

TORINO

e la rete delle strade internazionali

Questo argomento è già stato trattato ripetutamente su queste pagine.

Richiamo l'articolo firmato dallo scrivente e comparso nel n. 15 marzo di quest'anno e così pure quelli a firma dell'ing. Giuseppe Piazza e dell'avvocato Roberto Pececi comparso il primo nel numero del 15 aprile sotto il titolo *«La Camionale del Monte Bianco»* e il secondo nel numero del 15 giugno sotto il titolo *«La Camionale del Gran S. Bernardo»*.

Richiamo pure all'attenzione del lettore l'articolo comparso nel numero del 15 marzo a firma Giandomenico Cosmo sotto il titolo *«Lo sviluppo del Turismo ed i suoi riflessi sull'economia torinese»*.

Data l'importanza che ha per l'economia della nostra città, ottenere che essa non sia straniata dalle grandi correnti del turismo non sarà inutile ritornare sull'argomento al lume delle ultime notizie che ci giungono dal di là delle Alpi.

Premesso che è di vitale interesse per Torino, conformemente a quanto la Commissione nominata dal Consiglio Comunale ha proposto al Consiglio stesso e questo ha votato ad unanimità, che venga eseguita la Camionale da Aosta a Savona-Vado per Torino: resta da esaminare la questione del traforo delle Alpi o attraverso il Gran S. Bernardo o attraverso il Monte Bianco.

I fautori del Monte Bianco hanno sempre messo in primissima linea nei vantaggi che tale traforo avrebbe realizzato per il nostro paese e la nostra regione, un più rapido collegamento con Parigi a

mezzo di una nuova strada denominata *«Route Blanche»* che la Francia avrebbe fatto sul percorso Parigi-Digione-Ginevra-Chamonix (vedi *«La Camionale del Monte Bianco»*, nel numero del 15 aprile).

Se questo si fosse realizzato il vantaggio per l'Italia non poteva essere messo in dubbio. Più aleatorio era il vantaggio per Torino specialmente se contemporaneamente non veniva decisa e costruita la *«Route»* Aosta-Torino: perchè eseguito il traforo del Monte Bianco il traffico che vi si sarebbe incanalato e che non tende al mare, ma alle due direttrici Milano-Venezia e Firenze-Roma-Napoli, avrebbe piuttosto richiesto una camionale Aosta-Casale-Serravalle-Genova, già progettata e di assai minor costo della Aosta-Torino-Vado specialmente per il fatto che il tratto più costoso Serravalle-Genova è già in esercizio.

È bensì vero che i progettisti del Monte Bianco pensano di incanalare attraverso questo traforo anche le provenienze Svizzere a mezzo di una camionale Chamonix-Col Montets-Evionnaz: provenienze che tendendo al mare passerebbero per Torino per sboccare a Vado: ma trattandosi di altri trenta chilometri di nuova strada di montagna, con una galleria di circa 2.500 metri sotto al Col Montets, strada tutta fra i 1000 e i 1500 metri sul livello del mare, essa verrebbe a costare non meno del traforo del Gran S. Bernardo come spesa di costruzione; e assai di più come spesa di esercizio, dovendo essere d'inverno tenuta sgombra dalla neve; mentre la strada del Gran S. Bernardo è già attualmente tenuta sgombra sin presso