

la ferrovia Cuneo-Nizza con diramazione per Ventimiglia e progettava altresì la ferrovia Ceva-Garessio-Ormea-Imperia, per quanto questa sia tuttora da realizzare nel tratto Ormea-Imperia.

Conclusioni.

Questa rassegna delle vicende storiche e geo-economiche del nostro Piemonte dalle epoche più lontane ai tempi nostri, per la quale ci siamo abbondantemente valsi degli studi pregevoli in materia dei Chiarissimi Professori Piero e Dino Gribaudo, ci consentono di addivenire ad una serie di interessanti considerazioni conclusive sulla cui importanza ed attualità ci permettiamo richiamare l'attenzione del cortese lettore.

1) Come abbiamo visto, fin dall'antichità si sono venute delineando e quindi sempre più affermando determinate vie di traffico, di cui le principali sono:

a) le due vie padane che, con andamento equatoriale, dalla zona Venezia-Padova e da quella Bologna-Ravenna, svolgendosi rispettivamente lungo la sponda nord e quella sud del Po, vengono a congiungersi a Torino, di dove poi proseguono di conserva per la valle di Susa penetrando in Francia attraverso i Colli del Monginevro e del Cenisio. Queste vie vennero poi integrate in epoca successiva dalla padana superiore diretta da Padova, per Verona, Milano e Vercelli, a Torino. Dalla padana sud, in corrispondenza di Asti, si diparte il ramo che, per la valle del Tanaro, e, toccando Alba e Pollentia, raggiungeva l'antica Augusta Bagiennorum e che, in seguito, doveva poi proseguire verso Cuneo e l'alta valle della Stura di Demonte;

b) la via che, distaccandosi dalla padana a Pavia, toccando Mortara, Novara, Vercelli, Ivrea, Aosta, penetrava in Francia attraverso al Piccolo San Bernardo ed in Svizzera attraverso al Gran San Bernardo. Con l'andare del tempo tale via venne integrata dai tronchi che, partendo rispettivamente da Casale, Chivasso e Torino, si congiungono tutti ad Ivrea. Da Pavia si dipartiva poi l'altra via che, per Milano, prosegue verso il Canton Ticino e la Svizzera tedesca;

c) le due vie che, dipartendosi dalla padana sud rispettivamente a Tortona e ad Alessandria, si dirigono rispettivamente verso il porto di Genova e di Savona-Vado. Tali vie, in epoca successiva, vennero integrate dalla strada collegante Torino a Cuneo e Nizza attraverso il colle di Tenda.

Sul canovaccio tracciato nell'antichità da queste strade principali sorse e si sviluppò l'attuale rete stradale dell'Italia settentrionale, cui, a partire dalla metà

del secolo scorso, doveva poi affiancarsi la rete ferroviaria nazionale in costruzione.

2) Le direzioni di penetrazione delle vie suddette attraverso la zona montana che circonda da tre lati la pianura padana per congiungere questa con i paesi posti al di là della displuviale alpina, sono quelle dettate dalla geografia e cioè le vallate dei fiumi, alla cui testata si aprono i colli, che le strade dapprima valicarono a cielo scoperto e poi, allorché i progressi della tecnica lo consentirono e ragioni economiche lo consigliarono, vennero sottopassati aprendo dei trafori nelle viscere della montagna.

3) Per quanto riguarda le relazioni tra il Piemonte e la Francia, la via principale di traffico è sempre stata, fin dalle epoche più antiche, quella corrispondente alle tre equatoriali padane che, dopo essersi congiunte a Torino, per la valle di Susa proseguono in Francia attraverso ai colli del Monginevro e del Cenisio. Invece vie secondarie di traffico sono sempre state quella che, per la valle di Aosta ed il colle del Piccolo San Bernardo scende in Tarantasia e quella che, per la valle della Stura di Demonte ed il Colle della Maddalena, scende a Barcellona.

Per quanto riguarda le relazioni tra il Piemonte e la Svizzera, la via di traffico principale è sempre stata quella che, per la valle d'Aosta ed il Colle del Gran S. Bernardo, scende a Martigny, sussidiata questa dalle due vie secondarie del Lago Maggiore per il Canton Ticino e del Sempione per il Vallese.

Per quanto riguarda le relazioni tra il Piemonte ed i Porti sulla costiera del Mar Ligure, la via principale è stata in primissimo tempo quella per il Colle di Cadibona diretta a Savona e Vado, poi quella per il Colle dei Giovi diretta a Genova ed infine quella per il Colle di Nava diretta a Porto Maurizio e quella per il Colle di Tenda diretta a Nizza; però quest'ultima via, dopo l'avvenuta cessione del Nizzardo alla Francia (1861) è andata fatalmente perdendo di importanza a favore delle altre rimaste entro i confini del Regno d'Italia.

4) La geografia economica ci insegna che i centri abitati sono sorti di preferenza alla base dei colli che si aprono alla testata delle valli, alla confluenza di due o più valli (conche interne), allo sbocco in piano delle valli stesse, lungo le vie traffico ed all'incrocio di queste. Essa pure ci insegna che il maggiore incremento e sviluppo si è avuto per quei centri che sono ubicati in corrispondenza e soprattutto all'incrocio delle vie di traffico più importanti, cosa questa che è appunto avvenuta per Torino, Alessandria, Cuneo ecc.

A sua volta la storia ci insegna che, allorché per vicende varie, fossero esse politiche o no, queste vie di traffico sono state deviate verso altre direzioni o si sono inaridite, questi centri hanno cessato di svi-