

Dovendo scegliere si è dovuto tener conto dei seguenti elementi:

- a) lo stato attuale delle linee;
- b) lo stato delle strade in rapporto al traffico presente e futuro;
- c) le eventuali variazioni nelle necessità dei trasporti;
- d) le possibilità finanziarie ed i riflessi delle spese sugli esercizi;
- e) le concorrenze e gli stati di emergenza.

Inoltre la Città di Torino è molto interessata in un altro genere di trasporto: quello di piccole masse (composte di commercianti, piccoli nomi di affari, professionisti, ecc.) dai più importanti centri del Piemonte a Torino. Questo traffico apporta alla città un vantaggio tale, che il piccolo utile derivante dal trasporto può essere abbandonato. Nasce quindi la necessità di effettuare da parte del Comune (e quindi come SATT) anche questi trasporti che debbono essere per il viaggiatore i più comodi ed economici possibili. Per questi trasporti la scelta del mezzo è sicura: l'autobus.

Di fronte alla ferrovia l'autobus presenta il vantaggio di non richiedere impianti fissi, di trasportare dal centro della città (e, con fermate appropriate, dalla casa del viaggiatore) al centro di Torino, di essere facilmente proporzionato all'entità del trasporto, di poter rispondere con immediatezza alle richieste di una anche piccola massa di viaggiatori (15 o 20) di costare poco più della seconda classe delle Ferrovie.

Questi servizi potranno quanto prima essere assorbiti dall'organizzazione automobilistica della SATT.

Esaminiamo ora per le linee attuali, gli elementi sopra precisati e risolviamo per ognuna il problema se rimodernarle o sostituirle.

Linea Torino-Orbassano-Giaveno, Km. 51,500.

È quasi tutta in sede propria — prima della guerra il percorso era effettuato con treni diretti in un'ora. È la più recente come costruzione ed elettrificazione ed ha il materiale mobile più recente.

Sarà fra qualche anno opportuno sostituire il materiale mobile con altro di tipo più leggero e veloce e variare il tracciato in città.

Con i normali lavori di esercizio questa linea verrà portata in condizioni di funzionamento moderno e soddisfacente, e quindi non è necessario oggi prevedere spese eccezionali.

Linee: Torino-Brusasco Km. 55,250; Torino-Poirino Km. 24,200; Torino-Settimo Km. 10,100 con diramazione a Bertolla Km. 2,100.

Queste linee hanno:

- il materiale mobile da sostituire;

— da raddoppiare il binario da Torino a Cassino Km. 15; Torino-Trofarello Km. 15; Torino-Settimo Km. 10. Totale Km. 40;

— da mettere in sede propria Torino-Chivasso Km. 21; Torino-Trofarello Km. 16; Torino-Settimo Km. 10. Totale Km. 45;

— da costruire a nuovo Bertolla-S. Mauro Km. 2; Torino-Radiale-Moncalieri (a 2 binari) Km. 12. Totale Km. 14;

— da revisionare totalmente (fornitura di ghiaia, traverse, 50% del ferro, materiale minuto): Chivasso-Brusasco Km. 14; Trofarello-Poirino Km. 8. Totale Km. 22;

— da costruire a nuovo la linea aerea fra Torino-Chivasso a 1 binario Km. 21; Torino-Cassino 1 binario Km. 15; Torino-Trofarello (a 2 binari) Km. 50; Torino-Settimo (a 2 binari) Km. 20; Bertolla-S. Mauro Km. 2; Torino-Radiale Moncalieri Km. 12. Totale Km. 100, con ricupero di Km. 46.

Riassumendo, per il rimodernamento occorrono:

Km. 100 di nuovo binario in sede propria a L. 18.000.000 al Km. L. 1.800.000.000	
mq. 400.000 sede propria a L. 1000	
il mq.	400.000.000
Km. 100 linea aerea a L. 2.000.000	
il Km.	200.000.000
Km. 22 revisione binario a lire diecimila	220.000.000
n. 20 motrici nuove a L. 50.000.000 l'una	600.000.000

Totale L. 5.220.000.000

Il ricupero raggiungerà i 220 milioni ed in cifra tonda il rinnovo delle linee Torino-Brusasco Torino-Settimo, se eseguito con mezzi tranviari sarebbe costato 5 miliardi.

Lo stesso servizio effettuato dall'autobus con maggiore velocità trasporta il pubblico al centro di Torino (Piazza Castello) e trasporta gli operai al cancello delle fabbriche con notevolissimo risparmio di tempo e di fatica.

Il rimodernamento delle linee con materiale automobilistico, costa circa 600.000.000.

Con un miglioramento notevole dei servizi per ciò che riflette i passeggeri, con una maggiore rapidità di esecuzione e con una spesa inferiore a un quinto di quella necessaria per il rimodernamento tranviario, è possibile effettuare il rimodernamento dei mezzi di trasporto sostituendo la rotaia con la gomma.

Lo stato attuale delle strade in rapporto al traffico presente, è ben noto a tutti i cittadini Torinesi che hanno anche per una sola volta dovuto percorrere la strada Torino-Cassino o Torino-Trofarello.