

co nei pressi di Nosate continuando verso il Nord su sponda Piemontese al bacino del Lago Maggiore.

Varie vicende subì la questione negli anni successivi finché si giunse nel 1941 alla costituzione di un Comitato per provvedere alla concessione del progettato canale, ed alla costituzione di una Giunta tecnico-amministrativa che fece aggiornare il progetto Torino-Bornago.

Il progetto venne presentato nel 1942, con alcune varianti su quello primitivo.

Alcuni elementi nuovi si sono però inseriti nella questione in particolare in questo dopoguerra, coll'intervento di rappresentanti del Canton Ticino.

Durante la guerra, la Svizzera lontana dai mari si è trovata in notevole difficoltà per i suoi rifornimenti di materie prime necessarie al funzionamento delle proprie industrie e di generi alimentari indispensabili alla sua popolazione.

Il Lago Maggiore a nord della pianura Padana ci pone in condizioni favorevoli ed attraverso i valichi ed i trafori alpini che vi convergono permette di portare l'influenza della nostra navigazione interna nella Svizzera e nella media Europa.

Di conseguenza è ovvio che la Svizzera tenda con tutte le sue forze al Lago Maggiore e noi dobbiamo creare, beninteso in compartecipazione finanziaria, quelle vie che dal Lago Maggiore scendono da un lato all'Adriatico per Milano e dall'altro lato a Torino ed al Mar Ligure.

Ed a questo proposito è da tenere presente che è stato messo allo studio un progetto di funivie di valico dell'Appennino, collegate coll'idrovia che raggiungerebbe a Novara l'idrovia Padana.

Per la realizzazione della idrovia Mare Ligure-Valle Padana-Svizzera si è pure costituito nel 1947 in Novara un Consorzio fra le province di Savona, Alessandria, Novara, Vercelli e Torino.

Per quanto riguarda l'intensità di traffico che verrà a crearsi su tali linee non vi è dubbio che sarà fonte di ricchezza lungo tutto il percorso.

Molte merci provenienti dall'estremo Oriente e dirette in Svizzera, non troveranno più conveniente di seguire la via del Mare del Nord e risalire il Reno per 600 chilometri per il rifornimento di mercati geograficamente nell'orbita del nostro territorio.

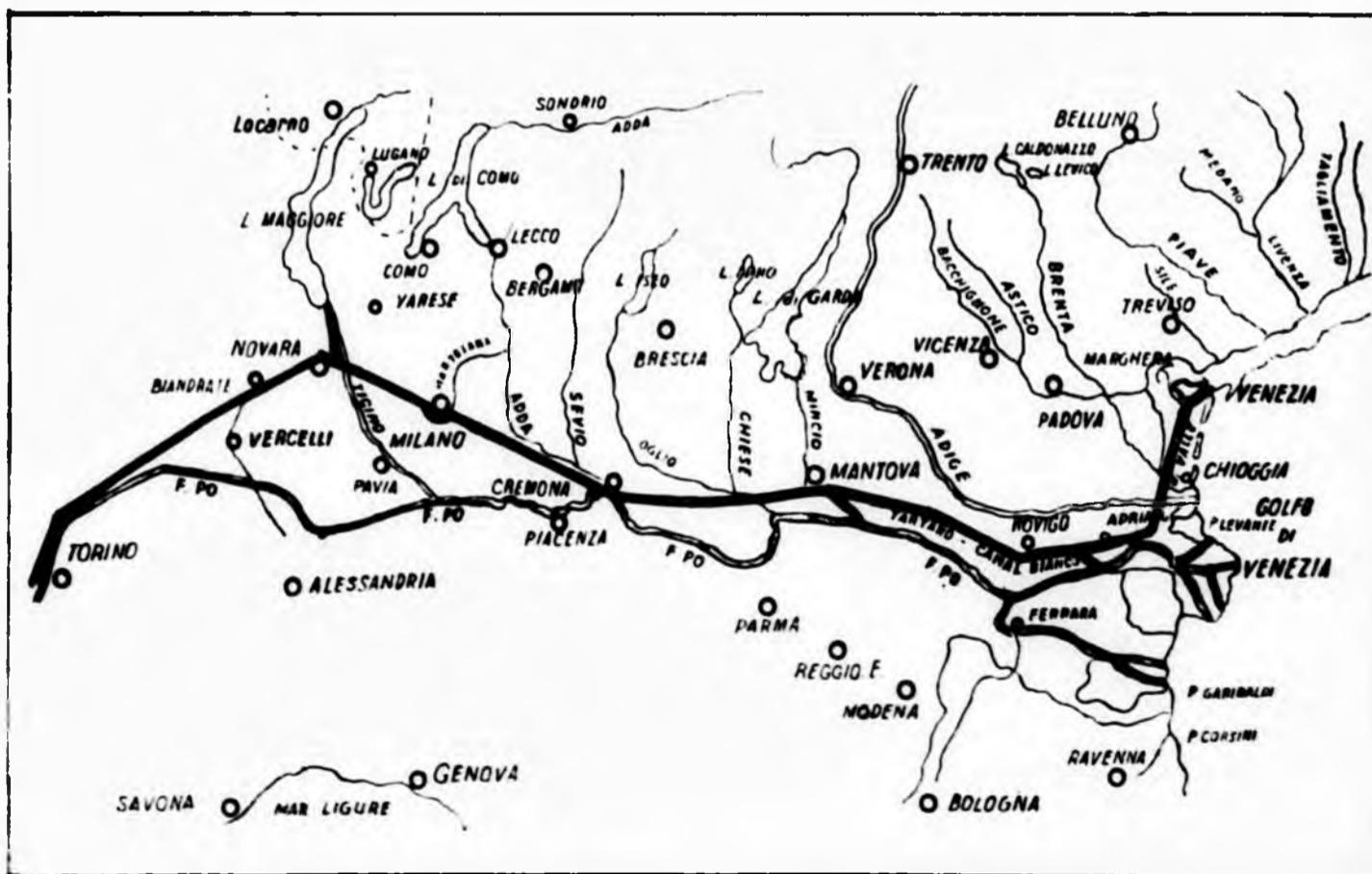
E Torino non deve assolutamente essere posta in secondo piano nella questione.

Interessi regionali in Lombardia propendevano per un allacciamento diretto col Lago Maggiore in territorio Lombardo ma nell'adunanza tenutasi il 24 ottobre 1945 i rappresentanti dei comuni di Torino e Milano hanno nuovamente riconosciuta preferibile la soluzione su sponda piemontese.

Pure nella riunione del 28 aprile 1946 dell'Unione di Navigazione Interna venivano riaffermate le precedenti intese che trovavano ancora la loro conferma al congresso di Ferrara del maggio 1948, ove veniva votato un Ordine del Giorno col quale l'Idrovia Padana doveva essere considerata per l'intero percorso Torino-Milano-Venezia confermandosi con un'unica disposizione legislativa l'esecuzione integrale dell'opera.

Poiché la questione esula dal campo degli interessi particolari regionali per assurgere a questioni di importanza nazionale è ovvio che il problema debba essere studiato nel suo insieme in modo da prendere in considerazione anche gli interessi del Piemonte onde non pregiudicare la nostra situazione e mettere in condizioni di inferiorità le nostre industrie ed i nostri commerci con gravi ripercussioni per tutta l'economia nazionale.

GIACOMO AVICO



"L'idrovia padana" alla quale dovrebbero allacciarsi le altre idrovie dell'Alta Italia