

Ciò anche nella considerazione che l'orientamento decisamente meridiano sia dei principali contrafforti delle Langhe, sia delle interposte profonde vallate, porta come naturale conseguenza non soltanto che gli uni e le altre vengano a costituire un elemento separatore, di ostacolo e di ritardo per i traffici e le normali relazioni che intercorrono fra i centri della zona (soprattutto quelli ad est della valle del Belbo) e la pianura cuneese con il suo capoluogo, che è sede degli uffici amministrativi, economici e turistici della provincia, ma che anche le valli delle due Bormide, per maggiore facilità di comunicazioni, tendano a gravitare economicamente parte su Acqui ed Alessandria e parte su Savona e che la valle del Belbo tenda a sua volta a gravitare parte su Cortemiglia e parte su Canelli, Nizza Monferrato e Alba, mentre a loro volta questi tre ultimi centri ed il loro immediato « hinterland » tendano a gravitare su Asti.

Fra le svariate misure da adottarsi allo scopo, indubbiamente una delle più efficaci è quella di realizzare ottimi allacciamenti stradali diretti fra Cuneo ed i principali e più lontani centri delle Langhe, in modo da rendere, quanto più possibile, rapidi ed agevoli le reciproche relazioni e contatti.

Ed ecco quindi emergere, sotto questo punto di vista, per Cuneo l'importanza:

1) delle due arterie attraversanti la Langa in senso equatoriale:

a) la Ponti-Rocca-verano-Cortemiglia-Cravanzana-Roddino-Monforte-Monchiero-Lequio Tanaro-Benevagienna-Trinita-Cuneo;

b) la Dego-Carretto-Gottasecca-Monesiglio-Pedaggera - Murazzano - Clavesana - Carrù - Magliano - Morozzo-Cuneo;

2) dell'arteria trasversale Alba-Barolo-Panirole-Monchiero;

3) della strada di fondo valle Tanaro Ceva-Bastia-Carrù-Monchiero-Bra, in quanto:

— mentre le due arterie equatoriali, sussidiate dalle rispettive diramazioni laterali, a guisa di grandi collettori, convoglierebbero e smisterebbero tutto il traffico intercorrente fra Cuneo ed i vari centri della Langa fino alla valle della Bormida di Spigno;

— mentre l'arteria trasversale Alba-Barolo-Panirole-Monchiero, innestandosi a Monchiero alla equatoriale nord, consentirebbe di realizzare una diretta comunicazione fra Alba e Cuneo per la zona di riva destra della Stura di Demonte;

— la strada di fondo valle Tanaro farebbe affluire verso i due accennati collettori il traffico proveniente da Torino e diretto per Bra verso Bastia e

quello proveniente da Savona e da Imperia-Garessio e diretto per Ceva verso Monchiero.

Queste considerazioni pongono quindi in particolare risalto la opportunità, per non dire la necessità, che Cuneo cerchi di realizzare al più presto, e con precedenza su tutte le altre, queste quattro comunicazioni stradali, che per essa rivestono carattere di primaria importanza al fine di tenere avvinta strettamente a sé tutta la zona delle Langhe.

Nel quadro della realizzazione delle suddette quattro comunicazioni, che, allo stato attuale delle cose, può avvenire soltanto per gradi, a noi sembra si debba provvedere per primo:

a) alla sistemazione, rettifica e, ove del caso, alla provincializzazione dei seguenti tratti di strada:

- Benevagienna-Lequio Tanaro-Monchiero;
- Barolo-Panirole-innesto con la provinciale Monchiero-Monforte presso i Manzoni;
- Monforte-Roddino - Cerreto - Cravanzana - Torre Bormida;
- Pedaggera-Monesiglio;
- Stazione ferroviaria di Carrù-Clavesana-Sbaranzoinnesto con la provinciale Belvedere-Murazzano;

b) alla costruzione:

- del viadotto sul Torrente Mondalavia presso Benevagienna;
- del viadotto sul Torrente Belbo tra Cerreto e Cravanzana;

c) alla abolizione del passaggio a livello ferroviario di Monchiero lungo la provinciale Monchiero-Monforte.

Come si è visto, la Langa, per il fatto che la sua agricoltura è povera, che l'allevamento del bestiame è poco redditizio, che la viabilità è deficiente ed in cattivo stato di manutenzione, che manca di acqua potabile fresca e leggera per i bisogni della popolazione ed anche di acqua per l'irrigazione delle campagne, che difetta di fognature e di edifici pubblici e scarseggia nella produzione del legname, che è sprovvista pressoché completamente di una moderna e razionale attrezzatura alberghiera la quale consenta lo sviluppo del turismo, è stata giustamente classificata fra le zone depresse, anzi fra le più depresse.

Occorre quindi che, da parte del Governo, delle Amministrazioni Provinciali e Comunali, non si tardi oltre a prendere in ogni campo tutti i provvedimenti necessari per far sì che questa zona esca al più presto da quello stato di abbandono e di trascuratezza in cui per troppo tempo è stata lasciata.

Fra questi provvedimenti, oltre quelli cui abbiamo accennato, ci sembra assuma carattere di particolare