



Il tram biverde di Napoli

di Rosario Saccone

NAPOLI - Dopo un lungo e laborioso restauro estetico e funzionale rivede la luce del sole il tram tipo Meridionale matricola 1029 dell'ANM di Napoli. Le maestranze aziendali del deposito di San Giovanni hanno operato il ripristino del tram riportandolo allo stato degli anni '60 quando venne ricostruito, dall'AERFER (oggi Alenia) di Pomigliano d'Arco senza peraltro stravolgerne l'aspetto generale d'origine. Ricordiamo infatti che le Peter-Witt napoletane sono state costruite nei primi anni '30 dalle Officine Ferroviarie Meridionali: inizialmente erano tutte dotate di muso piatto che poi venne modificato con la ricostruzione degli anni '60 per renderlo esteticamente più filante; negli anni '70 un'ulteriore e ben più pesante ricostruzione da parte della SOFER di Pozzuoli e della Fiore di Caserta portò ai tram che circolano attualmente (le Fiore, oggi non più esistenti, differivano leggermente dalle SOFER) e che ancora conservano carrelli e telaio originali.



Foto Rosario Saccone

1. La vettura 1029 riportata allo stato degli anni '60, con il cartello di percorrenza della linea 1, da Poggioreale Cimitero al capolinea di Bagnoli Dazio. Foto Rosario Saccone, 10 gennaio 2012)

Ma alcune vetture non attraversarono quest'ulteriore fase di rifacimento, mantenendo la cassa degli anni '60: per questo si ritenne che non fossero più adeguate al servizio pubblico e vennero relegate a veicoli ad uso interno subendo tali e tante modifiche da ricordare solo lontanamente il periodo in cui uscirono dagli stabilimenti di Pomigliano. Infine vennero accantonate negli anni '90 rischiando più volte di essere demolite per far spazio ai moderni tram articolati Sirio attualmente circolanti.



2. Interno visto dalla testa verso la coda, con tutti i sedili orientati verso il senso di marcia. (Foto Rosario Saccone, 10 gennaio 2012)

3. Altra vista degli interni, da coda verso testa, con lo spazio destinato al bigliettaio in uso in quegli anni. (Foto Rosario Saccone, 10 novembre 2011)

Si è potuto procedere ad un ripristino filologico delle condizioni degli anni '60 grazie al materiale iconografico reperito presso varie fonti ed alle ricerche di alcuni studiosi di storia dei trasporti locali che hanno fornito la loro preziosa consulenza all'azienda. La parte tecnica è invece in buona parte nuova: impianto elettrico e pneumatico sono stati adeguati alle norme di sicurezza attuali e sul tetto è stato applicato il pantografo al posto dell'originaria asta e rotella che non ne avrebbe oggi consentito la circolabilità sulla rete napoletana.

Le corse prova sono state effettuate tutte nottetempo per evitare di intralciare, in caso di problemi, il normale servizio; inoltre la vettura è stata quasi sempre tenuta all'interno dei capannoni del deposito di San Giovanni.

La presentazione di martedì 10 gennaio in via Cristoforo Colombo, attuale capolinea provvisorio tronco delle linee 1 e 4, ha visto la presenza del Sindaco di Napoli Luigi de Magistris, dell'assessore alla mobilità, dei giornalisti e dei vertici aziendali: la vettura si è poi mossa alla volta del deposito di San Giovanni dove le autorità hanno salutato le maestranze aziendali.

Insomma ora anche Napoli, dopo il filobus, ha il suo bel tram d'epoca che verrà fatto circolare in particolari occasioni e farà la sua bella figura al pari di quelli che già da tempo siamo abituati a vedere in altre città.



4. Il tram 1029 in esposizione presso il capolinea provvisorio di Via C.Colombo; subito dietro si riconosce la vettura 1052, derivata dalla trasformazione eseguita negli anni '70 dei tram di costruzione 1930. (Foto Rosario Saccone, 10 gennaio 2012)

Rosario Saccone - 12 gennaio 2012

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.