



COMPAGNIA DEI MEGLIO ***INSIEME***  
14 aprile 2020

A Superga nel corso del tempo



Durante la Guerra per la Successione Spagnola, Torino venne stretta d'assedio dall'esercito francese. Il 2 settembre del 1706 il duca Vittorio Amedeo II, con il comandante dell'esercito austriaco il principe Eugenio, salì a Superga



Durante la Guerra per la Successione Spagnola, Torino venne stretta d'assedio dall'esercito francese. Il 2 settembre del 1706 il duca Vittorio Amedeo II, con il comandante dell'esercito austriaco il principe Eugenio, salì a Superga



per esaminare le posizioni dei francesi in vista della battaglia necessaria per rompere l'assedio.



Qui il duca fece il celebre voto.



Al termine della guerra ed in conseguenza del trattato di pace, Vittorio Amedeo II divenne nel 1713 re di Sicilia. Nel 1717, per onorare il voto, poneva la prima pietra del glorioso Tempio



progettato da Filippo Juvarra.

Era stato  
necessario  
abbassare il colle  
di quaranta metri,  
dopo avere  
demolito la chiesa  
preesistente.  
La basilica fu  
ultimata e aperta  
al pubblico,  
dopo un lavoro di  
quattordici anni,  
il 1° novembre  
1731.





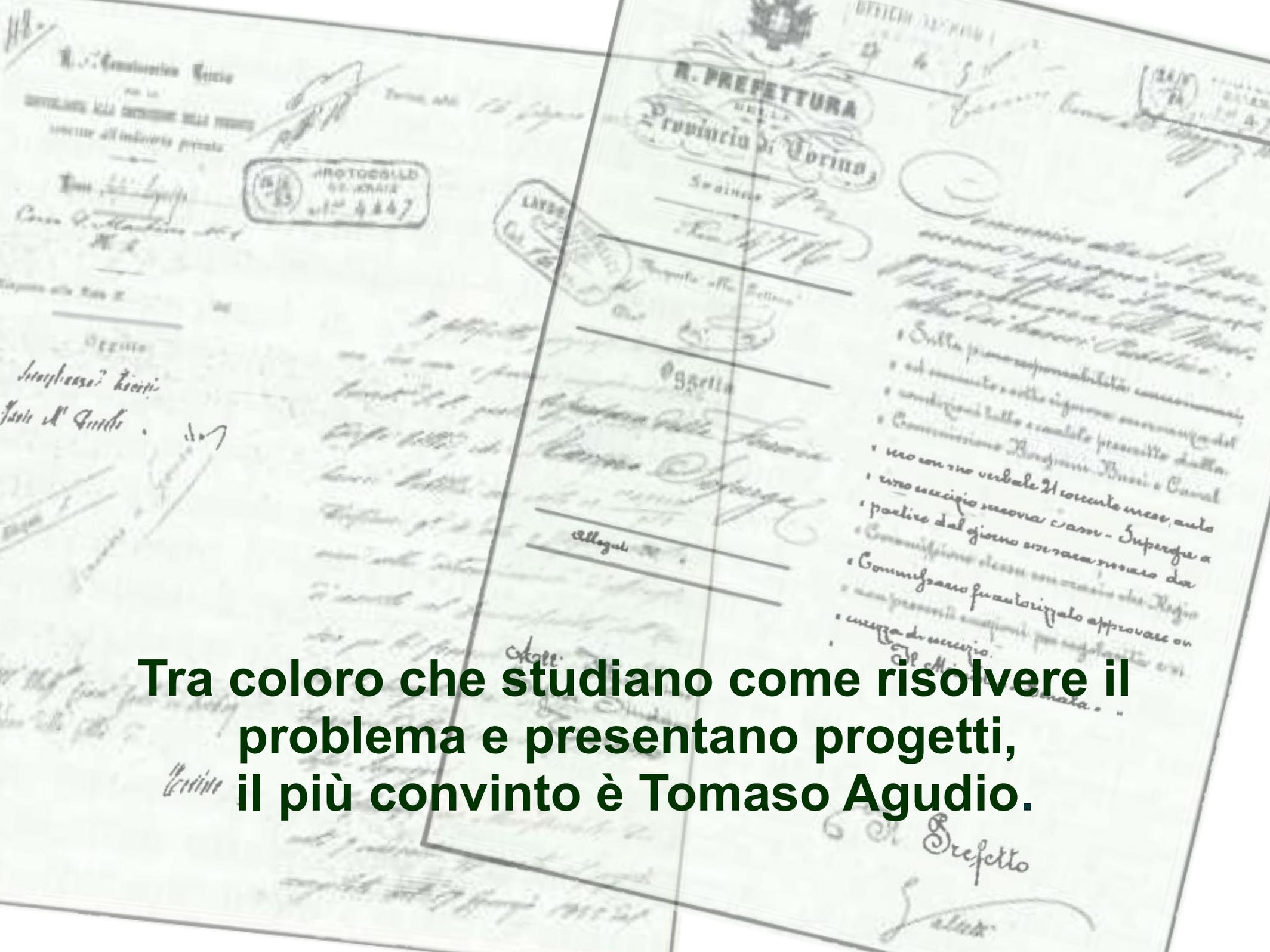
La maestosità della Basilica, le tombe reali, la posizione panoramica e il significato simbolico sono sempre stati motivi per salire sulla collina di Superga,



ma la lunghezza e la difficoltà del percorso della “strada Reale” rendevano il viaggio molto faticoso. Lunghe file di asini e muli si snodavano lungo la stretta e impervia salita verso Superga,



inaccessibile alle carrozze a cavalli.

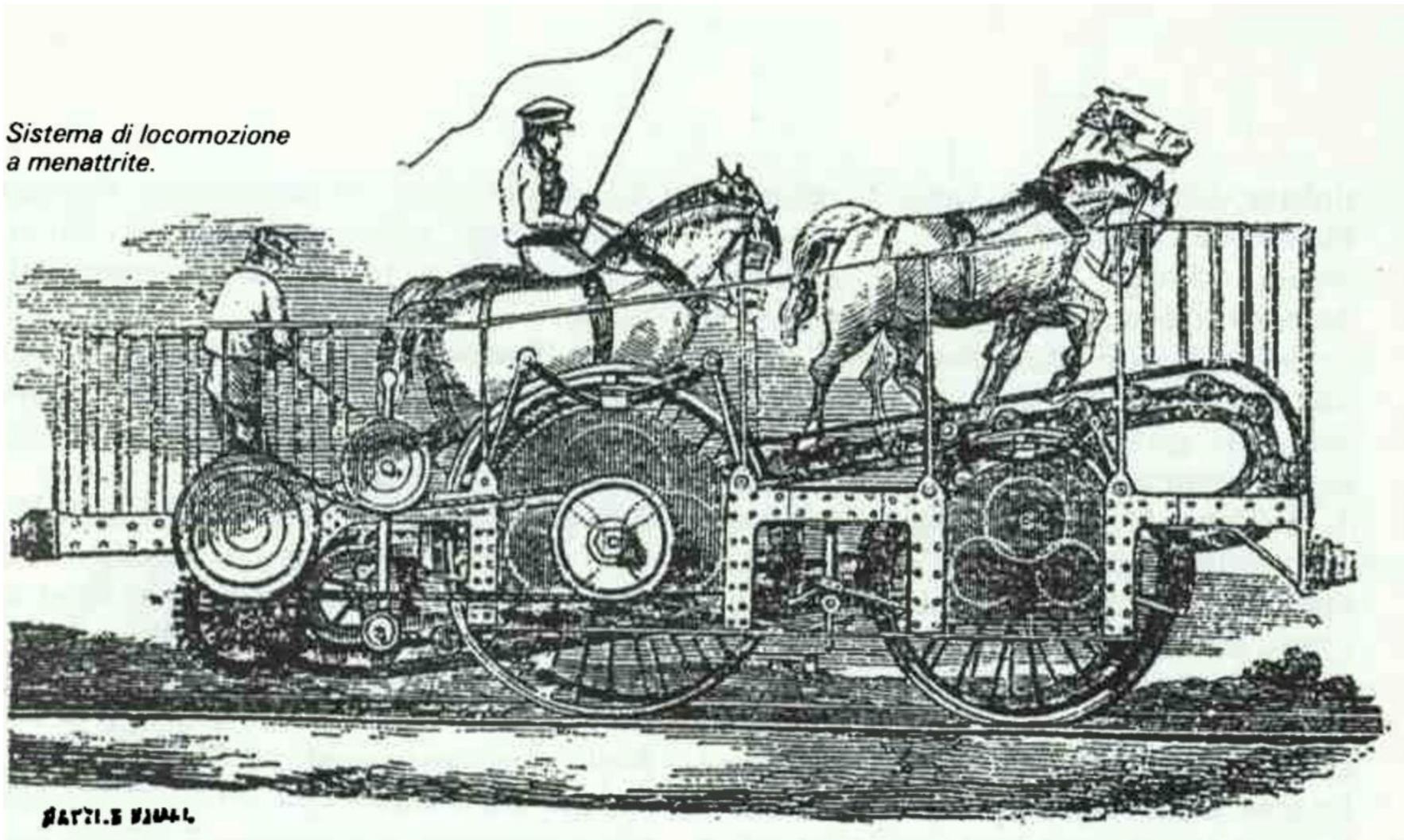


**Tra coloro che studiano come risolvere il problema e presentano progetti, il più convinto è Tomaso Agudio.**



Nato a Malgrate (Lecco) nel 1827, si laurea in *matematica, fisica* ed *architettura* all'università di Pavia, ed a Parigi, nel 1855, consegue la laurea in *ingegneria meccanica*.

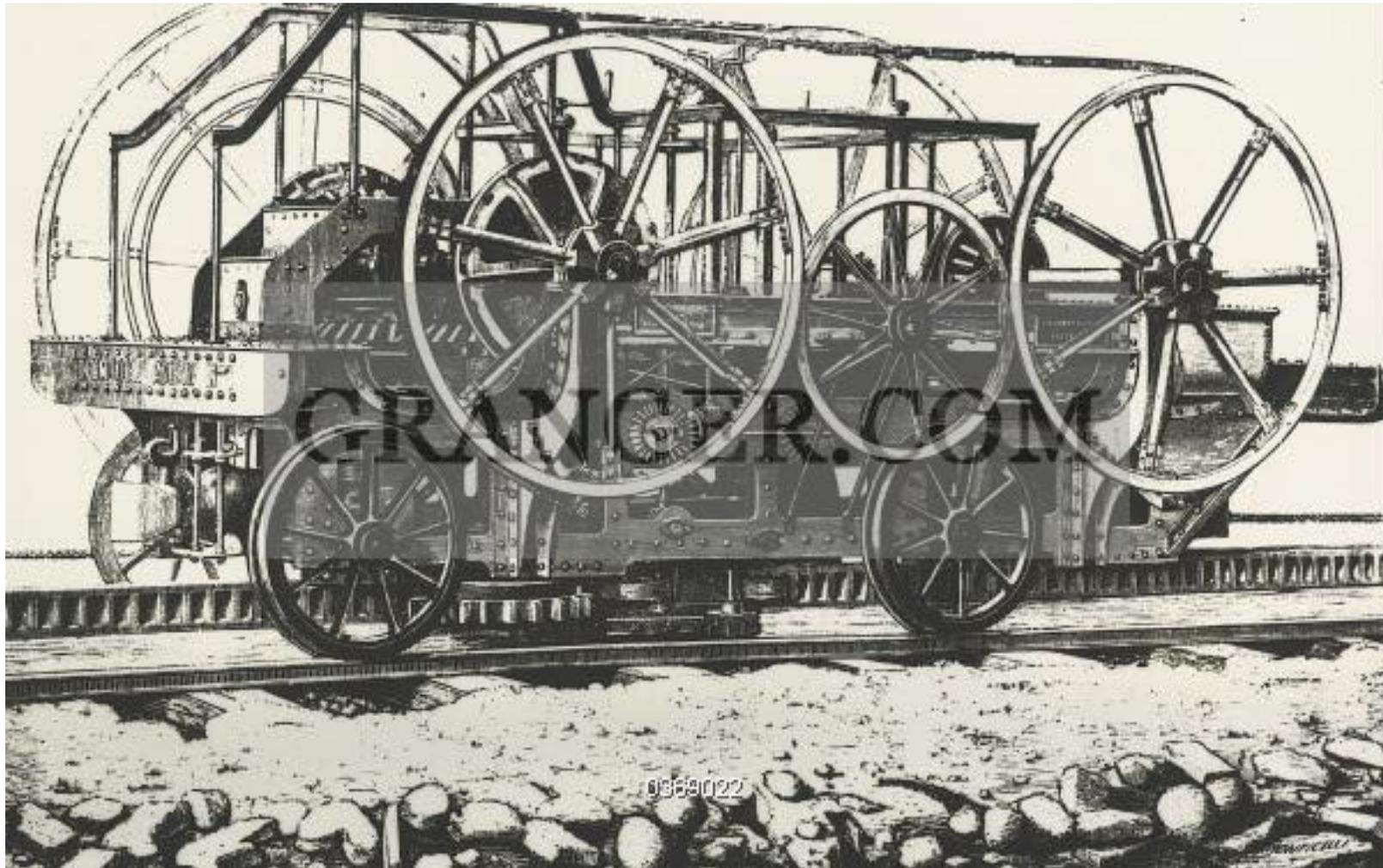
*Sistema di locomozione  
a menattrite.*



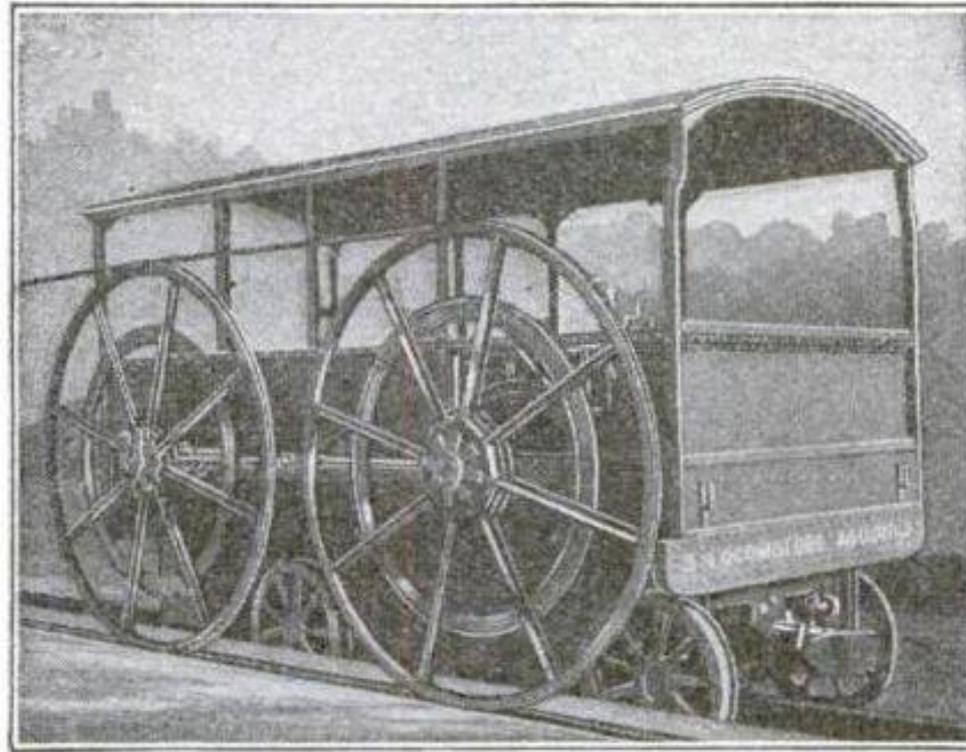
Nel 1862 realizza il primo esperimento sul piano inclinato del Dusino, presso Villanova d'Asti, dove sfrutta la sede dismessa dell'effimera ferrovia a "sistema menattritico".



Il locomotore di Agudio riceveva il moto da una fune continua laterale che tramite pulegge e rinvii faceva girare un tamburo che si avvolgeva su di una fune fissa al centro del binario.



Nel 1872 realizza l'impianto di Lanslebourg, che consente di superare le forti pendenze del tracciato, difficoltose anche per la ferrovia Fell, che, in attesa del completamento del traforo del Frejus, assicurava il passaggio del colle del Moncenisio. Qui la trazione avviene a mezzo di una cremagliera posta tra le rotaie.



Cable Railway "Locomotore"

Il sistema "telodinamico" risulta essere tuttora imbattuto in termini di efficienza energetica nel superamento di percorsi non rettilinei ed a pendenza non costante. È però improprio chiamarla "funicolare".



Una vera funicolare  
era presente a Torino,  
una delle prime in Italia,  
tra il 1885 e il 1942,  
per raggiungere  
il Monte dei Cappuccini;  
ma i danni subiti durante  
l'ultima guerra  
ne hanno decretato  
lo smantellamento.

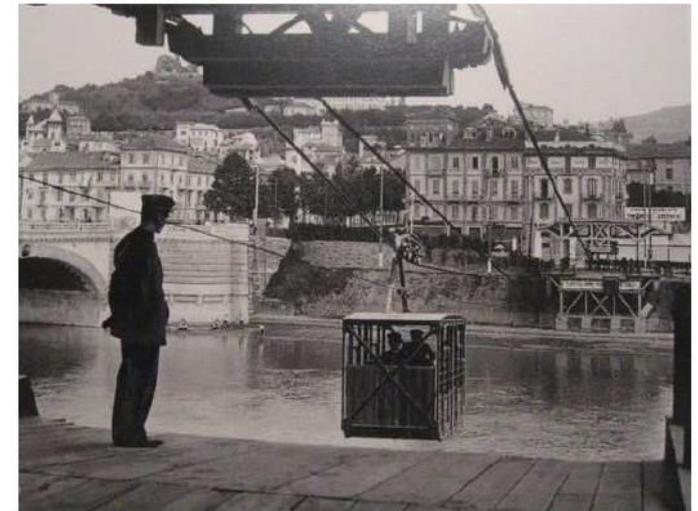


Fig. 62 — Installation aérienne traversant le fleuve Pò à Turin.

Anche le funivie non sono mancate nella nostra città;  
come l'Aerial Tramway che attraversava il Po nel corso della  
esposizione universale del 1898;



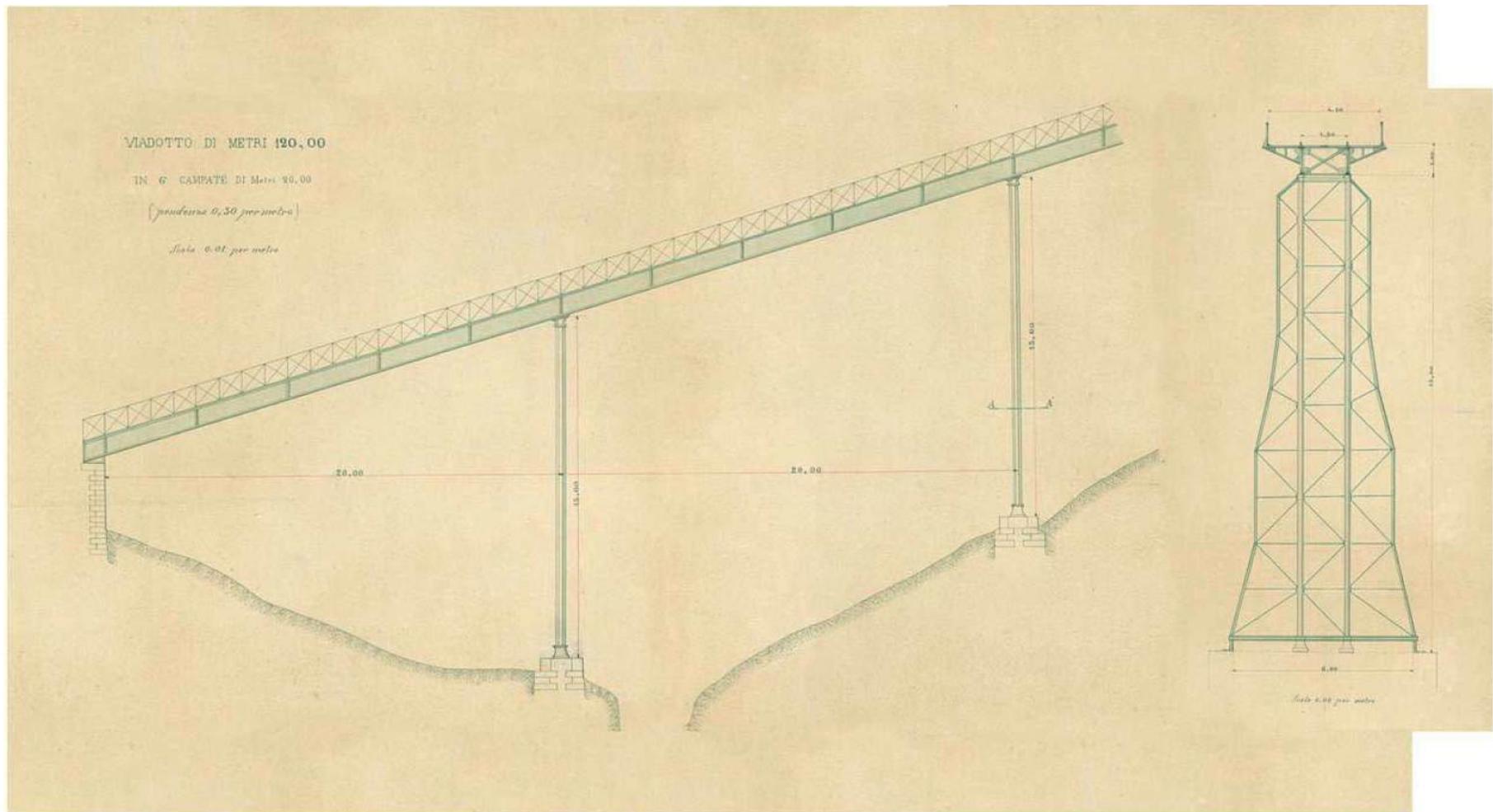
1911 Expo Torino  
(Mancini / Bellani &  
Benazzoli)



o le cabinovie che facevano la stessa cosa durante la successiva esposizione del 1911.



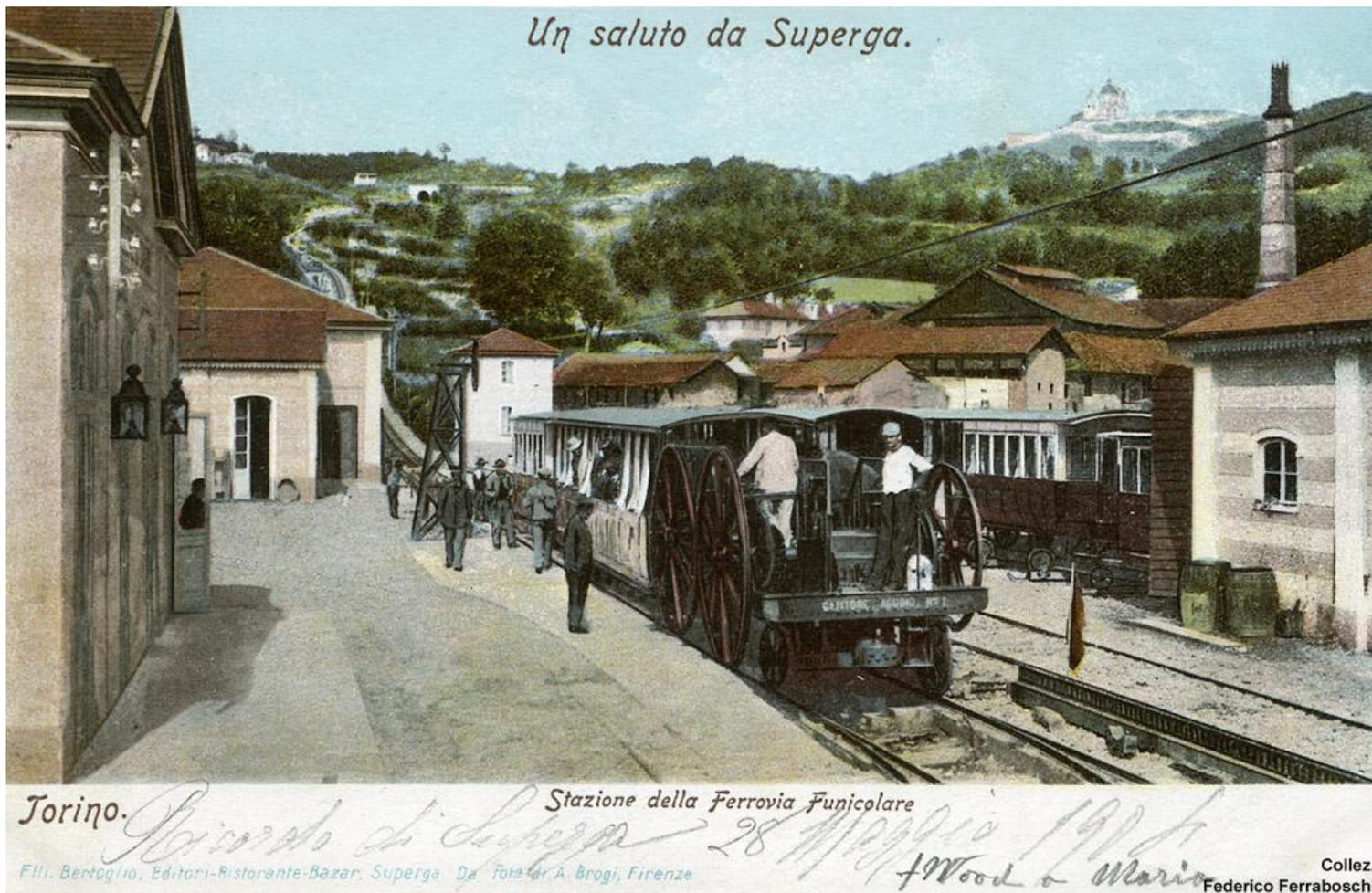
Sempre in tema, ricordiamo tutti l'ovovia che collegava Millefonti al parco Europa durante la manifestazione per il centenario dell'Unità d'Italia.



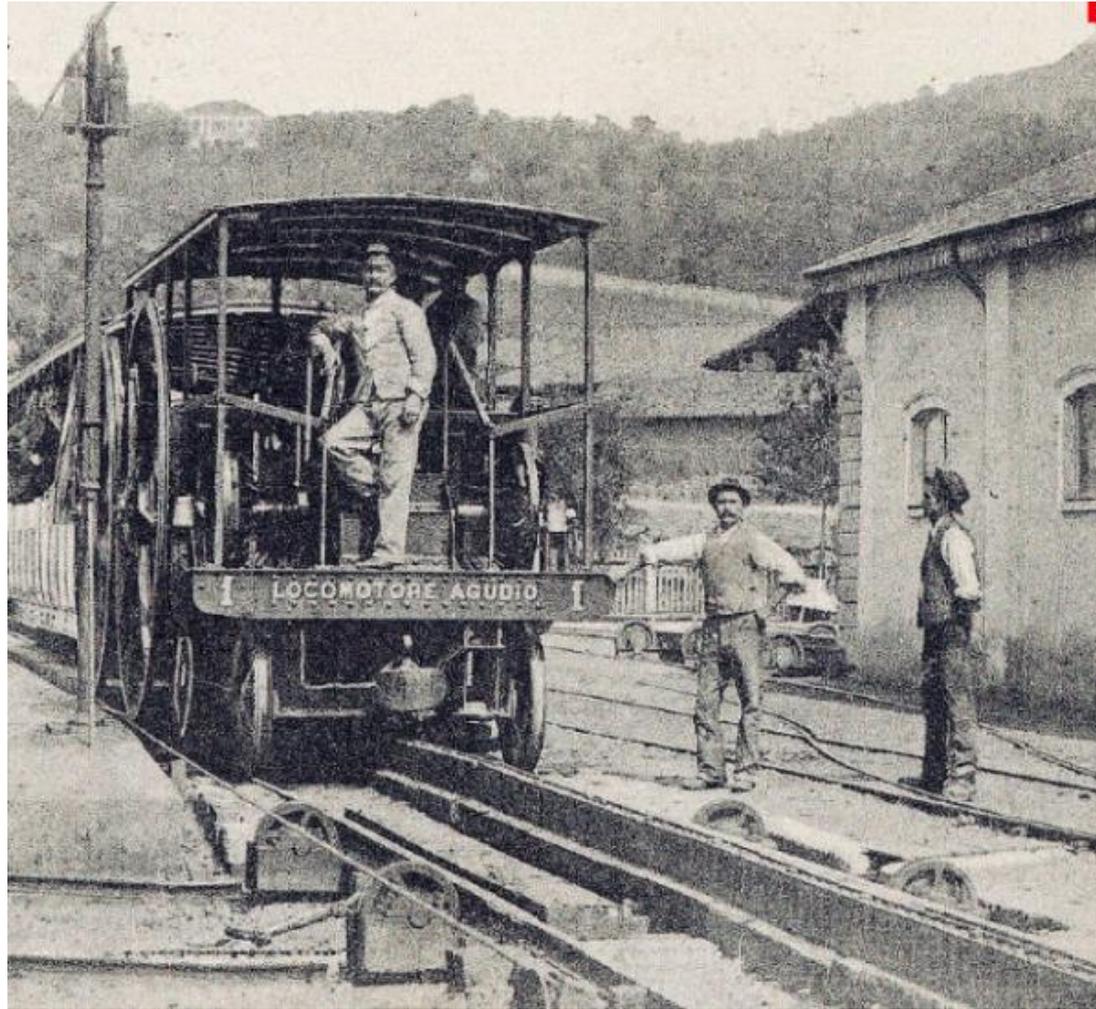
Sin dal 1875 Agudio propone al Comune di Torino la sua idea per salire a Superga.

Uno dei primi progetti prevedeva una linea tutta dritta, sorretta da viadotti con piloni a traliccio;

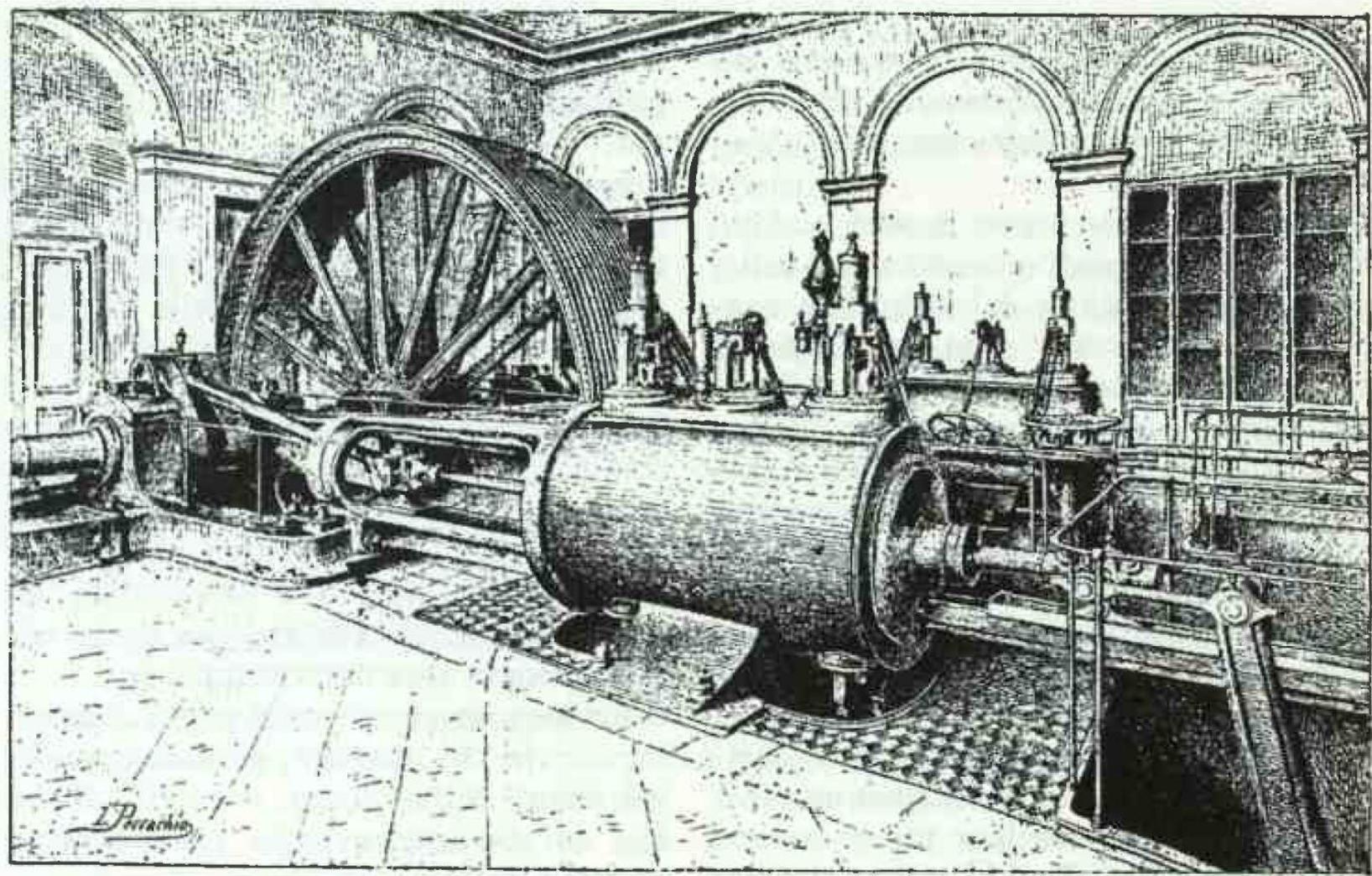




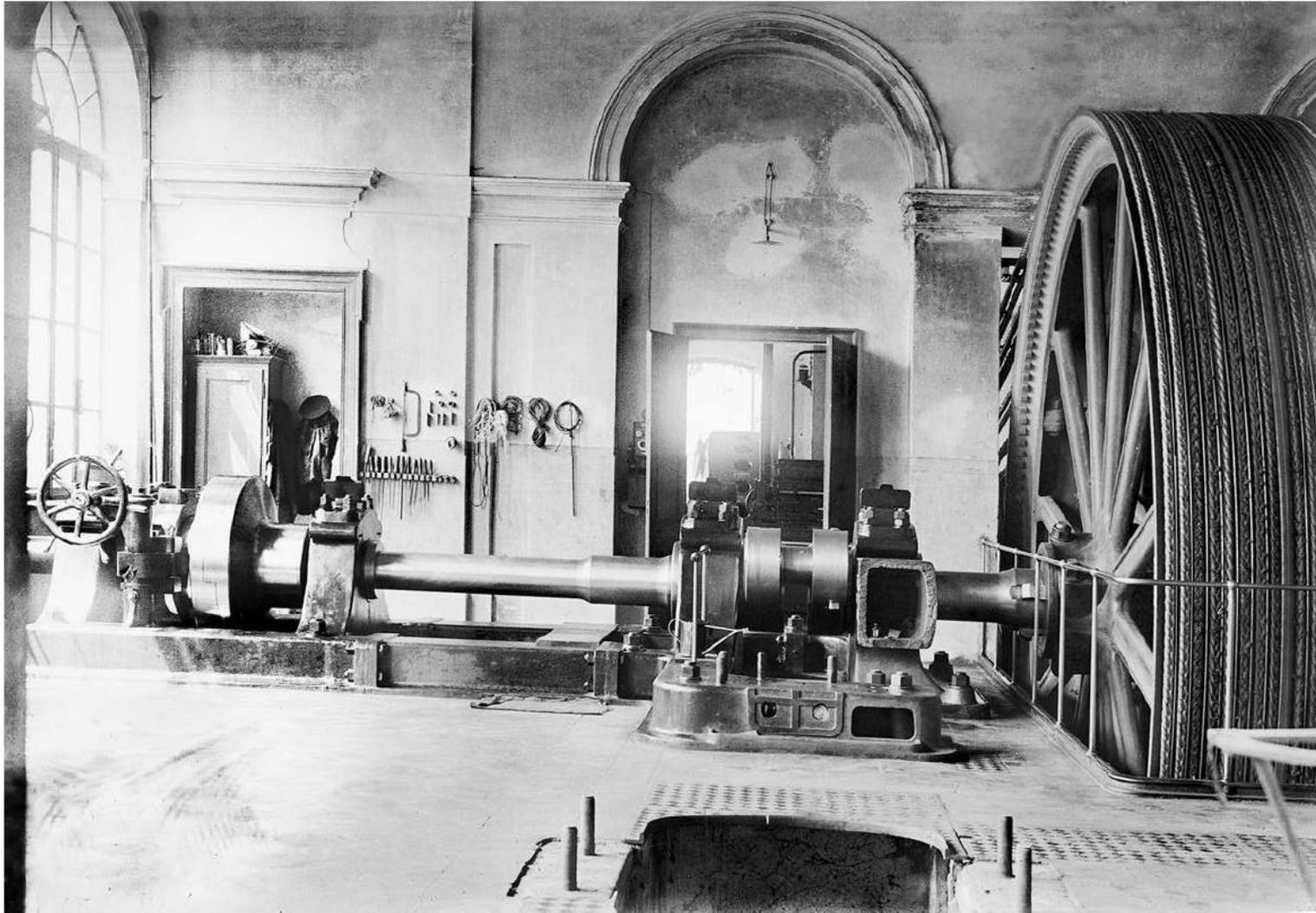
Lunghe, complesse e vivaci sono state le discussioni e le polemiche fino al gennaio 1882, quando al Municipio di Torino perviene il progetto definitivo, e così ottiene nel giugno 1883 l'approvazione governativa. Coraggiosamente, il cantiere era già stato aperto dal 21 marzo precedente e la costruzione procede alacramente.



Nel frattempo si lavora anche ai rotabili: il primo locomotore, recuperato da Lanslebourg, è in trasformazione nelle officine Savigliano; altri due saranno costruiti ex-novo. Oltre ad essi sono previsti due tipi di vagoni a carrelli con cassa in legno: uno aperto ed uno chiuso.



La forza motrice necessaria era fornita da quattro caldaie che alimentavano due cilindri agenti su di un grande tamburo che azionava la fune traente. L'impianto era situato nei locali che attualmente ospitano il ristorante.



Nel 1922 l'impianto motore viene trasformato ad azionamento elettrico.



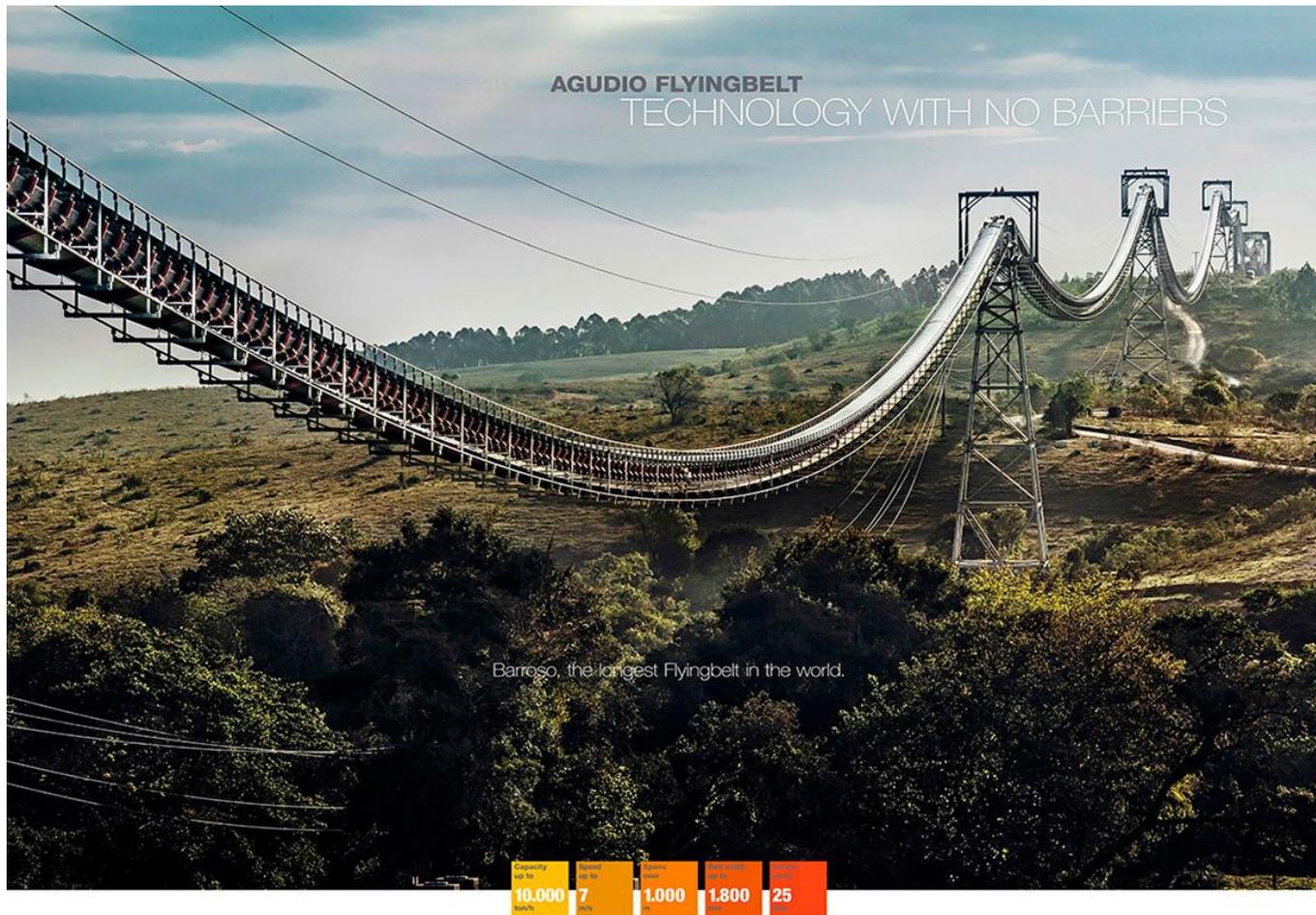
Il servizio prevede fin dall'inizio anche un collegamento diretto, con una vettura che parte da piazza Castello in coda al trenino tranviario per Brusasco e che a Sassi viene sganciata ed attaccata al convoglio per Superga. L'esercizio commerciale inizia domenica 27 aprile 1884.



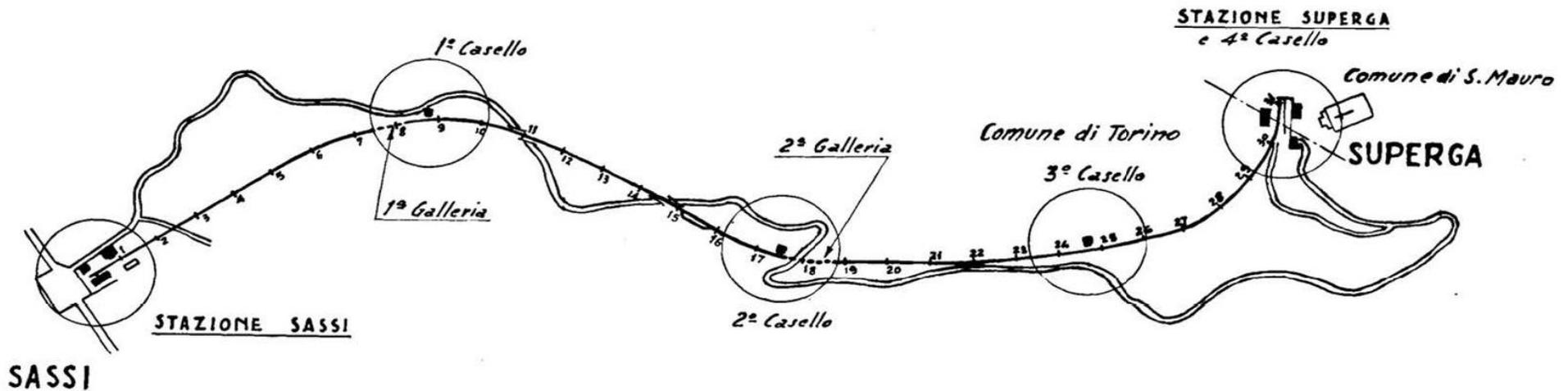
Sul piazzale di Sassi i convogli venivano composti e scomposti utilizzando vecchi tram come locomotori, ma anche con l'ausilio di un carro trasbordatore parallelo a corso Casale.



Nel 1934, dopo oltre 50 anni di servizio, il sistema Agudio termina l'esercizio. Divenuta linea urbana, iniziano i lavori per la costruzione di una tranvia a cremagliera.



L'azienda di Agudio esiste tuttora, parte di un gruppo internazionale leader mondiale negli impianti a fune. Ha recentemente realizzato il più lungo impianto al mondo di nastro trasportatore su funi.



TRANVIA A DENTIERA SASSI-SUPERGA  
 PIANO TOPOGRAFICO Scala 1:10.000

*Azienda Tranvie Municipali-Torino  
 Dis. N° 8724 - li 27-XI-1945*

La linea Sassi-Superga, lunga circa 3,1 km, supera un dislivello di 425 metri con una pendenza media del 13,5% e punte massime del 21% nel tratto finale. È una linea a binario unico, tranne per un breve tratto (circa 35 metri a metà del percorso) dove è presente un raddoppio per permettere l'incrocio a due convogli (uno in salita ed uno in discesa).



Nel vecchio fabbricato delle macchine a vapore vengono installati i nuovi gruppi di trasformazione e conversione. Si vedono i quadri di comando con gli strumenti incastonati in lastre di marmo. In seguito i gruppi rotanti verranno sostituiti con raddrizzatori a vapori di mercurio.



La nuova cremagliera, a denti verticali ottenuti per fresatura di una normale rotaia, è realizzata come tutto il resto dalle Officine di Savigliano.



GTT D.3, Superga, Torino, 3/1/2014 - Giorgio Stagni

Le nuove motrici prendono corrente tramite dei pattini da una rotaia laterale che corre lungo la linea.



Le vetture rimorchiate a carrelli sono ancora quelle originali del 1884: sono i più antichi rotabili d'Europa in regolare servizio commerciale.



Gli interni delle vetture mantengono inalterata l'atmosfera d'epoca.



© 2008 Luca Giannitti

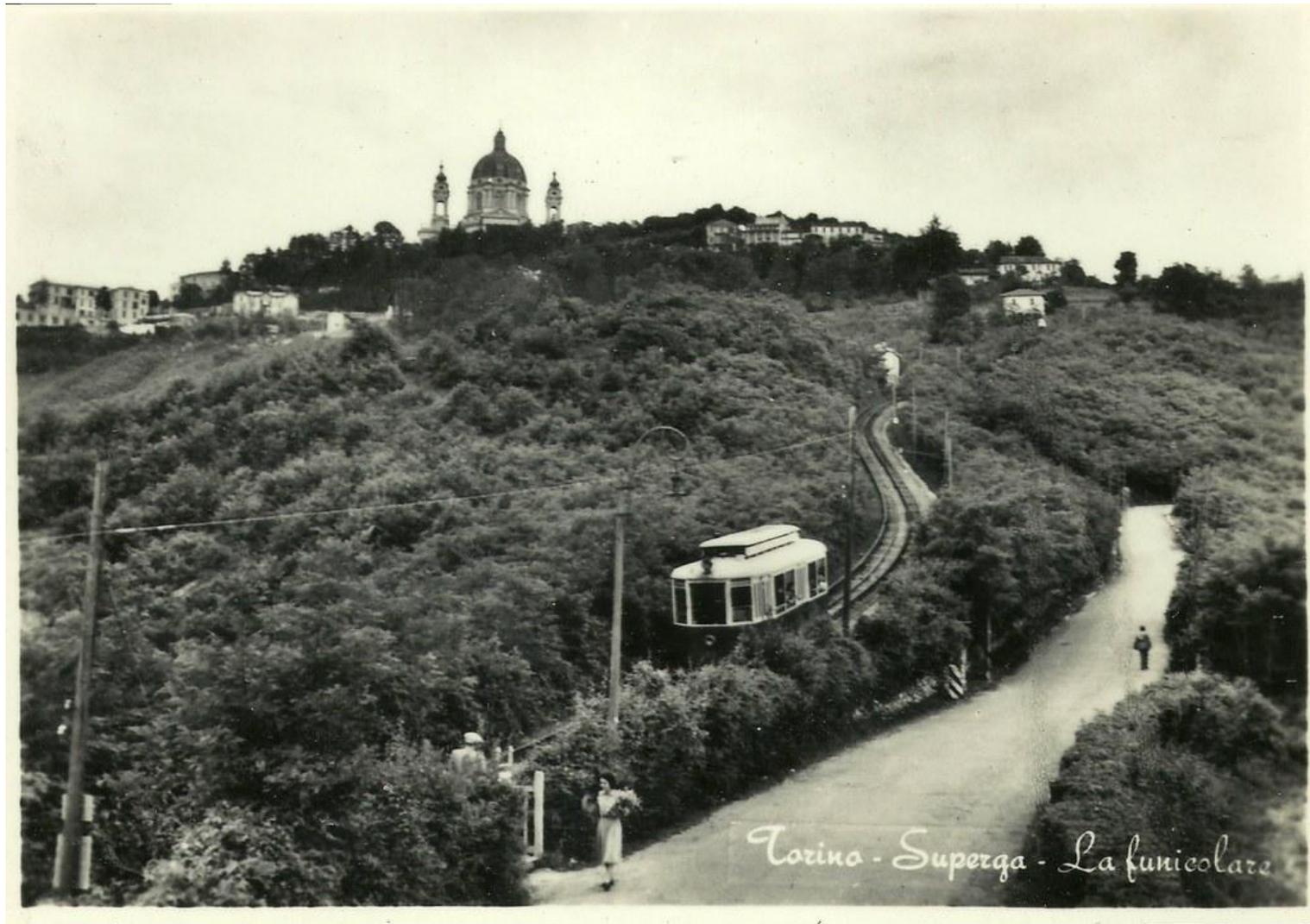
La ruota dentata e l'adiacente freno a nastro evidenziano la complessità della meccanica sulle motrici.



È particolare anche la visuale dal posto di guida.



Il piazzale e la rimessa sono stati completamente risistemati.



*Torino - Superqa - La funicolare*

Dopo un periodo di declino negli anni '70, la linea è stata completamente ristrutturata a più riprese tra gli anni '90 e 2000 per adeguarla ai moderni standard di sicurezza ed accessibilità.



Nei locali un tempo utilizzati per i macchinari, oggi è ospitato un piccolo museo tranviario che comprende il tram a cavalli del 1880.



Il mezzo di servizio ora utilizzato per le manovre sul piazzale è stato realizzato nel 1957 riutilizzando la meccanica di un vecchio tram del 1902.



Lo scambio del “raddoppio”.

© 2011 [www.tramditorino.it](http://www.tramditorino.it)



Lo scambio, oggi, rivela gli importanti interventi richiesti dalla sicurezza di esercizio.



Il 4 maggio 1949 una grave tragedia ha funestato Superga.



Un filmato istituzionale degli anni '30.  
Nei cassetti di GTT esiste un progetto per la costruzione di nuove  
motrici, al fine di sostituire le attuali, ormai anziane...