

TORINO 2005 : metropolitana VAL e TRAM

Il giorno 7 maggio abbiamo visitato con l'ACT gli scavi della metropolitana presso la stazione di Torino Porta Susa ed il Posto Centrale di Controllo del VAL (le cui iniziali significano Veicolo Automatico Leggero) ubicato presso il capolinea di Collegno dove sono stati eretti anche il deposito e l'officina di manutenzione.



Il cantiere della metropolitana presso

P. Susa

Dalle ampie vetrate del PCC abbiamo avuto subito una panoramica del nuovo mezzo di trasporto (nuovo per l'Italia visto che da tempo è in uso all'estero, con capostipite da altre 20 anni la città di Lille) con un treno sul piazzale e la vista degli inconsueti scambi di ingresso nei capannoni, strani perché legati al sistema di guida ibrido, ruote gommate in linea e binarietto guida sugli scambi. I veicoli sono infatti dotati di un carrello che normalmente viene guidato da quattro ruote gommate poste agli angoli e che scorrono appoggiandosi alle pareti laterali in cemento della sede; sugli scambi delle ruote metalliche sporgenti sul lato inferiore del carrello si infilano in un incavo centrale sul quale agisce l'unico ago degli scambi.



I caratteristici scambi di ingresso ai

capannoni.

I treni Val 208 sono composti ciascuno da due vagoni permanentemente accoppiati (ma separabili in officina) per un a lunghezza totale di 52 metri; sono alimentati a 750 Volt cc tramite pattini che scivolano sulla linea fissata ai lati sulle guide in cemento; hanno 8 motori trifase che possono imprimere al veicolo una velocità fino ad un massimo di circa 80 Km/ora e superare livellette anche doppie di quelle massime in uso sulle ferrovie tradizionali.



Classica composizione dei treni VAL.



Treni in manutenzione



Ruote gommate di trazione e direzionali e metalliche per le canaline degli scambi e nei capannoni.

Viaggiano senza macchinista essendo controllati dal PCC dove quattro operatori si occupano di dimensionare il numero dei treni alle esigenze del traffico, della regolarità di marcia e del controllo delle stazioni, coordinati da un sovrintendente che ha anche funzione di jolly in caso di necessità. Il telecontrollo avviene a mezzo di monitors, di un grande quadro sinottico che riproduce l'intera linea e di comandi sui banchi di manovra.



Sala controllo del PCC.

Il sistema è molto flessibile perché permette l'immissione in linea di rotabili secondo necessità anche con notevole cadenza di transito negli orari di punta fino ad un minimo di un treno ogni due minuti. Una ventina di treni assicurano sia il servizio regolare che la riserva e permettono i fermi per la necessaria manutenzione.

L'inizio del servizio è previsto per il 2006, fra Collegno e Porta Susa/Nuova mentre prolungamenti sono previsti sia nella direzione Collegno-Rivoli che in quella Porta Nuova-Lingotto-Nichelino.



Motrici storiche serie 2500, 3200 e 3500.

Terminata la visita al VAL un moderno pullman ci ha portato direttamente al deposito tranviario di Venaria dove, in attesa della vettura 2841 "Ristotram", abbiamo avuto la possibilità di vedere una carrellata di storia tranviaria di Torino: dalle storiche unità della serie 2500 (2595), alle 3200 (3203 e 3279 a tre porte), alle 3500 (3501), alle moderne serie 5000, 6000 e 7000 con la ciliegina della motrice di servizio T427 nella sua livrea decisamente appariscente.



Motrici serie 5000 e 6000,



Motrici serie 7000



il simpatico T427.

Poi l'abbondante e raffinato buffet del Ristotram (il cui nome spiega già la sua funzione) ci ha distratto per qualche ora dai rotabili fino a quando, dopo un ampio giro della città, siano stati lasciati davanti alle Officine, dove abbiamo potuto constatare quali e quanti lavori di manutenzione necessitano le vetture per essere mantenute in efficienza per il servizio pubblico, decisamente intenso per molti rotabili che ormai hanno qualche anno sulle spalle, o meglio sulle ruote . Molto interessante anche il sezionamento dei rotabili snodati con le "giostre Urbinati" in bella mostra per comprenderne meglio tutte le caratteristiche.



Il Ristotram e il servizio a bordo.



La foto curiosa: chi spinge di più?

Un ultimo giro sui tram di linea ci ha portato poi a Porta Nuova; lungo la linea, dal treno, abbiamo anche potuto vedere i cantieri aperti per l'Alta Velocità/Capacità che l'anno prossimo dovrebbe entrare in esercizio fra Settimo Torinese e Novara sulla direttrice Torino/Milano/Venezia, parte del futuro *Corridoio 5* dell'Europa.