

Modernizzarsi; snellire i servizi; liberarsi dalle bardature pleonastiche o superate; eliminare l'assurdo di una linea che, nell'era dell'automobile e dell'aereo, conserva per poco più di 10 km. la stessa attrezzatura e disciplina delle grandi linee ferroviarie continentali; porre il mezzo di trasporto a più diretto contatto degli utenti; alleggerire i carichi moltiplicando le corse; accelerarne i tempi e la marcia; eliminare i passaggi a livello; attuare la doppia percorrenza; organizzare in sua vece un servizio che, fra le auto-linee, sia per numero e potenza di automezzi e per dotazioni pratiche ed estetiche, capaci di mantenerle quel primato che fino a pochi anni innanzi le fu riconosciuto fra le imprese ferro-tranviarie di trasporto.

Ciò significa che rotaie, stazioni, incroci, passaggi a livello, segnalazioni, scambi, ecc. dovranno, per la soluzione ideata, scomparire e il servizio trasferirsi col sistema che meglio verrà dimostrato rispondente all'economia dell'Azienda e alle necessità del pubblico cui deve servire, sulla strada ordinaria laterale.

Chè se sarà dimostrato che per tal modo le spese di esercizio e gestione potranno ridursi, come prevedesi, almeno del 10%, sarà comprovato che il costo della trasformazione, quale ne possa essere l'importanza, potrà in brevi anni essere ammortizzato.

Se sarà dimostrato che col nuovo sistema la linea Torino-Rivoli, utilizzando fino al massimo gli odierni suoi impianti utili ed efficienti potrà, senza suon di miliardi, da una parte espandersi verso le zone di sua influenza convogliandosi su quel circuito stradale che, auspice sempre Arigliana, i Comuni della zona aspirano a realizzare intorno all'imponente masso morenico che, sorriso della natura e propizio alle attività e intelligenza degli uomini, sale a Rivoli e si arrolla ai Laghi di Arigliana e dall'altra inserirsi utilmente nella rete urbana torinese fino quanto meno ai principali scali ferroviari e alle zone dei maggiori mercati e dei grandi stabilimenti industriali attuando, così secondo

il voto stesso dalla civica Amministrazione, l'utile coordinamento con quella, sarà dimostrato che non solo il Consorzio si sarà posto in grado di continuare proficuamente il suo esercizio, bensì pure in condizione di consolidare il proprio patrimonio allineandosi alla concorrenza e sviluppandone i benefici in favore di quella popolosa regione che, presto o tardi, dovrà entrare a far parte del territorio metropolitano torinese.

Il traffico della linea acquisterà in estensione quanto avrà lasciato in intensità e ciò rappresenterà garanzia anche per il personale dell'azienda.

L'Amministrazione del Consorzio ha l'esatta nozione delle responsabilità derivanti dalle sue determinazioni; ma nella certezza che in questo passo arduo essa troverà il consenso e il concorso dei suoi alti mandanti e in particolare della Città di Torino e dell'Azienda Autonoma delle Strade Statali, essa ama contemplare in prospettiva il quadro dell'opera ideata: la via di Francia ripristinata armonicamente, con le verdi alberature, da Torino a Rivoli in tutta l'antica magnificenza; il traffico lento convogliato disciplinatamente sui controviali, quello veloce assegnato alla sede centrale; l'esercizio consorziale frequente e libero di quivi sperimentare nei due sensi con veicoli imponenti a classe unica, dotati di tutti i ritrovati della tecnica moderna, senza remore o interferenze, le sue corse veloci e ardite. Tecnica, spazio, tempo, economia allineati al progresso e affidati al ritmo nazionale e internazionale degli scambi; strumento e via adeguati e aperti alle correnti che guardano alla nostalgia vicina frontiera e mirano, sul piano tecnico economico e politico, a superarla in un punto storicamente e geograficamente propizio alle fortune di Torino del Piemonte e della Nazione.

Avv. ATTILIO BONAUDO

