

siccio del *Gran S. Bernardo* per fare affluire il traffico commerciale e turistico, proveniente dal nord Europa, dalla Renania e dalla Svizzera, verso i nostri porti liguri di Savona e di Genova, seguendo la via detta del 7° meridiano;

— sia di un *traforo* autocamionale sotto il *Frejus* per fare affluire il traffico commerciale e turistico provenienti dalla Francia verso la pianura padana seguendo la via del 45° parallelo.

Con questa soluzione (vedasi cartina n. 1):

a) Torino viene a trovarsi al punto di incrocio di queste due grandi vie internazionali di traffico;

b) Cuneo viene a trovarsi ubicato a distanza molto ravvicinata dal tronco occidentale della via del 7° meridiano e, per di più, da questo tronco potranno distaccarsi una diramazione che, per Cuneo, Valdieri ed il Colle Ciriègia, dovrà raggiungere Nizza ed un'altra diramazione che, da Ceva per Gressio e Pieve di Teco, dovrà raggiungere il porto di Imperia;

c) i porti di Savona e di Genova vengono a costituire rispettivamente sul Mare Ligure i punti terminali dei due tronchi della via del 7° meridiano;

d) lo smistamento del traffico proveniente dal nord Europa e dalla Renania viene ad effettuarsi in Svizzera (Martigny) e questa ha tutto l'interesse ad avviarlo verso l'Italia (Savona-Vado porto della Svizzera) piuttosto che verso la Francia;

e) tutto il Piemonte occidentale viene di conseguenza a risentire dell'apporto benefico di queste due grandi vie internazionali di traffico incrociandosi a Torino e da ciò non può che derivare un notevole progresso in tutti i campi.

**Rappresenta una soluzione dannosa e deprecabile** per Torino, la Liguria ed il Piemonte occidentale, l'apertura di un *traforo* autocamionale sotto il *Monte Bianco*.

Con questa soluzione (vedasi cartina n. 2):

a) il traffico francese proveniente da Bordeaux e che segue la via del 45° parallelo, una volta giunto a Lione, anziché proseguire per Modane, viene artificialmente fatto salire verso l'alta Savoia (Chamonix) e quindi, attraverso il traforo sotto il Monte Bianco, viene fatto scendere in Italia per la valle d'Aosta. Esso però, una volta giunto ad Ivrea, in quanto non diretto al mare, anziché proseguire per Torino, sarà fatalmente attratto verso Milano, ecc. che raggiungerà passando per Santhià e Novara;

b) il traffico proveniente dal nord Europa, dalla Renania e dalla Svizzera e che segue la via del 7° meridiano, una volta giunto a Martigny, anziché proseguire per l'Italia attraverso il Gran San Bernardo, sarà deviato in Francia su Chamonix, che verrà in

tal modo a sostituirsi a Martigny come centro di smistamento del traffico stesso, cosicché questa funzione importantissima dello smistamento, anziché alla Svizzera verrà a toccare alla Francia. Ciò non mancherà di avere delle gravissime conseguenze per noi, in quanto la Francia avendo interesse a che di questo traffico ne entri il meno possibile in Italia attraverso il traforo del Monte Bianco, farà di tutto per avviarlo invece verso il suo grande porto di Marsiglia e verso le sue stazioni climatiche della Savoia e della Costa Azzurra;

c) quella parte ridotta di traffico che entrerà in Italia, una volta giunta ad Ivrea subirà un ulteriore smistamento, con l'aggravante però che la parte diretta verso il Mar Ligure non avrà interesse a compiere un più lungo percorso per andare a Torino e di lì proseguire per Savona, ma preferirà invece, per Santhià, Casale ed Alessandria, sboccare più direttamente e più rapidamente su Genova, mentre invece la parte tendente alla pianura padana, per Santhià e Novara tenderà senz'altro a Milano;

d) in conseguenza di tutto ciò il Piemonte occidentale con Torino ed il cuneese, la Riviera di Ponente con i porti di Savona ed Imperia (ed anche Modane e tutta la Moriana) saranno quasi completamente scaricati da queste due grandi vie internazionali di traffico, il cui incrocio, anziché a Torino, avverrà più ad est e cioè a Santhià (vedasi zona tratteggiata nella cartina n. 2);

e) in prosieguo di tempo si verificherà ancora qualcosa di peggio e cioè il traffico economico e turistico proveniente dal nord Europa e dalla Svizzera e diretto verso l'Italia, trovando troppo lungo e scomodo il dovere da Martigny deviare su Chamonix (Francia) per poi entrare in Val d'Aosta attraverso il traforo sotto il Monte Bianco, finirà per premere con sempre maggior forza ed insistenza verso il Sempione ed il Gottardo, cosicché si renderà fatale la necessità di traforare le Alpi in queste due direzioni onde raggiungere, con un percorso assai più breve e più rapido, direttamente Milano, che è riconosciuta da tutti come la capitale economica dell'Italia. E ciò, nonostante si debba andare indubbiamente incontro a spese assai superiori a quelle previste per il traforo del Gran San Bernardo, sia perchè le strade dovranno svolgersi in una zona montana ampia, aspra e difficile, sia perchè i trafori sotto il Sempione ed il Gottardo dovranno avere una lunghezza assai maggiore di quella del Gran S. Bernardo stesso;

f) in conseguenza di questo fatale sviluppo delle cose, la corrente di traffico che segue la via del 7° meridiano si allontanerà ancora maggiormente dal Piemonte occidentale e dal porto di Savona e ciò vorrà significare la immancabile completa decadenza di Torino, del cuneese e del loro porto naturale sul mare ligure.