

# LA CAMIONALE DEL MONTE BIANCO

Nella nuova atmosfera che tende ad affratellare i popoli (almeno quelli aventi le stesse ideologie) e ad unirli sia politicamente che economicamente, il problema delle vie di comunicazione internazionali diventa di attualità preminente. Infatti, nel recente congresso tenutosi a Torino (settembre 1948) fra le Camere di Commercio italiane e francesi per lo studio delle questioni inerenti alla progettata unione doganale ed economica, uno degli argomenti principali posti all'ordine del giorno è stato quello delle comunicazioni stradali e ferroviarie fra l'Italia e la Francia.

In relazione, poi, allo sviluppo sempre crescente assunto dai mezzi automobilistici, specialmente in questo dopoguerra, l'incremento della viabilità ordinaria assume un aspetto ancora preminente su quello delle ferrovie. Infatti le statistiche documentano che, delle persone che hanno passato la frontiera delle Alpi in questi ultimi anni, circa il 70% hanno fruito delle strade ordinarie, anziché delle ferrovie; ed è significativa la recente istituzione di regolari linee automobilistiche internazionali a lungo percorso, quali sono quelle da Stoccolma, da Parigi, da Madrid adducono a Roma.

Ora, per quanto riguarda lo sviluppo delle vie di comunicazione fra Italia e Francia, i più recenti ed autorevoli studi dimostrano, e nel summenzionato congresso delle Camere di Commercio italo-francesi si è confermato:

a) che un incremento ferroviario sia da ricercarsi esclusivamente nel miglioramento delle esistenti linee di Modane, di Ventimiglia e di Breil e nell'eventuale costruzione della linea del Monginevro prevista dal trattato di pace;

b) che un incremento alla circolazione automobilistica convenga ricercare nella apertura di una grande arteria autostradale attraverso le

Alpi, in posizione pressoché intermedia fra le due grandi comunicazioni ferroviarie del Ceniso e del Sempione, e che si svolga pressoché parallelamente all'andamento delle ferrovie stesse; il che si realizza efficacemente risalendo la Valle d'Aosta e perforando il Monte Bianco.

Quest'ultima asserzione, relativa all'apertura di una grande strada attraverso il M. Bianco, trova numerose ed efficaci giustificazioni nelle seguenti considerazioni.

Anzitutto è da tener presente che in tutta la cerchia alpina, da Ventimiglia al Passo del Brennero, (per circa 700 Km. di frontiera) non esiste oggi un valico stradale permanente, ossia funzionante in tutte le stagioni dell'anno. In realtà ben 15 sono i valichi stradali esistenti fra i limiti anzidetti, di cui 6 sul confine francese, ma quasi tutti a quota superiore ai 2000 m., che li rende intransitabili per buona parte dell'anno (circa 8 mesi), a causa della neve e del ghiaccio e dei venti. È ovvia pertanto, in vista dell'aumento dei traffici che sarà determinato dalla futura unione doganale, la necessità che almeno un'altra via di comunicazione stradale, oltre quella della Cornice, venga creata con la Francia.

Se si osserva poi (vedi cartina annessa) la posizione geografica del nostro Paese rispetto a quella della Francia (ed in genere rispetto a quella di tutti i Paesi dell'Europa Nord-Occidentale: Belgio-Olanda-Lussemburgo-Inghilterra e Svizzera occidentale) si vede che la congiungente dei due centri di figura ha andamento da nord-ovest e sud-est; per cui un nuovo valico attraverso le Alpi è bene che venga situato nel punto più a nord delle Alpi occidentali, ossia alla testata della Valle d'Aosta, in corrispondenza del Monte Bianco. In vero, la congiungente Parigi-Roma passa esattamente per questo monte; alla Valle