

Occorre inoltre tenere presente:

a) che il traforo autocamionabile sotto il Monte Bianco offre immense incognite sotto l'aspetto tecnico costruttivo, per quanto riguarda la consistenza della roccia interna, le altissime temperature (62 gradi circa), le fuoruscite di acqua calda, l'enorme peso della massa sovrastante, la profondità del ghiacciaio che copre detta massa, ragione per cui è più che certo che il costo effettivo dell'opera verrà ad ammontare assai più di quello preventivato;

b) che con la stessa spesa occorrente per aprire il traforo sotto il Monte Bianco (lunghezza 12 km.) si possono realizzare analogo traforo sotto il Gran S. Bernardo (lunghezza soli 7 km.) oppure sotto il Colle Ferret (lunghezza soli 5 km.) ed inoltre un traforo ferroviario sotto il Colle Frèjus, adattando nel contempo l'attuale ed antiquata galleria ferroviaria del Frèjus al transito degli automezzi;

c) che in Francia, fatta eccezione per l'alta Savoia, ben pochi sono favorevoli al traforo del Monte Bianco, mentre invece la stragrande maggioranza dei francesi parteggia per il traforo sotto al Colle Frèjus, in quanto questa opera verrebbe a migliorare e rendere praticabile per tutto l'anno quella comunicazione fra la Francia e l'Italia lungo la Moriana e la Valle di Susa attraverso la quale da secoli passa la più importante corrente di traffico fra le due nazioni sorelle.

Allo stato attuale delle cose la situazione si può così riassumere:

1°) Lo scorso anno il Parlamento Italiano ha ratificato la Convenzione che il nostro Governo aveva tempo addietro stipulato con la Francia in merito alla apertura di un traforo autocamionabile sotto il Monte Bianco ed al riguardo noi osiamo ritenere sia stato commesso un grave errore per vari motivi. In primo luogo in quanto questa è una soluzione ambigua che, volendo contemporaneamente soddisfare alle esigenze sia verso la Francia che verso la Svizzera, finisce in ultima analisi per non soddisfare nè l'una nè l'altra cosa; in secondo luogo in quanto ci siamo legati preventivamente e senza contropartita le mani e non ci siamo cautelati nella eventualità che il Governo francese rimandasse alle calende greche la presentazione al suo Parlamento della Convenzione oppure che il Parlamento stesso ne rifiutasse la ratifica.

2°) Recentemente la nostra stampa (vedasi il «Globo» n. 27 del 2 febbraio) ci ha informati che il Presidente del Consiglio francese sig. Mendès-France, due giorni prima che il suo Governo venisse rovesciato da un voto di sfiducia alla Camera, ha formalmente dichiarato che la Convenzione in parola sarebbe stata senz'altro da lui presentata al Parlamento per la ratifica e, cosa che ci ha molto impressionati, ha per di più soggiunto che, in occasione dei suoi recenti colloqui di Roma, sarebbe stato convenuto con il nostro

3°) Governo che nè l'Italia, nè la Francia avrebbero intrapreso nuove trattative con la Svizzera (e cioè in merito al traforo sotto il Gran San Bernardo) per un periodo di cinquanta anni, ossia per la durata del tempo fissato per ammortizzare le spese di costruzione della galleria del Monte Bianco. Se la cosa fosse realmente verà, e non vi è d'altronde motivo di dubitarne, l'errore commesso dal nostro Governo sarebbe ancora più grave, in quanto, sempre senza una contropartita, ci saremmo ancora maggiormente, e per un così notevole numero di anni, legate le mani.

3°) A dispetto di tutto ciò però, e per nostra grande fortuna, al di fuori di ogni interferenza governativa, gruppi privati svizzeri ed italiani da tempo hanno intrappreso fra di loro delle trattative per l'apertura di un traforo autocamionabile sotto il massiccio del Gran San Bernardo, trattative ormai pressochè concluse con il grande vantaggio che detti gruppi faranno tutto da sè senza chiedere alcun contributo finanziario al nostro Governo. Il progetto è già stato presentato ai Governi interessati e quindi vi è da sperare sicuramente che, in breve volgere di tempo, possa essere finalmente realizzata, attraverso la Svizzera, e la Valle d'Aosta, quella tanto auspicata comunicazione autocamionabile che dovrà mettere in diretto contatto il nord Europa e la Renania con Torino ed i nostri porti sul Mare Ligure.

4°) Di pari passo un Comitato francese presieduto dal Generale Cartier ed un Comitato italiano presieduto da S. E. Cerruti, già nostro Ambasciatore a Parigi, si stanno attivamente adoperando per realizzare un traforo sotto il Frèjus, ed anche qui sembra che le cose siano giunte a buon punto.

Torino, che ben sa quanto l'apertura del traforo sotto il Monte Bianco verrebbe a nuocere agli interessi economici e turistici non soltanto suoi ma anche di Cuneo, di Savona e di Imperia, deve fare di tutto per impedire che quest'opera abbia a realizzarsi e ne è ancora sempre in tempo, in quanto il Governo di Mendès-France ormai è stato rovesciato, non si sa ancora come la pensi in materia il nuovo Governo ed il Parlamento francese è a grande maggioranza contrario a tale realizzazione. Ed in questa sua azione la capitale del vecchio e glorioso Piemonte ha indubbiamente come buoni alleati tutti i Francesi patrocinatori il traforo del Frèjus, che, come tali, sono anch'essi decisi avversari del Monte Bianco.

Occorre però che Torino senza frapporte ulteriori indugi, si muova, sorga in piedi compatta e decisa, agitando l'insegna «Gran San Bernardo e Frèjus» coalizzati intorno a sè quanti dal traforo del Monte Bianco non potranno che derivarne del danno e faccia sentire ben forte la sua voce alle Autorità centrali, perchè è tempo che queste finiscono di considerarla unicamente come una povera Cenerentola a cui si può infliggere qualsiasi sopruso.