

clamfer

Club Amici della Ferrovia
- Napoli -

presenta



LE TRAMVIE DI ADDUZIONE

Serata del
9 gennaio 2015

a cura di
Andrea COZZOLINO

Varie sono state, a suo tempo, le cause che hanno determinato la nascita di una linea tranviaria, soprattutto di quelle che non hanno fatto parte di grandi reti urbane e/o interurbane. In alcuni casi, i motivi sono stati di natura economica, come per il cosiddetto “tram dei vini” (Stradella-S. Maria della Versa) o per la linea toscana da San Giovanni Valdarno a Vallombrosa o ancora per la Salerno-Pompei, che intese collegare un’area di notevole sviluppo agricolo (l’agro nocerino-sarnese) con la città dell’Irno, o di carattere turistico, come accadde per la linea litoranea di Viareggio o per la Rimini-Riccione o ancora per la Sorrento-Castellammare (che per altri versi potrebbe anche essere considerata una tranvia di adduzione).

Ma può esserci stato un altro motivo, di carattere eminentemente pratico: “La costruzione di ferrovie non sempre ha potuto soddisfare le aspirazioni delle località attraversate, desiderose non solo di avere una stazione nel loro territorio, ma possibilmente anche non troppo distante dall’abitato; un tempo ci si spostava generalmente solo a piedi e i servizi pubblici erano di là da venire, logico quindi che questa esigenza fosse molto sentita.”. Così scrive Franco Castiglioni in apertura di un breve quanto interessante articolo sulla tranvia urbana di Valenza, uno degli esempi più significativi di tranvia di adduzione – appunto – alla stazione cittadina. Ma, in genere, i casi di tranvie che collegano alla più vicina stazione ferroviaria riguardano località vicine, ma diverse; anzi, oltre Valenza, che esamineremo solo brevemente tra un po’, solo Perugia, Chieti, Civitanova Marche e Sulmona hanno avuto una linea di adduzione presente solo sul proprio territorio comunale.

La nostra esposizione sarà dedicata appunto a varie linee, tutte a trazione elettrica, sparse per l'Italia, nate con questo intento specifico: ci occuperemo in particolare della Dogliani-Monchiero (Piemonte); della Bisuschio-Viggiù (Lombardia); della Este-Sant'Elena (Veneto); della Offida-Castel di Lama e della linea di Civitanova (Marche) e infine della San Severo-Torremaggiore (Puglia). Volutamente, per le sue caratteristiche tecniche singolari, si è tralasciata la tranvia di Catanzaro che avrebbe avuto tutti i requisiti per entrare a far parte della trattazione. Il tutto senza assolutamente pensare di aver esaurito l'argomento: basterebbe a ricordarcelo l'esistenza della citata Chieti-Chieti Scalo (peraltro classificata come ferrovia); diciamo che – se sarà possibile – ne parleremo in un'altra occasione ...

1. La Dogliani - Monchiero

Perché Monchiero e non Dogliani? Questo era il “drammatico” interrogativo che si ponevano i concittadini del futuro Presidente della Repubblica Luigi Einaudi pensando che la linea ferroviaria Savona-Torino non raggiungeva il loro paese, peraltro reso celebre dalla produzione vinicola, ma un'altra località, Monchiero appunto, che da Dogliani distava non molto – 5 km e mezzo – ma abbastanza da rendere difficoltoso non solo il trasporto delle persone, ma anche e soprattutto delle merci, comprendendo tra queste proprio i vini di gran qualità prodotti in zona. Ad una lunga e sofferta serie di progetti ferroviari che non ebbero mai approvazione seguì la realizzazione di una linea tranviaria che, concessa nel 1921, fu realizzata in tempi molto brevi ed inaugurata solennemente il 15 agosto 1923.

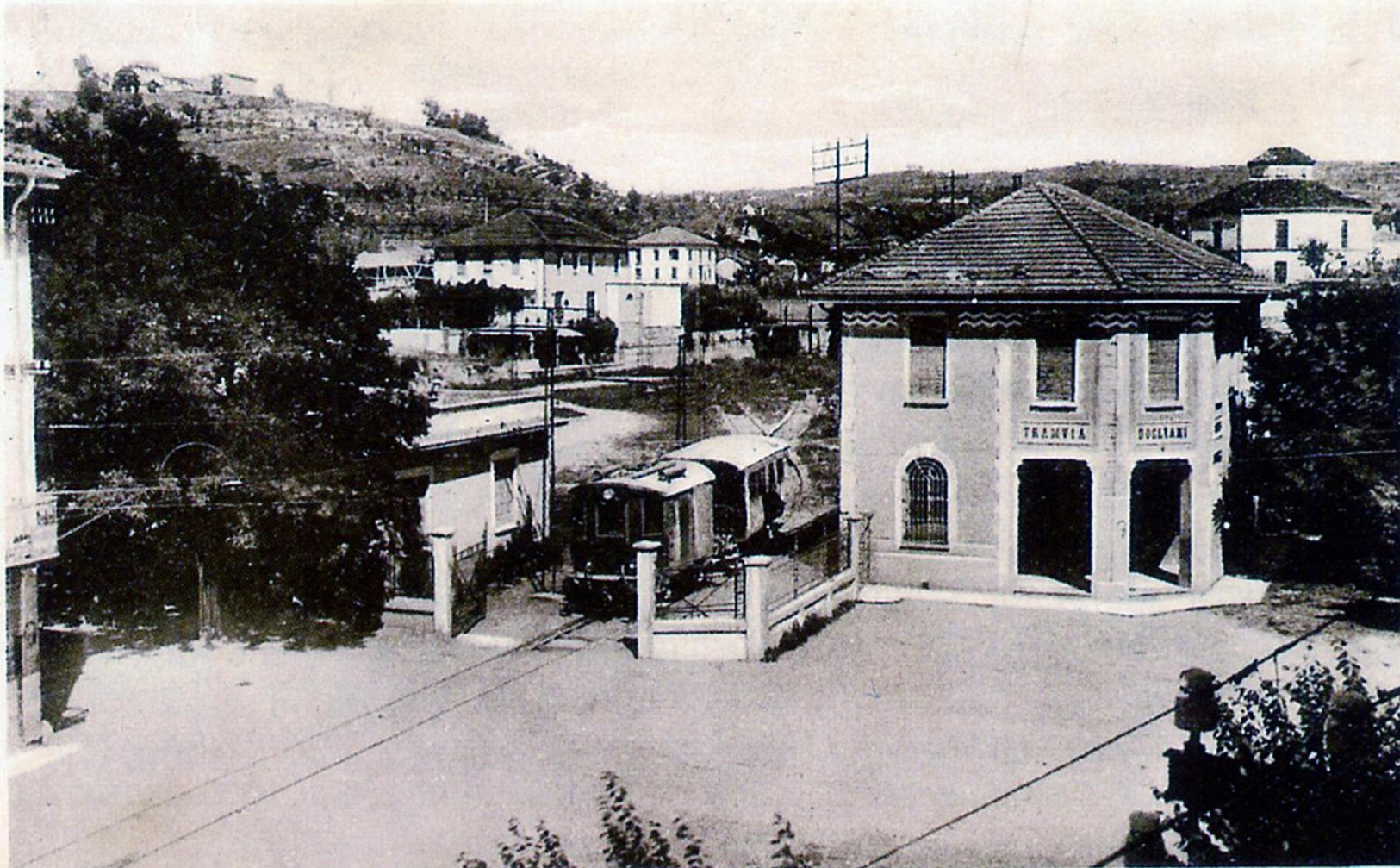
Lunga km. 5.5 (come già si è avuto modo di accennare) la Dogliani-Monchiero, elettrificata a 600 V cc mediante filo di contatto a sospensione semplice, si snodava lungo la strada provinciale e seguiva poi la statale delle Langhe, mantenendosi prevalentemente su sede stradale ad eccezione del rilevato che a Monchiero consentiva l'immissione nello scalo FS.

Il binario, armato con rotaie Vignoles da 27 kg/m, era separato dalla strada mediante un cordolo e le curve presentavano un raggio non inferiore a 150 m. In totale la linea presentava quattro fermate e una stazione intermedia, dotata di binario di carico e raccordo a servizio di un'adiacente fornace.

La conformazione della stazione capolinea di Dogliani era relativamente complessa: il binario di corsa, servito il fabbricato viaggiatori, proseguiva alla volta del deposito-officina sociale. Un secondo binario, attraversato lo scalo, raggiungeva il magazzino merci con piano caricatore. Per effettuare l'inversione di marcia dei treni passeggeri risultava necessaria l'attestazione di una seconda locomotiva in coda ai convogli in arrivo, mentre per la manovra dei carri merci era utilizzato un cabestano. Il fabbricato viaggiatori esiste tutt'oggi, all'angolo fra le vie Torino e Guglielmo Marconi, così come il piazzale, adibito a parcheggio. L'ingresso nel piazzale FS di Monchiero avveniva da sud, dov'era presente il raccordo con i binari FS. Per il servizio viaggiatori un binario era prolungato fino a raggiungere il marciapiede a servizio del fabbricato viaggiatori.

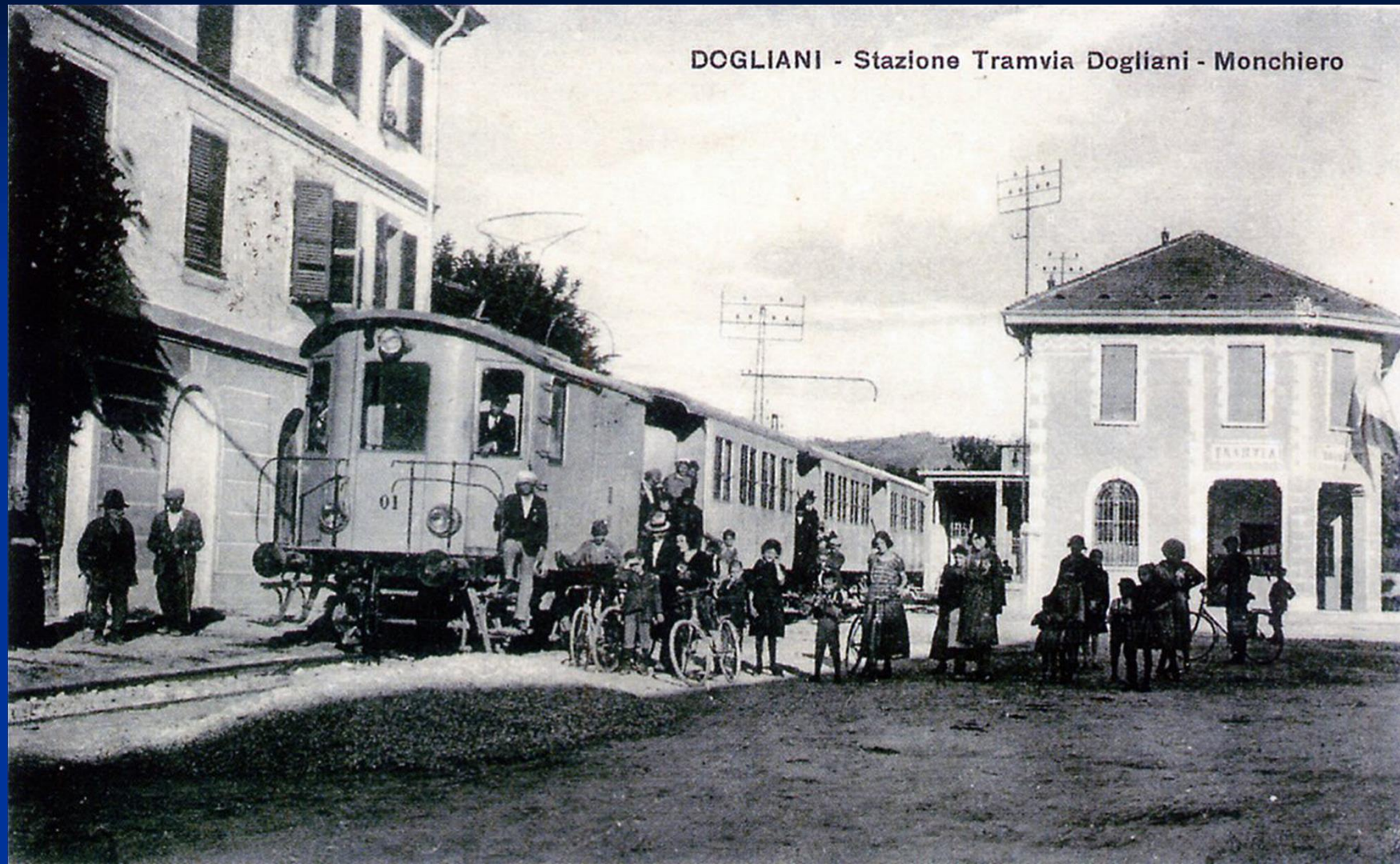
Ma la caratteristica più notevole della Dogliani-Monchiero, derivante certamente dalla sua doppia funzione di linea per trasporto di passeggeri e di merci, era la singolarità del materiale rotabile su di essa impiegato: la dotazione della SATED (Società Anonima Tramvie Elettriche di Dogliani) era infatti costituita da due locomotori elettrici a 2 assi (rodiggio AA) dotati di due motori da 50 kW e trasmissione di tipo tranviario, realizzati dal TIBB di Vado Ligure nel 1923. Gli organi di trazione e repulsione erano di tipo ferroviario (doppi respingenti e gancio a maglia con tenditore) sì da permettere l'utilizzo di carri in servizio cumulativo sulla rete FS. La velocità era di 40 km/h.

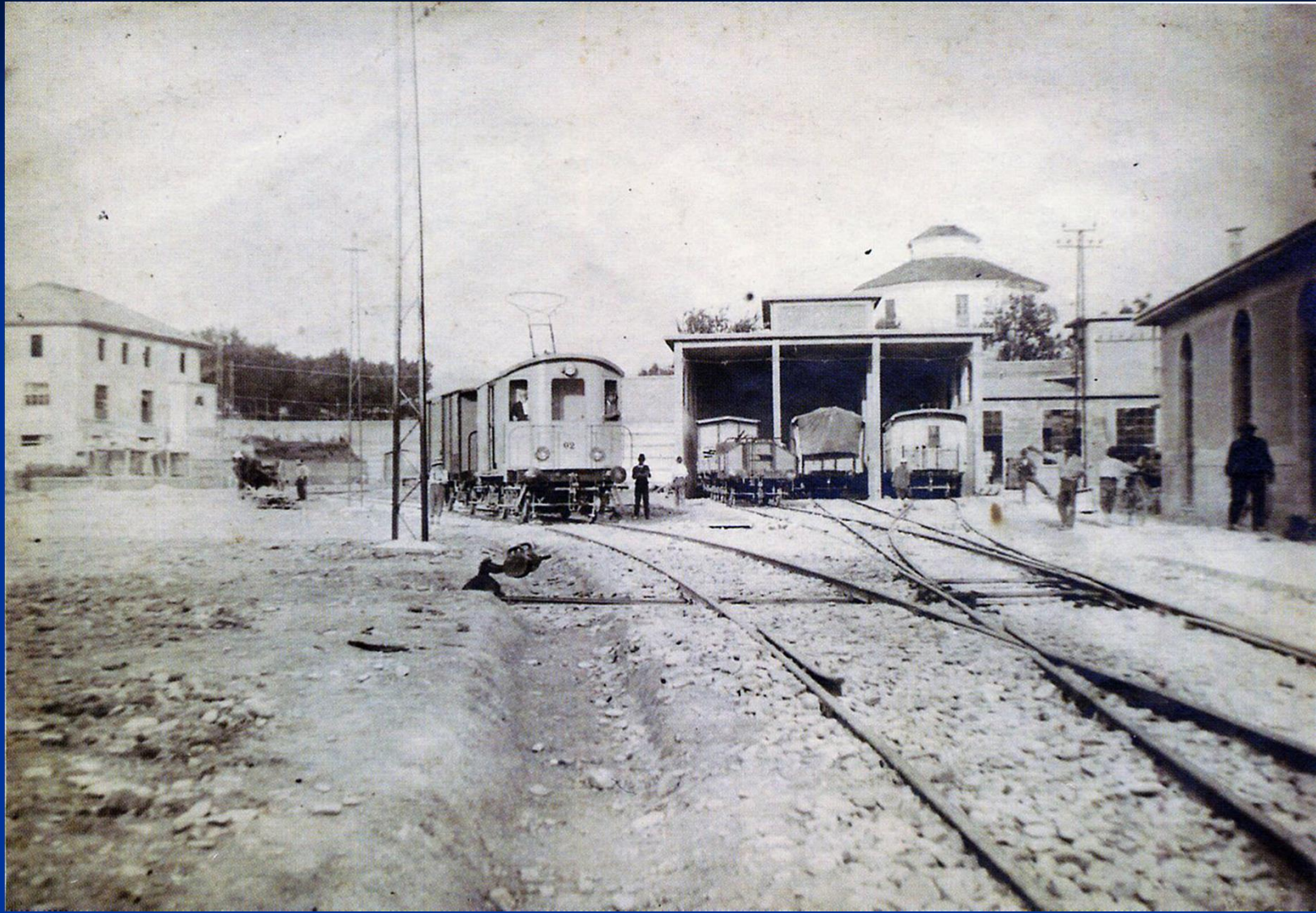
I due locomotori apparivano abbastanza singolari: presentavano, infatti, una testata poliedrica dotata di terrazzino e uno scompartimento bagagli centrale. La presa di corrente avveniva tramite archetto tranviario. Completavano la dotazione del parco alcuni carri merci, privi di freno pneumatico, ma dotati di organi di trazione e repulsione di tipo ferroviario, e 4 carrozze a due assi a terrazzini dotate di 4 moduli caratterizzati da doppi finestrini, verniciate nel classico color verde vagone dell'epoca. La tranvia Dogliani-Monchiero fu dismessa (e sostituita con servizio automobilistico) a febbraio del 1956.

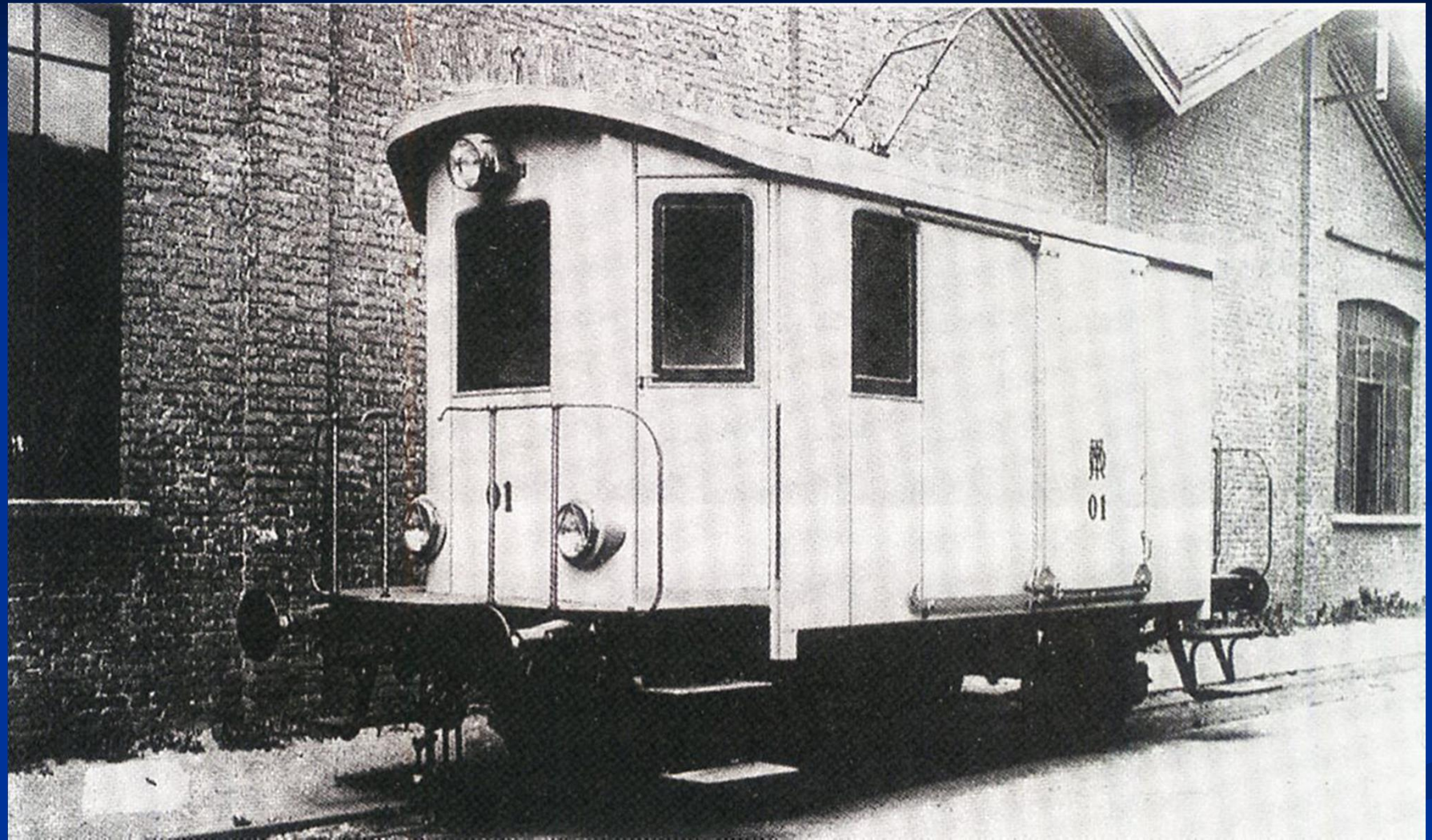


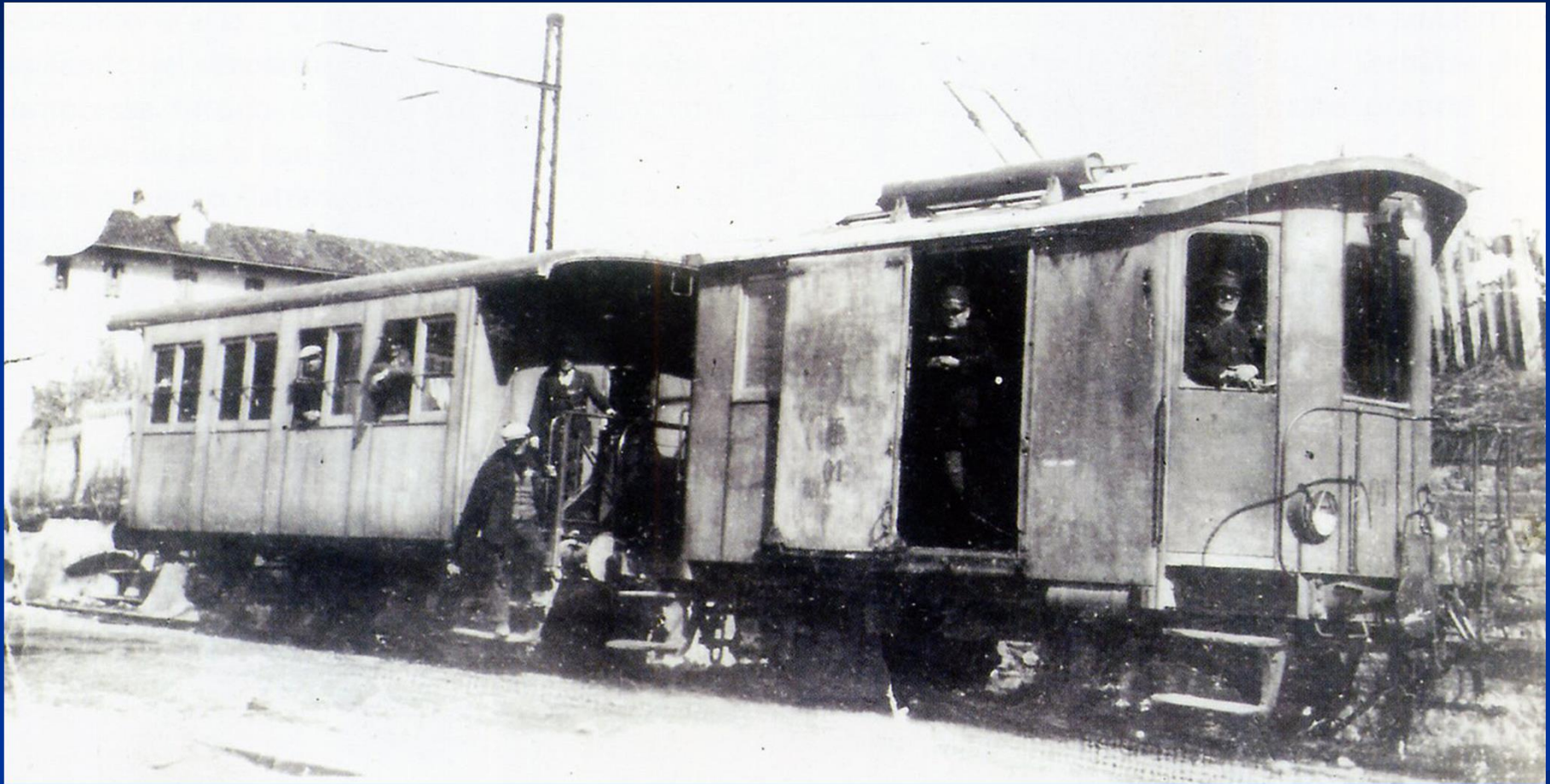
DOGLIANI - Stazione Tramvia Dogliani-Monchiero

DOGLIANI - Stazione Tramvia Dogliani - Monchiero









2. La linea urbana di Valenza

L'esautiva trattazione del Castiglioni relativa alla tramvia urbana di Valenza ci esime dall'approfondire l'esame di questa linea. Ricorderemo solo la brevità del tracciato (km. 2.324 che univano la stazione ferroviaria a piazza Vittorio Emanuele, centro della cittadina) e l'esiguità del materiale rotabile (due motrici Carminati & Toselli e una rimorchiata con bagagliaio cui si aggiunse – negli anni '30 – una terza unità proveniente – usata – dall'ATM di Milano (vettura 730).

Gli estremi temporali della linea sono il 1914 e il 1947.



Valenza - Stradale Stazione



Valenza - Piazza del Teatro



3. La tranvia da Bisuschio a Viggiù

Non diversamente dal centro urbano di Valenza, la città di Viggiù, nel Varesotto – non ancora resa celebre (suo malgrado) dai pompieri messi in musica da Armando Fragna – si trova in posizione elevata rispetto alla stazione ferroviaria più vicina, quella di Bisuschio, posta sulla linea Milano-Varese-Porto Ceresio. Come trasportare passeggeri e merci (marmi soprattutto) dal fondovalle a Viggiù e soprattutto viceversa? Al solito, con una breve, quanto importante tranvia, che – in questo caso – presenta anche interessanti soluzioni tecniche: la linea, infatti, partendo dalla stazione di Bisuschio, a lato della quale sorgeva la rimessa dei tram, affrontava un arco di cerchio in terrapieno per prendere quota evitando gli stretti tornanti della strada (non a caso, prima che alla tranvia, si era pensato ad un collegamento funicolare); il binario, a scartamento metrico, superava così il dislivello di m. 137 esistente tra le due località, con pendenze che toccavano al massimo il 900/000; quindi, tornata in sede stradale, si attestava in quella che è l'attuale piazza Europa, dove si trovava il binario di raddoppio.

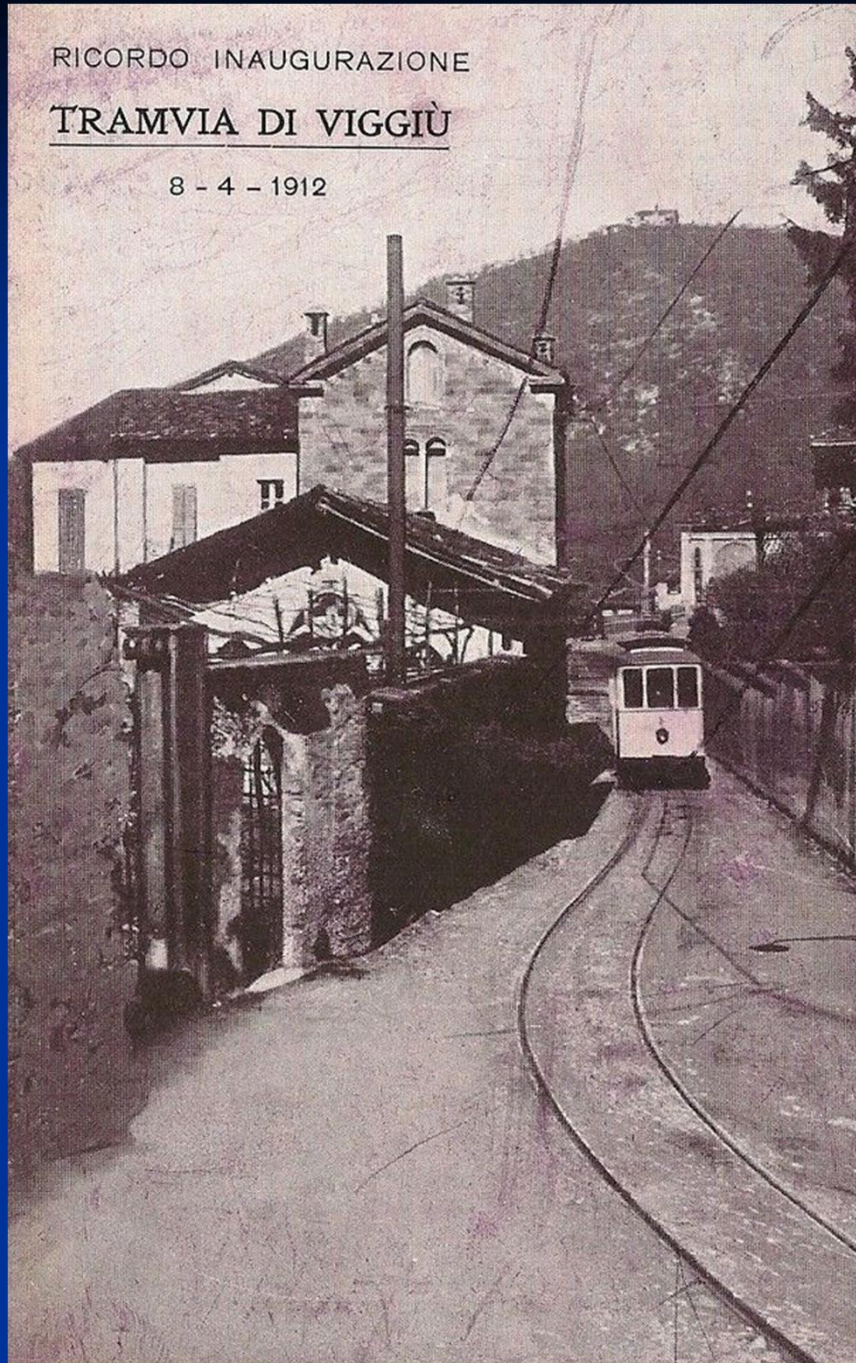
La lunghezza totale era di circa km. 3, percorsi – all’inizio – da tre motrici biassi e tre carri merci, cui si aggiunsero, nel 1932, altre due motrici, acquistate usate dalla palermitana SSTO. Grande “fortuna” ebbe la linea negli anni della Seconda Guerra Mondiale: infatti, molti sfollati da Milano si erano trasferiti proprio a Viggiù ed utilizzavano a pieno regime la piccola tranvia che permetteva loro di raggiungere il treno utile per arrivare nel capoluogo lombardo! Si pensi che questo fenomeno portò ad avere per lunghi anni, anche dopo la fine delle ostilità, bilanci in pareggio o addirittura in attivo!!!

Singolari i motivi che portarono alla chiusura della linea: essa traeva la corrente direttamente dalla linea ferroviaria, che all’epoca era elettrificata a terza rotaia, con la tensione “tranviaria” di 600 V. Ma, quando le FF.SS. decisero di trasformare la ferrovia con corrente da filo aereo a 3000 V, la linea tranviaria si trovò ... senza alimentazione e dovette essere chiusa il 24 marzo 1951 a quasi quaranta anni dalla sua inaugurazione (8 aprile 1912).

RICORDO INAUGURAZIONE

TRAMVIA DI VIGGIÙ

8 - 4 - 1912

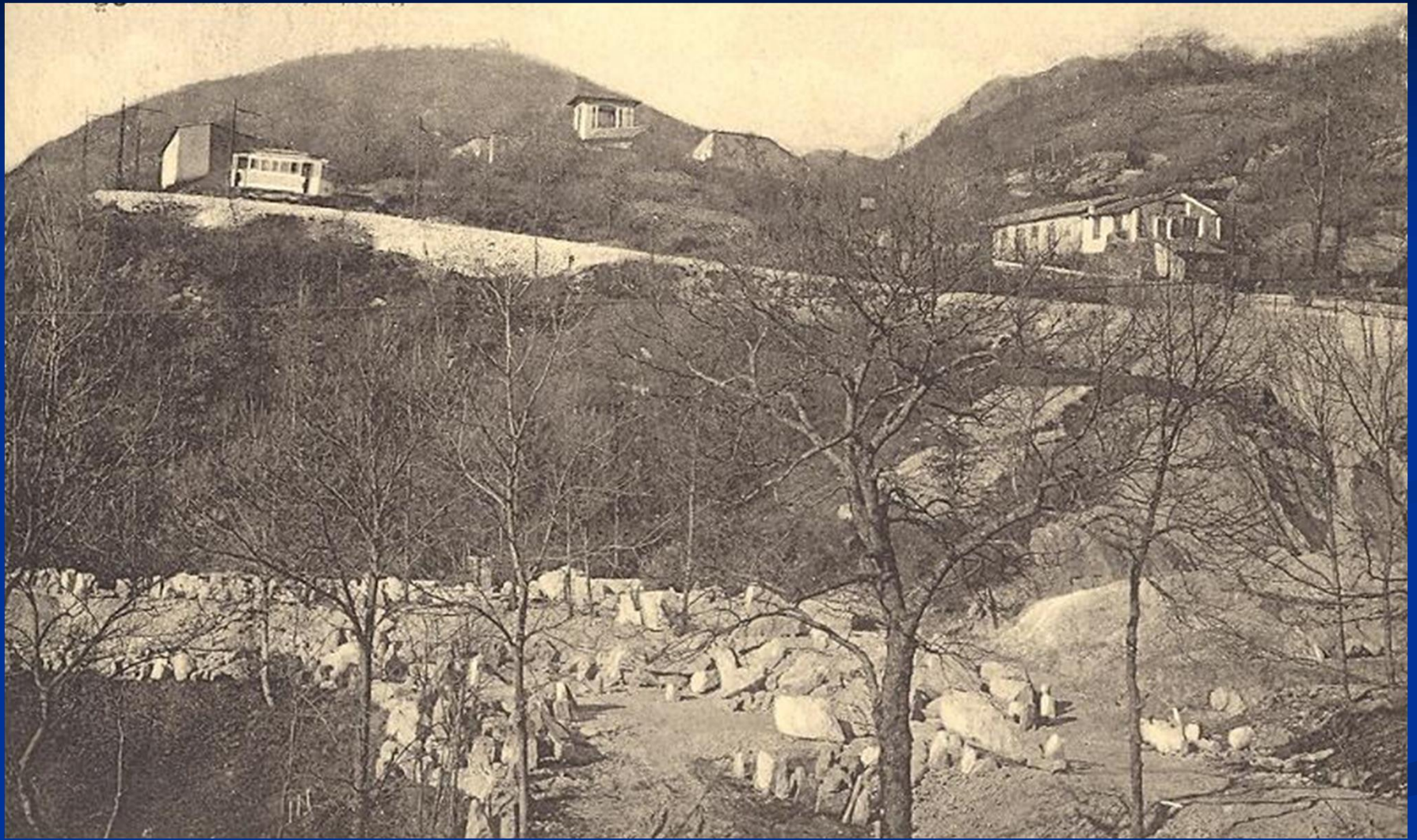




Un saluto da VIGGIÙ .

Viggìù - Panorama







4. La Este – Sant'Elena

Non una, ma due stazioni univa la Este – Sant'Elena. Costruita a scartamento ordinario nel 1906 e lunga 6,6 km., essa collegava infatti la cittadina in provincia di Padova sia con la “propria” stazione (facente parte della linea Mantova-Monselice) che con quella – più distante – di Sant'Elena, sulla ferrovia Padova-Bologna. Il collegamento, realizzato dal Comune di Este e da esso gestito, era armato con rotaie Vignoles o Phoenix a seconda del tipo di strade percorse ed era elettrificato a 550 V/cc., corrente che era prelevata dalla centrale idroelettrica di Battaglia Terme, che serviva anche a provvedere Este della pubblica illuminazione.

Il deposito venne stabilito ad Este nei pressi della chiesa di San Francesco in via Massimo d'Azeglio. Da qui il tram proseguiva per via Vittorio Emanuele, piazza Vittorio Emanuele, via Principe Umberto e via Principe Amedeo. La linea si diramava dunque in due tronchi: uno proseguiva fino al termine di via Principe Amedeo terminando di fronte alla stazione di Este, l'altro invece piegava per via Cesare Battisti, sottopassava la ferrovia ed imboccava le vie Deserto e stazione di Sant'Elena, impianto in prossimità del quale faceva capolinea.



Este

Stazione Este

Motta

Schiavonia

Deserto

Stazione Este-Sant'Elena

La lunghezza complessiva fino a Sant'Elena era, come detto, di 6,6 km mentre la diramazione per la stazione di Este era lunga 300 m.

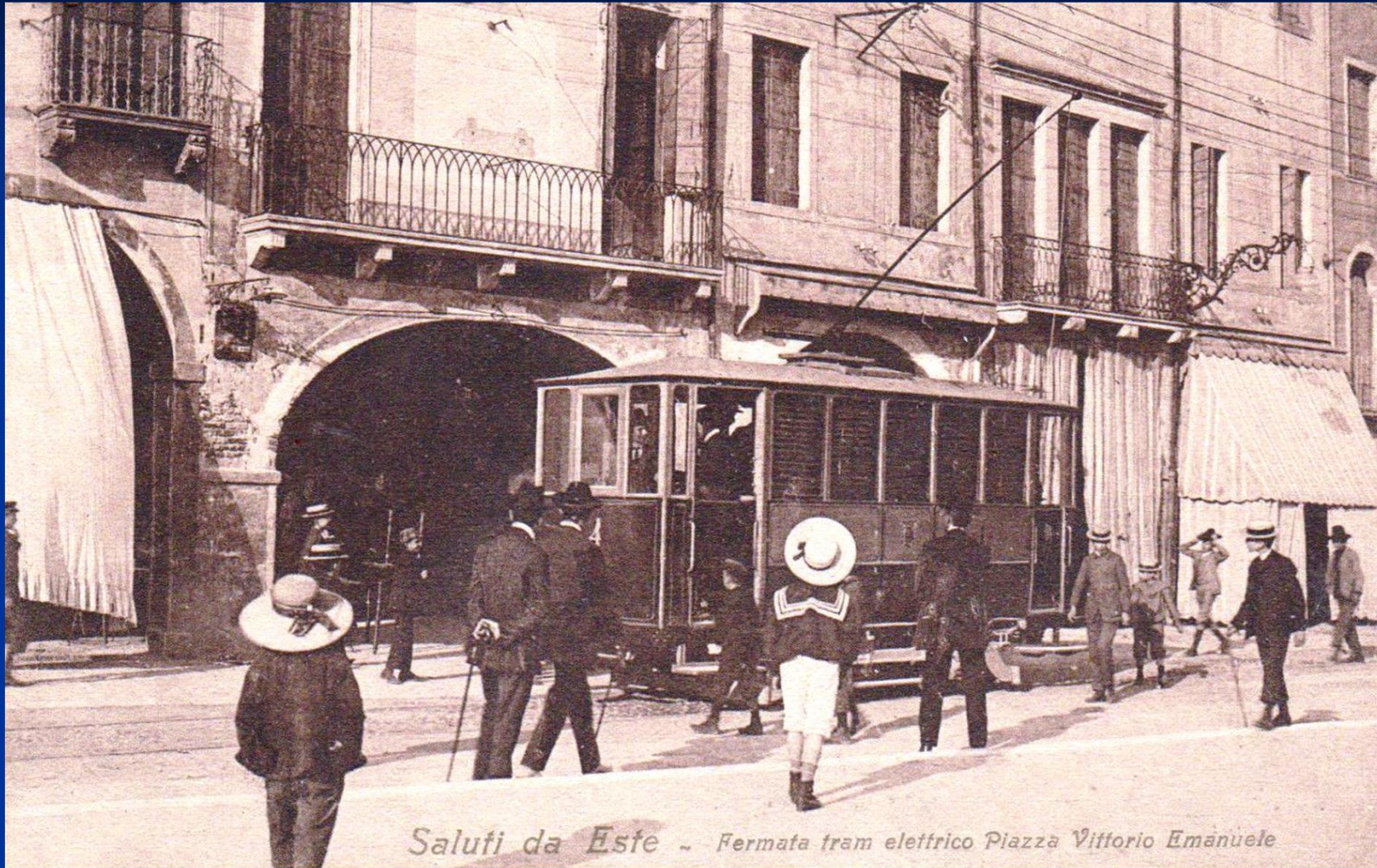
La tranvia aveva in dotazione due motrici biassi da 26 Kw ed altrettante da 53 Kw e due vetture rimorchiate al traino di queste ultime.

Utilizzata poco e soprattutto fonte di spese notevolissime per il Comune di Este, la tranvia per Sant'Elena ebbe vita assai breve essendo stata definitivamente soppressa (e sostituita con un collegamento automobilistico) nel corso del 1934.



Este - Piazza Vittorio Emanuele II e Corso Principe Umberto





Saluti da Este ~ Fermata tram elettrico Piazza Vittorio Emanuele

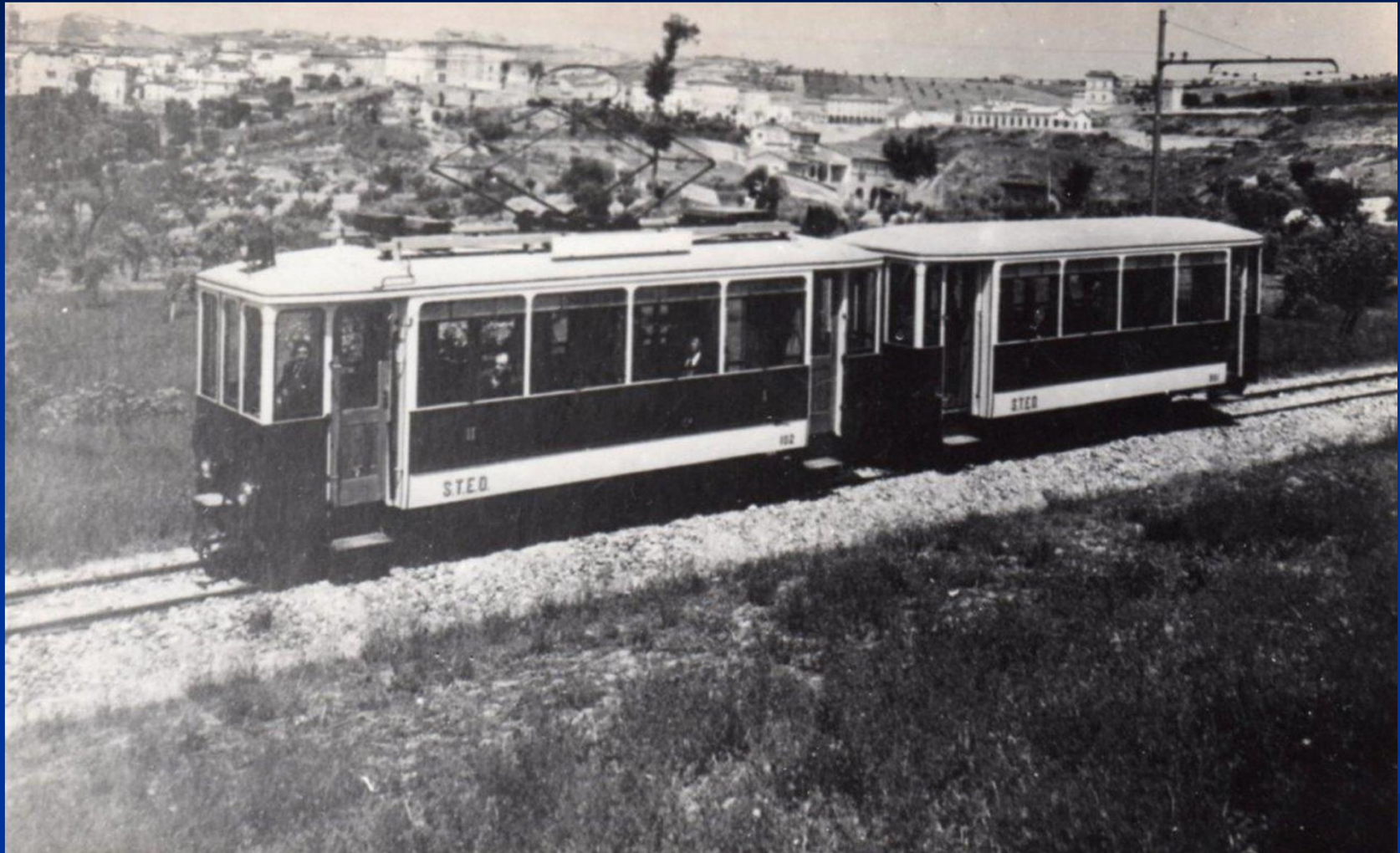
5. Da Offida a Castel di Lama

Se disappunto provarono gli abitanti di Dogliani per avere la stazione ferroviaria a 5 km di distanza dal loro paese, figurarsi quelli di Offida, nelle Marche, che dalla stazione di Castel di Lama (posta sulla linea Ascoli Piceno – San Benedetto del Tronto) distavano ben 11.523 km, a voler tener conto della lunghezza esatta della linea tranviaria che – voluta fin dal 1915 dall'Amministrazione Provinciale ascolana – vide la luce però solo nel 1926 (inaugurazione l'11 giugno). Si trattava, in realtà, di una linea non facile, a causa del dislivello altimetrico delle due località, che portavano la linea a raggiungere anche la pendenza del 50 per mille, con raggi di curvatura di 25 m. Armata con rotaie leggere da 21,4 kg/m e dotata dello scartamento di 950 mm, la tramvia era dotata di alimentazione aerea con filo di contatto da 80 mm alla tensione continua di 800 V; l'unica sottostazione elettrica di alimentazione aveva una potenza oraria di 50 kW. Il percorso, che veniva effettuato in inizialmente in 40 minuti e seguiva l'attuale strada provinciale 43, presentava cinque fermate intermedie.

Il deposito sociale era sito nell'attuale viale della Repubblica ad Offida, dov'è tuttora presente il doppio edificio che fungeva da rimessa.

La linea fu profondamente rinnovata, sia nella sede che negli impianti, fra il 1940 e il 1942, anno in cui venne "solennemente" riaperta il 20 settembre, con lavori che comportarono per tutto il tempo una sospensione anche a causa di una situazione economica poco favorevole per il traffico che si era fino ad allora riscontrato. Alla nuova inaugurazione le elettromotrici risultavano significativamente modificate, con un frontale che, un tempo squadrato, presentava ora una sagoma rastremata di foggia maggiormente "tranviaria". Superstite anche di tragiche vicende belliche (fu minata in più punti nel 1944), non sopravvisse però alla generale crisi degli impianti su ferro dei primi anni '50 e venne sostituita da un autoservizio nel 1952. Il materiale rotabile era costituito da due elettromotrici, due rimorchiate, un locomotore per trasporto merci e quattro carri (2 aperti e 2 chiusi).





Offida - Stazione Tranviaria



Autore sconosciuto

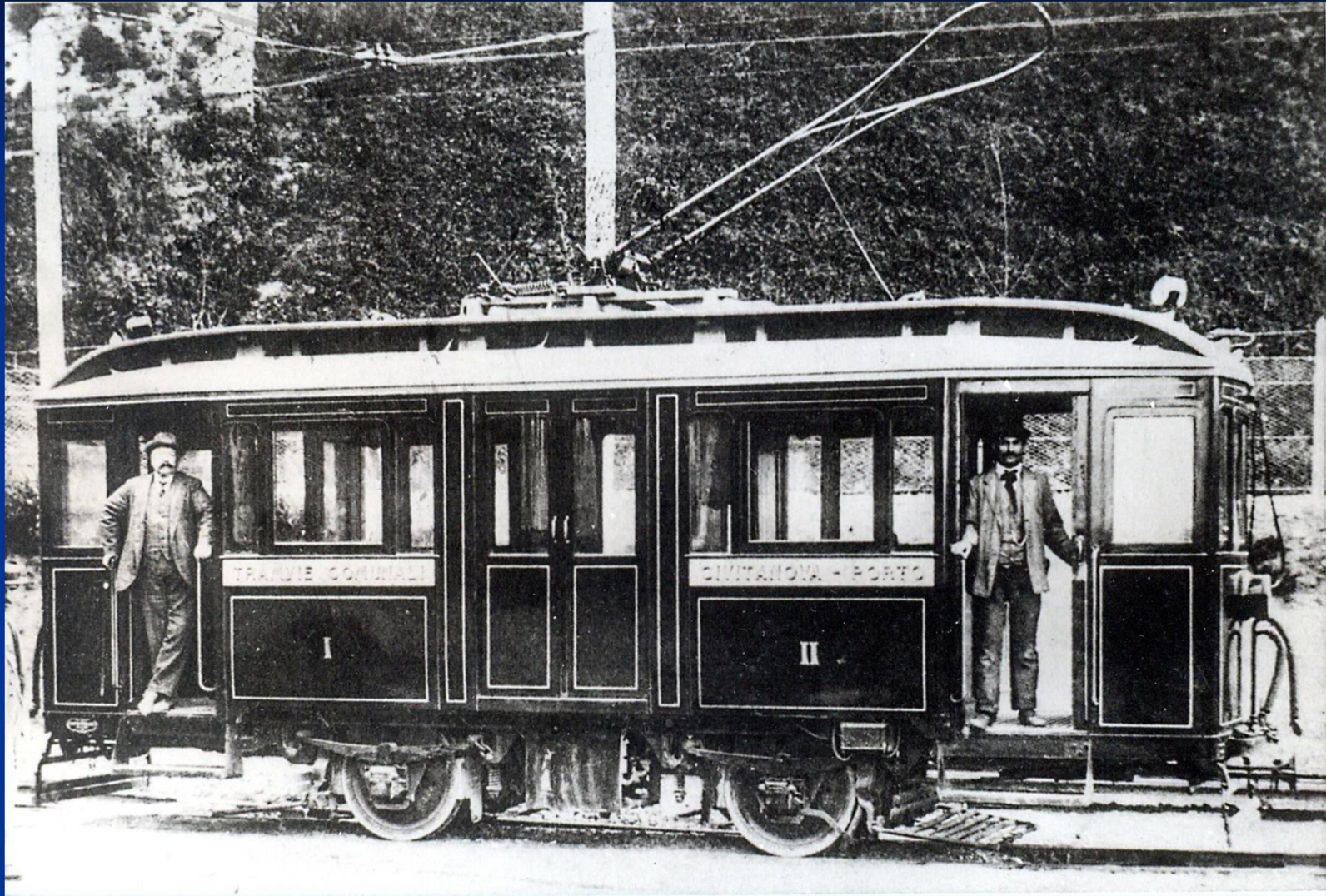


6. Il tram di Civitanova

Solo due località - s'è detto - avevano una linea tramviaria di adduzione sul proprio territorio. In verità, quest'affermazione vale solo parzialmente per Civitanova, dal momento che Porto Civitanova (ove si trovava la stazione ferroviaria di Civitanova Marche - Montegranaro) era, al momento dell'inaugurazione della tramvia (14 giugno 1911), frazione di Civitanova, ma nel 1913 ottenne l'autonomia amministrativa per cui la tramvia divenne interurbana, salvo ad essere riclassificata come urbana dopo la creazione dell'unico comune di Civitanova Marche nel 1938. Scopo specifico della tramvia era unire la detta stazione alla parte alta di Civitanova, che dallo scalo ferroviario distava 6 km e che si trova ad una diversa quota altimetrica (96 m s.l.m.). Caratteristica singolare della linea fu la concessione affidata direttamente al Comune di Civitanova.

A scartamento metrico e con una pendenza massima del 29‰, la tramvia di Civitanova era esercitata con tre elettromotrici Thomson-Houston da 55 kW, due rimorchiate e due carri (uno chiuso ed uno aperto). Le motrici erano caratterizzate da due scompartimenti di I e II classe divisi da un bagagliaio centrale. Singolarissima la numerazione dei rotabili: le motrici erano classificate 25÷27, i rimorchi 19 e 20!!!

La tramvia, che non subì danni significativi durante la II Guerra Mondiale, continuò serenamente a svolgere la sua opera fino a metà degli anni '50 (la chiusura risale al 30 giugno 1955) allorché, un po' per gli aumentati costi di esercizio, un po' per l'obsolescenza delle infrastrutture, fu sostituita con una filovia, tutta a bifilare unico con raddoppio centrale, i cui tre rotabili (FIAT 2405 Casaro-TIBB) furono classificati 4÷6, forse perché “seguivano” tre tram (!).



(PORTO CIVITANOVA) — Corso Umberto I.
Civitanova Marche





7. San Severo – Torremaggiore

Ben altro spessore, anche per la valorizzazione che offrì al territorio del Subappennino dauno, come importante strumento di rilancio economico e sociale, riveste la tranvia San Severo-Torremaggiore. Essa fu proposta sin dalla istituzione della fermata di San Severo della ferrovia Adriatica (1911) dall'ing. Luigi Grassi, eminente figura imprenditoriale di Torremaggiore che, almeno in una prima fase, prevedeva la creazione di un collegamento fino a Serracapriola attraversando S. Paolo di Civitate. Le lungaggini burocratiche e il sopravvenire del primo conflitto mondiale non resero possibile l'accoglimento della concessione; solo nel 1921 fu approvata quella relativa alla sola tratta da San Severo a Torremaggiore, che sarebbe stata inaugurata ufficialmente il 25 agosto 1925, con regolare avvio del servizio dal successivo giorno 30. Per l'esercizio della linea, Grassi aveva fondato la Società Tranvie ed Industrie Elettriche della Capitanata (STIEC), di cui divenne amministratore unico.

Costruita a scartamento normale (anche e soprattutto per poter accedere mediante un raccordo alla stazione FF.SS. di San Severo) ed alimentata alla tensione continua di 800 V, la linea partiva dal piazzale antistante la detta stazione e quindi impegnava dapprima il viale di circonvallazione nord (viale 2 Giugno) tenendosi sul lato interno. Il percorso, che per la maggiore altitudine di Torremaggiore si presentava in leggera ascesa, si manteneva poi sul lato dell'attuale strada provinciale 30.

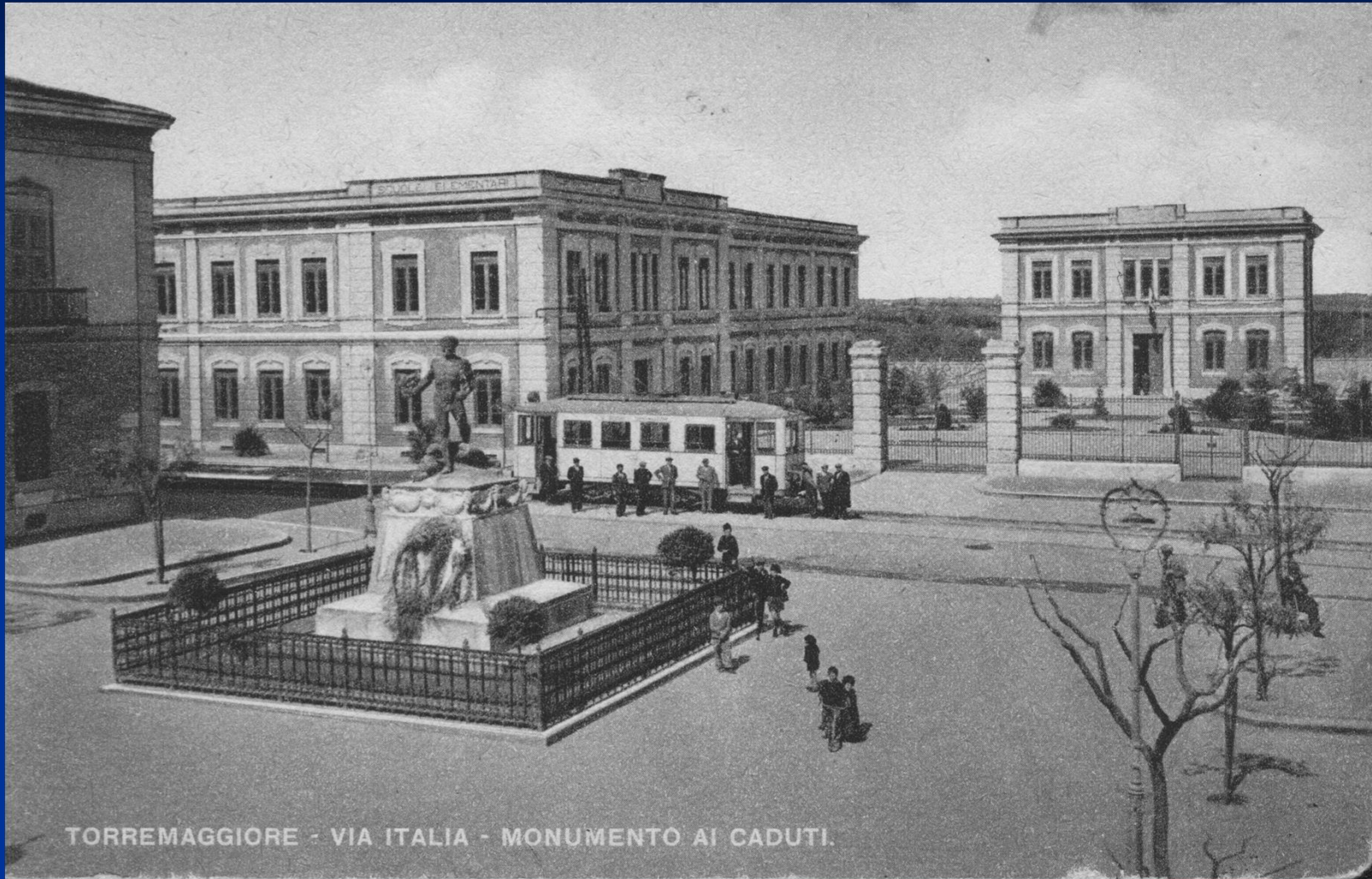
Il capolinea era situato poco oltre la fermata posta di fronte all'edificio scolastico "San Giovanni Bosco" di via Italia (attuale via Sacco e Vanzetti), mentre numerose erano le fermate facoltative presenti lungo il percorso. La lunghezza totale della linea era di km 10.

Le corse impiegavano una ventina di minuti, soste intermedie comprese, per portare i viaggiatori da Torremaggiore alla stazione ferroviaria secondo un orario studiato per favorire le coincidenze con i treni arrivando, nel secondo dopoguerra, a una trentina di corse.

Il materiale rotabile, fornito dalla CGE che aveva provveduto alla costruzione dell'impianto, consisteva in due elettromotrici biassi ed altrettante rimorchiate destinate al servizio viaggiatori, e da una locomotiva tranviaria con vano bagagli per quello merci. Le elettromotrici, numerate 1-2 erano bidirezionali, miste di prima e seconda classe, mentre le rimorchiate, numerate 21-22, prevedevano soltanto la seconda. Come materiale rimorchiato per il servizio merci, oltre ad alcuni carri pianali sociali, erano utilizzati normali carri ferroviari in servizio cumulativo, motivo per cui la locomotiva della tranvia era dotata di doppi organi di trazione e repulsione.

Dopo la morte del Grassi, avvenuta nel 1956, la tranvia cominciò a declinare anche per la difficoltà di reperire nuovo materiale rotabile che sarebbe stato necessario alla sua sopravvivenza.

Fu soppressa (e sostituita dal 'solito' collegamento automobilistico) il 31 marzo del 1962.



TORREMAGGIORE - VIA ITALIA - MONUMENTO AI CADUTI.



San Severo - Diarziale Stazione



San Severo - Diarrale Dalmaria - Stazione ferroviaria

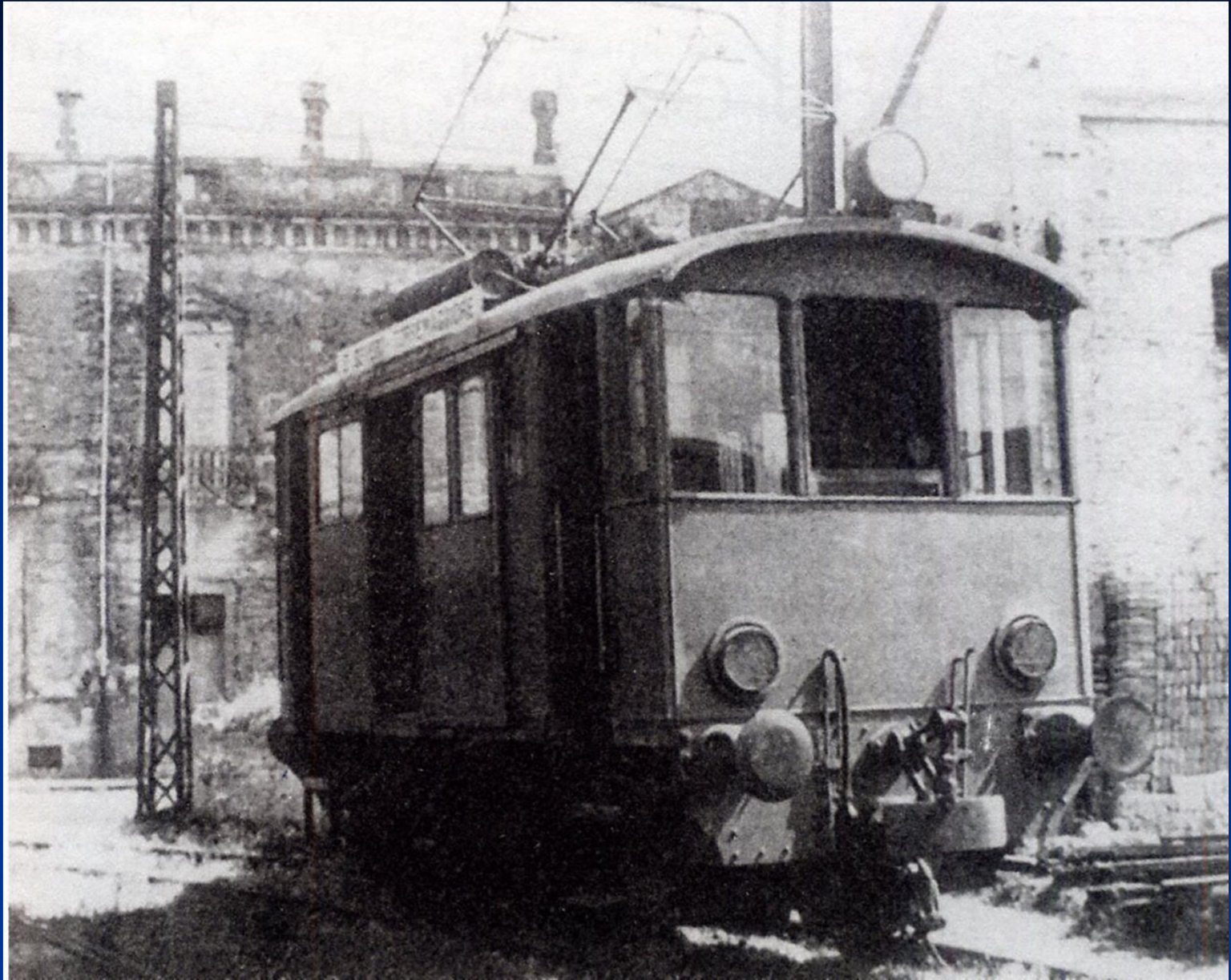


San Severo - Viale Stazione



Torremaggiore - Stazione Tramviaria





8 . La linea urbana di Sulmona

Last but not least: così potremmo definire – anche grazie al prezioso volume di Enzo Mattiocco che ne tratta diffusamente – la linea tranviaria urbana di Sulmona che supera di poco in lunghezza quella di Valenza (km. 2.95 compresa l'estensione del 1929) e che copre temporalmente l'arco che va dal 1909 al 1943. Anche in questo caso, ci troviamo di fronte ad un classico caso di tranvia di adduzione, giacché lo scalo ferroviario di Sulmona (nodo notoriamente importante della rete ferroviaria nazionale) si trova in posizione non solo decentrata, ma anche più in basso dell'abitato; di qui le proposte e poi la realizzazione della piccola quanto utile e frequentata linea tranviaria di collegamento tra il centro cittadino e la stazione.

Fu nel 1906 che la Società Elettrotecnica Italiana (SEI), con sede a Roma, avanzò formale proposta di impianto di una tranvia elettrica secondo il progetto elaborato dagli ingegneri Filippo Fiorentini e Guido Vallecchi. La linea era prevista per una lunghezza totale di 2,25 km, con capolinea centrale realizzato presso piazza del Carmine. Completati i lavori e perfezionato, nel 1908, il regolamento di esercizio, la tranvia entrò in funzione all'inizio dell'anno successivo.

Il sempre maggiore successo del collegamento tranviario suggerì di attuarne il prolungamento fino alla chiesa di San Francesco da Paola. Detto prolungamento fu realizzato nel 1929. La nuova tratta raggiungeva la trecentesca Porta Napoli che, per i vincoli imposti dalla soprintendenza all'arte moderna e medievale degli Abruzzi e Molise, veniva aggirata per mezzo di un binario in curva e controcurva la cui costruzione comportò l'abbattimento di una porzione delle mura cittadine.

Negli anni Trenta il Comune di Sulmona spinse a più riprese perché la UNES (che era subentrata alla SEI nell'esercizio della tranvia fin dal 1910) sostituisse il servizio tranviario con un una filovia, proposito infine frustrato da un decreto prefettizio del 1940 conseguente all'entrata in guerra dell'Italia.

Il forte incremento di traffico imposto dagli eventi bellici palesò il sottodimensionamento degli impianti e del materiale rotabile, cui le difficoltà economiche del momento non consentivano di porre rimedio. Il bombardamento del 27 agosto 1943 comportò il danneggiamento di parte dell'impianto, compreso il deposito-officina, definitivamente messo fuori uso nel giugno 1944 dalle truppe tedesche in ritirata, ponendo la parola fine alla tranvia di Sulmona.

La tranvia era armata con binario a scartamento metrico realizzata con rotaie Vignoles da 21 kg/m e di tipo Phoenix da 35 kg/m nelle strade del centro storico, per complessivi 850 metri. La linea aveva inizio dal triangolo per l'inversione di marcia realizzato nel piazzale antistante la stazione, per poi percorrere il viale della stazione, al termine del quale era presente un raddoppio del binario e il raccordo d'ingresso al deposito-officina sociale. Superata la Cattedrale di San Panfilo, il binario proseguiva lungo viale Umberto I (oggi viale Roosevelt) e, superata la Barriera Sant'Agostino, penetrava nel centro storico seguendo l'asse di corso Vittorio Emanuele II. Un secondo binario di raddoppio era presente nella centrale piazza del Carmine, primitivo capolinea della tranvia. Il tratto di prolungamento realizzato nel primo dopoguerra percorreva ancora corso Ovidio e viale Mazzini, attestandosi presso la facciata della chiesa di San Francesco da Paola con un capolinea tronco che imponeva l'esercizio a spola di quest'ultima tratta.

Il parco rotabili della linea sulmonese era composto da tre elettromotrici a due assi di costruzione Carminati & Toselli numerate – invertendo il “vezzo romano” – 2, 4 e 6. Dotate di 32 posti a sedere, erano mosse da due motori da 18,5 kW alimentati alla tensione continua di 550 V. Per le corse più frequentate erano inoltre disponibili due rimorchiate, numerate 21 e 23 (!!!), da 40 posti a sedere. Completavano la dotazione due carri merci e un carrello di servizio.

Sulmona - Stazione Centrale



Sulmona - Piazza dell'Annunziata
Corso Ovidio



Sulmona



Piazza S. Annunziata (sul Corso Ovidio)

Tramvia elettrica di Sulmona



SULMONA

Tranvia elettrica di Sulmona (rimessa).





Finç