

scendere sino al Po, cioè circa alla quota 80, valicare il Po, per quindi risalire sino alla quota 196.

A causa di questa grande differenza di profilo dei due canali, per cui molto maggiore sarà il numero delle conche del Canale Genova, Milano-Lago di Como, e molto più grande la difficoltà della sua alimentazione, a quest'ultimo è tecnicamente ed economicamente di gran lunga preferibile il canale Savona-Torino-Lago Maggiore.

Conclusioni.

Dai fatti e dalle considerazioni tecnico-economiche che abbiamo esposto, comparativamente alle due ferrovie in progetto della Greina e dello Spluga, possiamo dedurre le seguenti conclusioni:

1° La ferrovia della Greina (progetto Moser 1907) nel riguardo dell'economia generale dei trasporti e dell'interesse dei commerci e delle industrie italiane, nei loro rapporti colla Svizzera Orientale, è preferibile alla linea dello Spluga (progetto Locher-Freuler), poichè per riguardo al Piemonte ed a Torino le percorrenze sono notevolmente più brevi e più economiche che non collo Spluga; e per riguardo a Milano, ritenuto il miglioramento del Monteceneri come cosa certa, la Greina è pure superiore allo Spluga.

Rispetto a Venezia, è un'illusione che questa ritragga benefici reali dallo Spluga; nel suo traffico colla Svizzera non hanno notevole influenza nè lo Spluga nè la Greina; se si considerano per contro i vantaggi che Venezia e l'Italia Centrale avrebbero da una linea Fern-Ortler, Venezia dovrebbe riservare il suo appoggio esclusivamente a questa linea che, se non si costruisce lo Spluga, acquisterebbe notevole probabilità di esecuzione.

2° Un vantaggio assai più rilevante arreca la Greina in confronto dello Spluga nei riguardi della navigazione interna dell'Alta Italia, perchè la Greina aumenta l'importanza, già notevole in grazia delle grandi linee esistenti del Sempione e del Gottardo, del Lago Maggiore come porto interno della navigazione, potendo il Lago Maggiore essere collegato con canali non solo con Venezia ma anche con Savona.