

La rotta Sarda

Le Ferrovie dello Stato da quasi un secolo movimentano materiale rotabile anche via mare nelle zone di Messina e Reggio Calabria (Rotta dello Stretto) prima e tra Civitavecchia e Golfo Aranci (Rotta Sarda) dopo.

Andiamo ad approfondire più da vicino quest'ultima con le navi impiegate, i porti ed il loro sviluppo, il traffico movimentato e, purtroppo, il destino oramai segnato.

-Storia della rotta sarda

La rotta sarda è nata ufficialmente nel 1961 con l'immissione in servizio di una nave dedicata esclusivamente a questo servizio, la "Tyrsus", seguita un anno dopo dalla gemella "Hermaea".

Prima di tale data venivano inviate alcune navi dallo stretto di Messina a Civitavecchia per fare cambio di materiale rotabile in Sardegna.

Le navi avevano un duplice compito: collegare la Sardegna al continente, traghettando auto e passeggeri, e movimentare il traffico merci via rotaia trasportando vagoni ferroviari. Questo era possibile grazie alla presenza di due ponti di carico ben distinti: a livello terra erano presenti binari che permettevano l'accesso di vagoni ferroviari e, se necessario, anche di automobili, furgoni e camion, ed a livello superiore si trovava il ponte per il trasposto di sole auto raggiungibile da rampe laterali costruite sui moli.

Questo nuovo servizio crebbe in proporzione al numero di richieste tali da dover allestire una nuova nave la "Gennargentu" che entrò in servizio nel 1965 e tre anni dopo, la gemella "Gallura".

Agli inizi degli anni '80 le richieste di movimentazione merci erano talmente elevate da dover dedicare una nuova nave esclusivamente al trasporto di carri merci. Fu così che nel 1982 entrò nella rotta sarda anche la "Garibaldi", l'ammiraglia delle Ferrovie dello Stato.

Nel 1988 prese servizio la "Logudoro", costruita per coprire sia la rotta Sarda sia quella dello Stretto grazie all'apertura per il carico di carri ferroviari sia poppiere che di prua.

Con il passare degli anni ed il potenziamento dei servizi marittimi su gomma e la presenza di nuove compagnie di navigazione l'interesse al traghettamento di carri venne meno tanto da provocare un calo considerevole anche nel trasporto di passeggeri. Le nuove compagnie, infatti, permettevano di raggiungere la Sardegna anche in altre località ed in un tempo considerevolmente più basso con servizi migliori. Alla fine degli anni '90 le navi della rotta Sarda persero la possibilità di traghettare passeggeri verso la Sardegna, rimanendo attive solo per il trasporto di carri merci (tra le altre cose già in forte flessione).

Già dal 1994 la "Tyrsus" era stata radiata per anzianità, nel 1999 toccò alla "Hermaea" seguita l'anno dopo dalla "Gennargentu" e nel 2002 dalla "Gallura".

Sulla rotta Sarda rimasero quindi la "Garibaldi" in servizio ed in riserva; qualora ce ne fosse stato di bisogno; la "Logudoro".

Lo scorporamento di Ferrovie dello Stato ha portato alla nascita di una nuova società: Bluvia. Le navi delle Ferrovie furono quindi cedute a questa nuova compagnia, riverniciate con la scritta Bluvia, ma mantennero comunque il nome originario di partenza.

Agli inizi del nuovo millennio, con l'ampliamento del porto di Civitavecchia, il molo due delle ferrovie fu abbattuto a scapito ancora una volta del trasporto su rotaia, diventato oramai sporadico e su richiesta. Nel 2010 la radiazione della "Garibaldi" ha posto fine alla rotta sarda.

Il molo rimanente è utilizzato molto sporadicamente per il ricambio di materiale rotabile sardo.

-Le navi della rotta Sarda

Le navi impiegate sono state sei: "Tyrsus", "Hermaea", "Gennargentu", "Gallura", "Garibaldi", "Logudoro", anche se non sono mancati a volte dei rinforzi provenienti dallo stretto come la "Villa" o la "San Francesco di Paola" nei periodi di maggior richiesta o in sostituzione dei traghetti in manutenzione ordinaria.

Tyrsus:

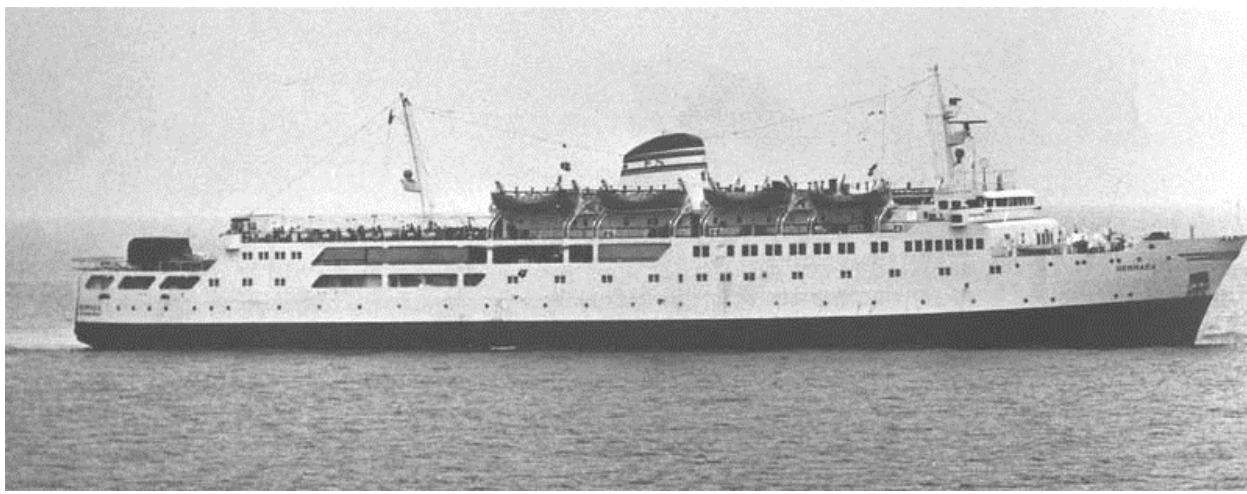


Nave traghetto "Tyrsus" in disarmo a Civitavecchia

La nave "Tyrsus" fu costruita dai Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti di Palermo (oggi Fincantieri), varata nel 1961, immatricolata nel porto di Civitavecchia e radiata nel 1994. Lunga 120,96 metri, larga 17,23 metri con un pescaggio di 4,80 metri, la nave aveva due ponti: in quello inferiore (a livello terreno) erano presenti tre binari che potevano ospitare 296 metri lineari di carri, quello superiore invece poteva ospitare fino a 75 auto. La portata massima era di 494 passeggeri con una stazza lorda di 4448 tonnellate ed una velocità di crociera di 18 nodi raggiunta tramite due Motori diesel a 6 cilindri FIAT da 5.885 kW. Un elichetta trasversale di manovra permetteva l'ingresso negli invasi in retromarcia. La nave era stabilizzata inoltre da due pinne retrattili in acciaio che mantenevano un certo equilibrio di marcia cercando di limitare l'effetto rollio e beccheggio che causano il mal di mare.

Il traghetto aveva a disposizione per i passeggeri, cabine con servizi, sala poltrone, un bar e un ristorante self service.

Hermaea



Nave traghetto "Hermaea" in navigazione. Foto di Leonardo Ugo Varchetta

Nave gemella della Tyrsus, fu costruita dai Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti di Palermo (oggi Fincantieri), varata nel 1962, immatricolata nel porto di Civitavecchia e radiata nel 1999. Totalmente uguale alla Tyrsus, la "Hermaea" ha svolto attività di riserva per la Garibaldi negli ultimi anni prima di essere radiata.

Gennargentu



Nave traghetto "Gennargentu" in arrivo a Civitavecchia

Nave simile alla "Tyrsus" e la "Hermaea", fu costruita dai Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti di Ancona (oggi Fincantieri), varata nel 1965, immatricolata nel porto di Civitavecchia e radiata nel 1999. Lunga 122,18 metri, larga 17,56 metri con un pescaggio di 5,51 metri, la nave aveva due ponti: nel ponte inferiore (a livello terreno) erano presenti tre binari che potevano ospitare 296 metri lineari di carri, il piano superiore poteva ospitare fino a 85 auto (160 auto senza convogli ferroviari). La portata massima era di 587 passeggeri con una stazza lorda di 4887 tonnellate ed una velocità di crociera di 18 nodi raggiunta tramite due Motori diesel a 6 cilindri FIAT da 5.884 kW. Due elichette trasversali di manovra permettevano l'ingresso negli invasi in retromarcia. La nave era stabilizzata inoltre da due pinne retrattili in acciaio che mantenevano un certo equilibrio di marcia cercando di limitare l'effetto rollio e beccheggio che causano il mal di mare.

Fu dotata di due ascensori mobili a due piani sul ponte binari che permettevano il trasferimento di circa 40 auto di piccole dimensioni anche nei rispettivi garage su due ponti nella stiva a poppa e a prora a dritta.

Il traghetto aveva a disposizione per i passeggeri, cabine con servizi, due bar e un ristorante self-service.

Gallura



Nave traghetto "Gallura" ormeggiata al molo 2 di Civitavecchia.

Nave gemella della Gennargentu, fu costruita dai Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti di Ancona (oggi Fincantieri), varata nel 1968, immatricolata nel porto di Civitavecchia e radiata nel 2001. L'unica differenza che ha con la gemella Gennargentu è l'assenza dei due ascensori mobili che permettevano lo spostamento delle auto fra i due ponti di carico.

Garibaldi



FS N/T Garibaldi
08/08/1994
Civitavecchia
Riccardo Gennari

Nave traghetto "Garibaldi" in entrata a Civitavecchia

Diversamente dalle altre navi traghetto FS, la Garibaldi, nota anche come ammiraglia delle navi delle ferrovie, era nata con l'unico scopo di trasportare più carri merci possibili. Era stata costruita dai Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti di Palermo (oggi Fincantieri), varata nel 1982, immatricolata nel porto di Civitavecchia e radiata nel 2009. Era Lunga 145,96 metri, larga 19,20 metri con un pescaggio di 5,70 metri.

La concezione di questa nave era particolare nel suo genere con 3 livelli di carico e con 10 binari in tutto: 4 binari nel livello inferiore, 4 binari nel livello principale (altezza invaso) e 2 binari sul livello superiore. In totale la Garibaldi poteva ospitare fino a 883 metri lineari di carri.



Vista del ponte di carico principale della Garibaldi subito dopo l'imbarco dei carri.

Per il carico di questi ultimi nel livello superiore erano incaricati due ascensori montacarichi posti nei due binari centrali del livello principale; per il carico dei carri al livello inferiore gli stessi ascensori

montacarichi raggiungevano il livello inferiore, dove dei binari trasbordatori permettono il raggiungimento ai carri ai due binari laterali.



Particolare dell'ascensore: un carro è trasportato verso il ponte superiore.

La movimentazione dei carri all'interno della nave è resa possibile da dieci muletti idraulici (uno per ogni binario) che spingono e tirano i carri nei vari binari.



Foto in notturna degli interni della Garibaldi. Si notino la disposizione dei binari, le pareti interne e, in fondo ad ogni binario, i muletti gialli con respingenti che permettono la movimentazione dei carri all'interno della nave.

La stazza lorda era di 5639 tonnellate ed aveva una velocità di crociera di 19,5 nodi raggiunta tramite due motori GMT a 6 cilindri diesel 8.827 kW. Due elichette trasversali di manovra permettevano l'ingresso negli invasi in retromarcia. La nave era stabilizzata inoltre da due pinne retrattili ed un propulsore a timone di acciaio che mantenevano un certo equilibrio di marcia cercando di limitare l'effetto rollio e beccheggio che causano il mal di mare.

Degna di nota è la gru - mai utilizzata in tutta la vita della nave - posta al centro del ponte superiore. Era in grado di sollevare e collocare a lato dei due binari del ponte ben 20 containers da 20" ciascuno. Nel 2004, a seguito di una revisione, fu smantellata.

Logudoro



Nave traghetto "Logudoro" ormeggiata al molo1 di Civitavecchia.

Ultima nave ad essere immessa nella rotta sarda è la "Logudoro", costruita da Fincantieri, varata nel 1988, immatricolata nel porto di Civitavecchia. Lunga 145 metri, larga 18,82 metri con un pescaggio di 5,25 metri, ha due ponti di carico: nel ponte principale sono presenti quattro binari che possono ospitare 378 metri lineari di carri o 445 metri lineari di semirimorchi, il piano superiore può ospitare fino a 70 auto (210 auto senza convogli ferroviari). La portata massima è di 998 passeggeri con una stazza lorda di 6505 tonnellate ed una velocità di crociera di 21 nodi raggiunta tramite due Motori GMT A420.6 diesel da 8400 kW. Due elichette trasversali di manovra permettono l'ingresso negli invasi in retromarcia. La nave è stabilizzata inoltre da due pinne retrattili in acciaio che mantengono un certo equilibrio di marcia cercando di limitare l'effetto rollio e beccheggio che causano il mal di mare.

Gemella delle navi Scilla e Villa operanti nello stretto, la Logudoro si differenzia da esse per la presenza di interni atti alla navigazione in mare aperto e per mantenere un comfort ai passeggeri per più di 7 ore di navigazione. E' dotata di 94 cabine passeggeri, un ristorante self service, oltre 200 poltrone reclinabili e un bar.

-Il materiale rotabile

Gli imbarchi e gli sbarchi dei carri nel porto di Civitavecchia sono comunemente stati fatti in epoca moderna o con una D145 serie 1000 e due carri Kgps come carri scudo o con una 245 serie 6000 con due carri scudo Kgps. Negli anni 80 probabilmente avevano questo compito le D141.



Momento dell'imbarco di un treno merci all'interno della nave Garibaldi.

La movimentazione dei carri a Golfo Aranci invece in epoca moderna è affidata ad una D145 serie 2000. Negli anni 80 le manovre erano affidate alle D141.



D.145.2029 a Golfo Aranci, 310797 - Stefano Paolini

Momento dello sbarco di un treno merci dall'interno della nave Gennargentu. Foto di Stefano Paolini

-I Porti della rotta sarda

I porti interessati dalla rotta sarda sono due: Civitavecchia sul continente e Golfo Aranci in Sardegna.

Il Porto di Civitavecchia

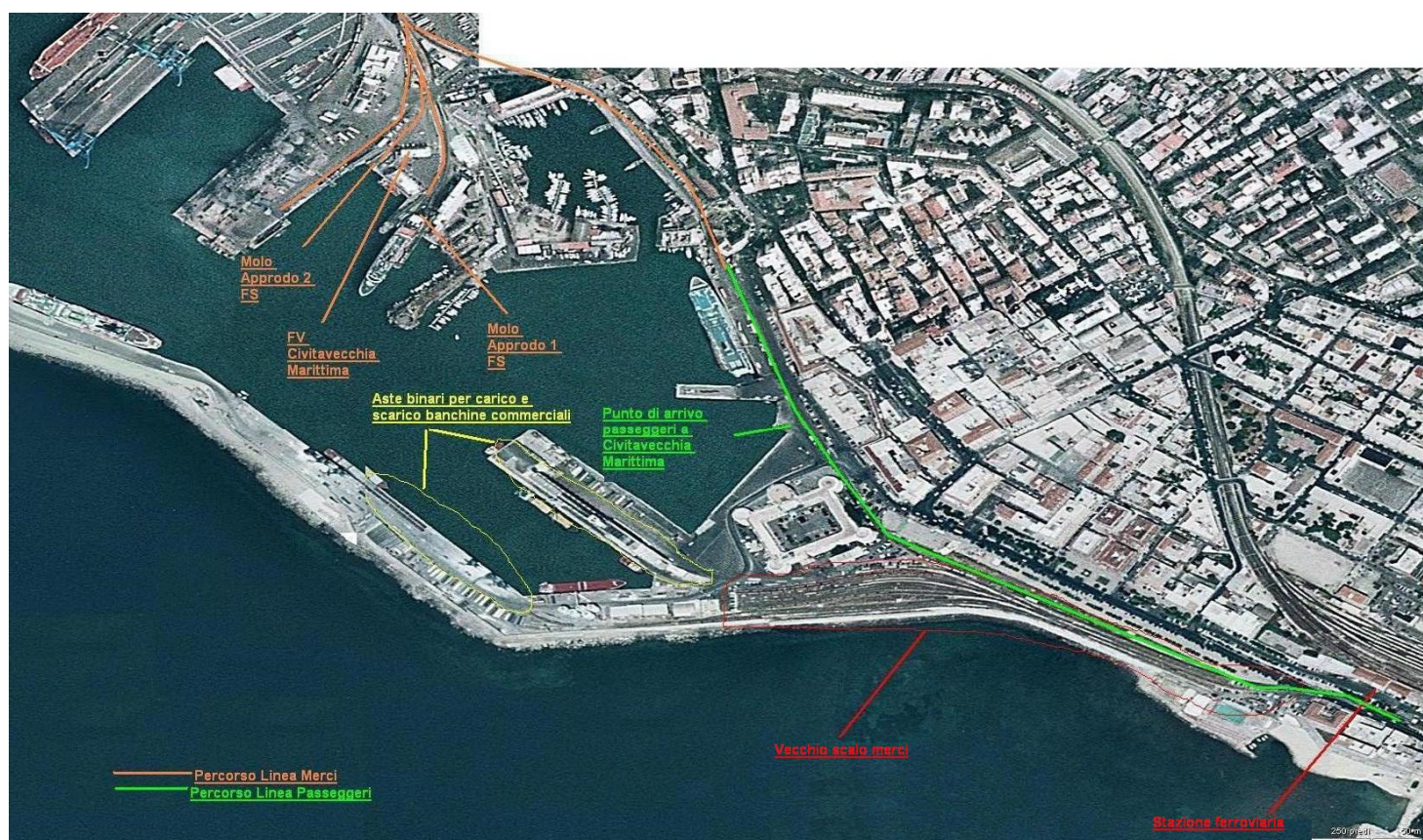
Il porto di Civitavecchia, meglio conosciuto anche come "Porto di Roma" è stato costruito dall'imperatore romano Traiano tra il 103 ed il 110 DC.

Sostanzialmente il porto dell'epoca non ha subito nel corso dei secoli grandi cambiamenti se non qualche sporadica ricostruzione di arcate e magazzini devastati dalla barbarie umana e piccoli ingrandimenti dello stesso, ma non di grande importanza.

I cambiamenti più grossi avvennero con l'avvento della ferrovia: vennero, infatti, introdotti dei binari che prima arrivavano davanti ai moli passeggeri fronte Forte Michelangelo poi, con l'immissione del servizio ferroviario, percorrevano tutto il porto nella sua lunghezza.

Una linea uscente lato mare dalla stazione ferroviaria di Civitavecchia infatti, raggiungeva, attraversando Viale Garibaldi, uno scalo merci posto dietro al Forte Michelangelo, proseguiva poi all'interno del porto passando in mezzo alla vecchia darsena e uscendo poi verso la fine del porto dove c'era un altro piccolo scalo merci. Da qui due linee partivano a ritroso alla volta dei due invasi costruiti per ospitare le navi delle ferrovie.

Erano presenti anche delle piccole aste di manovra zona silos e sul molo delle dighe foranee per il carico e lo scarico di carri merci a livello commerciale, soprattutto frumento, cemento, ghiaia, e materiale ferroso.



Piantina del porto di Civitavecchia fine anni '90

Fino alla fine degli anni 90 le uniche compagnie presenti nel porto che traghettavano giornalmente i turisti in Sardegna erano le stesse Ferrovie dello Stato, con una flessione netta di persone e merci traggiate, la Tirrenia, con sempre più persone e mezzi gommati traggitati, e Sardinia Ferries. Altre compagnie erano sporadiche oppure stagionali.

Il comune di Civitavecchia assieme all'autorità portuale di Civitavecchia agli inizi del nuovo millennio raggiunse un accordo per lo smantellamento di gran parte delle opere ferroviarie nel porto con l'acquisizione del terreno da esse coperte dal Comune per opere di riqualificazione. Fu così che nel giro di poco tempo furono tolti dal porto i binari che congiungevano la stazione al porto stesso, costruendoli però a monte della Genova - Roma con sottopasso della stessa all'altezza della Molinari, senza non poche lamentele da parte dei viaggiatori; fu smantellato tutto lo scalo merci dietro il Forte Michelangelo e quei binari che andavano nei moli commerciali.

Fu ampliato lo scalo merci a nord del porto ed il collegamento con la stazione venne costruito da nord.



Piantina del porto nel 2005 con le nuove banchine ed i nuovi binari

Contemporaneamente a ciò la rotta sarda delle ferrovie perse la possibilità di traghettare passeggeri in Sardegna, rimanendo così all'attivo con il solo trasporto di carri merci.

L'autorità portuale stese un progetto d'ingrandimento del porto e la riqualificazione dello stesso: i moli commerciali furono costruiti ex novo dopo gli approdi ferroviari, contemporaneamente le dighe foranee del porto (antemurale) furono allungate verso nord per riparare quelle nuove banchine costruite ed allargate per essere attrezzate all'ormeggio di navi da crociera anche di grossa stazza ed importanza. In quest'ottica di restyling, l'approdo 2 delle ferrovie fu smantellato, rimanendo attivo solo l'approdo 1. Le destinazioni e gli arrivi cambiano: oramai non sono più limitati alla sola Sardegna ma vengono raggiunte anche la Sicilia, Malta, la Spagna, e la Tunisia.

Nel giro di meno di dieci anni il porto diventò cinque volte più grande del precedente con molte compagnie di navigazione operanti sia a livello turistico, sia a livello commerciale sia a livello crocieristico innalzando il porto come primo in Italia per numero di persone movimentate.

Ora sui binari del porto è tornato un treno passeggeri a circolare: si tratta del Roma Express. Questo treno gestito da Seatrain con personale Serfer e materiale rotabile ALn776 della FCU compie servizio crocieristico tra il porto di Civitavecchia e Roma San Pietro.



Il Roma Express fermo alla banchina apposita nel porto di Civitavecchia.

Nel 2010 la Garibaldi, fu venduta per essere smantellata e da allora il molo ferroviario è rimasto in disuso. Il ricambio di rotabili con la Sardegna viene effettuato con navi da Villa San Giovanni. Nonostante sia notevolmente più lunga la distanza da percorrere si è preferito fare in questo modo.

Nel 2015 comincia dunque lo smantellamento dell'unico imbarco ferroviario superstite nel porto di Civitavecchia: dapprima vengono tolti tutti i binari che collegano il molo d'imbarco alla rete ferroviaria portuale, compreso il binario tronco che vedeva sempre presenti due carri cisterna per per lo scarico delle acque reflue di sentina, riasfaltando tutto il piazzale.



L'imbarco 1 del porto scollegato dai binari



Dove prima c'erano i binari, ora è presente una nuova zona asfaltata

Le fasi di smantellamento sono proseguite con lo smontaggio dei binari sul ponte di attracco, e alla fine con lo smantellamento delle parti principali del molo: ponte, sistema idraulico, ponte carico auto, pareti in legno dell'invaso per il corretto posizionamento e stazionamento della nave, ricostruzione delle zone interessate e nell'estate del 2018 i lavori di smantellamento vengono portati a compimento, chiudendo quindi un'importante pagina nella storia del porto



L'ex molo approdo 1 delle FS a Civitavecchia

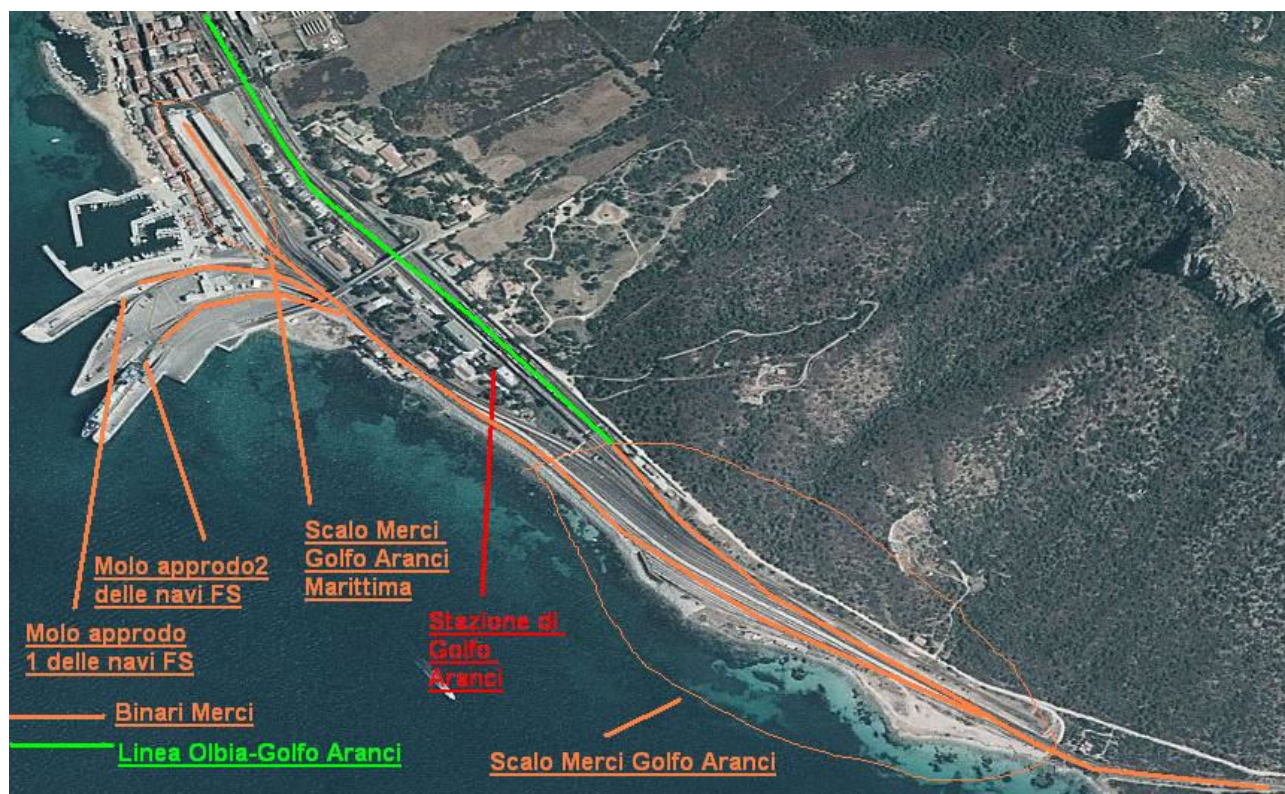
Il porto di Golfo Aranci

A differenza del porto di Civitavecchia, quello di Golfo Aranci è molto recente e deve la sua costruzione grazie all'arrivo della ferrovia alla fine dell'800 prima e con la costruzione di un invaso per le navi delle ferrovie nel secondo dopoguerra.

Il porto crebbe di importanza con il passare degli anni e con lui crebbe anche il traffico merci e soprattutto la movimentazione di carri. Fu così che nel 1977 fu costruito un secondo invaso e dei nuovi fasci di binari che permettevano di movimentare più carri.

Con il passare degli anni, la costruzione di nuovi moli che potessero ospitare anche navi di altre compagnie ci fu un notevole calo del numero di passeggeri e auto movimentati.

L'impossibilità di trasportare mezzi e passeggeri nelle navi delle ferrovie prima, la diminuzione progressiva del trasporto su rotaia a scapito di quello su gomma poi fece sì che agli inizi del nuovo millennio l'invaso uno del porto venne semi demolito e con esso anche parte dei binari che lo collegavano allo scalo merci.



Piantina del porto di Golfo Aranci

-Il futuro della rotta sarda

Il futuro di questa rotta è in sostanza estinto, almeno per quanto riguarda il tratto tra Civitavecchia e Golfo Aranci. Rimane attiva una rotta sarda completamente diversa, quella tra Villa San Giovanni e Golfo Aranci, ma il traghettaggio è limitato solo per quei rari invii di materiale rotabile e militare alla Keller di Villacidro. Si tratta per lo più di materiale mandato in riparazione o in demolizione.

-Bibliografia

Informazioni tratte dai siti:

- naviFS : <http://web.tiscali.it/navifs/>
- Wikipedia http://it.wikipedia.org/wiki/Pagina_principale
- Informazioni personali

Tutte le foto dell'articolo sono di Riccardo Gennari salvo diversa segnalazione.

Un ringraziamento particolare a Stefano Paolini e Leonardo Ugo Varchetta per la concessione all'uso delle foto.

Piantine satellitari dei porti ricavate da www.bing.com/maps e <http://maps.google.it/>