



COMPAGNIA DEI MEGLIO ***INSIEME***

16 febbraio 2021

La tranvia intercomunale per Saluzzo - Cuneo



Ferrovia:

Railway, Chemin de fer, Ferrocarril, Caminho-de-ferro, Eisenbahn, Calea ferată.

La gestione della linea, integralmente in sede propria esclusiva, è compito di un funzionario a terra che imposta l'itinerario e configura gli apparati di segnalamento.

Tranvia:

Tramway, Tramway, Tranvía, Eléctricos, Strassenbahn, Tramvai.

La linea è normalmente in sede promiscua con gli altri veicoli e sia l'itinerario sia la marcia sono gestiti esclusivamente dal guidatore.

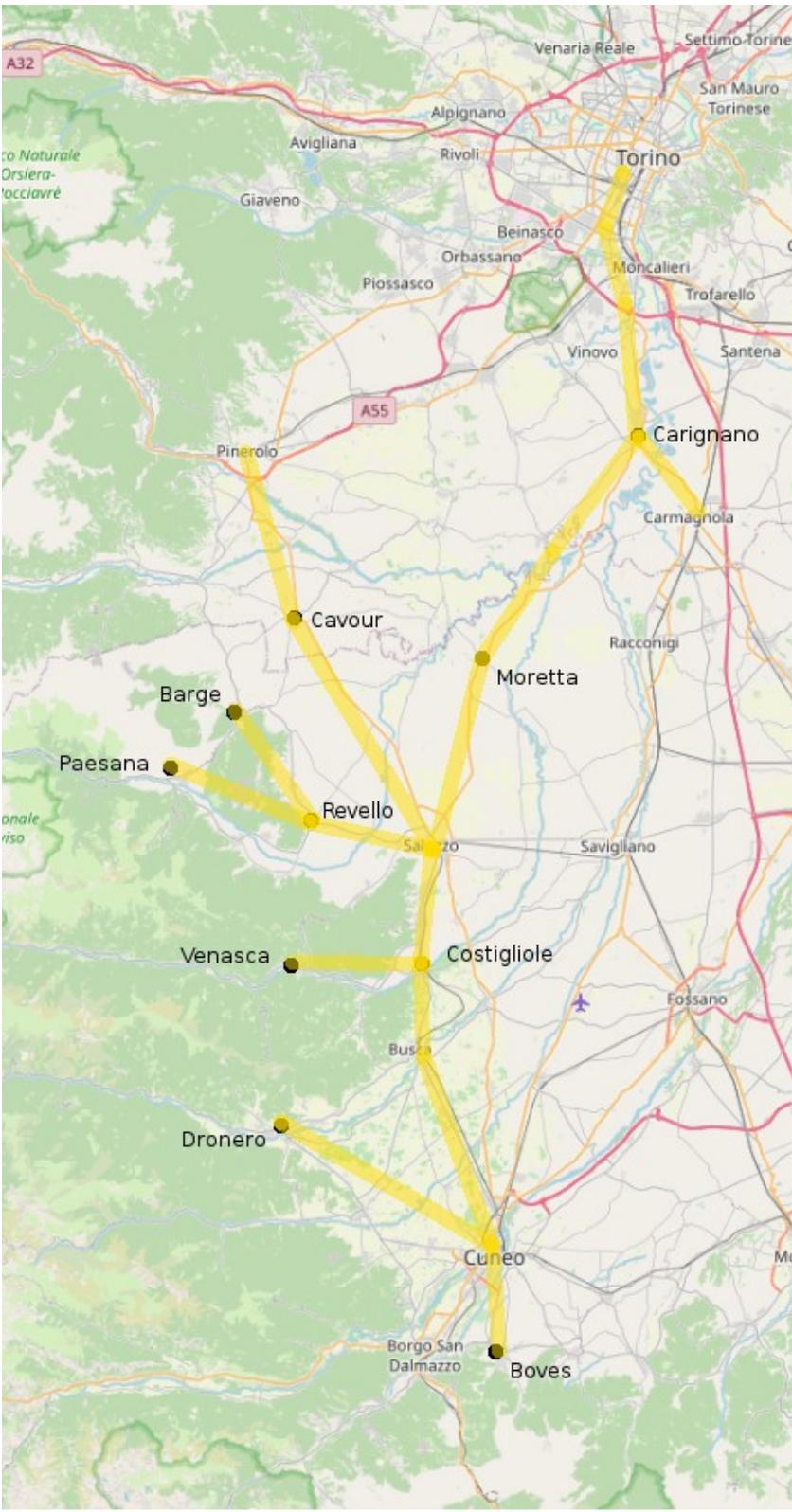
Nel 1879 la legge Baccarini autorizzava e finanziava la costruzione di linee ferroviarie complementari stanziando quasi 1,3 miliardi di lire di allora.

In quest'ambito, è stata iniziata la realizzazione dei collegamenti Cuneo-Nizza, Carmagnola-Bra, Cuneo-Mondovì, Cavallermaggiore-Airasca e Ceva-Ormea.

1 km di linea ferroviaria pianeggiante costava intorno alle 150-200.000 lire.



Alfredo Baccarini, 1826-1890



Soltanto in Piemonte sono esistite una settantina di linee tranviarie interurbane.

A partire dal 1877 il banchiere bretone Alfonso Raoul Berrier-Delaleu ha messo in esercizio linee tranviarie per collegare Saluzzo e Cuneo a Dronero, Revello, Cavour e Pinerolo, che si aggiungevano ad altre relazioni già in esercizio nel Vercellese, nel Torinese e nell'Astigiano.

In serie difficoltà finanziarie, Berrier-Delaleu ha dovuto prima cedere alcune linee, e poi rassegnarsi al fallimento nel 1883 trascinando nel dissesto anche le banche di Savigliano e Carmagnola.

Il banchiere belga Rodolfo Coumond, che già gestiva alcune tratte per Brusasco, Carignano, Carmagnola e Poirino, è subentrato alla gestione di Berrier-Delaleu e ne ha rilevato anche il fallimento.

È lo stesso imprenditore che già operava a Torino dal 1881 gestendo parte delle linee urbane con la STT.

L'insieme di linee interurbane delle due reti confluisce nel 1882 nella Compagnia Generale dei Tramways Piemontesi (CGTP), che nel 1936 vede l'ingresso del capitale italiano della Società Anonima Tramvie Interprovinciali Piemontesi (SATIP).

Tutte le diverse tratte vengono a costituire un complesso omogeneo ed interconnesso, e come tale lo si può esplorare.

TORINO - Via Nizza e Stazione Porta Nuova



A Torino il capolinea era in via Nizza,
accanto a Porta Nuova.

Un piccolo fabbricato serviva da biglietteria e attesa.





La linea era a scartamento ridotto di 1100 mm, in città utilizzava la rotaia destra del corrispondente binario tranviario urbano. In piazza Nizza, una svolta su via Donizetti conduceva sulla via Belfiore e Madama Cristina. Dal 1926 anche il capolinea è stato spostato qui.



Giunta in piazza Carducci, la linea imboccava nuovamente via Nizza. In questo primo isolato avevano sede il deposito dei rotabili e l'officina per la manutenzione.

A partire dal 1926 il percorso abbandona la via Nizza e viene instradato su via Genova. Qui è realizzata la nuova stazione-deposito, all'angolo con corso Spezia.

Nel 1948 il capolinea si attesta in questa stazione.







Da piazza Bengasi il percorso seguiva via Sestriere,
per poi girare in via Pastrengo e raggiungere
la statale per Carignano.
La trazione era affidata a locomotive tranviarie a vapore.

CARIGNANO - Stazione del Tram



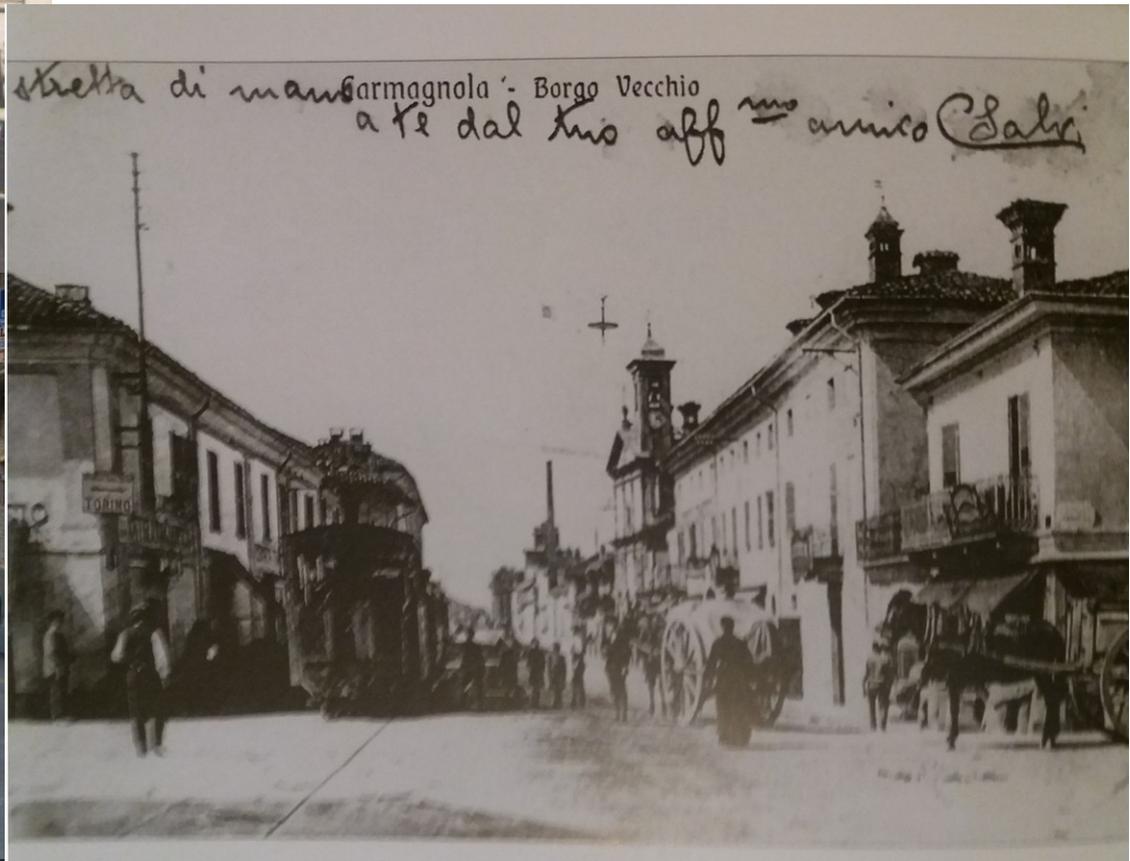
A Carignano la stazione era situata in piazza Carlo Alberto. Le locomotive, a due assi, erano di produzione svizzera e tedesca.

CARIGNANO - PIAZZA ALBERTINA E VIA UMBERTO I. Buon Natale a tutti
Lidia





Dal Pilone di Virle si staccava la diramazione per Carmagnola.



A Carmagnola la tranvia fermava in via Fratelli Vercelli (all'epoca via Roma) angolo corso Matteotti.



Poco oltre la fermata, sulla via Chiffi, è ancora visibile il vecchio edificio del deposito e scalo merci di Carmagnola: sul muro l'iscrizione non è quasi più leggibile, mentre la gru a braccio è ancora quella dell'epoca.



LOMBRIASCO - Via S. Giovanni Bosco - Ingresso all' Istituto Tecnico Agrario

Proseguendo il suo percorso, la tranvia fermava a Ceretto, Lombriasco, Casalgrasso e poi in tutte le località fino a Moretta, Scarnafigi, Torrazza.

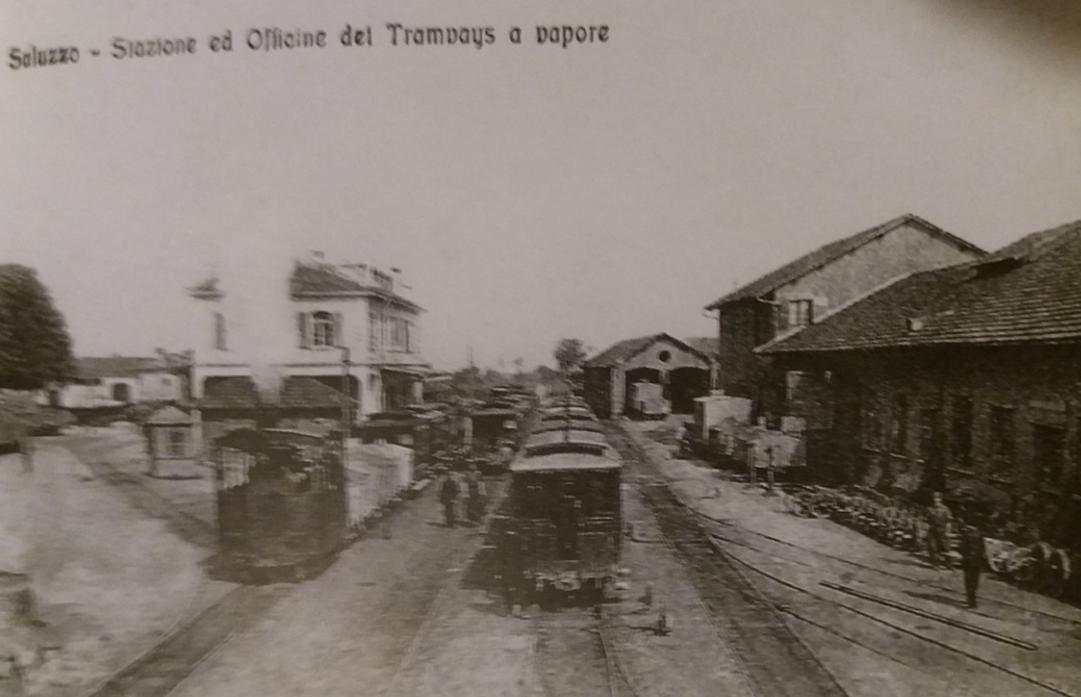


Google

Data dell'immagine: giu 2019 © 2020 Google Italia Termini Imerese



A Moretta la stazione della tranvia,
in piazza Regina Elena, è diventata abitazione privata.



su qualsiasi argomento di INTERESSE CURIOSITA' MALATTIA di presenza e per corrispondenza SEGRETEZZA Casa fondata nell'anno 1856

SALUZZO F.	5 30	5 15	7 40	11 21	18 24	18 10
Torazza	5 39	5 24	7 49	11 30	14 33	18 19
Scarnafigli	5 48	5 33	7 58	11 39	14 42	18 28
Fornaca F.	5 51	5 36	8 1	11 42	14 45	18 31
T. S. Giorgio	6 1	5 46	8 11	11 52	14 55	18 41
Meretta	6 12	5 55	8 22	12 3	15 6	18 52
Cascina Motta	6 19		8 29	12 10	15 13	18 59
Faule	6 29		8 39	12 20	15 23	19 9
Polonghera	6 34		8 44	12 25	15 28	19 14
Casalgrasso	6 41		8 54	12 35	15 38	19 24
St. Pancalieri	6 48		8 58	12 39	15 42	19 28
Lombriasco	6 55		9 5	12 46	15 49	19 35
Campagnino F.	7		9 10	12 51	15 54	19 40
Cerette	7 7		9 17	12 58	16 1	19 47
Pilone Virle	5 42	7 19	9 29	12 7	18 10	19 59
Carignano	5 51	7 28	9 38	12 16	18 19	20 8
Borgata Brassi F. . . .	5 4	7 41	9 51	12 29	18 32	20 21
La Loggia	6 13	7 50	10	12 38	18 41	20 30
Tetti Preti F.	6 17	7 54	10 4	12 42	18 45	20 34
Tetti Piatti F.	6 21	7 58	10 8	12 46	18 49	20 38
Moncalieri	6 28	8 5	10 15	12 53	18 56	20 45
Ponte Sangone F. . . .	6 32	8 9	10 19	12 57	19 1	20 49
Lingotto	6 33	8 15	10 25	13 3	19 6	20 55
Milofonti F.	6 41	8 18	10 28	13 6	19 9	20 58
TORINO } Bar. Nizza	6 48	8 25	10 35	13 10	19 14	21 5
TORINO } C. V. R.	7 28	39	10 49	14 30	17 33	21 19



La stazione di Saluzzo era la più importante dell'intera rete: si poteva andare a Torino, Cuneo, Revello e Pinerolo.



La stazione di Saluzzo, adibita al servizio degli autobus alla chiusura della linea nel 1948, è stata demolita nel 1977 per far posto ad un condominio.



Lungo i 32 km per Cuneo, a Costigliole Saluzzo si dipartiva la breve linea per Venasca. La locomotiva in sosta a Venasca è una Henschel del 1882. La carrozza a 2 assi a terrazzini è di costruzione Grondona.



Da Cuneo si
raggiungevano
Boves e
Dronero.

Boves - Stazione Tramway per Cuneo



Dronero (m. 625) - Diale della Stazione



C'era anche il collegamento con la tranvia per Borgo S. Dalmazzo e Demonte, gestita da un'altra società.

Realizzata dalla STT e da imprenditori locali, la linea fu poi a lungo gestita da Vigna Taglianti. Mai elettrificata, chiuse nel 1949.





Caratterizzato da una curiosa architettura orientaleggiante, il deposito di Cuneo, utilizzato dagli autobus alla chiusura della tranvia, è ora abbandonato in attesa di nuova eventuale destinazione.

Automotrici ad Acc.tori per la SATIP a Saluzzo nel 1927-foto SNOS coll.IORIO



A partire dal 1925 l'obsolescenza e la vetustà del materiale rotabile ha imposto un ammodernamento. Per contenere il più possibile l'investimento sono state acquistate una dozzina di automotrici ad accumulatori, parte dalla SNOS e parte dalla Carminati&Toselli.



Paesana, Stazione del Tramvia

www.museodeltram.org - Collez



REVELLO dalla strada di Sanfront.

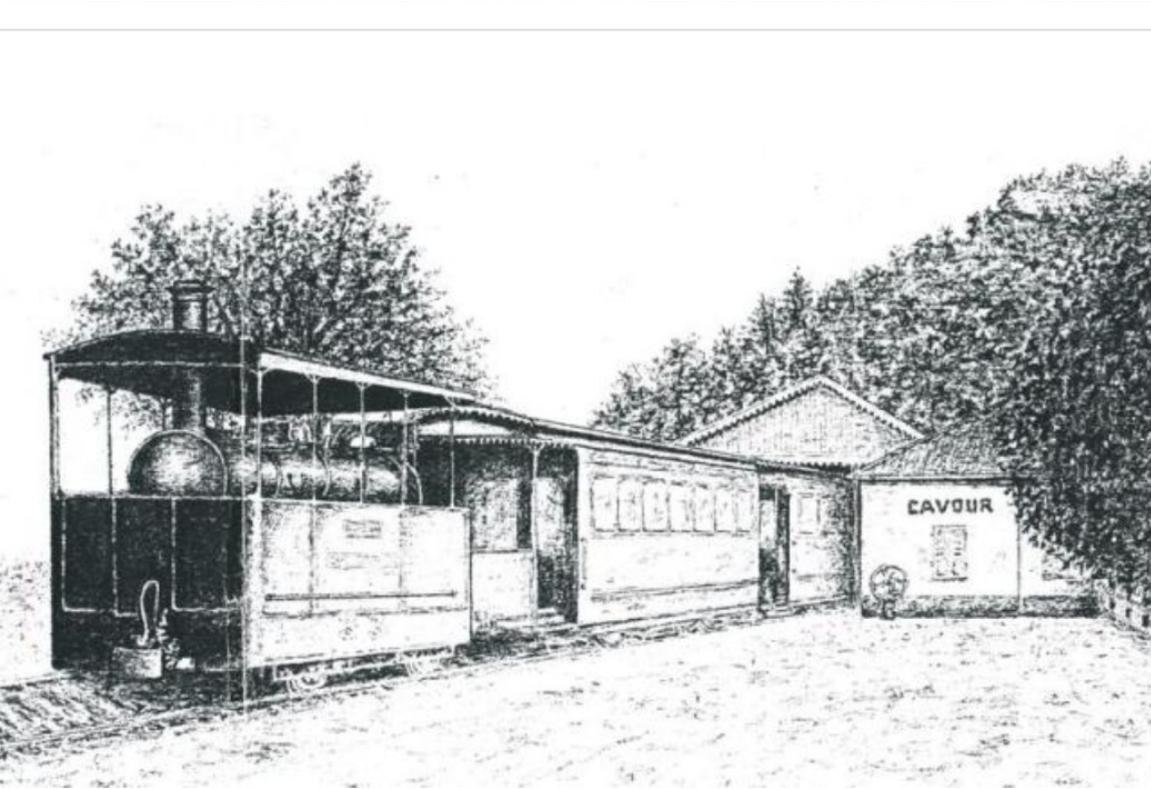


SANFRONT - Panorama visto dalla strada provinciale

Da Saluzzo, 21 km portavano a Paesana,
passando per Revello e Sanfront.



La stazione di Sanfront oggi ospita un esercizio pubblico. Il ramo per Paesana, dopo aver sperimentato la trazione elettrica, è stato chiuso nel 1935, poco prima che la gestione CGTP fosse acquisita dalla SATIP, a capitale italiano.



Da Saluzzo
con 31 km si
raggiungeva
Pinerolo, passando
da Staffarda,
Cavour e Osasco.



La stazione di Staffarda è rimasta pressoché identica.

A Cavour la stazione è stata sostituita da un supermercato, ma è ancora ben evidente il tracciato della tranvia.



Saluti da Pinerolo
Piazza Garibaldi - Stazione Ferroviaria



A Pinerolo poco è cambiato, il tram fermava di fronte alla stazione ferroviaria.



Pinerolo era uno snodo importante del trasporto pubblico: a breve distanza dalla stazione FS, con le linee per Torino e Torre Pellice, vi erano le fermate delle tranvie per Saluzzo (CGTP), per Perosa Argentina (CGTP) e per Orbassano (STTFE).

PER LA CITTÀ DI PIASCO

le tariffe per la presa e consegna a domicilio sono le seguenti:

Merci in genere. — L. 0,025 per Mg. fino a 500 Kg., oltre i 500 e fino a 1000 Kg. L. 0,025 per Mg. per i primi 500 Kg. e L. 0,02 per Mg. per ciò che supera:

Oltre i 1000 Kg. L. 0,25 al quintale per i primi 500 Kg.
 " 0,20 " da 501 a 1000 "
 " 0,15 " oltre i 1000 "

Merci speciali. — Mobili, piante vive, liquidi in fusti, damigiane o bottiglie, oggetti fragili e richiedenti cure particolari, seta e bozzoli, Casse, gorbioni e ceste vuote, comprese le casse e bauli contenenti effetti lingerie o vestiario:

L. 0,10 fino a 25 Kg.
 " 0,20 da 26 Kg. a 50.
 " 0,25 da 51 Kg. a 100.

Oggetti di Finanza. — L. 0,25 per ogni migliaio di lire, con tassa minima di L. 0,25.

Carrozze o carri. — A due ruote L. 2.
 Id. id. — A quattro ruote L. 3.

SOCIETA' ANONIMA

Sindacato Italiano Calci e Cementi

Casale Monferrato

Agenti per la Provincia di Cuneo

Società Commerciale Subalpina Ragioniere
 A. PERRET

Piazza Seminario - CUNEO - Palazzo Pansa

Classificazione sommaria delle merci.

1ª CLASSE	2ª CLASSE	3ª CLASSE
Acidi non nominati.	Acido solforico	Aceto comune in botti o barili.
Biancherie confezionate.	Amido ed Amidone.	Barbabietole (o polpa di).
Burro fresco.	Attrezzi rurali in ferro anche con parti in legno; come aratri, badili, ecc.	Birra in botti, barili
Cacciagione.	Benzina	Carboni veg. e foss.
Caffè.	Bigoncie legno vuoti.	Carta grossolana da involg.
Calzamenta d'ogni specie.	Calce viva o spenta per costruzioni.	Castagne.
Confetterie.	Caloriferi terra cotta.	Cemento in sacchi o botti.
Conserven alimentari.	Candele steariche e di sego.	Cereali
Droghe non nominate.	Carta ordin. da scrivere e da stampa.	Chiodi e viti in ferro e ghisa.
Filati di seta o lana.	Cordami e funami di canapa	Farine alimentari.
Flore di zolfo.	Filati di cotone, lino e canapa.	Ferro lav. o greggio
Giocattoli o balocchi.	Formaggi freschi.	Formaggi sodi.
Legname in lavoro non nominato.	Frutta secca n. nom.	Ghisa in grossi lav
Letti in ferro.	Glucosa sost. zucch.	Granaglie in genere
Liquori	Ghisa in minuti lavori non nomin.	Legna da ardere non comp. le fascine
Maglierie di seta o lana.	Inchiostri in fusti.	Letame a vago completo.
Masserizie ed arredi di casa usati.	Legumi freschi.	Mattoni comuni.
Pelli secche di qualunque specie.	Olio d'oliva in recip. di latta rac. in casse.	Pietre lav. o greggie
Pesci all'olio od in conserva.	Ortaglia e verdure fresche.	Riso e risone.
Rame in stoviglie uso domestico.	Paste da vermicellaio.	Sacchi di tele vuoti di ritorno.
Stampe d'ogni genere.	Pellifres., salate ecc.	Sapone comune.
Seta greggia o manifatturata.	Posaterie in ferro.	Tegole e coppi.
Tessuti di qualunque specie.	Recip. vuoti di ritor. escl. sacchi e otri.	Uva fresca in casse botti, tini, bigocce e navasse.
Vestimenta di ogni specie.	Stoviglie uso domest.	Vermouth in botti o barili.
Vini esteri in bottiglie o fusti.	Vini nostrani in botti e barili.	Zinco in fogli, panna, piastre, verghe, fasci, rottami tornitura, limature e ritagli.
Zucchero raffinato.	Zolfo macinato.	
	Zucchero greggio.	

Oltre al servizio passeggeri, era importante anche il trasporto merci, che impegnava ben 400 carri di vario tipo nel 1930. Le tariffe erano definite puntigliosamente.

La SATIP (Società Anonima Tramvie Interprovinciali Piemontesi), subentrata nel 1936 nella gestione della rete CGTP, non ha messo in opera interventi di miglioramento e modernizzazione. Durante la II Guerra Mondiale, la rete di tranvie ha continuato ad assicurare a cose e persone la mobilità compromessa dagli eventi bellici. I danni conseguenti alla guerra, pur prontamente riparati, unitamente ad altre concause, portarono alla progressiva sostituzione dei tram con autolinee. L'esercizio tranviario chiuse definitivamente il 10 aprile 1950.

