

di Stato sabaudi e dando, pur con qualche modificazione, una rapida realizzazione ai loro intendimenti.

Rimesse in sesto le vecchie strade, si collegò Lione a Genova, attraverso il Lautaret ed il Sestriere, passando per Cesana e Fenestrelle e costruendo e riattando le vie di comunicazione lungo la Riviera Ligure e si aprì inoltre una nuova strada che da Alessandria, attraverso l'Appennino, conduceva a Genova.

Napoleone stimolò quanto più possibile i lavori delle grandi carrozzabili per il Cenisio ed il Monginevro, al fine di attuare un rapido ed efficace collegamento fra Parigi ed il Meridione d'Italia lungo la linea Lione-Torino-Genova, il quale poi si saldasse all'altra strada in costruzione lungo la Cornice, diretta ad unire il mezzogiorno della Francia con la Toscana.

Il Piemonte, stante la sua posizione geografica subalpina, diventa così uno dei perni del sistema continentale francese e l'estendersi del blocco antibritannico assegna alle sue vie una parte comparabile a quella che avevano esercitato nel Medio Evo. È questo il periodo in cui la chiusura delle vie marittime fa di Lione il capolinea ed il centro di smistamento di tutti gli scambi con l'Italia, dei quali il Cenisio diviene il transito quasi esclusivo.



Con la restaurazione del dominio sabauda in Piemonte (1814) l'unione della Liguria al Piemonte viene a coronare le vecchie aspirazioni della Monarchia Sabauda a costituirsi potenza marittima. Senonché il decreto con cui l'Austria proibiva (1817) l'importazione nei suoi possedimenti italiani di merci coloniali non passanti per Venezia e Trieste, se fu un gran colpo inferto al mercato genovese, valse però a risvegliare lo spirito di iniziativa dei reggitori sardi, che tosto allacciarono relazioni con la Svizzera al fine di migliorare le comunicazioni tra le province settentrionali del Piemonte ed i Cantoni svizzeri lungo la strada Bellinzona-Coira, onde permettere lo smercio in quei cantoni dei coloniali sbarcati a Genova.

Massima cura venne posta per riordinare la viabilità interna sistemando la Torino-Milano, la strada del Moncenisio, quella tra Novara ed il meridione svizzero, quella tra la Svizzera, la Lomellina e Tortona, quella fra Oneglia, Savona e Ceva, quella fra Cuneo e Saluzzo, mentre si apriva una nuova via fra la pianura alessandrina e Genova per la valle della Scrivia, che importava lo scavo della galleria della Ruta.

L'avvento delle ferrovie.

L'ardimento che aveva caratterizzato le aspirazioni dei più illustri uomini di governo piemontesi verso

una politica di vasti rapporti commerciali per vie sicure ed economiche, animò del pari gli statisti del piccolo regno allorché la ferrovia cominciò a rivelarsi come uno strumento di civiltà e di benessere.

Non si era ancora posto mano a costruire le prime linee interne del Piemonte che già Carlo Alberto ed i suoi consiglieri pensavano di spezzare la barriera rocciosa che rinserra il Piemonte e di collegarsi con opportuni trafori alla rete ferroviaria in costruzione presso le nazioni poste al di là delle Alpi, al fine di consentire al nuovo mezzo di trasporto di facilitare ancora maggiormente le relazioni commerciali fra il Piemonte e quelle nazioni stesse.

Ed era più che naturale che il primo traforo dovesse attuarsi sotto il Fréjus, al fine di aprire una via ancora più agevole al traffico fra il Piemonte e la Francia che, fin dalle epoche più antiche, era sempre passato per la massima parte lungo la direttrice Valle di Susa, Valle Moriana.

Non è il caso di stare qui a fare la storia dell'impianto e del successivo sviluppo della rete ferroviaria in Piemonte: sarà sufficiente ricordare che il governo, sotto l'impulso del Conte di Cavour, partì dal concetto di affiancare alle principali linee ordinarie di traffico altrettante linee ferroviarie e che nel decennio 1851-1861 la massima parte dei tronchi ferroviari venne costruita, mentre nel decennio successivo venne pressoché ultimata la costruzione dei tronchi rimanenti. Nel frattempo venne provveduto ad allacciare la rete ferroviaria piemontese a quella degli altri stati italiani che successivamente venivano ad unirsi al glorioso nostro Piemonte per formare il Regno d'Italia. Purtroppo con la creazione del Regno d'Italia (1861) e con il trasferimento della capitale dapprima a Firenze e poi a Roma (1870) Torino veniva ad essere colpita da una gravissima crisi e doveva poi fatalmente cedere il passo di fronte a Milano, la quale, data la sua assai migliore posizione geografica al centro della pianura padana, aveva il vantaggio che verso di essa veniva a convergere un numero di gran lunga maggiore, che non verso Torino, di strade alpine, le quali vanno poi ad unirsi alla grande strada che percorre in senso longitudinale la pianura padana da ovest ad est. Torino però non si perdeva d'animo ed, al fine di attenuare appunto quanto più possibile le ripercussioni dannose di questa nuova situazione, iniziava senz'altro una accorta politica tendente ad ottenere il miglioramento delle sue comunicazioni stradali e ferroviarie con la Francia attraverso il Fréjus e con Savona, che è il porto naturale del Piemonte. Di pari passo Torino cercava di intensificare le relazioni con la Svizzera mediante il miglioramento delle comunicazioni allaccianti il Piemonte alla confederazione Elvetica per la valle d'Aosta (strada del Gran San Bernardo) e per Santhià-Arona (ferrovia), mentre nel contempo progettava ed apriva al traffico (1928)