

una parte, potendo accedere facilmente alla Valle d'Aosta attraverso il nostro traforo, saranno invogliati a venire a vedere il Monte Bianco sul versante orientale, il Cervino, il Monte Rosa, il Parco del Gran Paradiso, i nostri laghi alpini, le nostre città subalpine; il che vuol dire un ingentissimo apporto di valuta estera in Italia.

In proposito è qui il caso di ricordare che in Francia e a Ginevra è molto decantata la "Route Blanche", la via che porta alle nevi e che è considerata una delle più importanti strade turistiche oltre a quella della costa azzurra: la quale da Parigi — per Digione e Ginevra — porta a Chamonix, dove attualmente muore ai piedi del Monte Bianco. Per la vita e lo sviluppo della "Route Blanche" agiscono Comitati attivissimi in Francia ed a Ginevra ed un Comitato è in via di costituzione anche a Torino: ebbene detti Comitati, in vista della esecuzione del traforo del Monte Bianco, stanno già modificando i loro Statuti e stanno cambiando anche la loro denominazione (che fino a ieri era: "Association pour la Route blanche Paris-Dijon-Genève-Chamonix") in "Association pour la Route internationale Paris-Dijon-Genève-Rome par le Mont Blanc". In questo programma Torino ha il diritto ed anche il dovere di funzionare da tramite fra il Monte Bianco e Roma.

Nel campo delle previsioni del traffico che la nuova camionale progettata potrà suscitare fra l'Italia e l'Europa Occidentale è da tener presente:

a) nel riguardo dei passeggeri, che già anteguerra le provenienze dall'occidente d'Europa (Francia - Inghilterra - Svizzera - Belgio e Paesi Bassi) davano il 50% del complesso dei visitatori stranieri in Italia, di cui il 76% affluivano per strada ordinaria. Con l'apertura delle frontiere doganali con la Francia e con la tendenza in atto di rinvigorire le relazioni economiche e politiche fra tutti i paesi occidentali, è evidente che la detta percentuale dovrà aumentare notevolmente;

b) per quanto si riferisce alle merci, è da considerare che prima del 1888, anno che segna l'inizio delle restrizioni commerciali con la Francia, il volume degli scambi con questa nazione

rappresentava circa il 55% dell'intero nostro commercio con l'estero; mentre da quell'anno esso scese subito al 10% e successivamente, col rincrudirsi anche delle relazioni politiche sotto il fascismo, scese negli anni anteguerra al 2%. È prevedibile che, con l'unione doganale, tale percentuale risalirà presto ad un valore almeno decuplo, tanto più se si tiene presente che la Germania e l'Austria, che avevano quasi completamente soppiantata la Francia negli scambi con l'Italia, saranno per molti anni pressoché inattive.

Ma non soltanto gli scambi con la Francia verranno ad essere avvantaggiati dall'apertura della camionale del Monte Bianco; ma anche la Svizzera occidentale, ed in particolare il Cantone di Ginevra, intensificherà i suoi traffici con il Piemonte, la Liguria e la Lombardia. Essa infatti attende che la nuova via le consenta più facili e più rapidi trasporti, per intensificare l'importazione dai nostri paesi di frutta, verdura, fiori ed altre merci pregiate e deperibili; e soprattutto tende a fare di Savona (tramite Torino) il suo porto naturale e della riviera Ligure la sua spiaggia soleggiata. Ecco quindi come si spiega l'interesse vivissimo che il Governo del Cantone di Ginevra pone alla attuazione della nuova camionale e per il quale esso si è fatto parte attivissima nel sollecitare dai governi italiano e francese l'approvazione dei progetti ed offre una parte notevole del finanziamento necessario.

In conclusione, la camionale del Monte Bianco contribuirà in rilevante misura e concretamente alla realizzazione dei nuovi propositi di affratellamento fra i popoli d'Europa e costituirà una delle più insigni opere di pace di questo dopoguerra.

Ing. GIUSEPPE PIAZZO

Imbocco di Chamonix.

