

Funicolare Sant'Anna La forza dell'acqua

La funicolare di S. Anna venne inaugurata il 26 novembre 1891 con finalità turistiche per collegare il centro città alla collina soprastante. Essa, similmente a molti impianti del tempo, venne realizzata seguendo criteri costruttivi di razionale semplicità, ma praticamente unici per ogni impianto: infatti il funzionamento era basato sul principio dei "contrappesi"; i veicoli erano costituiti in pratica da un grosso recipiente su ruote ed erano collegati da una fune scorrente su una puleggia di rinvio. Il conducente riempiva d'acqua il veicolo a monte in funzione del carico dei passeggeri a valle e la differenza di peso così ottenuta faceva salire il veicolo più leggero. Il sistema era poi dotato di un impianto di frenatura modulabile agente sulla rotaia centrale a dentiera per ottenere la discesa a velocità costante e l'arresto del veicolo discendente anche in presenza di carico d'acqua sovrabbondante. Naturalmente il sistema era anche dotato di un freno a contrappeso che bloccava il veicolo in caso di rottura della fune traente.

Con il crescere dell'urbanizzazione nella zona di Circonvallazione a monte, la funicolare ha visto nel tempo modificata la sua fisionomia in quella di impianto di trasporto urbano in senso stretto, soprattutto in funzione dell'apertura all'esercizio dell'ascensore di via Crocco, che ne ha costituito il naturale prolungamento.

L'impianto pur nell'evolversi della situazione urbanistica ha mantenuto invariate le sue caratteristiche tecniche fino al 1978.

Dall'acqua all'elettricità

Nel 1980 AMT ha intrapreso importanti lavori di ammodernamento, che hanno apportato una radicale modifica degli impianti preesistenti, sia per il sistema traente, sia per i veicoli.

La funicolare rappresentava ormai, dopo la chiusura della funicolare d'Orvieto, l'unico impianto italiano funzionante ad acqua. Nel 1975 l'incidente della funivia del Cermis provocava il processo di revisione sulla legislazione degli impianti di funivia e funicolare. In sostanza la nuova legislazione scaturita dalla necessità di maggiori controlli sugli impianti a fune, accomunava "tout court" le funicolari agli impianti di funivia; con ciò si introducevano prescrizioni tecniche ed elementi di controllo vitali per le funivie aeree ma non necessari e poco congruenti alla tipologia degli impianti su rotaia terrestri.

Per quanto attiene la funicolare S. Anna, nel 1976 giungeva all'AMT dall'Ispettorato della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione una richiesta di adeguamento dell'impianto alla nuova normativa, che prevedeva tra l'altro l'azionamento elettrico. Ciò significava in pratica l'obbligatoria sostituzione del sistema ad acqua e la ricostruzione totale della funicolare. Si richiedeva tra l'altro l'aggiunta di ulteriori sistemi frenanti e di controllo e regolazione della velocità in linea e all'ingresso in stazione.

Per quanto riguardava l'armamento era già stata precedentemente presa la decisione di operare un completo riordino con la totale sostituzione delle traverse, delle rotaie e degli organi d'attacco. Inizia da questo momento un lungo scambio di corrispondenza tra l'AMT, convinta di dover preservare il patrimonio storico della funicolare, e la Commissione funicolari del Ministero dei trasporti.

Inizialmente venne richiesto di dotare le vetture di freno agente sulla rotaia (similmente alla funicolare del Righi) e non sulla dentiera centrale. Come controproposta l'AMT aveva indicato una serie di innovazioni ai veicoli, con il mantenimento però della frenatura sulla dentiera e del sistema ad acqua.

Così tra richieste del Ministero e proposte dell'Azienda, unite a richieste di proroga dell'esercizio, si arrivò al 1978, in cui viene fermato l'impianto, non essendo state concesse altre proroghe (l'ultima era scaduta il 27/10/1978). I giorni precedenti la chiusura dell'impianto videro la cittadinanza mobilitata contro quella che si paventava essere la pura e semplice soppressione della funicolare. Il movimento d'opinione pubblica non ottenne però alcuna altra proroga, ma solo precisazioni sulla stampa cittadina da parte dei rappresentanti del Ministero dei trasporti.

Nel frattempo iniziarono i contatti tra l'AMT e le ditte specializzate nel settore, sia per le modifiche all'impianto esistente, sia per la sua ricostruzione totale. Vennero così elaborati due distinti progetti di ricostruzione della funicolare con azionamento a gravità, simile al precedente, e con azionamento elettrico, ma i successivi contatti tra l'AMT e il Ministero evidenziarono l'impossibilità di conservare il vecchio impianto e fecero emergere comunque la materiale difficoltà di ottenere l'approvazione a un qualunque progetto con funzionamento a gravità.

L'AMT decise perciò nel 1979 la ricostruzione dell'impianto con trazione elettrica e l'installazione di un gruppo ausiliario diesel per permettere il funzionamento dell'impianto, anche in modo autonomo.

Il nuovo impianto di funicolare ha mantenuto tutte le strutture murarie esistenti e sono stati ristrutturati molti elementi, come la stazione superiore in legno e cotto e l'officina intermedia.

La sala macchine è stata ricavata sotto il piano calpestio della stazione superiore. Le nuove vetture, tre volte più veloci delle precedenti, ma meno capienti sono in grado di fornire una potenzialità di trasporto doppia (625 persone/ora) rispetto alla precedente. L'impianto venne concepito per il telecomando di tutto il sistema da una sola delle due vetture, pur essendo entrambe dotate di cabine di guida alla due estremità.

Sulle ceneri della "vaccheria"

Dopo qualche anno, la storia della funicolare di Sant'Anna è stata funestata da uno sgradevole evento: la mattina del 16 novembre 1989 un incendio ha distrutto la "vaccheria", la quasi centenaria stazione a monte della funicolare, costruita prevalentemente in legno, e la vettura numero 2, immessa in servizio qualche anno prima.

Per la ristrutturazione si rese necessaria una completa opera di demolizione dei ruderi della stazione e la rimozione dei detriti; successivamente si provvide al prelievo delle due vetture (quella intatta presso la stazione inferiore del Portello e quella semidistrutta, ma con telaio e parti meccaniche ancora utilizzabili) che, insieme alle apparecchiature superstiti, vennero spedite al costruttore per le necessarie operazioni di riparazione.

Riguardo agli aspetti tecnico-impiantistici, è opportuno sottolineare che la stazione a monte è stata completamente recintata ed è stata dotata di locali per le apparecchiature di comando e controllo. Il tutto è stato oggetto di revisione generale mentre la fune di trazione ha superato le verifiche previste dalle norme di sicurezza. L'impianto, infine, è stato dotato di sistema di sorveglianza televisivo e dei telecomandi necessari al funzionamento con un solo agente di manovra, che presenza continuamente la stazione di monte.

I lavori si conclusero nel gennaio del 1991, dando il via ad una fase tormentata ma indispensabile delle varie approvazioni regionali e ministeriali, sviluppatasi attraverso delibere e severi collaudi (questi ultimi hanno provocato non poche reazioni da parte dei potenziali utenti che non si rassegnavano a scendere o, peggio, a salire a piedi via Bertani mentre i vagoni vuoti della funicolare sferragliavano senza apparente scopo!).

Alla fine del luglio 1991 la funicolare è ripartita, per la gioia dei nostalgici e soprattutto per la comodità di quel milione e mezzo di utenti che ogni anno si serve di questo impianto.

Fonte Omnibus Rivista Aziendale AMT