

Miglioramenti alla grande linea ferroviaria Roma-Parigi con nuovo valico attraverso il Frejus

L.A. tratteggia i precedenti storici del problema del valico del Frejus. Si ricorda che attualmente apposita commissione sta studiando il problema sotto l'aspetto ferroviario e stradale. Dei risultati di tali lavori sarà data notizia prossimamente.

L'Associazione degli Ingegneri ed Architetti di Torino sta giustamente occupandosi di nuovo degli studi relativi alle questioni ferroviarie interessanti particolarmente il Piemonte e la Città di Torino. Essa dimostra con ciò di volere riferirsi alle tradizioni ed agli intenti del passato, nel quale essa ebbe a occuparsi attivamente della questione ed ebbe in merito ad emettere pareri e voti che furono frutto di studi profondi e di discussione nutrita fra tecnici di indubbia competenza e che giustamente influenzarono decisioni e voti emessi da altri importanti Enti e Sodalizi cittadini.

Il periodo grave e doloroso della guerra aveva fatalmente assopite tutte le attività e tutte le iniziative in questo campo. È confortante e lusinghiero il constatare il risveglio al quale oggi assistiamo e più ancora il palese appassionato interesse che dimostrano tanti Soci dell'Associazione, animati egualmente da comune convinzione sull'importanza dei problemi ferroviari e sulla necessità di vedere tutelati attraverso ad essi i reali interessi della Nazione, nella sua ripresa in atto, e particolarmente del Piemonte e della nostra Città, nelle loro aspirazioni e nei loro giusti diritti.

In omaggio alle dette tradizioni e con fede negli stessi propositi l'Associazione si accinge così, attraverso alle idee, ai pareri recati dai valenti tecnici d'oggi, alla libera ed ampia discussione ed esaminare, a sviscerare le singole questioni di così grande importanza, che riguardano le comunicazioni ferroviarie e stradali in rapporto alle attuali condizioni ed esigenze. La nostra Associazione ha così il compito di riassumere questa somma di idee, di tendenze, di convinzioni, di propositi tutti egualmente degni della massima considerazione perchè dettati da specifica competenza e da schietto senso del giusto e reale interesse del nostro Paese. Le deliberazioni, i voti che ne deriveranno saranno la espressione di un Sodalizio al quale è giustamente riconosciuta la peculiare autorità in materia, saranno, come in passato, tenuti in valido conto e potranno anche influenzare, indirizzare, accelerare le decisioni dei massimi organismi ai quali è devoluta la decisione finale e fattiva.

È quindi palese e grave la responsabilità che ha la nostra Associazione nell'emettere i suoi giudizi, nel formulare i suoi voti.

Parmi che, frammezzo a tale libera esposizione di idee che sarà fatta da persone tutte egualmente appassionate e competenti in materia ed in parte da giovani ingegneri maggiormente edotti dei moderni perfezionamenti della tecnica e consci delle attuali condizioni ed esigenze, possa anche riuscire opportuna

ed efficace la rievocazione di quanto è stato fatto e sostenuto dai nostri predecessori, pochi dei quali sono ancora presenti ed in grado di testimoniare.

Volendo per ora limitare l'esame del problema principe, quello della grande comunicazione Roma-Parigi attraverso al Frejus devesi rammentare che esso ha da molti decenni appassionato i torinesi, i quali, consci dell'importanza che ha per loro la giusta risoluzione del problema, si sono di già pronunciati attraverso i pareri di eminenti personalità tecniche, politiche, economiche attraverso i voti di Enti e Sodalizi che hanno a cura particolarmente gli interessi nazionali, regionali e cittadini.

I termini basilari del problema, sia dal lato tecnico sia dal lato economico, gli intenti, i propositi che s'hanno oggi ancora a perseguire non sono cambiati col decorrere degli anni anche se indubbiamente sono intervenute variazioni di circostanze, di indirizzi politici, di situazioni economiche queste soprattutto in rapporto al deprezzamento della nostra moneta.

Il problema va quindi anche oggi esaminato ed affrontato nelle stesse idealità, cogli stessi concetti, cogli stessi intenti, colla stessa larga e diritta visione che guidarono i nostri predecessori e li portarono a concretare i loro giudizi ed i loro voti.

In particolare, la nostra Associazione che già ha in passato recato l'autorevole suo parere nel complesso degli altri Enti che ebbero pure a pronunciarsi è bene che non abbia a dimenticare totalmente i suoi precedenti voti emessi nè ritenga Essa possa scorgere la giusta ragione per discostarsene oggi in modo stridente.

18 febbraio 1907. — La Società degli Ingegneri ed Architetti di Torino votava il seguente ordine del giorno: «Prima di deliberare ingenti somme per un altro valico alpino fra Italia e Francia, i Governi delle due Nazioni si mettano d'accordo per dare anzitutto alla linea del Moncenisio tutta la potenzialità che potrebbe avere costruendo una galleria inferiore succursale a quella del Frejus e migliorandone le strade di accesso».

14 maggio 1907. — In una conferenza tenuta al Teatro Scribe, sotto gli auspici del Comitato «Pro-Cenisio» alla presenza delle principali autorità cittadine e di numero pubblico, l'Avvocato G. Lavini sosteneva che «Torino non potrà mai patrocinare una linea come quella attraverso al Monte Bianco che distrae da essa il transito di una grande linea internazionale per farla passare tangenzialmente a 50 km. di distanza dal proprio territorio». Ha illustrato e sostenuto il progetto dell'Ingegnere Do-

menico Regis per la costruzione di una Galleria Exilles-Modane colla quale si viene ad avere il miglioramento di almeno 16 km. nella distanza effettiva Bus-soleno-Modane. Conchiudeva che *nessun'altra soluzione può meglio risolvere gli scopi e gli interessi che si vogliono perseguire.*

25 maggio 1907. — La Camera di Commercio ed Arti di Torino approva ad unanimità il seguente ordine del giorno: *...omissis...* «Riconoscendo che l'idea sorta di costruire ad un'altitudine inferiore a quella dell'attuale galleria del Frejus una nuova galleria può essere di pratica e conveniente attuazione per dare alla linea del Moncenisio, sui rapporti colla Francia tutta la desiderata potenzialità, richiama l'attenzione ed il concorso del Municipio, della Provincia nonché di tutti gli altri Enti interessati nello scopo di spiegare un'azione energica collettiva per ottenere che vengano prontamente ordinati dal Governo gli studi relativi al nuovo progetto di una galleria ad un'altitudine inferiore a quella attuale del Frejus da sostituirsi al raddoppio del binario per il tratto Bussoleno-Bardonecchia già promesso dal Governo».

14 aprile 1908. — Il Comitato «Pro Cenisio» presieduto dal Conte Senatore Ernesto di Sambuy votava il seguente ordine del giorno: «Considerando che nell'interesse dell'Italia e Regione Piemontese il Valico del Frejus che costituisce la via più breve da Londra-Parigi a Roma deve essere posta in considerazione di sostenere qualsiasi concorrenza, non deve e non dovrà mai essere sacrificata ad altra via meno diretta ed ingiustamente favorita a suo danno, fa viva istanza al Governo del Re che sia messa allo studio una galleria succursale che possa garantire alla linea del Frejus tutta la possibilità che il costante e progressivo svolgimento dei traffici dà il diritto di richiedere».

23 aprile 1909. — In una solenne seduta della Camera di Commercio presenti i Deputati e Senatori Torinesi, i Rappresentanti degli Enti Provinciali e Cittadini, l'On. Deputato Daneo Presidente della «Pro-Cenisio» prospettò l'assillante problema del miglioramento delle comunicazioni colla Francia e dimostrò che il problema trova la migliore sua soluzione colla costruzione di una galleria base a quota notevolmente inferiore a quella attuale e col miglioramento della linea di accesso.

18 giugno 1910. — Il Comitato Esecutivo della «Pro-Cenisio» indirizzava una lettera al Consiglio dei Ministri, al Ministro dei LL.PP., al Ministro degli Esteri nella quale, ritenuto indubbio che la costruzione della galleria base a quota inferiore col miglioramento della linea d'accesso è a considerarsi la soluzione più logica, più radicale e definitiva, chiedeva che il Governo sollecitasse gli studi per l'attuazione di detta nuova galleria e della linea di accesso tenendo presente particolarmente il progetto di massima elaborato dall'Ingegnere Regis.

20 giugno 1910. — La Deputazione Provinciale di Genova considerati i vantaggi che possono derivare alla Regione

Ligure dal miglioramento della linea del Frejus colla costruzione della galleria base a quota inferiore e col perfezionamento della via d'accesso *deliberata*: di rinnovare la cordiale adesione ai voti del Comitato « Pro-Cenisio » di associarsi *alla Deputazione di Torino nel richiedere calorosamente al Governo il suo sollecito e favorevole accoglimento*.

Nello stesso anno 1910 aveva luogo un'importante manifestazione Franco-Italiana a Parigi. Intervenero il Senatore Teofilo Rossi Sindaco di Torino, il Comendator Ferdinando Bocca Presidente della Camera di Commercio, il Ministro On. Daneo. Le tre eminenti Personalità cittadine furono concordi nel dichiarare in quell'occasione *che la vera soluzione del problema delle comunicazioni colla Francia consiste nella costruzione di una galleria base fra Modane ed Exilles*.

A questa dichiarazione si associò con piena convinzione Mr. Derville Presi-

dente del Consiglio d'Amministrazione della Compagnia Lion-Mediterranée.

In vari articoli apparsi su giornali tecnici d'allora « Il Giornale dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate » - « La Ingegneria Ferroviaria » - « La Rivista delle Comunicazioni e dei Trasporti » venne trattato l'argomento e *vennero espressi pareri nettamente favorevoli alla costruzione della galleria base*.

11 marzo 1911. — *L'Unione delle Camere di Commercio Italiane* riunitasi a Roma votava all'unanimità un ordine del giorno col quale esprimeva il voto che s'avesse a procedere immediatamente alla ultimazione dei lavori già decisi: che nello stesso tempo si mettessero in studio le soluzioni più radicali allo scopo di *conservare alla linea del Frejus il suo carattere di grande linea internazionale*.

Anche dalla parte Francese vari furono i voti espressi in favore del miglioramento della linea del Frejus e della costruzione di una linea a quota note-

volmente più bassa dell'attuale. Personalità politiche come il Deputato Perrier ed il Sen. Déglise sostennero il progetto della galleria base ed ebbero contatti colle Autorità Politiche Italiane allo scopo di svolgere azione concorde. Ad integrazione del miglioramento ottenibile colla galleria base, furono ideati e proposti alcuni raccorciamenti sul percorso francese coi quali si viene a realizzare un risparmio di almeno 32 km.

L'intento al quale mirarono soprattutto i nostri predecessori fu quello ognora di abbreviare il percorso Roma-Parigi in confronto con qualsiasi altra linea già costruita od ideata. Il termine del problema è immutato e la soluzione che deve preferirsi è quella che riesce a risolvere in tal senso il problema. In essa deve scorgersi il vero interesse delle due Nazioni confinanti in rapporto al reciproco miglioramento economico; in essa deve scorgersi il reale interesse del Piemonte e di Torino.

Giuseppe Sclopis

PROBLEMI

La strada delle Alpi occidentali

L'Autore afferma la possibilità, la convenienza, oltre l'importanza politica, della strada delle Alpi Occidentali, e ne illustra il tracciato.

Il concetto fondamentale del tracciato della strada delle Alpi Occidentali, da San Remo al Lago Maggiore è collegare fra loro le molte vallate, del Piemonte e della Liguria a fondo chiuso, attraverso importanti valichi alpini costruendo una strada aderente al confine a vantaggio della economia montana e del Turismo, a difesa della Nazione.

La possibilità e la convenienza della costruzione della strada italiana delle Alpi Occidentali, da San Remo al Lago Maggiore, si ha dal raffronto con quanto già eseguito dalla Francia che costruisse una triplice rete stradale nei suoi dipartimenti delle Alpi dal Lago di Ginevra al Mediterraneo.

L'importanza politica che la Francia attribuisce alla regione alpina è dimostrata dal fatto che la Città di Digne di 7100 abitanti è capoluogo del Dipartimento delle Basse Alpi e quindi sede di Prefettura; lo stesso dicasi per le Alte Alpi; Gap ha circa 12 mila abitanti ed è pure sede di Prefettura.

Un concetto approssimativo dell'importanza attribuita dalla Francia alle vie di comunicazioni, malgrado il grande spopolamento dei sei dipartimenti che costituiscono il territorio delle Alpi, è dato dai due contemporanei censimenti del 1931 in Italia ed in Francia (pur non dimenticando che, perduta la guerra, il nostro confine verso la Francia dovette subire gravose rettifiche a nostro danno). Come termine di confronto si ha:

Superficie Piemonte e Liguria Kmq. 34.789.

Superficie sei dipartimenti francesi Kmq. 35.390.

Popolaz. italiana anno 1931 abitanti N. 4.934.700.

Popolaz. francese anno 1931 abitanti N. 1.758.700.

La rete stradale in territorio italiano della

strada di grande comunicazione è Km. 2400; la rete stradale in territorio francese della strada di grande comunicazione è Km. 5600.

Il maggior sviluppo delle strade francesi è rappresentato dai diversi tracciati, dal Lago di Ginevra al Nizzardo, concentrici all'arco di elisse rappresentato dal nostro confine.

Considerato il fatto che le zone considerate sono interamente montane in Francia mentre in Italia, per oltre 1/3, sono in pianura, e tenuto conto della diversa densità della popolazione, si può ancora più constatare quale importanza tutti i Governi francesi abbiano dato alla rete stradale non badando a spese ed a difficoltà orografiche.

Ciò premesso non è utopia considerare la possibilità di realizzare, a tronchi ed in base agli interessi particolari delle Regioni, la Strada delle Alpi Occidentali da San Remo al Lago Maggiore: programma massimo che prevede uno sviluppo di nuove strade per Km. 600 colleganti tra loro 19 vallate, ora tra loro isolate, e ciò a particolare vantaggio delle nostre popolazioni alpine che, causa i disagi e le poche fonti di vita, vanno sempre più diminuendo.

Il tracciato dei vari tronchi della Strada delle Alpi Occidentali si riassume nei seguenti percorsi:

1. - Da San Remo, Taggia, Triora al Colle di Tenda con un tracciato da determinarsi dato le variazioni del confine italo-francese; così pure va nuovamente studiato dal Colle di Tenda a Entracque.

2. - Dalle Tenne di Valdieri a Vinadio attraverso lo spartiacque fra Valle Gesso e Valle Stura con una breve galleria tra il Lago di Vallescura e il Lago Malinverni.

3. - Da Vinadio si scende a Demonte utilizzando l'attuale strada statale per proseguire poi per la Valle dell'Armax; si passa poi dalla Valle Stura alla Valle Macra per il Colle del Mulo (quota 2525). Dal Colle del Mulo si discende la Valle di Marmora utilizzando poi la strada provinciale di Valmacra.