

con i suoi porti naturali sul Mar Ligure: Savona e Genova e con i suoi immediati sbocchi oltre frontiera: Francia e Svizzera.

Basta gettare lo sguardo su una carta topografica (scala 1:500 mila) perché ci appaia con tutta evidenza come la linea più diretta ed anche più facile geograficamente per congiungere:

a) *Torino con la Francia e l'Europa occidentale* sia quella per Susa-Modane-S. Giovanni di Moriana-Chambery-Lione, poiché di qui, percorrendo quel corridoio naturale che è costituito dalle Valli del Rodano e della Saona, ci si irradia agevolmente verso i più importanti centri vitali della regione francese e verso i grandi porti mediterranei ed atlantici;

b) *Torino con la Svizzera e l'Europa centro settentrionale* sia quella per Ivrea-Aosta-Martigny-Losanna, allacciandosi quivi al grande fascio di comunicazioni che, per Ginevra-Losanna-Berna-Zurigo, attraversa, con andamento sud-ovest nord-est, tutta la Svizzera e dal quale si irradiano le diramazioni che portano ai vari valichi di frontiera verso la Francia, la Renania, la Germania, la Baviera e l'Austria;

c) *Torino con il complesso portuale Sarona-Vado* sia quella per Bra-Ceva-Carcare, perché basta aprire un non lungo traforo sotto il colle del San Bernardino (sotto Montezemolo) per potere giungere pressoché in piano da Torino fino a Carcare, donde si discende poi subito al mare;

d) *Torino con il porto di Genova* sia quella per Asti-Quattordio-Oviglio-Novì-Serravalle-Scrivia, perché pressoché pianeggiante e perché a Serravalle ci si verrebbe ad innestare alla già funzionante camionale per Genova.

Sembra quindi logico pensare che tali linee debbano essere seguite nel definire i tracciati delle quattro camionali destinate a collegare Torino rispettivamente con la Francia e la Svizzera e con i porti di Savona e Genova.

E ciò per le seguenti considerazioni:

1) che è opportuno che tali tracciati seguano, quanto più possibile, i solchi naturali del terreno (valli fluviali) onde limitare, al minimo indispensabile, i lavori di sbancamento e la costruzione di grandiose e costose opere d'arte (trafori e viadotti);

2) che è interesse e necessità vitale per Torino che su di essa allunisca tutto il traffico che dalla Francia è diretto su Savona, Genova, Milano (quello per Milano verrebbe inoltrato sulla già funzionante camionale Torino-Milano-Brescia), tutto il traffico che dalla Svizzera è diretto su Savona e parte del traffico che dalla Svizzera è diretto su Genova e viceversa;

3) che è opportuno che le camionali in questione, per quanto siano destinate a collegare essenzialmente i porti di Savona e Genova con Torino ed i valichi di frontiera verso la Francia e la Svizzera, pur senza allontanarsi troppo dal tracciato virtualmente più breve, attraversino anche quelle zone intermedie, ove in maggior numero sono ubicati i centri secondari, affinché anche questi ultimi possano beneficiarne in parte sia economicamente che turisticamente.

#### *Collegamento autocamionale di Torino con la Francia e l'Europa occidentale.*

Questo problema è oggetto di uno studio da parte dell'ing. Amedeo Savoia, Capo del Compartimento di Torino delle FF.SS. il quale, di fronte alla necessità

impellente in cui si trova l'Amministrazione ferroviaria di migliorare le comunicazioni con la Francia in considerazione del notevole incremento del traffico che in questi ultimi due anni è salito da 12 mila tonn. a ben 330 mila tonn., sostiene la opportunità di costruire ex novo, e secondo i più moderni dettami della tecnica, una galleria ferroviaria fra Bardonecchia e Modane e di adattare al traffico autocamionale l'attuale galleria ferroviaria del Frejus (larga 8 metri), in funzione di una costruenda camionale Torino-Susa-Bardonecchia-Modane, che consentirebbe di attivare una magnifica arteria di traffico fra Lione, Torino, Venezia e Trieste lungo la linea del 45° parallelo.

Secondo i calcoli fatti dall'ing. Savoia (il cui studio per il momento contempla soltanto la questione delle gallerie) la costruzione del nuovo traforo ferroviario del Frejus verrebbe ad importare una spesa di 9 miliardi di lire e l'adattamento al traffico autocamionale della attuale galleria ferroviaria una spesa di 2 miliardi, somma quest'ultima comprensiva anche del costo dei lavori di adattamento delle rampe stradali sopra Susa.

#### *Collegamento autocamionale di Torino con la Svizzera e l'Europa centro settentrionale.*

Autorità responsabili, tecnici ed Enti economici piemontesi e torinesi sono tutti concordi nella necessità di costruire una camionale che da Torino, per Foglizzo ed Ivrea, giunga ad Aosta. Quivi però si manifestano due tendenze:

— una capeggiata dal Sindacato tecnico finanziario per il traforo del M. Bianco e caldeggiata dal solo Cantone svizzero di Ginevra, la quale vorrebbe, per Courmajeur ed attraverso un traforo da praticarsi sotto il M. Bianco, puntare in Francia su Chamonix, poi su Ginevra (Svizzera), Digione (Francia), Parigi;

— l'altra, capeggiata dal Gruppo Aosta-Martigny e caldeggiata soprattutto dai Cantoni svizzeri del Vallese, di Vaud, di Nanchatel, di Friburgo, la quale vorrebbe, attraverso un traforo da praticarsi sotto il Gran S. Bernardo, puntare in Svizzera su Losanna, per poi irradarsi verso la Francia, la Renania, la Germania, la Baviera, l'Austria e tutto il nord-Europa.

Secondo i sostenitori della *soluzione Monte Bianco* (progettisti ingg. Zignoli e Quaglia):

a) detto traforo:

— sarebbe lungo circa 12 Km. con una larghezza di m. 8, avrebbe gli imbocchi all'incirca alla quota di m. 1310 sul versante italiano (Entrèves) ed a quota di m. 1050 sul versante francese (Chamonix); con il culmine all'interno a quota 1400, verrebbe a costare 71 milioni di franchi svizzeri, in condizioni normali di lavoro, pari a circa 11 miliardi e mezzo di lire italiane al cambio di L. 160;

b) l'iniziativa:

— avrebbe già ottenuto l'adesione dei Governi italiano, francese, e del Cantone di Ginevra;

— avrebbe già assicurato il suo finanziamento mediante un concorso da parte di privati nella misura della metà delle spese e da parte dei Governi suddetti e del Cantone di Ginevra per l'altra metà;

c) il Governo francese avrebbe assicurato che tutte le maestranze per i lavori verrebbero reclutate soltanto in Italia;