

TORINO

e la rete delle strade internazionali

I Piemontesi che hanno fermato la loro attenzione sulla rete di strade internazionali Europee redatta dalla Commissione dell'O.N.U. nel primo tracciato eseguito nel convegno tenutosi nell'agosto 1948 a Ginevra e pubblicato nel numero del 6 settembre del settimanale «L'Automobile», e in altre pubblicazioni della Penisola, sono rimasti dolorosamente colpiti nel constatare che il Piemonte e Torino, unica fra le grandi città d'Italia, sono esclusi dal tracciato.

Del conseguente malumore si è fatto interprete un ente cittadino, con lettera inviata al Capo dello Stato, al Capo del Governo e al Ministro dei Lavori Pubblici.

Ha risposto il Ministro Tupini nei seguenti termini: «Questo Ministero, che è intervenuto con un proprio rappresentante alle riunioni, tenutesi a Ginevra, ha già prospettato la necessità di un collegamento internazionale con un valico alpino per Savona e Genova attraverso Torino, e la proposta italiana è già all'esame della sottocommissione incaricata dello studio della rete Europea delle strade di interesse internazionale».

Prendiamo atto con piacere della risposta del Ministro che dimostra che anche gli interessi del Piemonte e di Torino cominciano ad essere tenuti nel dovuto conto; ma ci permettiamo di fare osservare che Torino e il Piemonte non si lagnano per la mancanza di progetti, ma per la mancanza di moderni collegamenti stradali attraverso le Alpi e questi richiedono non solo i progetti, ma lo stanziamento dei fondi per l'esecuzione.

I Piemontesi che rivolgono la loro attenzione alle

comunicazioni italiane attraverso le Alpi, devono con rammarico constatare che il Piemonte è rimasto al traforo del Frejus che aveva creato colle sole sue forze; mentre l'Italia ha aperto ben tre linee Nord-Sud convergenti su Milano. Guardando una carta geografica non possono non osservare che la linea ferroviaria che dalla Svizzera attraversa il Sempione giunta a Martigny, invece di risalire la Valle del Rodano, avrebbe trovato un più naturale sbocco verso la Valle Padana e il mare, col traforo del Gran San Bernardo puntando su Torino, donde poteva diramare su Milano, Genova e Savona; e che se questo a suo tempo fosse stato attuato, Torino avrebbe ora un ben più ampio respiro commerciale e la rada di Vado dove già attualmente a mezzo di quattro pontili costruiti da società private viene effettuato in mare aperto un rilevante scarico di carbone e di olii minerali, diventata il naturale sbocco al mare della Svizzera, sarebbe trasformata in porto di ampie possibilità per il vasto entroterra pianeggiante.

Nei venti anni del periodo fascista Torino è stata sistematicamente spogliata, e quando finalmente col traforo del Pino, si è voluto fare qualcosa per abbreviare il suo percorso al mare, sia verso Genova che verso Savona, dopo un primo limitato stanziamento presto esaurito, più nulla venne fatto talchè i lavori iniziati sono tuttora sospesi.

È per questo che nel momento in cui stanno per essere definiti i tracciati della rete stradale delle comunicazioni Europee di interesse internazionale, che avrà notevole influenza sul movimento commerciale, e specialmente sul turismo automobilistico, Torino la