

Ligure dal miglioramento della linea del Frejus colla costruzione della galleria base a quota inferiore e col perfezionamento della via d'accesso *deliberava*: 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 Commendatore 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-Méditerranée.

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. Déleglise 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 costruì 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 Km². 34.789.
Superficie sei dipartimenti francesi Km². 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.

4. - L'allacciamento tra la Valmacra e la Valle Varaita è fatto attraverso il Colle di Sampeyre (quota 2284) utilizzando in parte la strada provinciale di Valvaraita.

5. - Da Sampeyre a Paesana (Valle del Po) attraverso il Colle del Prete (quota 1758) ed il Colle della Gilba (quota 1524).

6. - Da Paesana a Crissolo si utilizza l'attuale strada provinciale; si sale poi per la Grange Fenoglio e Castellar del Colle della Sea (quota 2587) per raggiungere lo spartiacque tra la Valle del Po e la Valle del Pellice.

Dal Colle della Sea discesa per la Valle dei Carbonieri poi per le Grange Gianna e del Pis si raggiunge l'abitato di Bobbio Pellice.

7. - Dalla Val Pellice si passa alla Valle Germanasca risalendo la Valle Angrogna e per il Pra del Torno si raggiunge la regione dei Tredici Laghi con due brevi gallerie sotto le pendici del Monte Cornour; si raggiunge poi la zona delle cave di Talco e per Ghigo si discende a Ferrero.

8. - Da Ferrero è utilizzata la strada esistente sino a Perosa Argentina e da Perosa Argentina la strada statale N. 23 per Sestriere.

9. - Dal Sestriere parte la nuova strada che percorre l'altipiano che divide la Valle di Susa dalla Valle del Chisone passando per il Colle Basset e per il Colle dell'Assietta (2472) discendendo poi a Fraissinazzo utilizzando la strada esistente da Fraissinazzo a Susa.

10. - Da Susa si discende verso il piano percorrendo la statale N. 25 sino a Condove ove si ha il punto di maggior vicinanza alla Città di Torino; da Condove parte la strada di raccordo alla Valle di Viù col primo tronco Condove-Mocchie e sorpassata la località detta Tomba di Matolda la strada discende a Lemie.

11. - Da Lemie (quota 960) in Val di Viù si risale a Usseglio (quota 1265) per la strada esistente. Da Usseglio attraverso il Passo Paschiet (2300) si raggiunge Balme (quota 1458) in Val d'Ala.

12. - Da Balme si discende a Mondrone (1257) lungo la strada esistente; da Mondrone alla Val Grande di Stura, attraverso il Colle d'Attia (2078), si discende a Groscavallo (1161).

13. - Dalla Stura di Valgrande alla Valle dell'Orco il percorso si sviluppa lungo le pendici della Rocca Cialva sino al Monte Bellagarda che si attraversa con una galleria di Km. 1 a quota 2300; con discesa a Ceresole Reale (1495) utilizzando, per l'attraversamento dell'Orco, la strada esistente sul ciglio della grande diga della Città di Torino.

14. - Da Ceresole è percorsa la Val Locana lungo la strada di grande comunicazione sino a Pont Canavese dove si imbecca la Val Soana per Valprato e Campiglia Soana (1350). Da Campiglia Soana si inizia il nuovo tronco stradale che mette in comunicazione la Val Soana colla Val di Cogne raggiungendo, dopo il Gran Tonson (1858), il Colle della Grande Arietta che si attraversa a quota 2100 con galleria di Km. 3.

Allo sbocco a monte della galleria la strada discende verso Cogne.

15. - Da Cogne si progetta la sistemazione e la rettifica della strada esistente sino ad Aymavilles che si raccorda alla statale N. 26 della Valle d'Aosta. Da Aosta segue la statale N. 26 sino a Saint Vincent.

16. - Da Saint Vincent ha inizio la strada detta del Monte Rosa che mette in comunicazione la Valle d'Aosta colle Valli Ossolane ed il Lago Maggiore attraverso la Valle dell'Evancon, la Valle di Gressoney e la Valle Sesia.

La nuova strada sale da Saint Vincent al Colle di Youx (1645) e raggiunge Brusson (1330). Da Brusson per il Colle della Ranzola (2170) è raggiunto Gressoney la Trinité.

Da Gressoney la Trinité per il Col d'Olen (2871) si fa capo ad Alagna in Val Sesia (1250); da Alagna Val Sesia si sottopassa al Colle del Turlo (2631), con una tratta di galleria di Km. 1 alla quota 2500, è raggiunta Macugnaga (1200) in Valle Anzasca.

Da Macugnaga per la strada provinciale opportunamente sistemata, si discende a Piedimulera in Val Toce dove si ha l'innesto colle statali N. 33 e 34 verso il Lago Maggiore e verso l'Ossola.

Caratteristiche della strada.

La larghezza della strada è prevista di mt. 6 oltre alle cunette; raggi minimi ai tornanti mt. 10.

Pendenza media 7 %, massima 10 %; pendenza nei tornanti 3 %.

Dati di costo.

È previsto un piano ventennale di esecuzione coll'interessamento diretto dello Stato, delle Provincie e dei Comuni.

È prevista una spesa media, ai prezzi odierni, di 40 milioni al Km. spesa che potrà subire rilevanti variazioni a seconda dei tracciati e delle condizioni orografiche e che si ritiene attendibile come media sul completo percorso dei 600 chilometri.

Concludendo. Lo sviluppo stradale è per l'Italia una condizione fondamentale di vita; e ne è prova il programma statale per il Meridione e per la Sardegna e la Sicilia programma che comprende una rete stradale di 10 mila Km. con una spesa prevista, a carico dello Stato e della Cassa del Mezzogiorno di 237 miliardi in parte anche a sostituire linee ferroviarie grandemente inattive.

La Associazione « Pro Piemonte » ha rimesso all'ordine del giorno coll'appoggio delle Autorità Militari, della Amministrazione Provinciale di Torino, dei Sindacati Tecnici Ingegneri e Geometri e delle Associazioni Alpinistiche, la Strada delle Alpi Occidentali; l'opera potrà essere tradotta in realtà, in base alle singole iniziative, con un programma ventennale e secondo un piano regolatore che, dall'altra parte della nostra frontiera, già venne attuato e molto potrà essere fatto dal Consorzio delle Provincie Piemontesi unite al Consorzio della Liguria.

Le nostre Alpi, facilitati gli accessi ed agevolato il transito, diverranno sempre più meta della nostra animosa gioventù e quelle popolazioni non scemeranno, come ora avviene per gli eccessivi disagi e penuria, ma cresceranno di numero sempre probe e gagliarde a difesa delle Alpi.

Alfredo Pariani