

Addio amico tram



Ogni torinese ci è salito a bordo almeno una volta. Ogni torinese ha sognato di girare quella manovella, dare corrente e poi scivolare in folle lungo le lucide rotaie. Nelle orecchie abbiamo il suono della "prenotazione fermata" e lo stantuffo dell'apertura porte. C'è chi sui suoi seggiolini ha letto interi romanzi, chi si è innamorato di sconosciuti, chi ha fatto progetti, portato la spesa, litigato. Da 90 anni i tram arancioni (dal 1981, prima erano verdi) fanno parte della nostra vita. Dopo una lunga carriera andranno in pensione, un po' per volta, sostituiti dai modernissimi Hitachi Rail disegnati da Giugiaro. Ma nella nostra memoria loro resteranno per sempre "i tram di Torino". Noi de La Stampa vogliamo salutarli così, con uno sferragliante viaggio tra reostati e ricordi, alla scoperta dei loro segreti. Fatelo anche voi, se lo sono meritato.

Testi e progetto Raphael Zanotti

Testi Andrea Parodi

Foto e Video Maurizio Bosio (Agenzia Reporters)

Curiosità L'abitudine dei torinesi di salire davanti e scendere dietro è dovuta all'originaria presenza del bigliettaio. Quest'ultimo, infatti, aveva il suo posto nella parte anteriore. Scomparso il bigliettaio, questa differenza non aveva più senso ma l'abitudine si tramandata dai genitori ai figli per generazioni e ancora oggi è una tradizione di cui non riusciamo a fare a meno.



Fermata 5 - Piazza del Centenario

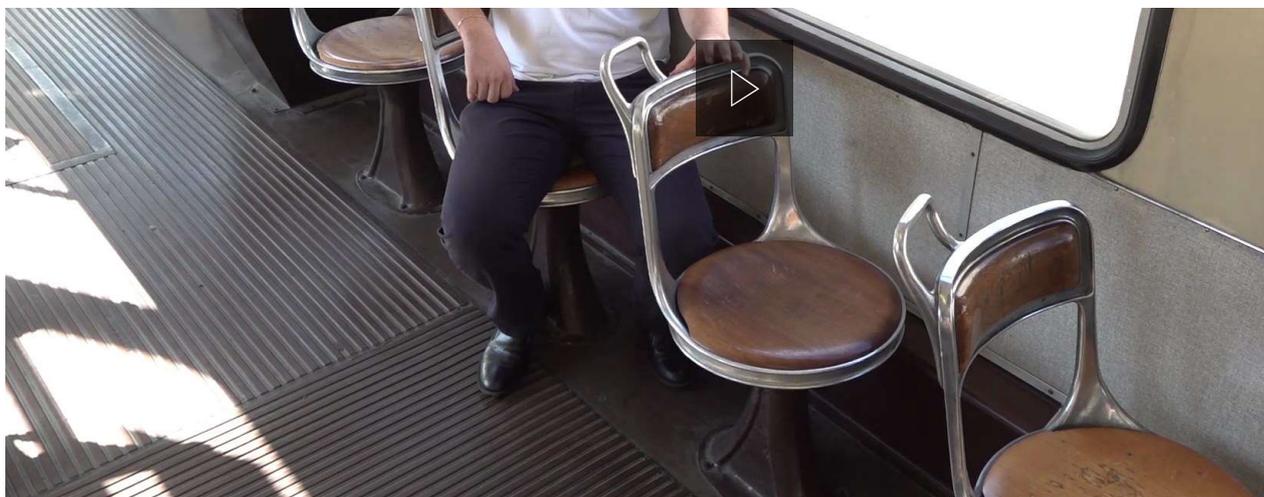
Tra un sobbalzo e l'altro chi ci aveva mai pensato? Ma sotto il pavimento su cui poggiamo i piedi, il carrello che ci trasporta ha quasi un secolo. La serie 2800 risale agli anni '30. All'inizio erano carrozze singole, poi sono state accoppiate. Ne esistono due flotte. La prima, 58 vetture, è nata dall'unione di carrozze serie 2100 e 2200 costruite nel 1933 e nel 1938. La seconda, 45 macchine, ha accoppiato due serie 2500 costruite nel 1932 e 1933. Se prima di salire date un'occhiata alle ruote potrete leggere la sigla Skf, o addirittura Riv. Questo era il marchio della Roberto Incerti Villar Perosa, la prima azienda di cuscinetti a sfera d'Italia. Nata nel 1904 e chiusa nel 1965, aveva fornito i primi elementi alla nascente Fiat di Giovanni Agnelli senior.



Fermata 6 - Largo Design

Avete presente quelle seggiole in legno e ferro che si trovano sui tram? Beh, anche loro hanno una storia. Sono state disegnate da un anonimo progettista all'inizio degli Anni Trenta. Oggi sono diventate degli oggetti di culto e gli utenti le preferiscono ancora ai sedili in plastica o in stoffa per la loro ergonomia. Chi non vorrebbe averle in casa? Ci hanno provato, ma possederne una non è così facile.





Capolinea

Siamo giunti alla fine del nostro viaggio, dobbiamo scendere. Per farlo non possiamo non premere il campanello della "prenotazione fermata". E' ancora di quelli neri, a bottone. A memoria ricordiamo che per pigiarlo con il tram in movimento serviva una certa mira, ed è ancora così. La sensazione della corsa lunga del pulsante, però, dà una certa soddisfazione rispetto agli odierni interruttori piatti. Suona il campanello, si accende l'insegna e si aprono le porte. Scendiamo con il classico "clanck" del predellino quando lo liberiamo del nostro peso. Sentiamo lo stantuffo delle porte che si richiudono. Il 2839 è a fine corsa, rientra in deposito. Attualmente come lui ci sono ancora 80 veicoli in servizio, tutt'ora la spina dorsale della rete tranviaria di Torino. Nel corso della loro esistenza questi tram hanno percorso milioni di chilometri e hanno accompagnato migliaia di vite. Le nostre. Salutarli era doveroso.

Si ringraziano

L'Associazione Torinese Tram Storici

Stefano Cerrato

Luca Giannitti

e naturalmente il tram 2839



Fermata 3 - Via delle Sorprese

Senza saperlo per anni ci siamo seduti sopra della sabbia. Quattro dei 28 sedili sui tram hanno infatti una sabbiera che viene riempita ogni volta che il veicolo rientra in deposito. Succede anche per i tram nuovi. A cosa serve la sabbia? Ce lo racconta Stefano.



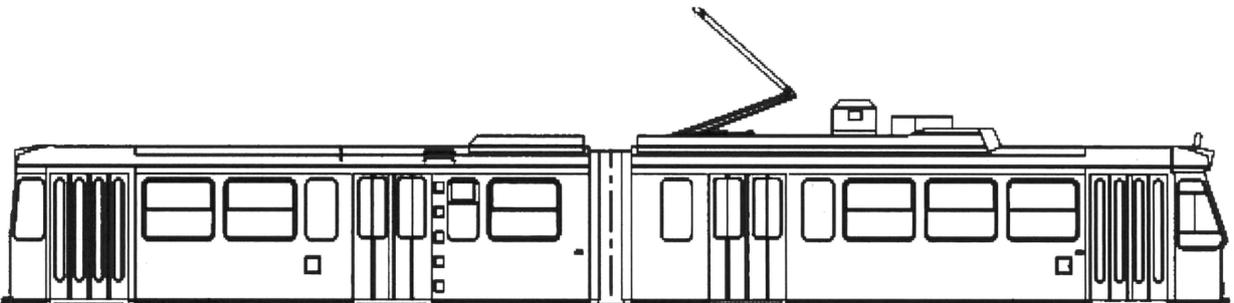
Se i sedili con la sabbia sono rimasti gli stessi, altre cose sono cambiate con il passare degli anni. Per esempio il pantografo, il "gancio" che permette al tram di essere alimentato dal cavo aereo. Un tempo era un semplice trolley. Il gioco preferito dai ragazzini di qualche decennio fa era quello di farlo disallineare. Il tranviere doveva quindi scendere e tribolare non poco con la corda dell'asta per rimetterlo a posto. E' cambiato anche il sistema di apertura e chiusura porte. Un tempo lo comandava il manovratore ma era semiautomatico: la porta si apriva solo se il passeggero era sulla pedana antistante e si richiudeva quando questo scendeva dall'ultimo gradino. Pericolosissimo. I primi tram, infatti, non avevano specchietto retrovisore ma solo una spia che avvertiva il manovratore dell'apertura porte. Se un passeggero inciampava o cadeva, né il tranviere né il bigliettaio potevano accorgersene.



Fermata 4 - Viale delle bigliettaie

Oggi non esistono più, ma i bigliettaie erano un'altra figura storica dei tram. E per un certo periodo sono esistite anche le bigliettaie, salvo poi essere state licenziate tutte in tronco. Volete sapere perché? Ascoltate la loro storia.

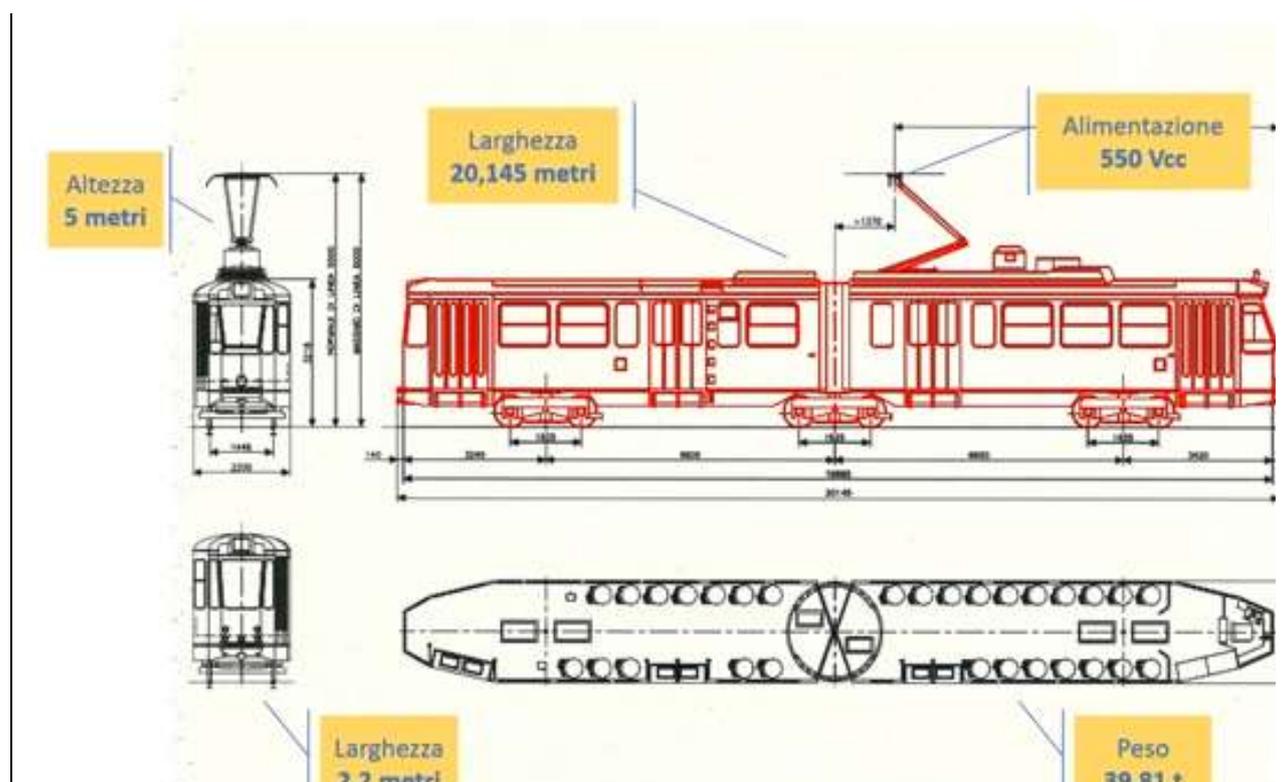
dovendo seguire le rotaie, non fosse necessario. Oggi è diverso: sono necessarie la patente superiore D, l'abilitazione e la Carta di qualificazione del conducente. L'abilitazione può essere presa solo dai dipendenti delle aziende tranviarie ed entro i 45 anni. Tutti giovani questi tranvieri.



Fermata 2 - Piazza Prodigio della tecnica

Ok, ora che sappiamo guidarlo, la domanda successiva è: ma come funziona davvero? Per capirlo pensiamo a un gigantesco interruttore. La corrente a 600 Volt passa dal cavo aereo ai binari attraverso il tram stesso. E' un circuito chiuso. In realtà l'acceleratore non lascia passare la corrente, la ferma. Quando il tranviere vuole accelerare, stacca via via le resistenze permettendo alla corrente di fluire. Senza quella manovella, il tram andrebbe avanti all'infinito.

L'idea, geniale, è di Galileo Ferraris che il 18 marzo del 1888 presenta all'Accademia delle Scienze di Torino il brevetto per il motore a campo magnetico rotante (poi commercialmente sfruttato da Nikola Tesla). Nel 1896 il Consiglio comunale di Torino decide di adottare il sistema con alimentazione aerea che ancora oggi usiamo. Il 7 febbraio 1897 Galileo Ferraris muore e tre giorni dopo la Saeai (Società Anonima Eletticità Alta Italia) ottiene la concessione per la prima linea di tram elettrici. Non ha potuto vederli funzionanti.



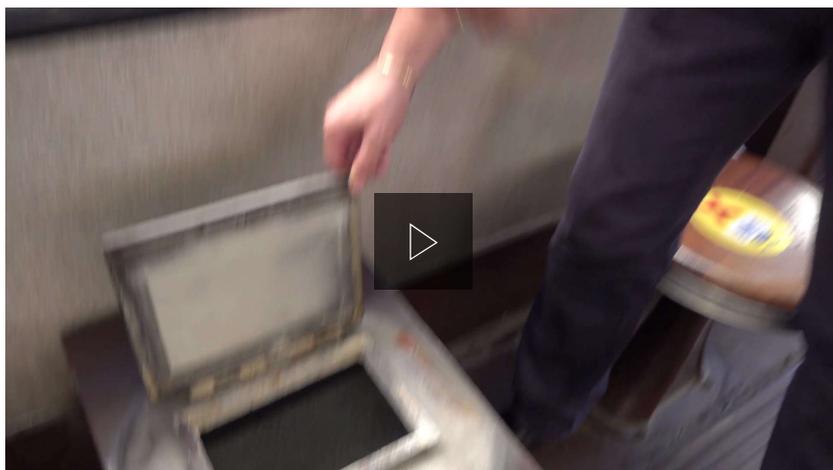


Dati tecnici Il tram può raggiungere una velocità massima di 45 km orari. Ci sono pochi punti a Torino in cui si riesce a farlo, in pratica solo dove ci sono lunghi rettilinei protetti dalle corsie riservate. Il tram ha 12 marce. Può trasportare un massimo di 170 persone: 28 sedute, 141 in piedi e il tranviere.



Fermata 3 - Via delle Sorprese

Senza saperlo per anni ci siamo seduti sopra della sabbia. Quattro dei 28 sedili sui tram hanno infatti una sabbiera che viene riempita ogni volta che il veicolo rientra in deposito. Succede anche per i tram nuovi. A cosa serve la sabbia? Ce lo racconta Stefano.



Se i sedili con la sabbia sono rimasti gli stessi, altre cose sono cambiate con il passare degli anni. Per esempio il pantografo, il "gancio" che permette al tram di essere alimentato dal cavo aereo. Un tempo era un semplice trolley. Il gioco preferito dai ragazzini di qualche decennio fa era quello di farlo disallineare. Il tranviere doveva quindi scendere e tribolare non poco con la corda dell'asta per rimetterlo a posto. E' cambiato anche il sistema di apertura e chiusura porte. Un tempo lo comandava il manovratore ma era semiautomatico: la porta si apriva solo se il passeggero era sulla pedana antistante e si richiudeva quando questo scendeva dall'ultimo gradino. Pericolosissimo. I primi tram, infatti, non avevano specchietto retrovisore ma solo una spia che avvertiva il manovratore dell'apertura porte. Se un passeggero inciampava o cadeva, né il tranviere né il bigliettaio potevano accorgersene.

Tutti in carrozza



Biglietto, prego

E' mercoledì 6 agosto, alla fermata di piazza Carducci c'è una canicola insopportabile. Aspettiamo il tram 2839, uno di quelli che nei prossimi due anni verrà dismesso. Il 2839 è un prima serie dalla gloriosa storia. Mentre Torino era sotto i bombardamenti, lui già c'era e scarrozzava gente da una parte all'altra della città. Lo avremo tutto per noi grazie all'Associazione Torinese Tram Storici. A condurlo sarà Luca Giannitti, una passione divorante per tutto ciò che viaggia su rotaia, mentre un altro socio, Stefano Cerrato, ci farà da Cicerone raccontandoci segreti e aneddoti di questo mezzo di locomozione straordinario. "Prego, biglietto" ci dice Stefano appena mettiamo piede sul predellino. Noi ci guardiamo imbarazzati: non l'abbiamo. Partiamo bene.



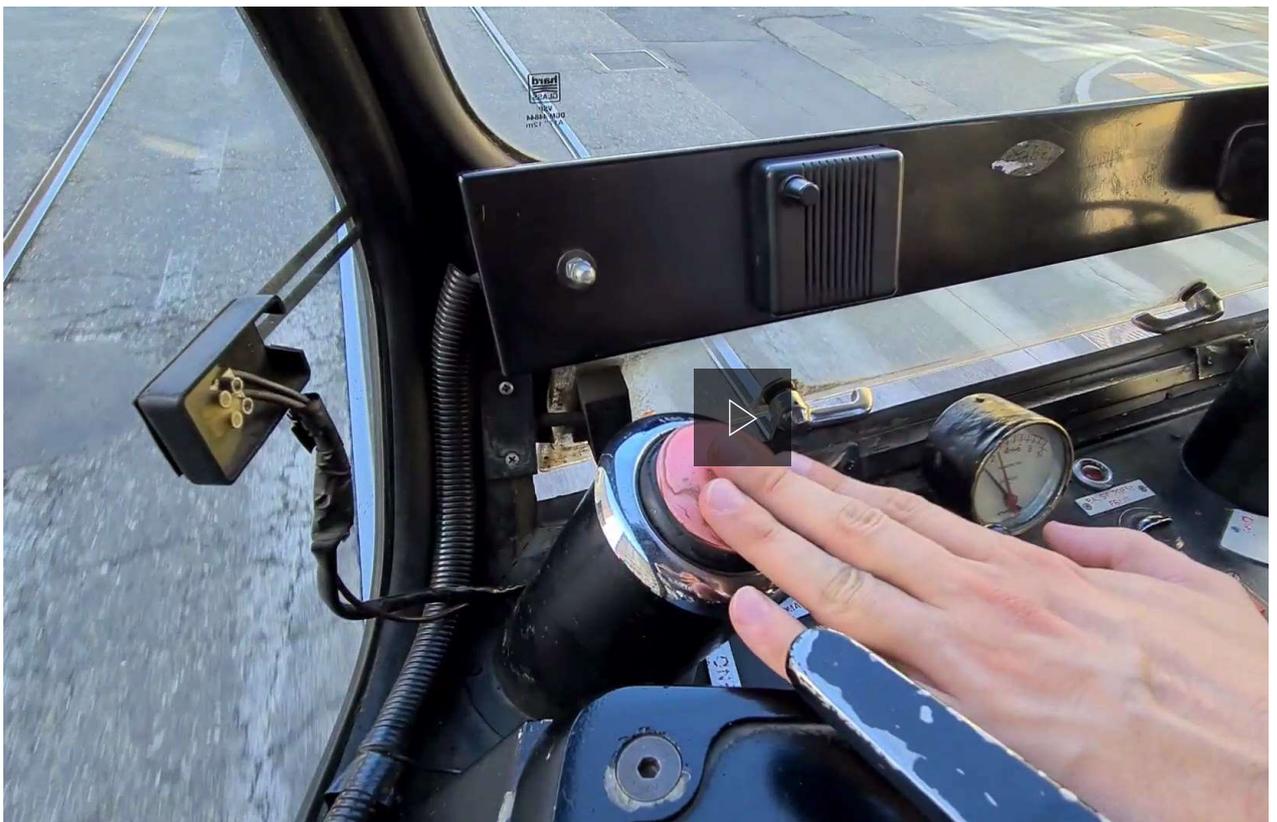


Salire a bordo di un tram deserto fa un certo effetto: mai successo. L'ultimo ricordo sa di umanità varia, cartelle e occhi pesti di sonno, ma oggi non dev'essere tanto diverso nonostante la novità delle mascherine. Tutto torna familiare in un attimo: dalle targhe lette milioni di volte, alle chiavi a farfalla, passando per la linea curva delle seggiole. Ci sarebbero mille domande, ma la prima non può che essere una: come si guida un tram?



Fermata 1 - Vicolo del macinino

Sì, è vero, tutti ricordiamo il cartello "E' vietato parlare al conducente", ma Stefano e Luca ci assicurano che non è più così. Oggi è possibile disturbarlo, in caso di necessità. Ne approfittiamo subito. Dunque, Luca, facci vedere...



Curiosità Per condurre il tram una volta non serviva nemmeno la patente B. L'idea era che,