

d) il traforo assicurerebbe l'afflusso di numerosi turisti dalla Francia ed in particolare dall'Alta Savoia verso la Valle d'Aosta, con conseguente grande beneficio per la locale attrezzatura alberghiera e turistica;

e) con l'apertura di tale traforo si assicurerebbe la prosecuzione verso la Valle d'Aosta ed il Piemonte di quella « Route Blanche » che il Governo francese sembrerebbe abbia intenzione di costruire attraverso il Giura, sottopassando in galleria il Colle de la Faucille, al fine di collegare la media valle della Saona con Ginevra, l'Alta Savoia (Valle dell'Arve) e Chamoni;

f) il traforo, nel quadro della difesa militare dell'Europa occidentale, potrebbe rendere grandi servizi, specie alla Francia ed all'Italia, nella considerazione che, attraverso ad esso, si potrebbero avviare trasporti militari diretti dall'Italia verso la linea del Reno, senza dover violare la neutralità della Svizzera.

Secondo i sostenitori della soluzione del Gran S. Bernardo (progettista ing. E. Aimone delmoniti):

a) detto traforo:

— sarebbe lungo m. 9.650 con larghezza di m. 9;

— si svolgerebbe per soli metri 2.800 in territorio italiano, e per i rimanenti m. 6.850 in territorio svizzero;

— avrebbe gli imbocchi alla quota di m. 1.625 sul versante italiano (St. Rhemy) ed alla quota di m. 1.770 sul versante svizzero (2 Km. a sud di Bourg Saint Pierre), con il culmine interno a quota 1.770;

— avrebbe assicurata l'aerazione interna in modo naturale mediante l'apertura di pozzi verticali comunicanti con l'esterno;

— userebbe, come strade di accesso, della già esistente rotabile che porta al Colle del Gran S. Bernardo;

— verrebbe a costare soltanto 53 milioni di franchi svizzeri, pari a circa 8 miliardi e mezzo di lire italiane al cambio di 160;

b) il finanziamento della iniziativa è stato impostato in modo da non dover richiedere alcun intervento da parte del Governo italiano, taleché, mentre si sono effettuate trattative (ormai molto avanzate) per l'intervento di capitale privato americano al fine di ottenere un prestito di sette milioni di dollari ammortizzabili in trent'anni, si è ottenuta, da parte di un gruppo di banche svizzere, l'assicurazione per l'intervento con una somma pari ad un terzo del capitale necessario alla costruzione del traforo. Il restante del capitale sarebbe sottoscritto attraverso un prestito obbligazionario cantonale ed integrato dal capitale azionario della Società concessionaria del traforo;

c) la stragrande maggioranza dei Cantoni svizzeri (eccettuato il solo Cantone di Ginevra) sarebbe ormai favorevole alla soluzione del traforo del Gran San Bernardo, come d'altronde lo conferma la manifestazione recentemente organizzata a Losanna sotto gli auspici del Gruppo « Rue Halimand » ed intitolata: « Le Grand St. Bernard et son tunnel routier », per la quale tutte le vetrine di una intera strada della città, vennero trasformate in una mostra a carattere retrospettivo ed avveniristico destinata ad illustrare



LEGENDA

- 1 - Cantonale Martigny, Gran S. Bernardo, Aosta, Ivrea, Torino, Chieri, Bra, Ceva, Carrare, Zibola (Savona).
- 1-A - Cantonale Chamoni, M. Bianco, Aosta.
- 2 - Cantonale Torino, Chieri, Canale, Alba, Cortemiglia, Carrare, Savona.
- 2 bis - Cantonale Torino, Carignano, Savignone, Fossano, Mondovì, Ceva, Carrare, Savona.
- 3 - Cantonale Torino, Chieri, S. Damiano, Bistagno, Salsello, Savona.
- 4 - Cantonale Torino, Chieri, Asti, Oviglio, Novi, Serravalle.
- 5 - Cantonale Serravalle, Genova.
- 6 - Cantonale Serravalle, Tortona, Milano.
- 7 - Cantonale Milano, Como.
- 8 - Cantonale Milano { Sesto Calende, Varese.
- 9 - Cantonale Torino, Novara, Milano.
- 10 - Cantonale Ceva, Gressio, Imperia.
- 11 - Cantonale Torino, Susa, Bardonecchia, Frejus, Modane.

NOTA - Le camionate indicate con l'asterisco sono già in esercizio le rimanenti sono soltanto in progetto.