

TORINO E LE COMUNICAZIONI FERROVIARIE

cipo di mesi, quando il tipo richiesto è appena progettato, e su semplice visione di fotografie. Una produzione di lusso — il prezzo oscilla, secondo i tipi, dai due ai tre milioni e mezzo di lire — e così altamente specializzata, ha bisogno per espandersi, di un mercato internazionale. I paesi di antica tradizione sportiva, ad alto tenore di vita, e con una rete stradale che permetta le alte velocità, rappresentano i suoi naturali mercati.

Sin d'ora forti richieste pervengono da: Inghilterra, Stati Uniti, Svizzera, Spagna, Portogallo, America del Sud.

Verso il Portogallo e l'Inghilterra l'esportazione è ostacolata da divieti di importazione; tuttavia la Cisitalia ha istituito in Londra una rappresentanza per iniziare la penetrazione psicologica del mercato. Con la Spagna, come è noto, vige un accordo commerciale, ma le esportazioni di autoveicoli sono frenate da un diritto doganale che si aggira sulle 4000 pesetas per macchina. Il pubblico statunitense è avvezzo a cilindrate più forti, e a carrozzerie più vistose; inoltre il rapporto di cambio è sfavorevole. Con la Svizzera si dà luogo a scambi per mezzo soprattutto di compensazioni private. Ottime speranze si nutrono nei mercati dell'America del Sud, psicologicamente ben preparati; si attende a questo proposito la conclusione di accordi commerciali.

Lo sviluppo di produzioni che, come questa, cerchino lo sbocco in mercati esteri a valuta pregiata, e che incorporino in poca materia prima molto lavoro tecnico e organizzativo di qualità, rappresentano certo per l'Italia, e per Torino, la migliore soluzione ai problemi che ci angustiano.

FRANCESCO PALAZZI

RAZIONALIZZAZIONE

Nuovi organismi nazionali e internazionali sono stati recentemente creati per l'unificazione dei prodotti delle industrie. In Italia il vecchio U.N.I. è stato sostituito dall'Ente Italiano di Unificazione, con sede in Milano, piazza Diaz 2, presieduto da Eligio Perucca.

Nei campo internazionale, dopo lo scioglimento dell'U.N.S.C.C. (United Nations Standards Committees) e dell'I.S.A. (International Standard Association) è stato creato negli Stati Uniti l'I.S.O. (International Organisation for Standardisation), nel quale sono rappresentate più di 70 nazioni, fra cui l'Italia.

Dalle maggiori correnti ferroviarie una grande città non può rimanere isolata senza declinare; ed è questo il pericolo che preoccupa Torino, da molti anni trascurata nell'organizzazione dei servizi che interessano le sue attività industriali, commerciali e turistiche. Si è più volte tentato di giustificare le lamentate manchevolezze attribuendole alla posizione geografica della nostra città; ma sarebbe più esatto riconoscere che Torino ha finora profittato ben poco dei progressi realizzati dalla moderna tecnica ferroviaria ed è stata lasciata in disparte nella organizzazione dei servizi che interessano le principali correnti dei traffici, sia all'interno, sia nei rapporti internazionali.

Per le relazioni con la Francia la linea del Cenisio, Torino-Modane, ha una situazione di incontestabile supremazia rispetto alla linea del Sempione. E' infatti la via più breve fra Roma e Parigi ed è anche la più comoda perché richiede una sola visita doganale e di controllo dei passaporti, mentre la linea del Sempione traversa due confini e quindi richiede la ripetizione di quelle fastidiose formalità. All'infuori di ogni questione regionale, vi è del resto un evidente motivo di interesse nazionale per favorire la linea del Cenisio che avvantaggia le località climatiche, turistiche e sportive del nostro territorio, in confronto alla linea del Sempione che favorisce le concorrenti località svizzere.

I notissimi treni RP e PR che per tanti anni si effettuarono da Roma a Parigi e viceversa a cura della « Compagnia dei vagoni letto » e dei grandi espressi internazionali percorsero infatti sempre la via del Cenisio. Ma all'infuori di quella coppia di treni speciali, i servizi tra Roma, Torino, Parigi non ebbero grande rilievo, e dopo l'apertura della linea del Sempione (1906) e della direttissima Bologna-Firenze (1934) furono di molto superati dall'organizzazione dei treni istituiti sulla Roma-Milano-Domodossola.

Anche oggi, pur fra le difficoltà della ricostruzione dopo i tremendi disastri della guerra, vediamo che nelle comunicazioni fra Roma, Milano, Parigi sono già attuati notevoli miglioramenti ed al confine di Domodossola le formalità doganali si compiono in treno e sono assai semplificate, mentre sulla Roma-Torino-Parigi si hanno ancora orari di una lentezza estenuante ed alla frontiera di Modane i viaggiatori devono scendere dai treni e subire noie e disagi per la visita dei bagagli e per il controllo dei passaporti.

La Cuneo-Nizza aprì nel 1928 una nuova comunicazione con la Francia, per cui Torino si trova collegata direttamente a Nizza e Marsiglia e costituisce la via più breve tra Berna e la Costa Azzurra. Tuttavia questa linea non ha raggiunto gli sviluppi rispondenti al suo scopo a causa della insufficienza dei servizi coi quali è stata finora esercitata.

Accenniamo ancora alle comunicazioni sulla cosiddetta « linea del 45° parallelo » da Bordeaux, Lione Torino verso i paesi Danubiani, che dopo un breve inizio furono senz'altro trascurate a vantaggio delle reti ferroviarie di altri paesi.

Per quanto riguarda le relazioni con la Svizzera, Torino non può certamente pretendere di contrastare a Milano il primato che le spetta per ragioni topografiche. Ma non va dimenticato che fino da quando si preparava il traforo del Sempione, la nostra città, preoccupata di assicurarsi la parte che le era dovuta nella nuova corrente di traffici, ottenne la costruzione della Santhià-Arona che doveva costituire la via piemontese di accesso al nuovo valico. Ma anche quella linea, per il modo come fu esercitata, non corrispose alla funzione internazionale per la quale era stata attuata.

In sostanza di tutte le possibilità che a Torino si offrivano nelle comunicazioni internazionali, ben poco si è profittato per la mancanza d'una conveniente organizzazione di treni che avessero quelle comodità e rapidità di orari, vetture dirette, carrozze a letto, ristoranti, ecc. quali si richiedono nei viaggi a lunga distanza.

Occorre dunque che siano assicurati alla linea di Torino i treni rapidi internazionali fra Roma e Parigi e che appena possibile siano stabiliti servizi diretti sulla Torino - Cuneo - Nizza e sulla Torino - Arona - Domodossola - Berna organizzati in modo da corrispondere allo scopo per cui queste comunicazioni sono state ideate.

I difetti di organizzazione di cui abbiamo detto in principio si riscontrano anche nelle comunicazioni interne.

Per le comunicazioni con la Capitale la situazione è ancora presso a poco come all'inizio della ricostruzione: due coppie di treni che fra Torino e Roma e viceversa impiegano diciannove e venti ore con una media oraria di poco più di trenta chilometri. E' appena il caso di aggiungere che risponde ad una assoluta urgente necessità l'istituzione di due coppie di rapidi, quali già da tempo esistono su altre linee e