

Attaccàti al TRAM

testo e foto di Massimo Condolo

I torinesi vi sono affezionati come al monumento a Vittorio Emanuele II. Hanno perfino fondato un club che li conserva e restaura. Questo esemplare, il più antico, ha visto due guerre, ha trasportato milioni di cittadini e adesso ritorna a circolare

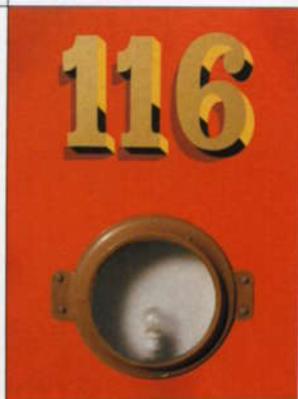


AL MANOVRATORE

È nata prima l'auto

La "116" a fianco di una Scat "22/32 HP" del 1909 recuperata in Argentina alla fine degli anni Novanta. La presa di corrente a pantografo è un adattamento del 1991 per permettere la circolazione sulla rete tranviaria. In alto, la targa di ferro smaltato: "Non parlate al manovratore".





Cifre, targhe e comandi

Il numero di matricola (sopra), caratterizzato da un complesso gioco d'ombre, è stato rifatto a mano nel 1977 su base fotografica. Molti particolari degli anni in cui la "116" era normalmente in linea sono ancora al loro posto, come gli avvisi su targhe smaltate (foto al centro). A destra, il volantino del freno a mano.

La vecchia dimora

Stazione di Sassi, Torino. Da qui parte la linea, inaugurata nel 1884 come funicolare e ricostruita nel 1934 come cremagliera, che raggiunge, in tre chilometri, la collina di Superga. Sullo sfondo, da sinistra: il ricovero della "116", una motrice del 1934, la vecchia sala macchine della funicolare.

Torino 1910. La città si prepara all'Esposizione Universale che si sarebbe svolta l'anno successivo. L'ATM, azienda tranvie municipali, che gestisce metà della rete cittadina (l'altra è affidata a un raggruppamento di imprese belghe) decide di incrementare il servizio e ordina 50 nuovi tram e 25 rimorchi alla Diatto. Questa dispone infatti di un reparto dove si fabbrica materiale ferroviario e tranviario, assieme a carrozzerie per veicoli industriali (reparto che in seguito sarà ceduto alla Fiat e diverrà il primo embrione della Fiat Materiale Ferroviario). Motrici e rimorchi Diatto entrano in servizio nella primavera 1911. Come i tram dell'ATM già in servizio, anche questi sono rossi e crema; le motrici prendono corrente con la "lyra", termine poetico con cui l'ATM chiama

l'archetto con "strisciante" in rame sulla parte superiore. Lunghe 7,5 metri e larghe 2, le motrici poggiano su un carrello Boeker solidale alla cassa; l'impianto elettrico Siemens è alimentato a 600 volt in corrente continua. I numeri di servizio vanno da 101 a 150 per le motrici e da 237 a 260 per i rimorchi. Durante la Grande Guerra queste motrici, che con 70 cavalli ottenuti con due motori da 35 sono le più potenti del parco, vengono adibite al traino dei rimorchi-ambulanza che raccolgono i feriti in arrivo dal fronte con i treni ospedale. Negli anni Venti la rete passa interamente all'ATM; il colore diventa verde in due toni, la presa di corrente è un trolley. Le motrici "101" e "102" sono destinate alla tranvia interurbana Torino-Settimo. A metà anni Trenta i motori sono sostituiti con degli





Ansaldo un po' più potenti (2x45 CV) e i combinatori (gli apparecchi che controllano i motori, comandati dalla classica "manetta") con i Brown-Boveri a 15 posizioni, comuni a molte altre vetture ATM; molti rimorchi vengono invece accantonati e demoliti. Durante la seconda guerra mondiale, diverse motrici vengono distrutte o requisite dai tedeschi, che le portano a Monaco. Due motrici e sette rimorchi vengono trasformati in furgoni: prestano servizio su linee speciali utilizzate dai fruttivendoli, che portano ai negozi la merce acquistata la mattina presto ai Mercati Generali di piazza Balilla (oggi piazza Galimberti), capolinea di partenza di questo insolito servizio. Nel 1948, solo 16 motrici sono ancora abilitate al servizio passeggeri. La loro carriera in linea termina entro l'anno successivo, sia perché le brevi linee periferiche su cui prestano servizio vengono accorpate alla linea di cui costituiscono il prolungamento, sia per l'arrivo di nuovi tram a carrelli e snodati (290 in dieci anni). A metà anni Settanta sopravvivono sette motrici, utilizzate per trasporto di materiali, manovra o sabbatura dei binari. Nel 1977 l'ATM decide di restaurare la numero "116", quella in condizioni migliori, riportandola ai colori originali, rifacendo a mano filetti e ombreggiature dei caratteri. Sul tetto figura una tabella in lamiera che riporta la scritta "speciale ragazzi": il nuovo servizio è infatti il trasporto dei bambini delle elementari in gita per la città. Nel 1999 la "116" viene nuovamente inviata in officina per alcuni lavori di carrozzeria, ma al rientro la Motorizzazione ne blocca l'impiego, richiedendo modifiche radicali fra cui la chiusura dei terrazzini con porte pneumatiche. Seguono lunghe trattative, concluse da poco. Da settembre la motrice tornerà a circolare: alla guida, i volontari dell'Associazione Torinese Tram Storici.



LA DIVISA DELL'EPOCA

Tabarro, berretto e stemma

Alcuni membri dell'Associazione Torinese Tram Storici sono dipendenti del Gruppo Torinese Trasporti, l'azienda che dal 2003 ha sostituito la gloriosa ATM. Per la guida dei tram storici (sia quelli urbani, sia quelli della tranvia a cremagliera di Superga), essi dispongono di divise rifatte da una sartoria teatrale sulla base di fotografie del 1934. La divisa estiva prevede pantaloni grigio scuro e camicia grigio chiaro; quella invernale anche una giacca in panno grigio scuro e, eventualmente, una pesante mantella nera (nella foto, indossata dal manovratore che comanda a mano uno scambio). I berretti sono cilindrici e bassi e portano gli stemmi storici dell'ATM, fortunatamente ritrovati in magazzino.



Il calore del legno
Panche e rivestimenti in legno lucido accoglievano i passeggeri. A sinistra, il tetto delle piattaforme è a listelli a vista; la plafoniera è smaltata.