

lire, con la somma di soli 11 miliardi, e cioè con un risparmio di ben 7 miliardi di lire, si verrebbero a costruire il traforo sotto il Gran S. Bernardo (9 miliardi) e ad adattare al traffico camionale l'attuale galleria del Frejus (2 miliardi).

E poiché la costruzione della nuova galleria ferroviaria del Frejus verrebbe a costare 9 miliardi, si viene in definitiva a concludere che:

a) mentre il solo sistema del Monte Bianco verrebbe a costare ben 18 miliardi di lire, si riuscirebbe invece con 20 miliardi a costruire il traforo autostradale del Gran S. Bernardo, la nuova galleria ferroviaria del Frejus e ad adattare al traffico auto-camionale l'attuale galleria ferroviaria del Frejus;

b) spendendo soltanto due miliardi in più di quanto verrebbe a costare il sistema del Monte Bianco si riuscirebbe a realizzare:

— la sistemazione ferroviaria del transito Italia-Francia;

— il collegamento autostradale Italia-Francia (Milano, Torino, Lione, Parigi);

— il collegamento autostradale Italia-Svizzera Europa Centrale (Mar Ligure, Torino, Vevey, Berna Strasburgo, Amburgo);

mentre invece, con il traforo del Monte Bianco, si realizzerebbe unicamente il collegamento autostradale Italia-Francia, sacrificando quasi completamente quello con la Svizzera, senza per contro risolvere la questione di potenziamento della ferrovia Torino, Bardonecchia, Modane, Parigi.

#### *La situazione al momento d'oggi.*

Volendo fare il punto sulla complessa questione delle comunicazioni autocamionali piemontesi, si può dire che, alla data odierna:

1) La questione dei trafori alpini in Val d'Aosta (Monte Bianco o Gran S. Bernardo) è ancora insoluita e ciascuno dei due gruppi in lizza si sta agitando, sia da noi che all'estero, per far prevalere la propria soluzione e per definire la parte finanziaria dell'impresa.

Ad ogni modo:

a) ci risulta che il progettista della soluzione Gr. S. Bernardo, da tempo, ha pure studiato una variante all'attuale tracciato del traforo alpino il quale anziché sotto il colle del Gr. S. Bernardo, verrebbe in tal caso a passare alquanto più ad Est e precisamente sotto il Monte Velan, sboccando in valle Ollomont sul versante italiano, però sembra che tale variante sia stata scartata unicamente per ragioni economiche;

b) ci risulta altresì che il nostro Governo segue molto da vicino la questione, ma, per quanto abbia già avuto dei contatti con rappresentanti del Governo Francese, non avrebbe però ancora preso una definitiva posizione a favore dell'una o dell'altra soluzione. Comunque occorrerà pur sempre la preventiva approvazione del nostro Parlamento, tanto più che la soluzione Monte Bianco, contrariamente a quella Gr. S. Bernardo, richiede un notevole contributo finanziario da parte del Governo stesso,

2) Tutti sono d'accordo sul tracciato che dovrà avere la camionale nel tratto Aosta-Torino-Chieri; dalle ultime notizie apparse sui giornali sembra anzi che a primavera si dovranno iniziare i lavori di apertura del traforo sotto il Pino fra Torino e Chieri.

3) Dei quattro progetti in lizza per la camionale Chieri-Mar Ligure:

a) sembra che quello passante per Bistagno, con diramazioni su Savona e Genova, sarà scartato, perché riconosciuto poco razionale e troppo costoso;

b) sembra che tutti si orientino sulla soluzione di collegare Torino con Savona e con Genova mediante due camionali indipendenti;

c) è molto probabile che, per la camionale Torino-Genova, sarà adottato il tracciato passante per Asti, Quattordio, Oviglio, Novi, Serravalle Scrivia, ove avverrebbe l'allacciamento alla già funzionante camionale Serravalle-Genova;

d) per quanto riguarda invece la camionale Torino-Savona sarebbero rimasti ormai in lizza soltanto più:

— il tracciato per Bra-Ceva, Carcare, Zinola (sul mare fra Vado e Savona);

— il tracciato per Canale, Alba, Cortemiglia, Carcare, Savona;

— il tracciato per Fossano-Mondovi, Ceva, Carcare, Savona;

ma si ha ragione di ritenere che, in ultima analisi, il primo, sempre che la logica non sia un nome vano, finirà per raccogliere la maggioranza dei consensi. Ciò nella considerazione:

— che il tracciato per Canale, Alba, Cortemiglia presenta troppi dislivelli da superare, per cui, se sulla carta sembra il più corto, virtualmente invece viene a risultare assai più lungo e meno economico sotto l'aspetto del traffico;

— che sia il tracciato per Canale, Alba, Cortemiglia, sia il tracciato per Fossano, Mondovi, Ceva, utilizzano strade statali già in esercizio, se pure opportunamente migliorandole e rettificandole, strade queste che già si prestano ottimamente al traffico autocamionale, talché, volendo costruire una nuova camionale, sembra opportuno si debba evitare di creare dei doppioni, ma adottare invece un tracciato nuovo, che preveda per la camionale una sede propria ed indipendente, e passi anche attraverso a zone (quale quella della media val Tanaro fra Bra e Ceva) prive tuttora di qualsiasi diretta comunicazione. Ed il tracciato Jehmoni risponde perfettamente a questi importanti requisiti;

— che Alba è l'unico centro importante toccato dal tracciato per Canale, Alba, Cortemiglia, mentre invece gli altri due tracciati toccano zone ricche di industrie e di centri popolati. D'altra parte Alba dista appena 12 Km. da Bra e può essere comodamente allacciata, con un breve tratto di camionale, al tracciato Jehmoni;

— che è indispensabile aprire un collegamento