

b) tocca Ceva, punto di innesto questo della futura camionale Garesio Pieve di Teco, Imperia, la cui importanza e necessità è quanto mai sentita da Torino e dalla provincia di Cuneo, sia perchè metterebbe entrambe in diretta comunicazione con Imperia, che è il porto più occidentale della nostra Riviera Ligure di Ponente, sia perchè, con l'avvenuta cessione alla Francia di Briga e di Tenda (che ha ancora peggiorato la nostra situazione di anteguerra in valle Roia ove il saliente francese di Saorgio già interrompeva, se pure per minor tratto, la continuità territoriale della nostra comunicazione stradale ferroviaria Cuneo-Ventimiglia), la Ceva-Garesio-Pieve di Teco-Imperia viene a sua volta a costituire ormai l'arteria di comunicazione più occidentale fra Torino, il Cuneese e la Riviera di Ponente;

c) ha un andamento pressochè pianeggiante fra Torino e Carcare, in quanto, da Torino a Bra si svolge in rasa pianura e quindi scende dolcemente nella valle del Tanaro che segue fino a Ceva per poi sottopassare in galleria il Colle del San Bernardino (sotto Montezemolo) e raggiungere Carcare. Soltanto di qui il tracciato inizia la discesa verso Zinola sul mare fra Savona e Vado;

d) le opere d'arte un po' importanti si riducono alla suaccennata galleria sotto il San Bernardino e ad alcuni ponti sul Tanaro, il cui numero però verrà sensibilmente ridotto in seguito alla introduzione di una variante, in corso di studio, fra Bra e Ceva;

e) prevede che la camionale abbia una sede propria, cosa questa ormai indispensabile, data la scomodità e la pericolosità del traffico promiscuo.

Il tracciato passante per Fossano-Mondorì parte senz'altro da Torino e prevede di utilizzare la strada statale n. 20 fra Torino e Genola, la n. 28 fra Genola e Carcare e la n. 29 fra Carcare e Savona, rettificandole ed ampliandole opportunamente. Anch'esso prevede il traforo del San Bernardino (sotto Montezemolo).

Questo tracciato, per quanto più economico rispetto al precedenti, presenta però i seguenti inconvenienti:

a) che è troppo spostato ad ovest rispetto alla congiungente Torino-Savona;

b) che è troppo lungo rispetto agli altri concorrenti;

c) che non si allaccia a Chieri, punto di incrocio della camionale per Genova e punto di arrivo della camionale da Aosta;

d) che scarta la media valle del Tanaro, nel tratto Bra-Ceva, la quale costituisce il grande collettore sia della pianura di Cuneo, sia dell'Albese e delle Langhe occidentali, per cui finisce per non arrecare alcun beneficio a queste ultime due zone.

Aggiungasi poi che, dal momento che fra Torino e Ceva funziona già una ottima ed ampia comunicazione statale, la quale si può paragonare ad una vera e propria camionale, volendosi aprire una nuova camionale non sembra opportuno creare un doppione della statale, ma adottare un tracciato che valorizzi delle zone (quale fra l'altro la media valle del Tanaro

fra Bra e Ceva) che mancano assolutamente di qualsiasi comunicazione stradale diretta, oltre prevedere, per la camionale, una sede propria ed indipendente.

#### *Deduzioni dell'ing. Aimone Jelmoni.*

Sulla base dell'esame dei dati di spesa quali risultano dai vari progetti e tenuto conto di quanto proposto dall'ing. Savoia per il miglioramento del traffico ferroviario sulla linea Torino-Bardonecchia-Modane, nonché delle varie obiezioni mosse al suo progetto per il traforo del Gran San Bernardo da parte degli esponenti del Sindacato tecnico finanziario per il traforo del Monte Bianco, l'ing. Aimone Jelmoni, in una recente sua memoria, considerato:

a) che la spesa per il solo traforo sotto il Monte Bianco, tenuto conto delle enormi difficoltà di avanzata nello scavo dovuto agli incontri di grandi quantità di acqua ed all'alta temperatura della roccia, nonché della necessità di costruire subito dall'una e dall'altra parte del traforo una ventina di chilometri di strade nuove, non sarà inferiore ai 15 miliardi e che la spesa per la indispensabile costruzione di una nuova strada fra Chamonix e Martigny (La Balmauz) lunga ben 33 Km. con una galleria di 800 metri sotto il Colle des Montets si aggirerà sui 3 miliardi, per cui la spesa totale del complesso del Monte Bianco ammonterà a non meno di 18 miliardi, di lire;

b) che la spesa per l'adattamento a camionale della attuale galleria ferroviaria del Frejus e per la sistemazione delle rampe della strada statale Susa ammonterà a 2 miliardi;

c) che per il traforo sotto il Gran San Bernardo si prevede soltanto una spesa complessiva di 9 miliardi, in quanto gli imbocchi del traforo sono a pochi passi dall'attuale strada che valica il colle medesimo;

viene alle seguenti conclusioni:

1) *Nei riguardi tecnici:* per quanto il traforo sotto il Monte Bianco abbia il culmine soltanto a quota 1400 e quello sotto il Gran S. Bernardo a quota 1770, sta di fatto però che non si presentano difficoltà per mantenere gli accessi a quest'ultimo sgombri dalla neve, dal momento che, con i mezzi moderni di cui attualmente si dispone, si riesce a mantenere sgombri dei passi a quota assai più alta, quali il Monginevro (q. 1854), il Sestriere (q. 2033), il Maloia (q. 1815), il Julier (q. 2288), il Forno (q. 2153).

Per contro il traforo del Gran San Bernardo ha una lunghezza di soli m. 9.650, rispetto a quella del traforo del Monte Bianco che è di m. 11.700 e la differenza di due chilometri è un fattore importante da tener presente sia nei riguardi delle spese di costruzione dell'opera, sia nei riguardi della sua aerazione, la quale ultima, mentre sarebbe a ventilazione naturale per il Gran S. Bernardo mediante l'apertura di due camini verticali, dovrebbe invece essere effettuata meccanicamente per il Monte Bianco con notevole aumento nelle spese di esercizio.

2) *Nei riguardi della questione finanziaria:* mentre il sistema del Monte Bianco (scavo del traforo e delle strade di accesso) importerebbe, come si è detto, una spesa complessiva di ben 18 miliardi di