

ALL'INIZIO DI DICEMBRE TROLLEY FESTIVAL... E DUE!

LA SECONDA EDIZIONE HA CONFERMATO IL SUCCESSO DELLA MANIFESTAZIONE E PERMESSO DI MOSTRARE I PROGRESSI FATTI DAGLI APPASSIONATI TORINESI NELLA CONSERVAZIONE DEL PATRIMONIO TRANVIARIO E GLI AMBIZIOSI PROGRAMMI PER IL FUTURO.



■ ANTONIO ACCATTATIS
FRANCO VERZETTI

RIFERIMENTI

Sulla prima edizione del «Trolley Festival», vedi l'articolo su *IT* 289; sui primi decenni delle tranvie urbane torinesi, *IT* 247.

Parata di rotabili esposti sul binario dei Giardini Reali, sullo sfondo della Mole Antonelliana: in primo piano la rimorchiata "giardiniera" D.14 della Sassi-Superga, agganciata alla motrice di servizio T450; più avanti la "sabbiera" T427, l'elettromotrice 209 (non atta al servizio) e le articolate 2874 (mostra modellistica) e 5043 che ospitava la raccolta di immagini storiche (foto Accattatis).

Dopo il felice esordio del 2006, l'Associazione Torinese Tram Storici (ATTS) ha riproposto, replicandone il successo, il suo «Trolley Festival». I numeri dicono molto. Due giornate di manifestazione; dieci elettromotrici storiche esposte e due in giro per il centro; ottanta volontari impegnati nella guida, l'allestimento dell'esposizione e il presidio degli spazi espositivi e infine quindicimila visitatori, di cui molti provenienti da fuori regione o addirittura dall'estero, accolti da condizioni meteorologiche decisamente migliori rispetto all'anno scorso. Ma i numeri non dicono tutto: non possono certo trasmettere l'atmosfera che si respirava ai Giardini Reali di Torino, fatta di entusiasmo dei soci dell'ATTS, di ammirazione degli appassionati, di allegria dei torinesi incuriositi, che, evidentemente, considerano il tram un elemento imprescindibile della loro vita e, pur con qualche critica, meritevole del loro affetto. Fulcro della manifestazione è stato, come per l'edizione precedente, il binario che costeggia il

viale I Maggio, dove, rispetto all'anno scorso erano esposte parecchie novità che testimoniavano l'attività svolta negli ultimi dodici mesi, sia nel senso della conservazione di mezzi storici sia sul fronte del servizio quotidiano.

Il «Trolley Festival» è stato inaugurato alle 15 di sabato 1 dicembre utilizzando il «tram-teatro», l'elettromotrice 3179 del 1958 recentemente modificata e trasformata in palcoscenico itinerante, grazie alla parete laterale ribaltabile e altri adattamenti specifici.

Come l'anno scorso, erano esposte le prime due elettromotrici restaurate dai soci ATTS: la 209 a due assi già della Società Torinese dei Tramways (STT), risalente al 1911 e già presentata lo scorso anno, e la 2592 a carrelli dell'ATM, di una ventina di anni più giovane. In realtà il restauro di quest'ultima non è completo: l'impianto elettrico è stato completamente rifatto, i carrelli sono in perfetta efficienza e il mezzo è in grado di muoversi autonomamente, ma l'interno è da completare, i sedili non ci sono ancora e la cassa, dopo essere stata carteggiata e stuccata,



deve ancora essere verniciata. Il tempo non è stato sufficiente per un'opera che pareva pochi mesi fa impossibile, viste le condizioni in cui versava questo mezzo. Questo ha però fornito l'opportunità di dimostrare come si svolgono i lavori, eseguendo davanti agli astanti quelle operazioni che le condizioni permettevano, oppure spiegando ai visitatori l'evoluzione del progetto, e la cosa ha suscitato un grande interesse anche nei visitatori non particolarmente ferrati in materia: più giornata "a porte aperte" di così non si potrebbe immaginare! La fine dei lavori è prevista in questi giorni e il rientro in servizio per la primavera, dopo l'espletamento delle inevitabili pratiche burocratiche.

L'elettromotrice articolata 2874 ospitava la mostra modellistica, notevolmente ampliata rispetto all'anno scorso, vuoi per il maggior spazio a disposizione vuoi per la proficua collaborazione con ARCA Modellismo; su un ovale con un binario di raddoppio circolavano pregevoli riproduzioni in scala 0 mentre alcuni modelli in H0 erano esposti statici; su un altro ovale di binari correavano i modelli di tram torinesi realizzati da un socio ATTS con i mattoncini Lego. Altri diorami a tema tranviario, urbano e no, completavano l'esposizione. Ovviamente questa era la parte più gradita ai piccoli visitatori che solo con parecchia fatica venivano "convinti" a passare oltre, visto che lo spazio a disposizione era per forza di cose limitato.

L'originale "teatro" mobile realizzato sul tram a carrelli 3179 durante una delle animazioni presentate ai visitatori (foto P. Pacini).

L'elettromotrice a carrelli 2592 in corso di riparazione a cura dell'ATTS, ormai quasi pronta per la verniciatura finale, è servita a scopo didattico per mostrare alcune delle operazioni di restauro realizzate dagli appassionati (foto B. Sinchetto).



Due motrici di servizio stazionavano presso la 209: la sua gemella T427, ricostruita nel 1990 come sabbiera a cassa metallica, e la T450, motrice da manovra dei mezzi della Sassi-Superga, costruita sul telaio motore (*truck*) della motrice 37 della Società Anonima Elettricità Alta Italia (SAEAI). Un po' spaesata, forse a causa della stagione, appariva la "giardiniera" D.14 (classe 1884!), anch'essa della tranvia Sassi-Superga, giunta fin qui al traino della T450.

Sull'elettromotrice a piano parzialmente ribassato 5043 era allestita la mostra di immagini storiche, fra cui spiccava una raccolta di cartoline d'epoca originali che hanno suscitato l'invidia di parecchi visitatori collezionisti e forse per questa ragione erano accuratamente sigillate... La 6000 invece era lo sguardo al futuro: sul tram più moderno circolante a Torino numerosi pannelli informavano i visitatori su attività e progetti futuri dell'ATTS.

Ma il «Trolley Festival» non è solo un'esposizione statica, e per questo l'elettromotrice 116 del 1911, nella sua appariscente livrea originale rosso e crema, e la 2595 del 1932 in due toni di verde accoglievano a bordo i visitatori per un giro di una quarantina di minuti attraverso i viali del centro di Torino, affiancandosi alla linea storica 7 gestita da GTT che, come durante tutti i fine settimana del periodo di celebrazioni del centenario, ha impiegato motrici verdi degli anni cinquanta su

un inedito percorso circolare. Il successo è stato tale che alle 17 di domenica, chiusura ufficiale del «Trolley Festival», gli aspiranti passeggeri in attesa erano ancora tanti da impegnare la veterana 116 ancora per un paio d'ore!

PROGETTI PER IL FUTURO

Nel corso del 2007, ATTS ha avviato il progetto "HISTRAM" (acronimo di Historic Tramways), una rete di cooperazione con analoghe realtà tedesche, olandesi, e svedesi che, analogamente alla nostra, si propongono di promuovere e conservare i tram storici come patrimonio culturale. Possiamo affermare che è stato fatto un altro passo verso la meta del 2011, in cui l'associazione mira a esercire una linea integrata nel resto della rete sotto tutti i punti di vista, su cui però circoleranno unicamente mezzi storici, torinesi e no. In quest'ottica saranno inizialmente privilegiati quei mezzi che per capienza e prestazioni potranno assicurare un servizio regolare lasciando ai rotabili più anziani (leggi a due assi) compiti di sussidio in occasioni speciali. I progetti a breve-medio termine prevedono l'ampliamento del parco "autoctono": dopo la 2592 verranno avviati i lavori sulla 2759, ultima testimone delle "due camere e cucina" torinesi, utilizzando come fonte di pezzi di ricambio la

Storica elettromotrice a due assi 116 del 1911 impegnata nei giri turistici gratuiti sulla rete cittadina, qui in piazza Carlo Emanuele II (foto Verzetti).





gemella 2758 (già “Ristotram”), le cui condizioni della cassa ne renderebbero troppo oneroso il restauro. Rimangono in lista i progetti relativi alle elettromotrici delle serie 2800 e 3100 da riportare allo stato d’origine, con un impegnativo lavoro di ripristino che prevede in pratica il rifacimento totale delle casse.

Il programma di acquisizioni dall’esterno è altrettanto ghiotto: già nei prossimi mesi dovrebbero arrivare a Torino quattro elettromotrici donate da Met.Ro, di cui due tipicamente romane: la 312 a carrelli (tipo MRS del 1927) e l’articolata a tre carrelli 401 del 1938, primo tram articolato del mondo grazie alla felice intuizione dell’ingegner Urbinati, inventore dello snodo a giostra. Costruita per la rete di Trieste e poi finita sui binari della capitale è invece la 447 (anche lei del 1938) concessa in comodato dall’Associazione Musei Italiani Trasporti (AMIT); di pari valore storico la 201, protagonista dell’ultima corsa effettuata sui binari bolognesi, che dopo una fermata più che quarantennale rivedrà i binari presumibilmente nel 2009. Sul piano internazionale l’occhio è caduto sulle elettromotrici Tatra tipiche di quasi tutte le reti dell’Europa Orientale.

I soci ATTS, pur animati da un invidiabile entusiasmo, non si nascondono le difficoltà dell’impresa; oltre ai problemi tecnici (per i quali

potranno sicuramente contare sull’appoggio di GTT), dovranno confrontarsi con questioni burocratiche e di gestione; in questo momento i tram storici sono ospitati nei vari depositi GTT, ma è ovvio che con l’arricchirsi del parco si porrà il problema di dove mettere tanto i mezzi attivi, quanto quelli in corso di restauro (chiunque abbia smontato qualunque meccanismo sa che questo occupa uno spazio doppio rispetto al normale); il sogno nel cassetto è di avere in uso un deposito altrettanto storico (magari quello di San Paolo!) che diventerebbe il centro di tutte le attività “museali”. Ovviamente questo dipenderà molto dall’atteggiamento che GTT, autorità locali e altre forze economiche vorranno adottare, ma le evidenti trasformazioni avvenute in città sono il segno di una nuova sensibilità delle istituzioni cittadine verso iniziative di questo tipo perciò è più che lecito attendersi che le proposte di ATTS trovino quantomeno ascoltatori attenti e ben disposti. Con quanto realizzato in questi due anni, ATTS ha sicuramente molte carte in mano per convincere qualunque interlocutore sulla sua capacità di rendere concreta anche l’immaginazione più fervida e noi appassionati, in attesa che questi progetti diventino realtà, possiamo cominciare a darci appuntamento per l’edizione 2008.

Elettromotrice articolata 2807 utilizzata sulla linea tranviaria storica che circola regolarmente ogni fine settimana dallo scorso autunno, in transito in piazza Castello; fra gli obiettivi dell’ATTS c’è proprio la gestione di un’intera linea in servizio regolare esclusivamente con rotabili storici (foto B. Sinchetto).