

c'na per poterle più facilmente traslocare al momento opportuno. Si è accelerato la saldatura delle rotaie per diminuire le necessità del materiale di armamento. Si è costruito un triangolo ai binari presso Cassino per l'utilizzazione di motrici unidirezionali del tipo urbano.

Giungiamo così al novembre del 1942, all'inizio dei bombardamenti.

Ci si è trovati improvvisamente di fronte al duplice problema dello sfollamento della cittadinanza e del decentramento dei nostri servizi.

Lo sfollamento della cittadinanza è stato effettuato, come è stato possibile, mobilitando tutti i mezzi a nostra disposizione, tanto che nel 1943 i viaggiatori trasportati, *calcolati sui biglietti penduti*, sono stati 19.600.000, mentre le linee con i miglioramenti eseguiti erano attrezzate per il trasporto normale di 8-10 milioni passeggeri anno.

Si è decentrata la nostra officina in un nucleo più importante a Trofarello ed in nuclei distaccati a Chivasso-Settimo ed Orbassano.

Si sono inoltre disposti alcuni piccoli depositi di materiale di armamento e della linea aerea negli immediati dintorni della città, in modo da poter rapidamente provvedere al ripristino delle linee, appena cessati i bombardamenti. Si è in tal modo potuto rapidamente riparare le linee e quindi limitare al minimo le interruzioni dovute a cause di guerra.

Col decentramento notturno del materiale mobile si erano potuti fino al 1944 limitare i danni dei bombardamenti, all'incendio di 2 automotrici e di 1 rimorchiata, subito ricostruite, a gravi lesioni dell'officina di via Genè, pure già ripristinata nell'aprile del 1944, alla distruzione della centralina elettrica di Moncalieri, anch'essa nel mese di marzo del 1945 ripristinata.

Purtroppo, in occasione di gravi bombardamenti e mitragliamenti verificatisi nel primo quadrimestre del 1945 si è avuto distrutto un lomo-

tore, 8 rimorchiata, 1 tettoia in cemento armato per ricovero merci del deposito di via Giordano Bruno, nonché gravemente danneggiate varie motrici e rimorchiata.

COSTRUZIONE DELL'IMPIANTO DEL METANO

L'argomento dell'impianto del metano richiederà un articolo a parte, sia per l'interesse della questione, sia per le eccezionali e a volte drammatiche condizioni in cui è stato costruito e salvato dalla distruzione, sia per le prospettive che questo impianto ancora presenta e che si vanno maturando e realizzando.

Si accenna quindi soltanto di passata a quanto si è fatto.

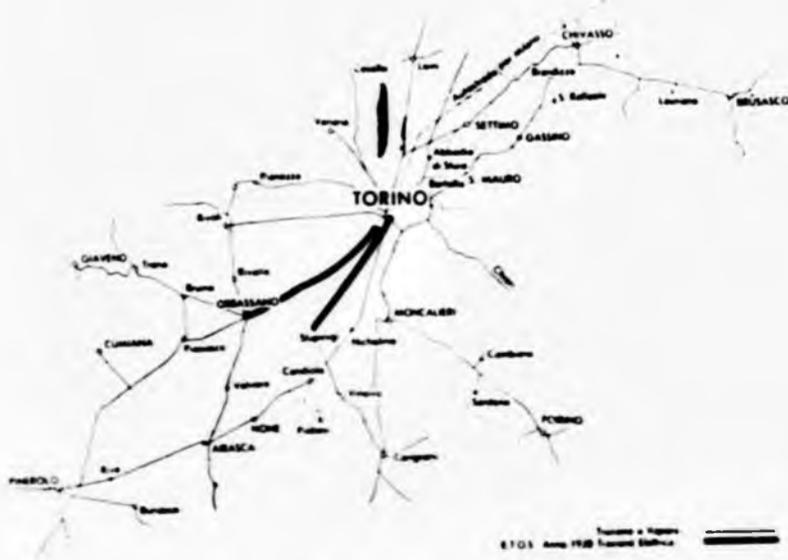
Nel 1941, non essendosi potuto concludere le trattative fra il Municipio ed una Società privata per lo sfruttamento delle acque di fogna, il Comune ha incaricato la SATTI di costruire l'impianto necessario.

Si era allora all'inizio della guerra e l'autarchia era divenuta una necessità indispensabile.

Si è apprestato rapidamente il progetto e nel 1942 si sono iniziate le costruzioni che ci hanno messo in condizioni di iniziare la produzione del metano carburante nell'ottobre 1944.

Tenuto l'impianto a basso rendimento di produzione, fino al maggio del 1945, si è successivamente aumentata la produzione del metano e quella del concime, nonché lo sfruttamento del CO₂.

Oggi Torino è dotata di un grande impianto unico in Italia, si che altre città italiane, quale Napoli e Roma che intendono provvedere alla depurazione e allo sfruttamento delle acque di fogna, hanno richiesto elementi dell'impianto della SATTI; di questo impianto parleremo altra volta.



ETOS 1928



SATTO 1956