



LA TRAMVIA DI CATANZARO

Le prime fonti riguardanti la costruzione della linea tramviaria a Catanzaro riconducono al periodo post-unitario.

Lo sviluppo della città di Catanzaro, che nei primi anni del '900 oltre a contare già 30.000 abitanti annoverava anche diversi importanti istituti finanziari, fu uno dei principali motivi che evidenziarono la necessità di realizzare un nuovo e più rapido mezzo di trasporto, in alternativa alla carrozzabile, che potesse risolvere il problema legato allo spostamento di persone e merci dirette dal centro della città alla periferia e viceversa.

Il primo tentativo fu intrapreso negli anni che seguirono l'apertura al traffico della linea ferroviaria Taranto - Metaponto - Reggio Calabria (avvenuta il 15 novembre 1875) e si concretizzò con la costruzione di un collegamento ferroviario tra Catanzaro Marina e Sant'Eufemia, tale da diminuire almeno la distanza tra il versante jonico e quello tirrenico. Benché la Legge 29 luglio 1879 prevedesse che la linea detta "dei Due Mari" avrebbe dovuto passare attraverso la città di Catanzaro, al momento di compilare il progetto definitivo – e a causa di non ben definite ragioni di economia di esercizio – si ritenne più opportuno arretrare la ferrovia nel fondovalle.

Nel 1892 la stazione ferroviaria venne ubicata in località Sala di Catanzaro e, nonostante le comprensibili e reiterate proteste della cittadinanza, che in pratica si vedeva tagliata fuori dai collegamenti nazionali, il 31 luglio 1899 la linea Catanzaro Marina - Sant'Eufemia fu aperta al traffico.

La stazione di Sala si trovava a circa 200 m di dislivello dalla città, ma la distanza dal centro abitato (oltre 3 km) e le poche strade di comunicazione lasciavano il problema più che mai irrisolto, impedendo di conseguenza anche il regolare svolgimento del trasporto merci.

Intanto, sia il Comune che la Provincia di Catanzaro tentavano in qualsiasi modo di avvicinare la strada ferrata al centro della città, auspicando e proponendo diverse alternative. Purtroppo, nessuno dei numerosi progetti presentati, riguardanti funicolari, filovie, autolinee nonché costose ferrovie a cremagliera veniva mai preso in considerazione, in quanto giudicati non idonei allo scopo e soprattutto troppo costosi.

Le polemiche insorte, tra i sostenitori del sistema a trazione idraulica, su cui era basata la funicolare, e i sostenitori di soluzioni tecniche più moderne, quali l'utilizzazione del sistema elettrico, che in quegli anni veniva sperimentato in molte città d'Italia, nonché la necessità di prevedere una rete di comunicazione urbana, allontanavano nel tempo la realizzazione dell'opera.

In quegli anni, intanto, il Comune di Catanzaro continuava a bandire gare d'appalto, che vedevano il continuo susseguirsi di una mole sempre maggiore di progetti. Tra quelli più consoni e adatti alla

situazione ci furono quello dell'Ing. Ferretti nel 1897, quello dell'Ing. Trevisan nel 1902 e il progetto dell'Ing. Strada nel 1903.

Il 25 luglio 1906, dunque, la Giunta Comunale, considerata la precaria situazione venutasi a creare riguardo ai collegamenti tra la città e la ferrovia, incaricò una società torinese di costruire ed esercitare una tramvia elettrica urbana, a scartamento ordinario e ad aderenza mista (naturale e funicolare) fra la stazione ferroviaria di Sala e la borgata di Pontegrande, con immediata attuazione della tratta Catanzaro Sala - P.zza Indipendenza (l'attuale P.zza Matteotti).

La società esercente doveva inoltre garantire che alla partenza o all'arrivo di ogni treno i viaggiatori trovassero coincidenza con la tramvia, per raggiungere in quindici minuti la stazione FS o il centro cittadino, e che tutte le merci fossero trasportate con il servizio pubblico a tariffe prestabilite. Il Comune, per contro, s'impegnava a concedere il terreno per la posa dei binari. La concessione comunale, a partire dal giorno di apertura dell'esercizio, fu stabilita in anni 50, lasso di tempo prorogato in seguito fino al 1974. Il 27 maggio 1907, con rogito del notaio Ernesto Torretta, si costituiva così la **S.T.A.C.**, "*Società Tramvia Automotofunicolare di Catanzaro*", con capitale sottoscritto di lire 400.000, sede legale e direzione di esercizio a Torino e delegazione a Catanzaro.

Alcuni mesi dopo, il 28 agosto 1907, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvava definitivamente il progetto della tramvia che, dalla stazione ferroviaria di Catanzaro Sala si sarebbe sviluppata lungo la valle del fiume Musofalo per poi raggiungere rispettivamente P.zza Roma, Corso Vittorio Emanuele (oggi Corso Mazzini), P.zza Grimaldi e P.zza Indipendenza.

In seguito, con R.D. 1 dicembre 1907 n° 572 veniva concessa alla S.T.A.C. la costruzione e l'esercizio della tramvia CZ Sala – CZ città. Il costo della linea era stato preventivato in lire 550.000, spesa a cui si sarebbe provveduto mediante la costituzione in Torino di un'apposita Società per Azioni. L'esercizio, in mancanza di sovvenzioni da parte del Governo sarebbe stato sussidiato sia dal Comune, mediante concessione gratuita del suolo pubblico e fornitura dell'acqua necessaria per il funzionamento del contrappeso dell'impianto, sia dalla Provincia, con sussidio annuo di lire 5.000 per l'intera durata della concessione.

Il 17 aprile 1910 la linea di contatto fu messa per la prima volta sotto tensione; poi, ultimati i lavori, l'11 luglio 1910 la S.T.A.C. richiese al Ministero dei Lavori Pubblici la visita di ricognizione per il collaudo della tramvia. Il 4 agosto dello stesso anno una commissione di tecnici, tra cui anche l'Ing. Ernesto Strada, procedettero alla visita dell'impianto, che venne aperto al traffico il giorno 10 agosto 1910.

La tramvia automotofunicolare, il cui progetto definitivo si deve all'Ing. Strada, aveva origine dalla stazione ferroviaria FS di Catanzaro Sala. La lunghezza della linea, compresa tra la stazione di Sala e P.zza Indipendenza era inizialmente di 2,260 km ed era suddivisa in tre tronchi:

1. il primo, ad aderenza naturale, era di 534m;
2. il secondo, a trazione funicolare fino a P.zza Roma, era di 689 m;
3. il terzo, nuovamente ad aderenza naturale, da P.zza Roma a P.zza Indipendenza, era di 1090 m.

Nel tratto iniziale la linea si sviluppava per alcune centinaia di metri in rilevato, poi aveva inizio il tratto funicolare. La vettura tramviaria, una volta superato lo scambio di raccordo con il binario di salvamento (posto in contropendenza per arrestare le vetture in caso di rottura dei freni) iniziava la marcia verso Catanzaro città. La vettura ascendente, che per ovvi motivi di sicurezza viaggiava sempre agganciata davanti a un carro-freno, veniva trainata dalla fune azionata dal peso della vettura discendente; il carro-freno, che era zavorrato con un serbatoio d'acqua della capacità di 5 m³, aveva anche funzioni di contrappeso e accompagnava la vettura tramviaria lungo tutta la tratta funicolare, fino a P.zza Roma. Una volta giunta qui, la vettura veniva sganciata dal carro-freno e proseguiva autonomamente la marcia, impegnando il restante tratto urbano ad aderenza naturale: da P.zza Roma a P.zza Grimaldi, fino a P.zza Indipendenza.

La linea, che dal 30 aprile 1914 fu prolungata da P.zza Indipendenza fino alla Località Pontegrande, si sviluppava quasi interamente allo scoperto, per complessivi 5,733 km, di cui 1,201 in sede propria e 4,532 su sede stradale e promiscua con il traffico ordinario. La tratta funicolare fino a P.zza Roma veniva percorsa in 13 minuti; da P.zza Roma a Pontegrande, invece, erano necessari 25 minuti. Nel 1915, in quest'ultima tratta, tra le 6:30 e le 23:00, svolgevano servizio già 14 coppie di corse giornaliere; la tratta funicolare, invece, era percorsa da 11 corse discendenti e da sole 8 corse ascendenti.

Oltre alle stazioni di P.zza Roma e di Catanzaro Sala (dove erano situati anche l'officina e il deposito) si contavano le fermate di P.zza San Giorgio, P.zza Indipendenza, P.zza Grimaldi, dazio Tiriolo, incrocio serbatoio, Madonna Coeli, Pontepiccolo e Pontegrande.

Erano inoltre state realizzate alcune opere d'arte, tra cui due serbatoi d'acqua, della capacità ciascuno di 60 m³, una galleria di 281 m e un ponte a 5 luci, di circa 30 m. Il binario aveva lo scartamento di 1445 mm; l'armamento era costituito da rotaie da 26 kg/m tipo Phoenix, in barre da 12 m, nei tratti in sede stradale; nei tratti in sede propria, da rotaie tipo Vignole, da 23,4 kg/m, in barre da 10 m e poggiate su traverse in legno. Il tratto funicolare, invece, realizzato a semplice binario e con raddoppio intermedio di incrocio, era dotato di rotaie speciali per freno a ganasce, fornite dalla ditta "Ceretti & Tanfani", da 26 kg/m, in barre da 10 m, posate su appositi cavalletti chiodati, su traverse in ferro, e incastrate in una trave longitudinale in cemento. Le curve più strette, che avevano raggio minimo di 15 m, erano dotate di controrotaia; la pendenza massima era del 76% nei tratti ad aderenza naturale e del 274,5% nel tratto a funicolare; la velocità massima di servizio prescritta era rispettivamente di 12 e 7 km/h. Il materiale riguardante l'equipaggiamento elettrico era stato fornito dalla società "AEG Thomson Houston".

La tramvia, fatta eccezione nel tratto funicolare, dove la trazione era a contrappeso d'acqua, era alimentata da corrente continua a 550 V sul filo di contatto. Le sottostazioni elettriche erano due: una con trasformatori rotanti, l'altra con raddrizzatori a mercurio. La linea di alimentazione, posta all'altezza di 5,50 m dal piano del ferro, nel tratto in sede propria era a sospensione trasversale, con doppio isolamento su palificazione metallica costituita da pali in ferro a "doppio T"; in città, invece, veniva sorretta da fili trasversali. La sezione nel filo di contatto (in rame) misurava 80 mm² (100 nel tratto funicolare). Le comunicazioni si svolgevano tramite telefono di servizio. La fune d'acciaio, che consentiva la circolazione delle vetture nel tratto funicolare, aveva una sezione di 40 mm², era costruita secondo il sistema Albert e fornita dalla ditta "St. Egidier Eisenund Stahl Industrie Gesellschaft" di Vienna.

La commessa per la fornitura del materiale rotabile della S.T.A.C. fu affidata per la parte meccanica alla ditta "Carminati & Toselli"; per quella elettrica alla "AEG Thomson Houston".

Tra il 1909 e il 1911, furono costruite cinque elettromotrici a carrelli, dotate di due trolley comandati con funicella a mano (per un certo periodo, in via sperimentale, su una vettura fu usato anche un pantografo posto su un'apposita incastellatura). Le elettromotrici erano anche dotate di ammortizzatori a molle a ciascuna estremità e piattaforme a terrazzino per posti in piedi in caso di affollamento. La n° 4 e la n° 5 furono adibite solo al servizio merci; le restanti, invece, erano suddivise in due scompartimenti: disponevano di 55 posti a sedere, di illuminazione elettrica e di un piccolo scomparto adibito a bagagliaio; il peso in servizio dei rotabili, equipaggiati con due motori di trazione a bassa tensione con eccitazione in serie, ciascuno della potenza di 52 kW, era compreso tra 20,7 e 22 t. Le elettromotrici, che dovevano viaggiare sempre isolate ed essere spinte da un carro-freno solo nel tratto funicolare, furono munite di uno speciale respingente (costituito da una grossa piastra metallica) che, durante la corsa sul tratto funicolare si appoggiava nella gola di un rullo a spostamento verticale fissato al carro-freno. La velocità massima, uguale per tutte cinque le elettromotrici, era di 11 km/h; questi rotabili erano anche equipaggiati con due sabbie, freno ad aria compressa ad azione diretta, freno a mano e freno elettrico, nonché con apparecchiature di sicurezza quali lo scaricatore elettrico, valvola tarata sul circuito principale e valvole fusibili sul circuito luce.

Le elettromotrici 4 e 5, impiegate esclusivamente per il trasporto merci, si distinguevano dalle altre solo per via di alcune piccole differenze: oltre all'assenza di posti a sedere, il peso in servizio era di 17,7 t e la lunghezza era di 11,6 m.

Nel 1914, in seguito all'apertura della tratta P.zza Indipendenza - Pontegrande e anche al fine di potenziare il parco rotabili della S.T.A.C., furono ordinate, sempre alla medesima ditta "Carminati & Toselli", tre vetture a due assi che, grazie alla loro sagoma ridotta, potevano circolare meglio lungo le strade più strette che conducevano alla periferia nord di Catanzaro. Queste nuove vetture, numerate da 6 a 8, entrarono in servizio tra il 1914 e il 1916; ognuna di esse disponeva di 33 posti a sedere e di 18 posti in piedi; il peso in servizio dei rotabili era di 12 t e la velocità massima di 24 km/h.

I due carri-freno, costruiti nel 1909 dalla ditta "Ceretti & Tanfani", non erano dotati di motore di trazione, ma solo di un capiente serbatoio, che alla stazione superiore della funicolare veniva riempito con 5 m³ d'acqua, una quantità sufficiente a bilanciare la differenza di carico tra convoglio ascendente e convoglio

discendente. Terminato il viaggio e raggiunta la stazione inferiore, il serbatoio del carro-freno veniva svuotato; l'acqua non andava dispersa e, attraverso una tubazione lunga 500 m, veniva inviata verso una delle due sottostazioni elettriche: qui veniva utilizzata per raffreddare i tre motori a gas dei gruppi motogeneratori, necessari per l'alimentazione della linea. I carri-freno erano lunghi 4,90 m, larghi 2,30 ed alti 3,12. Le ruote esterne, rispetto al binario d'incrocio, erano dotate di doppio bordinio allo scopo di guidare esattamente lungo le rotaie le ganasce del freno di sicurezza; le ruote interne, invece, erano dotate del solo bordinio interno.

Nel 1934, al fine di garantire la regolarità dell'esercizio nei periodi in cui veniva effettuata la manutenzione dei due carri freno, su proposta dell'Ing. Vincenzo Aleni, fu acquistato un terzo rotabile. Il veicolo, sempre di costruzione "Ceretti & Tanfani", era di concezione diversa rispetto agli altri già in servizio che - particolare non trascurabile - dovevano essere impiegati sempre nella medesima posizione: l'uno a sinistra e l'altro a destra dell'armamento; ciò accadeva perché i complessi frenanti agivano con la loro pressione su una rotaia di tipo Phoenix, di profilo particolare. Il nuovo carro-freno, relativo all'ultimo rotabile acquistato, essendo invece reversibile, poteva circolare sia sul lato destro che su quello sinistro, grazie ad una rotazione di 180° che avveniva con un'apposita piattaforma girevole posta al piede della vettura.

La fine del servizio.

Nel corso degli anni, la tramvia automotofunicolare divenne oggetto di numerose visite da parte di semplici cittadini e di tecnici desiderosi di studiare il suo funzionamento. Senza dubbio, questo tipo di trasporto urbano contribuì sia allo sviluppo di Catanzaro, sia ad evitare che la città stessa rimanesse tagliata fuori dalle grandi vie di comunicazione.

In un periodo come quello caratterizzato dalla Seconda Guerra Mondiale - è l'anno 1942 - nessuna città dell'Italia veniva risparmiata dalle distruzioni causate dai bombardamenti: anche Catanzaro, con i suoi monumenti ed in questo caso soprattutto con la sua tramvia non ne era esclusa. Infatti, la vettura n° 4 fu distrutta da un incendio, mentre era in sosta alla fermata di P.zza Roma; poi, il 27 agosto 1943, durante un bombardamento, le vetture n° 3 e n° 8 furono distrutte. L'azienda, tuttavia, riuscì a ripristinare il servizio, seppure ancora per pochi anni. Il 13 giugno 1949, infatti, il servizio urbano tra P.zza Roma e Pontegrande veniva soppresso e sostituito da un servizio di corse automobilistiche, gestite dal Servizio Municipale Autobus.

Il 26 ottobre 1954, in seguito al cattivo funzionamento di una fune, si verificò un incidente lungo il percorso della funicolare. Per fortuna, grazie soprattutto al valido sistema di frenatura, tenuto costantemente sotto controllo, gli effetti dell'urto furono limitati e non si registrarono danni alle persone. L'episodio, tuttavia, causò la chiusura dell'impianto: dopo 44 anni di ininterrotto servizio, l'automotofunicolare CZ Sala - P.zza Roma cessò ogni attività e fu sostituita da un servizio di autobus.

Parte del materiale rotabile fu ceduto, il rimanente fu accantonato nei pressi della stazione ferroviaria di Sala. Da allora, nessun altro intervento è stato mai più riproposto per il ripristino del servizio tramviario e funicolare. Solo nel 1982, il Comune ha deciso di recuperare quest'affascinante sistema di trasporto, almeno per quanto riguarda la funicolare. Il nuovo impianto è ora gestito dalle Ferrovie della Calabria: inaugurato il 4 ottobre 1998, è servito da due moderne vetture che effettuano servizi ogni 10-15 minuti e copre solo il tratto CZ Sala - P.zza Roma. Un ampio parcheggio è stato realizzato presso la stazione inferiore di Sala, mentre all'arrivo in P.zza Roma un efficiente servizio bus-navetta fino a P.zza Stocco è al servizio dei passeggeri.