l'imbocco della progettata galleria, per il servizio di autocorriere gestito tutto l'anno, dal lato italiano sino a S. Remy e dal lato Svizzero sino a Bourg S. Pierre.

Ne consegue che anche col traforo del Monte Bianco il traffico di provenienza Svizzera avrebbe tutto l'interesse di puntar direttamente su Aosta, attraverso il traforo del Gran S. Bernardo, sempre che sia costruita la camionale Aosta-Torino-Vado; e non all'imbocco francese del traforo del Monte Bianco.

Le considerazioni sopra enunciate valide sino alla metà dello scorso mese di luglio vengono radicalmente mutate da quanto viene comunicato dal non sospetto « Journal de Genève » nei suoi numeri del 16 e 23 luglio.

Infatti in tali numeri il giornale riporta tre interviste accordate rispettivamente dal Ministro dei lavori pubblici, trasporti e turismo di Francia, dal Direttore delle strade e dal « Deleguè General » della « Union routiere de France » (che raggruppa Automobil Club, Touring Club, Associazione Costruttori Automobili, e molti altri Enti interessati al turismo).

Da tali interviste risulta nel modo più chiaro che la Francia non vede il traforo del Monte Bianco, che come un nuovo percorso di quella strada del 45° parallelo che da Bordeaux per Lione viene attualmente in Italia per ferrovia col percorso Chambéry-Modane-Torino e per strada ordinaria col percorso Chambéry-Lanslebourg-Moncenisio-Torino.

Questa strada del 45° parallelo giunta a Chambéry, proseguirebbe per Aix-les-Bains, Annecy, Bonneville, Chamonix, Aosta, Ivrea e di qui per Vercelli a Milano e Venezia.

Per chi poi volesse andare verso sud da Ivrea, proseguirebbe per Casale, Serravalle, Genova.

In sostanza il traforo del Monte Bianco servirebbe per deviare da Torino verso la valle d'Aosta quel traffico turistico che attualmente dal Moncenisio viene in Italia attraverso Torino.

Trattandosi di vie di accesso oltre frontiera in cui ogni Stato fa quello che ritiene più opportuno nel suo interesse, i fautori del Monte Bianco non hanno che da prenderne atto.

Lo scrivente che è sempre stato favorevole alla soluzione traforo del Gran S. Bernardo che ritiene l'unica che veramente tuteli l'interesse della nostra città, mentre richiama quanto ha già detto in proposito nell'articolo pubblicato nel numero del 15 marzo di questa rivista, fa notare che questo traforo non solo convoglia attraverso Torino lo sbocco al mare del traffico commerciale Svizzero incerto fra Genova e Marsiglia perchè non ha via aperta verso l'unica soluzione logica ed economicamente imbattibile rappresentata dalla rada di Vado, nel cui vasto retro terra la Svizzera potrebbe trovare il porto franco che cerca, ma aprirebbe altresì la nostra riviera di Ponente alla clientela Svizzera estiva ed invernale tanto più in quanto rappresenterebbe anche la via più breve e rapida per recarsi sulla riviera francese; e non si dimentichi che dopo due guerre europee non combattute, la Svizzera è oggi il maggior centro di accumulamento di ricchezza in Europa. Aprendo un buco... qualche cosa ne esce fuori.

Fa notare inoltre che quella rapida comunicazione fra l'Italia e Parigi che molti, speravano trovare nella « Route Blanche », che la Francia non costruirà mai, sia per il costo elevatissimo di una strada di rapida comunicazione attraverso il Giura, sia perchè troppo gelosa del suo turismo per aprire una via rapida e facile verso il paese del sole, dell'arte e degli innumerevoli monumenti della civiltà latina e cristiana; eseguito il traforo del Gran S. Bernardo sarà senz'altro aperta.

Infatti col tracciato già approvato ed in corso di esecuzione delle grandi arterie europee di comunicazione, la via tra l'Italia e Parigi non più breve, ma più rapida per l'elevata velocità a cui potrà essere percorsa sarà *Torino-Aosta-G. S. Bernardo-Losanna-Basilea-Strasburgo-Parigi*.

ING. GIOVANNI CANOVA