

altresi deviata su Milano l'altra grande comunicazione internazionale del 7° meridiano proveniente da Amburgo e che, per Strasburgo, Basilea, Berna, Vevey, Martigny, Aosta, dovrebbe proseguire per Torino, biforcandosi quindi per Savona e Genova;

n) il costo del traforo del Monte Bianco, calcolato in 71 milioni di franchi svizzeri in condizioni normali di lavoro, deve ancora essere maggiorato del 35% per imprevisti e cioè di altri 25 milioni di franchi svizzeri, per cui il costo del traforo stesso dagli 11 miliardi di lire italiane previsti dai progettisti, verrebbe ad aumentare di altri 3 miliardi e mezzo e cioè complessivamente verrebbe ad ascendere a 14 miliardi e mezzo di lire italiane;

o) gli eventuali trasporti militari diretti dall'Italia verso la linea del Reno potrebbero essere fatti affluire per la via Torino-Modane-Chambery;

p) il traffico proveniente dalla Svizzera, e diretto in Italia per la via Chamonix (Francia)-Monte Bianco-Aosta, dovrebbe sempre superare due barriere doganali, cosa questa tutt'altro che pratica, ed alla quale gli enti responsabili Svizzeri danno una grandissima importanza;

q) sembra che i propugnatori della soluzione Monte Bianco non tengano sufficiente conto di quale potrà essere il pensiero definitivo delle Autorità Svizzere in merito alla soluzione da adottarsi per l'attuazione dei trafori alpini, pensiero invece che è fondamentale, dato che la Svizzera dovrà pur sempre concorrere nel finanziamento dell'opera.

Collegamento autocamionale di Torino con i porti sul Mar Ligure.

Per la realizzazione di questo problema si sono manifestate le seguenti tendenze:

1) costruzione di una autocamionale che da Torino, per il traforo sotto il colle del Pino, Chieri, Villanova d'Asti, S. Damiano d'Asti, Canelli, dovrebbe raggiungere Bistagno e quivi biforcarsi dirigendosi con un ramo, per Sassello, su Savona, e con l'altro ramo, per Ovada, su Genova. (Progettista geom. dott. Marone);

2) costruzione di due camionali indipendenti colleganti Torino rispettivamente con Savona e con Genova.

Per quanto riguarda il collegamento di Torino con Savona sono in discussione tre tracciati:

a) Torino, traforo sotto il colle del Pino, Chieri, Sommariva Bosco, Bra, Ceva, Careare, Zinola (sul mare fra Savona e Vado). (Progettista ing. professore F. Aimone Jelmoni del Politecnico di Milano);

b) Torino, traforo sotto il colle del Pino, Chieri, Canale, Alba, Cortemiglia, Careare, Savona. (Progettista ing. Perdomo);

c) Torino, Carignano, Carmagnola, Racconigi, Fossano, Mondovi, Ceva, Careare, Savona.

Per quanto riguarda il collegamento di Torino con Genova si dovrebbe seguire il tracciato: Torino, traforo sotto il colle del Pino, Chieri, Villanova d'Asti, Asti, Quattordio, Oviglio, Novi, Serravalle Scrivia, innestandosi quivi alla già funzionante camionale, Serravalle-Genova.

Il tracciato proposto dal geom. dott. Marone presenta i seguenti elementi a suo sfavore:

a) volendo contemporaneamente risolvere il problema del collegamento di Torino con Savona e di Torino con Genova, finisce per essere una soluzione ibrida e poco razionale e che quindi non risolve praticamente nulla, e non soddisfa nessuno;

b) non tiene presente che il porto naturale di Torino e del Piemonte è Savona e non Genova e quindi a Torino interessa principalmente essere collegato a mezzo camionale, nel modo più breve e più rapido possibile con il complesso portuale Savona-Vado, per cui la località di Bistagno, punto di biforcazione verso Savona e verso Genova della progettata camionale proveniente da Torino, viene a trovarsi spostata troppo a nord est e quindi troppo all'infuori della congiungente Torino-Savona;

c) il tracciato, passando all'estremo margine est del territorio della provincia di Cuneo, all'atto pratico finisce per scartare completamente questa ricchissima plaga, che invece ha un inderogabile bisogno di essere collegata anch'essa con il suo porto naturale di Savona;

d) poiché la lunghezza del tronco Bistagno-Genova è di 52 Km. e la distanza che intercede fra Serravalle Scrivia ed Asti, passando per Oviglio, è di 50 Km., ne consegue che, con la stessa spesa occorrente per costruire il tronco Bistagno-Genova in terreno montuoso, solcato da valloni e contraforti (cosa questa che richiede la apertura di sbancamenti e la costruzione di costosi viadotti e gallerie) si può costruire in terreno pressoché pianeggiante non soltanto il tratto di camionale fra Serravalle ed Asti, ma lo si può prolungare almeno fino a Villanova d'Asti e poiché tale località dista appena 13 Km. da Chieri si può concludere che, con poco più della spesa occorrente per costruire il tronco Bistagno-Genova, si può costruire una camionale indipendente fra Chieri e Serravalle.

Il tracciato proposto dall'ing. Perdomo, se pure è il più diretto di tutti presenta i seguenti inconvenienti:

a) prevede notevoli ed importanti opere d'arte molto costose per attraversare, su viadotto, le valli del Tanaro e delle due Bormide ed, in galleria, i contraforti delle Langhe interposti fra le valli suddette, che sono, geologicamente parlando, terreni difficilissimi;

b) di centri importanti tocca soltanto Alba, scartando per contro tutta la pianura cuneese e la vallata del Tanaro fra Bra e Ceva, zone queste ricche di risorse e di importanti centri abitati.

Il tracciato proposto dall'ing. F. Aimone Jelmoni per quanto sia alquanto più lungo di quello precedente presenta però i seguenti vantaggi:

a) attraversa il cuore della provincia di Cuneo in quanto materialmente tocca i centri di Carmagnola, Sommariva Bosco, Salfre, Bra, Cherasco, Narzole, Monchiero, Farigliano, Clavesana, Carru, Bastia, Niella, Ceva, Priero, e passa a breve distanza da Racconigi, Cavallermaggiore, Savigliano, Fossano, Trinita, Mondovi, Alba, La Morra, Novello, Monforte, Dogliani, Belvedere, Murazzano, Gressio, Ormea, Calizzano, mentre è relativamente a portata di Cuneo, Saluzzo e Cortemiglia;