

MTS ALMADA (LISBONA): I COMBINO PORTOGHESI, QUESTI SCONOSCIUTI...

*di Alessio Pedretti
(Settembre 2011)*

In Portogallo sono rinomati e famosi i casi delle reti tranviarie di Porto e Lisbona, a cui si aggiungono la particolare linea turistica di Sintra ed ancora la moderna rete metrotranviaria di Porto. Tendenzialmente nel paese lusitano si tendono a contare 4 reti tranviarie (Porto, Lisbona, Metro do Porto e Sintra) mentre quasi sempre se ne dimentica una quinta, decisamente più moderna, situata dall'altro lato del fiume Tejo, presso Lisbona, che si sviluppa in **Almada**, grossa cittadina facente parte dell'Area Metropolitana di Lisbona. Se nel Mondo tutti conoscono i "remodelados" di Lisbona, pochi invece in realtà sanno che a poche centinaia di metri in linea d'aria dalla stessa Lisbona esiste una moderna, frequente ed efficiente rete tranviaria che non ha nulla di meno rispetto alle reti francesi.

La città di **Almada** è situata a sud del fiume Tejo e solitamente viene definita la "città gemella di Lisbona", vista la sua posizione a sud della Capitale, proprio come Vila Nova de Gaia per Porto. E' un agglomerato di circa 165.300 abitanti (erano 70.000 nel 1960!) e pertanto il suo sviluppo è relativamente recente, è forte il pendolarismo verso Lisbona attuato sia con i traghetti di TransTejo, sia mediante il mastodontico Ponte XXV do Abril, sia tramite i servizi ferroviari Fertagus. La città pur appartenendo all'Area Metropolitana di Lisbona è inserita nel Distretto di Setubal, città situata più a sud e capolinea dei servizi Fertagus. Per quanto possa definirsi moderna, Almada presenta ben 38 differenti siti archeologici, ha visto passare gli arabi e tuttora vede la presenza del grande Cristo Rei, una statua di Gesù Cristo avente l'imponente altezza di ben 113 m, costruzione voluta dal Cardinale di Lisbona dopo aver visto un "qualcosina" di analogo a Rio de Janeiro nel

1936; la città presenta anche un castello diroccato oggi occupato dalla Guardia Nazionale Repubblicana, i suoi giardini sono un ottimo punto di vista su Lisbona.

ALMADA E I SUOI TRAM...

La sigla **MTS** sta per **Metro Transportes do Sul** ed è anche il nome della concessionaria dell'esercizio, società tuttavia nata anche per la costruzione e fornitura del materiale rotabile, concessione assegnata nel marzo 2002 ed avente validità per i successivi 30 anni. Gli azionisti di MTS risultano essere la solita Siemens, le locali Mota-Engil, Ensulmec, Sopol per costruzioni ed apparecchiature elettriche, la Teixeira per la progettazione e l'immane Gruppo Barraqueiro, gestore di trasporti su gomma che ha le zampe infilate in vari sistemi su ferro. La rete attuale si sviluppa in una sorta di stella a tre braccia, sono presenti **3 linee** ognuna collegante un braccio con l'altro. La rete ha uno sviluppo di **13,5 km** con **19 fermate**, partendo da **Cacilhas** (la porta su Lisbona dalla quale partono traghetti e catamarani ogni 5 minuti nell'ora di punta) e dirigendosi verso **Corroios** (linea 1, blu) e verso **Universidade** (linea 3, verde) mentre la linea 2 collega **Pragal** (sulla linea per Univerdidade) con **Corroios** come linea amarela.

La mappa nella pagina seguente rende bene l'idea della rete e comprende anche eventuali progettati prolungamenti. Riassumendo in generale possiamo individuare le seguenti linee:

- ✓ **Linea 1 Cacilhas - Corroios (FT)**, linea "azul" (blu), **13 fermate, 19 minuti** di percorrenza;
- ✓ **Linea 2 Pragal (FT) - Corroios (FT)**, linea "amarela" (rossa), **9 fermate, 15 minuti** di percorrenza;



- ✓ **Linea 3 Universidade - Cacilhas**, linea "verde" (gialla nella mappa soprastante), **12 fermate**, **19 minuti** di percorrenza.

(FT= corrispondenza con Fertagus)

La rete metrotranviaria di MTS Metro sul do Tejo tocca la rete ferroviaria di REFER - Fertagus presso le fermate di **Corroios** e **Pragal**, date le brevi distanze e le forti frequenze non si impiega poi molto a percorrere l'intera rete anche in meno di due ore. La **frequenza delle linee** è infatti particolarmente buona visto che in Inverno le **linee 1 e 3** vengono effettuate ogni **5 minuti** nell'ora di punta ed ogni **15 minuti** nella morbida, la meno importante **linea 2** (doppione in pratica delle due precedenti che chiude il triangolo, per così dire) viene garantita ogni **10 minuti** nell'ora di punta ed ogni **15 minuti** nella morbida. La tariffazione è regolarmente inserita nel sistema elettronico operante nell'Area Metropolitana di Lisbona (VivaViagem, 7Colinas), indicativamente un viaggio singolo costa 85 centesimi.

STORIA E PROGETTI...

Premesso che in passato Almada non ha mai avuto nessuna precedente rete tranviaria "storica", bisogna ammettere che la storia della moderna rete tranviaria di Almada è decisamente recente in quanto ha avuto inizio nel **1985**, anno in cui sono iniziate le contrattazioni con lo Stato Portoghese onde studiare percorsi, tracciati e numero di linee; successivamente solo nell'anno **2003** è stato inaugurato il primo cantiere dell'opera presso la Stazione ferroviaria Fertagus a Pragal. Non sono mancate le consuete proteste con relativi ritardi dato che l'opera verrà pesantemente cantierizzata solo intorno al BIENNIO 2005/06. Il giorno fatidico che ha visto nascere in Portogallo la "quinta rete tranviaria" è stato il **30 aprile 2007** quando è stata attivata la prima tratta tra **Corroios** e **Cova da Piedade**, il successivo **15 dicembre 2007** è stato attivato il tratto tra **Cova da Piedade** ed **Universidade** mentre solo il **26 novembre 2008** è stato attivato il tronco verso **Cacilhas**, località ove esiste una vera e propria sta-

zione tranviaria ricavata tra decine di autobus in sosta ed a pochi metri dall'imbarco di catamarani e traghetti Transtejo per la vicina Lisbona. A differenza di quello che potrebbe sembrare Cacilhas in realtà si trova ad una decina di minuti dai "remodelados" che transitano a Cais do Sodré di Lisbona, anche se il "traghettaggio" sembra rendere le distanze più lontane.

Eventuali progetti futuri, temporaneamente bloccati anche dalla crisi economica del paese (sicuramente governato da politici più responsabili di quelli del nostro paese...), prevedono un eventuale prolungamento da Corroios verso Barreiro collegandosi all'importante ed omonima Stazione ferroviaria CP-REFER un tempo "porta" di qualsiasi partenza ferroviaria verso il sud del paese e l'Algarve, il nuovo tracciato dovrebbe tra l'altro percorrere in parte una precedente linea ferroviaria chiusa sin dal 1969 e toccare ulteriormente anche la moderna stazione ferroviaria REFER-Fertagus di Fogueteiro.

SEMBRA UN COMBINO MA NON LO E'...

O QUASI

Il servizio sulla rete MTS è garantito da **24 elettromotrici Siemens Combino** immatricolati **C001/C024**, composti da **4 elementi** ed aventi una lunghezza di **36,3 m** ed una larghezza di **2,6 m** con scartamento ordinario internazionale di **1435 mm**. Il Combino portoghese in realtà appartiene ad un tipo particolare della famiglia, si tratta infatti di un **Combino Supra**, costruito con materiali differenti rispetto al Combino tradizionale, soggetto in passato a svariati problemi che hanno messo tale tipo di veicolo al centro dell'attenzione internazionale spesso definendolo come insuccesso, il Combino Supra invece a quanto pare circola anche a Budapest. Le principali differenze con un Combino tradizionale sono il fatto che il Supra è composto da sezioni fisse

di 9 m, ogni sezione ha un carrello, eventualmente motorizzato o non; pertanto il Supra può variare dai 18 m (2 sezioni) ai 72 m (8 sezioni). Inoltre un Combino tradizionale presenta una porta a metà larghezza presso le cabine di guida mentre il Combino Supra presenta una porta tradizionale a doppia anta anche se, come vedremo, nel caso di Almada la disposizione delle porte sulla fiancata non è perfettamente simmetrica. La versione Siemens Combino Supra di MTS Almada può trasportare **237 passeggeri totali** di cui **74 seduti**, la velocità massima è di **70 km/h**, il veicolo è dotato di **5 porte per lato** aventi una larghezza di 1,3 m ognuna, il pianale è completamente ribassato per l'intera lunghezza del veicolo, a soli 30 cm dal piano del ferro.

Il **deposito (PMO Corroios)** della rete tranviaria di Almada è una struttura completamente nuova ed è situato per così dire "al di fuori" della rete esercitata, si trova infatti a qualche minuto di distanza oltre il capolinea di Corroios, sul tracciato che in futuro, in caso di eventuale ampliamento, potrebbe giungere sino a Fogueteiro e Barreiro.

Infine una curiosità: la leggenda dice che il primo tram Siemens Combino per Almada sia giunto già nell'anno 2004 in Portogallo, tuttavia in seguito alla grave crisi e debacle che ha interessato il Combino tradizionale si è deciso di commutare l'ordine nei Combino Supra in seguito arrivati sulla rete; per completezza si segnala che l'elettromotrice C008 ha effettuato un periodo di prova dall'altra parte del... mondo visto che per un paio di mesi nella Primavera 2007 ha circolato sulla rete tranviaria di **Melbourne**, in Australia. Proprio vero che i portoghesi sono arrivati dappertutto nel mondo...



L'elettromotrice Siemens Combino Supra matr. C009 sta arrivando al capolinea di Cacilhas, struttura dotata di 4 binari ed una piccola palazzina con biglietteria. In analogia con Bergamo TEB anche in questo caso il capolinea è stato ricavato nell'area di sosta e partenza dei numerosi autobus di TST Almada, l'esercente della rete di trasporto pubblico operante nella Penisola di Setubal, tecnicamente e "socialmente" non collegata con la stessa MST. Da notare il curioso aspetto da "bruco" del Combino, avendo le casse rastremate presso le intercomunicazioni.

La maggior parte della rete tranviaria di Almada è stata realizzata con i binari sempre in sede riservata ed in particolare con la palificazione della linea aerea sempre tra i due binari, con notevole vantaggio da un punto di vista fotografico. L'elettromotrice C001, prima della stirpe, in centro ad Almada è diretta verso Corroios, da notare l'aspetto sorridente del veicolo dato il sorriso disegnato e la presenza della parola "obrigado" ovvero "grazie", legata al discorso della priorità di transito nei confronti di auto private e pedoni negli attraversamenti.



Dopo l'ora di punta del mattino le frequenze delle linee 1 e 3 passano da 5 a 15 minuti e la linea 2 da 10 a 15 minuti, pertanto alcune vetture rientrano in deposito, situato oltre il capolinea Corroios. E' curioso come l'elettromotrice C002 stia rientrando in deposito da Cacilhas fuori servizio, quando in realtà potrebbe effettuare servizio sulla linea 1 senza alcun problema o limitazione di sorta e poi in seguito rientrare, evitando un lungo tratto a vuoto. Si spera pertanto che si tratti di un imprevisto e non di un rientro a vuoto dal punto più lontano dal deposito...

Immagine da copertina per la cosiddetta "quinta" rete tranviaria portoghese, forse la meno nota a livello internazionale o sicuramente la meno conosciuta dopo Porto Tram, Porto Metro, Lisbona e Sintra. Eppure la rete di Almada non ha nulla di meno rispetto alle moderne reti tranviarie francesi come ad esempio Lione, Parigi e Marsiglia, cambia solo il costruttore del veicolo ed il fatto che forse manca qualche indicatore dei tempi di attesa presso alcune fermate intermedie. L'elettromotrice C016 sta arrivando a Corroios come probabile linea 1.





Poco oltre il capolinea di Corroios è presente una zona con tre binari, il tronchino centrale viene utilizzato per l'inversione di marcia delle elettromotrici in servizio sulle linee 1 e 2 quando eventualmente non arrivano direttamente sul binario di partenza. Gli altri due binari proseguono sullo sfondo e dopo aver deviato a destra in alcuni minuti raggiungono il deposito di Corroios, unico sito moderno che accoglie tutte le elettromotrici della rete.

L'elettromotrice C012 sta attendendo la partenza come linea 3 diretta ad Universidade, possiamo osservare alcuni aspetti della struttura della stazione tranviaria di Cacilhas, dotata di 4 tronchini ed immersa in una ampia Autostazione che in parte ha dovuto sacrificare il proprio spazio a favore del "ferro", proprio come è accaduto a Bergamo con il ritorno del tram. Gli edifici che si intravedono sullo sfondo sono... a Lisbona, ci troviamo ad una manciata di minuti scarsi da Cais do Sodré, ovvero dal centro della capitale portoghese.



Nel centro di Almada le linee tranviarie 1 e 3 sono state inserite perfettamente nell'ambiente, la motorizzazione privata è stata contenuta al traffico locale e le piazze hanno riacquisito valore, curiosamente strada e marciapiede hanno lo stesso disegno e spesso ci si ritrova a passeggiare per strada. L'elettromotrice C012 sta transitando come linea 3 diretta a Cacilhas, troverà tutta la strada in discesa, ci troviamo in Piazza Mfa, nome curioso, non chiedetemi se si tratta di un luogo o persona o sigla di un qualcosa....

Il capolinea di Corroios è situato giusto davanti alla Stazione Ferroviaria di REFER toccata dai treni Fertagus, è al tempo stesso un'altra località di sosta per i numerosi servizi di TST Almada e di Sulfertagus, una serie di linee automobilistiche navetta gestite da TST Almada (gestore su gomma nettamente separato da MST Almada) che afferiscono alle Stazioni servite da Fertagus. L'elettromotrice C010 attende la partenza come linea 2 per Pragal, si noti curiosamente come l'ombra della scritta "Obrigado" assomigli alla forma del pipistrello, qui Batman ci cova...





Ecco una delle Avenida di Almada riqualificate in seguito alla nascita del Metro Transportes sSul do Tejo: l'elettromotrice C012 è diretta a Cacilhas come linea 3, la stiamo osservando di coda; i binari tranviari sono sempre a centro strada così come la palificazione della linea aerea, si nota chiaramente come sia la strada che il marciapiede presentano le stesse caratteristiche e spesso si dimentica dove è situato il confine "psicologico" del marciapiede.

L'elettromotrice C008 è una elettromotrice speciale: a prima vista non presenta alcuna differenza con le restanti unità della flotta eppure potrà sempre dire di aver trascorso almeno due mesi in Australia, in prova presso la rete tranviaria di Melpourne durante la Primavera dell'anno 2007, a quanto pare per alcune prove dimostrative per conto Siemens, la città australiana ha in dotazione infatti i Combino tradizionali ma non la particolare versione Combino Supra, a quanto pare in circolazione solo ad Almada e Budapest, in Ungheria.



Ecco un esempio degli interni di un Siemens Combino Supra di MTS Almada, particolarmente spaziosi e luminosi, siamo a bordo "dell'australiana" C008. Nessun graffito, nessun vetro rigato, poca sporcizia e molto ordine, la vettura è capace di accogliere comodamente 237 passeggeri di cui 74 seduti. La particolare versione Combino Supra presenta alcune differenze tecniche con il tradizionale Combino ed in parte il Supra può essere definito come la risposta della stessa Siemens al Combino, i due tipi di tram risultano esser infatti costruiti con materiali differenti.

Il simpatico sorriso di "Obrigado" dona un tocco di simpatia al fratello maggiore del tradizionale Combino, con il quale il Supra abbiamo visto che presenta alcune differenze, tra cui ad esempio la presenza della porta a doppia anta nei pressi della cabina di guida. Un piccolo faretto è posizionato sopra l'indicatore elettronico della destinazione, l'elettromotrice C023 è diretta a Cacilhas, anche in quest'immagine è evidente la rientranza della cassa presso le intercomunicazioni, cosa che dona al veicolo una strana forma da "bruco blu"...





Ancora la stessa elettromotrice la incontriamo a Cacilhas, in attesa della ripartenza, il Rio Tejo è sullo sfondo e Lisbona è laggiù ad un soffio. Osservando alcune immagini noterete un aspetto interessante di tali elettromotrici: pur rimanendo cinque di numero, le porte sulla fiancata non sono disposte in maniera perfettamente simmetrica sulle due fiancate in quanto le due casse con cabina da una parte presentano due porte e dall'altra... una sola! Sembra inoltre che in partenza da Cacilhas le due porte sull'ultima cassa siano sempre in coda a sinistra. Questo confermerebbe teoricamente il fatto che durante la giornata le elettromotrici non saltino da una linea all'altra in quanto, essendo la rete a triangolo, le troveremmo girate in qualche modo.

Testo e fotografie di Alessio Pedretti