

# (In)visibili



9

L'ora della prima corsa

L'ultima corsa è alle 21 d'estate  
e alle 15 d'inverno

*In ogni grande città ci sono cose che diamo per scontate. Pronti a protestare quando il sistema s'incepisce e quello che ci aspettiamo non c'è più. Ma chi sono le persone che con il loro lavoro dietro le quinte, a volte di notte quando nessuno vede, fanno sì che tutto funzioni? Siamo andati a cercarle, per raccontare la loro vita*

GIUSEPPE CULICCHIA

Il signor Emilio Crosignani, nativo della Valle di Susa ma torinese da oltre trent'anni, è forse il solo dipendente GTT che ogni mattina all'alba comincia la sua giornata lavorativa andando a caccia di cinghiali. «Senza doppietta, però», sorride. «Con me porto solo un falchetto. Che tra l'altro mi serve giusto per tagliare l'erba e magari dare qualche colpetto ai bulloni delle rotaie lungo il percorso della Cremagliera, per verificare se c'è bisogno di un qualche intervento di manutenzione». Il signor Crosignani infatti va a caccia di cinghiali perché lavora presso la Sassi-Superga. E per dirla tutta dà la caccia più che altro a eventuali danni provocati dai cinghiali che da qualche tempo in qua scorrazzano su e giù per la collina, spingendosi fino alla Dentera: finché lui non torna indietro alla stazione di partenza e non dà il via libera, le vetture bianche e rosse dai sedili in legno stanno ferme.

«Comincio il mio giro di controllo alle sei del mattino, vado su fino a Superga e scendo a piedi. Verifico che

«Nel 1983 anche se provenivo dalla Valle di Susa conoscevo questa linea. All'epoca erano tutti anziani, tenevano molto alle formalità. Berretto in testa, divisa in ordine. Sembrava di essere ai primi del Novecento»



**Controllore e anche tagliaerba**

Crosignani provvede ai tre tagli d'erba che si rendono necessari durante l'estate per consentire la funzionalità della Sassi-Superga e apre cantieri per la sostituzione di traversine e giunte.

**Emilio**

## L'angelo custode della Cremagliera

All'alba risale da Sassi a Superga in cerca di danni di cinghiali o smottamenti

non ci siano smottamenti del terreno o rami sulle rotaie e che griglie, traversine, cancelli siano a posto. Devo anche assicurarmi che le due gallerie siano libere. In tutto impiego un'ora, un'ora e mezza, dipende dalla stagione, dalla pioggia e dalla neve. Solo al mio ritorno il capotreno ha il mio consenso per dare corrente alla Cremagliera: 600 volt a terra in linea continua, la cosiddetta terza rotaia da non confondere col quella centrale, dentata, messa in sicurezza con una copertura di legno e di plastica».

Ma come si diventa responsabili della sicurezza della linea Sassi-Superga? «In GTT sono entrato nel 1983», mi racconta il signor Crosignani. «Ero venuto a sapere di un concorso per meccanici, ne prendevano ottantaquattro. Sono arrivato ottantacinquesimo. Sei mesi dopo, però, mi hanno chiamato perché si era liberato un posto alla squadra

### La tranvia unica in Italia

■ Crosignani e i suoi colleghi addetti alla Sassi-Superga, la famosa Cremagliera, badano anche alle vetture presenti in officina: tre motrici sono del 1934 e del 1936, mentre le quattro carrozze risalgono al 1884. Le ruote sono montate su bronzine, non su cuscinetti, e di tanto in tanto occorre oliarle.



manutenzione binari». Stranamente, nessuno o quasi dei suoi colleghi desiderava occuparsi della Sassi-Superga. «Anche se arrivavo dalla Valle di Susa conoscevo questa linea, e chiesi di lavorare qui. All'epoca trovai un ambiente abbastanza sui generis: erano tutti anziani, sul punto di andare in pensione, e tenevano molto alle formalità. Berretto sempre in testa, divisa sempre in

ordine. Sembrava di essere ai primi del Novecento».

Fin dall'inizio il signor Crosignani ha avuto l'incarico di controllare tutto il ferro e tutto il legno della linea, provvedendo ai tre tagli d'erba che si rendono necessari durante l'estate e aprendo cantieri per la sostituzione di traversine e giunte. «Pensi che c'erano ancora casellanti che vivevano lungo la linea: i quattro caselli

tra Sassi e Superga, risalenti al 1884, erano tutti occupati, e i casellanti si portavano il lavoro a casa, nel senso che la sera pulivano le pulegge e le riposizionavano. Il capo viveva nel primo casello, il più bello e il più vicino a Torino: quando andava in pensione, lo lasciava al collega con più anzianità di servizio. Era un altro mondo. I casellanti avevano l'orto e le galline, e andavano davvero a caccia, non di cinghiali perché allora non ce n'erano ma di lepri. Tenevano anche puliti i boschi, perché raccoglievano la legna per scaldarsi. Nell'83 da queste parti c'erano ancora venti mucche, e prima ce n'erano più di duecento. Oggi non ne è rimasta nemmeno una, le vecchie cascine sono diventate abitazioni di lusso».

Nella giornata lavorativa del signor Crosignani, che prosegue a seconda dei casi e delle stagioni fino alle 16 o alle 21, non c'è solo la manutenzione

*Emilio Crosignani è il garante della sicurezza sul tratto che collega la collina alla città con l'antico tram della Gtt. Lavora da quasi trent'anni nella squadra che si occupa della manutenzione dei binari. Comincia il suo giro di perlustrazione alle sei del mattino poi passa a verificare lo stato delle carrozze*

della linea. «Io e i miei colleghi badiamo alle vetture qui in officina: tenga presente che le tre motrici sono del 1934 e del 1936, mentre le quattro carrozze risalgono al 1884. Le ruote per esempio sono montate su bronzine, non su cuscinetti, e di tanto in tanto dobbiamo oliarle. Poi c'è il pezzo che si rompe e che a volte ti fa ammattire, perché come si può immaginare non è facile trovare ricambi».

La prima corsa parte alle 9, l'ultima alle 21 d'estate e alle 15 d'inverno, anche se nel fine settimana si arriva rispettivamente alle 24 e alle 21. «Quando sono arrivato, la linea serviva anche molti residenti, specie studenti di Baldissero. Ora non ce ne sono più, lavoriamo solo con i turisti, ma si tratta di centomila persone l'anno. Il paradosso è che la Dentera è più nota agli stranieri che ai torinesi: arrivano svizzeri e tedeschi a frotte, e una volta anche un ingegnere di Tokyo che sapeva tutto di noi e che era venuto a Torino solo per farsi un giro fino a Superga e ritorno. Quanto alle famiglie col cestino del pic-nic, che negli anni Ottanta parlavano ancora piemontese, oggi parlano romeno».

«Quando sono arrivato, la linea serviva anche molti residenti, specie studenti di Baldissero. Ora non ci sono più, lavoriamo solo con i turisti. Il paradosso è che la Dentera è più nota agli stranieri persino giapponesi che ai torinesi»