantità di terre e rocce da scavo prodotte dalla creazione della strada, minando inevitabilmente la struttura geologica dell'area. Il problema si ripresenta nuovamente a fine mese, questa volta ad essere danneggiato gravemente è anche lo splendido litorale di Barcola, inaugurato solo l'anno prima⁷⁸. L'anno si chiude quindi con lavori di risistemazione e sanamento dell'opera dai danni causati dagli smottamenti, rendendo ancora una volta la data di apertura della strada una grande incertezza.

9. IL FARO, MONUMENTO ALLA VITTORIA, 1927

Nel maggio 1927 viene acceso per la prima volta, alla presenza del Re Vittorio Emanuele III, il Faro della Vittoria, dopo 8 anni dall'inizio della progettazione. La scelta della posizione non è casuale, ma significativa: qui, sul colle di Gretta, il governo austriaco aveva stabilito il forte *Kressich*, baluardo difensivo della città ove, dopo la sconfitta degli italiani, sarebbe stato innalzato un faro per eternare la sua presunta vittoria sul Regno d'Italia⁷⁹. La realizzazione del faro proprio in questo punto vuole sottolineare "il memore avvenimento della redenzione di Trieste e della sua unione alla Grande Madre Italia"⁸⁰.

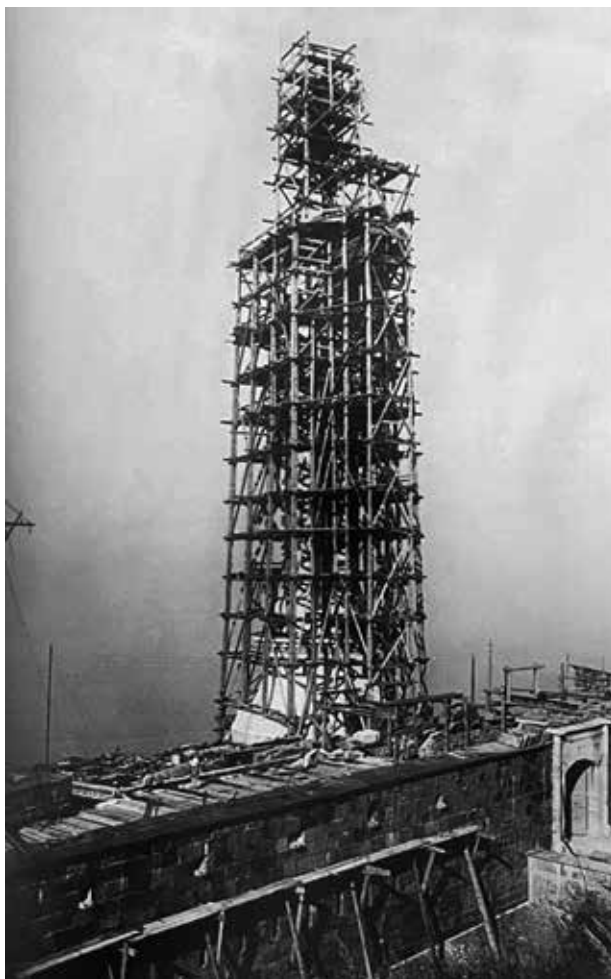
Il Progetto è dell'architetto Arduino Berlam, il quale inizia realizzando i primi studi di progetto con l'obiettivo di creare un monumento in onore di Nazario Sauro, eroe del mare. Il progetto viene approvato poco tempo dopo il passaggio di Trieste all'Italia, nel giugno del 1919. Dopo una prima fase di progettazione e predisposizione del cantiere, molto intensa e celere, segue un periodo di stagnazione dell'opera, tanto che gli effettivi lavori di costruzione partono appena ad inizio 1923. Il faro si presenta come un'alta colonna dorica, elemento architettonico della tradizione romana e italiana che accentua il significato nazionalista dell'opera. Alta 76 metri, la nuova realizzazione è sormontata dalla figura alata della vittoria, allocata all'apice della nuova lanterna, visibile da tutto il Golfo. Alla base, giganteggiano la scultura del marinaio e l'ancora del cacciatorpediniere Audace, primo mezzo navale italiano a raggiungere Trieste il 3 novembre 1918⁸¹. Per dare maggior importanza al faro e per inserirlo in un più ampio contesto di scenografia intrisa di patriottismo, si pensa anche ad una sistemazione della zona circostante: nell'area

78 *Strascichi della furiosa libeccciata, danni ingenti anche alla costa istriana*, in "Il Piccolo", 26 ottobre 1926.

79 F. ROVELLO, P. NICOLOSO, *Trieste 1918-1954, Guida all'architettura*, Trieste, 2005.

80 AST, *Relazione del Consiglio superiore Lavori pubblici del 30 ottobre 1919*, Fondo Prefettura, b. 245.

81 S. POLANO, L. SEMERANI, *Friuli-Venezia Giulia, guida critica all'architettura contemporanea*, s.l., 1992, pp. 39-48.



*Il Faro della Vittoria nascosto dai ponteggi, anno 1925 circa,
da mostra presso Faro della Vittoria, Trieste, 2024*

prospiciente al faro non devono essere realizzate nuove opere di edificazione, di modo da lasciar completamente libera la vista al monumento.

Il nuovo faro risponde ad una volontà commemorativa, piuttosto che pratica. Essa è a tutti gli effetti un'architettura celebrativa, simbolica, perfettamente in linea con la liturgia della nuova religione laica della patria, sorta dopo la Grande Guerra⁸². Celebrazione dei martiri di guerra e sostituzione dei simboli dell'identità italiana a quelli del precedente governo, la storia del faro è indissolubilmen-

82 M. POZZETTO, *Sui contributi di Ruggero e Arduino Berlam nei lavori firmati da entrambi*, in "Archeografo Triestino", serie IV, vol. LVI, pp. 175-202.

te vincolata alle evoluzioni storico politiche della città, agli anni di transizione e redenzione dalla vecchina amministrazione a quella nuova.

Quest'opera, solenne e monumentale, dal giorno della sua inaugurazione ad oggi, diviene la protagonista ottica del percorso della strada. Se lo svincolo per Sistiana si può considerare l'inizio urbanistico della strada e il bivio che porta al Castello di Miramare il suo arrivo, per chi arriva a Trieste da nord, da un punto di vista prettamente visivo e simbolico, la galleria scavata nella roccia e il faro della vittoria, posso essere considerati rispettivamente l'ingresso e la meta ultima. La monumentalità della strada è data dai suoi elementi, dalla sua conformazione ma soprattutto dai suoi simboli e dalle sue tappe che riconducono alla storia della riconquista all'identità italiana. Ne consegue, che essendo il faro opera del suo genere di dimensioni mai viste sino a quel momento in città, nonché allocata nel punto più visibile del golfo, esso abbia il ruolo di osservatore ed osservato durante tutto il tragitto di percorrenza della Strada Costiera.

10. L'ULTIMAZIONE E L'INAUGURAZIONE MUTILATA

Ad inizio 1927 il Commissario prefettizio di Trieste, comm. Giovanni Fronteri, scrive una missiva al suo referente in parlamento, l'on. Carlo Barduzzi per sollecitare il Ministero dei Lavori pubblici, affinché si proceda con l'ultimazione della strada. La risposta del Ministro Giovanni Giurati non si fa attendere, imputando ad alcune frane i nuovi rallentamenti:

Caro Barduzzi, non mi risulta affatto che i lavori di costruzione della strada Trieste-Monfalcone siano sospesi, ad eccezione del tratto tra l'inizio della strada e la località di Cedas, dove, a causa di una frana, occorrono lavori di consolidamento per i quali sono in corso studi, che ho sollecitati. Ho inviato ad ogni modo l'Ingegnere Capo dell'Ufficio del Genio Civile di Trieste a vigilare perché per tutto il resto i lavori proseguono alacramente e a riferirmi sullo stato di essi. Cordiali Saluti⁸³.

Dopo un anno di progressioni lente, il progetto riprende con vigore la sua esecuzione tra la fine del 1927 e l'anno successivo fino a quando, il 28 febbraio 1928, appare sul giornale locale un titolo tanto agognato quanto sognato: *Sulla nuova strada di Monfalcone*⁸⁴. Si legge così:

83 ACT, *Nuova strada Trieste - Monfalcone*, Partito Nazionale Fascista, Federazione – Fascio di Trieste, Fondo Ufficio Tecnico, fasc. n. 258/1928.

84 *Sulla nuova strada di Monfalcone*, in "Il Piccolo", 29 febbraio 1928.

Le due gallerie sotto il parco di Miramare sono aperte e completamente murate. Due brevi gallerie, con un intervallo di azzurro cielo tra l'una e l'altra: tanto da collocarvi la stazione per i visitatori del Parco. È un gradevole momento, e l'accesso al Parco, dietro le brevi cancellate, è una soluzione felicissima, e tanto migliore di tutto quello che si sarebbe potuto trovare ove si fosse conservato il Progetto originario d'una galleria unica.

(...) Ormai, superate le gallerie, la strada diventa facile e bella, e si può dire interamente compiuta. Spesso la strada passa quasi a picco sul mare, e si vedono le colonnine di cemento pronte a ricevere le sbarre dei parapetti. Nessuno può immaginare quanto sia meravigliosa cotesta strada di Monfalcone; e solo i camminatori possono per ora valutare quanto essa abbrevi le distanze: non solo quella di Monfalcone, ma anche tutte le distanze intermedie. Si camminerebbe senza fine, in questa pace immense, e in questa novità delle cose vedute da una strada nuova⁸⁵.

La strada nella sua interezza è ultimata, ma mancano le asfaltature per renderla carrabile. Queste vengono completate solo nell'estate del 1928. Le lamentele per tale incompletezza non si fanno ovviamente attendere, culminando in una lettera recapitata alla redazione del quotidiano locale, rammaricando le condizioni precarie del manto stradale⁸⁶.

Il 16 agosto 1928 è la giornata definitiva, in cui la strada viene aperta in tutta la sua interezza al traffico. A differenza di quello che si possa credere o di quello che ad oggi si legga sui giornali, la strada non si inaugura con grandi cerimonie o manifestazioni, ma in sordina. Il ritardo di oltre 3 anni dalla prima data fissata, i numerosi intoppi, le proteste della cittadinanza, degli operai e degli uffici tecnici competenti, contribuiscono in maniera risolutiva ad indebolire quell'immagine del governo di Mussolini, così fortemente auto dichiaratosi in più occasioni, tempestivo nell'ultimazione di opere di interesse pubblico.

La strada di collegamento tanto agognata e desiderata dai triestini si è finalmente compiuta. La trenovia per motivi economici è stata stralciata definitivamente dall'opera, lasciando posto ad una strada con doppia corsia. L'importanza della Strada Costiera è presto detta: rappresenta un collegamento carrabile con le terre tornate sotto il controllo italiano dopo secoli di dominio austriaco. Il nuovissimo e monumentale collegamento con Monfalcone viene progettato allo scopo di realizzare una via diretta, necessaria perché le zone industriali franche di Trieste potessero divenire le parti scisse, ma non disunte di un solo grande porto, spalancato a tutte le più fortunate possibilità del lavoro⁸⁷.

85 *Ibidem*.

86 *I problemi di Grignano-Miramare, La strada di Monfalcone e le altre strade*, in "Il Piccolo", 29 marzo 1928.

87 *Le Opere del Regime: La pittoresca strada costiera da Trieste a Monfalcone*, in "Rivista Mensile della città di Trieste", Trieste, N. 3, settembre 1928, pp. 1-4.

Sulla nuova strada di Monfalcone

Non un articolo tecnico. Nulla di ufficiale. Non abbiamo ingegneri con noi, e nessuno ci accompagna. Siamo uomini di buone gambe (pare), che vanno a spasso in una bella domenica invernale, e basterebbe un operaio stradale che ci dicesse «passaggio proibito» per farci tornare indietro.

Ma noi salutiamo gli operai; e gli operai ci salutano: a camminare per questa strada nuova non facciamo una cosa ufficiale, ma nemmeno una cosa che sembri proibita. D'altronde non è detto che tutti fruirebbero con uguale entusiasmo di questo libero passo. La strada nuova di Monfalcone, al primo tratto, è ancora scoraggiante; chi non abbia buoni chiodi alle scarpe, è prudente non abbia nemmeno i calli ai piedi. Infatti questo primo tratto, un chilometro o poco più, fino al di là di Miramare, è l'ultimo che sarà compiuto. E ciò avverrà indubbiamente entro la prossima primavera, giacché per il maggior la strada promette essere bella e finita e pronta all'inaugurazione.

L'anno scorso, circa in quest'epoca, erano lamenti. La strada di Monfalcone subiva uno dei suoi periodi di letargo. La costruzione pareva essersi arrestata, prima di affrontare quel primo tratto, che incomparabilmente è il più ricco di opere tecniche: le gallerie, i muraglioni di sostegno, le grandi scarpate. Ma nell'ultimo anno i lavori sono stati vigorosamente ripresi, ed ora non resta, si può dire, che a sistemare e consolidare la massicciata. Le due gallerie sotto il parco di Miramare sono aperte e completamente murate. Due brevi gallerie, con un intervallo di azzurro cielo tra l'una e l'altra: tanto da collocarvi la stazione per i visitatori del Parco. E' un gradevole momento, e l'accesso al Parco, dietro la breve cancellata, è una soluzione felicissima, e tanto migliore di tutto quello che si sarebbe potuto trovare ove si fosse conservato il progetto originario d'una galleria unica. Si è entrati sotterra in un paesaggio ancora tutto rude dall'asperità della roccia; si sbocca in mezzo al parco principesco, in pieno idillio di piante sempreverdi e d'alberi frondosi, poi si riprende il cammino di sotterra, ma per breve tratto, e senza mai l'angia delle tenebre: che il lume dell'uscita sorride agli occhi, e non è punto lontano...

Primo articolo uscito sul quotidiano locale inerente all'ultimazione dei lavori per la strada costiera: Sulla nuova strada di Monfalcone, in "Il Piccolo", 29 febbraio 1928

SAŽETAK*IZGRADNJA OBALNE CESTE TRST-MONFALCONE (1922. - 1928.)*

Urbani razvoj Trsta tijekom proteklog stoljeća, zahvaljujući brojnim promjenama vlasti i poslijeratnim političkim događajima, učinio je strukturu njegovih ulica temom od velikog interesa. Upravo se unutar razdoblja izgradnje grada i njegovih ulica te ponovnog povezivanja s Kraljevinom Italijom odvija priča o izgradnji Obalne ceste. Projekt su predstavili inženjeri Mazorana i Comel na konferenciji koju je promovirala i organizirala "Komisija za promicanje priljeva stranaca" u ožujku 1909. godine, ali isti se ostvario uz odobrenje prve posebne natječajne specifikacije za projekt tek u studenom 1921. U tom trenutku, projekt je već bio pod jurisdikcijom Tehničkog ureda Općine Trst, na čelu s inženjerom Alfredom Camanzijem koji se morao snalaziti s kašnjenjima, revizijama projekta i preprekama sve do "osakaćene" inauguracije 1928. godine. Nova cesta, koja se smatra jednom od najslikovitijih cesta u Italiji, od dvadesetih je godina prošlog stoljeća redefinirala perspektivu pristupa gradu.

POVZETEK*IZGRADNJA OBALNE CESTE TRST-MONFALCONE (1922 - 1928)*

Urbani razvoj Trsta je v preteklem stoletju, zahvaljujoč številnim spremembam oblasti in pvojnim političnim dogodkom, naredil strukturo njegovih ulic za temo, ki je vzpodbujala veliko zanimanje. Ravno v obdobju gradnje mesta in njegovih ulic ter ponovnim povezovanjem s Kraljevino Italijo se odvija zgodba o gradnji obalne ceste. Projekt sta marca 1909 predstavila inženirja Mazorana in Comel na konferenci, ki jo je promovirala in organizirala "Komisija za spodbujanje pritoka tujce". Realiziral se je šele v novembru leta 1921 z odobritvijo prve posebne razpisne specifikacije za projekt. Takrat je bil projekt že v pristojnosti Tehničnega urada Občine Trst, ki ga je vodil inženir Alfred Camanzi, ki se je moral spopadati z zamudami, revizijami projekta in ovirami vse do "pohabljene" otvoritve leta 1928. Nova cesta, ki velja za eno najbolj slikovitih cest v Italiji, je od leta 1920 na novo oblikovala perspektivo dostopa do mesta.