

correvano parallelamente alla strada senza ingombrarne la massicciata, e che nulla avevano a che vedere con le puzzolenti tranvie intercomunali che cinquant'anni fa si irradiavano da ogni grande città verso i paesi vicini. I giovani non le ricordano certamente più, ma pur rappresentando allora un indizio di prosperità, erano quanto di più strano si potesse immaginare. Le chiamavano *Ferrovie Economiche*: si vedevano i convogli avanzare sulle strade nazionali (allora le grandi arterie non si chiamavano *Statali*, ma *Nazionali*) annunciate da un fischio che si ripeteva a ogni curva, a ogni carro in vista, lasciando dietro a sé una nuvola di polverone che gravava per vari minuti sulla strada togliendo ogni visibilità. Erano trainati questi convogli, da quelle locomotive soprannominate *Caffettiere*, un vero gioiello di antiestetica: una specie di cubo nero, con un fumaiolo invisibile che eruttava un fumo denso e accecante; avevano i due assi così ravvicinati (allo scopo di permettere la effettuazione di curve a piccolissimo raggio) che raggiungeva il massimo consentito dalla stabilità. Infatti ballonzolavano sui binari in modo impressionante e non si capiva bene come mai potessero raggiungere talvolta la fantastica velocità di 35 o 40 chilometri all'ora senza uscire di rotaia.

In confronto a queste tranvie che esistevano anche nel suburbio torinese ed assolvevano ad un compito quanto mai prezioso, la nostra tranvia di Rivoli era una regina, era un modello, era una meraviglia di pulizia, di velocità, di stabilità, di bellezza.

Poi... poi tutto progredi e tutto ciò che una volta era nuovo e meraviglioso divenne vecchio e disdegnato. È un fatto logico, proprio di tutte le cose umane. Torino passò da 300 a 800 mila abitanti, Rivoli da 8000 a 15.000; la strada che unisce i due capolinea della tranvia, risulta quasi totalmente fiancheggiata da case e attraversa agglomerati di migliaia di abitanti, strade d'incrocio che necessitano del semaforo.

La cara vecchia ferrovia di Rivoli che si era trasformata in tranvia elettrica, non era più adatta ai tempi: occorre una nuova trasformazione.

Vi fu chi la previde e, avvedutamente, quanto fermamente, la preparò, come un fenomeno fatale, risanatore nel campo economico, quasi antesignano nel campo tecnico, interprete, nel campo sociale delle esigenze e del dinamismo dei tempi, volto a sconvolgere l'arcaica nozione dello spazio e del tempo e, persino, la filosofia della vita, come fu scritto a motivare la coraggiosa risoluzione che antagonismi, resistenze, incomprensioni non valsero a spezzare.

Non era impresa da poco, dati i tempi, i costi, la inflazione in atto, lo sfacelo degli ordinamenti interni e internazionali, e varrà la pena conoscere i termini, le prospettive, le conseguenze; qui è sol luogo a fissare il fatto storico e trarne favorevoli auspici per l'avvenire della nostra Torino.

Scomparsa dunque la ferrovia nel 1914, scomparsa ora, nel 1955, la tranvia. Nessun rimpianto. Non

rimpiangiamo la vecchia catapecchia anche se comoda e ampia che lascia il posto al grande grattacielo che ci offrirà uno spazio limitato come abitazione e ci toglierà la visione del cielo azzurro.

Ma, in *articulo mortis*, rendiamo almeno alla tranvia di Rivoli l'omaggio di riconoscere il gran bene che ha fatto, assolviamola dai suoi misfatti, riconoscendo che non ne aveva proprio nessuna colpa.

*Tritatutto: treno della morte...* Giustamente per chi ne è rimasto danneggiato, i sentimenti non possono essere improntati a benevolenza, e gli... scottati, direttamente o indirettamente sono molti, bisogna però ammettere che se in questi ultimi anni la tranvia è stata causa di molti, troppi incidenti, non sempre di essi ha avuto la colpa. La colpa è delle circostanze che hanno sovrapposto una tranvia moderna su una ferrovia secondaria, sul terreno del percorso, una volta totalmente di campagna, ora totalmente cittadino; sulla velocità necessaria, indispensabile per non fare la figura ridicola della vecchia tranvia di Druent (battuta già venti anni fa da un podista in una clamorosa gara), inadatta alla strada da percorrere, allo stesso armamento della linea.

Il tenere la mano, il tenere la destra è una regola del Codice della Strada che oggi è diventata inderogabile, è una cosa insita in qualsiasi guidatore; ma il binario unico, posto a un lato del Corso Francia porta con sé inevitabilmente la necessità che i convogli di una determinata direzione debbono andare contromano. Del resto, basta analizzare gli incidenti stradali in cui è interessata la tranvia per accorgersi subito che (a torto o a ragione), la maggior parte di essi implica convogli che correvano contromano.

Ma non è il caso di insistere in questa difesa postuma della tranvia di Rivoli. Le cause dei suoi difetti, delle sue manchevolezze sono evidenti, si impongono al solo enunciarle. Quanto ai meriti, basti pensare alla differenza di comodità di cui ha goduto Rivoli nei confronti degli altri centri vicini a Torino, del numero delle corse giornaliere, della massa di persone trasportate. Basta anche ricordare l'opera preziosa svolta dal trenino, oggi tanto vituperato, nel periodo bellico, durante gli sfollamenti, nel periodo doloroso della occupazione tedesca, quando le grandi linee ferroviarie irradianti da Torino arrivavano a Brandizzo, a Collegno, a Candiolo.

La tranvia di Rivoli è scomparsa, ha lasciato il posto alla moderna, rapida, silenziosa linea filoviaria; i torinesi se ne compiacciono perché ciò è un indizio di progresso, di modernità, ma non debbono tralasciare di rivolgere un pensiero di gratitudine al vecchio trenino che ha portato molta utilità, che è stato molto comodo e che è scomparso proprio perché troppo vecchio e non più adeguato ai tempi. L'unico aggettivo a carattere negativo che gli si poteva giustamente attribuire era proprio quello che gli appioppavano i cronisti dei giornali cittadini: *anacronistico*.

GUIDO GUIDI