

fatto già in precedenza di questa linea la meglio dotata. Buoni il materiale ed i tempi di percorso, rispondenti alle necessità gli orari, nel complesso ben lieve ha potuto essere il miglioramento immediato apportato dalla gestione municipale. Ciò non di meno anche su questa linea si è verificato notevole l'incremento del traffico che è salito di 5.000 unità sul percorso Torino-Trofarello (125.000 trasportati nel '36 contro 130.000 nel '37), di 151.000 unità sul tratto Torino-Trofarello-Poirino (954.000 nel 1936 contro 1.100.500 nel '37) e di 30.000 sul tratto Poirino-Moncalieri (330.000 nel '36 e 360.000 nel '37). Per il percorso Torino-Moncalieri il Municipio ha già ordinato un notevole numero di motrici per servizi rapidi. Non appena tali motrici saranno consegnate verrà istituito il nuovo collegamento, che avrà probabilmente il capolinea di piazza Carlo Felice, e porterà indubbiamente un notevole ulteriore incremento nel traffico.

* * *

Il successo organizzativo e finanziario dimostrato dai dati sopra elencati non è stato naturalmente ottenuto per virtù taumaturgiche dell'organizzazione municipale ma bensì dal concorso dei diversi fattori favorevoli che soltanto una grande città capoluogo può naturalmente avere a disposizione; ne cito alcuni come:

- possibilità di cumulare, senza aumentarlo - così come è stato fatto - al prezzo del biglietto della tranvia extraurbana un biglietto speciale che consenta la circolazione (12 corse) sulla rete urbana senza limitazione di orario e di percorsi con notevole vantaggio per tutti i viaggiatori provenienti dalla Provincia;

- possibilità - in base alle precise disposizioni che consentono all'azienda municipalizzata un utile solo proporzionato al capitale impegnato - di investire la quasi totalità degli utili in perfezionamenti al materiale rotabile ed agli impianti;

- possibilità di prescindere da ogni criterio speculativo anche perchè giusto e sufficiente utile porta all'Amministrazione del capoluogo l'incremento dell'afflusso dall'esterno ed il conseguente maggior respiro che ne viene al commercio locale offrendo la comodità agli abitanti della zona periferica di rifornirsi di certi generi nella grande città, perchè la maggior facilità di scambi tra centri periferici e capoluogo fa sì che i primi diventino praticamente il polmone economico-com-

merciale di quest'ultimo e ciò con reciproco vantaggio.

Il divenire centro di gravitazione della vita dei Comuni minori è per la città capo di Regione sicura garanzia di floridezza e di sviluppo, specie quando, come nel caso di Torino, non trovandosi nell'incontro di punti radiali internazionali e nazionali non è possibile svolgere ed incrementare un commercio di intermediazione e di transito e si deve quindi sviluppare al massimo il movimento commerciale locale.

Ho ritenuto superfluo citare dati statistici sul servizio della tranvia Torino-Rivoli perchè tale tranvia, già controllata dal Municipio, ha sempre svolto in modo perfetto il suo compito di collegamento; il materiale in dotazione ed i binari sono stati costantemente tenuti in efficienza e sistematicamente aggiornati alle esigenze d'intensità, comodità e celerità del traffico. Debbo però rilevare che è sulla base dell'esperienza fatta con l'esercizio di questo tronco tranviario che l'Amministrazione ha a suo tempo ravvisato l'opportunità di interessarsi alle altre tranvie intercomunali. Particolarmente sotto l'aspetto urbanistico infatti la Torino-Rivoli sta a mostrare quanta mole di interessi possa avere il capoluogo nel curare il perfetto funzionamento delle comunicazioni intercomunali.

Lungo il tracciato della tranvia si è venuta nel corso degli anni man mano sviluppando tutta una costellazione di centri abitati che traggono ragione di incremento per la loro esistenza solo ed unicamente dalla possibilità di essere in costante agevole contatto con Torino della quale sono divenuti preziosi satelliti. Oltre la facilità per l'operaio, pur lavorando in industrie cittadine, di vivere in tali centri nei quali le esigenze di vita sono in generale minori che non in città, si è constatato come numerose industrie speciali medie e piccole abbiano trovato opportuno ed utile stabilirsi a qualche distanza dal capoluogo nel quale fanno affluire la loro produzione e dell'attrezzatura ed organizzazione ferroviaria e stradale del quale vengono praticamente ad usufruire senza aggravii considerevoli di spese di trasporto e con notevole riduzione di spese generali.

* * *

Le considerazioni e l'esame nel quale mi sono dilungato più sopra inducono ad affermare che la via seguita era la buona.

Non si tratta per il Comune di desiderio di estendere la sua azione al di là di ciò che costi-