

Piazza Statuto era allora alla estrema periferia della città; per Corso Ferrucci e Corso Tassoni passava la strada di circonvallazione con tanto di muricciolo, di vallo, di siepi; la città aveva termine in quella zona e, entro la cinta daziaria, vi erano ancora prati e campi coltivati: non era fabbricato neppure tutto il terreno prospiciente il Corso Francia. La stazioncina costruita su modello delle stazioni ferroviarie, aveva sportelli per i biglietti, guardiasala con la pinza, sala di attesa (o d'aspetto come si diceva allora) e veniva spesso dai forestieri confusa con la vicina stazione di Porta Susa delle Ferrovie dello Stato (anzi, delle Ferrovie Italiane Rete Mediterranea: non erano ancora le FF. SS.). Bizzarra stazione, quella di Piazza Statuto: era un esempio di quello stile floreale o liberty che costituiva il maximum della modernità e dell'eleganza. Pochi stili architettonici hanno subito, col tempo, tanti scherni e tanti vituperi, quanto lo stile liberty e ciò è dovuto all'enorme diffusione che ha avuto tale stile al principio del secolo, nel fervore di vita e nel progresso di quei tempi, sì che moltissime costruzioni anche a Torino sono state progettate secondo quei gusti. Molto è rimasto e, cambiati i gusti, molto è stato quindi soggetto a critiche. È il destino di tutte le tendenze, di tutte le novità nel campo architettonico in particolare e in quello artistico in generale.

La ferrovia di Rivoli era una ferrovia in miniatura; ridotto lo scartamento, era ridotta anche la mole delle carrozze che potevano ospitare sì e no una dozzina di viaggiatori. Le locomotive erano molto graziose, avevano la forma e la struttura di quelle delle ferrovie normali; avevano il loro bravo nome di battesimo e potevano raggiungere anche una velocità di 40 chilometri l'ora, portando i viaggiatori da un capolinea all'altro in circa 48 minuti.

La linea, tutta diritta, era protetta da una specie di cancellata, fatta con segmenti di rotaia disposti verticalmente e orizzontalmente: ne sono rimasti alcuni metri presso la Borgata Leumann e presso le Cascine Vica. C'erano i passaggi a livello custoditi dal cantoniere e anche quelli incustoditi; alcuni con la ruota, altri con un sistema di corridoio che consentiva il passaggio a una sola persona per volta, sì da permettere al viandante di accorgersi tempestivamente dell'arrivo del treno. La locomotiva emetteva un sibilo caratteristico, acuto, gentile, intonato su un indovinatissimo *La*: nulla a che vedere con lo sgraziato, stridente *Do* minore, stonato e raschiante che era una delle caratteristiche delle motrici elettriche venute successivamente.

La ferrovia terminava a Rivoli, in un'altra stazione costruita con minori pretese architettoniche, nel punto più infelice e più illogico che si potesse immaginare. Tanto è vero che, nonostante le necessità, i desideri e le richieste piovute da ogni parte in oltre sessant'anni, non si è mai progettato per questa ferrovia quanto è stato ideato e attuato per tante e tante altre ferrovie e tranvie in Italia: il prolungamento cioè verso i molti

paesetti (Buttigliera, Rosta, Sangano, Villarbasse, Rivolta, Reano) che avrebbero avuto un grande giovamento da una comunicazione diretta, attraverso Rivoli, con Torino. Alcuni di questi sono paesi che, proprio per questa mancanza di comunicazioni moderne, sono rimasti in condizioni singolari di arretramento, pur trovandosi in un raggio di 25 chilometri al massimo da Piazza Castello. Sono centri che paiono sperduti in una plaga spopolata, con una economia arretratissima, nei quali si conduce una vita meschina e ristretta, cosa quasi incredibile data la vicinanza di una grande metropoli.

Nel periodo di sfollamento, quando altri centri, più lontani dalla città, erano congestionati dai cittadini sfollati, questi paesi sono stati di scarsa utilità, pur essendo facilmente raggiungibili in mezz'ora di bicicletta. Il loro stato di vero e proprio arretramento in fatto di strade, di case, di servizi, di acqua potabile, era (e in taluni casi è tuttora) così notevole, che non hanno dato alcuna utilità sociale.

La ramificazione della ferrovia di Rivoli fino a raggiungere tali centri sarebbe stata una cosa utilissima, ma il solo problema di uscire da quel vicolo chiuso in cui si era andato a cacciare il capolinea comportava tali evidenti difficoltà di ordine economico che inducevano subito ad accantonare il problema.

Sei locomotive, trentasette carrozze di prima o seconda classe, o miste e una decina di carri merci e bagagli, costituivano la dotazione in materiale rotabile della ferrovia ed è doveroso affermare che, fino a quando le condizioni del traffico sono state inferiori a un certo livello, la ferrovia di Rivoli ha sempre adempiuto brillantemente ai suoi doveri. Venne poi l'automobile, venne l'espansione della città (tanto che si progettò persino l'istituzione della *Grande Torino* includente anche tutto l'agglomerato di Rivoli coi numerosi borghi sparsi lungo la strada) venne l'intensificazione del traffico e nel 1914 la vecchia ferrovia di Rivoli venne trasformata nella *Tranvia Torino Rivoli* a scartamento normale.

Questa tranvia, non è mai stata una vera e propria tranvia interurbana perchè aveva conservato talune caratteristiche (pregi e difetti) della ferrovia su cui si era innestata. Non aveva più sede esclusiva, ma neppure correva sul sedime stradale comune ai veicoli; i biglietti si potevano prendere tanto alla stazione quanto in vettura, i passaggi a livello scomparvero, come pure le palizzate di protezione; la velocità si adeguò ai tempi e il percorso intero veniva coperto in 28 minuti con 40 corse giornaliere che trasportavano una media di 10.000 viaggiatori nelle 24 ore.

Nonostante alcuni difetti, tuttavia, la Tranvia di Rivoli ha rappresentato per molti e molti anni, un titolo di compiacimento per Torino. Avvicinandosi alla metropoli dalla strada di Francia, era bello vedere l'intensificazione del movimento e incontrare questi bei convogli lucidi e veloci, puliti, ben illuminati, che