

## La "Società Trasporti per l'Italia e l'oltremare," costituita dall' I. N. I. e dalla F. I. A. T.

Il giorno 16 luglio, per iniziativa dell'Istituto Nazionale Trasporti e della Società « Fiat » è stata costituita la « Società Trasporti per l'Italia e l'Oltremare » con sede in Roma e col capitale di Lire 1.500.000.

Scopi della Società sono:

a) l'impianto e l'esercizio in Italia e Colonie di filovie da iniziarsi con la filovia Anzio-Nettuno e con estensioni atte a costituire un organico sistema di trasporti per allacciare le città di Ostia e Littoria ed eventualmente altre località;

b) l'impianto e l'esercizio in Italia e Colonie di filovie e di altri mezzi di trasporto sia di persone che di cose;

c) la gestione e l'intrapresa di qualunque affare riferentesi a comunicazioni ed a trasporti con qualunque mezzo, la partecipazione in qualsiasi forma in Società od Imprese aventi gli scopi sopra indicati ed in genere ogni operazione industriale, commerciale, finanziaria, immobiliare o mobiliare che si colleghi anche indirettamente ai suddetti oggetti.

Il consiglio d'Amministrazione è così composto:

Chiarini on. Angelo;

Soria ing. Guido, Dirett. Centr. Fiat-Torino-Lingotto;

Lerda dott. Francesco;

Crispo gr. uff. dott. Antonio, Dir. Gen. Ispett. F.T.A., Roma, Villa ex Patrizi;

Lanzi comm. ing. Alessandro, Ispett. Capo Sup. FF. SS. Roma.

Collegio dei sindaci:

Tozzi gr. uff. ing. Amedeo, Direz. Gen. FF. SS. Roma;

Asso rag. Michele, Dirett. Ammin. Società Sita, Firenze;

Schininà ing. Francesco, Società Fiat, Torino, Via Nizza, 250;

Sindaci supplenti:

Meschieri cav. uff. dott. Americo.

Landi rag. Enrico, Capo Servizi Amministrativi Sita, Firenze.

Come è noto il regio decreto legge 21 novembre 1935 XIV, n. 2234 stabiliva che, a decorrere dal 1° gennaio 1938, tutti gli autoveicoli adibiti a trasporti in comune di passeggeri, sia in servizio urbano che in servizio extra urbano, così di pubblica come di privata gestione dovevano essere azionati a gassogeno o a carburanti nazionali.

Con successivo decreto ministeriale 21 ottobre 1936 veniva precisato quali tipi di carburanti erano riconosciuti come nazionali.

Con circolare 14 dicembre 1936 il Ministro per le Comunicazioni emanava ai Circoli Ferroviari di ispezione istruzioni per l'applicazione dei suddetti provvedimenti di legge, istruzioni che per la loro importanza si possono considerare praticamente, se non giuridicamente, delle norme regolamentari ed in parte addirittura integrative.

Infatti, colmando una evidente lacuna dei testi di legge sopra citati, la circolare ammetteva la trazione elettrica come sostitutivo dei motori a scoppio azionati da carburanti non nazionali ed anzi ne sollecitava l'adozione a preferenza di ogni altro sistema per le autolinee urbane: " Per gli autoservizi urbani di grandi centri abitati si dovrà il più possibile utilizzare la trazione elettrica, sia trasformando le linee di autobus in impianti filoviari, sia adottando auto elettriche ad accumulatori quando è possibile impiegarli utilmente ".

Non si poteva in realtà caldeggiare un ritorno ai sistemi tranviari ormai nettamente superati dalle esigenze nuove del traffico urbano ed extraurbano e di cui in questi ultimi anni si erano andate disarmando dovunque le linee con gran lavoro e grande disturbo della circolazione. D'altra parte il creare nuove tranvie avrebbe richiesto acquisti ingenti di materiali all'estero ciò che era in pieno contrasto con il principio che aveva ispirato i suddetti provvedimenti vale a dire la riduzione delle importazioni e il rafforzamento dell'autarchia.

Pertanto due sistemi erano suggeriti: la filovia e la trazione ad accumulatori. Quantunque si sia cercato di promuovere un po' l'interesse su quest'ultimo sistema che ha avuto così scarso successo finora è evidente che sulla trazione ad accumulatori non si poteva fare un largo affidamento allo stato attuale della tecnica. Pertanto la circolare con saggia circospezione limita il suggerimento di utilizzazione di questo sistema ai casi in cui " sia possibile impiegarlo utilmente ".

Resta dunque la filovia. La filovia aveva già in questi ultimi anni ottenuta un'ottima stampa grazie a perfezionamenti notevoli negli impianti, alla sua adattabilità alle esigenze della circolazione odierna e ai risultati favorevoli di alcuni esperimenti effettuati in Italia e all'estero.

Nella nostra rivista abbiamo varie volte ospitato studi in materia che patrocinavano efficacemente l'adozione del nuovo sistema e noi stessi abbiamo più volte rilevato come apparisse assai preferibile sotto molti aspetti sostituire le tranvie con filovie anziché con autobus. Anche per il caso particolare dei servizi urbani di Roma abbiamo dissentito decisamente dall'indirizzo dell'A.T.A.G. di adottare tutti autoservizi dove veniva soppresso il servizio tranviario. Oltre al criterio dell'autarchia nazionale che un'azienda così eminente avrebbe dovuto aver presente anche prima che sopravvenissero delle leggi ad imporlo, vi erano delle ragioni igieniche che soccorrevano la preferenza al sistema filoviario. Non si può disconoscere che qualche anno di autoservizi a nafta ha reso l'atmosfera delle strade romane, specie del centro, assai poco gradevole.

Il suggerimento relativo agli impianti filoviari nei servizi urbani è quindi assolutamente opportuno.

Per quanto riguarda i servizi extraurbani non vi è ragione di pensare che il mezzo filoviario non sia egualmente raccomandabile.

La circolare su tale punto non è molto precisa in quanto dopo aver enunciata la preferenza delle filovie per i servizi urbani non accenna ai servizi extraurbani. Tuttavia nella premessa alle direttive particolari per ciascun circolo è detto "Richiamato l'obbligo per tutti i circoli del maggior uso possibile di trazione elettrica, per tutto il rimanente materiale valgono le seguenti direttive".

Ciò può anche interpretarsi non solo come riferimento ai servizi urbani ma in senso estensivo, cioè per qualsiasi servizio.

Questa interpretazione è autentica almeno sotto il profilo pratico e cioè che il Ministero effettivamente intende favorire la diffusione delle filovie con preferenza in qualsiasi altro sistema sia nei servizi urbani sia negli extraurbani.

Ora qualcuno si può chiedere perchè la circolare non è stata più perentoria o almeno più calorosa anche in merito all'adozione della filovia nei servizi extraurbani, tenuto conto anche del fatto che l'elettricità in confronto di tutti i succedanei ammessi a sostituire i carburanti normali, è il prodotto più agevolmente ottenibile nell'ambito del Paese.

La risposta è assai facile. Bisogna considerare che la massima parte dei 100.000 chilometri di linee esercitate dagli autoservizi pubblici di trasporto per passeggeri sono concesse a piccole e medie aziende la cui capacità finanziaria è generalmente modesta.

Gli impianti di filovie viceversa sono molto costosi sia per la parte fissa come per il materiale rotabile.

Salvo tre o quattro aziende si può ritenere che nessun concessionario di linee extraurbane sia in grado, anche se

il traffico lo permettesse, di procedere a trasformare i propri servizi da automobilistici in filoviari.

Pertanto appariva inutile avanzare delle pressioni sapendo benissimo che non avrebbero avuto alcun esito.

Tuttavia poichè, come abbiamo detto, non vi sono ragioni per attribuire minore importanza ed utilità alle filovie extraurbane che a quelle urbane così in via di principio è affermata la opportunità del maggior uso possibile di trazione elettrica per tutti i circoli e per qualsiasi linea che ne paghi le spese.

Allo scopo di favorire lo sviluppo di questo criterio ed ovviare alle difficoltà suesposte l'Istituto Nazionale Trasporti, che è tra l'altro uno dei più importanti concessionari di linee automobilistiche, investendosi della sua alta funzione che ne fa l'antesignano di ogni progresso nel campo dei servizi di trasporto, ha preso l'iniziativa di costituire un ente tendente a dare il più ampio sviluppo al mezzo filoviario.

All'iniziativa si è entusiasticamente associata la F.I.A.T. che oltre ad essere grande costruttrice di veicoli filoviari, è anch'essa, attraverso la sua affiliata S.I.T.A., tra i più importanti se non il maggiore concessionario di autoservizi.

Come risulta dal comunicato sopra riportato l'attività del nuovo ente si inizierà con la costruzione e l'esercizio della filovia Anzio-Nettuno.

Il passo successivo sarà quello dell'allacciamento di Ostia con Littoria.

E' probabile che questi primi compiti che la Società si è assegnati costituiscano puramente e semplicemente una introduzione. Dalla semplice lettura del comunicato emerge che la società è destinata a ben altro e certamente l'importanza, la capacità e le possibilità delle due promotrici lasciano prevedere che non correrà molto tempo prima che sull'attività della S.T.I.O. in Italia e nell'Impero si devono dare più interessanti comunicazioni.