

Sono strade strette adibite a traffici con velocità molto differenti: vi troviamo il carretto a mano, il camion con rimorchio, il ciclista, il barrocco e la velocissima autovettura privata.

Queste strade sono anche ristrette dalla presenza del binario tranviario.

Si può prevedere in un futuro non lontano un ingorgo del traffico tale da rendere necessario ed urgente o l'estirpazione del binario o la costruzione di nuove strade.

In considerazione di quanto sopra non si può pensare ad un miglioramento dei servizi, mantenendo il binario della tranvia nei tratti Torino-Cassino e Torino-Trofarello nell'attuale posizione su strada.

Le eventuali variazioni delle richieste di trasporto dei passeggeri non sono facilmente prevedibili, però osservando che in media nel triennio dal 1937 al 1939 si sono trasportati sulle linee Torino-Brusasco, Torino-Poirino e Torino-Settimo 5 milioni di viaggiatori all'anno, che nel 1943 ne abbiamo trasportati 10 milioni, che nel 1947 ne abbiamo trasportati 7 milioni, migliorando i servizi otterremo che il numero di viaggiatori non diminuisca.

Comunque anche nell'ipotesi di un aumento del traffico, il servizio automobilistico potrà essere potenziato con l'apporto di nuovi veicoli.

L'officina di riparazioni è stata prevista per la manutenzione di 100 veicoli: col traffico attuale abbiamo 72 unità (autobus e rimorchi).

Le possibilità finanziarie di realizzare i due programmi sono in rapporto all'entità della cifra necessaria ed i costi dell'esercizio si sono in questi ultimi tempi notevolmente ravvicinati.

Gli elementi attualmente noti sui costi dell'esercizio segnalano uno scarto del 10% al 15% di maggiori spese nel servizio automobilistico rispetto a quello tranviario.

Non è questa la sede di un'indagine approfondita, ma basta considerare che la spesa del personale che rappresenta nell'esercizio tranviario oltre il 60% del costo è nell'esercizio automobilistico notevolmente ridotta dal fatto della maggiore velocità del mezzo (si passa da una velocità commerciale di 18 Km/ora a una velocità commerciale di 50 Km/ora) per farsi un'idea della buona approssimazione del rapporto sopra prospettato.

Gli interessi al capitale sono ridotti a 1/5 e il fondo di accantonamento è inferiore nel caso dei servizi automobilistici pur notando che il materiale automobilistico si ritiene debba essere rinnovato ogni 10 anni, mentre il materiale tranviario ogni 20 o 25.

Riassumendo:

L'esercizio automobilistico non appare troppo

più costoso di quello tranviario, tenendo conto di tutti gli elementi costitutivi del costo e l'eventuale piccola differenza è abbondantemente giustificata dal miglior servizio effettuato.

L'ultime considerazioni che ci siamo proposti di vedere e cioè la questione della concorrenza e lo stato di emergenza sono aspetti interessanti su cui deve essere richiamata l'attenzione.

Di fatto: la concorrenza fra i mezzi è inevitabile ed il mezzo più progredito sostituisce fatalmente il mezzo sorpassato.

Nel caso della SATTI sarebbe avvenuto che servizi automobilistici gestiti da terzi avrebbero assorbito il traffico più ricco anche nel caso di un costoso e radicale rinnovamento tranviario e quindi la situazione economica dei servizi sarebbe precipitata, costringendo il Comune di Torino a sopportare oneri annui non indifferenti per mantenere una parte dei servizi che si era ripromesso di assumere e di rendere efficienti ed economici, naturalmente senza dover intervenire a sanare i bilanci.

Infine, la questione dell'emergenza e cioè il caso deprecato di una nuova guerra è stata considerata e, a parte il fatto che non si può prevedere come la nuova guerra si svilupperà, non possiamo né stabilire un programma in funzione del caso di emergenza, né ammettere che si entri in guerra senza le indispensabili ragionevoli scorte, quindi solo nel caso di guerra imprevista il servizio automobilistico sarebbe insufficiente, ma se la guerra è imprevista, qualunque servizio pubblico italiano, ferrovia, tranvia, autobus, nel volgere di breve tempo dovrà fermarsi: basti considerare l'importanza fondamentale dei lubrificanti.

Dalle considerazioni che sopra abbiamo esposte è emersa chiaramente la necessità *improrogabile* di istituire servizi automobilistici che quanto prima sostituiranno completamente i servizi tranviari sulle linee Torino-Brusasco, Torino-Poirino, Torino-Settimo e permetteranno al Municipio di Torino di assorbire l'esercizio di altre linee di comunicazione che interessano la zona torinese.

In questi giorni si stanno perfezionando accordi con altri concessionari automobilistici per collegare direttamente alcune zone del Casalese, dell'alto Monferrato e dell'Albese con Torino.

Con queste poche parole si è voluto illustrare un'attività del nostro Comune che interessa un notevole numero di cittadini e che il Comune si ripromette di usare per un maggior benessere dei propri amministrati.

Ritorniamo presto sull'argomento per illustrare un'altra attività che, tramite questo organismo, il Municipio si ripromette di svolgere per realizzare il decentramento urbano.

ING. FRANCO GIUPPONI