

Orbassano (in quanto la linea di Stupinigi per maggior affinità è passata all'ATM):

- dall'apporto della Soc. Torinese — Linee Orbassano-Giaveno e Orbassano-Pinerolo-Cumiana;
- dall'apporto della Soc. An. Tramways di Torino nel 1957, linee Torino-Chivasso-Brusasco e Torino-Trofarello-Poirino;
- dall'apporto di parte della Società F.lli Ghigo nel 1959 — linee Torino-Settimo e Torino-Barea-Bertolla.

Queste linee sono integrate dall'esercizio di raccordi ferroviari:

- a) dalle FF. SS. al Mercato ortofrutticolo;
- b) dalla Fiat-Lingotto alla Fiat-Mirafiori;
- c) dalle FF. SS. alla Manifattura tabacchi.

Oltre la gestione delle linee di trasporto la SATTI esercisce l'impianto per la produzione e la vendita dei prodotti della depurazione delle acque di fogna.

Nel 1956 la SATTO possedeva la linea elettrica Torino-Orbassano, Km. 15, e la linea a vapore Orbassano-Trana-Giaveno Km. 16,400; Orbassano-Cumiana-Pinerolo, Km. 26,500.

Si è immediatamente programmata la elettrificazione della linea Orbassano-Trana-Giaveno che, integrata dalla linea già elettrificata Orbassano-Torino, aveva caratteristiche nette di ferro-tramvia poiché veniva alimentata, come ancor oggi avviene, da un traffico concentrato ed intenso.

L'elettrificazione del tratto Orbassano-Giaveno è stata eseguita nel 1957.

Contemporaneamente si è soppressa la linea a vapore Orbassano-Piossasco-Pinerolo e si è istituito in sua vece un servizio automobilistico.

Questa linea automobilistica ha riportato il

traffico, che era ridotto a qualche decina di passeggeri al giorno, al livello sufficiente, date le caratteristiche agricole della zona: inoltre ha servito di banco di esperienza da cui la SATTI ha potuto trarre gli elementi per il suo rinnovamento odierno, poiché durante il periodo dello sfollamento si è giunti a trasportare con pochi autobus, parecchie migliaia di viaggiatori al giorno.

Nel 1956 si sono concluse le trattative fra il Comune di Torino, la Società Anonima Tramways di Torino (Belga) e i Comuni interessati alle due linee Torino-Chivasso-Brusasco e Torino-Trofarello-Poirino.

Dal 1-1-1957 il Comune di Torino e per esso la SATTO (Società Anonima Tramvia Torino-Ovest), che da allora ha preso la denominazione di SATTI è subentrata alla Società Tramways ed i Comuni hanno ceduto al Municipio di Torino tutti i loro diritti nei confronti della Società Tramways in riconoscimento degli oneri che questo si assumeva con l'esercizio delle linee di trasporto.

Queste linee erano al limite estremo delle possibilità di esercizio: i binari avevano il ferro consumato, i giunti da rifare, buona parte delle traverse in legno da sostituire e in molti casi mancava la ghiaia del sottofondo.

Tutta la palificazione delle linee aeree era da riverniciare, in molti punti bisognava sostituire il filo, le centrali elettriche erano dotate di macchinario a basso rendimento, con 30 e più anni di uso, il materiale mobile era in condizioni di abbandono come carrozzerie e richiedeva una radicale sostituzione degli organi più importanti delle motrici.

Era inoltre necessario rimodernare le officine e sistemare i capolinea urbani, specie quello della



Moderni autotreni stradali in servizio dal 1948.