

* * *

Il fatto è che oggi, in ragione di codesti elementi, l'equilibrio tra strada e rotaia è rotto: la « crisi della rotaia » è in atto.

Non è più possibile ignorare come le strade ferrate, strumento prodigioso ma transeunte di progresso stanno facendo il loro tempo, destinate a lenta ma fatale smobilitazione, e come ogni giorno salga via via in evidenza l'anacronismo fra il vincolo che le lega al suolo alla tirannia dei tracciati e degli spazi definiti, in rapporto agli elementi orario, celerità, vigilanza, sicurezza, manutenzione, segnalazioni, curve, livelli, frastuoni, di contro alla superiore autonomia, libertà, indipendenza, celerità di cui si giovano gli altri mezzi di comunicazione e trasporto correnti su gomme e su strade ordinarie o nell'aria, ora appena all'inizio del loro rapido perfezionamento che si preannuncia spettacolare. Persino il trasudante velocipede ormai si appalesa ad ogni spirito antesignano sotto la specie di strumento primordiale e avito di fronte al comodo biciclo motorizzato e prorompente.

Ma soprattutto è nel campo economico che il fenomeno investe disastrosamente l'odierno organamento dei trasporti, oggetto della nostra considerazione. Gli alti costi dei macchinari delle materie prime e degli impianti; l'onere soverchiante delle spese di personale e di mano d'opera aggravano i bilanci e le gestioni sempre più, mentre la intensificata e disfrenata concorrenza automobilistica ne frustra ogni possibilità di superamento, rendendo controproducenti gli aumenti di tariffe e impossibile ogni accantonamento per migliorie e rinnovo di attrezzature e di veicoli, preludio del deperimento definitivo a non lunga scadenza.

Il fenomeno è avvertito in misura sensibile dalle stesse Ferrovie di Stato le quali tuttavia, in ragione della somma colossale di patrimonio e di interessi che gravita loro intorno, comprensibilmente se ne difendono col limitare nello spazio e nel tempo e nelle tariffe il volume e la sfera di attività delle aziende e dei mezzi concorrenti; ma è maggiormente avvertito dalle imprese secondarie, tutte prostrate dall'usura del materiale e degli impianti e dei prezzi politici perduranti delle tariffe, le quali non possono fare altrettanto e a cui lo Stato va restringendo sempre più le sovvenzioni e le garanzie del credito, declinando le istanze di protezione in tutti i sensi, incoraggiando le iniziative della concorrenza, attuando una politica diametralmente opposta nei riguardi delle Ferrovie di Stato e delle imprese private ferro-tranviarie.

Nel convegno svoltosi il 28 febbraio 1949 in Roma fra cotali imprese, presenti nella quasi totalità, le quali invocavano a gran voce, a pena di rovina, o rivalutazione delle sovvenzioni ordinarie di esercizio, o sussidi di integrazione, o provvidenze altrimenti risanatrici degli incolmabili pregressi disavanzi, quali divieto di concessioni di autolinee in servizio locale, imposizione di tariffe più elevate o canoni di partecipazione ai rendimenti dell'esercizio; limitazioni o divieto di percorsi paralleli; concessioni di autolinee integratrici, il Governo, per bocca del Ministro dei Trasporti, alta competenza nella materia, e dei più autorevoli ed esperti dirigenti dell'Ispettorato della Motorizzazione, avvertiva « che siamo di fronte al perfezionamento di un mezzo nuovo con costi che vanno sempre più diminuendo; di fattori nuovi portati dalla

tecnica, ai quali non ci possiamo sottrarre e che dobbiamo tenere in attenta considerazione ». « ...di questioni che debbono essere considerate con animo sereno e aperto a tutto quello che può essere l'avvenire ». « Dobbiamo anche essere disposti a passare da un mezzo all'altro » e si soggiungeva: « è inutile voler galvanizzare i morti o i moribondi; se qualche esercizio ferroviario ha una reale possibilità di vita *trasformandosi* anche come sistema, lo possiamo aiutare; altrimenti non ne vale la pena (v. resoconto stenografico del convegno).

In altre parole: la concorrenza delle autolinee alle ferro-tranvie che si sviluppa prodigiosamente con mezzi propri e nulla chiede, anzi rende allo Stato, non si può né si deve ostacolare; lo Stato abbandonerà al loro destino le aziende tecnicamente ed economicamente dissestate, pronto ad intervenire in aiuto soltanto a quelle che abbiano reale possibilità di vita *trasformandosi*; e in questo senso è stato ricordato che fra i provvedimenti che saranno adottati per incoraggiare siffatte *trasformazioni* sarà quello del finanziamento in forma facile ed a tasso conveniente o altrimenti con sovvenzioni ammortizzabili anche per trentacinque anni.

Epilogo dunque di un processo tecnico inarrestabile; fatale dilemma della vicenda ferro-tranviaria: o trasformarsi o perire.

* * *

Parrebbe, ad un esame sommario della situazione, che un tale imperativo categorico possa avere nei riguardi dell'Azienda Consorziale della Torino-Rivoli un valore meno assoluto dato che questa può ritenersi tuttavia tecnicamente efficiente e finanziariamente meno depressa in confronto alle altre imprese ferro-tranviarie, quanto è vero che in tema di innovazioni radicali conviene discriminare meditatamente caso da caso, situazione da situazione.

Senonché è proprio la indagine ponderata analitica realistica dei vari aspetti della sua particolare situazione che, superando le apparenze, e in coerenza a rilievi e concetti desunti volta a volta dalla valutazione obbiettiva delle circostanze e assai prima d'ora espressi in seno alla Assemblea del Consorzio, ha recato a convincere come l'esercizio della ferro-tranvia si trovi in fase di palese regresso inarrestabile, a tal che il problema di mutamento radicale di sistema rappresenta una esigenza di carattere non solo inderogabile, bensì urgente se vuolsi prevenire il decadimento irremediabile dell'Azienda e salvarne il patrimonio consorziale cospicuo.

Non è ignoto ad alcuno che lungo lo stradale di Francia, ampio, diritto e libero e alla nostra linea parallelo e contiguo per tutto il suo percorso, si svolge e disfrena in ogni direzione una frequenza automobilistica imponente per trasporto di cose e persone. Si trattava in un primo tempo di soli automezzi privati; sopravvennero in un secondo tempo servizi pubblici intermittenti, stagionali occasionali o turistici, senza incidenza apprezzabile sul volume del nostro traffico; ma oggidi, e sia per la evoluzione naturale delle cose e sia in conseguenza alla denunciata politica governativa, sono comparsi nella zona servizi ordinari giornalieri di linea prima limitati a Rivoli, ora autorizzati, anzi, incoraggiati a far capo da e fino all'abitato della città di Torino, intenti tutti ad at-