

TRAM STORICI

venti gioielli scampati alla rottamazione

di Stefano Garzaro

Tre depositi in tre diversi luoghi di Torino custodiscono sotto l'occhio vigile dell'Associazione Torinese Tram Storici (Atts) e del Gruppo Torinese Trasporti (Gtt) una ventina di veicoli tramviari della vecchia Torino, perfettamente restaurati. Nel piccolo museo Gtt di Sassi, dove parte il trenino a cremagliera di Superga, fanno bella mostra di sé una vettura a cavalli del 1880 e un più che blasonato tram del 1911. Nel deposito Gtt di corso Bramante 68 è conservato il famoso autobus a due piani di Italia 61, insieme ad un ventaglio di tram della prima metà del Novecento. Altri tram storici sono nel deposito Gtt di corso Tortona 55.

A centro pagina, motrice 116 del 1911 in piazza Coriolano a Sassi nell'ottobre 1977, dopo il primo restauro: il «Tram dei ragazzi» veniva usato per far conoscere agli studenti i trasporti pubblici. Qui sotto: la 116 durante il Trolley Festival



LO STRAORDINARIO IMPEGNO
DELL'ASSOCIAZIONE CHE
RESTAURA LE VETTURE
ABBANDONATE, IL FASCINO
DELLE VECCHIE CAROZZE,
I VIAGGI RIEVOCATIVI NEL
CENTRO DI TORINO



Parliamo di veri pezzi da museo. Veicoli che l'Associazione Atts, nata nel 2005, sta pazientemente riparando perché non si perda la memoria delle trasformazioni vissute dai mezzi di trasporto torinesi nel corso di un secolo e più. I tram storici sono efficienti, perfettamente in grado di viaggiare, tant'è che i volontari dell'Associazione (tel. 011.5764712) organizzano periodici percorsi rievocativi sui binari del centro di Torino, indicati nella mappa che riproduciamo a pagina 50.

Usato sicuro. La storia del recupero dei vecchi tram ha avuto inizio a metà degli anni Settanta, quando ancora non esisteva l'Associazione Tram Storici. Si era in piena crisi energetica, la benzina scarseggiava e il Comune di Torino, con il sindaco Diego Novelli, fu costretto a fare uscire dai depositi i tram anteguerra già destinati alla demolizione.

Fu una bella lezione di vita.

Dieci anni prima, nel



I mezzi restaurati

Vettura 2847 del 1960, restaurata per la linea 7a Porta Nuova

TRAM	PROVENIENZA	COSTRUZIONE	RESTAURO	LUNGHEZZA MM	POSTI A SEDERE/IN PIEDI
116	Atm	1911	1976-2006	7.400	16/15
502	Atm	1924	2000-2009	8.000	18/20
2592	Atm	1933	2009	13.200	17/64
2595	Atm	1933	2000	13.200	17/64
2598	Atm	1933	2010	13.200	34/40
3501	Atm	1948	1998	13.700	17/66
3104	Atm	1949	2010	13.525	17/61
3179	Atm	1958	2007	13.805	palco teatrale
3203	Atm	1958	2001	13.805	19/60
3279	Atm	1959	1998	13.805	19/60
2759	Atm	1959	2012	18.430	18/96
2847	Atm	1960	2009	19.865	25/100
201	Bologna Atm	1934	2011	13.462	22/50
312	Roma Stefer	1935	2010	13.300	20/58
447	Trieste Acegat	1938	2015	12.100	22/50
TRAM STATICI	PROVENIENZA	COSTRUZIONE	RESTAURO	LUNGHEZZA MM	POSTI A SEDERE/IN PIEDI
197 a cavalli	Stt Belga	1880	1978	5.250	12/16
209	Stt Belga	1911	2006	7.400	18/17
BUS	PROVENIENZA	COSTRUZIONE	RESTAURO	LUNGHEZZA MM	POSTI A SEDERE/IN PIEDI
15	Satti	1949	2006	9.900	36/-
2002	Atm	1961	2011	12.000	67/70 a due piani



L'interno della 2598 restaurato nelle condizioni degli anni Trenta. Qui sotto: un tram a cavalli di fine Ottocento, come quello esposto nel piccolo museo di Sassi presso la stazione della cremagliera. A sinistra: la veletta usata fino al 1922 dalla compagnia Belga per la Linea dei Viali

pieno del boom economico, la Città si era illusa di poter viaggiare solo a benzina. Nel 1966 la rete tramviaria era stata ridotta di un terzo perché l'automobile sembrava la soluzione di tutti i problemi e perfino la Piazzetta Reale davanti alla Reggia di piazza Castello era stata adibita a parcheggio.

Nel 1975 la Giunta Novelli, non più ispirata da strategie automobilistiche, spinse l'Azienda Tramvie Municipalis (Atm) a una doppia svolta. Da una parte i tram rimodernati con guida ad agente unico e biglietteria automatica; dall'altra il rifacimento completo della rete dei trasporti pubblici, con il lancio della cosiddetta «rete a griglia», studiata per servire meglio le periferie, e il progetto di cinque linee di metropolitana leggera, che rimasero quasi completamente irrealizzate.

Speciale Ragazzi. Un simbolo della rinascita dei tram storici è la motrice «116» (anno 1911) che l'Amministrazione Novelli tornò a far circolare nel 1976, dedicandola in modo particolare ai ragazzi. La banda musicale dell'Atm ne festeggiò il ritorno in vita durante la festosa inaugurazione del 22 aprile in piazza Adriano: Novelli invitò gli studenti di una scuola a compiere il primo giro.

Sostituiti i vecchi motori della 116, rinforzati i freni, la carrozzeria riacquistò il colore d'origine rosso-crema, mentre sul tetto compar-



ve la veletta «Speciale ragazzi»: la vettura percorreva la città con il suo ronzio gracchiante carica di ragazzini delle scuole.

Il restauro della 116, oggi conservata presso il Museo Gtt di Sassi, nacque sull'onda del rilancio tranviario, ma restò un caso isolato: sarebbero stati necessari vent'anni per veder nascere un vero progetto di recupero del patrimonio storico dei trasporti torinesi.

L'Associazione Tram Storici. Nel 2005 un gruppo di appassionati fondò l'Associazione Atts. Impiegati, tecnici, studenti si trasformarono in carpentieri, elettricisti, falegnami in grado di riportare in vita le vetture destinate alla rottamazione. Il progetto dell'Atts era ambizioso: non solo restaurare, non solo collezionare pezzi storici, ma creare per i tram storici un «museo in movimento».

I soci dell'Atts partirono con mezzi limitati, pagando di tasca propria i materiali. Soltanto dopo

i primi successi cominciarono ad ottenere sporadici finanziamenti pubblici. La prima motrice recuperata dai volontari fu una 209 dell'anno 1911, a due assi. Dopo il suo ritiro dal servizio passeggeri, era stata usata come sabbiera, ma il restauro la riportò alla veste d'origine verde e crema dell'antica Società Belga di trasporti. Dopo il restauro della 209, è venuto quello di una motrice a carrelli del 1933 (la 2592), finita fuori servizio nel 1983: due anni di lavoro la riportarono agli splendori del passato. Sono state in seguito restaurate altre due vetture della serie 2500. La 2598, in particolare, è stata riportata agli anni Trenta con il pavimento in legno, le panche longitudinali, la doppia fila di sedili, la porta posteriore ad anta singola, le scritte esterne a grandi caratteri. Oggi, dopo quindici anni di lavoro, sono una ventina le motrici rimesse in marcia, compresi tram provenienti da Bologna, Trieste, Roma. Veder passare in piazza Castello un vecchio tram bianco-azzurro con il cartello «Cinecittà» è senz'altro fonte di curiosità.

La vettura 3179 trasformata in palco teatrale con una fiancata ribaltabile. A fianco: il bus a due piani 2002 costruito per Italia 61 e una vettura in restauro in mostra durante un Trolley Festival

DUE ITINERARI Le uscite sui tram storici



Tra i restauri dell'Atts citiamo ancora la vettura articolata 2847, lunga quasi venti metri, e soprattutto la 2759 «due camere e cucina». La serie 2700 è chiamata così poiché deriva dal recupero dei truck (telaio e parte meccanica) di due vecchi tram, uniti da un elemento centrale. Un caso unico è la 3179, trasformata in palco teatrale nel 2007 dall'Officina Centrale Gtt per un'associazione di tranvieri-attori. Svuotata dell'arredamento, la vettura ha una fiancata ribaltabile che la trasforma in palcoscenico. Con lo scioglimento dell'associazione teatrale nel 2019, la 3179 è stata affidata all'Atts.

I restauri non si limitano ai tram, ma hanno fino ad ora interessato anche una corriera Fiat 626 RN del 1949 della Satti e il famoso autobus Viberti a due piani simbolo di Italia '61.

Il museo viaggiante. San Francisco, Lisbona, Oporto, Rotterdam, Stoccolma, New Orleans, Santos offrono ai turisti linee tranviarie percorse da mezzi d'epoca. Nella città brasiliana di Santos circolano addirittura due anziane vetture torinesi, la 3265 e la 2840, donate nel 2009 dal nostro Comune.

E Torino? Nel 2011, in accordo con il Comune, Gtt e il Ministero dell'Ambiente, i volontari Atts hanno attivato il primo percorso storico nel centro della città. È nata la linea 7: vecchi tram in movimento su un itinerario circolare, che ricorda l'ottocentesca «Linea dei viali» della società Belga. La linea 7, unica del genere in Italia, è accessibile con un biglietto normale ed è attiva il sabato, nei giorni festivi e nei periodi di forte presenza turistica. Il capolinea è in piazza Castello di fronte al Teatro Regio.

Altre buone occasioni per un salto nel passato sono l'annuale Trolley Festival di dicembre



e le Domeniche Atts, con percorsi in centro in cui i soci intrattengono i viaggiatori con note e aneddoti sui tram e sulla città.

Per completare il panorama dei tram storici ricordiamo i mezzi della cremagliera Sassi-Superga e le due vetture ristorante gestite dal Ctt, ricavate da due motrici 2800.

La sede di Atts. Notevolmente sviluppata è anche l'attività editoriale dell'associazione, che propone monografie sui tram, autobus, filobus, e soprattutto gli album fotografici frutto di scavi archivistici. La partecipazione volontaria ai lavori dell'Atts è aperta a tutti coloro che vogliono associarsi. La sede, con il vasto archivio di documenti, libri e riviste di trasporti, è presso l'ex stazione della Torino-Ceres di Ponte Mosca in via Andreis 2. L'indirizzo per associarsi è presidente@atts-to.it, quello per le informazioni è info@atts.to.it.

Un ringraziamento per la consulenza e le immagini a Roberto Cambursano, presidente dell'Atts, a Luca Giannitti e a tutti i soci.



Gli anni della Torinese e della Belga

LA GRANDE CONCORRENZA DELLE PRIME AZIENDE DI «TRAMWAYS» A FINE OTTOCENTO, IL GROVIGLIO DI BINARI CHE SOLCAVANO LE VIE DEL CENTRO

La prima linea tranviaria torinese a cavalli risale al 1871: andava da piazza Castello alla Barriera di Nizza (piazza Carducci). Presto seguirono altri collegamenti con le barriere di Casale e di Piacenza, tutti realizzati dal concessionario Zaverio Avenati. Nell'ottobre 1874 Avenati vendette impianti, cavalli e vetture alla Società Anonima dei Tramways di Torino, a capitale belga, una delle molte società estere tecnicamente avanzate che investivano in Italia.

Nel 1875 entrò in gioco una nuova compagnia, la Società Torinese Tramways e Ferrovie Economiche. «La Belga» e «la Torinese», come venivano chiamate, costruirono rapidamente nuovi tracciati, tant'è che nel 1880 Torino disponeva di 18 linee. Era anche l'epoca delle tranvie a vapore dirette ai comuni della cintura, campo in cui Belga faceva la parte del leone. La concorrenza fra Torinese e Belga si smorzò verso la fine del secolo, quando le due società si accordarono per una gestione comune. Per rompere il monopolio, Palazzo Civico fece entrare in gioco nel 1897 la Società Anonima Eletticità Alta Italia (Saeai), produttrice di energia elettrica. La scelta non era casuale, perché proprio in quell'anno la rete veniva elettrificata. L'Alta Italia lanciò un progetto di otto nuove linee.

La nuova società partiva comunque svantaggiata: le vie centrali erano già occupate dai binari di Torinese e Belga che intanto si erano fuse, riordinarono le linee, eliminando i doppiini e puntando alle periferie. L'Alta Italia non decollò e nel 1907, visti gli scarsi risultati, il Comune la riscattò assumendo l'esercizio diretto delle sei linee costruite nel frattempo. Il gestore comunale prese il nome di Azienda Tranvie Municipali (Atm), recuperò i ritardi e nel 1915 arrivò a controllare 14 linee. La Belga quanto a costruzioni non era da meno, per cui la città si ritrovò in un intrico di binari concorrenti. Alcuni nodi come Porta Nuova, Porta Palazzo, piazza Solferino diventarono impercorribili. Nonostante la confusione dei tracciati, i tram delle due società erano ben riconoscibili: quelli dell'Atm, di colore rosso-crema, avevano la presa di corrente ad archetto e le linee numerate da 1 a 14; i tram della Belga erano verde-crema, avevano la presa ad asta e rotella, con le linee classificate da A a P (la G ad esempio è la famosa Linea dei viali). Per bloccare la sterile concorrenza fra Atm e Belga, nel dicembre 1922 il Comune riscattò la Belga e unificò l'intera rete sotto la gestione dell'Atm. La storia dell'Atm si è conclusa nel 2003, quando la fusione con la Satti ha dato vita al Gruppo Torinese Trasporti Gtt (Stefano Garzaro).