

diretto fra Bra e Ceva attraverso la media val Tanaro, che è il grande collettore del traffico proveniente sia dalla pianura Cuneese che dalla zona occidentale delle Langhe;

— che è indispensabile che la camionale Torino-Savona tocchi Ceva, poichè da questa località dovranno in futuro dipartirsi la camionale per Garessio ed Imperia e la camionale per Mondovì, Cuneo, Colle della Maddalena, Gap (Francia);

— che il traforo del San Bernardino (sotto Montezemolo) consente alla camionale di avere un tracciato pressochè pianeggiante da Torino fino a Carcare, cosa questa di importanza determinante ai fini dell'economia del traffico automobilistico.

Naturalmente il progetto Jelmoni, che inizialmente venne impostato e studiato con il criterio di aprire una grandiosa autostrada, qualora esigenze finanziarie non consentissero di affrontare l'ingente relativa spesa, dovrebbe essere riveduto al fine di adattarlo in vista dell'apertura di una semplice camionale, ma il tracciato prescelto dal progettista, sia nell'uno che nell'altro caso, dovrà pur sempre essere mantenuto nelle sue linee generali, essendo risultato il più razionale ed il più economico.

In questo 2° caso il tracciato Jelmoni dovrebbe pertanto prevedere, a nostro parere, lo sfruttamento, nel tratto Chieri, Bra, della già esistente strada Chieri-Carnagnola-Bra e nel tratto Ceva-Carcare lo sfruttamento della statale n. 28 con passaggio in galleria, bene inteso, sotto il Colle San Bernardino (Montezemolo), previe opportune rettifiche ed ampliamenti, riservando l'apertura ex novo di un tronco nel tratto Bra-Ceva per la media valle Tanaro e nel tratto Carcare-Zinola (sul mare).

1) Sembra si stia decisamente affermando il progetto dell'ing. Savoia di costruire ex novo una galleria ferroviaria fra Bardonecchia e Modane per migliorare il traffico ferroviario su quella linea e di adibire al traffico autocamionale l'attuale galleria ferroviaria del Frejus.

Si tratta comunque di opere importantissime e che richiedono la spesa di decine di miliardi, per cui non è possibile pensare che esse possano essere compiute contemporaneamente e ciò sia per esigenze di bilancio da parte del Governo, sia anche perchè, qualora talune di esse vengano costruite con il concorso del capitale privato, occorre un preventivo lavoro di propaganda per raccogliere le necessarie adesioni ed il relativo finanziamento.

Dobbiamo quindi prevedere che la costruzione di tali opere avverrà soltanto per singoli tratti, a cominciare dai più importanti, e per tempi successivi.

A nostro parere, nell'attesa che si risolva la questione dei tre trafori alpini (Gran S. Bernardo, Monte Bianco, Frejus) che è la più complessa di tutte, dato il carattere internazionale che presenta e l'ingente spesa che si viene a richiedere, e dal momento che è stato ormai assicurato l'inizio, nella prossima primavera, dei lavori per il traforo del Pino fra Torino e Chieri, sembrerebbe opportuno che Torino, Cuneo e Savona svolgessero opera concorde presso gli organi governativi, al fine di ottenere che sia dato inizio ai lavori di costruzione della camionale Aosta-Torino-Savona nel tratto Savona-Ceva, dando la preminenza alla apertura del traforo sotto il San Bernardino, della lunghezza di metri 2.500 soltanto e preventivato in 2 miliardi.

Ciò in quanto:

a) si tratta di lavori importanti una spesa molto più limitata e quindi maggiormente abbordabile da parte delle finanze statali;

b) tali lavori potrebbero essere inclusi fra quelli destinati ad alleviare la disoccupazione e quindi essere finanziati con somme tratte dal fondo E.R.P.;

c) in corrispondenza del San Bernardino si trova il tratto più stretto del contrafforte principale delle Langhe che preclude inesorabilmente l'accesso verso Torino a tutto l'intensissimo traffico proveniente dal complesso portuale Savona-Vado e che, giunto a Ceva, troverebbe poi un'ampia ed ottima rete stradale su cui smaltirsi nelle varie direzioni.

In un tempo successivo dovrebbe essere dato inizio alla apertura della camionale nel tratto Ceva-Bra e nel tratto Torino-Ivrea.

Conclusioni.

Questo in sintesi il quadro chiaro, preciso ed, osiamo sperare, anche completo della situazione in merito alla dibattutissima, importantissima e complessa questione del collegamento autocamionale di Torino con il Mar Ligure e con l'oltre frontiera francese e svizzero.

Con l'ausilio di questo quadro il lettore, tenuto

