

mente per essi, questo numero di 5000 salire fra pochi anni a 50 mila (!?! io non scherzo, riporto). Ed infine, rilevato che l'on. Giolitti ha una percezione straordinaria — guarda mo'! — e che la sua persona — di lui, Fazzari — unita al Touring (potenza con potenza, e non s'offenda il Touring) non potrà che vincere, annunzia che fra qualche giorno scriverà (piacere tanto di saperlo) una lettera al Ministro della guerra sull'argomento, e termina con una degnazione che usa — bontà sua — al direttore del

Touring: « Se crede di pubblicare questa mia, può farlo liberamente ».

Da tradurre: un posticino, di grazia...

Una strada automobilistica da Torino a Reggio Calabria — non c'è che dire — è un progetto grandioso, anzi tanto grandioso, che noi, davanti ad esso, ci domandiamo se la nostra umile potenza di vermi terreni non abbia già percorso quello stato di perfezione che la mente fantasiosa di Giustino Ferri attribuisce agli Uranidi, ossia... agli abitanti di Urano. Eppure, un simile progetto per Achille Fazzari è cosa da poco, da trattarsi con un abbondante invio di lettere che nulla dicono perchè da nessun serio pensiero derivano: il piano tecnico o finanziario, che dovrebbe accompagnare e sorreggere la fantastica

Giovanni Gerbi mezz'ora dopo l'arrivo a Roma.

(Fot. A. G. Collari, Roma).

proposta e da solo propugnarne la possibilità e la convenienza, diventa un elemento trascurabile e, se mai, da compiersi nel futuro: la medesima bilancia accoglie il vantaggio turistico dell'automobile e la efficienza militare in caso di guerra, e un solo ma istrabilante risultato, nei riguardi del traffico automobilistico, è preattribuito a quella gigantesca arteria: la moltiplicazione degli automobili da 5 mila a 50 mila.

Proprio come i pani e i pesci di biblica memoria! Basterebbe una simile amenità per seppellire sotto il ridicolo la clamorosa proposta; ma noi siamo indulgenti, e per non usare al gesto di Achille Fazzari — misero gesto, invero — il torto di una condanna non motivata, cercheremo di mostrarne tutta l'inconsiderata leggerezza. Compito facile, o che può assolversi al lume di un po' di buon senso.

Una strada da costruirsi *ex novo* e da tenersi secondo le regole intuitive per un grande traffico, richiede quattro diverse destinazioni di capitali, e cioè per la compra del terreno necessario, per la riduzione di esso a strada, per la manutenzione, per la sorveglianza. Non accenniamo neppure — e chi si fiderebbe di farlo senza una infinità di elementi alla mano? — alla spesuccia che la bagattella ideata dal Fazzari importerebbe: attendiamo a questo proposito la cifra che la Commissione tecnica del Touring sottoporrà allo sguardo... attonito di noi e — speriamo — dello stesso Fazzari. Chiederemo soltanto: a chi l'onere di siffatta spesa? Già, secondo il Fazzari, non sarebbe a parlarsi di onere, sibbene di rischio, anzi di rischio quasi nullo, dato che la sua proposta non sia se non un larvato impulso ad una speculazione che egli ritiene assolutamente dorata.

Comunque, seguiremo fedelmente il suo pensiero, anche laddove si smarrisce nelle previsioni tipo pani e pesci di biblica memoria e nelle nebulose. E distingueremo la spesa per l'espropriazione e costruzione da quella per la manutenzione, sorveglianza. A chi dunque la prima? Fazzari spera nel Re, nello Stato e nei privati, poichè, pensa, deve valere anche un concetto di utilità nazionale. E sta bene, per i primi due, quantunque per il secondo possa obiettarsi che non è plausibile il suo concorso in una spesa per quattro quinti voluttuaria e per l'altro quinto appena opportuna; ma, per riguardo ai privati, quali? quelli che costituiscono la « collettività ».

Non crediamo, nè deve crederci, poichè se i tributi rappresentano già un certo compenso ai servizi e benefici collettivi che i cittadini ricevono dallo Stato, come si capirebbe una loro contribuzione straordinaria, volontaria o coatta, per sostenere una spesa che — dato abbia veramente carattere di necessità nazionale — deve essere assunta esclusivamente dal bilancio dello Stato? E d'altra parte ripugna al concetto di speculazione messo avanti dal Fazzari questa ibrida *mesalliance* fra Stato e cittadini per un... rischio industriale.

O intende egli riferirsi ad un gruppo di capitalisti come quello, *exempli gratia*, che si è offerto di costruire la direttissima Genova-Milano? E sia pure. Il Re concorre, lo Stato concorre, il gruppo concorre e la strada si fa. Ma dove mai è andato il Fazzari a pescare questa strana teoria di uno Stato che, davanti ad un'opera che soltanto una finanza supremamente allegra può consigliare, si metta a braccetto di qualche banchiere e gli susurri: Tentiamo... il conto torna?

Ma — si può osservare, e l'osservazione è sciocca — la spesa è imposta da una ragione di difesa nazionale. E allora, ci

privati non hanno nulla da vederci. Nel primo caso, come nel secondo caso, la candida visione del Fazzari non regge nemmeno ai colpi di una critica superficiale. Ma noi vogliamo spingere ancora oltre la nostra indulgenza, e liberando la sua proposta di ogni appendice assurda e... lunare, diciamo: Ebbene, dal momento che questo privato non può in nessun modo contribuire (o dia il Fazzari, se ne è capace, la formula adatta), sia messo totalmente da parte. Supponiamo cioè che il Re con una cospicua elargizione e lo Stato col più sovrano disprezzo per ogni norma di saggezza finanziaria riuniscano la favolosa somma, facciano costruire la strada e la regalino, meglio, la mettano a disposizione dei cittadini automobilisti, di quel piccolo numero cioè di privilegiati che si pos-



Guglielminetti Domenico di Asti, vincitore del campionato italiano della società cattoliche, del Campionato della Società Furgor, a cui appartiene il Campionato Piemontese Giovineti.

sono concedere il lusso di anteporre al traffico ferroviario quello automobilistico. Concezione semplicista e più rosea di questa non si può assolutamente avere. Affrontata in tal modo la via di esproprio e l'altra di costruzione, passiamo secondo binomio: manutenzione e sorveglianza. Permettiamoci ora un po' di casistica: o che lo Stato abbia ammantato la precedente spesa con la necessità della difesa nazionale (notiamo che, in caso di guerra, il dislocamento delle truppe in caso di guerra, la relativa cifra sia stata da esso devoluta al turismo automobilistico, è dubbio che nessun carico vorrà esso avere), o che si debba pensare il contrario) della spesa per manutenzione e sorveglianza, poichè nel caso la strada si tradurrebbe in un beneficio mediato e di ritorno per gli automobilisti, ma lo Stato non se ne varrebbe che nella contingenza estrema e dannata ipotesi di una guerra, tale sobrissimo uso esso volesse tener per la strada, minima e forse nulla dovrebbe essere la cura; e nel secondo soccorrerebbe la massima *ridica: qui sentit commodum, sentire debet commodum*.

E codesta ingente cifra a chi dunque accollare? Logicamente, agli automobilisti, cioè a coloro che traggono il maggiore — quando non sia escluso — *commodum* dalla strada.

Ed anche qui la cosa non va liscia, poichè non sapremmo ideare una giusta ripartizione del gravoso carico: sottoporvi tutti i possessori di automobili, quando è risaputo che soltanto un esiguo numero di essi fa del grande e del turismo, oppure — cosa più ragionevole — non molti che vi si dedicano? Ed ecco poi i poveri renei piegati ad una esorbitante nuova tassa di pedaggio, che avrebbe in capo a qualche anno solo effetto di assottigliarne la già debole schiera.

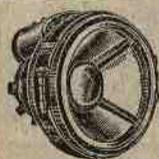
E tutto questo in nome dello sviluppo del turismo automobilistico ed a titolo d'incoraggiamento.

Si comprende ora come tutto quello che è contenuto in questo documento d'ingenuità e di megalomania che è la proposta di Achille Fazzari, altro rappresentante che il segno della nessuna serietà, principi onde molti riguardano l'automobile, non si potrebbe spiegare una ragione così superlativamente radiosa come quella dei 50.000 automobili.

Noi, francamente, davanti a una così alta e così nobile ascensione di cifre e di veicoli, ci sentiamo mozzare il respiro, e, per rimetterci, vorremo consigliare al Fazzari di compulsare qualche studio recente di F. S. Nitti o di Colaanni, parlamentari davvero eminenti. Questi due valentuomini gli sapranno dire qualche cosa di preciso e di



La corsa XX settembre. - La folla ai Cessati Spiriti attende l'arrivo a Roma dei corridori. (Fot. A. G. Collari - Roma).



REJNA-ZANARDINI - Milano - Bastioni Magenta, 39
Via Lazzaretto, 15
FARI e FANALI per Automobili
FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie
Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906

