

riante questa che consisterebbe nello usufruire, per circa tre chilometri e mezzo, della strada statale n. 28 da Ceva verso Lesegno fino alla progressiva km. 49 più 700 di detta statale, dipartendosi poi da questo punto verso destra in direzione della Regione Tecetti, per poi allacciarsi al tracciato normale in Regione Boschetto. Con questa soluzione verrebbero risparmiati ben tre chilometri di nuova strada, per contro però non sarebbe più possibile servire l'abitato di Roascio e la zona circostante.

\* \* \*

Per quanto si riferisce alla *spesa* che si dovrà incontrare per la costruzione della strada di fondo valle Tanaro, la quale comporta 13 nuove opere di attraversamento di luce superiore ai metri 10 (sei sul Tanaro e quattro su suoi affluenti), il progettista ha preventivato che i lavori vengano ad ammontare al termine della prima fase a lire 1.507.560.000, per poi raggiungere la cifra di lire 1.907.400.000 al termine della seconda fase. Nessun preventivo è stato ancora fatto per quanto si riferisce ai lavori della terza fase. Nella eventualità che venisse adottata la variante di Pian di Torre al tracciato iniziale, la quale comporterebbe una economia di circa 3 km. e mezzo di nuova strada, si potrebbe realizzare su tali importi di spesa un risparmio di quasi 200 milioni.

\* \* \*

Per poco che, con l'ausilio di una carta topografica, ci si soffermi ad esaminare la zona attraversata dalla « Strada di fondo Valle Tanaro » in relazione alla funzione che questa comunicazione è destinata ad assolvere, appaiono subito, in tutta la loro evidenza, gli enormi benefici che, sotto l'aspetto economico, commerciale e turistico, non mancheranno di derivarne alla zona stessa.

Nel quadro della sola vita locale vediamo, nel tratto Ceva-Carrù, le condizioni di centri abitati come Roascio, Igliano, Marsaglia, Castellino, Cigliè, Rocca Cigliè, Niella, Bastia, Pasco, con le circostanti frazioni, oggi isolati sull'alto dei terrazzamenti o dei poggi collinari costituenti i due fianchi della vallata del Tanaro, al massimo collegati da modeste strade comunali al fondo valle ove passa la ferrovia Ceva-Bra, e quindi in situazione di grandissima difficoltà (che rasenta spesso d'inverno la impossibilità) per raggiungere i principali centri della zona (Ceva, Mondovi, Muraz-

zano, Carrù, Fossano, Dogliani) taluni anche relativamente vicini, nei quali settimanalmente hanno luogo mercati rinomati per la loro importanza in rapporto alle contrattazioni che ivi si svolgono ed alla quantità e varietà dei prodotti che si commerciano. Questi centri, con l'apertura della tanto auspicata strada di fondo valle Tanaro, potranno finalmente uscire dall'attuale isolamento, nella considerazione che tale ottima strada di arroccamento potrà assolvere alla funzione sia di canale collettore del traffico diretto verso questi mercati, sia di smistamento del traffico stesso nelle varie direzioni.

Così pure saranno resi più facili e rapidi i trasporti delle derrate con particolare riguardo sia al legname da ardere e da lavoro ricavato dai terreni posti sui fianchi della valle oppure nell'interno delle vallette laterali degli affluenti del Tanaro, sia alle uve ed al vino che costituiscono i principali prodotti delle colline delle Langhe, i quali ultimi trasporti di norma si effettuano nella massima parte in una determinata epoca dell'anno (autunno avanzato, inverno e primavera) in cui il cattivo tempo e le cattive condizioni delle strade li rendono oggi particolarmente difficoltosi e talvolta anche impossibili. Nè infine si devono trascurare le facilitazioni (minore distanza chilometrica e migliori condizioni stradali) che potranno derivare dalla apertura di questa nuova comunicazione, agli agricoltori, soprattutto della Langa, nei riguardi del trasporto su questi mercati dei loro capi di bestiame, nel senso che questi potrebbero anche esservi fatti affluire in gran parte per via ordinaria, anziché con automezzi come attualmente si pratica a causa delle notevoli distanze da percorrere, oltrechè dalla cattiva viabilità.

Analoghi vantaggi avranno pure i centri abitati posti sui fianchi della valle Tanaro ed in alto nel tratto fra Carrù e Bra. Basti pensare infatti che chi oggi voglia da Clavesana andare a Naviane o a Farigliano è costretto a fare un lungo giro per Carrù; così pure Piozzo, per mancanza di ponti, è nella materiale impossibilità di accedere alla vicinissima sottostante stazione di Farigliano, per cui si è costretti a far capo a quella più distante di Carrù. Lo stesso dicasi per gli abitanti di Costamagna e della Bassa di Lequio che hanno i loro prati nella Bassa di Piozzo e che, non potendo disporre di un ponte sul Rio Rordo, sono oggi costretti a fare un lungo giro per Piozzo