

Fulvio Gottero

# LA TRAMVIA PINEROLO-PEROSA



(Fonte: *Il Gibuti* di Avondo, Bruno, Seglie, Pinerolo, 1995, da cui sono tratte le citazioni)

Nei primi decenni dopo l'unità d'Italia Pinerolo è una cittadina vivace in transizione da un'economia prevalentemente agricola ad una industriale e commerciale.

Nelle valli, in particolare, iniziano ad insediarsi numerose industrie soprattutto di tipo tessile.

In Val Pellice il barone Mazzonis ed in Val Chisone Bolmida e Berthelet (che poi cedette l'industria alla famiglia Guterman) impiantarono opifici legati alla lavorazione della seta. A San Germano si installò il cotonificio Widemann in precedenza anch'esso della famiglia Mazzonis.

Infine nel 1906 Giovanni Agnelli e Roberto Incerti fondarono le officine meccaniche RIV per la produzione di cuscinetti a sfera.

Importante anche l'industria estrattiva con le miniere della Val Germanasca (società Talco e Grafite della famiglia Villa) e le miniere del Beth in Val Tronca poi chiuse dopo il tragico incidente del 1904 in cui morirono 81 minatori travolti da una valanga mentre scendevano a valle.

## Le vie di comunicazione

La rete stradale, seppur precaria come fondo, era abbastanza ramificata e metteva in comunicazione Pinerolo con le valli circostanti, col torinese e col saluzzese. Funzionava un servizio di diligenze che erano attestate nei principali alberghi cittadini.

Nel 1847 era presente un servizio di diligenze che collegava Pinerolo con Briançon attraverso il colle del Sestriere.

Nel 1854 fu inaugurata la ferrovia Torino-Pinerolo che nel 1882 giunse a Torre Pellice.

Alla fine dell'800 **IL SISTEMA FERROTRAMVIARIO DEL PINEROLESE** era piuttosto sviluppato:

- La Ferrovia Torino-Torre Pellice con diramazione a Bricherasio per Bagnolo e Barge e ad Airasca per Saluzzo e Cuneo.
- La Tramvia Pinerolo-Perosa Argentina
- La Tramvia Pinerolo-Cavour-Saluzzo
- La Tramvia Pinerolo-Bivio di Cumiana dove si innestava con quella che da Torino portava ad Orbassano e Giaveno.

Nel 1911 poi la SAPAV inizio' regolare servizio di autobus in Val Chisone.

## **La storia della tramvia per Perosa**

Numerosi furono i progetti negli ultimi decenni del secolo XIX in merito alla costruzione di una ferrovia in Val Chisone, ferrovia che avrebbe dovuto arrivare fino a Briancon attraverso Sestriere ed il Monginevro. Furono avanzate varie proposte ma alla fine la spunto' la tramvia, sistema piu' agile, che poteva sfruttare la sede stradale, con scartamento ridotto ed impiego di materiale rotabile piu' leggero.

Il 16 agosto 1882 ha inizio il servizio tramviario a vapore, ma l'inaugurazione avvenne solo il 3 settembre.

*"Quel giorno, a mezzogiorno in punto, le autorità, capeggiate dal sen. Berteza per la componente politica e da Edmondo De Amicis per quella culturale, salgono su quattro carrozze ed ad ogni fermata si susseguono discorsi, musica e brindisi augurali. Il convoglio giunge a Perosa Argentina alle 13,40, accolto dalla banda dei ferrovieri torinesi e la cerimonia si chiude con un fastoso banchetto all'albergo "Cannon d'Oro" con 220 commensali. Iniziano così ottant'anni di sferraglianti corse lungo la bassa Val Chisone"*

Il capitolato dell'Ufficio del Genio Civile in data 22 maggio 1881 pone condizioni assai precise in merito all'esercizio del servizio, in merito alla larghezza della sede stradale, agli attraversamenti, ecc, e recita tra l'altro:

*"La locomotiva sarà sempre posta in testa al treno e guidata da un macchinista dichiarato idoneo. (...)Oltre al macchinista saravvi pure un agente specialmente incaricato di dare avviso al pubblico del passaggio del convoglio emettendo suoni con cornetta e simili"*

*"La composizione del treno oltre la macchina non dovrà eccedere n.2 vetture viaggiatori e la velocità del medesimo non dovrà essere superiore ai 17 KM all'ora, rallentando la corsa nelle traverse degli abitati ed agli sbocchi delle strade laterali. Nell'attraversare gli abitati in occasione di mercati, feste e di qualunque meno ordinario concorso di gente, un fattorino dovrà precedere il treno a piedi ed a breve distanza dalla macchina."*

## Il vapore

All'inizio la trazione fu a vapore con **locomotive particolari** che potevano procedere nei due sensi. Erano sette, chiamate la "Pinerolo", la "Fenestrelle" la "Pragelato" la "Assietta" la "Perosa", la "Val Chisone" la "Val San Martino" citata quest'ultima anche in un racconto di Pietro Jahier

## Il percorso

Il tracciato misurava 17,97 KM interamente su sede stradale tranne un breve tratto ad Abbadia dove seguiva il percorso dell'attuale circonvallazione, lo scartamento era di 1,10 metri, la pendenza della linea era del 4%.

Le fermate ufficiali erano 10 ma divennero presto un'abitudine le fermate a richiesta ed anche le salite e le discese "al volo"

C'erano una serie di diramazioni al servizio degli stabilimenti industriali: alla RIV di Villar Perosa a San Germano alla Widemann, al Malanaggio per la Talco e Grafite. A Pinerolo il tram percorreva Corso Torino poi il Viale della Stazione con un'ulteriore diramazione all'interno dello scalo ferroviario per consentire il trasbordo delle merci da treno a tram.

Dove adesso c'è il supermercato (SMA OVS) c'erano la stazione, il deposito e le officine.

Ben presto il tram divenne il mezzo principale per raggiungere il posto di lavoro, soprattutto della RIV, e i mercati a Pinerolo.

Non mancarono anche le lamentele sulla gestione e sul servizio: biglietterie inefficienti e superaffollate, personale ubriaco, costo elevato del biglietto, pulizia dei vagoni, ecc...

## L'elettrificazione della linea

Si lavorò dal 1918 e il 19 gennaio del 1921 fu inaugurata la linea elettrificata. In tutto i locomotori elettrici furono 6 contrassegnati dalla lettera E e da un numero: la E4 e la E6 erano delle automotrici e la E5 una locomotiva da manovra soprannominata "*El ciuchè d'Riva*".

Anche le carrozze mutarono dalle vecchie berlandine aperte con balconcino alle nuove carrozze di stile ferroviario.

## Il trasporto merci

Importante fu il trasporto delle merci delle industrie della valle e fu creato un vero e proprio circuito di tramvie. Ad esempio i tondini di ferro necessari alla RIV giungevano a Villar seguendo un percorso particolare: da Torino andavano a Saluzzo colla Compagnia dei Tramways Piemontesi, a Saluzzo i carri erano deviati per Pinerolo e di qui immessi sulla linea per Perosa. Al ritorno si fermavano a Malanaggio dove caricavano il talco destinato

alla cartiera Burgo di Verzuolo. Qui nuovamente vuoti trasportavano a Torino i rotoli di carta necessari alla "Stampa" e alla "Gazzetta del Popolo".

## **Il trasporto passeggeri**

Dalla fine della seconda guerra mondiale fino ai primi anni '60 fu però il trasporto passeggeri a farla da padrone. Le maestranze degli stabilimenti della valle e soprattutto della RIV utilizzavano il tram che movimentava nei due sensi più di duemila persone al giorno. Dirigenti, impiegati ed operai della RIV affollavano i tram del mattino da Pinerolo ovviamente rispettando le classi sociali: dirigenti, impiegati e capi in prima, operai sulle scomode panche di seconda.

## **La soppressione**

Il crescente sviluppo turistico della valle, l'aumento del traffico automobilistico, i numerosi incidenti, tra cui uno mortale nel 1960 al ponte Lemina portarono a decidere la soppressione della tramvia, voluta e caldeggiata, con una violenta campagna di stampa, da L'Eco del Chisone in nome del progresso.

Dopo una prima limitazione a Villar, nel Febbraio del 1968 il tram venne definitivamente soppresso.