

ora la Gran Bretagna fa uno sforzo notevole per attirarlo, ma non si ritiene che tale sforzo possa essere coronato da successo dato il clima delle isole britanniche, la scarsa attrattiva naturale e la cattiva cucina. Ma per il turista americano del dopoguerra — l'evoluzione dei mezzi di comunicazione tende sempre di più a fare del turismo un fenomeno di massa, non più ristretto a poche categorie privilegiate — il viaggio in Europa non significherà la permanenza di due o tre mesi a Parigi o sulla Costa Azzurra. Egli vuole girare e vedere la maggior parte del continente.

Quindi — lo stesso dicasi per i turisti britannici — si avranno nei prossimi anni (ed il rapporto presentato nel dicembre 1948 dalla Delegazione Elvetica all'O.E.C.E. di Parigi lo prevede e gli svizzeri come si sa sono maestri in materia) dei grandi viaggi collettivi. Torino dovrà fare opera diligente di propaganda e penetrazione perchè queste carovane sostino con sempre maggior frequenza nella nostra città e dovrà premere perchè si tenga maggiore conto delle sue legittime esigenze in materia di comunicazioni ferroviarie internazionali.

Sono note le condizioni in cui versavano le nostre ferrovie nella primavera del 1945 e il notevole sforzo per una loro riattivazione compiuto in questo periodo. Ora sostanzialmente le nostre ferrovie sono di nuovo in grado, e lo saranno in misura crescente nei prossimi mesi, di smaltire a prezzi ragionevoli un notevole movimento di forestieri e con comodità degli stessi. A causa dello spostamento intervenuto nelle correnti del traffico turistico, per cui i collegamenti ferroviari hanno sotto tale punto di vista per il momento scarsa importanza, lo sforzo maggiore doveva essere fatto — e fu fatto — verso un potenziamento delle linee colleganti l'Italia con i Paesi dell'Europa Occidentale. Tale sforzo fu particolarmente coronato da successo nei riguardi della Svizzera (valichi del Sempione e del Gottardo).

Ai fini dello sviluppo del turismo in Italia è controproducente il concentrare i collegamenti più rapidi con l'Europa Occidentale attraverso la Svizzera, in quanto così si facilita l'afflusso dei forestieri ad un temibile concorrente. Non è un interesse particolare della nostra città, nè l'affermazione che segue è fatta con gretto spirito campanilistico, ma bensì nell'interesse dell'economia nazionale tutti i valichi attraverso le Alpi Occidentali devono essere per lo meno riportati alla loro efficienza prebellica: ora dei tre esistenti quello di Tenda è interrotto a causa delle distruzioni operate dai Tedeschi in ritirata; attraverso Ventimiglia solo dal 3 ottobre 1948 sono stati riattivati i collegamenti internazionali senza trasbordi (vetture dirette Milano-Bordeaux e Genova-Cerbère), mentre attra-

verso quello di Modane il traffico si svolge ancora lentamente e con un solo collegamento giornaliero con Parigi. Ora è necessario anche dal punto di vista della nostra bilancia dei pagamenti in quanto le nostre ferrovie devono compensare in valuta il maggior percorso che chi acquista in Italia il biglietto internazionale pagato in lire, che si adottino le seguenti modifiche, che fra l'altro faciliterebbero notevolmente l'afflusso di forestieri a Torino:

1. il traffico fra Calais e Roma via Parigi con carrozze-letto e di tutte le classi deve essere istradato attraverso il Frejus, il che risponderebbe anche ad una sentita esigenza della Riviera Ligure di Ponente;

2. deve essere ripristinato il direttissimo Milano-Bordeaux attraverso sempre il valico di Modane, la famosa linea del 45° parallelo, perchè è un assurdo istradare, come si è accennato sopra, alcune carrozze dirette per Genova e Ventimiglia;

3. deve essere riattivato il traffico sulla Cuneo-Nizza, in modo da stabilire come un tempo dei collegamenti diretti attraverso Torino fra Basilea ed il Tirreno.

L'Amministrazione Comunale di Torino dovrà in collegamento ed in armonia di intenti cogli altri organi della nostra città vigilare attentamente perchè queste mete minime siano raggiunte. Sarà allora stato fatto un passo notevole in avanti. Quando poi si consideri che nel traffico turistico da anni ormai va assumendo una parte crescente il movimento motorizzato con auto-vetture proprie dei forestieri o con auto-pullman, si deduce da questa evoluzione un elemento favorevole per l'avvenire di Torino. E si comprende anche che da parte torinese sia stato gettato il primo seme, che sarà certo fecondo, per i trafori stradali delle Alpi Occidentali: colla loro attuazione Torino si troverà sulla direttrice del traffico motorizzato internazionale. La serietà composta delle nostre strade, la bellezza della Collina e dei dintorni immediati, la cortesia degli abitanti saranno tutti elementi che invoglieranno il forestiero a fermarsi.

D'altronde l'automobilista straniero sarà certo indotto a sostare, per la fama meritata che Torino gode come una delle culle dell'industria automobilistica nel mondo. E siccome Torino vive in gran parte di quest'attività, si vede qui un altro aspetto riflesso che la vecchia città ai piedi delle Alpi ha alla ripresa del turismo internazionale, il cui sviluppo è sinonimo di aumentata vendita d'autovetture, cioè di maggiore produttività dei nostri stabilimenti.

GIANDOMENICO COSMO