

Domenica 23 marzo 2025  
Fiab Torino - Bici & Dintorni  
**La tramvia per Perosa Argentina**



La diffusione delle ferrovie a fine Ottocento si diffonde un po' ovunque sul territorio nazionale ed una parte la ebbe anche la val Chisone ed il progetto ideale partiva in modo grandioso con una linea internazionale che avrebbe collegato la capitale sabauda con Marsiglia ma già nel 1880 l'ingegner Giuseppe Giuliano capi che le difficoltà del progetto non avrebbero mai portato alla sua realizzazione e puntò su una linea locale che raggiungeva Perosa Argentina partendo da Pinerolo su sede stradale e che si fermava alle prime asperità vallive sulla biforcazione della val Germanasca.

I comuni lungo il tragitto diedero il loro appoggio pur senza prendere impegni economici appoggiarono il progetto e dal ministero il 2 luglio 1881 arrivò la concessione governativa che portò alla costituzione della "Società anonima per la costruzione e l'esercizio di un tramway a vapore tra Pinerolo e Perosa Argentina". ed a gennaio dell'anno seguente con il regio decreto di re Umberto I si arrivò all'autorizzazione all'esercizio.

Su un'area messa a disposizione dal comune di Pinerolo già a maggio del 1882 già si vedevano carri merci e vetture di prima e seconda classe dopo un rapido svolgersi dei lavori che coinvolsero un grosso numero di lavoratori. Ai primi di settembre 1882 avvenne l'inaugurazione ufficiale alla presenza delle autorità, dei politici e notabili e tra le personalità presenti anche Edmondo De Amicis insieme a ben 11 testate giornalistiche locali e nazionali. Il primo periodo della gestione fu tutt'altro che roseo in quanto la popolazione se ne serviva esclusivamente il sabato per raggiungere il mercato di Pinerolo. Un fattore scoraggiante per l'utilizzo da parte delle poche industrie presenti era la differenza di scartamento dei binari che costringeva a trasbordi delle merci a Pinerolo che era collegata già alla rete nazionale a scartamento normale inoltre anche la stazione a Perosa era collocata in zona periferica rispetto all'abitato e ai negozi dei commercianti.

In generale la nuova ferrovia col fatto che si collocava sulla sede stradale era vista come un corpo estraneo ed elemento di disturbo per i carri a trazione animale che vi transitavano. Per non parlare del pericolo per i giochi dei bambini o dei miasmi della vaporiera ed il rumore che rompeva il quieto vivere dei valligiani.

Per regolamentare la compatibilità tra queste esigenze il Genio Civile di Torino in accordo col Ministero dei lavori pubblici indica in 17km/h la velocità massima del convoglio di non più di due vetture oltre la motrice che avrebbe dovuto rallentare ancora allo sbocco delle strade laterali e dei centri abitati che qualora ci fossero mercati, feste e quant'altro si prescriveva la presenza d'un addetto che avrebbe preceduto il treno a piedi.

Tutte queste caratteristiche crearono nell'uso popolare derivante dai racconti dei reduci delle guerre coloniali africane l'appellativo di "Gibuti" a ricordo del collegamento ferroviario tra questa località con Adis Abeba.

Tra le industrie estrattive di talco della val Germanasca, la filatura di Perosa e la RIV di Villar Perosa il carico di persone e merci ebbe significativi incrementi e le vaporiere avevano ormai i loro anni ed il treno originario non aveva il livello di comfort adeguato ed allora si decise di trasformare la trazione dal vapore all'elettrico.

L'occasione si presentò quando la società gestrice acquistò il canale che a Porte prelevava acqua dal Chisone pensando che la produzione potesse essere sufficiente per l'uso trasportistico ma poiché i tentennamenti si protrassero a lungo il senatore Agnelli che aveva incrementato di molto la società RIV decise di acquistare la maggioranza del pacchetto azionario e nel pieno della Prima guerra mondiale diede il via alla trasformazione della linea.

La gestione divenne manageriale e ci fu un forte incremento dell'utilizzo sia da parte degli operai sia delle merci. Il treno divenne un forte elemento di socializzazione per tutti gli abitanti pur con il limite mai superato dello scartamento ridotto. Il vantaggio però è che rispetto ad una tradizionale ferrovia le fermate "ufficiali" erano ben 10 e lo si riusciva a prendere "al volo" perché, come scriveva lo scrittore locale Piero Jahier, il tram si cura della gente e non se ne va senza aspettare i viaggiatori.

A Perosa Argentina nella Guterstation, come pomposamente veniva denominato il locale dove venivano scaricati i vagoni di cascami e caricati i filati del setificio Gutermann il binario attraversava i due lati della strada per raggiungere la stazione di San Sebastiano nella quale erano presenti binari supplementari di



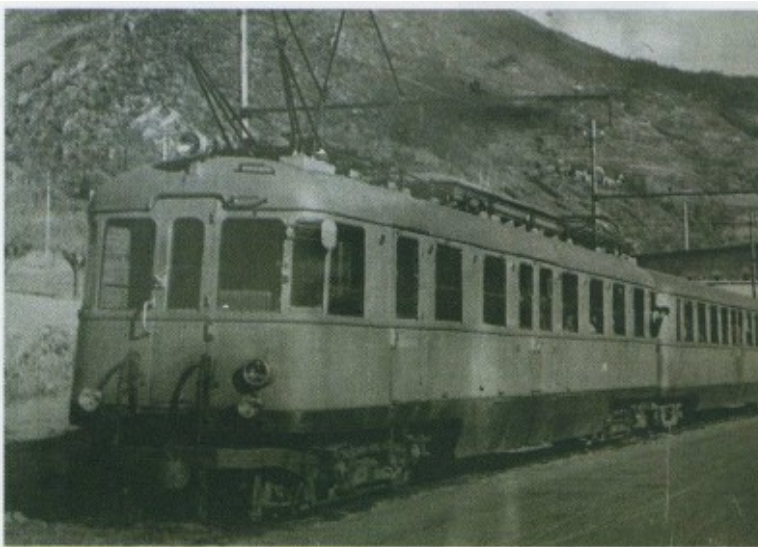
manovra. In successione si incontra Pinasca, Dubbione, la RIV di Villar e uno stabilimento collegato di imballaggi per poi arrivare a San Germano alla Mazzonise le cave di Malanaggio. La stazione di testa era posizionata parallelamente all'attuale stazione con un tronco ferroviario adatto al trasbordo delle merci sui carri a scartamento normale.

La convivenza fino agli anni '50 con i mezzi su gomma poteva essere tollerata ma poi il succedersi e l'intensificarsi degli incidenti in punti critici come a Dubbione di Pinasca (il km 50) e i flussi crescenti dei torpedoni che portavano gli sciatori nella località sciistica e turistica di Sestriere fece crescere nuovamente nell'opinione pubblica l'antipatia per il Gibuti e dal 1963 il tragitto si iniziò a limitarlo a Villar ma poi nel 1968 si sospese il servizio anche fino al tratto successivo fino a Pinerolo.

I binari smantellati fecero posto alle ormai incontrastate auto perché ormai la tramvia veniva percepita come una forma di arretratezza e tutti i segni di essa dovevano essere nascosti o trasformati come le mezze carrozze diventate bungalow nel campeggio di Villar Pellice, semmai ancora esistenti.

Il testo è liberamente tratto dal lungo articolo di Valter Bruno che ringrazio per la preziosa collaborazione alla riuscita della nostra escursione in bicicletta sulla ciclovia olimpica della Val Chisone.

Il progetto di questa nuova struttura, che per buona parte prende il posto della tramvia di cui abbiamo raccontato la sua lunga storia, nasce con un finanziamento al 60% di Regione Piemonte per un importo di 2,6 milioni di Euro e si estende per circa 18 km. L'occasione ha reso possibile anche il completamento del breve raccordo con la Pedemontana alpina che aveva un tasso di pericolosità molto alto e che non permetteva l'ingresso a Pinerolo e alla stazione Olimpica così com'è finalmente ora, con una continuità per tutto l'abitato poiché facente parte della Bicipolitana cittadina che prosegue fino all'imbocco di questa struttura



fino al confine con Abbadia Alpina. Il proseguimento non è esclusivamente al bordo della ex strada statale ma entra nell'abitato di Porte facendo conoscere ciò che viene ignorato percorrendo la sua circonvallazione, si addentra nell'oasi naturale del torrente Chisone che succede al punto critico al ponte sul torrente posto all'altezza di San Germano creando purtroppo un punto fuori norma in quanto a dimensioni e di difficile soluzione. La scelta di evitare il flusso vicolare più intenso porta a transitare verso la zona sportiva di Villar Perosa dando però modo di offrire più sicurezza per chi ne usufruisce..Il proseguimento a lato della strada prosegue invece fino a Pinasca. Se le risorse future lo permetteranno l'idea è quella di raggiungere il forte di Fenestrelle, sicuramente una meta turistica di grande interesse.

