

Da tempo il problema delle comunicazioni sud-nord occupa sentimenti e pensieri dei Torinesi, perchè Torino è il fulcro naturale e inalienabile della grande opera e delle attività che ne deriveranno.

Non si tratta soltanto di collegare la Valle d'Aosta col mare, servendo nel contempo le regioni più industrializzate del Piemonte (Biellese, Canavese, Val di Susa, Pinerolese) mediante comunicazioni vantaggiose coi porti di Genova e di Savona, che ne alimentano i forti assorbimenti di materie prime, perchè, subito dietro la cerchia alpina, ferve la molteplice vita della Confederazione Svizzera (uno dei più organizzati complessi economici europei) la quale aspira, in misura sempre crescente, a un collegamento diretto e tecnicamente attrezzato col Mare Ligure, dal quale riceve, e più riceverà, il suo imponente fabbisogno d'oltremare.

Ciò significa Traforo del Gransan Bernardo, impresa ciclopica, che si può considerare già maturata nell'opinione pubblica e nelle sfere dirigenti elvetiche. Anzi, oggi è possibile enunciare quell'ulteriore sviluppo del programma, che le popolazioni transalpine amano indicare colla formula « Mare del Nord-Mediterraneo », destinato a risolvere con poche ore di viaggio il tragitto Riviera-Torino-Reno-Benelux.

Per la parte italiana (italiana, sì; ma in realtà integralmente piemontese e quindi per noi tanto più avvincente) il ridurre a soli 235 chilometri, contro gli attuali 291, il percorso Genova-Savona per Torino ad Aosta è la concreta attuazione di un sogno da troppo tempo sognato: due moderne camionali convergenti su Torino; la successiva direttissima per Settimo Tavagnasco; la fondovalle e finalmente l'arrampicata a Etroubles ed il Traforo; totale di 265 chilometri sino al confine di Stato sotto il tunnel.

Siccome le economie e gli interessi e quindi gli itinerari liguri-piemontesi hanno evidente complementarità e formano sistema, converrà notare che le comunicazioni italiane traverso questi territori, in direzione est-ovest, sono molte, e cioè quattro ferroviarie e sette stradali, tutte buone, ma utilizzate in misura assai ridotta, in rapporto al potenziale effettivo: mentre le comunicazioni sud-nord non esistono, essendo pacifico che il Sempione è per noi scomodo e praticamente avulso dal Piemonte, costituendo arteria di preta impronta e proiezione lombarda, e l'unico valico tracciato fra Piemonte e Svizzera è il Gransan Bernardo, su un fronte importantissimo di oltre 100 chilometri e vietato per almeno otto mesi dell'anno.

Che gli Svizzeri desiderino un comodo e diretto accesso al mare (meglio se nella forma di Porto Franco) dove, scartata la concorrenza della navigazione fluviale renana, affluiranno senza dubbio i rifornimenti di carburante dal Medio Oriente, è fuori dubbio, specie dopo l'esperienza della recente guerra, che ha dimostrata l'estrema vulnerabilità delle ferrovie, con interruzioni di lunghissima durata, contro una facile e rapida riparabilità delle camionali.

# CAMIONALE PER ANSANBERNARDO

## La specifica aria Piemontese

La cartina A, dedicata alle previste camionali piemontesi, assume come realizzata la Torino-Chieri sotto il Pino, in base alle tassative assicurazioni del Ministro Tupini. Da Chieri, con 90 km. di percorso pianeggiante e senza notevoli opere d'arte, sfiorando Asti, Oviglio, Bosomarengo, la camionale si innesta a Serravalle Scrivia in quella già funzionante di Genova.

Molto laboriosa invece è la via per Savona, da Chieri a Cherasco la primitiva Villastellone-Bra rivaleggia colla Pormio-Canale-Mussotto che servirebbe gli enormi interessi agricoli dell'Albese (la decisione dipenderà da elementi locali); dopo la Valle del Tanaro, da Cherasco a Ceva, si affacciano gli ostacoli delle Langhe, culminanti a Montezemolo, seguono gli spalti delle Alpi Liguri, con avvicendamenti di dislivelli, sino a Legnò tra Vado e Savona.

Da Torino (stazione autostrada Milano) una frecciata di rettilinei porta a Settimo Tavagnasco, dove cominciano le alture di Valdaosta; poi la camionale segue nel fondovalle le statali 26, evitandone i difetti e le serviti, passa a nord di Aosta mediante un'ampia circonvallazione e si insinua nella Valle propinqua dell'Arnavaz sino a raggiungere la quota 1650 nella gola di Etroubles, dove si aprirà il Traforo.

Le pendenze, massime raggiungono in brevi tratti il 4,50%, e le curve

sono tutte a largo raggio; le prestazioni tecniche delle camionali e del Traforo sono aggiornate alle esigenze più perfezionate della tecnica moderna.

Il tragitto per autotreno viene previsto in sei ore dal mare al traforo, in tre ore per vetture di media cilindrata, dai fioriti giardini della Riviera al ghiacciai delle Alpi; senza contare tutte le magnifiche Valli che si ammirano nella Dora, dal Rosa al Cervino, al Bianco, al Granparadiso e saranno avvantaggiate dal sistema di comunicazioni così potenziato.

La cartina B mette in risalto il cono d'influenza europea del Traforo del Gransan Bernardo. Infatti, facendo vertice a Martigny, due essenziali direttrici delimitano quella parte del continente che comprende i paesi più ricchi, attrezzati e civili: i bacini della Senna e del Reno; a ovest la linea Digione-Parigi, Calais; a est la linea Berna-Francforte-Copenaghen segnano questo cono d'influenza, nel quale si snodano le migliori strade e si concentrano i più vasti interessi economici e sociali, fra popolazioni estremamente dense.

Il Traforo del Gransan Bernardo ha il compito di mettere tutte queste attività in diretta comunicazione col Piemonte e colla Riviera Ligure. È sarà il primo grande traforo stradale costruito nel mondo, da quei Piemontesi che un secolo fa hanno costruito il Tunnel del Frejus.

Favorevoli auspici!



Possiamo affermare che il porto di Vado è chiaramente indicato dalla stampa tecnica svizzera come il capolinea per gli arrivi di carburante, sia che lo si voglia poi inoltrare a mezzo di trasporti automobilistici, sia che lo si voglia convogliare a mezzo di oleodotto. La « Revue Automobile », che è organo ufficiale dell'Automobile Club Elvetico, non esita a indicare i nuovi depositi di Vado come essenziali all'economia svizzera: *Le ravitaillement de la Suisse en huiles minerales via l'Italie.*

Oltre l'aspetto mercantile dell'impresa ve n'ha uno particolarissimo, che è vitale per il Piemonte, regione predestinata ad un illimitato sviluppo turistico, è l'accordo stipulato ai primi di gennaio fra una Società di Navigazione ligure ed i Dipartimenti Federali delle Finanze, Poste, Comunicazioni, per la costruzione nei cantieri genovesi di due transatlantici da 25.000 tonnellate, rapidi e di classe media, specializzati nel trasporto di turisti americani da e per la Svizzera attraverso i nostri porti. Queste navi avranno stive adatte al carico di automobili, compagnie indivisibili del turista americano; ciò si traduce in necessità urgente di comunicazioni moderne fra il nostro mare e la Svizzera: leggi San Bernardo via Torino.

Non dimentichiamo quanta produzione floreale, agricola, enologica, ortofrutticola è collocata nei mercati dell'Europa occidentale, che potrebbero venire incrementati, mercè servizi rapidissimi ed a prezzo conveniente.

Elemento di notevole interesse: data la buona qualità delle strade nazionali, l'allestimento delle camionali potrebbe essere scagionato nel tempo, così da ripartire in parecchi esercizi i non lievi oneri finanziari. Tre sono i tratti che esigono precedenza assoluta di costruzione: la galleria sotto Montezemolo coi relativi accessi; la Ceva-Cherasco per la Valle del Tanaro; la direttissima Torino-Settimo Tavagnasco.

Certo, l'elemento determinante di un'opera tanto imponente, che avrà senza dubbio eco mondiale e sarà degna di quei Piemontesi che un secolo addietro hanno ideato e costruito col Frejus la prima galleria ferroviaria; il punto di partenza per un'impresa destinata a dimostrare le riacquistate capacità innovatrici e realizzatrici della nostra gente è nel Traforo del Gransan Bernardo, perchè questo vorrà dire che l'Europa ci comprende, ci apprezza, ci desidera e, probabilmente, ci ama.

Ecco perchè ci sentiamo più che mai vicini e fiduciosi e speriamo nella Svizzera e ci sembra che i vincoli spirituali così preziosi già esistenti riceveranno col Traforo un crisma di indistruttibilità.

Diamo alcuni chiarimenti sulle cartine che alleghiamo ai cenzi suesposti, per la migliore visione e valutazione dei tracciati.

ROBERTO PECCEI