

conto del pro e del contro dei vari aspetti della questione stessa, potrà agevolmente farsi una propria idea al riguardo ed orientarsi verso quelle soluzioni che gli potranno apparire più economiche e più razionali.

Prima però di trarre le sue conclusioni definitive il lettore voglia avere la compiacenza di tenere presenti i seguenti punti fondamentali:

1) che le grandi linee internazionali di traffico interessanti il Piemonte ed in particolar modo Torino sono:

a) quella del 45° parallelo partente da Bordeaux e che, per Lione, Modane, Torino, Milano-Trieste si protende verso l'oriente europeo;

b) quella del 7° meridiano partente da Amburgo e che per Strasburgo, Basilea, Berna, Vevey, Martigny, Aosta, Torino, punta da una parte su Savona-Vado e dall'altra su Genova, per poi proseguire su Livorno, Roma e Napoli;

2) che queste grandi linee internazionali di traffico non possono, né devono, essere deviate a piacimento, ma devono seguire sempre il loro tracciato naturale, che è anche il più agevole ed il più logico;

3) che il grande ostacolo opposto alla loro penetrazione in Italia dalla imponente catena alpina deve essere superato violando sì la montagna, ma traforandola però in corrispondenza soltanto del punto toccato dal loro tracciato naturale e cioè in corrispondenza del Frejus per la linea del 45° parallelo e del Gran S. Bernardo per quella del 7° meridiano;

4) che comunque Torino deve essere il punto di incrocio di queste due grandi linee internazionali di traffico se non si vuol costringerla a morire di miseria e di inedia, nel giro di pochi anni;

5) che noi abbiamo il massimo interesse a fare affluire direttamente, attraverso alla Svizzera verso i nostri porti del Mar Ligure (Savona e Genova) tutto il traffico proveniente dalla Renania dal Belgio dall'Olanda, dalla Danimarca dalla Germania dalla Baviera e dalla Cecoslovacchia e ad impedire che esso possa esserci captato dalla Francia che inimmancabilmente lo avvierebbe verso il suo porto di Marsiglia;

6) che è massimo interesse, sia della Svizzera che del Piemonte e della Liguria, che Vado diventi il porto della Confederazione Elvetica, cosa questa cui essa da tempo aspira vivamente;

7) che per quanto riguarda i turisti, noi abbiamo il massimo interesse a che tutti quelli che giungono in Svizzera da ogni parte d'Europa ed anche dalle Americhe proseguano direttamente verso il Piemonte e la nostra Riviera Ligure, ed a non lasciarceli cap-

tare dalla Francia, che inimmancabilmente li avvierebbe verso la attrezzatura turistica ed alberghiera della Savoia, del Delfinato e della Costa Azzurra;

8) che l'afflusso dei turisti stranieri in Italia vuol dire afflusso in Italia di oro e di divise pregiate per miliardi e miliardi all'anno;

9) che la Francia, mentre inizialmente si disinteressava del traforo del Monte Bianco, ora se ne interessa decisamente soltanto allo scopo di impedire che si attui quello del Gran S. Bernardo che le arrecherebbe un danno enorme, in relazione a quanto sopra si è detto;

10) che il movimento dei turisti fra l'Alta Savoia e la Valle d'Aosta non giustifica la spesa di costruzione di un importante e costosissimo lavoro quale è il traforo del Monte Bianco; se mai si tratta di una questione di interesse soprattutto regionale e privato;

11) che Torino deve essere collegata con Savona e Genova mediante due camionali indipendenti aventi una sede propria e che quella per Savona deve attraversare il cuore della Provincia di Cuneo, seguendo il tracciato più razionale, più pianeggiante e quindi meno costoso, quale quello per Bra-Ceva, di dove dovranno dipartirsi in futuro la camionale per Gressio ed Imperia e quella per Mondovì, Cuneo, Colle della Maddalena, Gap;

12) che infine il bene, l'avvenire, l'interesse di Torino e del Piemonte (con particolare riguardo anche alla Provincia di Cuneo) devono prevalere sugli interessi particolaristici ed essere tenuti sempre ben presenti in ogni circostanza, soprattutto da parte di chi occupa posti direttivi e di responsabilità nella vita pubblica ed è chiamato ad esprimere un suo giudizio in merito alla questione del collegamento autocamionale di Torino con il Mar Ligure e con il suo oltre frontiera svizzero e francese.

E non si dimentichi soprattutto che la grande antagonista di Torino è sempre stata e sempre sarà Milano, ragione per cui è necessario che Torino, conciliate una buona volta le varie tendenze contrastanti ed adottata la soluzione più razionale e più economica, realizzi al più presto il programma del suo allacciamento autocamionale con il nord Europa e con il Mar Ligure, prima che abbia a prendere piede in modo decisivo qualche altro progetto (sia esso la camionale Berna, Passo del Grimsel, Val Formazza, Domodossola, Arona, sia esso la camionale Mendrisio, Chiasso, Como, Milano, Serravalle Scrivia) che, devinando il traffico dalla Svizzera e dal nord Europa su Milano e su Genova, finisca per far definitivamente decadere, nel giro di pochi anni, la vecchia e gloriosa capitale subalpina.

Generale GIUSEPPE CURRENO