



dal 27 marzo

## tram storici a Torino

Con l'attivazione della linea 7, il capoluogo subalpino ha lanciato la prima linea tranviaria interamente gestita con elettromotrici d'epoca appositamente restaurate, in un riuscito connubio fra attrattiva turistica e servizio regolare.

Vedere la realizzazione di un progetto del quale si sono poste le basi sei anni prima è sicuramente una grande soddisfazione. Ma se il progetto si configurava, nel momento in cui se ne delineavano le caratteristiche, ambizioso e vagamente utopico, allora alla soddisfazione si aggiunge la consapevolezza di aver realizzato qualcosa che solo pochi anni prima sembrava irrealizzabile. E ciò sparge un

soffio di orgoglio tra coloro che si sono impegnati in questa avventura nel corso degli anni.

Per ripercorrere l'avventura che ha portato alla realizzazione della linea storica 7 di Torino, occorre tornare al 2005. Internet è sicuramente il catalizzatore che rende possibile l'incontro, inizialmente virtuale, tra gli appassionati dei trasporti su rotaia nel capoluogo piemontese e svela che l'interesse per i tram

*Elettromotrice a carrelli 2592 in servizio sulla linea 7 in piazza Carlo Emanuele II (piazza Carlina), il 16 aprile.*



#### RIFERIMENTI

Sulle prime edizioni del «Trolley Festival», vedi gli articoli su *IT* 289 e 301. Sui vecchi tram torinesi, *IT* 243, 247 e il libro «Torino tram, filobus, metro» edito dall'ETR.

è molto più diffuso di quello che il singolo cultore poteva fino a quel momento immaginare. Ovviamente, come in tutti i campi, anche qui ognuno ha la sua "specializzazione": le vetture, la storia, la rete e le infrastrutture. Le discussioni arricchiscono le conoscenze reciproche e permettono di iniziare a conoscersi reciprocamente, ma a un certo punto il mezzo telematico comincia a non essere più sufficiente e un piccolo gruppo di persone inizia a frequentarsi nella vita reale, ritrovandosi a discutere di tram (e non solo) presso un bar del centro di Torino. A questo punto si realizza il primo di quegli eventi che contraddistinguono questa storia e che permettono un salto verso un livello superiore: alcuni dei partecipanti si mettono in contatto con alcuni dirigenti GTT che condividono la passione verso il mondo dei tram

(foto B. Sinchetto salvo diversa indicazione)

e inizia a nascere l'idea di dare vita a un'associazione di appassionati che operi in collaborazione con GTT per il recupero e il successivo restauro di mezzi storici.

Alla fine del 2005 viene costituita così l'Associazione Torinese Tram Storici (ATTS), che nel suo statuto si pone l'obiettivo di realizzare, in occasione del 150° anniversario dell'unità d'Italia, una linea tranviaria storica, un museo tranviario in movimento da realizzarsi nella forma di una linea ordinaria, integrata nella rete aziendale e gestita da GTT con vetture a carrelli costruite tra il 1930 e il 1960. Il progetto appare decisamente ambizioso: GTT ha già quattro vetture storiche atte al servizio (2595, restaurata nel 1999, 3203, 3279 e l'esemplare unico 3501), oltre alla decana del parco, la 116; per l'esercizio occorre però restaurare e rendere disponibili entro il 2011 una decina circa di altre vetture. Per prendere confidenza con un lavoro abbastanza complicato si decide di iniziare a fare esperienza su una sabbiera ormai dismessa da GTT e in precarie condizioni di conservazione. Il restauro sarà solo statico: è importante in questo momento per i soci operativi fare esperienza nel restauro della cassa. La vettura del 1911 viene riportata alle condizioni iniziali, quando prestava servizio per la società Belga dei tram di Torino. Il risultato è splendido e la 209, nuovamente nella sua veste originale, ottiene un successo superiore alle più ottimistiche aspettative al I «Trolley Festival» del 2 dicembre 2006. Con l'inizio del 2007 i soci iniziano i lavori sulla 2592; in questo caso si tratta di restaurare una vettura a carrelli perchè possa tornare a viaggiare sulla rete. Il lavoro è sicuramente più impegnativo e richiede più dell'anno preventivato. Al II «Trolley Festival» viene presentata come *work in progress*, ancora priva di vetri, porte, della verniciatura finale. E, incredibilmente, il restauro in corso risulta ancora più interessante per il pubblico: accanto a essa, esposta ai Giardini Reali, corre la gemella 2595 e il confronto rivela ai non addetti ai lavori quale sia il lavoro dietro un restauro di una motrice storica.

Nel frattempo un altro degli eventi fondamentali per la realizzazione della linea storica si concretizza a Roma: il progetto presentato dall'assessorato ai trasporti del Comune di Torino riceve un finanziamento di 900 000 euro dal Ministero dell'Ambiente nell'ambito delle iniziative volte a migliorare il trasporto pubblico ecologico. È una cifra che può sembrare consistente, ma, per dare un termine di confronto, equivale a circa la metà del costo di un solo tram moderno. Per il progetto della linea storica è tuttavia una tappa fondamentale. Con questi fondi, integrati dal contributo di GTT e dalle ore di lavoro messe a disposizione gratuitamente dai volontari dell'ATTS è possibile avviare i lavori di restauro su sei vetture. In questo caso la maggior parte dei lavori viene affidata a officine specializzate, mentre le rifiniture vengono condotte dai soci restauratori di ATTS. Le vetture torinesi individuate a tale scopo sono la «Peter Witt»



A spasso per i viali di Torino a bordo della storica elettromotrice articolata 2847 riportata allo stato d'origine, il 12 aprile.

2598 del 1932, la PCC 3104 del 1948 e l'articolata 2847 del 1958. Le altre tre sono originarie di tre diverse città italiane: la 201 bolognese, la 312 romana e la 447 triestina. Infatti un altro degli eventi decisivi per la riuscita del progetto è la preziosa collaborazione prestata da MetRo Roma SpA e Associazione per il Museo Italiano dei Trasporti (AMIT); grazie a essi giungono a Torino, per essere avviate ai lavori di restauro, le prime vetture non torinesi. Mentre l'officina GTT, insieme ai volontari, riporta in esercizio una seconda motrice a due assi, la 502 del 1924, si inizia l'opera di restauro, in questo caso con fondi che non fanno parte del finanziamento ministeriale, su altre due vetture: una torinese, la "due camere e cucina" 2759 del 1959, e una napoletana risalente al 1934, acquistata dall'ANM e numerata 961.

L'associazione riceve in dono un'altra vettura da Roma, niente meno che la prima motrice articolata italiana, la 401 del 1939; per riportarla in condizioni di viaggiare nuovamente sui binari, ATTS attiva una sottoscrizione che ha già superato i 50 000 euro e sulla quale verranno fatti confluire anche i contributi provenienti dal 5 per mille IRPEF. Torino, Bologna, Roma, Trieste, Napoli... e Milano? A più d'uno appare strana l'assenza della città italiana con la rete tranviaria più estesa fra quelle rappresentate nel parco della linea storica torinese, ma finora non è stato possibile, per diversi motivi, colmare questa lacuna. Ovviamente l'ATTS sarà ben lieta se in futuro si realizzerà l'opportunità di veder girare per le vie di Torino una motrice milanese, magari proprio una "Ventotto".

## NEL RESTO DEL MONDO

La linea tranviaria storica di Torino è la prima e unica realizzazione di questo tipo in Italia, ispirata principalmente alla *Market Street Railway* di San Francisco, linea che riscuote grande successo, gestita con vetture storiche provenienti da diverse città degli Stati Uniti e del mondo (tra le quali anche alcune "Ventotto" dell'ATM di Milano). Ma non si tratta del solo esempio nel mondo: per rimanere in America le tre linee di New Orleans sono esercite con vetture storiche, alcune delle quali rese famose anche tra i non appassionati dal film «Un tram che si chiama desiderio» di Elia Kazan tratto dall'omonima opera di Tennessee Williams. A Dallas, in Texas, la linea M è percorsa da vetture risalenti ai primi anni del XX secolo, mentre le motrici che percorrono la linea 15 di Filadelfia, così come la linea M di Boston, sono esclusivamente vetture tranviarie di tipo PCC degli anni quaranta. In America del Sud, continente un tempo ricchissimo di reti tranviarie, rimangono oggi la linea tranviaria storica di Santa Teresa a Rio de Janeiro e quella della vicina città di Santos, nella cui flotta è presente anche un tram subalpino, la motrice 3265 donata dalla città di Torino. Tornando in Europa, in Gran Bretagna la linea tranviaria di Blackpool è gestita con tram sia storici sia moderni. La flotta che percorre questa linea è abbastanza particolare, sia per la presenza di tram a due piani (utilizzati oltre che qui solo a Hong Kong e ad Alessandria d'Egitto), sia per alcune vetture ricostruite, con un effetto decisamente kitsch, nella forma di barconi, locomotive, galeoni dei pirati. In Spagna la *Tramvia Blau* di Barcellona è di notevole interesse per la presenza di motrici risalenti ai primi anni del Novecento, anche se il servizio svolto è di tipo turistico e per questo motivo, giornaliero durante l'estate e limitato ai soli week-end e giorni festivi per il resto dell'anno. Nell'isola di Maiorca la linea tranviaria che unisce Soller con Puerto de Soller (chiamata *Orange express*) opera quotidianamente anch'essa con vetture quasi centenarie. Sempre nella penisola iberica è impossibile parlare di linee tranviarie storiche e non riferirsi a Lisbona, con le sue motrici a due assi che percorrono la sua rete composta da cinque linee e in particolare la 12 e la 28 che si inerpicano su per la collina, attraverso il quartiere dell'Alfama, con pendenze che raggiungono i 135 mm/m. Nei dintorni di Lisbona, anche Sintra ha una linea esercita con vetture storiche, ma in questo caso il servizio è di tipo turistico. Il servizio è invece svolto quotidianamente sulla rete di Porto che si sviluppa su tre linee tranviarie esercite con bellissime vetture d'epoca. In Olanda, sia Amsterdam che Rotterdam gestiscono una linea con vetture storiche, ma in entrambi i casi si tratta di un servizio prevalentemente turistico e quindi limitato al periodo estivo, così come a Praga dove il servizio sulla linea storica 91 viene espletato soltanto nei week-end estivi. In Svezia, nella capitale Stoccolma, la linea storica 7 nasce nel 1991 grazie all'opera della locale associazione dei tram storici, gemellata da qualche anno con ATTS. Nel 2010 questa linea viene integrata nella rete ordinaria e su di essa iniziano a fare servizio anche tram di tipo moderno. E infine Istanbul, città magica a cavallo tra due continenti, dove operano ben due linee di tram storici, una nella parte europea, in servizio fin dal 1990 e una nella parte asiatica, aperta nel 2003.

aa

## I TRAM DELLA LINEA 7 in servizio (aprile 2011)

serie 2500	2592, 2595, 2598
serie 2800 <sup>(1)</sup>	2807, 2815, 2847, <sup>(2)</sup> 2852, 2855
serie 3100	3104, <sup>(2)</sup> 3203, 3279
serie 3500	3501
ex STEFER (Roma)	312 <sup>(3)</sup>
in riparazione	2759, <sup>(4)</sup> STEFER 401, <sup>(1)</sup> STEFER 201, <sup>(5)</sup> STEFER 447, <sup>(6)</sup> ATAN 961

NOTE: origine ATM Torino salvo diversa indicazione - <sup>(1)</sup> articolate - <sup>(2)</sup> con cassa riportata allo stato d'origine - <sup>(3)</sup> utilizzata per noleggi e servizi speciali - <sup>(4)</sup> articolata con cassa intermedia sospesa ("due camere e cucina") - <sup>(5)</sup> ex Bologna - <sup>(6)</sup> ex Trieste. Del parco tranviario storico torinese fanno parte anche le elettromotrici a due assi 116, 502 (per noleggi e servizi speciali) e 209 (non funzionante).



▲ Elettromotrice articolata 2852 in transito dalla stazione di Porta Nuova, davanti alle futuristiche cabine vetrate degli ascensori della sottostante stazione della metropolitana automatica, il 12 aprile.



Restaurate o avviate al restauro le motrici che comporranno la flotta delle vetture storiche, restano da definirsi il percorso e le modalità di esercizio. La scelta del tracciato era già stata implicitamente indicata ante litteram quando era stata presentata la prima vettura restaurata da ATTS, la 209, sul cui tetto era stata posta la veletta della "Linea dei Viali". Negli ultimi decenni dell'Ottocento, quando il trasporto urbano era ancora garantito dai tram a cavalli, la società Belga che aveva in concessione una delle due distinte reti tranviarie torinesi aveva, tra le altre, posto in esercizio una linea circolare che percorreva i viali posti a corona del centro cittadino e da questa caratteristica aveva preso la denominazione. In quegli anni, infatti, l'indicazione dei percorsi con lettere o numeri non era ancora invalsa nell'uso e le linee venivano romanticamente denominate in base alle località raggiunte: si avevano così, per esempio, la "Linea di Borgonuovo", la "Linea del Valentino", la "Linea della Crocetta".

La "Linea dei Viali" non era probabilmente la più importante della rete, ma sicuramente la più particolare per la sua caratteristica di mettere in collegamento tra loro tutte le altre, caratterizzate invece da un tracciato radiale dal centro verso la periferia; il suo percorso tra gli ampi ed eleganti viali alberati ne faceva anche una linea frequentata non solo per necessità ma anche per diletto in un'epoca in cui il trasporto pubblico non aveva ancora assunto le

---

*Lungo il pittoresco tratto di linea dei Giardini Reali, percorso solo dalla linea 7 e durante i Trolley Festival, l'elettromotrice 3279 fa capolino da sotto le storiche arcate della passerella che collega le aree nord e sud dei Giardini Reali, il 31 marzo.*





*Elettromotrice 3104 recentemente rimessa in servizio con la cassa riportata allo stato d'origine, in piazza Castello l'11 aprile.*

per diversi anni sia l'appellativo storico, sia il percorso. Le riorganizzazioni della rete negli anni cinquanta e sessanta ne ampliarono il tracciato, conservando

però fino ai giorni odierni la caratteristica di circolarità. Quando si tratta quindi di definire il percorso della linea storica non ci sono dubbi nel riproporre il tracciato della "Linea dei Viali"; la sola modifica riguarda la parte est del tracciato; che invece di comprendere corso Cairoli e corso San Maurizio, utilizza l'asse di via dell'Accademia Albertina, via Po, piazza Castello e i Giardini Reali. Questa variazione che nasce dall'esigenza di non sovrapporsi su questo tratto di percorso alla linea 16, determina due conseguenze positive: il capolinea in piazza Castello, punto più centrale della città e il transito attraverso i Giardini Reali, in uno dei tratti più scenografici della rete torinese, punto nodale del «Trolley Festival». Lungo il resto dell'anello i tram storici percorrono corso Regina Margherita, corso Principe Eugenio, piazza Statuto, Porta Susa, corso Vinzaglio e corso Vittorio Emanuele II, per un tracciato complessivo lungo circa 7,5 km. Per quanto riguarda la modalità di esercizio viene deciso che la linea storica si configuri come una normale linea della rete, accessibile con l'ordinario biglietto urbano (o l'abbonamento), con un orario di servizio tra le 7.30 e le 19.30 nei giorni feriali (l'inizio è posticipato alle 9 nei festivi) e un intervallo medio tra i passaggi di quindici minuti, garantito da otto vetture che percorrono l'anello, quattro per ciascuno dei due versi.

E infine occorre scegliere come chiamare la nuova linea: le numerazioni disponibili sono 6, 7 e 8. Escluso il 6 che non trova particolari consensi, la scelta si restringe agli ultimi due numeri: l'8 è un numero che normalmente si considera fortunato ed esprime bene un'idea di circolarità per la sua forma. Ma il 7 ha



*Elettromotrici 2847 (ricostruita con cassa d'origine) e 2598 in sosta al capolinea di piazza Castello il 27 marzo.*



*L'esemplare unico 3501 al termine del tratto di linea in sede propria dei Giardini Reali, mentre si appresta a svoltare in corso Regina Margherita, il 27 marzo.*

da sempre rappresentato un equilibrio perfetto (sette giorni della settimana, sette note musicali, sette colori dell'iride). La scelta definitiva viene fatta come omaggio alla linea storica 7 della città di Stoccolma, la cui locale associazione è gemellata con ATTS.

Si giunge così al 27 marzo 2011: a dieci giorni dall'avvio delle celebrazioni per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia, che vedono a Torino una vastissima quanto inaspettata partecipazione popolare, viene inaugura-

ta la linea storica. Durante la mattinata tutte le nove motrici per le quali il restauro è già stato concluso, supportate eccezionalmente dalle due bellissime vetture a due assi rosso e crema (116 e 502), danno vita a un carosello tranviario su un percorso a trifoglio che ha il suo centro in piazza Castello e tocca i Giardini Reali, via Bertola e piazza Carlina. Dal primo pomeriggio la linea storica inizia il suo regolare servizio. Buon viaggio, linea 7! □



*Tra i lunghi porticati di via Po, l'elettromotrice romana 312 (normalmente non impiegata sulla linea 7 ma tenuta disponibile per servizi speciali) incrocia l'esemplare unico 3501 che nasconde parzialmente la mole della chiesa della Gran Madre, che rende inconfondibile la prospettiva di questa via del centro (foto Accattatis).*