

Anno 1 - n° 4

Periodico di informazione, storia, cultura e  
tecnica dei trasporti di Associazione FITRAM



48 PAGINE

# Trasporti nel Tempo

## **Il Museo dei "Pompieri"**

*La Galleria storica Nazionale dei VVF*

## **DVB Dresda**

*I tram della "Firenze del nord"*

## **Intra-Omegna**

*La tranvia del Lago Maggiore*

**Il poster centrale:  
Fiat 308L Menarini**

# 28 NOVEMBRE

## Giornata internazionale **CONTRO** LA VIOLENZA SULLE DONNE

"Se mai abbasserò  
la testa...  
sarà solo  
per ammirare  
le mie scarpe"



**AssoFITRAM è al fianco delle Donne  
perchè questo giorno sia ogni giorno**



# Sommario



**Trasporti nel Tempo - Periodico  
dell'Associazione FITRAM**

Via Fontevivo 52  
19125 La Spezia  
<http://www.assofitram.it>  
[redazione@assofitram.it](mailto:redazione@assofitram.it)

**Responsabile di redazione:**

Stefano D'Imporzano

**Redattore:**

Danilo Caddeo

**Redazione:**

Gabriella Castorina; Alessandro Felici;  
Enrico Nigrelli.

**Collaboratori:**

Alessio Bruni; Roberto Cabiati; Carlo Carera; Fabio Cavaglieri; Andrea Cozzolino; Enrico Dellepiane; Mino Duchini; Franco Giordano; Paolo Gregoris; Claudio Guastoni; Maurizio Merli; Giovanni Molteni; Leonardo Nigrelli; Alessio Pedretti; Nora Petrelli; Boris Romeo; Fulton Voza; Massimo Zannoni.

**Copertina**

**Fiat 308L ripreso a Valmozzola  
durante il trasferimento verso la  
sede FITRAM di La Spezia**  
(Foto A. Godani - 24/01/2009)

**Retro copertina**

**Alfa Romeo 500 allestito con scala  
Magirus in acciaio con estensione  
fino a 30 metri ripreso presso il  
Museo dei "Pompieri" di Mantova**  
(Foto R. Cabiati - 02/10/2021)

**Progetto grafico e  
impaginazione**

**Dea3C**  
arti grafiche  
e multimediali



## Trasporti nel Tempo Anno 1 - n° 4

<b>L'editoriale</b> (Stefano D'Imporzano)	<b>pag. 4</b>
<b>News</b> (A cura della Redazione)	<b>pag. 5</b>
<b>Mondo FITRAM</b> <b>Salvare e restaurare una vecchia corriera</b> (Stefano D'Imporzano)	<b>pag. 8</b>
<b>Attualità</b> <b>La funicolare dei Bottini di Celle Ligure</b> (Danilo Caddeo)	<b>pag. 13</b>
<b>Globetrotter</b> <b>DVB Dresda</b> (Alessio Pedretti)	<b>pag. 16</b>
<b>Dalle altre associazioni</b> <b>Il Museo dei "Pompieri" di Mantova</b> (Roberto Cabiati)	<b>pag. 28</b>
<b>Rotabili</b> <b>Nuovi arrivi "usati" per la Riviera Trasporti</b> (Enrico Nigrelli)	<b>pag. 36</b>
<b>Storia</b> <b>La tranvia Intra-Omegna</b> (Nora Petrelli)	<b>pag. 40</b>
<b>Nei prossimi numeri...</b> (A cura della Redazione)	<b>pag. 47</b>

Caro lettore,

dopo l'assemblea di giugno, in cui è stato rinnovato il Consiglio Direttivo, nei successivi mesi estivi, il sodalizio ha rallentato le proprie attività a causa della mancata elezione degli organi dirigenti, poichè il Consiglio Direttivo non riusciva a trovare una quadra per la nomina del nuovo Presidente.

Ci sono voluti molti mesi prima che la situazione si sbloccasse e che fosse votato il nuovo staff dirigenziale.

Nuovo per modo di dire!

Infatti, mentre il Consiglio eletto ha al suo interno alcuni membri nuovi, le tre cariche dirigenziali sono rimaste le stesse del quinquennio precedente.

Pertanto, alla carica di Presidente è stato riconfermato Stefano D'Imporzano, alla carica di Vice Presidente Alessio Bruni e per quella di Tesoriere Maurizio Golinelli.

Il nuovo Direttivo resterà in carica per il periodo 2021-2026.

Dopo il periodo estivo, sono ripartiti i lavori di restauro dei mezzi; in particolare del Fiat 315.8.13 Cameri del 1983 che assumerà la livrea AMT Genova.

In questo periodo sono stati smontati gli pneumatici che saranno sostituiti ed in seguito verniciati tutti i passaruota, le balestre, gli ammortizzatori e gli altri componenti; infine sostituiti i tamponi di fine corsa.

Terminati questi lavori, verrà sistemato l'interno con nuovi pannelli; quindi sarà la volta della verniciatura esterna che verrà curata da una carrozzeria specializzata.

Sono poi terminati anche i lavori di carpenteria per il Fiat 316.8.13 Menarini del 1990, la cui verniciatura sarà affidata al nostro carrozziere interno.

Purtroppo invece per il restauro del Fiat 308L Menarini, i tempi si allungano ulteriormente a causa della mancanza di risorse sufficienti per l'avanzamento dei lavori.

Ancora nel 2021 il nostro sodalizio recupera autobus di interesse storico e collezionistico: questa volta è il caso di un esemplare di Fiat 343R Cameri del 1978 appartenuto alla ditta Zani di Bergamo.

Il 2022, pandemia permettendo, dovrebbe essere l'anno della ripartenza delle iniziative pubbliche, abbiamo in programma l'evento FITRAM "Mobility Story" a La Spezia in primavera, qualche partecipazione ad eventi e raduni organizzati da altre realtà ed auspichiamo alcune belle gite sociali a bordo dei nostri autobus storici.

Nel chiudere questo mio breve intervento, vorrei augurare a tutti i nostri lettori, soci, amici ed appassionati, un felice Natale ed un proficuo anno nuovo.

*Stefano D'Imporzano*





### Presentato da ATM Milano il mockup dei nuovi Stadler Tramlink serie 7200

Mercoledì 29 settembre 2021, presso lo stand Stadler alla Fiera Expo Ferroviaria 2021 tenutasi nei padiglioni di Rho Fiera Milano, ATM Milano congiuntamente con il costruttore Stadler ha presentato il mockup delle nuove elettromotrici Tramlink destinate ad ATM Milano e probabili future vetture serie 7200. I nuovi convogli Tramlink saranno realizzati presso lo stabilimento Stadler di Valencia, sono il frutto di un Accordo Quadro tra le due società avvenuto nel settembre 2020 per il quantitativo massimo di 80 elettromotrici da destinarsi sia alla rete urbana che alla sopravvissuta linea Milano Comasina M3-Limbiate e si spera alla futura nuova tranvia per Desio. Nell'ambito dello stesso accordo si prevede una prima fornitura di 30 elettromotrici la cui prima consegna è prevista nel 2022 mentre l'immissione in servizio delle stesse è previsto per la primavera 2023. Il veicolo in corso di realizzazione per ATM Milano è innanzitutto bidirezionale, un vero aspetto innovativo per Milano abituata da decenni a sole vetture unidirezionali, è composto da tre casse e tre carrelli, presenta tre porte per fiancata (non simmetriche, due risultano essere sul fianco sinistro della prima cassa

rispetto al senso di marcia), prevede una lunghezza di 25,4 metri con 44 posti a sedere (dichiarati dal costruttore, sono invece 66 dichiarati dall'azienda milanese, probabilmente conteggiando gli strapuntini) concentrati sopra i carrelli sopra le estremità e nella cassa centrale, sono previste due postazioni per diversamente abili e saranno dotati di 4 motori di trazione da 105 kW ciascuno. Larghi 2,4 metri ed alti 3,6 metri avranno il piano di calpestio posto a 35 cm. dal piano del ferro mentre le due aree d'estremità sopra i carrelli saranno ovviamente rialzate, saranno 10 le telecamere disposte all'interno. In linea teorica, le nuove vetture dovrebbero essere destinate in numero di 50 alla rete

# NEWS

urbana e di 30 alla rete interurbana rinnovata per un investimento complessivo che ammonta a 172,6 milioni di Euro, le stesse dovrebbero mandare in pensione le elettromotrici serie 4600/4700 ed essere impegnate su nuove espansioni della rete tra cui la linea del Quartiere Adriano in corso di realizzazione.

**In questa pagina: il mockup dei nuovi tram Stadler Tramlink che entrano in servizio nella serie 7200 di ATM Milano, presentati alla Fiera Expo Ferroviaria 2021 tenutasi nei padiglioni di Rho Fiera Milano.**

*(Foto A. Pedretti - 29/09/2021)*



# NEWS

## Milano in Bus: a spasso con un Bredabus "quasi" ATM, la n° 5416 dalla storia davvero particolare

Nella giornata di lunedì 1 novembre 2021, pur con un clima poco favorevole e tanta pioggia, grazie a Passione Bus e specificatamente ai gentilissimi **Alessandro Marotta** e **Matteo Mambretti**, è stato possibile ritornare indietro di 30 anni e viaggiare a bordo di un Bredabus 3001.12 Siccar 286.21 LS in versione "ATM Aeroportuale" dalla storia davvero particolare. Partiti alle ore 12.30 da Molino Dorino M1 abbiamo potuto viaggiare sino in centro (Cadorina M1-M2, Cairoli M1) passando dal Gallaratese, Lotto, Amendola, Pagano per poi fare ritorno passando per Via Legnano, Via Canonica, Piazza Firenze, Molino Dorino M1 per poi proseguire verso un noto centro commerciale ad Arese per fare la sosta pranzo e proseguire per Desio Deposito ATM e fare ritorno verso la città passando da Niguarda Parco Nord ed Affori. La storia della protagonista è davvero curiosa, merita un cenno in quanto spesso viene spacciata per falsa ma sostanzial-



mente c'è sotto un fondo di verità.

Innanzitutto cominciamo con il ricordare che i Bredabus suburbani di ATM Milano erano in versione aeroportuale per la linea 73 diretta a Linate (serie 5400/5415, 16 esemplari del 1992) ed in versione suburbana (serie 5420/5439, 20 esemplari del 1992).

Orbene noterete che la vettura protagonista del noleggio presenta la matricola 5416 e proprio per tale motivo da molti viene giudicata "un falso storico".

In realtà c'è un fondo di verità che la rende preziosa: nel 1992 ATM ha ricusato a Breda almeno 4 vetture 3001.12 che non ha

ritirato e guarda caso presentano i telai prossimi alla serie aeroportuale, dunque le 4 vetture vennero realizzate con capitolato ATM ma non trovarono assunzione, per così dire.

Solo nel dicembre 1996 il CTNM Consorzio Trasporti Nord Milano di Desio (MB) sostanzialmente le acquisterà pronte e classificherà nel proprio parco come serie 220/223 e proprio il 1 novembre 2007 le vetture passeranno ad AGI Auto Guidovie Milano con la nascita di Brianza Trasporti, presso la quale circoleranno come serie 3518/3521 fino all'incirca alla fine del 2011. Dunque la n° 5416, nata come n° 220 CTNM e divenuta in seguito n° 3518 AGI, sarà pur vero che non è mai esistita in ATM, ma su decisione dell'attuale proprietario è come se avesse voluto recuperare quel posto che non ha mai avuto e che si aspettava in ATM nel 1992!

Un particolare ringraziamento va ad **Alessandro Marotta** in quanto alla guida e proprietario del mezzo ed a **Matteo Mambretti** per la realizzazione e gestione dell'evento perfettamente riuscito nonostante la situazione meteo avversa.

**In alto: un omaggio storico di quando la vettura risultava essere la matricola n° 220 di CTNM Desio, ritratta in Viale Zara nel luglio del 2006.**

**A lato: la n° 5416 durante il tour della città sotto una pioggia battente, qui ripresa presso il deposito ATM di Desio.**

(Foto A. Pedretti - 29/09/2021)





### Tra funivia e navetta elettrica senza conducente: il futuristico prototipo Leitner

Altamente flessibile, hi-tech, ecologico, ma soprattutto connesso.

La mobilità urbana si arricchisce di una nuova soluzione tecnologica che nel futuro prossimo sarà protagonista di un'autentica rivoluzione.

Si chiama ConnX.

Ad averla ideata e brevettata e ad aver già prodotto un prototipo è la Leitner, azienda altoatesina che in questo modo compie un sorprendente passo avanti offrendo una flessibilità senza precedenti nello sviluppo del trasporto pubblico grazie, appunto, ad una "soluzione ibrida" unica.

La combinazione di funivia e veicoli elettrici a guida autonoma

ma consente una comoda movimentazione rimanendo comodamente seduti al proprio posto in cabina.

Inoltre, la fluida interazione tra la linea aerea e quella terrestre consente una perfetta adattabilità alle più diverse esigenze urbanistiche.

In questo modo è possibile aggirare le barriere infrastrutturali esistenti, come edifici o monumenti.

ConnX non è adatto solo come collegamento mancante tra diversi sistemi di trasporto o tra due funivie, ma anche come collegamento dell'ultimo miglio per persone e merci.

Alla base dell'idea c'è il concetto di trasporto passeggeri sostenibile, i passeggeri devono poter raggiungere la destinazione desiderata senza dover passare da un mezzo di trasporto all'al-

# NEWS

tro; ConnX rafforza così i vantaggi essenziali delle funivie e crea un valore aggiunto in termini ecologici, strutturali ed economici rispetto ai mezzi di trasporto esistenti su strada e su rotaia.

Oltre ai brevi tempi di costruzione ed ai bassi costi di investimento e di esercizio, la soluzione ibrida porta una significativa riduzione delle emissioni acustiche e crea anche un uso efficiente della mobilità elettrica nel trasporto pubblico.

Anche i tempi di viaggio regolari, il trasporto continuo e le opzioni di pianificazione flessibili per le fermate soddisfano pienamente i requisiti basilari per un sistema di trasporto pubblico.

Inoltre, alla velocità di oltre dieci metri al secondo (quasi 40 Km/h), la capacità di trasporto può essere mantenuta per tutto il tempo di funzionamento grazie alla movimentazione autonoma su corsie dedicate senza interferenze o ritardi da parte di altri utenti della strada.

**In foto: rendering del progetto ConnX della Leitner.**

*(Foto Archivio Dea3C)*





# Salvare e restaurare una vecchia corriera

**In casa FITRAM si parla di passato dei trasporti sotto ogni punto di vista**



Quando nel lontano 2005 i fondatori della FITRAM si sono ritrovati nella prima assemblea operativa, le idee chiare l'avevano praticamente tutti: salvare e restaurare ogni autobus recuperato!

Questo concetto non è affatto scontato.

Molti appassionati che si sono riuniti in sodalizi, oppure privatamente, hanno recuperato autobus e non sempre hanno concretizzato, per scelta o per costi elevati, comunque sempre legittimamente, l'ultimo atto di

un lunghissimo progetto: rendere fruibile a tutti l'autobus recuperato.

La FITRAM, anche se molto lentamente, a causa dei costi elevati delle lavorazioni, questo iter lo ha ben chiaro e cerca in ogni modo di portarlo a termine. Vediamo in maniera più ravvicinata che cosa fanno i nostri soci ad un autobus quando giunge in Associazione.

Un autobus per poter essere considerato "uso collezionistico" e quindi essere mostrato alle persone o portato ad eventi,

**Nella pagina a lato: la prima fase del restauro conservativo del Fiat 315.8.13 Cameri ex autolinee Acquesi.**

**A lato: restauro dei particolari a cura dei soci.**

**Qui sotto: oltre alla carpenteria ci si dedica anche alla parte meccanica dei mezzi, in questo caso è stata sostituita la pompa dell'acqua sull'inbus S210 di ACTT Treviso.**

*(Tutte foto AssoFITRAM)*

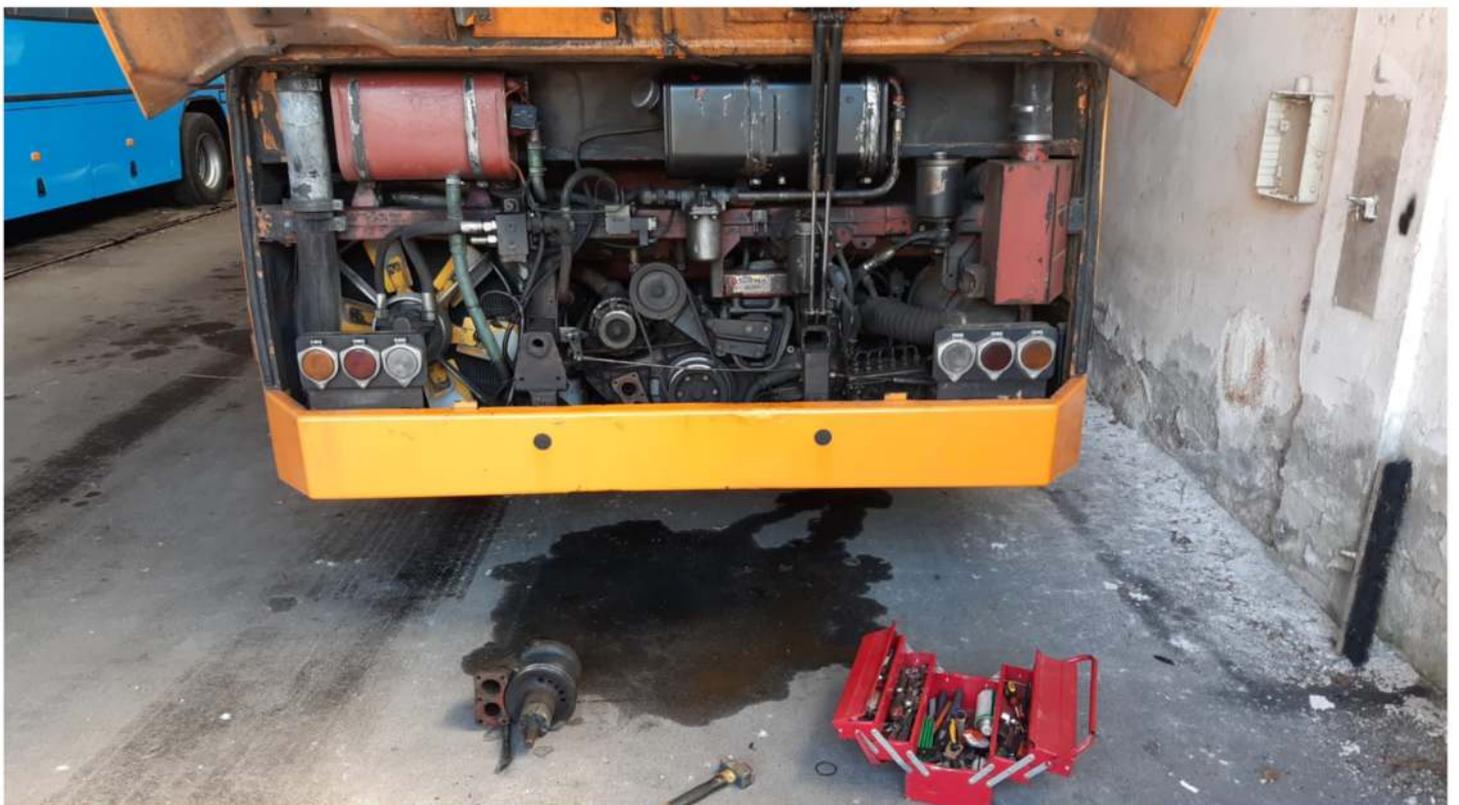
manifestazioni o riprese cinematografiche, deve essere meccanicamente in ordine, con una carrozzeria sana e con alcuni certificati emessi dagli enti preposti.

Questi tre interventi devono essere eseguiti con gradualità e da persone competenti, anche se parliamo sempre di volontariato.

Per prima cosa si guarda lo stato della meccanica e degli impianti elettrici, acqua e liquidi ed eventualmente si interviene con la sostituzione delle parti logore, talvolta si ricorre ad officine specializzate per la revisione di motori, cambi e parti complesse del veicolo.

La FITRAM ha una bella squadra di meccanici, quasi tutti pensionati, che lavorano in modo costante sui nostri mezzi.

Successivamente, quando il nostro veicolo funziona, si muove autonomamente, passa nelle mani del carpentiere che ogni





sabato, da molto tempo, si dedica alla trasformazione delle parti obsolete della carrozzeria, sostituendole con nuovi pezzi di lamiera.

Quindi arriva il tempo della verniciatura.

In questo caso, la FITRAM ha deciso di utilizzare le competenze interne per gli autobus urbani, meno richiesti ed utilizzati per manifestazioni, riservando la professionalità delle officine esterne per le corriere interurbane, più utilizzate nei percorsi lunghi in occasione di raduni tematici.

L'ultimo atto di questo lungo progetto di riqualificazione di un nostro autobus, è l'iscrizione al registro storico ASI e successivamente l'esame del collaudo presso gli uffici della Motorizzazione Civile.

Soltanto a questo punto, un autobus FITRAM, può essere considerato a tutti gli effetti Autobus di interesse storico e collezionistico ed essere inserito nella collezione storica dell'Associazione.

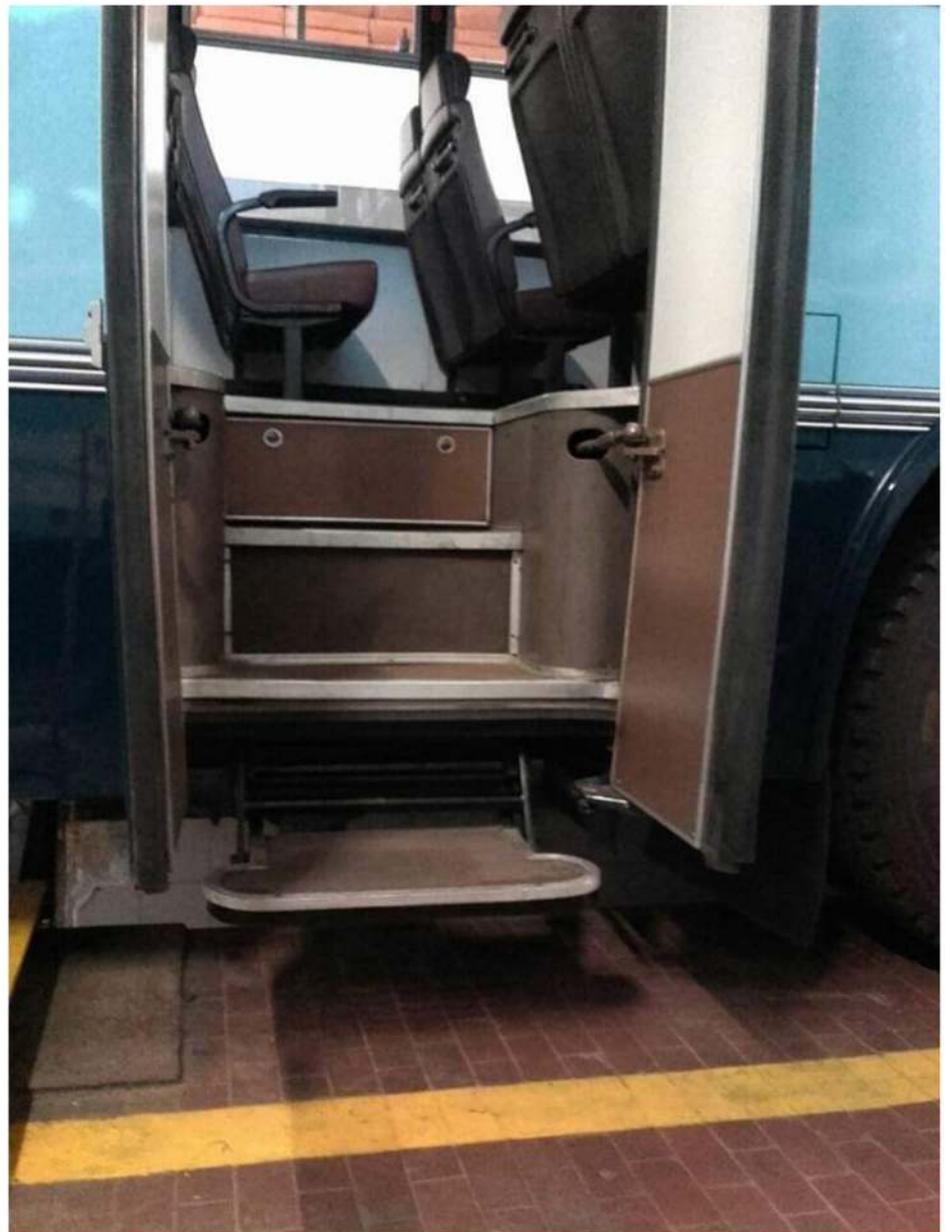
Ad oggi questo oneroso iter è stato terminato per tre autobus: un Fiat 308 Cameri del 1973 proveniente dall'Istituto professionale di Bagnone (MS)

**Qui sopra: particolare della sostituzione di parte della lamiera sul restauro del Fiat 315.8.13 Cameri ex Autolinee Acquesi del 1983.**

**A lato: è stata completata la sistemazione dello scalino della porta posteriore del Fiat 308 Cameri in livrea FITRAM La Spezia n° 148.**

e trasformato in livrea FITRAM La Spezia con la matricola sociale 148; un Fiat 314/3 Dalla Via del 1972 proveniente dall'istituto agrario di Lonigo (VI) e

trasformato in livrea SAD Bolzano con la matricola sociale 12 ed un Menarini Monocar 1201/3 con gruppi meccanici del Fiat 314B del 1976 proveniente dal-





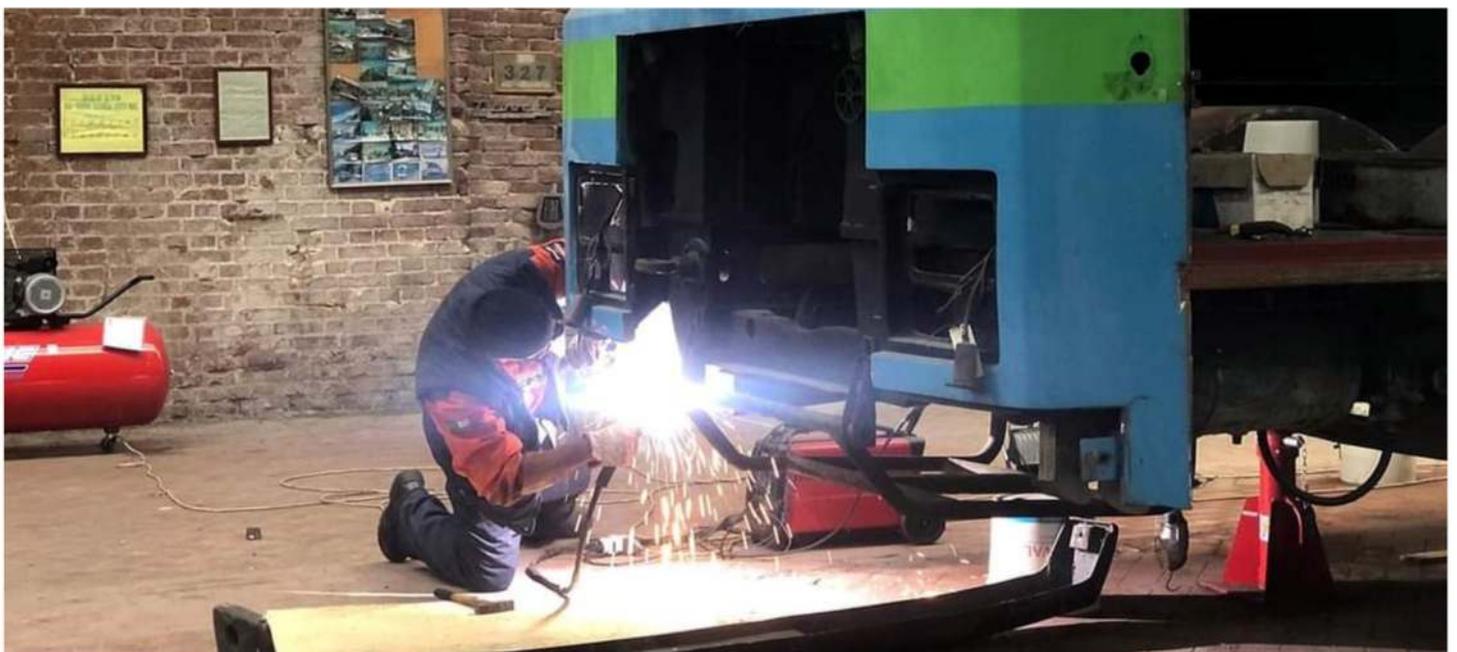
la ASP di Asti al quale è stata riapplicata la colorazione originale ASP Asti degli anni '80. Altri due autobus ci sono stati donati dalla COTRAL di Roma, attraverso un suo dirigente e nostro socio, e sono entrati nella collezione già restaurati: si tratta dei due Fiat 370.12.25

Menarini C11 del 1990 con le matricole aziendale 8758 e la n° 8804 del marzo 1991. Ovviamente la FITRAM non si è fermata, oggi sono in lavorazione i seguenti autobus: un Fiat 315.8.13 Cameri del 1983 proveniente dalle autolinee Acquisi e sarà trasformato nella vet-

**Qui sopra ed in basso: alcune fasi dei lavori per il Fiat 308L Menarini ex Olivetti del 1974; la prima parte del restauro è stata eseguita dai nostri soci.**

**Dopo aver smontato l'arredamento interno e le parti vetrate si procede con la bonifica e la sostituzione delle lamiere ammalorate dal tempo. Maestri carpentieri danno il meglio di loro, mettendo in campo competenze e professionalità che riporteranno queste vecchie glorie al loro splendore.**

tura AMT 124; per questo mezzo sta per iniziare la fase della verniciatura presso una carrozzeria specializzata. Inoltre abbiamo un Fiat 308L Menarini del 1974 proveniente dalle autolinee Lancini di Adro (BS) e sarà riportato alle origini, in quanto questo autobus era appartenuto allo stabilimento Olivetti di Ivrea; questo mezzo



è attualmente fermo in attesa di una revisione meccanica, poi seguirà la verniciatura in una carrozzeria specializzata.

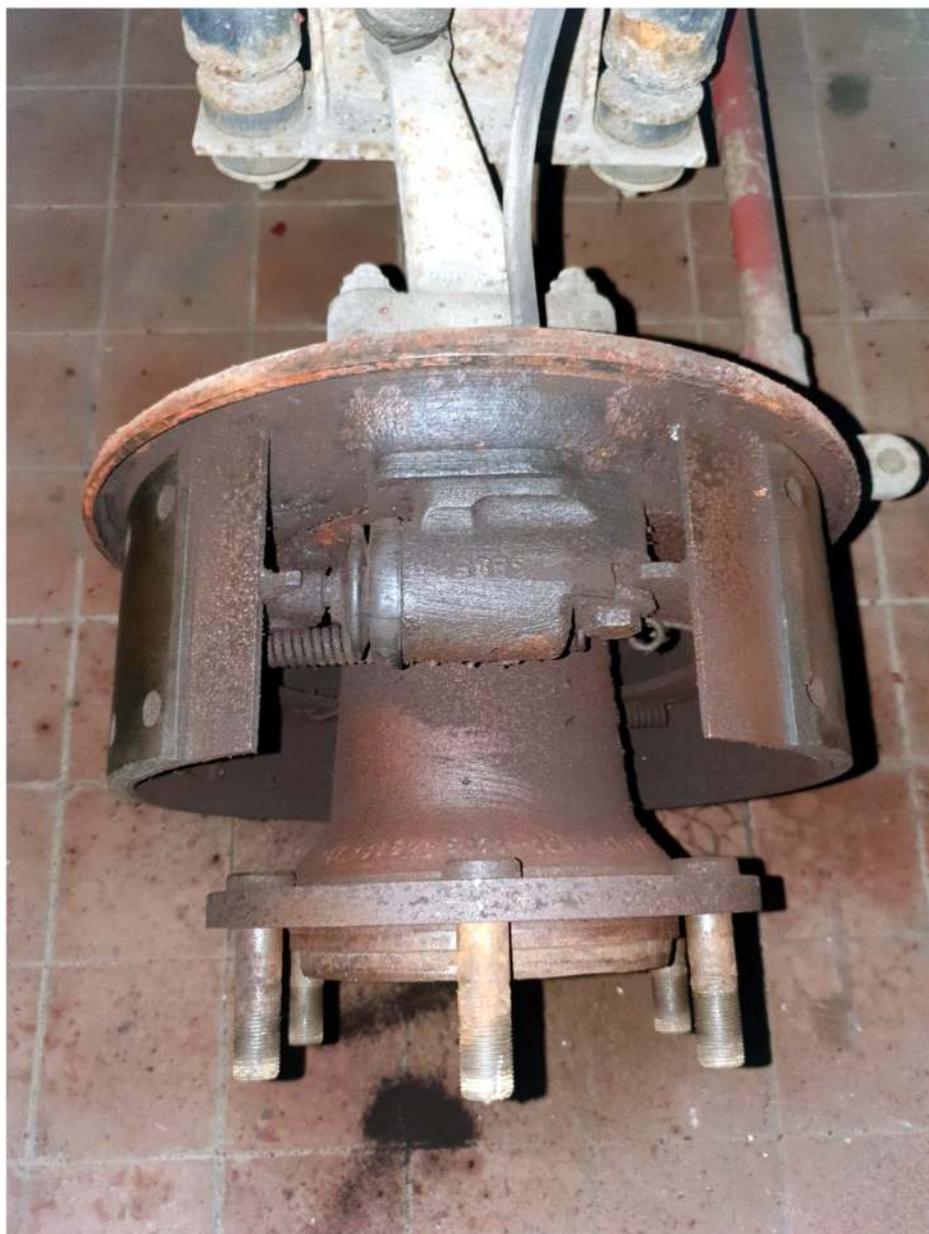
Infine i due urbani: un Fiat 316.8.13 Menarini del 1987 proveniente dalla ditta SATI di Velletri (RM) su cui inizierà la fase della verniciatura ed un Fiat 416 Cansa del 1969 proveniente dall'azienda monzese AMSA matricola 201, che invece dovrà iniziare la parte di carpenteria.

Come si è potuto evincere leggendo questo breve articolo, la FITRAM non è soltanto associazionismo hobbistico, ma una vera e propria realtà legata al collezionismo storico con tutte le competenze necessarie per poter salvare, restaurare ed utilizzare un autobus d'epoca.

Per chi avesse piacere visionare o partecipare al nostro sodalizio potrà farlo inviandoci una mail scrivendo alla nostra casella di posta dedicata:

[segreteria@assofitram.it](mailto:segreteria@assofitram.it)

**A lato: particolare del sistema frenante pronto per l'ordinaria manutenzione effettuata sul Fiat 315 da parte dei nostri soci meccanici.**  
**Sotto: terminati i lavori di sistemazione dei due passaruota del lato destro del Fiat 316 Menarini di Velletri e sostituito il sistema di rotelle del cassetto vano batterie con le guide a sfere.**





# La funicolare dei Bottini di Celle Ligure

Rinasce come ascensore inclinato la vecchia funicolare che collegava il centro del borgo con la sovrastante pineta

La funicolare dei Bottini è un impianto a fune in servizio fra il 1919 ed il 1935 a Celle Ligure, in provincia di Savona, realizzata per iniziativa privata al fine di agevolare il collegamento con il soprastante altipiano, in seguito ricostruito come ascensore inclinato tra il 2014 ed il 2016. Il cantiere per la ricostruzione dell'impianto è stato avviato nel

2014 con inaugurazione avvenuta il 23 luglio 2016.

Il progetto di un impianto di collegamento fra il borgo di Celle Ligure con l'altopiano dei Bottini, un'area a macchia mediterranea di circa diecimila metri quadrati il cui toponimo deriva da un'antica famiglia genovese, risale ai primi del '900, allorché l'assenza di strade carrozzabili

non favoriva lo sviluppo urbanistico di tale zona.

La storia della Funicolare dei Bottini (conosciuto anche come Trenino di Celle) risale ai primi anni del Novecento ed è strettamente legata allo sviluppo della cittadina stessa.

**In alto: lo splendido panorama sul borgo di Celle Ligure visto dalla pineta.**

*(Tutte foto Archivio Dea3C)*

**A lato: foto d'epoca della funicolare dei Bottini al servizio della nuova zona residenziale.**

Il borgo storico si originò lungo la principale via di comunicazione costiera, tuttavia altre due zone furono interessate da una progressiva espansione urbanistica, cioè quella dei Piani e l'altopiano dei Bottini.

Questo, situato in una posizione strategica a picco sul mare e immerso nel verde della pineta, rappresentò un'opportunità importante per il rilancio di Celle, Ligure, tanto che in loco furono realizzati dei villini di pregio in grado di offrire a residenti ed ospiti un livello di accoglienza lontani dalla mondanità dei locali del centro.

L'assenza di un efficace collegamento stradale in grado di agevolare gli spostamenti da e per l'altopiano, suggerì la necessità di realizzare un impianto di risalita comodo e veloce.

L'impianto venne completato nel 1919 ed inizialmente fu concepito come infrastruttura di servizio sia per i nuovi villini in costruzione, sia per alcune attività commerciali della zona.

L'effettiva entrata in funzione della funicolare risale però al 1922 e consisteva di un'unica cabina in grado di ospitare fino a dieci persone; la via di corsa si sviluppava lungo un percorso in grado di coprire i 45 metri di



dislivello esistenti tra la stazione di partenza in Via Cassisi e quella di arrivo sull'altopiano.

A fianco dei binari venne realizzata una scalinata di servizio in cemento armato dotata di oltre 200 scalini.

In origine la stazione di partenza fu costruita in legno con un aspetto tipico da chalet, sostituita in seguito da un confortevole fabbricato in muratura.

Il costo del singolo viaggio ammontava a 10 Centesimi, ma le

corse giornaliere erano soltanto quattro: due al mattino e due al pomeriggio.

L'operazione di sviluppo immobiliare della pineta dei Bottini subì in pochi anni una battuta d'arresto restando un'incompiuta, questo causò ben presto il calo di interesse nei confronti dell'impianto di risalita a servizio dei residenti, considerato poco produttivo.

La funicolare cessò di funzionare nel 1935 penalizzata, come





altri impianti analoghi, dal miglioramento delle strade e dal diffondersi dei mezzi automobilistici.

Dopo svariate proposte di riqualificazione e rimessa in servizio dell'impianto di risalita, durante gli anni duemila l'amministrazione comunale si fece promotrice della ricostruzione della "funicolare dei Bottini", come l'impianto venne sempre denominato in loco, finanziando la progettazione di un nuovo impianto da costruirsi con le caratteristiche di ascensore inclinato.

L'opera, costata 840.000 Euro e cofinanziata dalla Regione Liguria, prevede l'impiego di una cabina da tredici posti ad accesso gratuito, con manutenzione totalmente a carico del comune.

I lavori, avviati nel 2014 sono stati realizzati dalla ditta Maspero Elevatori (la stessa che ha realizzato l'ascensore inclinato di Quezzi a Genova) e l'inaugurazione è avvenuta il 23 luglio del 2016.

La cabina del nuovo ascensore è videosorvegliata, la via di corsa è la stessa dell'impianto storico e le due stazioni sono state totalmente ricostruite secondo gli standard moderni.

L'ascensore viene azionato elet-

tricamente con pulsante di prenotazione ed è dotato di postazioni di controllo remote a cui vengono inviate eventuali chiamate d'emergenza e di allarme provenienti dalla cabina.

La vecchia scalinata per la pineta i rimane comunque sempre a disposizione per chi vuole salire a piedi.

**In alto: una fase della realizzazione del nuovo impianto, sono ancora da posare le gradinate laterali e le recinzioni di sicurezza dell'impianto. A lato: la nuova stazione inferiore, completamente ricostruita ed aggiornata secondo gli standard moderni. Sotto: vista della nuova cabina durante il servizio.**





# DVB Dresda

La rete tranviaria della città denominata  
"la Firenze del nord"



La città di Dresda con 530.750 abitanti circa è il capoluogo del Land della Sassonia e giusto per un soffio (meno di un migliaio di abitanti) nello stesso Land sulla carta viene superata da Lipsia, posizionandosi le due città come 12° e 13° per numero di abitanti in Germania. Posizionata sul fiume Elba ed il cui nome sembra derivare da "gente nel bosco", venne fon-

data dagli Slavi Polabi e per diversi secoli appartenne al regno della Polonia tanto che risulta essere luogo di sepoltura di un Re polacco, raro caso tumulato al di fuori di Cracovia. Capitale della Sassonia tra il 1806 ed il 1918, la città entrò nel regno tedesco nel 1871 di cui la Sassonia faceva parte, tuttavia proprio durante il periodo polacco la città vide na-

**A lato: con 7 casse e 41 metri di lunghezza totale presentiamo la versione "maggiorata" dei precedenti NGT 6DD ovvero gli NGT 8DD realizzati in 23 esemplari come serie 2701/2723 nel 2001 e 2002 quando la costruzione di queste macchine era passata alla Bombardier avendo la stessa acquisito lo stabilimento DWA di Bautzen. Pur non essendo i tram più lunghi di Dresda, le 2700 risultano essere quelle con ben 7 casse.**

**L'elettromotrice n°2702 svolge servizio sulla linea 2, nei tempi passati era famosa in quanto venne pellicolata con la pubblicità dell'Opera di Stato di Dresda e pertanto venne battezzata "Lady" nel 2004, nome di cui però non sembra più portare traccia.**

*(Tutte foto A. Pedretti - 24/09/2018)*

scere tutto quell'insieme di Palazzi e Chiese per le quali è stata dichiarata Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco.

Nonostante questo, bisogna ricordare che Dresda ha avuto una storia particolare, potremmo dire anche molto sofferta, in quanto venne distrutta quasi completamente dal fuoco nel 1491, dai bombardamenti prussiani nel 1760, ancora a causa della repressione di sollevazioni per la richiesta della costituzione nel 1849 ed infine dai bombardamenti aerei degli Alleati sul finire della Seconda Guerra Mondiale.

Gemellata con l'italiana Firenze per via della sua notevole parte artistica, spesso è definirli la Firenze del nord.

Quando si narra dei trasporti di Dresda (peraltro scoprendo alcuni aspetti poco noti nel nostro paese) non si può non considerare l'azienda locale, in questo caso nota come DVB, acronimo di Dresdner VerkehrsBetriebe, ossia sostanzialmente e banalmente Azienda di trasporto di Dresda.

L'azienda non risulta essere così storica come si possa pensare in quanto è nata solamente il 16 agosto 1993 ereditando i compiti della precedente VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden ed integrandosi nel VVO Verkehrsverbund Oberelbe ovvero una classica regia dei trasporti della città che raduna tutti coloro che operano nel territorio imponendo un sistema tariffario unico, ne fanno parte anche DB Regio e nove aziende minori operanti soprattutto su gomma

A lato: l'elettromotrice n° 2712 è impegnata sulla linea 6 presso Schillerplatz. In basso: la matricola 2602 in servizio sulla linea 9 con una corsa diretta a Kaditz.

ma anche una linea tranviaria di campagna ed alcune linee ferroviarie minori tra cui la MRB gestita da Transdev.

DVB Dresda grazie anche ad una forza di ben 2100 dipendenti possiede una infrastruttura costituita da 12 linee tranviarie e 27 linee di autobus (queste ultime in parte gestite promiscuamente con altre aziende in parte controllate da DVB stessa) non senza dimenticare una funicolare ed una rarissima e poco nota Schwewebahn, oltre due linee di traghetto sull'Elba.

Il "ferro", primo nostro interesse in questo caso prevede una rete tranviaria di 134,9 chilometri (la quarta in Germania dopo Berlino, Colonia e Lipsia), per gomma è presente una rete automobilistica di 308,2 chilometri.

Le due reti integrate arrivano a trasportare 163 milioni di viaggiatori all'anno con circa 185 elettromotrici tranviarie e circa 140 autobus oltre a 6 traghetti ed ovviamente a 4 carrozze operanti su funicolare e Schwewebahn.

I primi omnibus a cavalli sono comparsi a Dresda nel 1838 mentre solo nel settembre 1872 venne attivata la prima linea di



tram trainati da cavalli operando su una rete dallo scartamento di 1440 mm.

A seguito di tale data operavano in città due società denominate brevemente "la rossa" e "la gialla" in base al colore delle loro vetture, la gialla risultava essere di proprietà inglese, la rossa era nata con capitali tedeschi e solo in seguito a disaccordi tra il Comune e "la rossa".

Il successivo passo ovviamente prevedibile è stata l'apertura della prima linea tranviaria elettrica avvenuta il 6 luglio 1893 (appena 4 mesi prima rispetto a Milano) grazie alla rossa, tuttavia solo a partire dal 1 gennaio 1906 le due aziende vennero fuse nella Städtischen Straßen-

bahn zu Dresden; mentre negli anni '30 si procedeva nuovamente a privatizzare l'azienda in Dresdner Straßenbahn AG, ad ogni passaggio di proprietà rimanevano coinvolte altre piccole linee tranviarie come il curioso caso della DRUWEG una sorta di azienda interurbana che ebbe fortuna dal 1922 al 1941 gestendo alcune tranvie e ferrovie suburbane.

Venne assorbita dalla Dresdner Straßenbahn AG tanto che ancora oggi le linee tranviarie 4, 7 ed 8 percorrono tratti originariamente realizzati proprio dalla DRUWEG.

Dopo il triste periodo della Seconda Guerra Mondiale e la ricostruzione nell'allora purtroppo



po Germania Est in cui tra l'altro si verificò il più grande incidente tranviario di Dresda (9 dicembre 1959, in una discesa probabilmente ghiacciata un rimorchio deraglia provocando undici vittime), la rete tranviaria si è caratterizzata via via per l'immissione dei noti tram cechi CKD Tatra, ormai ora ridotti al lumicino sebbene realizzati per Dresda dal 1964 al 1986 in diverse serie e versioni, tanto da aver così fortuna che spesso vennero utilizzati in composizione multipla sino a raggiungere in alcuni casi anche i 45 metri di lunghezza grazie alle composizioni realizzate con motrice +motrice+rimorchiata.

Nel contempo alcune tratte tranviarie (in particolar modo le



ex DRUWEG suburbane) vennero via via dismesse ed abbandonate tra cui ad esempio la Vorortbahn operante sul percorso Cotta-Cossebaude e rimasta in attività sino ad appena poche settimane dopo la riunificazione avvenuta nel 1990.

Da ricordare che attualmente la rete tranviaria di Dresda è lunga 134,4 chilometri mentre l'effettiva lunghezza dei binari risulta essere 296,1 chilometri, lo scartamento è di 1450 mm e la tensione della linea aerea è di 600 Volt c.c.

Sono presenti 259 fermate e 3 depositi da quali escono 184 elettromotrici tra cui 166 di nuova generazione a pianale ribassato alle quali bisogna aggiungere 18/19 elettromotrici Tatra T4D-MT e TB4D nonché il CarGoTram impegnato nel trasporto merci per conto Volkswagen.

I depositi tranviari sono Gorbitz nella parte sud-occidentale della città e Reick nella parte sud-

**In alto: l'elettromotrice n° 2832 con la sua curiosa livrea pubblicitaria, sta impegnando la linea 11 presso l'importante quadrivio tranviario posto a nord della Hauptbahnhof.**

**Al centro: presso Hauptbahnhof l'elettromotrice n° 2821 rivolta di coda è utilizzata sulla linea 3 diretta a Wilder Mann.**

**Qui accanto: l'elettromotrice n° 2713 è impegnata sulla linea 2, un'altra lunga trasversale est-ovest collegante Gorbitz con Kleinzschachwitz.**



orientale della città entrambe di una certa dimensione sebbene il primo sia maggiormente dedicato alle lavorazioni d'officina; il terzo impianto risulta essere invece Trachenberge nella parte nord-occidentale della città, l'unico ad essere condiviso con autobus e sede anche del Museo Tranviario di Dresda.

Da ricordare che esiste tuttavia un quarto impianto ancora collegato ma ormai ben poco utilizzato se non per altri motivi di servizio ovvero WaltherStrabe, ove raramente vengono ricoverate elettromotrici Tatra essendo stato nel frattempo sostituito da Gorbitz, mentre nel tempo sono scomparsi negli ultimi trent'anni almeno una decina di impianti minori di vario genere. La flotta tranviaria di Dresda da cui a priori escludiamo al momento il CarGoTram, consta di 184 elettromotrici tra cui 166 di nuova generazione e 18 di vecchia generazione, tra cui i

**Sopra: con 45,1 metri disposti su 5 casse le elettromotrici meglio note come serie 2800 risultano essere i giganti di Dresda. Originariamente realizzati in 32 esemplari tra il 2003 ed il 2005, una seconda tranche di 11 esemplari è stata consegnata tra il 2009 ed il 2010. L'elettromotrice n°2810 è in servizio sulla linea 2. A lato: l'elettromotrice n° 2504 dotata di pellicolatura integrale è in servizio sulla linea 4.**

noti Tatra ormai relegati presumibilmente a compiti ben minori.

La rete tranviaria di Dresda presenta dei dislivelli di tutto rispetto, si tenga conto ad esempio che il capolinea di Bulhau (linea 11 a nord-est del Centro) è posizionato ben 190 metri più in alto rispetto alla rete del centro storico od ancora la zona di Gorbitz ed il capolinea di Pennrich (sud-ovest della città, linee 2, 6 e 7) risulta essere posto un centinaio di metri più in alto sempre rispetto al centro.

Le elettromotrici si possono raggruppare sostanzialmente in quattro famiglie: i Tatra ormai

destinati a scomparire si presume a breve e relegati a compiti minori (dovrebbero essere utilizzati sulla linea scolastica E3, sulla linea stadio E10 e sulla linea espositiva 20), la seconda famiglia in ordine di tempo è costituita dagli NGT 6DD ed NGT 8DD della prima modernizzazione avviata a fine secolo scorso spesso osservabili anche in altre città tedesche, la terza famiglia è costituita dagli NGT D12DD e relativa versione corta NGT D8DD costituenti la seconda generazione di "ribassati" in quanto maggiormente personalizzati su Dresda ed infine la quarta famiglia "sarà" costituita



dalla nuova generazione degli NGT DXDD in corso di costruzione e previsti in consegna entro la fine del 2023.

Entriamo nello specifico, dettagliando alcuni particolari e le varie serie:

- 18 elettromotrici unidirezionali Tatra (teoricamente 12 unità TB4D e 6 unità T4D-MT) ad una cassa e 2 carrelli, realizzate tra il 1968 ed il 1984, "revampizzate" tra il 1994 ed il 1997 ormai utilizzate per compiti minori;

- 47 elettromotrici serie 2501-2547 unidirezionali (6 assi, 5 casse) modello NGT 6DD-ER, costruiti da DWA Bautzen nel 1995/98, lunghezza 30,2 metri, 88 posti a sedere, 96 in piedi, (184 totali);

- 13 elettromotrici serie 2581-2593 bidirezionali (6 assi, 5 casse) modello NGT 6DD-ZR, costruiti da DWA Bautzen nel 1995/98, lunghezza 30,2 metri, 72 posti a sedere, 112 in piedi, (184 totali);

- 23 elettromotrici serie 2701-2723 unidirezionali (8 assi, 7 casse) modello NGT 8DD, costruiti da Bombardier nel 2001/02, lunghezza 41 metri, 112 posti a sedere, 144 in piedi, (256 totali);

- 43 elettromotrici serie 2801-2843 unidirezionali (12 assi, 5 casse) modello NGT D12DD, costruiti da Bombardier nel 2003/05 e 2009/10, lunghezza 45,1 metri, 107 posti a sedere, 153 in piedi, (260 totali);

- 40 elettromotrici serie 2601-2640 unidirezionali (8 assi, 3



casse) modello NGT D8DD, costruiti da Bombardier nel 2006/09, lunghezza 30 metri, 69 o 73 posti a sedere, 103 in piedi, (172 totali 1°, serie, 176 per 2° serie).

Discorso differente per la cosiddetta "quarta famiglia" o meglio la "terza generazione di tram a pianale ribassato di Dresda" in corso di costruzione sempre da parte di Bombardier: si tratta di 30 convogli di cui 21 risulteranno essere unidirezionali (NGT DXDD-ER serie 2901/2921) mentre 9 risulteranno essere bidirezionali (NGT DXDD-ZR serie 2981-2989) i quali potranno trasportare 290 persone ed avranno una lunghezza di 40,3 metri e soprattutto una larghezza di 2,65 metri e pertanto inizialmente proprio per tale motivo potranno circolare solo sulla linea 2 e successivamente

sulle linee 3 e 7 poichè nel frattempo l'azienda sta portando alla corretta larghezza l'interbinario, ovvero lo spazio tra i due binari.

Un'ultima ma non minore considerazione: sono presenti sia elettromotrici unidirezionali che bidirezionali, in quest'ultimo caso si tratta appena di 13 elettromotrici a cui bisogna aggiungere 9 ulteriori unità in costruzione.

Non è ben chiaro il perché siano presenti unità bidirezionali, non sembrano esserci particolari capolinea privi di racchetta od anello, indicativamente sembra che la scelta sia dovuta al fatto di voler avere a disposizione macchine bidirezionali con cui gestire linee limitate per lavori all'armamento.

Sebbene in tempi passati numerose reti tranviarie presentavano servizi speciali e merci per il trasporto ad esempio di alimentari, trasporti funebri, nettezza urbana od anche munizioni durante le guerre, in tempi recenti servizi tranviari dedicati alle merci sono sempre stati decisamente rari, illudendoci che il trasporto su gomma sia la panacea di tutti i mali.

Uno dei casi che fece assolutamente scalpore in tutta Europa

**In alto: le elettromotrici serie 2600 data la loro limitata capienza vengono utilizzate sulle linee cosiddette minori come ad esempio 8, 9, 10, 12 e 13 e talvolta capita anche sulla linea 6 ma solo nei fine settimana.**

**A lato: l'elettromotrice 2508 sta passeggiando in centro come linea 1 diretta a Prohlis.**



In queste immagini vediamo in servizio il CarGo Tram, un vero mastodonte delle rotaie urbane che nonostante la sua mole di ben 59,4 metri di lunghezza e 90 tonnellate di peso non passa di certo inosservato ma nonostante tutto non crea affatto problemi di sorta con il suo transito lungo le strade della città. Padrone indiscusso delle rotaie urbane il CarGo Tram è l'unico veicolo ferroviario a trasportare merci anziché persone.

I due convogli e le vetture di scorta realizzate dalla Schalker Eisenhütte Maschinenfabrik GmbH sono costati oltre 13 milioni di Marchi tedeschi.

È sicuramente il CarGo Tram, gestito dalla locale azienda cittadina DVB (tramite la controllata DVS operante peraltro anche nel settore del trasporto pubblico locale su gomma) ed effettuato per conto della casa automobilistica Volkswagen.

Intorno all'anno 2000 si progetta a Dresda la "Glaserne Manufaktur", si tratta di una Fabbrica Trasparente della Volkswagen ideata come fabbrica e spazio espositivo del noto marchio tedesco, area situata ad oriente rispetto al centro storico e progettata dall'architetto **Gunter Henn**, opera completata nel 2002.

In seguito alla sua realizzazione subito la città di Dresda si è posta nell'ottica di come trasferire i componenti tra la fabbrica situata ad est del centro ed i depositi di stoccaggio e smistamento dei materiali ovvero lo scalo merci ferroviario di Dresda Friedrichstadt situato nella zona ovest.

L'idea è stata dunque quella di sostituire il continuo passaggio dei camion con due composizioni tranviarie costituite da due elementi di testa e tre vagoncini intermedi, sebbene in realtà siano state realizzate 5 motrici (serie 2001-2005 ovvero 2 per convoglio ed una di scorta) e 7 vagonetti (ovvero 3 per convoglio ed uno di scorta).

I convogli vennero realizzati dalla Schalker Eisenhütte operante nel settore sin dal 1872 peraltro riutilizzando i carrelli di vecchie elettromotrici Tatra.

Dal 2001 dunque i due convogli



hanno iniziato ad effettuare servizio e trasportare i componenti da una parte all'altra della città, talvolta transitando in centro (Altmarkt) o percorrendo i viali alternativi in presenza di interruzioni od eventuali manifestazioni, arrivando ad effettuare all'incirca anche tre viaggi al giorno e potendo trasportare 60 tonnellate utili ad ogni viaggio ovvero un volume di carico di 214 metri cubi corrispondenti solitamente a circa tre carichi di camion.

Dopo aver trasportato elementi di VW Phaeton e Bentley Flyng Spur, nonché dopo un periodo di scarsa attività nel 2016 e 2017, i convogli sono impegnati nel

trasportare componenti per la realizzazione delle nuove auto completamente elettriche, dunque un trasporto rispettoso dell'ambiente nel trasportare componenti per automobili rispettose dell'ambiente.

Nel dicembre del 2020 un furgone si è schiantato contro uno dei CarGoTram che stava svolgendo per entrare nella Fabbrica trasparente ed entrambi i veicoli ne sono rimasti fortemente danneggiati.

Poiché anche l'altro CarGoTram non era in servizio in quel momento, questo incidente ne ha decretato la fine del servizio.

*Continua...*





## Fiat 308L Menarini EX Autoservizi Lancini Adro (BS) in fotogrammi...



## La storia dei trasporti viaggia con la FITRAM

N° 6 : FIAT 308L MENARINI



### DATI INERENTI AL VEICOLO

Casa produttrice	FIAT	Posti a sedere	44
Modello	308L	Posti in piedi	0
Anno di produzione	1974	Motore	FIAT 8200.12
Allestimento interno	Extraurbano	Cilindrata (cm3)	9819,00
Carrozzeria	Menarini	Potenza netta massima	142,78
Lunghezza (m)	12,00	Tipo di combustibile	Gasolio
Larghezza (m)	2,500	Tipo del cambio	Meccanico

### ALCUNI CENNI STORICI

Il nostro Fiat 308L Menarini, con ormai più di 40 anni alle spalle ha un valore aggiunto, ovvero quello di essere un mezzo appartenuto alla più grande industria informatica del mondo, ovvero l'Olivetti di Ivrea

Nel 1974 la Olivetti acquistò questo veicolo per £ 9.480 per essere utilizzato dallo stabilimento per il trasporto delle maestranze nel servizio "casa/lavoro".

Il 09/12/1974 presso la Motorizzazione civile di Torino venne immatricolato questo innovativo autobus e sul foglio complementare venne inoltre riportata la seguente trascrizione: "Autobus in servizio privato, autorizzato al trasporto esclusivo dei dipendenti della ditta Olivetti S.p.A. di Ivrea (TO); i viaggiatori dovranno essere muniti di apposito tesserino di riconoscimento".

Col passare degli anni e lo sviluppo della motorizzazione privata il servizio automobilistico venne progressivamente ridimensionato, fu così che il 16/12/1987 il Fiat 308L venne trasferito di proprietà alla Società Valdostana Trasporti S.p.A. (V.I.T.A.).

Il 20/07/1989 il Fiat 308L venne acquistato dalla Ditta Lancini Giovanni di Adro (BS) cambiando così, dopo 15 anni di percorsi chilometri piemontesi, regione, passando alla Lombardia.

Nel 1989 il mezzo era stato ridipinto di colore giallo e conservava ancora la scaletta con imperiale nella parte posteriore come in origine.

Fino alla metà degli anni '90 fu impiegato come mezzo da turismo all'interno del territorio nazionale e poi dal 1995 fu destinato al trasporto scolastico delle scuole di Adro dove ha prestato servizio fino al 2007, anno in cui fu sostituito con uno scuolabus di medie dimensioni.

Nel 2007 venne "avvistato" da un nostro associato nel deposito della Lancini, ormai inutilizzato ma curato e dopo una breve trattativa viene acquistato nel 2008 dalla FITRAM e trasferito presso La Spezia dove sono iniziati i lavori di restauro per farlo tornare al suo originale splendore.



Alessio Bruni © Trasporti nel Tempo



# Calendario 2022



**Associazione FITRAM**

**Ente aderente ASI**



Powered by



**Prenotabile dal prossimo mese di ottobre e disponibile con il numero di dicembre del magazine, il calendario tematico da collezione del 2022 di AssoFITRAM. Calendario da parete, 12 mesi più la copertina, in pregiata carta patinata, formato a libretto con foro nella parte superiore per poter essere appeso (stesse misure della nostra rivista), poster centrale e per ogni mese un'immagine differente.**

**Tema di quest'anno:  
Fiat 308 Cameri.**

**Prezzi consigliati:  
calendario 2022 € 10  
rivista (2021 - n° 4) € 10  
rivista + calendario € 17  
spese di spedizione comprese**

**E' possibile prenotare il calendario con la rivista in formato cartaceo, oppure singolarmente tramite il nostro sito [www.assofitram.it](http://www.assofitram.it) oppure alla casella mail: [segreteria@assofitram.it](mailto:segreteria@assofitram.it)**

**Coordinate per il versamento da effettuare:  
IBAN: IT35B 03069 09606 1000 00131994  
Associazione FITRAM - Banca Prossima**





# Il Museo dei “Pompieri” di Mantova

Quest'anno ricorre il trentennale della costituzione della Galleria Storica Nazionale dei Vigili del Fuoco di Mantova, fondata nel Settembre 1991



l'aprile del 2013 consegnai a **Stefano Benfatti**, figlio di **Bruno**, che fra le altre cose ha seguito le orme del padre e salutarmente si presta come volontario nella galleria storica, una targa in suo ricordo.

Ci terrei, in segno di rispetto e stima, menzionare anche gli altri volontari, che senza il loro prezioso sostegno, soprattutto in termini di tempo ed anche economici (mettendoci del proprio per il bene comune), oggi il "Museo" non sarebbe il più importante fra quelli italiani dei Vigili del Fuoco.

Quello che mi ha sempre colpito fin dall'inizio, nonostante ci fossero già allora delle carenze d'organico, è come sia stato possibile realizzare e mantenere viva quella che si attesta come la più importante e completa realtà museale dei Vigili del Fuoco in ambito Nazionale, una esposizione permanente che nel suo specifico è da ritenersi tra le più prestigiose anche a livello internazionale.

Verso la fine degli anni '80, il Comandante **Nicola Colangelo** con il supporto di **Bruno Benfatti** aveva iniziato un'accurata ricerca di tutto il materiale pompieristico in disuso, mezzi ed attrezzature divenute logore, rimaste abbandonate e destinate a marcire nei vari Comandi.

L'appassionante lavoro di ricerca ed il significativo rapporto d'amicizia che andava sempre più cementandosi tra i due, portava **Colangelo** e **Benfatti** a scovare e raccogliere in ogni angolo d'Italia materiale destinato ad andare smarrito, dis-

trutto o nel migliore dei casi affidato a rottamai o privati collezionisti.

Catorci arrugginiti dal tempo, in seguito ad un accurato lavoro, ritrovavano l'antico splendore, motori ormai fermi da anni riacquistavano il vecchio ruggito, ottoni anneriti tornavano a splendere, mentre le ferite che il tempo aveva inferto alle parti lignee ricevevano le necessarie cure da parte di chi in giovane età, prima di diventare Pompiere, aveva conosciuto la "bottega artigiana" ed era ancora padrone nell'arte del fare.

Non fecero mancare il loro aiuto alcune aziende della zona e qualche privato, mettendo a disposizione utili risorse per il recupero dei vari materiali.

Questa encomiabile opera ha permesso di poter salvare dall'abbandono molti di quei gioielli che oggi splendono all'interno della Galleria Storica.

Grazie alla disponibilità ed all'instancabile lavoro del personale del Comando di Mantova, dei Vigili che ho citato sopra e di altri che sono transitati in quegli anni presso le officine/carroz-

**Nella foto di apertura: Autogru Fiat 697 N del 1970 con allestimento Cristanini di Verona, motore diesel di 13.798 cc, 6 cilindri in linea a 2200 giri/min, 260 CV, 75 km/h.**

(Foto R. Cabiati - 04/12/2012)

**Qui in basso: Augusta AB-205, elicottero da Sostegno al Combattimento (ESC-3) Caratteristiche e prestazioni principali: peso base: 2200 kg., Peso max al decollo: 4310 kg., motore: 1 turbina tipo Lycoming T53-13B/D, capienza: 11 militari (o 6 barelle + 3 di equipaggio, velocità massima: 220 Km/h., autonomia: 2h30', massimo carico interno: 1.000 Kg., Massimo carico al gancio baricentrico: 1.414 Kg.**

(Foto R. Cabiati - 02/10/2021)

Sono sempre stato fin dai primi anni dell'apertura del "museo" in contatto con i fondatori e con i volontari che hanno curato il restauro e la conservazione dei mezzi esposti.

Purtroppo uno di loro, **Bruno Benfatti**, con cui sono stato in contatto per diversi anni, ci ha lasciati prematuramente nel 2012 ed in occasione di un importante e prestigioso raduno di camion e corriere d'epoca organizzato a Mantova in Piazza Sordello (davanti a Palazzo Gonzaga) dall'Associazione Italiana Trasporti d'Epoca (A.I.T.E.) nel-



zerie interne e/o amiche, fu possibile allestire la più completa raccolta di materiale dei Vigili del Fuoco che fosse mai stata realizzata.

Il 22 settembre 1991, anno in cui il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco celebrava il 50° anniversario della propria nascita, l'allora Comandante dei Vigili del Fuoco di Mantova, l'Ing. **Nicola Colangelo**, decise di costituire una Galleria Storica Nazionale anche grazie alla preziosa collaborazione di alcuni colleghi, **Bruno Benfatti** (esperto meccanico), **Giuseppe La Cassia**, **Giorgio Montanarini**, **Gianfranco Novanta** (scomparso nel 2020) aggiun-



In alto: carro a vapore costruito dalla Merry Weather nella seconda metà dell'ottocento. Trainata da cavalli, per poterla utilizzare bisogna metterla in pressione; 4 cilindri, portata di 800 litri al minuto. Veicolo totalmente funzionante.

A lato: carri a mano ed a cavallo, a sinistra si può notare una scala condotta a mano della prima metà dell'ottocento, veniva utilizzata dai Civici Pompieri di Venezia, si allunga sino a 12 metri mentre quella a destra è una scala ippotrainata costruita nella seconda metà dell'ottocento, si estende sino a 22 metri ed è costruita in castagno e rovere ed era in servizio nella città di Pordenone.

Sotto: panoramica di un'ala interna alla Galleria Storica Nazionale.

(Foto R. Cabiati - 02/10/2021 )





A lato: a sinistra la Fiat 1500 6C del 1936, 6 cilindri in linea, 46 CV a 4000 giri/min, 115 km/h, 6 uomini di equipaggio, veicolo dotato di serbatoio ad acqua e liquido schiumogeno mentre a destra la Fiat 614 L Autopompa del 1930, autopompa da incendio aperta, 4 cilindri, 1438 cc, 28 CV a 3400 giri/min, 60 km/h, 4 uomini di equipaggio.

Al centro: Mack NO 4 del 1943, 6 cilindri a benzina, 11785 cc, 160 CV, 62 km/h, dal 1949 al 1976 ha prestato servizio presso il Comando di Rovigo. In basso: Autocarretta SPA CL 39, prodotta nel 1939 dalla SPA (Società Piemontese Automobili). Questo mezzo, utilizzato anche dall'Esercito, aveva un motore a benzina a 4 cilindri, 1628 cc, 25 CV, 38 km/h, cambio a 4 marce più retromarcia. Aveva 4 ruote motrici. Due uomini di equipaggio. La SPA, fondata dai fratelli Ceirano nel 1906 fu venduta alla Fiat nel 1926 e cessò le produzioni nel 1947.

(Foto R. Cabiati - 02/10/2021)



Per la cronaca, la Galleria Storica si trova in un'area ampia di Palazzo Gonzaga (che anticamente era la scuderia dei ducali dei Gonzaga mentre nell'ala più grande vi era il Teatro Vecchio) ed è gestita dal Ministero degli Interni.

Al suo interno non ci sono solo i mezzi (da quelli trainati a mano o da cavalli di metà/fine ottocento/primi del novecento sino ai veicoli degli anni '70-'80) ma anche numerose divise, documenti, manifesti, elmi, lampade, estintori, maschere antifumo/antigas, biciclette, modellini e molto altro ancora.

Per moltissimi anni il servizio antincendio è stato una responsabilità comunale ed ogni città aveva il suo corpo e la sua attrezzatura.

Così, i comuni più importanti avevano uomini e mezzi di qualità mentre quelli minori disponevano di pochi volontari e di veicoli inadeguati.

Ma, ricchi o poveri, i pompieri erano sempre pronti a lanciarsi, a sirene spiegate, nel cuore delle emergenze.

I primi trasporti a motore, che sostituirono i carri a mano ed a cavalli, apparvero nel '900.

Il Museo Nazionale dei Vigili del Fuoco vive interamente di solidarietà e volontariato, in primo luogo da parte dei vari Pompieri in pensione che ne garantiscono in modo encomiabile ed a titolo gratuito, la pulizia, la manutenzione dei mezzi e la puntuale a-



gendosi nel corso degli anni, **Erminio Bottoli**, **Roberto Faedo** (esperto carrozziere), **Giovanni Bisi**, **Franco Bellini**, **Maurizio Bellani** ed ultimamente anche **Giorgio Tedoldi**.

In questo periodo di ristrettezze economiche è obiettivamente difficile pensare che dal Dipartimento o dagli Enti Locali possano partire consistenti finanziamenti volti ad ampliare e migliorare l'offerta espositiva, nonostante però siano ancora

tante le potenzialità di sviluppo offerte dal posto; ci sarebbe la possibilità di recuperare sia l'intero piano superiore, completamente abbandonato da decenni, che l'adiacente torre del 1370.

Ci sarebbe così spazio per ospitare i numerosi mezzi ed altro materiale che giacciono in capannoni esterni in attesa di restauro e di trovargli la giusta collocazione esponendoli al pubblico.



apertura al pubblico nei fine settimana.

Negli altri giorni, solo su richiesta, il Museo viene aperto alle diverse scuole ed ai vari gruppi provenienti dalla provincia e da ogni parte d'Italia.

Le visite in un anno si attestano attorno alle 50.000 presenze, con un target che spazia dagli occasionali turisti in visita a Mantova che felicemente scoprono questo singolare Museo,

ad un numero maggiore di appassionati della materia, che conoscendolo solo grazie al web possono finalmente farvi visita.

La parte più consistente di ospiti arriva dalle diverse regioni d'Italia, ma anche il numero di stranieri è considerevole, visti gli appassionati ed i Vigili del Fuoco che giungono da ogni parte del mondo.

E' stata fatta la scelta di non far pagare un biglietto di entrata

per non limitare gli ingressi del pubblico e cercare di stimolare la curiosità dei cittadini nel conoscere la storia dei Pompieri e di tutto quanto veniva fatto in passato per fronteggiare il pericolo fuoco.

E' il cittadino a fine visita che, se vuole, decide di dare un contri-

**In questa pagina: panoramiche del vialetto interno alla Galleria Storica Nazionale.**

*(Foto R. Cabiati - 02/10/2021)*





buto per il mantenimento di questa realtà, una struttura che non pesa economicamente sulle casse del Dipartimento, del Corpo dei Vigili del Fuoco e delle Amministrazioni Pubbliche.

La Galleria Storica Nazionale dei Vigili del Fuoco non vuole proporsi come luogo dove si sedimenta la "polvere del tempo" ma come uno spazio vivo, sempre pronto ad accogliere ed a unirsi nelle diverse importanti manifestazioni che si svolgono a Mantova.

Sono tante le iniziative in questi anni passate tra il cortile e le mura della Galleria Storica: incontri culturali, convegni, celebrazioni storiche, raduni d'auto

d'epoca, motoraduni, attività per bambini, incontri conviviali, ritrovi tra varie componenti Pompieristiche nell'ambito Nazionale ed Internazionale.

Purtroppo in questi 30 anni alcuni degli interpreti di questo miracolo (a cominciare da **Bruno Benfatti** e **Gianfranco Novanta**) sono venuti a mancare. La disponibilità dei singoli, so-

In alto ed al centro: Fiat 15 TER del 1914, fu un autocarro leggero che la Fiat mise in produzione, su licenza della russa Zil, per la guerra italo-turca del 1911. Il modello Ter aveva un motore Fiat 53A, con una cilindrata di 4398 cc, sviluppava 36 CV di potenza a 1600 giri/min e fu molto utilizzato nel suo allestimento come autopompa. Aveva ruote a disco d'acciaio, motore a benzina e toccava i 40 km/h. Questo veicolo era impiegato dalle compagnie del Genio Pionieri nella Prima Guerra Mondiale, venne utilizzata sino al 1948 dal Corpo di Treviso, poi accantonata e recuperata dai volontari di Mantova. In basso: da sinistra a destra Fiat 626 APS del 1939, è la prima autopompa serbatoio con carrozzeria chiusa in dotazione al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, 6 cilindri a benzina, 5750 cc 75 CV a 3000 giri/min, 75 km/h. A seguire due Fiat 640 N APS del 1949; il quarto mezzo sullo sfondo è un Fiat 666 N7 APS del 1948, 6 cilindri in linea, 9365 cc, 113 CV a 1900 giri/min. Ne furono realizzati solo 25 esemplari e consegnati ai principali Comandi italiani. Otto uomini di equipaggio, serbatoio d'acqua di 2.700 lt. ed allestito con pompa Aspi con portata di 2.500 Lt/min a 8 ATM, serbatoio di schiumogeno da 300 lt. Si può notare anche un sidecar Gilera ed un GMC anfibio del 1943, 6 cilindri a benzina, 4500 cc, 95 CV, velocità in acqua di 14 km/h mentre su strada 85 km/h. Trazione integrale su tutti e tre i ponti.

(Foto R. Cabiati - 02/10/2021)





solamente andare disperso; è dunque necessaria una fusione intergenerazionale di persone che abbiano a cuore la propria storia, nella coscienza delle fatiche e sacrifici dei tanti che li hanno preceduti e nella consapevolezza che una corretta lettura del passato è la base essenziale per la costruzione di un migliore futuro.

Le nuove generazioni sono forse più attratte dalle imprese dei vari Fire Departments stranieri che affollano i vari social network anziché dei racconti epici, dei successi e sacrifici fatti da quei vecchi Pompieri che hanno fatto la storia del nostro Corpo Nazionale.

Storie di gente abituata a lavo-

prattutto i protagonisti della fase iniziale, comincia a ridursi anche a causa dell'innalzamento dell'età.

Diventa pertanto fondamentale il saper coinvolgere le nuove generazioni di Pompieri ed di appassionati in questa opera di volontariato, nel ricambio di uomini impegnati in questa indispensabile attività di tutela delle diverse testimonianze storiche, un patrimonio che non può as-

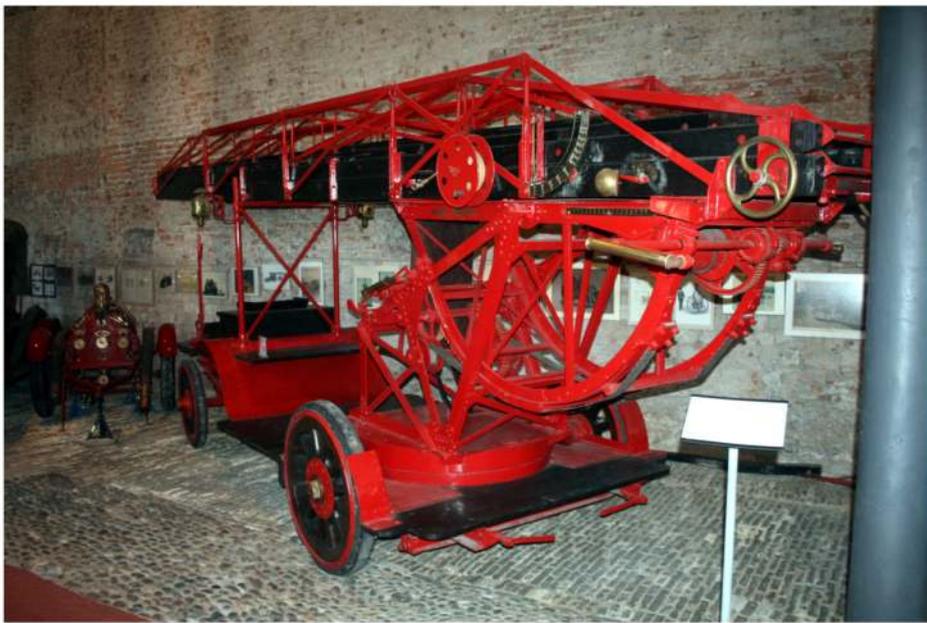
**In alto: carro/lettiga. E' uno dei mezzi più rari ed interessante fatto interamente in legno, risalente ai tempi della battaglia di Solferino, quando su quei campi Henry Dunant fondò la Croce Rossa. Per trasportare un ferito, senza che questi subisse o risentisse le vibrazioni ed i colpi derivanti dal tipo di suolo accidentale percorso, il carro, essendo rigido, ha un sistema di sganciamento che in pratica fa oscillare la lettiga in aria come un pendolo, il malcapitato non subiva contraccolpi ma in compenso veniva sbalottato da una parte all'altra.**

**A lato: biciclette dei primi anni del '900. Nelle più importanti città dove esistevano reti di idranti efficienti, le biciclette erano il mezzo più in uso in quanto dava la possibilità al Vigile del Fuoco (squadre composte da 8 Vigili) di arrivare prima sull'intervento rispetto ai carri condotti a mano oppure a cavallo avendo così buone possibilità di isolare l'incendio prima dell'arrivo dei rinforzi. La dotazione di serie prevedeva asce, funi e manichette.**

**A lato: Fiat 502 F Autopompa del 1923, 4 cilindri a benzina, 1460 cc, 23 CV a 2600 giri/min, velocità max 65 km/h, 6 uomini di equipaggio, allestita con pompa Tamini.**

*(Foto R. Cabiati - 04/12/2012)*





rare sempre nel pericolo con ristrettezza di mezzi, attrezzature e uomini.

Forse anche per questo bisogna saper trovare il modo efficace per rendere sempre più moderna ed attuale la condivisione dell'enorme fardello di esperienze tramandateci dal passato.

Fortunatamente non è comunque raro scoprire sul web anche molti filmati d'epoca: testimonianze dei Corpi di Civici Pompieri del primo '900 o degli anni iniziali del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, questo dimostra che l'attenzione e la passione per il "mestiere più bello del mondo" è sempre viva e coinvolge ancora tanta gente.

Risulta pertanto compito fondamentale per tutte le associazioni amatoriali mettere a disposizione sinergicamente le proprie forze nel creare una rete di esperienze sempre più completa, che stimoli lo scambio di conoscenze, sappia raccogliere ed unificare le diverse "eredità storiche" utili per scolpire nel tempo i propri valori e le proprie tradizioni.

Non si può non dire che solo se si ha una grande passione si può fare il "pompiero", sempre pronti a salire sui loro mezzi tirati a lucido intervenendo il prima possibile per cercare di salvare vite umane e/o animali.

L'11 settembre 2001 ha cambiato il loro modo di operare, oggi si devono rispettare dei protocolli di sicurezza molto

stretti perchè è doveroso che, prima di salvare una vita od un animale, gli stessi vigili non mettano a rischio la propria incolumità anche se spesso e volentieri si sconfinano ma il loro alto senso civico è predominante.

Tutti noi siamo stati bambini ed ognuno di noi aveva almeno un camion dei pompieri come giocattolo che immancabilmente tenevamo come se fosse di cristallo, guai se la nonna, la mamma, papà, la sorellina od il fratellino osavano toccarlo.

Appena sentivamo una sirena, per strada facevamo fermare mamma e papà per permetterci di vedere passare il camion con i lampeggianti e le sirene spiegate.

Pompieropoli "Pompieri per un giorno" è da diversi anni un appuntamento annuale assai atteso dai bambini in quanto per

un giorno possono sentirsi veramente come dei veri "pompieri" con tanto di diploma al termine del percorso effettuato al fianco di un pompiere effettivo.

A Santa Barbara, il 4 dicembre, se eravamo stati bravi a scuola, papà e mamma ci portavano a visitare la caserma in modo da poter ammirare quei mezzi che spesso sognavamo di guidare un giorno... da grandi.

Poterci salire sopra ci dava coraggio e serenità... ci sentivamo al sicuro.

Proprio per ricordarli ed onorarli, l'A.I.T.E. ha organizzato domenica 5 dicembre una gita a Mantova con visita guidata alla Galleria Storica Nazionale ed al termine della visita, per concludere nel migliore dei modi la giornata, si è stati tutti insieme a pranzo presso un ristorante tipico di Mantova.

**In alto: scala aerea ippotrainata della Magirus a 4 volate dei primi anni del '900, si estende fino a 26 metri, altezza molto importante per quegli anni.**

**Ha un dispositivo di livellamento a cremagliera con bloccaggio delle sospensioni della piattaforma. La torretta è realizzata in lamiera chiodata.**

**Sotto: OM LOC. E' un mezzo rarissimo, di cui ne esistevano solo due esemplari ma del secondo se ne sono perse le tracce. Questo piccolo autocarro venne prodotto dagli stabilimenti OM tra gli anni '30 e '40. Il Loc, allestito con funzioni anticendio dalla Bergomi di Milano, rappresenta la prima autopompa OM chiusa con caricamento completo e motopompa barellabile. Disponeva di un motore a benzina a 4 cilindri con 1770 cc e 40 CV a 3.800 giri/min, 75 km/h.**

(Foto R. Cabiati - 02/10/2021)





# Nuovi arrivi "usati" per la Riviera Trasporti

Per sopperire alla cronica carenza di rotabili, dovuta alla completa sospensione dell'esercizio filoviario, ed alla scarsità di risorse finanziarie dedicate, la dirigenza della Riviera Trasporti si è giustamente rivolta al mercato dell'usato tramite operatori specializzati, inglobando nel proprio parco veicoli ancora validi con costi sostenibili. E non è la prima volta nella sua storia...



Per sopperire alla cronica mancanza di rotabili, dovuta anche alla completa sospensione dell'esercizio filoviario da più di un anno, alla fine del 2020 la Riviera Trasporti ha acquistato, presso un commerciante italiano, un lotto di cinque autobus Solaris "Urbino 10" già appartenuti alla elvetica F.a.r.t. di Locarno, dove erano immatricolati con i numeri da 82 a 87.

Questi veicoli, realizzati nel corso del 2010, sono mossi da un motore a 6 cilindri Cummins da 7600 c.c. di cilindrata, dispon-

gono di due porte per la movimentazione dei passeggeri ed allestimento interno di tipo interurbano.

Originariamente verniciati con uno schema di colorazione giallo-azzurro, sono stati riverniciati in una livrea completamente bianca per meglio uniformarsi alla cromia del parco RT e ricondizionati a cura dell'importatore stesso.

I cinque veicoli non hanno superato i 400.000 km di percorrenza ciascuno, ed in considerazione delle ottime condizioni di

manutenzione generale e di maneggevolezza hanno subito incontrato il favore del personale di guida e dei passeggeri.

Presso la RT sono stati immatricolati come serie 5101-5105; sono stati immessi in servizio il giorno 3 dicembre 2020 ed assegnati al deposito di Sanremo dove risultano principalmente impiegati sulla linea Sanremo-Taggia e sulle linee urbane "4" Autostazione-Cimitero Armea e "6" Autostazione-Coldirodi.

Dallo stesso fornitore è stato inoltre acquistato nella tarda primavera un autobus MAN Lion's City costruito nel 2008 e

**Nella pagina accanto: l'Urbino n° 5101 proveniente da Taggia effettua la deviazione a servizio del nuovo plesso scolastico di Valle Armea.**

*(Foto D. Caddeo - 03/05/2021)*

**In alto: l'Urbino n° 5105 ripreso a Taggia mentre svolta in Via Lungo Argentina per raggiungere il capolinea sul nuovo percorso istituito qualche anno fa a seguito delle modifiche viabilistiche apportate alle vie del centro. Si nota la disposizione ed il diverso dimensionamento delle porte destinate alla movimentazione dei passeggeri.**

*(Foto D. Caddeo - 11/02/2021)*

**La lunghezza di 10,5 metri permette l'utilizzo di queste vetture anche su alcune linee delle rete automobilistica urbana di Sanremo; la n° 5102 è fotografata al capolinea di Coldirodi (un tempo comune a se stante) in attesa di ripartire verso l'autostazione di Piazza Colombo**

*(Foto E. Nigrelli - 03/03/2021)*





della lunghezza di 12 metri; dispone di due porte, di cui la centrale ad espulsione, con allestimento interurbano.

Anch'esso proveniente dalla vicina Svizzera ma appartenuto alla PTT dove era immatricolato con il n° 231, si presentava nel classico schema di colorazione giallo-rosso ed aveva maturato una percorrenza complessiva di circa 900.000 km.

In questo caso la ricolorazione in livrea bianca con fascia azzurra longitudinale è stata effettuata presso la carrozzeria aziendale, ed il veicolo è stato immatricolato con il n° 6204, sequenzialmente ai due autobus di tipo analogo acquistati nuovi da RT nel 2011 ma con allestimento suburbano (RT n° 6200 e 6201) ed ai due Scania Omnylink (n° 6202 e 6203), già appartenuti ad Airpullman ed arrivati a Sanremo a fine 2019. ImMESSo in servizio il 23 aprile



**Sopra: vista posteriore della n° 5103 fotografata il giorno del suo arrivo a Sanremo.**

*(Foto E. Nigrelli - 03/12/2020)*

**Al centro ed in basso: il posto guida con il quadro strumenti e la disposizione dell'arredamento interno in allestimento interurbano dei Solaris Urbino10 serie RT 5101-5105; si notano le ottime condizioni di conservazione.**

*(Foto E. Nigrelli - 11/12/2020)*

u.s., anche il n° 6204 è stato assegnato al deposito di Sanremo ed è impiegato prevalentemente sulla linea Sanremo-Ventimiglia.

Ricordiamo inoltre che nel 1982 la Stel, che dal dicembre 1983 confluirà insieme alla STP nella nuova azienda a gestione pubblica denominata Riviera Trasporti S.p.A., procedette all'acquisto di nove filobus Fiat 2411 Cansa-Cameri con equipaggiamento elettrico CGE dall'ATC di Bologna, alcuni dei quali reimmessi in servizio direttamente con le insegne della nuova gestione, ma questa è un'altra storia...



**Sopra: autobus Man Lion's City ex PTT matricola 231, fotografato presso l'importatore italiano nella livrea originale.**

*(Foto Archivio Riviera trasporti)*

**A lato: lo stesso veicolo riverniciato ed immatricolato nel parco RT con il numero 6204, ripreso in uscita da Ospedaletti in direzione di Ventimiglia.**

*(Foto D. Caddeo - 28/04/2021)*

**Sotto: autobus Scania Omnylink già appartenuto ad Air Pullman Milano ed immatricolato nel parco RT con il n° 6203, acquistato insieme ad una unità gemella (matr. 6202) nell'ottobre 2019.**

**Essendo abilitate ad accedere all'impianto aeroportuale di Malpensa, queste vetture avevano la particolarità di essere dotate di luci di segnalazione sul tetto, in ottemperanza alle normative richieste per l'accesso a queste aree normalmente inibite al traffico veicolare.**

*(Foto D. Caddeo - 07/11/2019)*





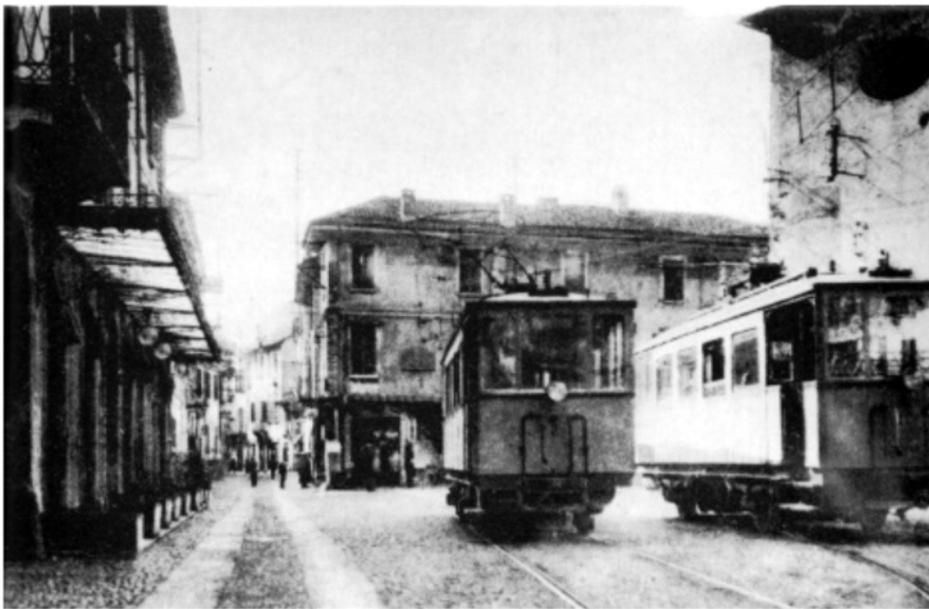
# La tranvia Intra-Omegna

**La tranvia Intra-Omegna era una linea tranviaria del Piemonte che tra il 1910 ed il 1946 collegò il centro di Intra con Pallanza e Omegna**

Il rapido sviluppo turistico della località di Pallanza, iniziato alla fine del XIX secolo, creò l'esigenza dello sviluppo di adegua-

**In alto: partenza del tram all'imbarcadero di Intra ripreso durante una grigia giornata invernale.  
A lato: la corriera che espletava il servizio pubblico tra Pallanza e la stazione ferroviaria di Fondotoce, prima che si inaugurasse la tranvia.  
(Tutte immagini e cartoline d'epoca  
Collezione N. Petrelli)**





Il servizio era limitato ai clienti dei grandi alberghi ed alla stagione turistica, era tuttavia stata richiesta l'autorizzazione per renderlo pubblico ed estenderlo fino ad Intra e Ghiffa.

L'idea di una tranvia iniziò a farsi strada dal 1905, ad Omegna la decisione sembrava già avviata ma a Pallanza venne rallentata dalla costituzione, avvenuta nel 1906, di un comitato per la creazione della linea ferroviaria Locarno-Valmara-Fondotoce.

Nonostante il coinvolgimento finanziario di vari enti, tra cui la Banca Popolare di Intra, la proposta venne abbandonata.

Il progetto di costruzione di una tranvia a trazione elettrica, a scartamento normale per il collegamento della stazione ferroviaria di Fondotoce allo scalo lacustre di Pallanza e con prolungamento fino all'abitato di Omegna venne commissionato dal Cav. **Giuseppe Cobiangi**, ingegnere ed industriale locale, all'ing. **Giuseppe Banfi** di Milano.

Allo scopo venne costituita la Società anonima "Verbano per la trazione elettrica" SAVTE, conosciuta anche come "la Verbano" con una durata iniziale di trent'anni dal marzo 1907 e capitale di 1.200.000 Lire.

La società fece domanda per la realizzazione e gestione di una



te infrastrutture per favorire la crescente clientela anche in considerazione del fatto che la stazione ferroviaria sita lungo la linea del Sempione, distava sette chilometri dal centro cittadino.

Dal maggio 1909 venne istituito un servizio tramite una vettura Fiat 24-40 Hp.

**Sopra: scorcio di Piazza Nobili de Toma ad Omegna con le vetture tranviarie.**

**Al centro: la piazza con la parrocchiale di Omegna: da notare le persone ferme sui binari, il chiosco addossato alla chiesa ed un orologio sulla parete. Il tram pare in attesa di ripartire.**

**Qui accanto: la piazza di Pallanza come appariva vista dall'imbarcadero: vicino al capolinea della tramvia si trovavano le carrozze a cavalli di servizio pubblico, che saranno sostituite dai taxi nel dopoguerra.**



tranvia il 21 ottobre 1908; con Regio Decreto n° 572 del 20 dicembre 1908, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia venne accordata la concessione per il primo tronco.

La richiesta faceva seguito alle istanze precedenti del comune di Pallanza ed era conseguente ad una istruttoria nella quale erano emersi i pareri favorevoli degli enti proprietari del suolo stradale costituitisi in consorzio.

La concessione affidava alla società l'esercizio per il trasporto di viaggiatori e di merci, in base ad un progetto del 6 aprile e del 18 maggio del 1907, già vistato, di una linea che raggiungesse Intra.

Il 9 ottobre 1910 venne inaugurato il tratto di 7,393 chilometri tra Pallanza e Fondotoce che entrò in esercizio il 22 ottobre.

Il secondo tratto, tra Fondotoce ed Omegna ebbe la concessione



il 23 dicembre del 1912, ma senza sovvenzione governativa, e fu aperto all'esercizio il 30 giugno del 1913; la tranvia raggiunse così la lunghezza di circa 17,5 chilometri.

La concessione per il proseguimento da Pallanza (Rondò dei cappuccini) all'imbarcadero di

Intra venne rilasciata con il Regio Decreto 1° settembre 1925 n° 1775 nel quale venne anche prorogata al 31 dicembre 1965 la scadenza precedente.

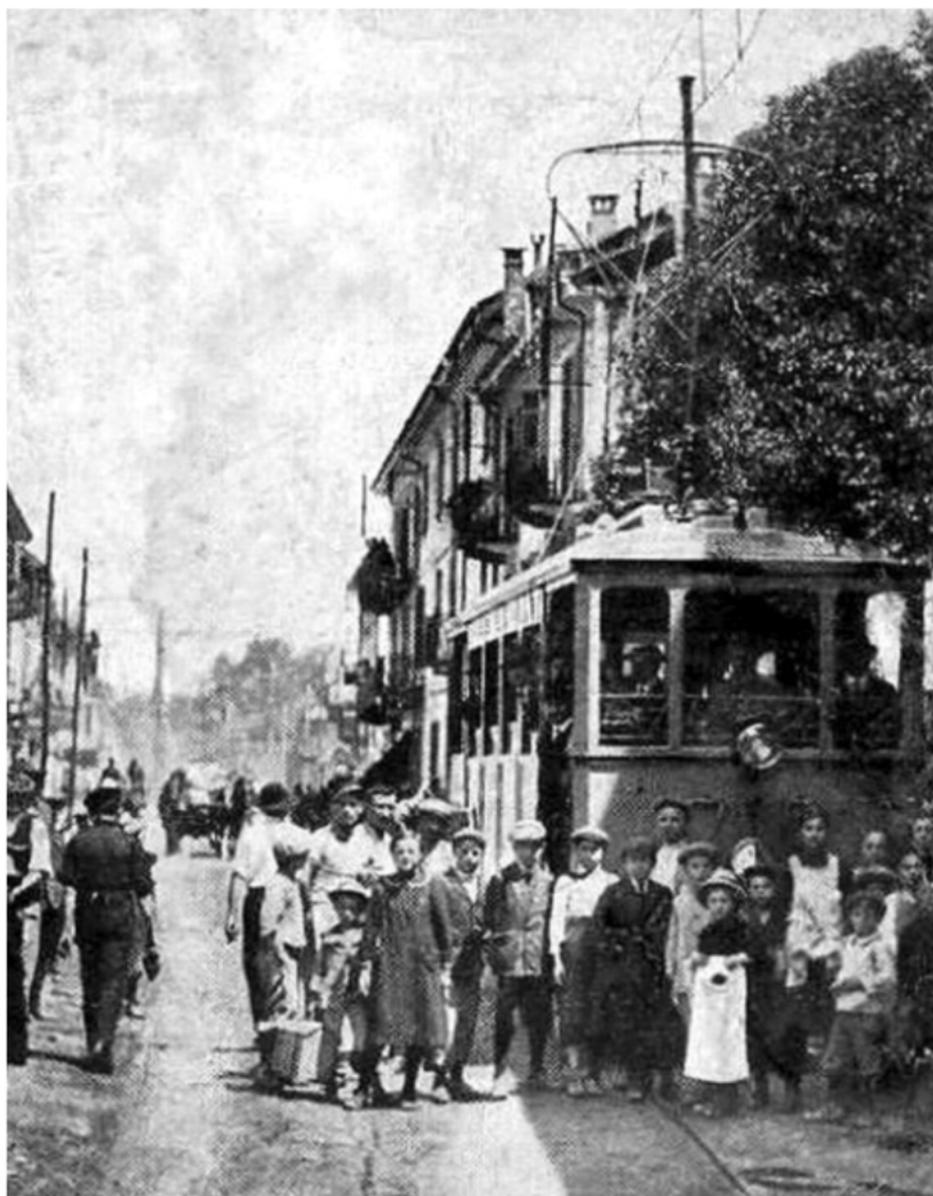
Il 29 aprile del 1929 il tram collegò anche il centro dell'abitato di Intra, sul lago Maggiore, raggiungendo la sua massima estensione, di 20,776 chilometri.

La cittadina era un nodo vitale del trasporto dell'area, dato che in essa si realizzava il collegamento tra la ferrovia Intra-Pre-meno, l'imbarcadero nel quale approdavano i traghetti provenienti da Laveno, con le sue stazioni delle FNM e delle FS e, per mezzo della nuova linea, con le due importanti linee ferroviarie Milano-Domodossola nella stazione di Verbania-Pallanza e la Novara-Domodossola nella stazione di Omegna.

Il progettato prolungamento fino a Cannobio avrebbe realizzato anche il collegamento terrestre con la vicina Svizzera ma non venne mai realizzato.

Per l'occasione il periodico "Verbania" riporta un articolo dedicato: "La nuova tranvia segna una pagina di vita regionale che la nostra rivista non deve trascurare.

Poiché il significato delle feste che si svolsero nel passato ottobre in Pallanza trascende il fatto, di per sé importantissimo, della conquista di una nuova comunicazione del Piemonte con



**In alto; foto ricordo davanti al primo tram.**

**Qui accanto: Omegna, foto in posa per un gruppo di bambini davanti alla vettura nel giorno dell'inaugurazione del tram avvenuta nel giugno 1913.**

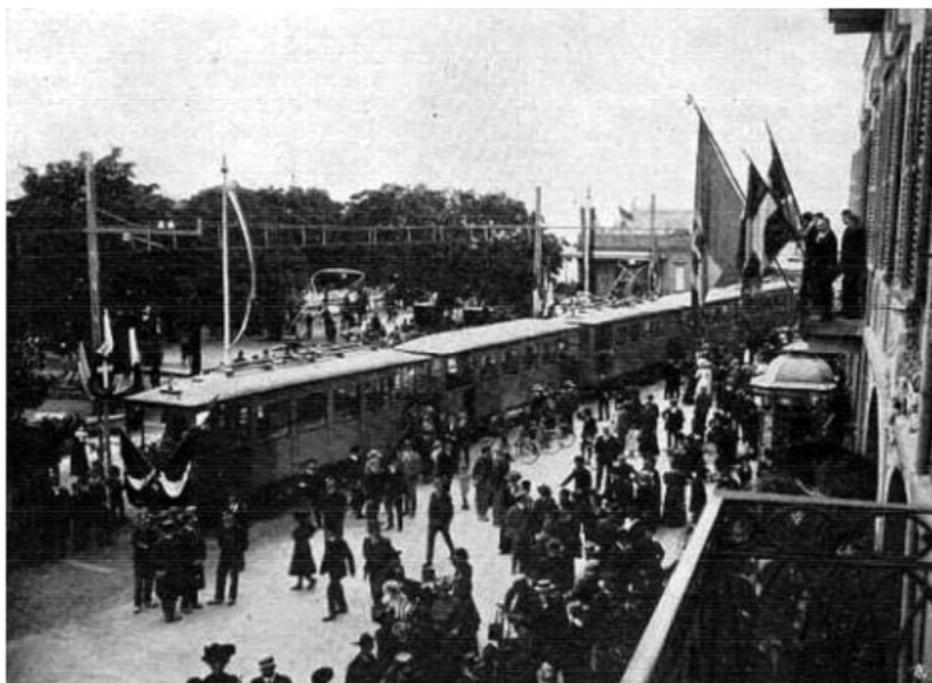
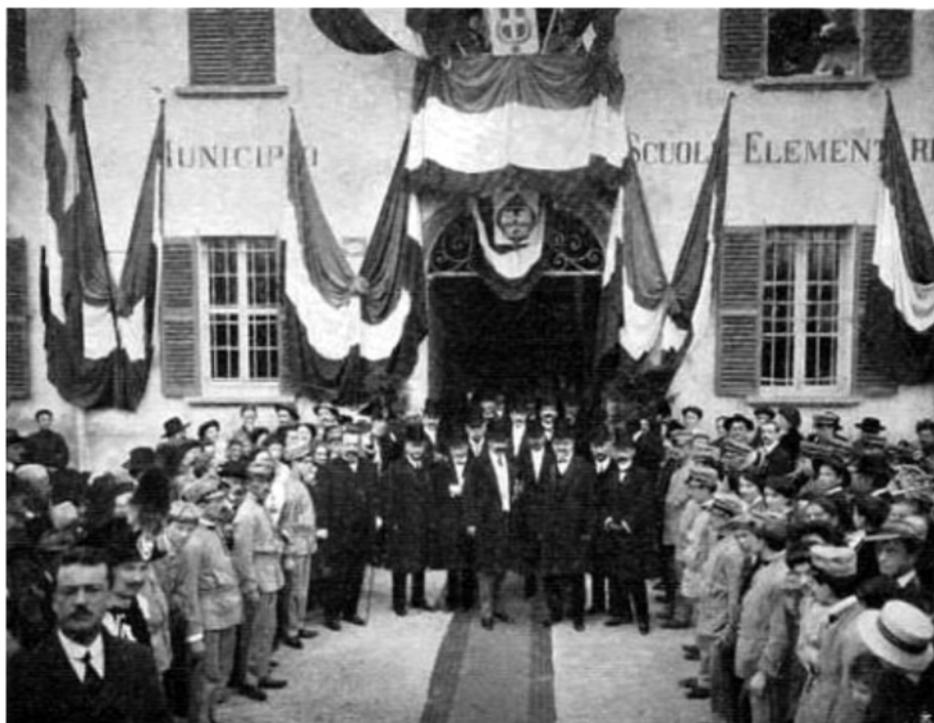
altre regioni; non è solo questo che amiamo ricordare qui, ma anche ed in modo principale il risveglio davvero promettitore dell'energia regionale che ha ritrovato se stessa, piena e completa, al cimento per un'opera di larga utilità.

Quell'energia regionale che fu pronta al lavoro per la ferrovia elettrica al Mottarone e che domani sarà pronta a tutte le altre opere che già si annunciano a promettere benessere a questa

**A lato: il ricevimento al Municipio di Suna pavesato a festa; al centro le autorità ed i progettisti.**

**Sotto: il treno inaugurale arriva sul Lungolago di Pallanza.**

**In basso: le tranvie al capolinea di Omegna, in piazza Andrea Nobili de Toma, sullo sfondo la ferrovia Novara-Domodossola.**



ridente piaga e che "Verbania" imparzialmente illustrerà.

Energia che dev'essere suscitata da uomini di volontà salda e costante, i quali sappiano risvegliarla e risvegliata tener costantemente vigile e laboriosa".

La tranvia svolgeva un servizio ben articolato durante la giornata con 22 coppie di corse tra i due capolinea ed alcune limitate al tratto Gravellona-Omegna.

Intorno al 1939 la società esercente intraprese lo studio per un risanamento radicale delle infrastrutture e del materiale rotabile la cui manutenzione era sempre più necessaria, ma lo scoppio delle ostilità vanificò ogni cosa impedendo alle autorità competenti qualunque fornitura di materiali richiesti per la necessaria manutenzione.

Le proteste a causa dei disservizi a guerra finita produssero anche interpellanze parlamentari nelle quali venne evidenziato il piano di abbandono strutturale della tranvia intrapreso dalla società ed il progetto di passaggio al trasporto su strada.

Venne anche avanzata la richiesta di trasformazione della tranvia in una filovia, ma senza esito.

La linea venne definitivamente chiusa all'esercizio il 18 ottobre del 1946 e sostituita in via provvisoria dal trasporto automobilistico.

Il tratto tra Omegna e Crusinallo rimase in esercizio come raccordo industriale ferroviario fino alla fine del 1982.

La linea adottava lo scartamento tranviario normale di 1445 mm. ed aveva la lunghezza complessiva di 20,776 chilometri.

Era a trazione elettrica a corrente alternata a 2000 Volt alla frequenza di 15 Hertz.

Dal capolinea di Intra, che sorgeva in corrispondenza del locale imbarcadero ed a pochi metri dal capolinea della ferrovia Intra-Premeno, seguiva il lungolago per poi imboccare il piano di Sant'Anna in sede propria; l'attraversamento del torrente San Bernardino avveniva tramite un maestoso ponte in cemento armato, appositamente edificato, chiamato ponte "Cobianchi".

Dopo aver attraversato il centro abitato di Pallanza il percorso tornava sul lungolago, sull'attuale S.S. 34 che incrociava alla fermata di "Pallanza-Riviera".

Il percorso, a valle della strada

statale, proseguiva fino al sottopassaggio della ferrovia del Sempione servendo l'abitato di Fondotoce e la stazione ferroviaria di Pallanza, proseguiva in sede propria fino al ponte sul Toce, da qui tornava in sede promiscua sull'attuale S.P. 229 del Lago d'Orta fino ad Omegna all'estremità settentrionale del lago d'Orta; la tranvia rivestiva un'importante funzione per il traffico locale per il trasposto della forza lavoro delle aree industrializzate di Gravellona Toce, Crusinallo ed Omegna.

Le pendenze massime sul percorso erano del 25 per mille nel tratto tra Intra e Pallanza, del 30 per mille tra Pallanza e Fondotoce e del 34,41 per mille tra Fondotoce ed Omegna; la velocità massima non superava i 40 km/h.

I convogli erano composti da una sola elettromotrice tranne casi eccezionali in cui ne venivano impiegate due; ogni treno poteva trasportare fino ad un massimo di 260 persone.

All'apertura del primo tratto avvenuta nel 1910, tra Pallanza e



**A lato: il tram alla fermata di Suna. Sotto: una vettura transita da Pallanza.**



INTRA (Lago Maggiore) - Nuova Ponte Tranvia Intra-Omegna



Gravellona Toce - Tramvie Pallanza-Fondotoce-Omegna



Fondotoce la fornitura dei rotabili, dodici unità, venne ricavata dalla modifica delle motrici già utilizzate per la ferrovia sopraelevata di Milano dell'Esposizione del 1906 (per approfondimenti si veda InformaFI-TRAM 2020 n° 1).

Questa era composta da 18 rotabili con 24 posti a sedere e capienza massima di 50 persone (80 per le vetture intermedie); prima di entrare in servizio le vetture vennero modificate, a Pallanza vennero infatti impiegate dodici elettromotrici bidirezionali e sei rimorciate.

Tra le modifiche vi furono la sostituzione dei cancelletti con degli sportelli e la sostituzione dei sedili, le originarie poltroncine in velluto rosso rimasero solo nella prima classe.

Le motrici elettriche e le rimorciate erano a due assi, con lunghezza di 10 metri ciascuna e massa di 14 tonnellate; la cassa era a comparto unico con terrazzini chiusi di estremità.

**In alto: il ponte tranviario Cobiانchi, abbattuto nel 1961 dopo la chiusura della linea.**

**Al centro: cartolina con un simpatico fotomontaggio di un tram in transito a Gravellona Toce.**

**Sopra: un treno merci alla stazione di Fondotoce.**

I rotabili erano stati realizzati dalle Officine Meccaniche di Milano con equipaggiamento elettrico delle Officine Elettro-ferroviarie dell'ingegnere Giorgio Finzi.

La motorizzazione era costituita da due motori a collettore da 30 Hp ciascuno, con funzionamento in corrente alternata monofase e regolazione a trasformatore mediante controller a prese multiple.

Sulla linea, nel tratto tra Omegna e Fondotoce venne impiegata anche una locomotiva a vapore per il traffico merci diretto alla Metallurgica Vittoria Cobianchi di Omega e terminò definitivamente la sua funzione nel 1982.

Dopo l'apertura dell'intera tratta il parco venne integrato da ulteriori sei motrici.

Nel '39 la società iniziò uno studio per il restauro delle infrastrutture e dei tram ma lo scoppio della guerra rese impossibile la fornitura dei materiali per la necessaria manutenzione.



Dopo la guerra la tranvia ebbe gravi problemi di svariata natura, la SAVTE era intenzionata ad abbandonare tutto per privilegiare il trasporto su strada; fu ipotizzata la trasformazione in filovia, ma la linea venne definitivamente chiusa nei primi anni '50 e sostituita dal trasporto automobilistico.

**In alto: il polverone sollevato dal tram in transito presso Suna, si notino sulla spiaggia le lenzuola stese ad asciugare. Qui sopra: un convoglio composto da due vetture in transito ad Intra.**

L'unico tratto che restò in esercizio fu quello tra Crusinallo ed Omegna perchè al servizio delle industrie, ma terminò definitivamente nel 1982.



# La Tramvia Pallanza-Fondotoce

**A cura della  
Redazione**

**Nei prossimi  
numeri**

**Speciale  
Il consorzio INBUS**

**Reportage  
Autobus Italiani a Cuba**

**Tecnica  
I sistemi di presa di corrente  
sotterranea**

**Storia  
La Guidovia della Madonna della  
Guardia**

**Rotabili  
Il consorzio Inbus**

**E tanto altro ancora...**

**Buona lettura.  
Lo staff redazionale**



**Seguici sui social**



**Resta aggiornato sulle nostre attività, segui il nostro canale ufficiale  
<https://www.facebook.com/MuseoFITRAM/>**

**Puoi trovare inoltre informazioni e news tramite il nostro gruppo  
<https://www.facebook.com/groups/562645323850342/>**

**Collabora con noi**

**La nostra rivista è in costante crescita, se vuoi partecipare e collaborare con noi, se hai delle fotografie interessanti, delle notizie che possono essere utilizzate per gli articoli, contattaci al nostro unico indirizzo mail: [redazione@assofitram.it](mailto:redazione@assofitram.it)**

**Attenzione: le fotografie in formato digitale dovranno avere il lato più corto non inferiore a 2000 pixel.**

**Tutto il materiale inviato, salvo previ diversi accordi, non verrà restituito.**



**Roberto Cabiati © Trasporti nel Tempo**



09122021