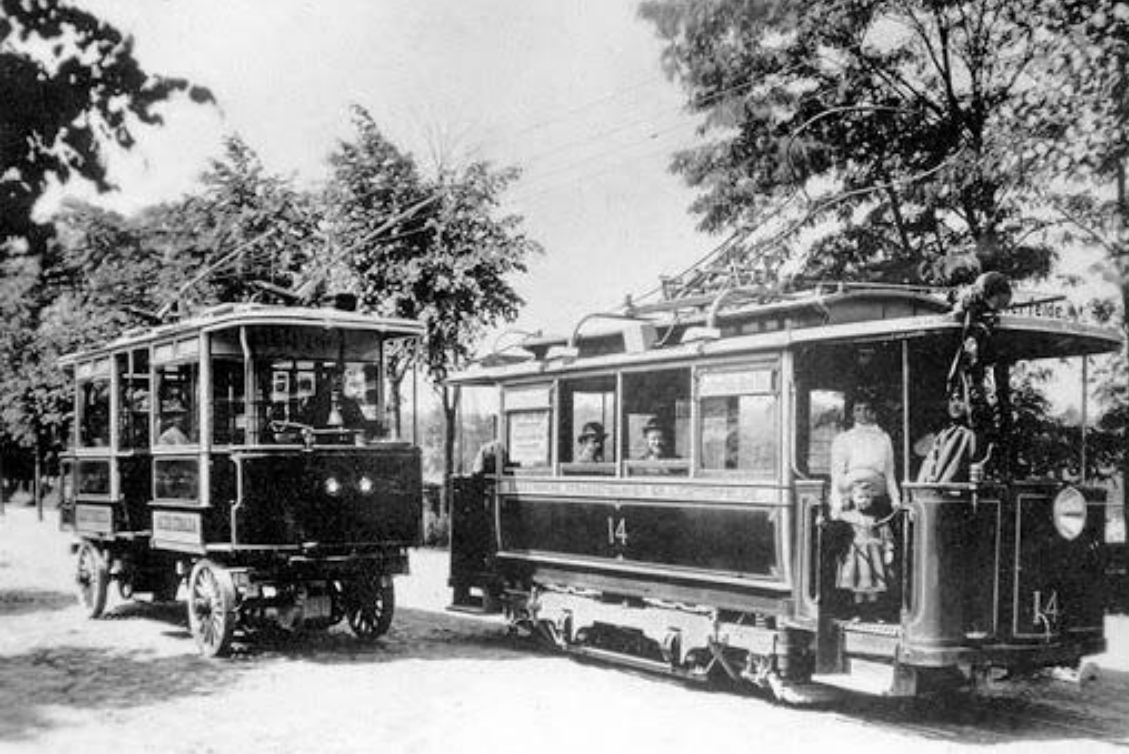


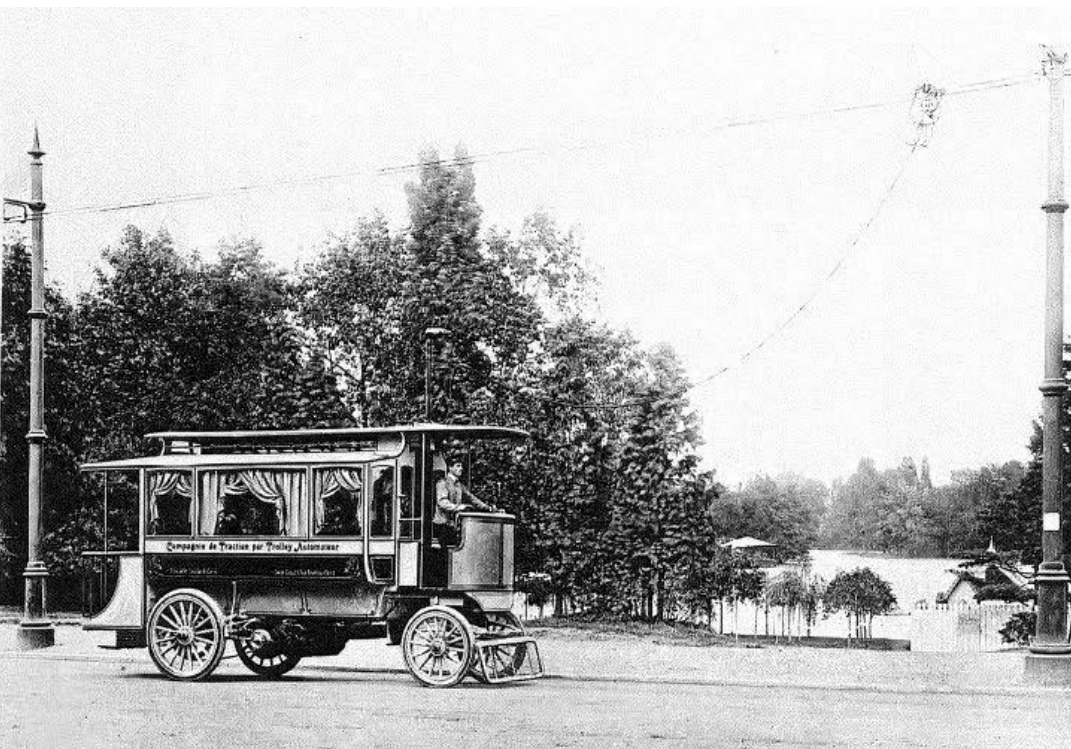


COMPAGNIA DEI MEGLIO ***INSIEME***
19 maggio 2020

Filo ... vie a Torino



Il filobus, autobus alimentato a corrente elettrica tramite una doppia linea aerea, è sperimentato per la prima volta a Berlino nel 1882 da Ernst von Siemens. Durante l'Esposizione del 1902 a Torino, per la prima volta in Italia, viene realizzato un tratto filoviario dimostrativo al Valentino dalla Società Alta Italia.

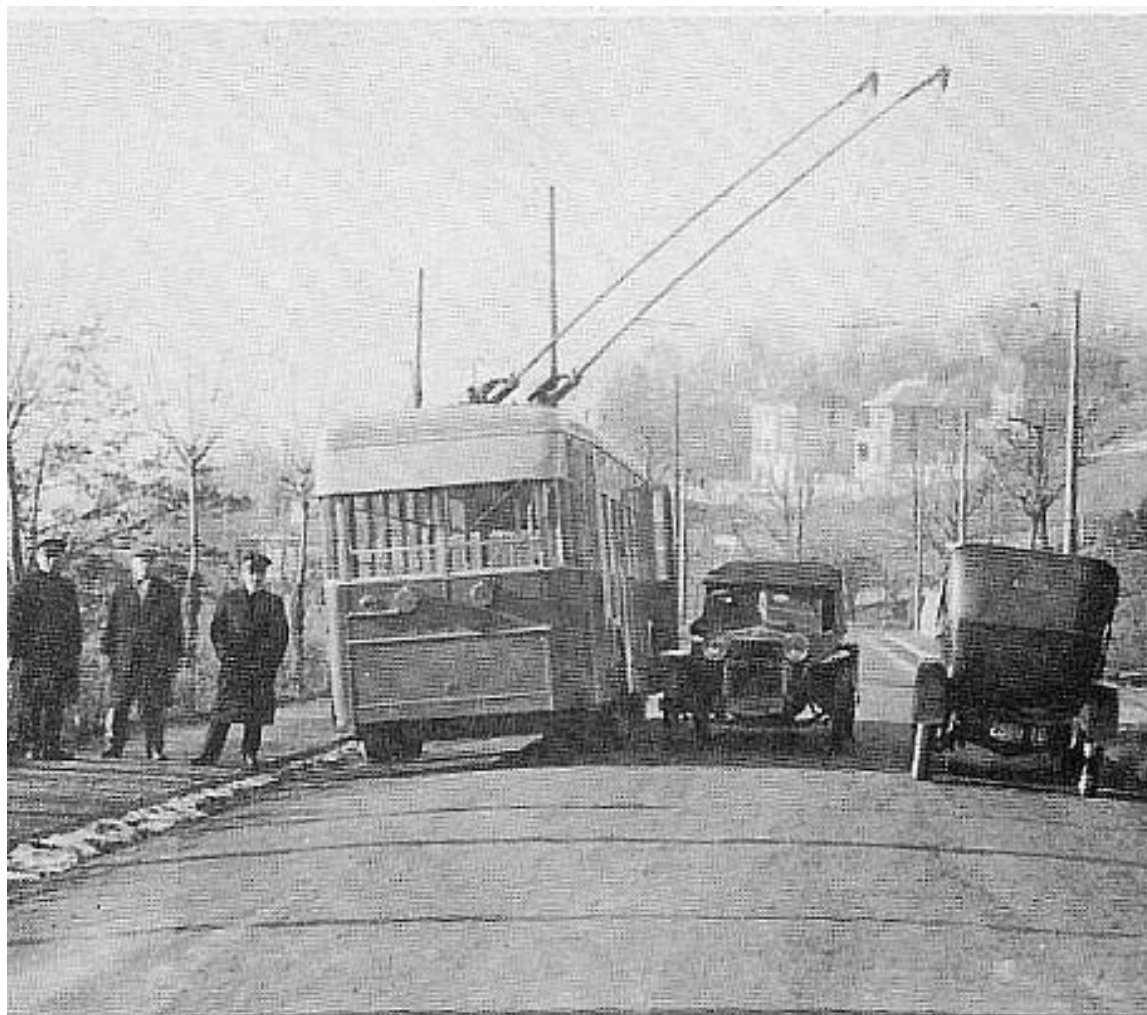


Dal 1901 a Fontainebleau
fa servizio un Trolley
Automoteur;
a Cuneo dal 1908 è attiva
una linea dalla stazione
per l'Altipiano,
poi prolungata a Chiusa
Pesio, e rimasta in
esercizio per 60 anni.





A Torino, nel 1928, alla già vasta e capillare rete tranviaria vengono affiancate alcune linee di autobus che si spingono verso la periferia. I Lancia Eptajota raggiungono Cavoretto.



Gli eccessivi costi di gestione impongono presto un ripensamento: le periferie sono raggiunte da prolungamenti delle linee tranviarie, Cavoretto è raggiunto nel gennaio 1932 da un nuovo mezzo: il filobus della linea 52.



In piazza Freguglia giungono i nuovi Fiat 461,
che si arrampicano sul Viale del Littorio (poi XXV Aprile)
con pendenze del 7%.
La linea viene trasformata in automobilistica nel 1956.



Una delle linee automobilistiche anteguerra,
da piazza Bengasi a Nichelino, rimane in esercizio fino
al 1937, quando viene anch'essa trasformata in filovia:
la linea 55 (poi 35).



Questa linea ha una particolarità:
vi vengono impiegati veicoli bimodali: Il Benzo-Filobus
Tilling-Stevens, che sarà distrutto durante la guerra,



e il Fiat 656 dotato di motogeneratore ausiliario.
Questo mezzo verrà riconvertito ad alimentazione
solo elettrica nel 1942.



Nel 1939 una nuova linea 51 collega via Desana (in fondo a via Leinì) con le case SNIA alla Falchera. L'esercizio, gestito coi Fiat 656, termina nel 1956, dopo le lunghe interruzioni dovute alle travagliate vicissitudini del ponte Vittorio Emanuele II sulla Stura.



Nel 1940 nasce l'ultima linea filoviaria anteguerra: la 53 (poi 33) da piazza Sabotino all'Aeronautica. I Fiat 656 collegano i capolinea tranviari agli insediamenti industriali.

Durante la guerra prosegue lo sviluppo della rete filoviaria. Arrivano nuovi mezzi, i Fiat 672, e vengono adoperati dal 1941 sul 9/ (da corso Racconigi alla stazione di Porta Milano): per la prima volta si vedono i filobus in centro città. La carenza di pneumatici decreta la soppressione della linea già nel 1943.





Dei numerosi ed ambiziosi progetti del dopoguerra, solo alcuni sono realizzati. La linea Torino-Pino-Chieri nasce nel 1951 esercita dalla Autoindustriale-Vigo. Il capolinea è in piazza Vittorio.

Fino al 1979 i Fiat 668
in due toni di blu si
arrampicano sulla
collina, anche se con
qualche affanno rispetto
al crescente traffico
automobilistico.





Fin dai primi anni del '900 una corriera della ditta Vigo ha portato le persone a Chieri.



Nel 1952 una nuova ed ultima linea urbana fa la sua comparsa sulle strade torinesi: il 54 (poi 34). Un lungo percorso la porta da via Cibrario a piazza Bengasi. Anche qui sono utilizzati i Fiat 672.



Nel 1955 il Consorzio CTREA trasforma la tranvia Torino-Rivoli in filovia, con gli stessi estremi, da piazza Statuto a piazza Martiri della Libertà, e diramazioni verso Grugliasco e Collegno. Vengono acquistati i caratteristici Fiat 2405 rossi che percorrono corso Francia fino al 1979.



Alcune linee, nel tempo, sono state prolungate: il 53 (33) dal corso Francia ha raggiunto via Sacchi, utilizzando i Fiat 2401 e 2411 fino alla cessazione nel 1976.

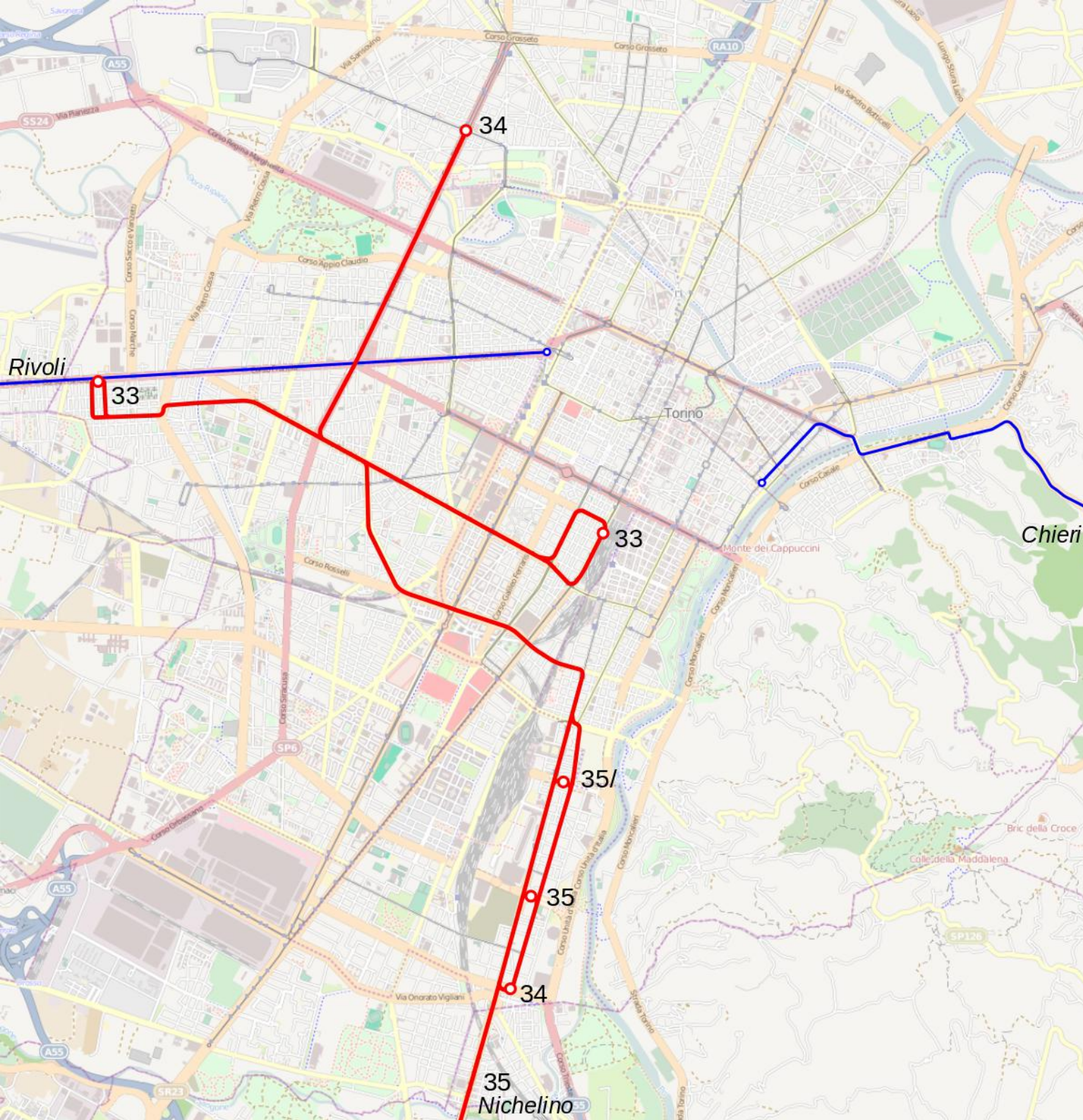


F.1211 ATM-TORINO L.34-090777-FOTO IORIO LUIGI GENOVA

Il 54 (34) raggiunge largo Toscana utilizzando i Fiat 2405.



Il 55 (35) a sua volta viene prolungato a più riprese, giungendo a collegare la stazione ferroviaria di Nichelino con corso Spezia al Lingotto.



Nel momento di massima estensione, la rete filoviaria torinese conta 5 linee esercite da 3 diversi operatori.



Le crescenti difficoltà di gestione portano CTREA e Autoindustriale Vigo a cedere l'esercizio all'ATM rispettivamente nel 1977 e nel 1979.

L'ATM sospende gradualmente
la gestione filoviaria,
trasformando le linee in
automobilistiche:

35 il 19 marzo 1975

33 il 22 aprile 1976

36 (Rivoli) il 30 dicembre 1979

30 (Chieri) il 22 dicembre 1979

34 il 7 luglio 1980



103 ATM.TO L.34 foto Iorio Luigi-24-04-1976



ATM 1116 a Torino, 1958 - Foto Masino Coll. F.Marzorati





Nel 1927 una norma di legge impone di verniciare i veicoli per il trasporto pubblico urbano in verde.

A Torino si adotta il Verde Vagone sulle fiancate e il Verde Veronese sulla parte alta, separati dalla regolamentare “fascia araldica”, gialla e blu.

I veicoli interurbani devono invece essere verniciati in blu. Sono invece rossi i veicoli delle linee in concessione.