

Tutte le strade portano a Torino. Una lettura della rete tranviaria extraurbana a partire dalle sue permanenze materiali
All the roads bring to Turin. A reading of the extra-urban tramway network starting from its material persistence

CRISTIANO TOSCO

Abstract

Il contributo propone un'indagine "neo-materialista" sulla storica rete tramviaria extraurbana torinese, scomparsa definitivamente nel secondo Dopoguerra. Singoli manufatti permangono quali testimonianze nel paesaggio contemporaneo e, seppure tra loro scollegati, compongono un frammentario mosaico di elementi attraverso i quali ripercorrere il racconto di un territorio non più visibile. L'indagine sul campo assume un ruolo centrale nella selezione e nella lettura di questi oggetti ancora esistenti (ex stazioni, ricoveri ecc.), e permette di considerarli quali testimonianze attive nei processi territoriali legati alla viabilità. Le attuali criticità nei servizi pubblici di trasporto extraurbano rappresentano l'opportunità per riflettere sul valore di queste infrastrutture eliminate, sovrascritte, sostituite e abbandonate, pensando a sviluppi e strategie per il futuro che partono proprio da questi manufatti che divengono, a tutti gli effetti, un patrimonio culturale locale.

The text proposes a "neo-materialistic" survey on the historical extra-urban tramway network of Turin, permanently disappeared in the second post-war period. Individual artefacts remain as witnesses in the contemporary landscape and, even if they are disconnected between them, they define a fragmented mosaic of elements by which retracing the tale of a no longer visible territory.

The on-site investigation assumes a central role in the selection and in the reading of these still-existing objects (former stations, shelters, etc.) and it allows considering them as active witnesses in the territorial processes linked to the viability. The present critical issues in the public transportation services represent the opportunity to reflect about the value of these infrastructures which were deleted, overwrite, substituted and abandoned, thinking on developments and strategies for the future that have their starting point just from these artefacts which become a full-fledged local cultural heritage.

Cristiano Tosco, architetto laureato in Architettura per il Progetto Sostenibile a Torino nel 2017, borsista di ricerca presso il DAD del Politecnico di Torino; membro operativo in attività di ricerca e progettazione per la piattaforma "bananathinktank".

tosco.cri@gmail.com

1. Introduzione: una breve storia ufficiale

Racconti e testimonianze che la documentazione storica¹ ci offre a proposito dei tram che, tra fine Ottocento e inizio Novecento, da Torino si immergevano nel territorio rurale, stabiliscono i limiti della conoscenza indiretta del fenomeno che si vuole qui osservare. L'obiettivo di questo contributo non è quello di ampliare tale bacino di conoscenza stratificata e già depositata negli archivi², quanto piuttosto di definire un campo di esistenza contemporaneo dove le tracce e le permanenze materiali di questa rete infrastrutturale possono assumere un ruolo attivo nella definizione di politiche, scelte e progetti possibili per integrare e migliorare i trasporti pubblici nel territorio che circonda il capoluogo. Non è



Figura 1. Tramvie extraurbane e ferrovie intorno a Torino, concesse al 1935 (elaborazione di Miriam Quassolo).

tuttavia possibile prescindere da un inquadramento “ufficiale” del fenomeno, e quindi da una sua lettura attraverso la lente sistematizzata e collaudata delle informazioni documentali. Le linee di trasporto pubbliche torinesi iniziarono a consolidarsi per servire la crescente industrializzazione che tra XIX e XX secolo ha definito tracciati ancora oggi ben demarcati, rotte di consumo e di trasporto che permangono nell’assiduità dei flussi umani quanto nella loro posizione economicamente strategica. Il Piano Unico Regolatore del 1908³ aveva infatti proposto, tra le altre cose, una strategia che agevolava la crescita industriale della città individuandone i centri principali a ovest (dove già esistevano opifici e stabilimenti lungo il fiume Dora e dove poi sarebbero sorti, ad esempio, la ThyssenKrupp e il grande complesso che comprendeva le Ferriere Fiat, la Michelin, la Savigliano e la Paracchi, oggi Parco Dora), sud e nord (per esempio, con l’espansione periferica delle sedi Fiat). Il sistema seguiva dunque i tracciati fluviali principali di Po, Dora, Stura, Sangone (con relative canalizzazioni derivate) e definiva, in linea con le strade esistenti, nuove possibilità per le infrastrutture extraurbane che dal cuore nobile della città si immergevano oltre la periferia, corrodendo lentamente i limiti canonici e ormai vacillanti tra urbe e campagna. L’industria non era infatti localizzata solo a Torino: il territorio circostante divenne ben presto un ricco bacino di opportunità da sfruttare in forme più o meno pesanti di produzione, in particolare in ambito tessile, meccanico e chimico. Periferie e centri agricoli si apprestavano ad affrontare una crescita industriale diffusa e l’urgenza dello sviluppo richiedeva di implementare e densificare la rete di trasporti tra capoluogo e proprio intorno.

Tra la fine del XIX secolo e la metà del XX si assistette, infatti, alla sistematizzazione infrastrutturale dei trasporti rappresentata in particolare dalla rete ferroviaria e da quella tranviaria. La prima, attualmente in uso, affonda le radici nei primi anni del regno, quando Torino era capitale e la copertura ferroviaria era una priorità. La seconda costituiva invece una densificazione dei collegamenti: in analogia con i livelli gerarchici della mobilità, le linee tramviarie erano il tessuto secondario, a saturazione delle obbligate lacune che i tracciati ferroviari lasciavano (Figura 1). Ma la differenza tra le due veniva sancita anche giuridicamente da una legge del 1896⁴, per la quale, mentre le ferrovie dovevano essere dotate di sede propria, le tramvie si installavano su strade preesistenti e coesistevano con il regolare traffico, allo stesso livello stradale. È chiaro, quindi, come tale rete si prestasse a un’adattabilità unica, elemento chiave nella sua diffusione regionale (vicende analoghe sono rintracciabili per altri territori italiani, ad esempio intorno a Milano, Roma o Firenze) e nel suo frequente impiego per collegare centri non connessi con le grandi città tramite le ferrovie. Il costo ridotto, la facilità di gestione, la versatilità, la facile dismissione e la superfluità di stazioni se non per il ricovero, resero le tramvie uno strumento vincente in territorio italiano⁵. La rete tramviaria attorno a Torino si sviluppò in anni nei quali quella ferroviaria risultava già completata e attiva: si trovò dunque a saturare e a interagire⁶ con il sistema primario dei trasporti, generando interessanti esiti materiali dispersi sul territorio.

Le linee tramviarie extraurbane per Torino erano un totale di nove, la prima delle quali – tra Torino e Moncalieri – aprì nel 1874 (a trazione animale) per poi convertirsi in alimentazione a vapore nel 1879, estendersi fino a Poirino nel 1881 ed elettrificarsi nel 1904. Seguirono quindi quelle verso Giaveno, Rivoli, Brusasco, Saluzzo, Piobesi, Volpiano, Venaria e Settimo (nel 1884).

Il minimo comune multiplo di queste nove linee era di essere tutte collegate con Torino, centro che diventava, nella sua apertura verso il territorio produttivo, il nucleo del sistema, dal quale tutto partiva e dove tutto ritornava. Attorno al 1914-1915 risale la massima estensione del sistema a vapore/elettrificato⁷, che visse ancora un lungo periodo di utilizzo fino al secondo conflitto mondiale, durante il quale le linee assunsero un ruolo centrale negli sfollamenti durante gli allarmi e i bombardamenti. Negli anni del Dopoguerra la rete soffrì i danni dell’incuria e della mancanza di manutenzione, in parte conseguenza dell’avanzare dell’automobile che, in particolare nella città della Fiat, stava divenendo una prerogativa per chi se la poteva permettere (Figura 2). Gradualmente, i binari furono smantellati per far posto a strade sempre più asfaltate e gli edifici che distribuivano la rete sul territorio accolsero nuovi utilizzi o subirono lo stato di abbandono. La stagione della rete tramviaria extraurbana torinese si chiuse con il 1958, i suoi binari vennero dismessi, e i fabbricati di servizio, riutilizzati o meno, rimasero immobili testimonianze nel paesaggio.

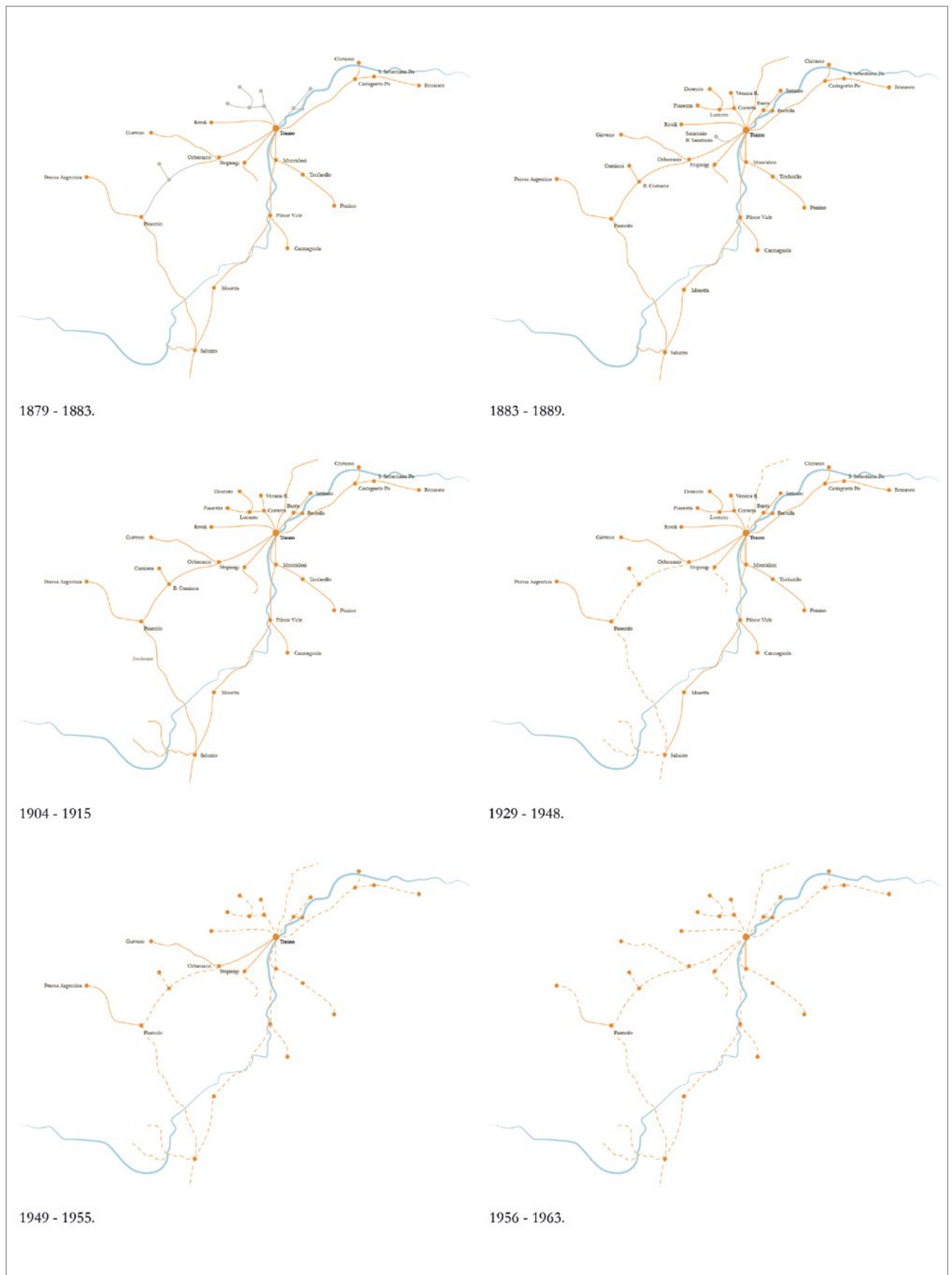


Figura 2. Sviluppo e declino della rete tramviaria extraurbana. La linea continua indica l'apertura di una linea, quella tratteggiata la chiusura (elaborazione di Miriam Quassolo).

2. Per una metodologia d'indagine puntuale

Una volta descritti i contorni storiografici di questa vicenda territoriale, attraverso la documentazione bibliografica e archivistica, l'analisi può procedere arricchita da un'irrinunciabile consapevolezza globale e storica del fenomeno. L'approccio metodologico proposto si concentra sull'analisi sul campo e sull'osservazione diretta di un quadro fenomenologico definito. Attraverso sopralluoghi mirati, la ricerca si muove sul territorio con le braccia operanti della fotocamera, delle descrizioni testuali e dei disegni, mirando a fornire impressioni e strumenti per stabilire un punto di vista scientifico della vicenda delle tramvie e delle loro permanenze. Il senso di questo approccio risiede nell'ampliamento delle possibilità della ricerca, che da statica si fa dinamica, e nel ruolo rivestito dagli oggetti in questa estesa narrazione territoriale, che da elementi passivi si fanno soggetti attivi. Tale attivazione è una suggestione che deriva dal modo con il quale si interroga il dato materiale e lo si pone al centro di specifici accadimenti, in questo caso, di una storia locale. Si delinea quindi un protocollo che ha i tratti dell'esperimento, dove ogni traccia viene indagata e catalogata, osservata per la propria collocazione rispetto alla rete della quale fa parte e archiviata. In questo modo è possibile confrontare i risultati di ciascuna indagine specifica, confezionando una lettura tassonomica che permette di raggiungere l'obiettivo intermedio della definizione quali-quantitativa di uno stato dell'arte dei fatti materiali.

È da sottolineare, affrontando i termini metodologici dello studio, che questa indagine di stampo "neo-materialista"²⁸ assume il campo di studio in forma pretestuale per testare degli strumenti consolidati, in un protocollo che sperimenta una conoscenza focalizzata principalmente sugli oggetti. D'altro canto, gli aspetti operativi della ricerca si intrecciano con gli interessi personali. In questo senso l'attenzione metodica riposta sulle permanenze materiali dell'ex rete tramviaria è controbilanciata da una scelta soggettiva. A supportare l'inevitabilità della personalità della ricerca, Eugenio Turri scrive che: «l'inserimento dell'elemento episodico, particolare, in un quadro più vasto è un'operazione che si può fare in modi diversi a seconda degli interessi personali, anche se tutti [...] partiranno, come notava Humboldt, da un'emozione, primo momento di ogni rapporto con il paesaggio»⁹. Ed è proprio a partire da interessi personali che nasce questo studio. Ricordi, memorie, racconti ed evidenze di continue trasformazioni spingono l'occhio indagatore a concentrarsi sui dettagli, per poi apprendere che questi sono parte di un sistema più ampio. In questo modo la ricerca tende all'azione, è operativa nel trovare connessioni e interpretarle. Essa si muove nella direzione del connettere i dati materiali che permangono con le questioni immateriali presenti e passate, in modo da poter finalmente costruire il palinsesto entro il quale prefigurare perturbazioni. La ricerca è, insomma, già progetto.

I resti materiali dispersi nel paesaggio intorno al capoluogo si fanno testimoni¹⁰, testimoni della rete di cui furono parte

integrante, testimoni di chi li ha costruiti e del perché, testimoni di paradigmi sociali e ambientali differenti. Gli oggetti diventano ponti con il passato e con il plausibile, con delle realtà laterali che impostano l'immagine del paesaggio come differente in funzione degli oggetti stessi che la costituiscono. N paesaggi differenti sono immaginabili a partire dalle testimonianze di questi oggetti, tutti connessi ai processi che la componente materiale ha innescato nel territorio e che ne mantiene vivi i caratteri di palinsesto già attribuitigli da André Corboz nel 1985¹¹.

Elencare tutti i manufatti che hanno avuto a che fare con le linee tramviarie è un'operazione quasi impossibile perché significherebbe occuparsi di ogni fabbrica, abitazione, ristorante o edificio che ha intessuto relazioni sociali ed economiche attorno alla rete di trasporto. Questo conduce necessariamente a operare una selezione che deve tenere in considerazione quali manufatti hanno stretto un maggior numero di relazioni con la rete e quindi fra di loro: quali di essi, in altre parole, hanno fatto da nodi nevralgici della rete. Per la ricerca di questi poli sul vasto territorio in questione (che si spinge fino alle porte di Cuneo) è doveroso far notare come autori e appassionati abbiano contribuito alla produzione *open source* di database dello stato dell'arte, fornendo una cospicua base di riferimento per l'impostazione operativa della ricerca¹².

2.1 Sulle tracce dei binari: sistematizzare le permanenze

In generale si può affermare che le tracce rimaste della rete tramviaria non si palesano per caratteristiche formali o stilistiche comuni quanto per la posizione lungo assi più o meno fondamentali per la viabilità dei centri nei quali si trovano. Nonostante l'abbandono, la manipolazione e la trasformazione funzionale dei beni in questione, essi disegnano precisi disegni territoriali confluenti nel capoluogo.

Le permanenze della rete tranviaria possono essere classificate attraverso due modelli ricorrenti.

Le stazioni e i ricoveri, per ragioni logistiche, appaiono spesso comunicanti tra loro nello spazio di un lotto, sufficientemente ampio da fungere quale snodo strategico per il ricovero e la riparazione dei mezzi, oltre che punto di riferimento per il personale e per i passeggeri (Figura 3).

Rari casi di tratti viari (rotaie e sopraelevazioni) permangono inoltre a testimonianza di un paesaggio caratterizzato da un proprio "paradigma infrastrutturale"¹³ ormai scomparso ma che modificava radicalmente percezioni e flussi di interi brani territoriali.

Gli usi oggi accolti da ciò che resta di questi due macro-gruppi di manifestazioni fenomenologiche rimbalzano dal commerciale al pubblico, con diffusi casi di abbandono e più rare forme di monumentalizzazione, talvolta decontestualizzata. Per la precisione, le ricerche e le verifiche in situ dimostrano l'esistenza a oggi di ben 29 manufatti dispersi nel territorio che circoscrive Torino, spingendosi verso sud, nel cuneese. Di questi oggetti "ritrovati", 22 sono



Figura 3. Alcuni esempi di permanenze materiali. Da in alto a sinistra, in senso orario: ex deposito dei tram a Brusasco, ex stazione di Leini, ex stazione Regina Margherita a Collegno ed ex stazione di Sanfront (fotografie di Paolo Chiesa).

edifici originariamente adibiti a stazione, 5 erano destinati a ricovero o deposito dei vagoni, mentre 2 consistono di porzioni di binario (più precisamente una doppia arca del cavalcavia a Trofarello e una porzione di binario a Settimo, certamente ricollocata). La maggiore concentrazione di questi oggetti si riconosce a Trofarello, Orbassano, Collegno e Paesana pur distribuendosi in forma sporadica ma equilibrata su tutto il territorio storicamente servito dalla rete tramviaria (Figura 4). A oggi, di questi 29 artefatti, 6 sono occupati da attività commerciali, 2 utilizzati per il ricovero dei bus delle autolinee pubbliche, 3 accolgono associazioni ed enti pubblici, 8 sono abitazioni (in alcuni casi con attività commerciali al piano terra), uno solo è un museo (l'ex stazione del villaggio Leumann di Collegno), 7 sono in stato di abbandono, e 2, seppure evidentemente lasciati allo stato di rudere o "feticcio", sono consapevolmente inseriti nel contesto urbano (a Settimo Torinese) e rurale (a Trofarello) quali "monumenti" di un passato recente. A causa della particolare fase storica nella quale le linee tramviarie si inseriscono – tra la fine dell'Ottocento e i primissimi anni del secondo Dopoguerra – e per via delle differenti

disponibilità economiche e dei distinti tratti culturali tra i Comuni interessati¹⁴, le differenze formali e talvolta stilistiche tra i manufatti sono quantomai evidenti. Si passa infatti da edifici dallo spiccato accento razionalista (non privo di retorica di regime) come la stazione di Orbassano, ad altri dal carattere più vernacolare e povero come per la stazione di Staffarda, con i lineamenti semplici e il laterizio come materiale dominante, alla stazione del villaggio Leumann, che riflette le influenze del modernismo internazionale e del cosiddetto *stile cottage* britannico (Figura 5). È tuttavia evidente che la maggior parte delle testimonianze siano state fortemente manipolate negli anni, risultando tanto stratificate e rimaneggiate da essere quasi irriconoscibili e rendere la loro ricerca sul territorio compito non semplice. Parlare quindi di stili specifici, se si tenta di osservare questo insieme di manufatti come un sistema unico, può essere superfluo. Forse è più interessante notare come il divenire abbia determinato effettive perturbazioni materiali che hanno cambiato i tratti funzionali d'origine, soprallevando, ampliando, riducendo, demolendo, dipingendo, rinnovando, integrando e sostituendo parti di questi. Non

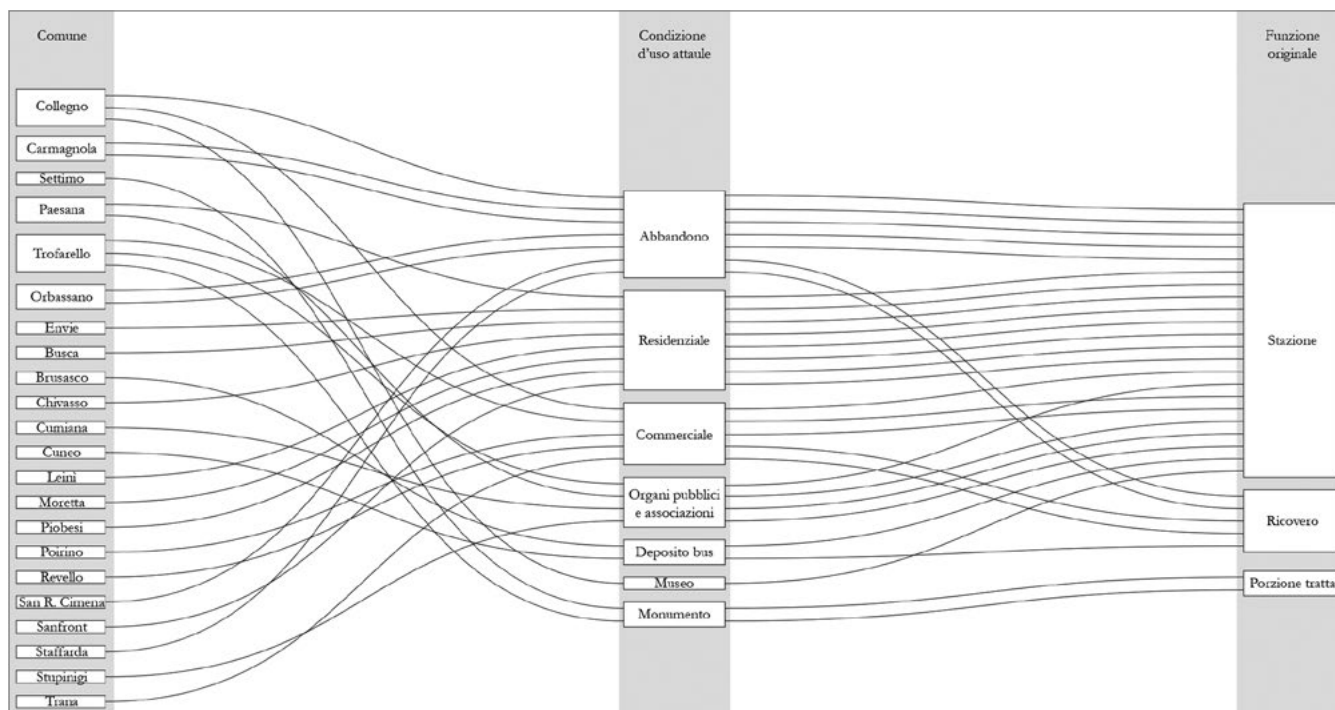


Figura 4. Grafico che elenca localizzazione, uso originario e uso attuale delle 29 permanenze (elaborazione di Cristiano Tosco).



Figura 5. L'ex stazione del villaggio Leumann (foto Paolo Chiesa).

solamente i singoli manufatti hanno subito trasformazioni nel tempo, ma anche lo spazio che li circondava, come testimoniato ad esempio dall'area della prima stazione tramviaria di Orbassano (Figura 6).

2.2 Una stazione, un ricovero e una rotaia

Con l'obiettivo di approfondire ulteriormente la ricerca si sono analizzati nello specifico tre manufatti differenti tra loro, mirando a una discreta copertura territoriale e a una differenziazione "tipologica". A coronare le seguenti schede identificative si propongono dei prospetti che agevolano la visualizzazione. I tre casi studio sono l'ex ricovero vagoni di Carmagnola, in via Fratelli Rosselli 8, l'ex stazione dei tram elettrici di Orbassano, in via Ascianghi 4, la porzione di rotaia sopraelevata a Trofarello, sulla Strada Regionale 29 al numero 268.



Figura 6. Confronto aerofotogrammetrico dell'area della prima stazione dei tram di Orbassano tra il 2005 (sinistra) e il 2018 (destra).

Il primo è un edificio povero, con struttura in mattoni pieni e manto di copertura attualmente in tegole marsigliesi. La regolarità originaria della scansione strutturale sul lato lungo è stata con gli anni compromessa attraverso aperture nella muratura, inserimento di travi in ferro, ripensamenti e tamponamenti su tutto il perimetro. La struttura del tetto è in legno e chiaramente a uno stato avanzato di degrado, compromettendo la stabilità strutturale di tutta l'opera, che è oggi perlopiù abbandonata e utilizzata come capanno per il parcheggio dei veicoli dei residenti. L'edificio si trova infatti nell'area privata di pertinenza di alcuni fabbricati di civile abitazione che condividono il vasto spazio dove, fino al 1948, sorgeva la stazione di Carmagnola. L'area nella quale si colloca l'edificio è soggetta oggi a un generale stato di incuria e parziale abbandono, ed è perlopiù inutilizzata e circondata da fronti urbani variabili e visibilmente stratificati nel tempo. Sulla stessa superficie pertinenziale insiste, dal lato che affaccia su via Chiffi, anche la ex stazione, anch'essa in stato di abbandono (Figura 7).

Il secondo caso è quello dell'ex stazione di Orbassano. In seguito all'elettrificazione della linea (nel 1928), l'originale stazione dei tram fu spostata dal luogo dove oggi sorge la biblioteca civica all'attuale area dell'edificio in analisi. Esso risente chiaramente delle esigenze estetiche fasciste, esibendo elementi ricorrenti in tutta l'Italia del ventennio, quali un arco del tutto privo di ornamenti, un portico dalla stilizzazione geometrica, tetti piani, ampie superfici spoglie e cieche e un orologio alto e centrale. Le finiture in intonaco

celano una struttura in calcestruzzo armato che sostiene una forma caratterizzata da un'interessante variazione dei prospetti. La logica funzionalista del manufatto non tenta di nascondere la precisa vocazione originaria dell'edificio, che si trova all'angolo nord-ovest di un'area che ha ospitato, fino a pochi anni fa, il ricovero degli autobus di linea ma che, a oggi, pare sempre meno utilizzata e abbandonata all'incuria. Tale ambito spaziale coincideva con la stazione dei tram elettrici di Orbassano. Se anche in questo caso è vero che si tratta di una forma di abbandono, l'edificio, grazie anche alle sue qualità architettoniche, assume un ruolo percettivo nella perimetrazione di piazza Martiri della Libertà e quindi partecipa, seppure in termini puramente visivi, alla vita pubblica di questa porzione del Comune (Figura 8).

Infine, sulla strada regionale a Trofarello, svetta, precisamente in corrispondenza di un passaggio a livello che incrocia la ferrovia per Chieri, una doppia arcata in calcestruzzo armato che sostiene i binari del tram, il cui tragitto doveva necessariamente sopraelevarsi in corrispondenza della via ferrata. I resti della strada sopraelevata hanno un'altezza di circa 9 metri e le campate ampiezze differenti (quella attraversata dai doppi binari del treno è maggiore). I pilastri, che si impostano a terra su dei basamenti di sezione maggiore, si rastremano verso l'alto per terminare con il piano originariamente adibito al passaggio dei tram e dove ancora oggi permangono le griglie di protezione e i binari. Le campate sono scandite da geometrie spigolose dovute anche alle travi superiori che, in corrispondenza dell'imposta della piastra dei binari, si rinforzano nei



Figura 7. Prospetto Sud dell'ex ricovero dei tram a Carmagnola (elaborazione di Cristiano Tosco).

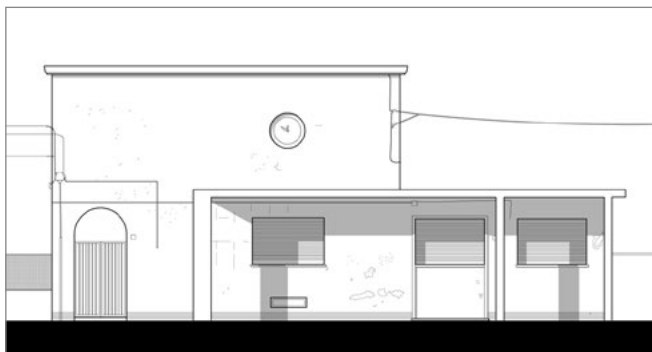


Figura 8. Prospetto est dell'ex stazione dei tram elettrici di Orbassano (elaborazione di Cristiano Tosco).

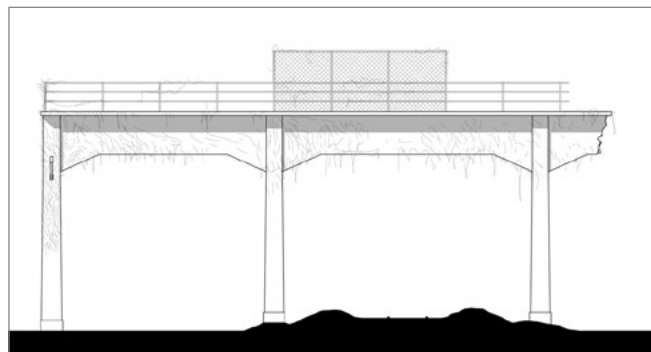


Figura 9. Prospetto sud del rudere di cavalcavia a Trofarello (elaborazione di Cristiano Tosco).

punti di contatto con i pilastri. La vegetazione infestante ricopre la superficie grigia e grezza della struttura la quale, priva di particolari accorgimenti formali o estetici, si mostra per quello che è: una piccola porzione di un'opera infrastrutturale. La sua permanenza è un atto politico del passato, un'azione che ricalca la diretta dipendenza del monumento dalla sua radice semantica di "memento". Ma il ricordo della linea tranviaria è in realtà messo percettivamente in discussione dalla condizione ambientale nella quale questo recente reperto si ritrova oggi. Pur essendo stata pensata e costruita in quel punto, l'arcata pare oggi decontestualizzata; essa permane e il suo intorno si modifica tanto radicalmente da renderla estranea al proprio ambito spaziale originario. In queste circostanze, la permanenza la rende feticcio, o meglio ne accentua una congenita "funzione narcisica"¹⁵ (Figura 9).

3. Tra oggi e ieri: differenze, criticità e potenzialità tra emergenze materiali e nuovi paradigmi

I risultati, qui sinteticamente descritti, sono legati a una ricerca in continua espansione e hanno la finalità mirata di una riflessione sul patrimonio attivo di un territorio. Il sistema di permanenze che la rete tramviaria ha lasciato sul territorio assume il valore di testimonianza diffusa, se presa nel suo insieme, perché in grado, se correttamente valorizzata, di ricostruire un "tecnorama"¹⁶ scomparso, flessibile, adattabile ed esteso. Ora che la dilagante crisi ambientale punta i riflettori sul consumo di suolo, sulla sua impermeabilizzazione, su smog e polveri sottili, sulle congestioni e sul traffico automobilistico, questi manufatti possono testimoniare che dal passato si apprende e attraverso esso è possibile ampliare le prospettive d'azione – e quindi gli scenari – per il futuro. L'esempio dell'esperienza tramviaria dello scorso secolo è una storia di occasioni mancate, di incapacità politica di ragionare sul lungo termine, di assenza di un riconoscimento di valore per i manufatti che hanno costituito una rete oggi potenzialmente preziosa.

Se letto come un patrimonio diffuso, questo sistema di oggetti sembra rispondere ai requisiti delle «cose mobili e immobili [...] quali testimonianze aventi valore di civiltà»¹⁷ e quindi acquisisce i connotati di un patrimonio culturale. La sua attivazione, solo accennata all'inizio di questo ultimo capitolo, è verificata nel momento in cui questo insieme di tracce materiale viene correttamente osservato e fornisce stimoli e direzioni preferenziali per uno sviluppo ambientalmente più sostenibile e socialmente più civile. Per dirla con Luca Dal Pozzolo: «il patrimonio culturale può svolgere una funzione di riattivazione della profondità della storia e rappresentare una risorsa preziosa per una visione culturalmente attrezzata delle traiettorie a venire. A patto che si eviti uno sguardo solo antiquario, che il patrimonio possa divenire un fuoco di convergenza [...] riconquistando una corrispondenza sentimentale nel corpo della società locale»¹⁸. L'esistenza di questi oggetti e il loro valore devono dunque essere verificabili da tutti, esperti e profani.

Ma le descrizioni e le brevi schedature sono fini a sé stesse se non confrontate con una condizione attuale dei trasporti extraurbani piemontesi intorno al capoluogo. La diffusione delle linee di bus e delle ferrovie (le stesse di un tempo) non pare sufficiente a risolvere gli urgenti problemi di inquinamento dell'aria di Torino e la sua cintura. Secondo la *Relazione annuale sui dati rilevati dalla rete metropolitana di monitoraggio della qualità dell'aria del 2017*¹⁹, redatta da ARPA e Città Metropolitana di Torino, le medie annue di concentrazione di particolato sospeso nel territorio in analisi tendono a pareggiare e superare il limite medio annuo fissato di 40 µg/m³. Incrociando questi dati con quelli meno recenti sull'uso dell'automobile nella città metropolitana torinese²⁰, per i quali nel 2013 il 48,3% degli spostamenti sono avvenuti con mezzi privati e solo il 18% con quelli pubblici, si può affermare che l'emergenza sui trasporti è una sfida che richiede una strategia di lungo termine e investimenti che possano saturare le lacune non solo fisiche dell'attuale assetto infrastrutturale. Seguendo le tendenze nazionali e internazionali degli ultimi anni, che trattano di interconnessione modale dei trasporti, di integrazione di modelli sostenibili di mobilità con le reti già esistenti, di miglioramento delle infrastrutture attuali, di disincentivazione all'uso di mezzi privati e, in generale, di applicazione di PUMS (Piani Urbani Mobilità Sostenibile), il presente studio dovrebbe rivelarsi utile nell'avviare alcuni approfondimenti che possono costituire una base per impostare strategie consapevoli sul lungo termine. L'estensione di questo patrimonio apre differenti scenari plausibili; in particolare, a prima vista, sembrano emergere due linee di sviluppo combinabili, ovvero l'uso didattico e quello gestionale dei fabbricati che permangono allo stato di abbandono o con funzioni incompatibili. Nel primo caso, alcuni manufatti "superstiti" acquisirebbero un ruolo educativo, costituendo piccole strutture museali, gallerie, spazi espositivi e racconterebbero alla cittadinanza, talvolta, della propria storia e del valore di un trasporto pubblico tanto esteso nel passato. Nel secondo caso, altri edifici costituirebbero dei poli di scambio, informazione, noleggio, acquisto biglietti e attesa dei mezzi, nell'ottica della ridefinizione di linee di trasporto pubblico sul territorio, integranti quelle esistenti e in grado di potenziare soluzioni innovative e sperimentali, testando le attitudini del territorio e dei suoi abitanti. Questi oggetti tornerebbero a fare parte di una rete dei trasporti extraurbani rinnovata, attenta alle criticità del futuro e consapevole di rischi e opportunità del passato.

Note

¹ Sebbene siano pochi i contributi che si occupano specificamente delle linee extraurbane piemontesi in questione (come: Giovanni Brogiato, *Le tramvie extraurbane in Piemonte. 1875-1914*, in «Cronache economiche», 1° semestre 1977, 1-2, pp. 55-63), esistono volumi e saggi parziali sull'argomento che spaziano da documenti storici (ad es: Antonio Viappiani, *La costruzione e l'esercizio delle tramvie*, Camilla e Bertolero, Torino 1893) ad approfondimenti su specifiche linee tramviarie (ad es: Guido

Guidi, *Il trenino di Rivoli*, in «Torino», n. 1, 1955) a riferimenti urbani sulle tramvie della sola Torino (ad es: Nico Molino, *Tram e tramvie di Torino*, Edizioni Locodivision, Torino 1989) a pratiche analoghe in altre parti d'Italia (ad es: Gianni Cornolò, *Fuori porta in tram. Le tramvie extraurbane milanesi 1876-1980*, Ermanno Albertelli, Milano 1980)

² La maggior parte di queste fonti consiste di atti ufficiali e opere di manutenzione e sono consultabili nell'Archivio Storico della Provincia di Torino, negli Archivi Storici di alcuni Comuni interessati dalle reti tramviarie, in archivi aziendali (di ATM, SATTI, Leumann ecc.), nel Museo Ferroviario Piemontese a Torino e Savigliano, negli archivi di varie associazioni e società editrici, oltre che nelle collezioni private, dove si trova molto materiale fotografico.

³ "PIANTA/DELLA/CITTÀ DI TORINO/COLL'INDICAZIONE DEL PIANO UNICO REGOLATORE E DI AMPLIAMENTO/1906", Torino, 1908, ASCT, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911, serie 1K, n. 14, allegato 3 e successive varianti.

⁴ L. 561, 27 dicembre 1896: *Legge riflettente le tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche*.

⁵ Mario Bocca, Mario Governato, *Tramvie intercomunali di Torino nelle immagini d'epoca 1880-1950*, Artema Edizioni del Capricorno, Torino 1999, p. xii.

⁶ Tale interazione è suggerita dallo scartamento più diffuso delle tramvie (di 1435 mm) che coincideva con quelle delle ferrovie. Questo permetteva un collegamento diretto con la rete delle ferrovie principali, rendendo più semplice il trasporto di materiale.

⁷ Giovanni Brogiato, *Le tramvie extraurbane in Piemonte. 1875-1914*, in «Cronache economiche», 1° semestre 1977, 1-2, p. 55.

⁸ Sull'argomento si consiglia di consultare la produzione scientifica degli autori Timothy James LeCain e Jane Bennett.

⁹ Eugenio Turri, *Il paesaggio degli uomini. La natura, la cultura, la storia*, Zanichelli, Bologna 2003, p. 29.

¹⁰ Il concetto di "testimone materiale" (*material witness*) è al centro della ricerca di Susan Schuppli, consultabile su: <http://susan-schuppli.com/research/materialwitness/>.

¹¹ André Corboz, *Il territorio come palinsesto*, in «Casabella», 516, settembre 1985, p. 22.

¹² Si ricorda in particolare la meticolosa ricerca di Paolo Chiesa, consultabile su: <http://www.museodeltram.it/>.

¹³ Jeremy Rifkin, *La Terza Rivoluzione Industriale in chiave territoriale*, in *Territorio zero*, Minimum Fax, Roma 2013, p. 80.

¹⁴ «La concessione per la costruzione di una linea tranviaria veniva rilasciata a chi ne faceva richiesta dall'Ente proprietario della strada [...] ossia il Comune e la Provincia. Se la linea interessava più Comuni, questi dovevano riunirsi in un Consorzio». Bocca, *Tramvie intercomunali* cit., p. xii.

¹⁵ Françoise Choay (trad. Alfonso Ernesto), *L'Allegoria del patrimonio*, Officina Edizioni, Roma 1995, p. 162.

¹⁶ L'espressione intende il paesaggio come flusso tecnologico, in: Arjun Appadurai (trad. Piero Vereni), *Modernità in polvere. Dimensioni culturali della globalizzazione*, Meltemi, Roma 2004, p. 54.

¹⁷ Articolo 2 del D.L. 22 gennaio 2004, consultabile su: http://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2004-02-24&atto.codiceRedazionale=004G0066&elenco30giorni=false.

¹⁸ Luca Dal Pozzolo, *Il patrimonio culturale tra memoria e futuro*, Editrice Bibliografica, Milano 2018, retrocopertina.

¹⁹ ARPA (Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale), SNPA (Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente), Città Metropolitana di Torino, *Uno sguardo all'aria. Relazione annuale sui dati rilevati dalla rete metropolitana di monitoraggio della qualità dell'aria. Anno 2017*, p. 51, consultabile su: <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/risorse/ambiente/dwd/qualita-aria/relazioni-annuali/relazione2017.pdf>.

²⁰ AMP (Agenzia Mobilità Piemontese), *Indagine sulla Mobilità delle Persone e sulla Qualità dei Trasporti. Rapporto di sintesi sull'area metropolitana. 2013*, p. 11, consultabile su: http://mtm.torino.it/it/dati-statistiche/indagine-imq-2013/pdf-1/IMQ2013_RapportoSintesi.pdf.