

LA TRANVIA TORINO - RIVOLI

e un progetto di trasformazione

La linea Torino-Rivoli, già tranvia a cavalli, nacque nel 1870 come ferrovia a vapore, a un solo binario, a scartamento ridotto, in sede propria, a spese questa della grande arteria stradale omonima: uno dei tre magnifici corsi che, diritti e liberi, ampi di spazio e di verdi alberate si collegavano da Piazza Castello, direttamente e rispettivamente coi Castelli di Rivoli e Stupinigi e col Regio Parco.

Propria della Società Anonima Industriale Torinese, la ferrovia passava nel 1909 in proprietà del Consorzio costituitosi fra la Città e Provincia di Torino e la Città di Rivoli, il quale provvedeva alla sua trasformazione in tranvia elettrica a scartamento ordinario pur conservando essa, quanto alla sede, all'esercizio, ai servizi, al movimento, al personale, le caratteristiche di ferrovia vera e propria.

Il Consorzio funziona in base alle leggi e regolamenti del 1873, 1896, 1900 e 1908-1909 e a norma di uno Statuto approvato con R.D. 30-12-1909. È retto da un'Assemblea di undici membri delegati dai tre Enti, da un Comitato permanente amministrativo scelto fra gli stessi membri e dal Presidente eletto dal Comitato.

Tre rappresentanti del personale sono ammessi a partecipare in forma consultiva all'assemblea; caratteristiche identiche, anche per l'assenza di ogni elemento di speculazione, a quelle del servizio pubblico democratico municipalizzato.

Per l'art. 16 dello Statuto il Consorzio s'intende continuativo per tutta la durata della concessione governativa e per la eventuale successiva proroga trentennale. Verrà così a scadere, salva rinnovazione, nel 1961.

In ragione dei miglioramenti e dei sani criteri in base ai quali si è svolto il suo esercizio, la ferrovia ha seguito un progressivo incremento costante, sviluppando il traffico in misura ragguardevole e facendo fronte a tutte le pubbliche esigenze, anche in tempo di emergenza. Materiale mobile gradualmente sostituito, dotazioni ed impianti perfezionati secondo le migliori esperienze della tecnica moderna, consentiti da regolari fondi di rinnovo regolarmente accantonati, hanno permesso per lungo periodo di anni di annoverare la ferrovia fra quelle a più intenso traffico e rendimento d'Italia.

Codesti confortevoli risultati già sollevavano l'interesse dell'opinione pubblica in tempi di pacifica evoluzione tecnica e sociale e, fin dal 1914, il Comune di Avigliana promuoveva e curava esso stesso la compilazione di un progetto di prolungamento della linea per Rosta-Buttigliera Alta-Avigliana e, fra i due Laghi, fino a Giaveno: progetto che sottoposto alla

Amministrazione del Consorzio con adeguato piano di finanziamento, importava un preventivo di spesa di circa 12 milioni, ma cadeva poi per il sopravvenire degli infausti avvenimenti del 1919 e del 1921.

Più tardi, nel 1944, il Commissario Prefettizio del Consorzio curava la pubblicazione, in pregevole veste, di un altro studio per la costruzione di un tronco di ferrovia il quale, sempre in prolungamento dell'odierna, con il medesimo sistema di trazione e notevoli opere d'arte e varie gallerie ma con tracciato diverso, prevedeva come stazione terminale i Laghi di Avigliana con una spesa di 56 milioni.

Tale progetto, pure apprezzato nei suoi intenti, e nelle sue caratteristiche tecniche, l'Amministrazione susseguita alla liberazione non riteneva di incoraggiare perché, a prescindere da altri fondamentali rilievi, il costo dell'opera già si avviava, sul ritmo vorticoso della svalutazione monetaria, a superare presumibilmente di parecchio il miliardo ed il disavanzo degli esercizi cominciava ad affacciarsi preoccupante, e lo Stato, al quale sarebbesi dovuto necessariamente attingere, aveva ben altri costruzioni da finanziare e, in primis, le migliaia di chilometri di ferrovie distrutte. D'altra parte trent'anni di incessante progresso e perfezionamento nel campo della motorizzazione, causa ed effetto stesso dei disumani esperimenti bellici, non erano trascorsi invano per non dischiudere agli intelletti illuminati i nuovi orientamenti della tecnica e dell'economia nel campo dei mezzi di comunicazione e il prodigioso balzo di tutte le attività connesse con essi.

Il concetto romano della strada valorizzato e risollevato, anche se con scarsa iniziale visione delle sue possibilità per l'avvenire e posto in primo piano fra i compiti dello Stato e della pubblica e privata economia; l'automobile che ne investiva il dominio, dilagando, contendendo alle strade ferrate il monopolio, la prevalenza, la clientela; l'aeroplano che col suo ultimo guizzo ultrasonico e le sue formidabili espansioni e capacità ricettive si presentava sulla linea dell'orizzonte umano come il veicolo attrezzato e pronto a rivoluzionare dal profondo la tecnica delle comunicazioni e persino a influenzare la filosofia e l'etica stessa della scienza e della vita, ponevano dinanzi agli studiosi i nuovi problemi delle comunicazioni e dei sistemi di trasporto: argomento di meditazione profonda nel campo dei fenomeni economici e sociali, premessa a prevedibili sviluppi immensi, impulso a valutare il problema sotto il profilo di concezioni nuove su di un piano profondamente innovatore e diverso.