

lupparsi e fiorire e sono andati sempre più decadendo fino, in taluni casi, a scomparire definitivamente, come appunto è avvenuto per Industria, Pollentia ed Augusta Bagiennorum.

5) La geografia economica ci insegna ancora che le relazioni economiche e commerciali sono attive e redditizie quando si svolgono tra nazioni aventi economie complementari, mentre invece languiscono quando si svolgono fra nazioni aventi economie uguali; ciò in quanto il commercio non è altro che la fornitura di determinate merci ad una nazione che ne è sprovvista, per avere a nostra volta da questa merci di cui abbiamo bisogno. Orbene, se esistono economie complementari fra l'Italia e la Svizzera, fra l'Italia e la Germania, fra l'Italia ed il nord Europa, ciò non avviene invece fra l'Italia e la Francia, perché entrambe queste nazioni producono frutta, vino, fiori, agrumi, cereali, ragione per cui noi dobbiamo soprattutto intensificare gli scambi nel senso dei meridiani anziché nel senso dei paralleli.

6) I criteri informativi cui abbiamo sopra accennato hanno in passato presieduto al tracciamento ed alla apertura della rete stradale principale ed un secolo fa a quella della rete ferroviaria e la storia economica ci insegna che, laddove a questi criteri non ci si è attenuti, grave nocimento è derivato al nostro Piemonte.

Con ciò vogliamo alludere al fatto che il Piemonte, non essendo stato abbastanza abile, lungimirante e deciso da imporsi affinché il collegamento ferroviario tra la Svizzera occidentale e l'Italia, anziché mediante il traforo sotto il Sempione, avvenisse mediante un traforo sotto il Gran S. Bernardo, questo errore gravissimo ora il Piemonte lo sta scontando amaramente, perché tutto il traffico ferroviario della Svizzera occidentale, anziché su Torino e Savona, oggi viene ad essere avviato su Milano e Genova.

Di qui la necessità che i medesimi criteri informativi debbano presiedere ora il tracciamento e l'apertura della nuova rete autocamionale se non vogliamo che eventuali errori di impostazione possano ancora una volta ripercuotersi dannosamente sullo sviluppo economico del nostro Piemonte e della Liguria occidentale, con particolare riguardo a Torino, Cuneo e Savona.

7) Allo stesso modo che il Conte di Cavour ha cercato di affiancare le ferrovie alle strade ordinarie

svolgentisi lungo le principali vie di traffico nazionali ed internazionali, che la geografia aveva additato e che la pratica aveva, fin dalle epoche più lontane, collaudato come meravigliose apportatrici di prosperità e di ricchezza per la nostra regione e che, come abbiamo visto, sono state altresì l'incentivo primo dell'incremento e dell'ascesa degli insediamenti umani dislocati lungo di esse o, ancora meglio, all'incrocio di esse, così ora anche noi dobbiamo analogamente affiancare a queste vie di traffico le moderne autocamionali, allo scopo di potenziare ancora maggiormente tali vie e metterle in condizione di potere assorbire il traffico stesso, che tuttora con aumentata intensità si svolge lungo di esse, avendo però sempre, beneinteso, la massima cura a che le vie suddette non abbiano ad essere per nulla alterate o deviate dal loro naturale andamento.

E dal momento che l'esperienza dei secoli ci conferma che le grandi correnti internazionali di traffico che hanno arrecato così grande incremento economico e così notevole benessere al nostro Piemonte e hanno fatto sì che la piccola Augusta Taurinorum dei tempi romani divenisse l'attuale grande, gloriosa ed industriale capitale subalpina, sono quella (detta del 45° parallelo) che dalla Francia viene in Piemonte passando per la Moriana e la valle Susa e quella (detta del 7° meridiano) che dalla Renania e dalla Svizzera viene in Piemonte passando per il Gran San Bernardo e la Valle d'Aosta, incrociandosi entrambe alla confluenza appunto della Dora Riparia con il Po, noi dobbiamo stare ben attenti a che, con l'apertura dei progettati trafori alpini ed il tracciamento delle autocamionali che ad essi devono raccordarsi, queste importantissime e così benefiche correnti di traffico non abbiano ad essere per nulla deviate dal loro naturale andamento.

Ne consegue che per il nostro Piemonte, (come d'altronde abbiamo già cercato di dimostrare nei nostri precedenti articoli apparsi su questa Rivista), le soluzioni da noi ritenute più favorevoli sono quelle basate sulla apertura di un traforo sotto il Colle Fréjus nell'alta Valle Susa per il suo collegamento autocamionale con la Francia e sulla apertura di un traforo sotto il Colle del Gran S. Bernardo in Valle d'Aosta per il suo collegamento autocamionale con la Svizzera, la Renania ed il nord Europa.

GEN. GIUSEPPE CURRENO