

IL COLLEGAMENTO AUTOCAMIONALE DI TORINO CON IL MARE LIGURE E CON L'OLTRE FRONTIERA SVIZZERO E FRANCESE

Il collegamento autocamionale di Torino con il Mare Ligure e con l'oltre frontiera svizzero e francese è indubbiamente uno dei problemi più importanti da risolvere che si siano affacciati in Piemonte in questo travagliato dopoguerra e ne è la migliore conferma il vivo interesse che esso ha suscitato nelle sfere dirigenti e nella opinione pubblica piemontesi e ligure e di riverbero in quelle francesi e svizzere, cosa questa che ha dato lo spunto a riunioni pubbliche ed a vivaci dibattiti sia sulla nostra stampa che su quella d'olt'Alpe.

E poiché tale problema è di importanza vitale soprattutto per Torino, e sembrato opportuno farne oggetto di particolare trattazione su questa Rivista onde consentire ai lettori di farsi al riguardo una idea ben chiara e precisa.

Torino, che ebbe un periodo di vero splendore finché fu la Capitale del Regno di Sardegna e poi la prima Capitale del Regno d'Italia, con il trasferimento, dapprima a Firenze e poi a Roma, della sede del Governo e del Capo dello Stato, a poco a poco cominciò a decadere. Ciò fu dovuto non soltanto al suo passaggio in secondo rango sotto l'aspetto politico amministrativo, ma anche, con l'ingrandimento del territorio nazionale, alla sua infelice posizione geografica, trovandosi essa ubicata in quel fondo di sacco che è la pianura padana occidentale, chiusa per tre lati dall'imponente arco montuoso alpino che ne ostacola fortemente i contatti con il Mar Ligure e con le nazioni estere confinanti: la Francia e la Svizzera.

Questa sua disgraziata posizione geografica, di cui essa non ebbe a risentire le conseguenze finché i confini del Regno Sardo rimasero limitati al Ticino, fece sì che, dopo il 1870, Torino fosse fatalmente scartata da quasi tutte le principali comunicazioni ordinarie e ferroviarie (fatta eccezione per quelle del Moncenisio e del Monginevro in val di Susa) colleganti i nostri porti sul Mar Ligure ed il centro-meridione della penisola con i valichi della frontiera alpina e ciò a tutto vantaggio di Milano, geograficamente ubicata invece in corrispondenza di queste direttrici principali di traffico.

Aggiungasi poi che la ben nota particolare mentalità dei piemontesi in genere e dei torinesi in specie, in netto contrasto con lo spirito vivace ed intraprendente dei lombardi e dei liguri, fece anche sì che essi rassegnatamente accettassero come una inderogabile fatalità del destino la posizione di secondo piano in cui Torino era venuta ad essere relegata, rinunciando così ad intraprendere qualsiasi lotta ben organizzata

e decisa per porre in qualche modo rimedio a tale disgraziatissima situazione.

Fu così che, agli inizi del secolo, allorché si trattò di collegare mediante ferrovia Losanna e l'Alta Valle del Rodano con l'Italia attraverso ad un traforo alpino, questo venne aperto sotto il Colle del Sempione e non sotto quello del Gran S. Bernardo, come sarebbe stato molto più logico, cosicché il traffico ferroviario dalla Svizzera centro-occidentale venne orientato su Domodossola, Milano e Genova, anziché su Aosta, Torino e Savona.

Fu così che nulla venne mai fatto per eliminare la grave strozzatura che la ferrovia Torino-Savona presenta nel tratto ad unico binario fra Ceva e Savona e che è causa di un notevole ingorgo, e quindi rallentamento, del traffico su questa linea, che è una delle più importanti, ma anche delle più intasate del Piemonte.

Fu così che il tronco ferroviario Ceva-Garessio-Pieve di Teco-Imperia, dopo tanti anni di inutili discussioni, è ancora allo stato di semplice progetto, mentre per contro la sua apertura al traffico apporterebbe notevole vantaggio economico e turistico a Torino e soprattutto alla provincia di Cuneo.

Pertanto, attualmente, le uniche comunicazioni ferroviarie colleganti il Piemonte e Torino con la Francia sono la Torino-Susa-Modane e la Torino-Cuneo-Nizza, con diramazione per Ventimiglia, di cui sono ben note le limitazioni e gli intralci che essa presenta, aggravati ancora dalla situazione derivante dal recente infausto trattato di pace.

Così pure l'unica comunicazione ferroviaria collegante il Piemonte e Torino con la Svizzera è costituita dalla Torino-Santhià-Arona-Domodossola-Sempione-Briga avente un tracciato quanto mai eccentrico ed una potenzialità quanto mai limitata essendo ancora ad unico binario nel tratto Santhià-Arona.

Orbene, dal momento che, con la apertura delle autostrade internazionali in corso di attuazione (la cui rete è destinata in un prossimo futuro a sovrapporsi, almeno per le linee principali, alla rete ferroviaria) sembra che le prospettive nel campo delle comunicazioni vadano facendosi più favorevoli per Torino e per il Piemonte, è più che giusto e naturale che essa, come Capitale della Regione Subalpina, si agiti per riprendere il tempo perduto e per migliorare in tale campo la sua infelice situazione.

Il problema pertanto più grave che in questo momento assilla Torino e che essa deve risolvere al più presto ed in modo definitivo e razionale, trattandosi di una questione di vita o di morte, è quella della attuazione del suo collegamento autocamionale