

to riguarda questi ultimi è evidente che essi dovrebbero essere istradati tutti sulla nuova linea, compresi beninteso anche quelli che ora vengono avviati su Torino per la via di Alessandria. Circa l'entità del traffico merci che si riverserebbe in complesso sul nuovo tronco di linea si può osservare che nell'estate del 1947 si raggiunse una media di 7000 tonnellate lorde giornaliere nel senso da Savona verso Ceva e di circa 5000 in senso inverso; tale media si ridusse poi notevolmente ed accenna ora a risalire. Tenuto conto del fatto che la crisi recente era in parte dovuta al periodo elettorale, che molti consumi non sono ancora ritornati al valore prebellico (ad esempio quello del carbone per riscaldamento, ma è da ritenersi probabile che vi ritorneranno entro breve tempo, che stanno sorgendo nuove industrie consumatrici di materie prime provenienti dall'estero (specialmente carbone), è da supporre che il traffico merci medio si possa mantenere sui valori suddetti.

Ciò premesso, si può osservare che la nuova linea non porterebbe alcun aggravio per quanto riguarda le spese inerenti alle stazioni: infatti non verrebbe creata alcuna stazione nuova, anzi, dato l'aumento di composizione che avrebbero i treni merci, questi si ridurrebbero di numero, sicché, tenuto conto anche del doppio binario, il servizio delle stazioni attuali verrebbe semplificato. Ciò avverrebbe specialmente per le stazioni di Sale e Saliceto che sarebbero interessate soltanto da alcuni treni locali e potrebbero essere disabilitate per lunghi periodi della giornata e possibilmente trasformate in assuntorie, con notevole economia.

Un lieve aumento si avrebbe nelle spese per la sorveglianza e la manutenzione degli impianti di linea (binari e linee di contatto).

In base ai dati medi relativi a tutta la rete si può prevedere per tali servizi un aumento complessivo di 28 agenti con maggior spesa di circa 14 milioni annui tenuto conto anche delle spese generali.

Passando ora ad esaminare la spesa riguardante il personale di scorta-treni, si ritiene opportuno prevedere senz'altro che per l'epoca in cui potrebbe entrare in servizio la nuova linea la frenatura dei treni si effettui completamente col freno continuo. Si potrebbe allora ottenere qualche economia per il fatto che i treni merci fra S. Giuseppe e Ceva effettuerebbero un percorso più breve e più sollecito (attualmente sulle discese più forti si viaggia a 25 km.) Inoltre, data la composizione massima possibile attualmente, sia pure ricorrendo alla doppia trazione, i treni merci vengono ricomposti a Ceva per sfruttare,

sulla tratta Ceva-Torino, i mezzi di trazione disponibili e ciò ha come conseguenza un'utilizzazione poco soddisfacente del personale di scorta: con la modifica proposta sarebbe possibile effettuare treni a forte composizione da S. Giuseppe a Torino e tale inconveniente scomparirebbe. Per le merci che ora passano per la via di Alessandria diminuirebbero poi notevolmente l'impegno di personale di scorta per effetto del minor percorso reale di cui abbiamo già fatto cenno. In complesso si può calcolare su una economia complessiva di 15 agenti (tenuto anche conto dei riposi, dei periodi di malattia e di congedo) con una minor spesa annua di almeno 8 milioni, comprese le spese generali.

Un altro cospice sensibile di economia sarebbe costituito dal minor consumo di energia elettrica per la trazione. Tale minor consumo deriverebbe:

1) dalla minor lunghezza *virtuale* del nuovo tronco Ceva-S. Giuseppe rispetto a quella attuale: le distanze virtuali si ridurrebbero da 56 a 21 Km. nel senso dei dispari e da 65 a 54 Km. nel senso dei pari;

2) dal minor numero di locomotori occorrenti per smaltire lo stesso traffico merci, date le migliori caratteristiche della nuova linea: attualmente con due locomotori gr. E. 551 si trasportano da S. Giuseppe a Ceva in media 500 tonnellate, mentre sulla nuova linea con un solo locomotore dello stesso tipo si potrebbero trasportare almeno 900 tonnellate limitandosi a dare la spinta in coda per i primi tre chilometri in partenza da S. Giuseppe;

3) dalla minor lunghezza virtuale della linea Torino-Ceva-S. Giuseppe (seguendo la nuova variante) rispetto alla Torino-Alessandria-S. Giuseppe (117 Km. virtuali in luogo di 172 nel senso da S. Giuseppe a Torino e 165 Km. virtuali in luogo di 216 in senso inverso).

In complesso, in base al tonnellaggio previsto, ammettendo un consumo medio di 50 KWH per ogni 1000 tonn-Km. virtuali di treno completo ed un prezzo di 4 lire per ogni KWH, si otterrebbe una economia di 56 milioni di lire all'anno.

Anche l'impiego di mezzi di trazione diminuirebbe sensibilmente.

A questo proposito ammetteremo senz'altro che in un avvenire più o meno prossimo anche su queste linee si adotterà la trazione elettrica a corrente continua, e perciò a parità di traffico occorrerà un numero di locomotori alquanto inferiore a quello richiesto con la trazione trifase.

In base a questa ipotesi, tenuto conto della minor lunghezza reale della nuova linea Torino-