

Antonio Accattatis
Linee tranviarie a Torino.
L'evoluzione della rete tranviaria cittadina dalla Sbt al Gtt

Proprietà letteraria riservata.
© 2007 Antonio Accattatis
© 2007 Phasar Edizioni, Firenze.
www.phasar.net

I diritti di riproduzione e traduzione sono riservati.
Nessuna parte di questo libro può essere usata, riprodotta o
diffusa con un mezzo qualsiasi senza autorizzazione scritta
dell'autore.

Copertina: Gabriele Simili, Phasar, Firenze
Foto di copertina: Antonio Accattatis, motrice tranviaria
Atm 3501 del 1946, restaurata dall'Atm nel 1998, ai Giardini
Reali durante il I Trolley Festival

Stampa: Global Print, Gorgonzola (Mi)

ISBN: 978-88-87911-78-7

Antonio Accattatis

LINEE TRANVIARIE
A TORINO

L'evoluzione della rete tranviaria cittadina
dalla Sbt al Gtt

Phasar Edizioni

Indice

Introduzione	9
---------------------------	----------

La rete Sbt-Stt	13
------------------------------	-----------

Linea della barriera di Piacenza (1874÷1892)	21
Linea della barriera di Casale (1874÷1895).....	22
Linea della Crocetta [A] (1878÷1925).....	23
Linea del Martinetto [B] (1876÷1924)	25
Linea di Porta Susa [C] (1879÷1924)	27
Linea della barriera di Nizza [D] (1879÷1923)	28
Linea del ponte Isabella [E] (1893÷1924)	29
Linea del corso Vinzaglio [F] (1887÷1924).....	30
Linea dei Viali [G] (1879÷1924)	32
Linea del Borgo Vanchiglia [H] (1888÷1924)	34
Linee del Borgonuovo e del Valentino [I] (1883÷1923).....	35
Linea del Borgo San Secondo [L] (1883÷1925).....	37
Linea del Foro Boario [M] (1893÷1923).....	38
Linea della barriera di Nizza [N] (1872÷1923)	39
Linea del Borgo San Salvario [O] (1893÷1923).....	40
Linea del corso Regina Margherita [P] (1898÷1924).....	41

La rete Sacai-Atm	43
--------------------------------	-----------

Linea 1 (1898÷1950)	61
Linea 1 (1953÷1982)	64

Linea 2 (1898÷1956)	66
Linea 2 (1967÷1982) (Linea 22 rinominata)	70
Linea 3 (1898÷1982)	71
Linea 4 (1901÷1921)	75
Linea 4 (1924÷1982)	77
Linea 5 (1901÷1982)	79
Linea 6 (1903÷1923)	82
Linea 6 (1924÷1982)	83
Linea 7 (1911÷1966).....	85
Linea 7 (1975÷1982)	87
Linea 8 (1911÷1913).....	88
Linea 8 (1914÷1982)	89
Linea 9 (1911÷1924).....	93
Linea 9 (1925÷1982)	95
Linea 10 (1912÷1982)	99
Linea 11 (1913÷1957).....	102
Linea 12 (1913÷1966)	104
Linea 13 (1914÷1928) (Navetta)	106
Linea 13 (1924÷1966)	107
Linea 14 (1915÷1970)	109
Linea 15 (1924÷1982)	112
Linea 16 (1924÷1982)	114
Linea 17 (1924÷1966)	116
Linea 18 (1923÷1966)	118
Linea 19 (1925÷1982)	120
Linea 20 (1924÷1955)	123
Linea 21 (1924÷1966)	125
Linea 22 (1927÷1928)	127
Linea 22 (1929÷1967)	128
Linea 23 (1935÷1957)	130
Linea 24 (1945÷1946)	131
Linea 24 (1970÷1972) (Occasionale)	132
Linea 25 (1970÷1977) (Occasionale)	133
Linea 26 (1945÷1949)	134
Linea 27 (1946÷1947)	135
Linea 28 (1940÷1950) (Navetta)	136
Linea 29 (1930÷1932) (Navetta)	137
Linea 29 (1935÷1955) (Navetta)	138

Linea 30 (1939÷1952)	139
Linea 31 (1924÷1937)	140
Linea 31 (1966÷1969) (Occasionale)	141
Linea 32 (1966÷1969) (Occasionale)	142
Linea 41 (1929÷1931)	143
Linea 41 (1936÷1956)	144
Linee speciali	145
Iconografia	147
La rete Atm-Gtt.....	159
Linea 1 (1982÷2001)	165
Linea 3	166
Linea 4	168
Linea 9 (1990÷2002)	173
Linea 10	175
Linea 12 (1982÷1997)	177
Linea 13	179
Linea 15	180
Linea 16 CD/CS	182
Linea 18	184
Linee Speciali.....	186
La rete extraurbana e la tranvia Sassi-Superga.....	189
Linea Torino-Rivoli (1871÷1955).....	195
Linea Torino-Moncalieri-Trofarello-Poirino (1875÷1949).....	197
Linea Torino-San Mauro-Gassino-Chivasso-Brusasco (1881÷1949).....	199
Linea Torino-Orbassano-Giaveno-Piossasco-Pinerolo (1881÷1958).....	201
Linea Torino-Stupinigi-Vinovo-Piobesi (1882÷1936).....	203
Linea Torino-Carignano-Saluzzo (1881÷1950).....	204
Linea Torino-Leyni-Volpiano (1884÷1931).....	206
Linea Torino-Pianezza-Druent-Venaria (1884÷1951)	207
Linea Torino-Settimo (1884÷1954)	209
Tranvia a cremagliera Sassi-Superga	210
Postfazione	213

Note iconografiche.....	215
Appendice	217
Tabelle e luci delle linee Sbt-Stt	219
Tabelle e luci delle linee Saeai-Atm	220
Le linee notturne	222
Le limitazioni alla rete durante la seconda guerra mondiale.	223
Bibliografia	233

Introduzione

Sono trascorsi 135 anni da quando la prima linea di tram a cavalli venne attivata a Torino per collegare piazza Castello con l'odierna piazza Carducci.

Da allora e fino alla seconda guerra mondiale l'espansione della rete, fino a coprire l'intero territorio cittadino, fu pressoché continua, all'inizio per opera di società private in concorrenza tra loro (Sbt, Stt e Saeai) e successivamente da parte del Comune con l'Atm.

Di pari passo fu ampliata la rete tranviaria extraurbana che collegava Torino con località del circondario come Moncalieri, Chivasso o Venaria, ma si estendeva fino a paesi distanti decine di chilometri dal capoluogo subalpino, come Pinerolo e Saluzzo.

Nel secondo dopoguerra la concorrenza degli autobus e della motorizzazione privata portò alla chiusura definitiva della rete extraurbana, mentre quella cittadina subì un pesante ridimensionamento che proseguì fino alla fine degli anni Sessanta quando sembrava che anche a Torino il tram fosse destinato, come nella maggior parte delle altre città italiane, a essere sostituito dai mezzi su gomma.

La rete tranviaria fu salvata, forse, dalla crisi petrolifera del 1973, non tanto per motivazioni sostanziali (le centrali

idroelettriche garantivano solo una piccola percentuale del fabbisogno elettrico del paese), quanto perché per la prima volta la società percepì i possibili limiti di uno sviluppo fino a quel momento vissuto in modo acritico.

In quest'ottica il tram non era più il mezzo legato al passato, ma una scelta che poteva essere ancora valida, anche sotto l'aspetto ecologico, nelle città permeate dallo smog.

Gli anni Ottanta videro il ridisegno completo della rete dei trasporti cittadini, superando l'alternativa tram o autobus, ma considerandoli mezzi complementari: il primo adatto alle linee di forza e il secondo ideale per una penetrazione capillare nel territorio cittadino.

La nuova rete fu messa in esercizio tra molte difficoltà e il prospettato rilancio della rete tranviaria in realtà non avvenne; l'unica eccezione riguardò la linea 3 che collegò col centro il quartiere Vallette sorto negli anni Sessanta, al momento della massima espansione della città.

Gli ultimi anni hanno visto luci e ombre sulla rete tranviaria: a fronte di un'ulteriore contrazione nel numero di linee (ormai ridotte a 8), è stata ammodernata e prolungata la linea 4 che congiunge ora Mirafiori con la Falchera, mentre è stata inaugurata, in occasione delle Olimpiadi invernali di Torino, la prima linea di metropolitana da Collegno a Porta Susa.

Per raccontare l'evoluzione della rete tranviaria torinese si è scelto di descrivere analiticamente la storia di ogni singola linea tranviaria, con particolare attenzione alle modifiche di percorso negli anni, ai tipi di motrici utilizzate e ad aspetti particolari o curiosi del tracciato.

Le linee sono state raggruppate all'interno della rete di cui facevano parte, articolando così la trattazione in quattro capitoli: la rete Sbt-Stt, la rete Saeai-Atm, la rete Atm-Gtt e la rete extraurbana.

In appendice sono presenti, a titolo di curiosità, le tabelle dei colori con i quali sono state per lungo tempo identificate le diverse linee, nonché gli elenchi, tratti dalle cronache dell'epoca, delle limitazioni al servizio tranviario in occasione di alcuni bombardamenti della città durante la seconda guerra mondiale.

La rete Sbt-Stt (1872÷1925)

La rete Sbt-Stt

La Torino dei primi decenni dell'Ottocento è una città ricca di tradizioni, la cui economia si basa sull'artigianato, il commercio e l'amministrazione dello stato sabauda, ma non ancora investita dalla rivoluzione industriale.

La situazione inizia a cambiare con l'ascesa al trono di Carlo Alberto che, seppure cautamente, introduce elementi di liberismo, quali l'abolizione delle corporazioni nel 1844 e lo Statuto del 1848.

Un ulteriore impulso viene da Camillo Benso conte di Cavour che, in qualità di presidente del Consiglio dal 1852, dota il Piemonte delle infrastrutture necessarie al processo di modernizzazione con la creazione di una rete di canali e di linee ferroviarie, ponendo così le basi per l'affermazione di una borghesia imprenditoriale.

Nel 1853 viene istituita, al fine dell'applicazione delle imposte sulle merci che entrano in città, la cinta daziaria, che racchiude un'area di circa 16 km² lungo gli attuali corsi Vigevano, Novara, Tortona, Gabetti, Sella, Lanza, Moncalieri, Bramante, Lepanto, Ferrucci, Tassoni, Svizzera e Mortara. L'accesso al capoluogo può avvenire solo attraverso le barriere poste lungo le strade principali perpendicolari alla cinta.

Lo sviluppo industriale è accelerato dallo spostamento della capitale da Torino a Firenze, quale unica alternativa per evitare il declino della città.

Nasce così l'esigenza di ampliare il servizio di trasporto pubblico, che dal 1846 è garantito da due linee di omnibus, esercite con carrozze trainate da cavalli.

L'8 dicembre 1868 l'ingegner Avenati presenta alle autorità cittadine una domanda per la concessione di una linea di tram a cavalli su rotaie tra piazza Castello e la barriera di Nizza (l'odierna piazza Carducci).

La concessione giunge il 1° luglio del 1871; dopo il collaudo avvenuto il 29 dicembre, il debutto del trasporto pubblico torinese su rotaie avviene il 1° gennaio 1872 quando Avenati ha già ceduto i diritti a Domenico Ponzio.

Le vetture, che mantengono l'impostazione delle carrozze dell'epoca, sono costruite da Alessandro Locati.

Si intuisce fin da subito che occorre una programmazione per disegnare lo sviluppo del trasporto pubblico tranviario cittadino e così il Comune istituisce una commissione i cui lavori si concludono con una relazione che disegna un sistema di tipo radiale tra il centro e le periferie, integrato da una linea circolare, lungo i viali sorti all'inizio del secolo.

Nel 1874 la Società Anonima dei Tramways di Torino, costituita a Bruxelles e successivamente denominata Société Belgeturinoise des Tramways (Sbt), ottiene la concessione di due nuove linee, le quali collegano piazza Castello con la barriera di Piacenza e con la barriera di Casale.

L'espansione della rete è inizialmente impetuosa: nel 1880 la società Belga gestisce già 9 linee.

La prospera situazione finanziaria della Sbt e le prospettive di ulteriori espansioni in vista dell'Esposizione di Torino del 1884, suscitano l'interesse della Società Torinese di Tramways e ferrovie economiche (Stt), che nel 1881 rileva la linea della barriera di Nizza e ottiene la concessione di tre nuove linee.

La contrapposizione tra le due società, per una quindicina di anni in concorrenza tra loro, si manifesta anche nella scelta

dei colori: le vetture rosso e verde della Stt sono vistosamente differenti da quelle giallo e marrone della Sbt. Anche i cavalli appartengono a razze differenti: maremmani quelli della Belga, provenienti da Croazia e Ungheria quelli della Torinese.

Il parco delle vetture circolanti comprende anche delle giardiniere, ossia vetture completamente aperte; con audacia poco subalpina la Sbt ne mette in esercizio anche qualcuna a due piani di costruzione Diatto.

Il 2 dicembre del 1883 per la prima volta un tram elettrico viaggia sulla rete torinese, lungo via Nizza, dove una vettura tranviaria funzionante a batterie di accumulatori circola in viaggio sperimentale.

Durante il periodo dell'Esposizione del 1884 vengono attivate, utilizzando per lo più tratte in comune con linee esistenti, ma impiantando anche piccole tratte di binario, quattro relazioni temporanee:

P. Castello – v. Po – p. Vittorio – c. Cairoli – c. M. d'Azeglio – Expo

P. Solferino – c. Re Umberto – c. Vittorio Emanuele II – c. M. d'Azeglio – Expo

P. Statuto – c. S. Martino – c. Vinzaglio – c. Vittorio Emanuele II – c. M. d'Azeglio – Expo

P. Castello – v. Lagrange – v. Nizza – c. Valentino – Expo

La Sbt nel frattempo sembra accontentarsi dei risultati raggiunti e termina la sua fase espansiva, trascurando anche la manutenzione della propria rete, a differenza della Stt, in questo periodo molto attenta alla qualità: le vetture, grazie allo scartamento maggiore, sono più grandi e più comode; anche l'orario di esercizio, che termina normalmente intorno alle 21, per alcune linee Stt è protratto fino alle 23.

A cavallo del 1890 si ha una fase di assestamento e razionalizzazione della rete Sbt, che viene ridotta a 7 linee a seguito

dell'accorpamento di alcune di esse, mentre nello stesso periodo la Stt espande la propria rete che viene a essere costituita anch'essa da 7 linee.

Nel 1897 il Comune decide l'elettrificazione della rete a 600 volt c.c., affidandone i lavori alla Sbt e alla Stt che hanno unificato l'amministrazione sotto un unico direttore generale.

Nel frattempo la Società Anonima Elettricità Alta Italia (Saeai) ottiene una terza concessione per l'impianto di nuove linee tranviarie elettriche.

La nascita del cartello Sbt-Stt agevola la stipula della convenzione per elettrificare la rete esistente, prolungandola anche verso la periferia. Tuttavia le due società mantengono una spiccata indipendenza: la ripartizione e l'esercizio delle linee rimangono rigidamente separati, così come i depositi, Nizza per la Sbt e Trana per la Stt.

Anche l'aspetto estetico delle nuove motrici elettriche continua a sottolineare la differenza: la Belga adotta il giallo paglierino e il verde veronese, mentre le vetture della Torinese circolano colorate in verde vagoni con una fascia bianca.

Con l'elettrificazione viene invece unificato lo scartamento dei binari, perciò la Stt lo riduce allo standard di 1,445 metri.

Ciò permette di adottare lo stesso tipo di vetture: si tratta di circa 170 motrici chiuse lunghe 7,3 metri, costruite da diversi fornitori a partire dal 1898 e dotate di presa di corrente con asta e rotella.

A queste si aggiungono una ventina di motrici aperte e circa 200 rimorchi (chiusi e aperti) ricavati dalle vecchie vetture a cavalli.

La convenzione col Comune del 14 luglio 1897 prevede il sistema di presa della corrente da linea aerea, tranne che in piazza Castello, Carlo Felice, Palazzo di Città, San Carlo, in via Roma, Garibaldi e parte di via XX Settembre, per uno sviluppo di circa 7 km di binario.

La Sbt-Stt, ritenendo fin da principio inefficiente l'utilizzo di accumulatori, propone un sistema a terza rotaia sotterranea e lo sperimenta su un tratto lungo circa 500 metri, ma il Comune non lo approva per questioni di sicurezza.

La trattativa con le concessionarie porta quindi alla nuova convenzione del 30 novembre 1899 con la quale si autorizza la linea elettrica aerea anche nelle vie e piazze centrali.

Per distinguere più facilmente le diverse linee in un'epoca nella quale l'analfabetismo è ancora diffuso, si adottano vari colori nelle tabelle indicatrici di percorso e nei fanali (si veda in appendice il dettaglio).

L'elettrificazione da parte Sbt-Stt procede speditamente: le ultime vetture a cavalli si vedono in servizio regolare sulla linea di corso Vinzaglio non oltre il 1900 (anche se probabilmente, come riporta Piero Lacchia, rimane un servizio a cavalli su qualche breve tratta periferica fino al 1904).

Un'ulteriore innovazione si ha nel marzo del 1901 con l'introduzione da parte della Sbt-Stt del sistema delle fermate fisse e non su semplice richiesta dei passeggeri, come accadeva fino ad allora.

In vista dell'Esposizione del 1911, anche la Belga rinnova il suo parco, acquistando una trentina di nuove vetture lunghe poco più di 8 metri degli Ateliers Metallurgiques de Bruxelles e circa una ventina dalla Diatto.

Da qui in poi cessa ogni ulteriore sviluppo della Sbt-Stt che si limita a proseguire l'esercizio delle sue linee: nel 1922 il Comune ne riscatta concessioni, impianti e mezzi, dando origine alla rete unificata insieme a quella della Saeai, già municipalizzata nel 1907 e trasformata nell'Azienda Tranviaria Municipale (Atm).

La descrizione analitica delle singole linee della rete Sbt-Stt è complicata dal fatto che solo dal 1893 esse vengono chiaramente

identificate con un nome (Linea dei Viali, Linea di Borgonuovo, ...), affiancato poi nel 1913 da una lettera dell'alfabeto (da A a G per la Belga e da H a P per la Torinese).

Per questo motivo le variazioni antecedenti il 1893 potrebbero, in astratto, essere considerate sia modifiche di percorso, che soppressioni di linee e nascite di nuove.

In realtà, nella gran parte dei casi, il problema non si pone poiché il percorso individua fin dai primi anni in modo inequivocabile quale sia la linea, anche in assenza della denominazione ufficiale.

Si è scelto quindi in questa trattazione di privilegiare la denominazione alfabetica per le linee o le tratte di linea a essa riconducibili, e trattare come eccezioni gli altri casi, essenzialmente limitati a linee soppresse prima del 1893.

Linea della barriera di Piacenza (1874÷1892)

P. Castello – v. Po – p. Vittorio Emanuele – c. Moncalieri
– **b.ra di Piacenza** (2.700 m)

Le prime due linee concesse alla Società Belga collegano piazza Castello con le Barriere di Piacenza e di Casale.

Già fin dall'inizio dell'esercizio la Sbt ottiene dalla Provincia la concessione per il prolungamento fino a Moncalieri e la conseguente trasformazione in tranvia interurbana.

La tratta urbana continua a essere gestita fino al 1892, quando viene soppressa.

Nel 1901, a seguito di quanto stabilito con la convenzione del 1897, la linea ricompare, prolungata all'ospedale Maria Vittoria lungo via Garibaldi e via Cibrario.

Già l'anno successivo lascia il capolinea del Maria Vittoria alla linea di corso Vinzaglio e viene instradata per via San Donato; diventa così un sostanziale doppione della linea del Martinetto, alla quale è incorporata nel 1903.

Linea della barriera di Casale (1874÷1895)

P. Castello – v. Po – p. Vittorio Emanuele – c. Casale – **b.ra di Casale** (2.500 m)

Anche per la seconda linea urbana la Sbt ottiene nel 1880 la concessione per il prolungamento a Gassino e da questo momento inizia di conseguenza l'esercizio con trazione a vapore.

La tratta urbana viene prolungata alla Madonna del Pilone nel 1888, portando la lunghezza della linea a 3.600 metri, ma anche questa linea viene presto abbandonata, mantenendo una gestione urbana solo festiva dal 1893, ed essendo definitivamente soppressa nel 1895.

Linea della Crocetta [A] (1878÷1925)

Nel 1878 viene costruita dalla Sbt una linea che collega piazza Castello con la barriera di Lanzo:

P. Castello – v. Palazzo di Città – v. Milano – p. Emanuele Filiberto – v. Ponte Mosca – c. Emilia – strada di Lanzo – **b.ra di Lanzo** (2.700 m)

(Piazza Emanuele Filiberto corrisponde all'odierna piazza della Repubblica; via Ponte Mosca all'attuale corso Giulio Cesare; strada di Lanzo a via Cecchi e la barriera di Lanzo alla stazione Dora)

L'anno successivo una nuova linea collega sempre piazza Castello con il Borgo San Secondo:

P. Castello – v. Roma – p. Carlo Felice – v. Sacchi – c. Duca di Genova – c. Re Umberto – **Borgo San Secondo** (2.400 m)

(Corso Duca di Genova corrisponde all'attuale corso Stati Uniti)

L'unione tra le due linee avviene nel 1888; l'anno successivo la nuova linea viene prolungata lungo corso Peschiera fino alla chiesa della Crocetta, progettata da Giuseppe Ferrari d'Orsara, la cui costruzione è appena terminata.

Nel 1895 viene attivata una diramazione che da corso Emilia porta alla barriera di Milano (piazza Crispi) lungo corso Vercelli: questa breve tratta (circa 600 metri) verrà presto integrata nella nuova linea del ponte Isabella.

L'elettrificazione della linea è completata nel 1900, mentre nel 1901 la linea è prolungata di circa 800 metri, lungo l'attuale corso de Gasperi fino alla barriera di Orbassano:

B.ra di Lanzo – strada di Lanzo – c. Emilia – v. Ponte Mosca – p. Emanuele Filiberto – v. Milano – v. Palazzo di Città – p. Castello – v. Roma – p. Carlo Felice – v. Sacchi – c. Duca di Genova – c. Re Umberto – c. Peschiera – Crocetta – **b.ra di Orbassano** (6.100 m)

Nel 1922, poco prima dell'incorporazione da parte dell'Atm, la linea abbandona il transito lungo via Palazzo di Città e via Roma a favore di via XX Settembre che viene percorsa interamente.

All'inizio del 1925 l'incorporazione anche formale nella rete municipale viene sancita dalla ridenominazione in linea 9.