

LA LINEA 6 DAL 1924 AL 1945

Storia della linea ammiraglia della rete (prima puntata)

Estate 1924: la riorganizzazione della rete tranviaria a seguito del riscatto delle concessioni della "Belga" da parte dell'Atm, procede a pieno regime. La vecchia linea F, dal curioso tracciato "a cravatta" con punto di incrocio su piazza Statuto, viene spezzata in due. Nascono così le linee 6 e 13.

Il "6" non è un numero inedito per la rete: l'Atm, subito dopo avere assunto nel 1907 la gestione diretta della rete precedentemente concessa alla società Alta Italia, aveva già assegnato questa numerazione a una linea che collegava piazza Castello al Cimitero. La denominazione si rende nuovamente disponibile nel 1923, quando la prima 6 viene soppressa a seguito del prolungamento sul suo percorso della linea 12. La nuova 6 nasce però prematura: il piano di riassetto della rete prevede che il suo percorso, partendo da Porta Nuova, giunga a Pozzo Strada attraverso via Roma, via Garibaldi e Corso Francia. Il tratto finale, però, non è ancora pronto. Si decide così di attivarla tra la stazione centrale e piazza Bernini. Nasce qui la convenzione di indicare le linee limitate con una tabella a strisce diagonali invece che di un colore uniforme (in questo caso rosse su sfondo bianco). Quando dalle tabelle si passerà agli indicatori di linea le strisce evolveranno, stilizzandosi, nelle numerazioni barrate.

La linea 6 completa debutta alla fine del 1924, anche se rimane in esercizio una barrata fino all'altezza di corso Racconigi. I binari vengono mantenuti sul lato sud di corso Francia. La scelta è obbligata dalla presenza della tranvia per Rivoli, il cui binario (indipendente dalla rete Atm) occupa la parte nord del corso.

Altri cinque anni e un ulteriore prolungamento porta la 6 a quello che sarà il capolinea per i successivi settanta anni: via Fidia, nei pressi della nuova barriera daziaria di piazza Massaua. Nel 1931 la linea, in relazione all'inizio dei lavori di demolizione della vecchia via Roma, deve trasferirsi su via XX Settembre (foto qui sopra in basso a destra), che percorre in direzione nord, e via Lagrange che impegna in direzione sud.

Il progetto di rifacimento di via Roma (nella foto in alto, piazza San Carlo ai tempi dei tram a cavalli), fortemente voluto dal regime fascista a fini propagandistici, prevede l'ab-



battimento degli edifici prospicienti la via per portare a circa 15 m la larghezza della strada. La realizzazione è suddivisa in due fasi: nella prima, tra il 1931 e il 1933, viene ricostruito il tratto da piazza Castello a piazza San Carlo in uno stile neobarocco; nella seconda, tra il 1933 e il 1937, si passa al tratto da piazza San Carlo a piazza Carlo Felice, ricostruendo gli edifici in stile razionalista su progetto di Marcello Piacentini.

La nuova via Roma viene realizzata priva di binari tranviari, ma dotata di una galleria posta al di sotto del piano stradale; si pensa di utilizzarla per una futura linea di metropolitana, anche se alcune fonti sostengono che il progetto in realtà preveda la realizzazione di un sottopasso automobilistico del centro cittadino. Nessuna delle due ipotesi si realizza e la galleria verrà riconvertita dopo alcuni decenni in parcheggio sotterraneo.

LE CINTE DAZIARIE

La prima era stata istituita nel 1853 lungo l'allora estrema periferia del nucleo urbano, la cui area copriva circa 16 km². Lo scopo era applicare un'imposta sulle merci che entravano in città attraverso questi varchi presidiati lungo le principali direttrici. Col tempo l'espansione della città, a seguito della prima industrializzazione, aveva reso necessario un ampliamento, progetto concretizzatosi nel 1912 con la nuova cinta daziaria che racchiudeva un'area di oltre 60 km².

(A.A.)

LA LINEA 6 DAL 1945 AL 1982

Storia della linea ammiraglia della rete (seconda puntata)

Nel dopoguerra la linea 6 prosegue il servizio sul percorso del 1931. Vede in servizio un po' tutte le motrici, ma soprattutto le "2500" e i convogli di motrice e rimorchio. All'inizio del 1951 la prima motrice articolata dell'Atm, appartenente alla serie "2700", entra in servizio proprio su questa linea. Questo tipo di vetture (soprannominate "due camere e cucina" per la cassa sospesa tra le due casse portanti) va a sostituire sulle linee di forza gli ultimi convogli composti da motrice e rimorchio, antieconomici per la necessità di utilizzare tre agenti in servizio invece che due. La serie rivela presto i suoi limiti: rollo, difficoltà di inserimento nelle curve e frenatura difficoltosa. I tentativi di migliorare il progetto con l'applicazione di un asse supplementare portante e dei freni a pattini non migliorano di molto la situazione. Tuttavia è il concetto di vettura ad alta capacità che si rivela vincente e la successiva realizzazione di vetture articolate Urbinati (serie "2800" a due casse e tre carrelli) si dimostra un successo.

La riorganizzazione della rete del 1966, che prevede tra le altre cose la concentrazione del traffico tranviario lungo gli assi di via Garibaldi e via XX Settembre - Via Arsenale, fa sì che la linea 6 abbandoni via Lagrange e attesti il capolinea nella piccola via Assietta. La scelta non è felice: all'incrocio tra via Garibaldi e via XX Settembre viene a crearsi un complicato intreccio di binari. Le motrici che devono svoltare a sinistra, a causa degli stretti raggi di curvatura, devono impegnare in curva il binario contromano. L'incrocio dalla complessa geometria è ideato dall'ingegner Alberto Paschetto, per molti anni dirigente di alto livello e poi presidente dell'Atm (a lui si devono la 3501 e le 2700). Passerà alla storia proprio come "incrocio Paschetto".

La situazione viene sanata nel 1978, quando si avvia la pedonalizzazione di via Garibaldi e le linee tranviarie vengono spostate su via Cernaia. La pedonalizzazione di via Garibaldi non è esente da polemiche e opposizioni da parte dei commercianti che temono una diminuzione delle vendite, ma appare chiaro presto che questo timore non ha fondamento. La via, già importante in età romana come Decumano Massimo,



diventa poi via Dora Grossa per il canale che vi scorreva al centro a cielo aperto, diventa in brevissimo tempo il luogo favorito per lo shopping cittadino.

Contestualmente allo spostamento su via Cernaia, il capolinea della 6 viene attestato in pieno centro cittadino, sul lato est di piazza Castello.

La riorganizzazione della rete del 1982 vede sparire la linea 6 (tale numerazione è una delle poche mai più riutilizzate fino a oggi), anche se su buona parte del suo tracciato viene istituita la nuova linea tranviaria 1, destinata a essere sostituita dalla prima linea di metropolitana automatica, inaugurata in occasione delle Olimpiadi invernali di Torino 2006. La linea 6 non esiste più, nemmeno come numero. Ma il suo spirito vive nel più innovativo dei sistemi di trasporto della nostra città.

Il servizio sulla "6" a fine anni Sessanta: in alto una "2700" in via Garibaldi, accodata a una "3000". Qui sopra, una "2800" in via XX Settembre.