



La "carrozza di tutti", da De Amicis



Un modello intermedio ...



ed il modello attualmente in servizio

aggiunge sorridendo il nostro interlocutore — di un convoglio composto al più di due cavalli, trascinanti una vettura di, al massimo, 2000 chilogrammi.

Pensiamo alle prime ferrovie italiane di trent'anni prima e alla campana che senza tregua accompagnava l'ansimante corsa per mettere in guardia uomini e animali.

— Potete immaginare che intensità di traffico su quel binario unico! Eppure un cronista del tempo ha scritto addirittura una monografia su questo viaggio tranviario da Piazza Castello alla Barriera di Nizza, descrivendone le bellezze e facendo anche i suoi commenti sull'opportunità di chiamare il nuovo mezzo di trasporto « omnibus » o « tramways » o « ippoferrovia ». Poi nel 1874 la linea, chiamiamola così, « Avenati » passa a una Società Belga alla quale vengono pure concesse le linee « Piazza Castello-via Po-Barriera Casale » e « Piazza Castello-Barriera Piacenza ».

« Dopo il 1874 pare si sia constatato che i gravi pericoli delle « ippoferrovie », non esistevano e si addivenne rapidamente alla concessione di altre linee alla Società Tramways di Torino ed alla Società Torinese Tramways & Ferrovie Economiche, fino a che nel 1897, con tre concessioni distinte, il Comune di Torino provvede alla elettrificazione della rete tranviaria con concessioni a quelle due Società e ad una terza — sorta allora — e cioè alla Società Anonima Alta Italia, la quale costituì il primo nocciolo della attuale Azienda Tranvie Municipali.

« Il riscatto della rete di tale Società avvenne nel 1907 e si trattava allora di sei linee di km. 25 circa di impianto e di km. 31 di esercizio, di 80 motrici e 26 rimorchi, con 402 dipendenti. Da tale data cessa ogni ulteriore sviluppo delle reti sociali e si inizia quello dell'Azienda Tranviaria.

« Gli anni dal 1907 al 1910 furono piuttosto di assestamento. Il 1911 — anche per l'avvento dell'Esposizione Internazionale — segna la prima tappa di un importante sviluppo, continuato ininterrottamente a tutto il 1915, anno dopo il quale tutta l'attività dell'Azienda venne assorbita dalle difficoltà d'esercizio che per deficienza e di personale andarono rapidamente aumentando di mano in mano, in relazione ai bisogni della guerra.

« Ed eccoci, saltando a piè pari guerra e dopo-guerra — ci conclude l'ingegner Giupponi — al 1922, quando l'Amministrazione Comunale, esaminato il piano di sistemazione generale già studiato dall'Azienda, decide di riprendere le trattative per un riscatto generale di tutte le Società in progetto da qualche anno; eccoci al 1° gennaio 1923, alla quale data tutte le linee tranviarie urbane di Torino funzionano ormai per conto del Comune. Quanto a