

completamente. Anzi forse appunto per questo, perchè quanto si vede ogni giorno diventa un'abitudine alla quale non si fa più caso; con l'aggiunta — nella fattispecie — che questo che si vede non lascia assolutamente supporre quello che dietro le quinte occorre al suo cronometrico funzionamento.

Intendiamo il servizio tranviario; ci accingiamo a riferirvi alla buona della nostra cronistica visita agli impianti dell'« *Azienda Tranvie Municipali* » di Torino, che la cortesia del suo direttore, comm. ing. Luigi Giupponi, ci ha consentita per questa rivista favorendoci di guida, di dati e di schiarimenti.

Una visita da profani, non per i tecnici o gli specialisti ai quali nulla o poco saremmo qualificati a illustrare, ma per tutti quei lettori che come noi prima d'ora, ossia la maggior parte, del servizio tranviario non conoscono che le vetture, i biglietti e qualche linea. Da uomini della strada, per intenderci in poche parole.

E tutto non possiamo nè vogliamo riferirvi (quindi tranquillizzatevi!), ma solo cercare, attraverso una serie di momenti e di aspetti singoli, di raffigurarvi l'essenziale. E che alla fine vi resti, e vi accompagni sempre ogni qualvolta montiate in tram, una convinzione: che tale è la complessità di questo organismo e nello stesso tempo l'armonica coordinazione di tutte le sue parti per assi-

curare al pubblico il migliore servizio, che mai dovrete volergliene per qualche piccolo incidente (quello del centesimo istante al quale per avventura vi siate trovati), ma piuttosto stupirvi che essi siano così rari...

* * *

— Non è il caso — ci premette il direttore dell'A. T. M. dopo averci fissato con i suoi ingegneri e collaboratori l'itinerario della giornata e delle prossime visite — che vi stia a fare la storia dettagliata delle Tranvie di Torino. Ma un cenno alla loro nascita vi potrà interessare...

— Quelle a cavalli?

— Naturalmente, con la prima che da Piazza Castello per via Lagrange e via Nizza raggiungeva l'antica Barriera di Nizza. Essa fu concessa all'ingegner Avenati dal Comune di Torino nel 1871, dopo che la relativa domanda era stata ponzata negli uffici per oltre due anni. Si rileva poi dagli incarti che tale concessione — che pare rappresentasse un vero rivoluzionario nelle abitudini torinesi — fu contornata da un cumulo di provvedimenti di sicurezza. In uno ad esempio si legge che, a prevenire ogni inconveniente e pericolo, bisognava prima di giungere a qualsiasi crocicchio annunciare l'arrivo del convoglio con uno squillo di tromba. E sì che si trattava —



Via Sacchi come si presentava prima della riorganizzazione dei servizi interurbani con la costituzione della S. A. T. I.