



AUTOMOTOCLUB STORICO
ITALIANO

Ufficio Stampa



VAI ALLA CARTELLA STAMPA

Comunicato stampa n. 77
30/11/2024

LA TRANVIA A CREMAGLIERA "SASSI-SUPERGA" COMPIE 140 ANNI UN UNICUM IN ITALIA CHE VALE LA "TARGA ORO ASI"

Nella sua continua opera di tutela e valorizzazione del patrimonio motoristico nazionale, l'Automotoclub Storico Italiano accende i riflettori sulla lunga storia della tranvia torinese "Sassi-Superga". Nota anche come "Dentiera", collega la città della Mole alla collina di Superga dove si erge l'imponente Basilica. La linea venne inaugurata come funicolare a vapore 140 anni fa - il 27 aprile del 1884 - e nel 1934 subì l'aggiornamento tecnico utilizzato ancora ai giorni nostri, a 90 anni di distanza: la cremagliera tipo Strub senza fune e con trazione elettrica. Ad oggi rimane **l'unico esempio italiano di tranvia a cremagliera e uno dei pochi rimasti nel mondo**. La linea, a binario unico con scartamento di 1.435 mm, è lunga poco più di tre chilometri, affronta un dislivello di 425 metri e una pendenza massima di 21°.

Per celebrare questo particolare primato, ASI ha rilasciato la **prima certificazione di storicità per un "convoglio tranviario elettrico"**: quello in funzione sulla "Sassi-Superga" è formato dalla motrice D2-D3-SNOS del 1934 e dai rimorchi D11-D12 e D13-D14 del 1884. Le rispettive "targhe oro" sono state consegnate dal Presidente ASI **Alberto Scuro** e dalla Commissione ASI Rotabili Ferroviari al Presidente dell'Associazione Torinese Tram Storici **Roberto Cambursano** al termine di un evento organizzato sabato 30 novembre alla stazione di Sassi, durante il quale sono intervenuti anche la Presidente del Consiglio Comunale di Torino **Maria Grazia Grippo** e l'Assessore Regionale **Andrea Tronzano**. Nell'occasione è stato offerto un "road-tour" sulle rotaie della città a bordo di due affascinanti tram della collezione curata dall'Associazione Tram Storici: il "2598" del 1933 e il "312" del 1935.

La "Sassi-Superga" è stata la **prima funicolare italiana a vapore ad adottare il "Sistema Agudio"**. Questo consisteva in un cavo d'acciaio che, scorrendo accanto al binario, azionava due grandi pulegge a lato del convoglio che, a loro volta, muovevano gli ingranaggi sulla cremagliera centrale; un motore a vapore azionava l'argano. Il sistema venne aggiornato nel 1934 con la cremagliera tipo Strub senza fune e con trazione elettrica.

Le motrici in uso dal 1934 sono la D1 a due assi e le D2 e D3 a carrelli (quattro assi). La colorazione esterna riprende i colori storici di ATM (Azienda Torinese Mobilità, oggi GTT Gruppo Torinese Trasporti): il rosso-crema adornato dal filetto giallo-blu dell'araldica torinese, abbandonati nel 1927 per imposizione ministeriale e qui riproposti in quanto la linea Sassi-Superga non è una normale tranvia urbana. Ad eccezione del periodo della seconda guerra mondiale, quando le vetture furono ricolorate in beige, le D2-D3 sono tra i pochi tram a non aver mai cambiato livrea. Durante i loro 90 anni di onorato servizio, le motrici D2-D3 hanno percorso oltre un milione e mezzo di chilometri, accompagnando milioni di persone fino alla base della Basilica di Superga.

I quattro motori TIBB-GTDM permettono al tram di spingere fino a due rimorchi, per un totale di 210 passeggeri. L'interno del tram è completamente in legno lucidato, così come lo sono le porte. I sedili sono formati da panche dallo schienale ribaltabile. Solo nella zona rivolta a valle ci sono una paratia e una porta scorrevole a dividere la zona passeggeri dalla parte rastremata del tram. L'orientamento del tram è fisso, sebbene sia bidirezionale: il lato rivolto a monte si riconosce all'esterno per la presenza delle condutture dell'aria. I finestrini sono ampi, panoramici e possono scomparire all'interno della fiancata del tram.

Soffermandosi ad osservare le rimorchiate della Sassi-Superga, **pochi dettagli rivelano la vera natura dei vagoni, ovvero quella di essere i rotabili più anziani in normale servizio di linea**. L'anno di costruzione è, infatti, il 1884. Con i loro 140 anni di storia, le rimorchiate D11-D12 svolgono ancora egregiamente il loro compito. Uniche sopravvissute del parco rotabili della funicolare Agudio (i locomotori sono stati tutti demoliti nel 1934), erano originariamente affiancate da

Luca Gastaldi 347.7987072
Ufficio stampa ASI l.gastaldi@asifed.it



AUTOMOTOCLUB STORICO
ITALIANO

Ufficio Stampa

rimorchiate a due assi (tra cui la D15, suggestivo vagone privo di tetto), i cui ultimi retaggi si possono ritrovare nei carrelli di servizio S21 e S22. Nel 1934, in occasione del rinnovo del parco veicoli, l'ATM decise di recuperare i vagoni a quattro assi, due aperti estivi D13-D14 e due invernali chiusi D11-D12, e di riutilizzarli sulla nuova linea, previa aggiunta di una ruota dentata che ingranasse sulla cremagliera per garantire la frenatura.

Questi vagoni, fino all'immediato secondo dopoguerra, accompagnavano i passeggeri a partire da piazza Castello fino a Superga. Nel tratto tra piazza Castello e Sassi, le rimorchiate venivano agganciate al tram a vapore della linea Torino-Brusasco (chiusa nel 1949) e da esso trainate fino alla stazione Sassi, dove con motrici di servizio venivano portate sulla linea per Superga e unite alla motrice.

Restaurate nel 2000 da un'officina specializzata, malgrado non siano praticamente mai cambiate nel corso dei decenni, solo **pochi dettagli lasciano intendere l'effettiva età**: le ruote a raggi, la divisione in due scompartimenti nelle rimorchiate chiuse (in origine divise in prima e seconda classe), le targhe smaltate, le centine metalliche a vista, i finestrini e i terrazzini. Attualmente tutte le rimorchiate sono in servizio: quelle invernali durante tutto l'anno, quelle aperte solo da maggio a settembre.

IL TRAM "2598" ATM TORINO, 1933

La "2598" appartiene alla serie di 100 tram studiati dall'ATM nei primi anni '30 e realizzati dalla Fiat Materfer. È **il primo tram "a carrelli" ad entrare in servizio** e con i suoi oltre 13 metri di lunghezza è, per l'epoca, la vettura più lunga di Torino. Presta servizio fino alla fine degli anni '60, quando viene accantonata, insieme a buona parte della serie, nel deposito "Venaria". La "2598" può vantare anche un passato da tram di servizio: tra il 1971 ed il 2002, rinominata "T402", è diventata una motrice per il traino dei tram in avaria; le modifiche sono state importanti, come l'essere diventata bidirezionale (con l'installazione di un secondo banco di manovra in coda), l'aver perso la porta centrale e l'essere passata ai colori giallo e blu.

L'Associazione Torinese Tram Storici l'ha riportata alle condizioni d'inizio servizio dei primi anni '30: sono state eliminate le modifiche del 1971, ha riacquisito le originali panche longitudinali nella metà anteriore, il pavimento in legno e cemento (quest'ultimo oggi simulato da una resina), la doppia fila di sedili, la porta posteriore ad anta singola e le grandi scritte esterne per le matricole e le indicazioni d'uso delle porte. Con queste caratteristiche è tornata in servizio nel 2010.

IL TRAM "312" STEFER ROMA, 1935

Costruita dalla Carminati e Toselli per le tratte urbane della rete romana Stefer (Termini-Cinecittà e Termini-Capannelle), la "312" fa parte della serie 301-321: per l'epoca la più moderna evoluzione del progetto denominato MRS (Moto-Rimorchiatà Saglio, dal nome del progettista). L'intuizione di base è semplice: **una motrice a due carrelli per sostituire i vecchi convogli motrice-rimorchio**.

La "312", a differenza delle prime MRS in servizio sulla rete urbana ATAG, ha la cassa interamente metallica, oltre alla livrea blu-crema e al pantografo. La motrice presta un servizio intenso fino al 1980, quando l'ultima linea Stefer viene chiusa. Accantonata a lungo nel deposito romano dell'Alberone, viene scelta per far parte di una collezione storica che però non viene mai realizzata. Dopo anni di abbandono alle intemperie, nel 2008 l'Associazione Torinese Tram Storici la recupera avviando il restauro completato nel 2011 per riportarla alle condizioni d'origine.

Luca Gastaldi 347.7987072
Ufficio stampa ASI l.gastaldi@asifed.it