



IL TRENINO DI RIVOLI

Le trovate e le prodezze di Pierino sono di dominio pubblico. Pierino è un ragazzo buono, generoso, intelligente tanto da essere preso a modello nei libri di lettura per le classi elementari: ha l'abitudine di tutto osservare, di chiedere sempre spiegazioni al babbo o al maestro su ciò che non comprende, e avido di sapere. Tutti sono al corrente della famosa visita fatta un giorno, con la mamma al cimitero. Fu per il piccino una visita molto istruttiva, imparò il significato simbolico delle colonne spezzate, delle porte socchiuse, dei segni che gli parevano cabalistici *Alfa* e *Omega* ripetuti su molte tombe, si esercitò a leggere le epigrafi, specialmente quelle che avevano le parole scritte in carattere più grosso e poi, all'uscita dal sacro recinto, rivolse alla mamma un po' stanca la domanda insidiosa ormai passata alla storia: « Mamma, abbiamo visto solo il cimitero dei buoni: dov'è quello dei cattivi? ».

La battuta ingenua di Pierino e le conseguenti elucubrazioni filosofiche, mi si sono presentate spontanee al pensiero nell'accingermi a scrivere un articolo rievocativo, elegiaco e, vorrei dire, commemorativo, della ormai defunta tranvia di Rivoli. Articolo che, lo dichiaro subito, è nettamente laudativo, se non nostalgico, nonostante gli innumerevoli *Finalmente!* che accompagnano la scomparsa del vecchio mezzo di trasporto su rotaia.

Povero trenino! Quante persone ha trasportato, quanto è stato usato, quanto tempo ha percorso i dodici chilometri di rettifilo, senza un intoppo, senza una curva e riuscendo tuttavia ad andar fuori rotaia le cento volte! Eppure quanti vituperi, quante contumelie si è sentito: criticato, vilipeso, gratificato dei più

crudeli soprannomi e aggettivi qualificativi: antidiluviano, indecoroso, treno della morte, tritatutto...

Ma se vogliamo essere obiettivi dobbiamo riconoscere che cento attenuanti ci sono alle sue colpe, cento spiegazioni, cento giustificazioni.

Prima di tutto bisogna ricordare come è sorto, e che cosa era e doveva essere questo servizio di trasporto per il pubblico. Sull'edificio, ormai demolito, della stazione di Piazza Statuto c'era una scritta ben visibile, scolpita nel muro: *Ferrovia di Rivoli*. Ferrovia, non tranvia. Infatti il 29 ottobre 1870 il Ministero dei LL. PP. autorizzava la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a vapore tra Rivoli e Torino, in sostituzione di una a cavalli autorizzata già nel 1868.

E' stata questa la prima ferrovia a vapore a scartamento ridotto costruita in Italia, cosa che contribuisce a far attribuire a Torino uno di quei primati in materia ferroviaria che troppo spesso vengono dimenticati. Pochi ricordano che proprio a Torino ha fatto capo la prima ferrovia a trazione elettrica, la Torino-Modane; che a Torino si è costruita la prima ferrovia elettrica ad alta tensione: la Ciriè-Lanzo con corrente continua di 4000 Volta: la nostra posizione tradizionale di avanguardia in questo campo continua perché proprio la nuova filovia di Rivoli è la prima funzionante in Italia ad alta tensione (1200 Volta) ed ha in Europa una sola sorella, in Svizzera: bisogna andare oltremare, in Marocco, per trovare una terza filovia con tali caratteristiche.

Tornando alla vecchia ferrovia di Rivoli, essa correva per tutta la sua lunghezza su sede propria, ben delimitata e protetta e, nel tratto cittadino, tra l'attuale Piazza Bernini e Piazza Statuto, era sotterranea.