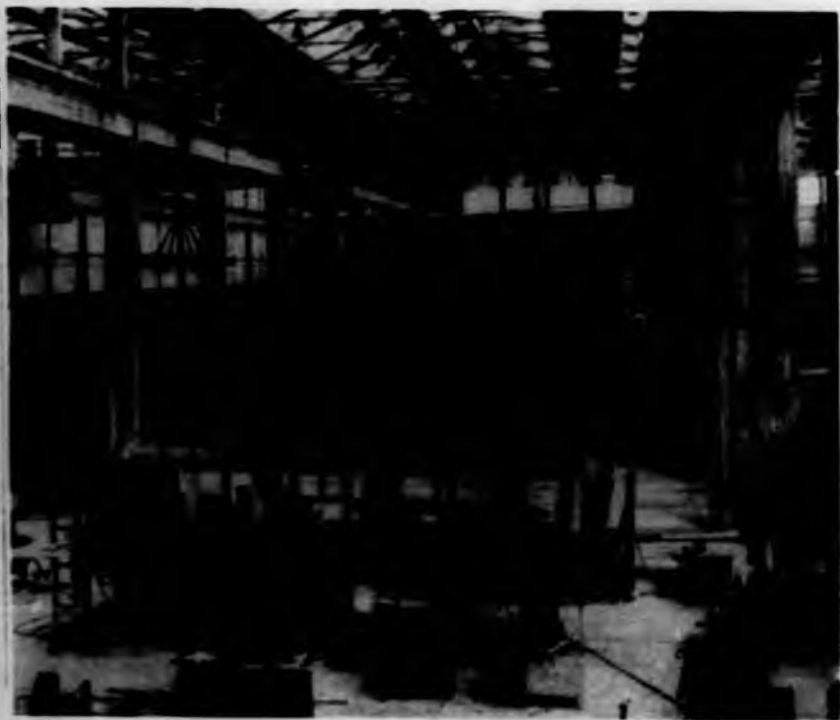




**Interno spogliatoi e lavabi.**

deve avere la possibilità ed i mezzi per eseguire le riparazioni, tutte le riparazioni, da quelle che riguardano la carrozzeria a quelle che riguardano le apparecchiature elettriche, dalla verniciatura alla tornitura dei cerchioni, tutto. Solo così tempo e denaro vengono impiegati razionalmente. Un semplice dato, del resto, basta a lumeggiare anche al profano l'imprescindibile (per lui) importanza di un tale servizio: ogni giorno delle 480 motrici tranviarie, dei 40 filobus e dei 90 autobus approssimativamente oggi in

**Vista interna complessiva durante le ore di lavoro.**



dotazione per il nostro servizio tranviario, un decimo circa non esce dai depositi perchè in riparazione. Questa media va intesa naturalmente in senso molto ampio: ci sono vetture che vengono riparate in mezza giornata, altre su cui i lavori si protraggono per settimane o per mesi, vetture che necessitano del cambio di un piccolo accessorio usurato, altre che debbono essere quasi completamente demolite e rifatte. Comunque, la media, che deve essere riferita ad un lungo periodo di tempo, è approssimativamente quella indicata.

Del resto tutti sanno che le vetture tranviarie che entrano in rimessa, subiscono ogni giorno una revisione in alcune loro parti vitali (freni, porte, apparecchiature elettriche, ecc.) oltre naturalmente alla pulizia (che si svolge però presso i Depositi) e questo è di per sé sufficiente a dare una idea dell'importanza e della mole del lavoro che viene compiuto nella nostra Officina di riparazioni e a spiegare come dei quattromila (circa) dipendenti, che costituiscono il personale dell'azienda, oltre un quarto sia costituito da personale operaio.

Abbiamo citato alcune cifre di massima: a qualche lettore può forse interessare avere dati più precisi circa l'efficienza del materiale mobile che esplica il servizio urbano di Torino. Attualmente abbiamo 175 motrici a due assi della capienza ciascuna di 60 passeggeri, 266 a carrelli (100 passeggeri) e 42 motrici articolate, le così dette « Bisarche », che possono trasportare ciascuna ben 180 passeggeri, i quali viaggiano certo più comodamente (o meno scomodamente se vogliamo dirla cogli incontentabili) che non sulle vetture-piccole. Vi sono poi ancora 40 rimorchi a due assi, che hanno la stessa carrozzeria delle vetture corrispondenti e che sono in via di eliminazione, poichè, come è risaputo, le « Bisarche » si ricavano appunto utilizzando i carrelli, i motori e parte delle apparecchiature elettriche delle vecchie vetture a due assi. Trascuriamo di parlare delle motrici e dei rimorchi di servizio, che sono una quarantina, e che servono a svariati usi. I filobus sono 36 (metà a due e metà a tre assi) e gli autobus, in continuo aumento, assommano finora a 93, 83 su telaio Fiat e 10 su telaio Lancia.

Poichè siamo in tema di statistica possiamo aggiungere che la lunghezza delle strade percorse dalle linee filoviarie e automobilistiche è di circa 50 chilometri (esattamente km. 20,530 per i filobus e km. 26,550 per gli autobus) mentre la lunghezza dei binari posati