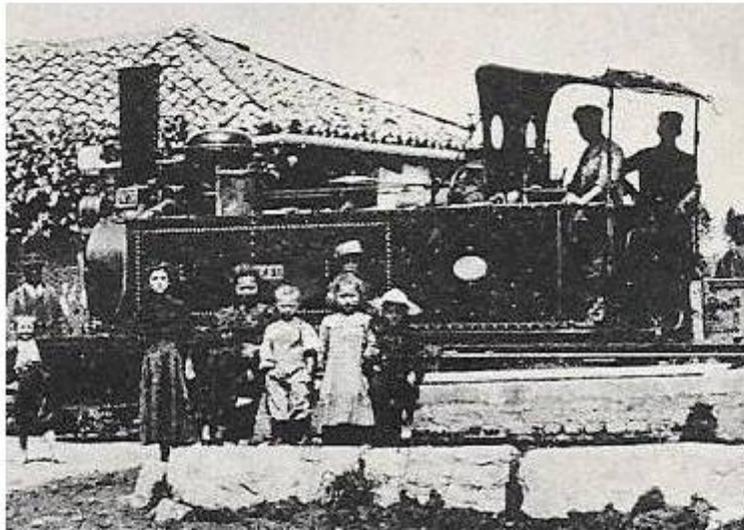


# I TRASPORTI DA TORINO A RIVOLI



una storia esemplare,

dal cavallo al  
metro automatico

GIOVANNI ZAMPA



## LE VARIE FASI

- 1) OMNIBUS
- 2) FERROVIA ECONOMICA A VAPORE
- 3) TRAMVIA ELETTRICA
- 4) FILOVIA
- 5) AUTOBUS
- 6) METRO AUTOMATICO "VAL"



## PRIMA FASE

Rivoli era cittadina importante come residenza "di campagna" di importanti personaggi di Torino.

Numerose le ville sulle pendici della collina che ha in cima il Castello.

Collegata alla capitale dal viale alberato lungo 12 km.

Frequentata anche semplicemente per scampagnate domenicali.

Non commento il testo a fianco ....

Intorno al 1830 nel « Servizio generale dei Regi Velociferi privilegiati » era pure contemplato il Velocifero di Rivoli. Si partiva dal *Caffè Mulateri*, in via Doragrossa, vicino al quartiere di San Celso; e il prezzo era di lire 1,20 pei posti interni, di lire 1 per l'imperiale.

Nel 1835 l'Ufficio del regio Velocifero per Rivoli era al *Caffè Benso*, sull'angolo delle contrade di Doragrossa e della Misericordia. Più tardi, nel 1847, due stabilimenti di *omnibus* che effettuavano ogni giorno frequenti gite, mettevano Rivoli in continua comunicazione con Torino, la « *Dominante* ».

Erano veicoli spaventevoli, a tre o cinque cavalli — cui altri se ne aggiungevano *di punta* nelle salite — che con fracasso diabolico tra nemi di polvere in un'ora e mezza di piacevole sballottamento portavano trionfalmente a destinazione l'onesto grissinopolitano amante di emozioni.

Fra le molte norme stampate sui biglietti del *Velocifero* ad avvertimento del viaggiatore, riferisco testualmente questa sola, che può bastare per tutte:

« *Non si garantiscono gli avvenimenti per forza maggiore e latrocinii a mano armata* ».

## SECONDA FASE: la “preistoria”

**1854:** apertura della linea ferroviaria Torino – Susa che passando per Alpignano lascia Rivoli da parte.

**1856:** prime riunioni in municipio a Rivoli per la realizzazione di una linea a trazione animale.

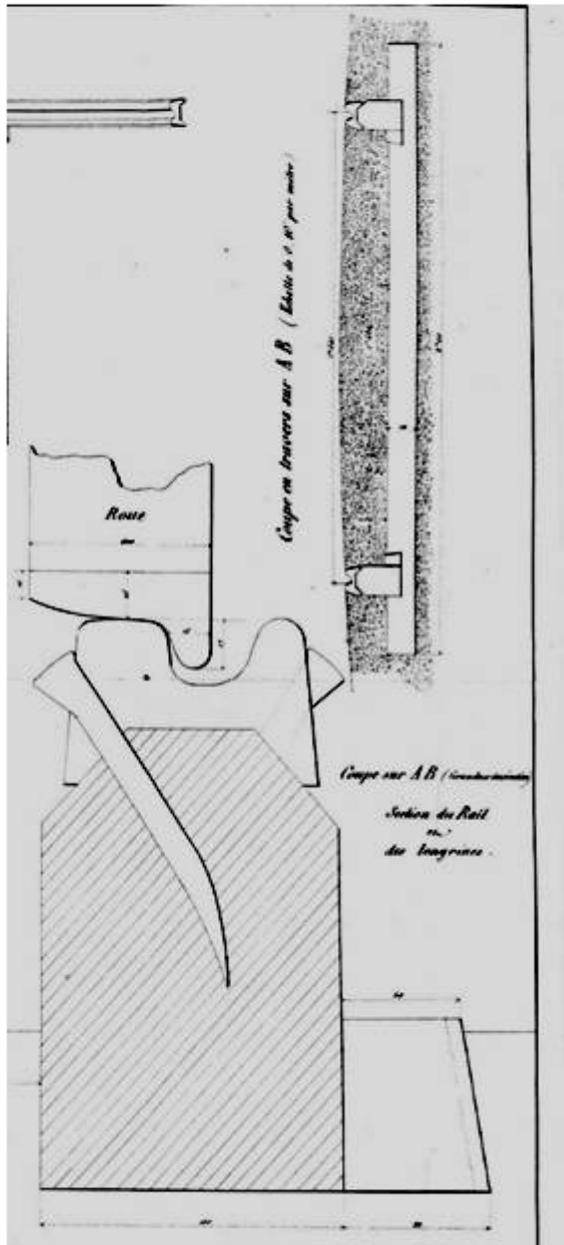
**1857 – 1858:** proposte tecniche di società francesi e inglesi

**fine 1860:** progetto di Angelo Felino Luè.

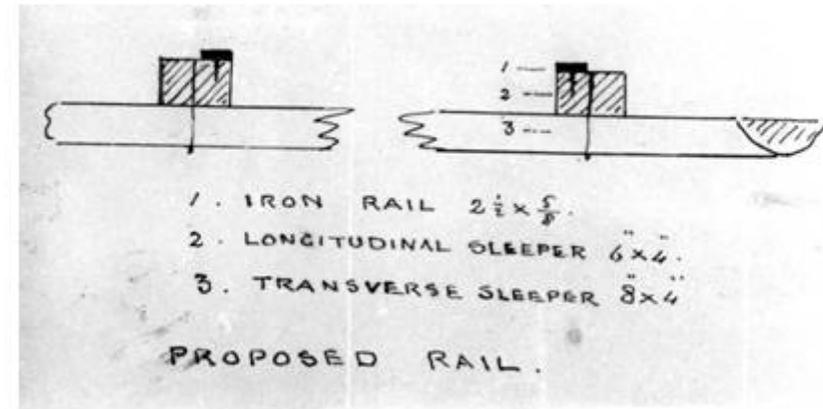
- “rail” a “due canne di fucile”, diametri 35 mm + 35 mm, rivoltabili,
- ruote a doppio bordino, scartamento 170 cm,
- percorsi seguenti su strade con lastre di granito larghe 60/70 cm,
- nel 1861 non si trovano i soldi.

**01/02/1864:** trovati i fondi ma ... Torino non è più capitale d'Italia.

## SECONDA FASE: le proposte



Rotaia  
Loubat,  
Parigi,  
1853



Proposta inglese del 1858

Spezzone di rotaia  
Luè,  
tramvia a cavalli  
Settimo-Volpiano,  
1866 - 1884



## **SECONDA FASE: il progetto definitivo si avvicina**

**gennaio 1866:** progetto di “ipposiderovia” Todros ( poi Reinfeld e Casanova ): fatta una analisi dei traffici in I, II e III classe sulla base dei servizi di omnibus a cavalli esistenti.

**30 / 09 / 1867:** progetto dell'ing. Lodovico Casanova per:

- ferrovia a cavalli “A GIORNO della strada di Francia per il Moncenisio”, cioè l'attuale c. Francia, ma c'è un acquedotto dal Baraccone (Reg. Margherita) sotto lo stesso lato del corso,
- stazione nel “triangolo Beccaria” in p. Statuto, ma ... ingombra esteticamente tra v. Dora Grossa (attuale v. Garibaldi) e il quartiere S. Donato quindi va spostata.

**6 / 04 / 1868:** convenzione fra il Ministero dei Lavori Pubblici ed il cav. Carlo Dionigi Reinfeld per la concessione della ferrovia a cavalli che poi non inizia nei tempi previsti.

**8 / 04 / 1869:** cessione dal cav. Carlo Dionigi Reinfeld al cav. Giovanni Colli di tutti i diritti. Nel contratto il cav. Colli propone la conversione in ferrovia a vapore,

## SECONDA FASE: la ferrovia a vapore – 1

Ma ci sono problemi:

- sotto la stazione ci sarebbe il partitore delle acque che deviava le acque nei canali che attraversavano Torino.
- i cavalli e gli armenti del quartiere S. Donato si potrebbero spaventare.

Nel frattempo il comune di Rivoli sollecita l'opera,

**29 / 10 / 1870:** nuova convenzione con il Ministero dei LL. PP. per costruire ed esercitare una ferrovia a vapore a sezione ridotta da Torino a Rivoli "LA NOTTE della Strada Provinciale di Francia" con 2 stazioni intermedie: Pozzo Strada e "Baraccone" più un'altra intermedia eventuale, Ma tra i problemi bisognerebbe abbattere 615 alberi del viale e poi sempre dove mettere la stazione di Torino,

**15 / 03 / 1871:** convenzione fra i Municipi di Torino e di Rivoli ed il cav. G. Colli, per la costruzione e l'esercizio della Ferrovia a vapore tra Torino e Rivoli. Concorso della Città di Rivoli: L. 80.000 più uso gratuito di mq. 3.800 circa di terreno per la stazione di Rivoli; concorso della Città di Torino: L. 40.000 più uso gratuito di mq. 2.885 circa di terreno per impianto della stazione di Torino.

**17 / 09 / 1871:** visita di collaudo **ed apertura della linea** ( stesso giorno del Frejus ... ) con locomotive St. Leonard e carrozze Diatto.

## SECONDA FASE: la ferrovia a vapore – 2

**18 / 10 / 1871:** approvazione del Ministero e bocciatura del ricorso del quartiere San Donato. (a impianto attivato!). Era la **prima ferrovia economica** a scartamento ridotto in Italia

**25 / 05 / 1877:** Il cav. Colli propone una tranvia a vapore p. Statuto – Tesoriera,  
 - sui binari della ferrovia, con rotabili specifici,  
 - capolinea separato in p. Statuto, fermate “a richiesta”.

**18 / 09 / 1877:** morte improvvisa del cav. Colli.

**1 / 09 / 1879:** inizio servizio della **tranvia p. Statuto – Tesoriera.**

**15 / 11 / 1881:** decreto del Ministero dei LL. PP. per l'esercizio della tranvia anche fra Tesoriera e Rivoli sul binario della ferrovia in tutta la sua lunghezza, L'esercizio tranviario Torino-Tesoriera-Rivoli ebbe inizio il 23 gennaio 1882.

		TORINO-TESORIERA																		
Prezzi	STAZIONI																			
L. c.	Torino ... par.	6 10	7 10	8 10	9 10	10 10	11 10	12 5	12 8	12 45	13 40	14 25	15 25	16 25	17 22	18 25	19 25	20 25		
0 10	Tesoriera arr.	6 24	7 24	8 24	9 24	10 24	11 24	12 19	12 22	12 59	13 54	14 39	15 39	16 39	17 36	18 39	19 39	20 39		
Prezzi	STAZIONI																			
L. c.	Tesoriera par.	6 45	7 45	8 45	9 45	10 45	11 45	12 26	13 5	13 58	14 -	15 1	16 -	17 -	17 59	19 -	20 -	21 -		
0 10	Torino ... arr.	6 59	7 59	8 59	9 59	10 59	11 59	12 40	13 19	14 12	14 14	15 15	16 14	17 14	18 18	19 14	20 14	21 14		

## SECONDA FASE: vicende varie

**luglio 1884: creati** 2 PL ferroviari, 2 PL pedonali tra stazione e cinta daziaria (p. Bernini)

**15 / 09 / 1886:** Vendita della ferrovia e tranvia Torino-Rivoli dagli eredi Colli alla Banca Tiberina che aveva acquistato terreni nella zona prevedendo lo sviluppo edilizio della città.

**ottobre 1887 – marzo 1895:** nuove discussioni per arretrare la stazione e interrare la linea in città ( entro la cinta daziaria )

**22 / 07 / 1891:** Convenzione fra Città di Torino, la Città di Rivoli, la Banca Tiberina ed il Banco Sconto e Sète per il trasloco della stazione di Torino della ferrovia Torino Rivoli e costruzione di una galleria.

**21 / 12 / 1895:** Inizio del servizio nella nuova stazione di Torino. La tranvia non entra nella trincea della ferrovia.

**28 / 02 / 1899:** Vendita della ferrovia e tranvia Torino-Rivoli da parte della Banca Tiberina alla Società Finanziaria e Industriale Torinese.

## SECONDA FASE: la stazione di Rivoli

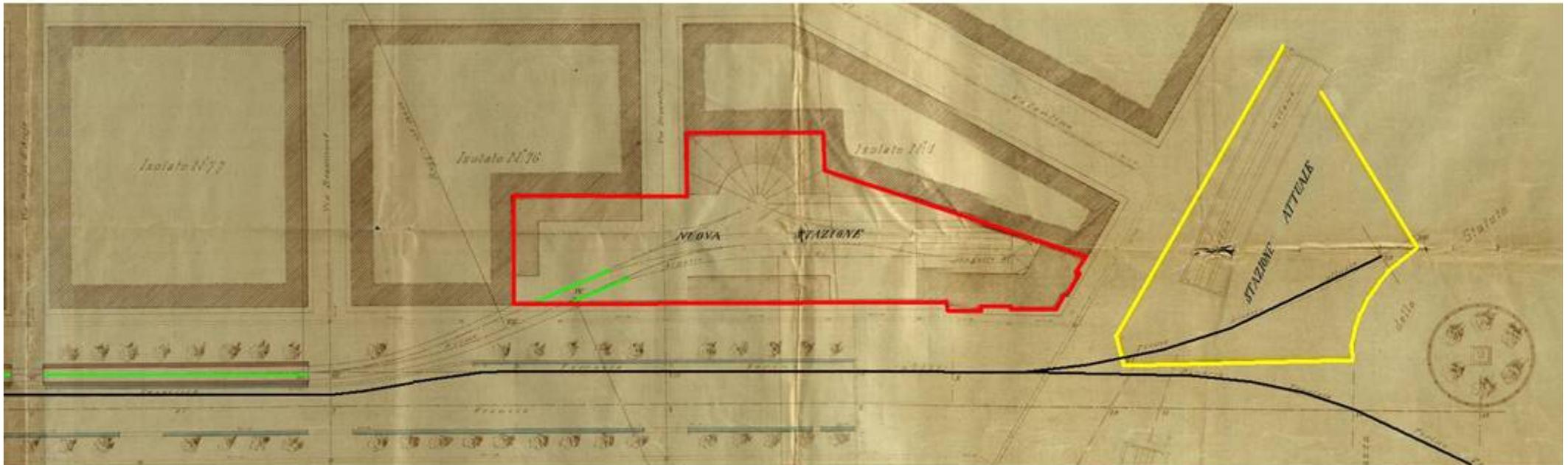


## SECONDA FASE: le stazioni di Torino

La stazione di Rivoli rimase sempre la stessa dal 1871 al 1955, mentre quella di Torino venne spostata.

Nella mappa:

- In basso c. Francia con a destra parte di p. Statuto.
- In giallo lo spazio della prima stazione sovrastante la trincea della linea Torino-Milano.
- In nero il tracciato del binario principale con la deviazione per la stazione della tramvia (fuori mappa). Le manovre dei convogli tagliavano il corso.
- In rosso l'area della nuova stazione del 1895.
- In verde il binario prima in trincea, poi in galleria sotto il controviale e infine nel piazzale interrato. La tramvia rimase nel vecchio capolinea.



## SECONDA FASE: la seconda stazione di Torino



Come già scritto, i treni per manovrare nella vecchia stazione nella piazza, dovevano retrocedere bloccando il traffico del corso parallelo alla ferrovia di Milano (che era interrata).

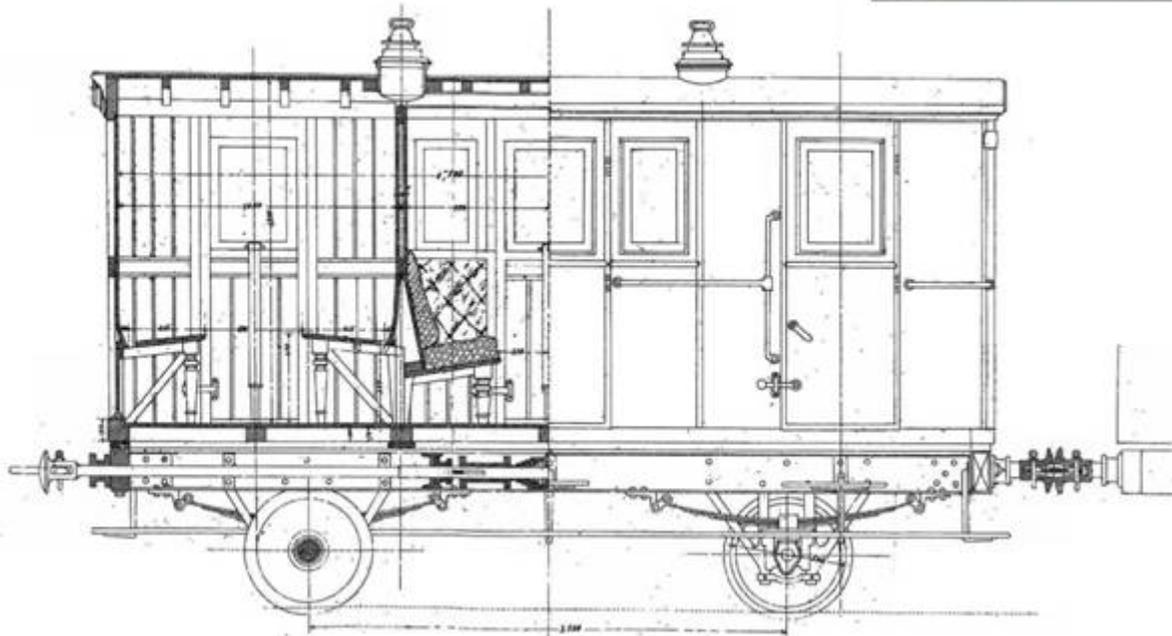
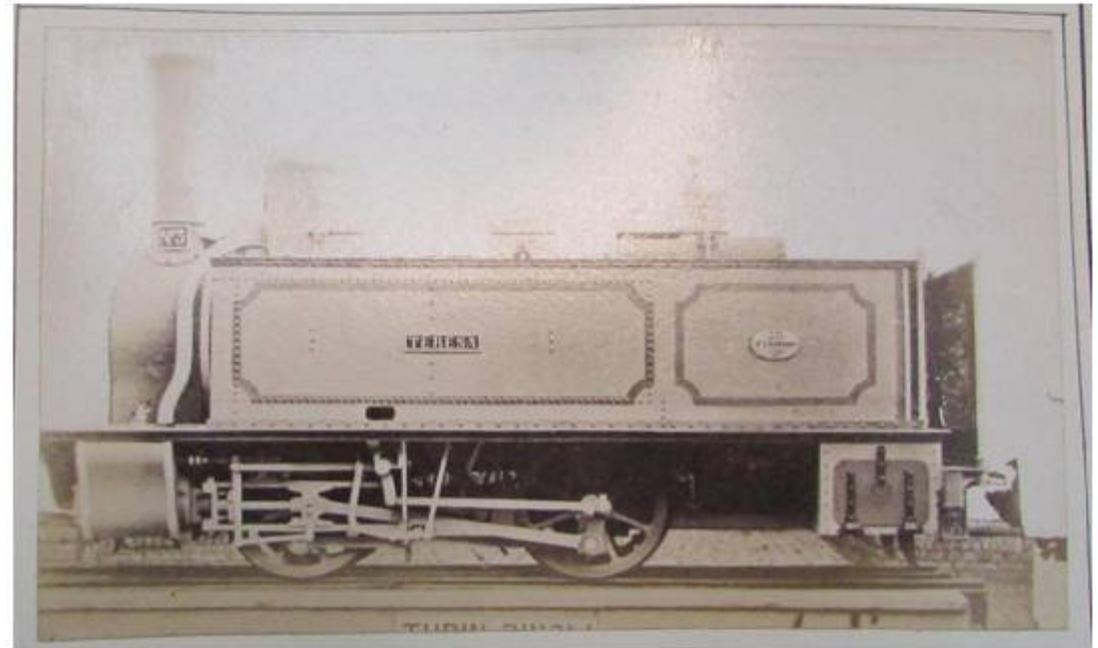


Nel 1895 venne aperta la nuova stazione all'inizio di c. Francia. Il binario si trovava ad alcuni metri dal filo delle case del corso e quindi per entrare nella stazione doveva parzialmente attraversarlo.

Quindi nell'ultimo tratto venne realizzata una discesa in trincea e poi una galleria di circa 100 metri per arrivare al piano binari della stazione che era interrato.

## SECONDA FASE: i rotabili

Locomotiva St. Leonard  
in versione originale,  
senza alcun riparo per il  
personale.



Vagone della dotazione  
originale.

Con scompartimento  
centrale di 1a classe con 3  
finestrini e divani imbottiti e  
scompartimenti con un solo  
finestrino e panca di legno.

## TERZA FASE: arriva l'elettricità – 1

**8 / 02 / 1907:** proposta di consorzio tra Torino, Rivoli, Collegno e Grugliasco per:

- rilevare la gestione della ferrovia
- convertirla in tranvia,
- scartamento da 1m a ferroviario,
- elettrificare la linea,
- riportare i binari in superficie,

**30 / 12 / 1909:** Entra la Provincia, escono Collegno e Grugliasco. Costituzione del "Consorzio per la tranvia elettrica Torino-Rivoli".

**19 / 03 / 1910:** Il Consorzio acquista la ferrovia e la tranvia Torino-Rivoli.

**1° luglio 1910:** Inizio dei lavori per la trasformazione.

**aprile 1911:** - problemi:

1 o 2 binari?

raccordo con Scalo Valdocco? NO: solo 2 carri per volta  
ampliamento e innalzamento del cavalcavia di Regina Margherita sopra la ferrovia Torino – Modane da elettrificare il trifase.

## TERZA FASE: arriva l'elettricità – 2

**17 / 05 / 1913:** convenzione:

- 1 solo binario,
- percorrenza di 30 min ( 20 min i “diretti” )

**19 / 11 / 1914:** **Inizio del servizio della tranvia elettrica.**

**1916 – 1917:** Progetto e domanda avv. Bonaudo, sindaco di Avigliana, in unione a un Comitato di Giaveno, per il prolungamento della ferrotranvia elettrica di Rivoli per Rosta, Buttigliera Alta, Avigliana-Laghi fino a Giaveno, preventivo: 12 milioni.



## TERZA FASE: la linea: dati tecnici

### Linea:

- 11,631 km,
- scartamento: normale
- rotaie da 30, 45 kg/m,
- vel. max: 45 km/h.
- tensione: 1200 Vcc

### Linea di contatto:

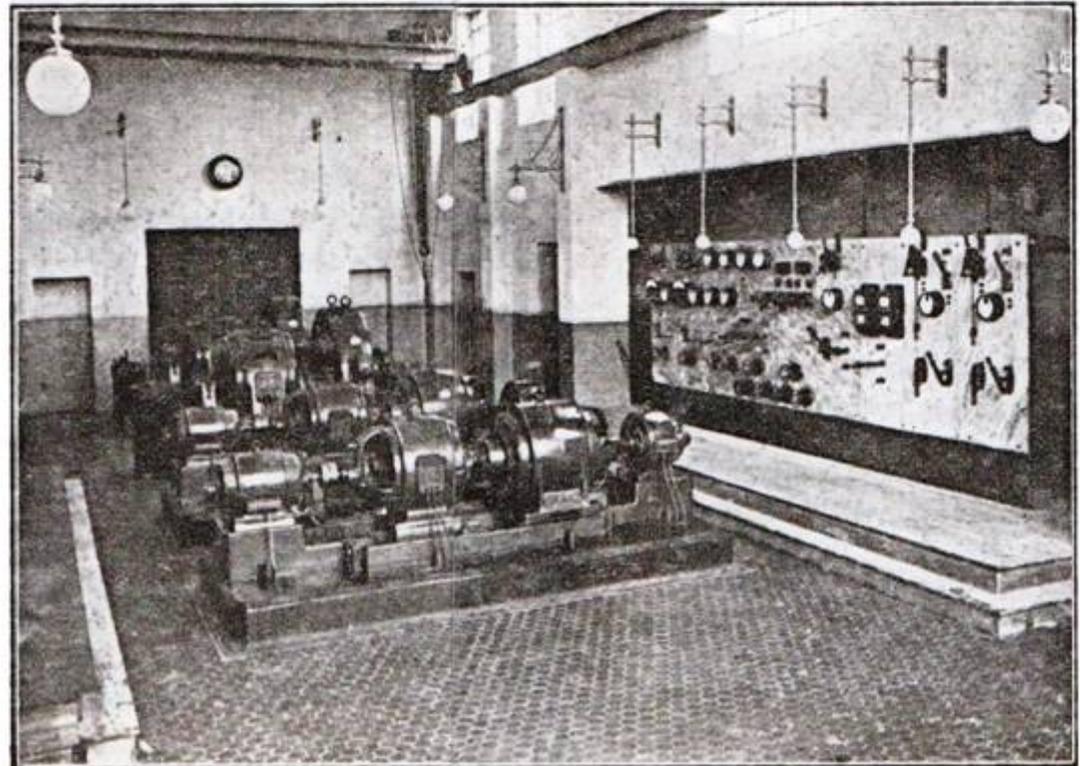
- portante di 75 mm<sup>2</sup> per catenaria extraurbana,
- filo di rame di 105 mm<sup>2</sup>.

### Convogli:

- 60 t. Passeggeri, - 90 t. merci

### Sottostazione di Regina Margherita:

- alimentazione in trifase 6300 V, 50 Hz dal Martinetto con 2 cavi interrati,
- 2 trasformatori 6300 / 500 da 310 kVA,
- 2 convertitori rotanti 500V-250HP / 1200V-170kW,
- batteria di accumulatori Tudor di 578 elementi, 22 A/h,
- 2 gruppi survoltori.



## TERZA FASE: i rotabili

### a) nel 1914

- 5 automotrici: 4x78 HP, 63 pass., bagagliaio, comando multiplo
- 6 rimorchi a 2 assi, 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe, 58 pass.,
- 6 rimorchi a 2 assi, 2<sup>a</sup> classe, 62 pass.
- 1 furgone-locomotore: 2x78 HP,
- 2 carri coperti, 3 carri scoperti da 10 t ciascuno

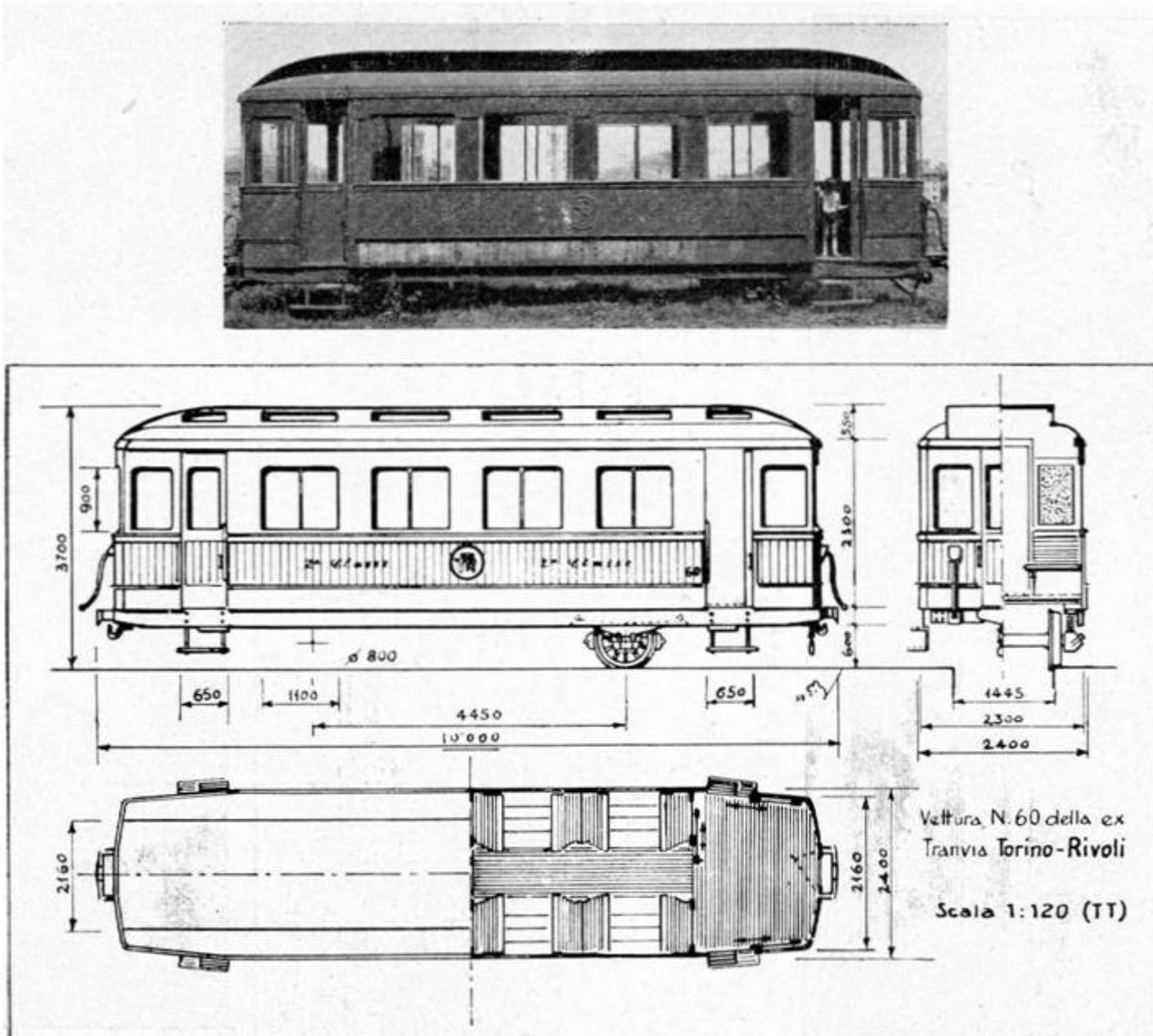
### b) altre acquisizioni

- 1926: locomotiva a benzina: 40 CV,
- 1928: locomotore elettrico: 360 CV,
- 1930: 18 rimorchi a 2 assi tipo 1300 ATM MI del 1924-28
- 1937: 2 "littorine" FIAT-Savigliano,
- 1937: 2 "littorine" Savigliano (*parti elettriche di 2 motrici Diatto del 1914*)  
per tutte: 1<sup>a</sup> cl.: 14 pass., 2<sup>a</sup> cl.: 60 pass.
- Vari carri merce
- 3 "elettromobili" o "elettrobus" per servire Collegno e Grugliasco

## TERZA FASE: le motrici Diatto del 1914

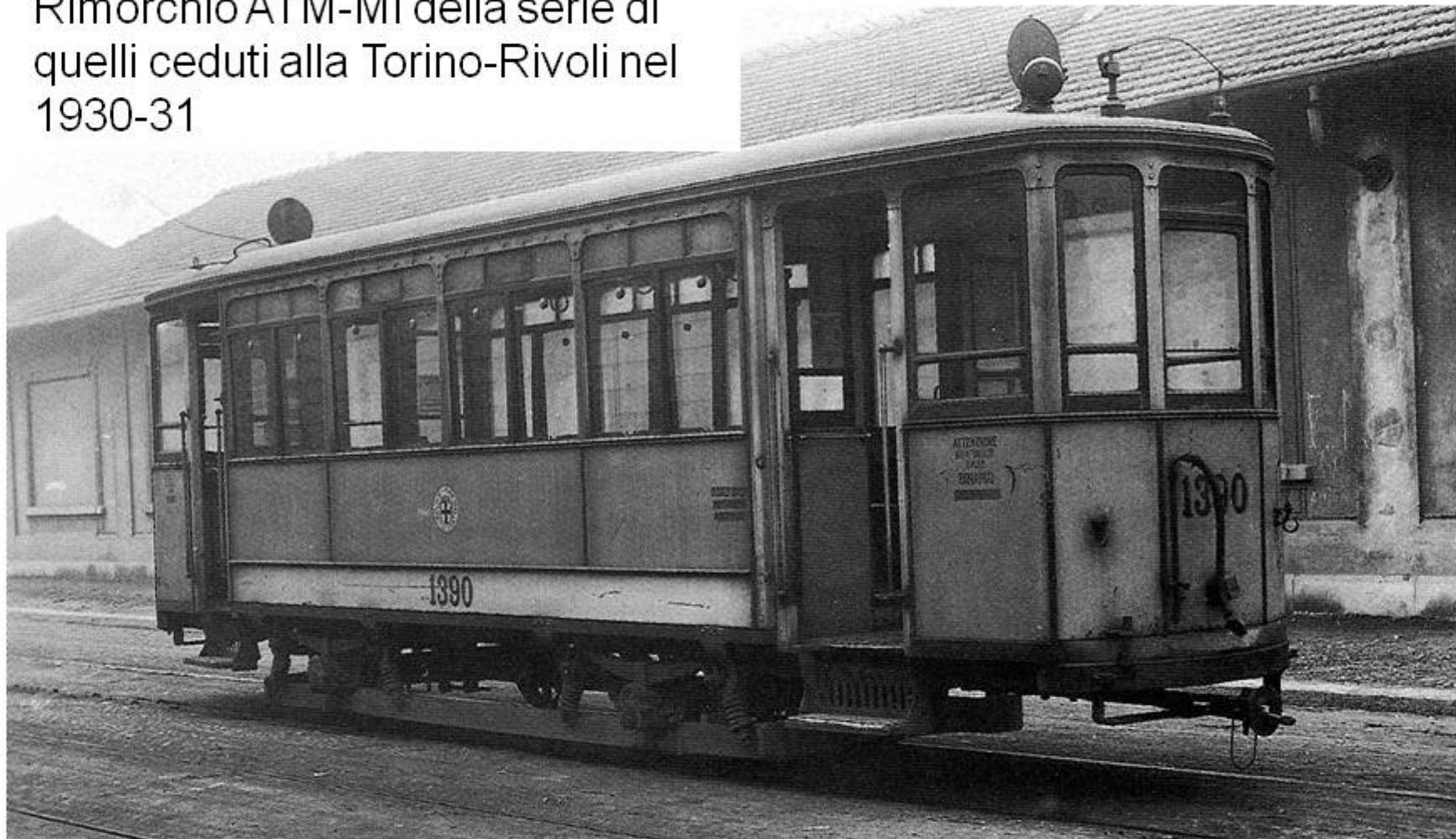


# TERZA FASE: rimorchio Diatto del 1914



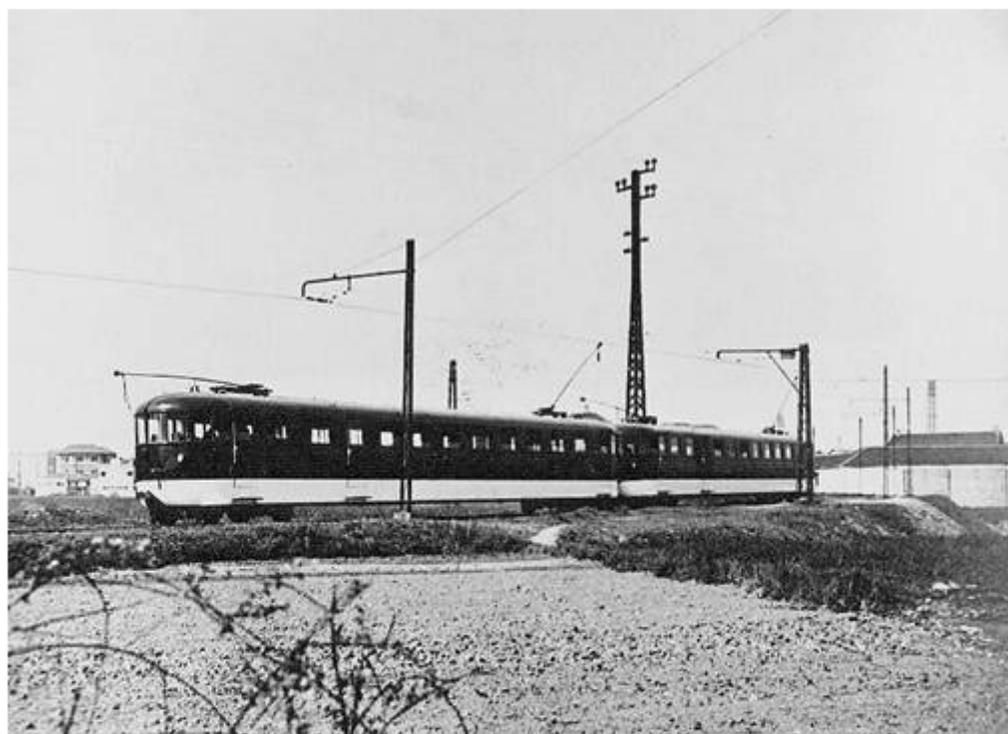
## TERZA FASE: rimorchio MILANO

Rimorchio ATM-MI della serie di quelli ceduti alla Torino-Rivoli nel 1930-31



G. Cornolò, G. Severi, "TRAM E TRAMVIE A MILANO", ed. ATM-MI, gennaio 1994

## TERZA FASE: le elettrolittorine FIAT



sul raccordo di Collegno - 1937

# TERZA FASE: orario di servizio 1924

STAZIONI	S										FESTIVO											
	17 Ordin.	M 15	19	23	27	31	33	35	37	43	45	49	51	55	57	59	61	65	69	71	75	77
Torino . . . . .	12.30		13.30	14	14.30	15	15.30	16	16.30	17	17.30	18	18.30	19	19.30	20	20.25	21.5	21.45	22.25	23.10	0.30
Pozzo Strada . . . . .			(24) 13.39	(28) 14.9	(32) 14.39	(34) 15.9	(38) 15.39	(40) 16.9	(42) 16.39	(46) 17.9	(50) 17.39	(52) 18.9	(56) 18.39	(58) 19.9	(62) 19.39	(64) 20.9	20.34	21.14	21.54	22.34	23.20	0.40
N. Cinta - Talmone			13.41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19.11	—	—	—	—	—	—	F (*) 23.23	F (*) 0.43
Areonautica . . . . .			13.43	14.13	14.43	15.13	15.43	16.13	16.43	17.13	17.43	18.13	18.43	19.13	19.43	20.13	20.38	21.18	21.58	—	23.26	0.45
Regina Margherita	13.20	13.48	14.18	14.48	15.18	15.48	16.18	16.48	17.18		17.48	18.18	18.48	19.18	19.48	20.18	(68) 20.43	(72) 21.23	(74) 22.2	(76) 22.42	23.31	0.51
Leumann . . . . .	(24) 13.24	(28) 13.52	(32) 14.22	(34) 14.52	(38) 15.22	(40) 15.52	(42) 16.22	(46) 16.52	(50) 17.22		(52) 17.52	(56) 18.22	(58) 18.52	(62) 19.22	(64) 19.52	20.22	(M 12) 20.47	21.27	22.7		23.36	0.56
Caseine Vica . . . . .	—	13.57	14.27	14.57	15.27	15.57	16.27	16.57	17.27		17.57	18.27	18.57	19.27	19.57	20.27	20.51	21.31	22.11		23.41	1.1
Rivoli . . . . .	12.59	13.30	14	14.30	15	15.30	16	16.30	17	17.30	18	18.30	19	19.30	(68) 20	20.30	20.55	21.35	22.15		23.45	1.5
	24	28	32	34	38	40	42	46	50	52	56	58	62	64	68	M 12	72	74	76		80	M 14
Rivoli . . . . .	13.15	13.45	14.15	14.45	15.15	15.45	16.15	16.45	17.15	17.45	18.15	18.45	19.15	19.45	(59) 20.30	20.40	21.10	21.45	22.25		23.50	1.10
Caseine Vica . . . . .	13.19	13.49	14.19	14.49	15.19	15.49	16.19	16.49	17.19	17.49	18.19	18.49	19.19	19.49	20.34	—	21.14	21.50	22.30		23.55	—
Leumann . . . . .	(M15) 13.23	(19) 13.53	(23) 14.23	(27) 14.53	(31) 15.23	(33) 15.53	(35) 16.23	(37) 16.53	(43) 17.23	(45) 17.53	(49) 18.23	(51) 18.53	(55) 19.23	(57) 19.53	20.38	20.46	21.18	21.55	22.35		24	—
Regina Margherita	13.27	13.57	14.27	14.57	15.27	15.57	16.27	16.57	17.27	17.57	18.27	18.57	19.27	19.57	(61) 20.42	20.50	(65) 21.22	(69) 22.1	(71) 22.42		0.5	1.25
Areonautica . . . . .	13.33	14.3	14.33	15.3	15.33	16.3	16.33	17.3	17.33	18.3	18.33	19.3	19.33	20.3	20.47		21.27	22.6	22.47		—	—
N. Cinta - Talmone	—	—	—	15.5	—	—	16.35	—	—	—	—	19.5	—	—	20.50		21.30	22.9	22.50		—	—
Pozzo Strada . . . . .	(19) 13.38	(23) 14.8	(27) 14.38	(31) 15.8	(33) 15.38	(35) 16.8	(37) 16.38	(43) 17.8	(45) 17.38	(49) 18.8	(51) 18.38	(55) 19.8	(57) 19.38	(59) 20.8	—	—	—	—	—		—	—
Torino . . . . .	13.45	14.15	14.45	15.15	15.45	16.15	16.45	17.15	17.45	18.15	18.45	19.15	19.45	20.15	21		21.40	22.20	23.2		0.25	—

(\*) Facoltative.

## TERZA FASE: capolinea provvisorio di Torino, 1914



## TERZA FASE: capolinea di Torino



Collez. Paolo Chiesa

## TERZA FASE: capolinea provvisorio di Torino, 1955



Fascicolo per l'inaugurazione della  
filovia, 1955

## TERZA FASE: p. Rivoli



[www.museodeltram.org](http://www.museodeltram.org) - Collez. Paolo Chiesa

## TERZA FASE: Regina Margherita (Collegno)



cartolina, 1941

TORINO - Stazione Regina Margherita

“Collegno ... la città si racconta” (Renzo Miglio, Patrizio Romano - Edizioni Arti Grafiche S. Rocco, 2008).

## TERZA FASE: Leumann (Collegno)



A destra l'Ufficio Postale del Villaggio Leumann e più lontano l'ingresso dell'Opificio.  
Nello scalo merci della stazione un carro FS in sosta e un autocarro d'anteguerra.

"Tranvie Intercomunali di Torino" (Mario Bocca & Mario Governato - Edizioni del Capricorno, 1999).

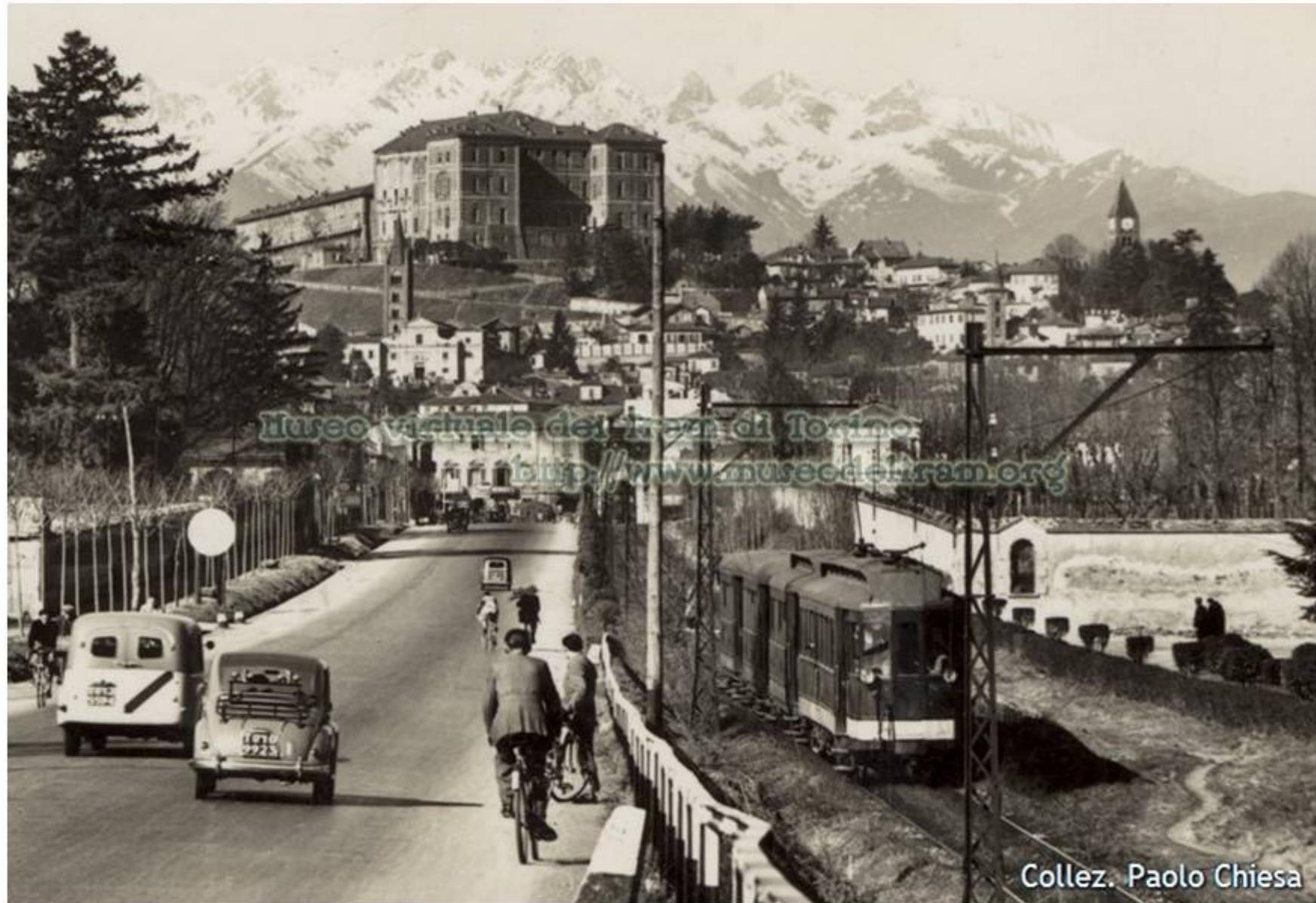
## TERZA FASE: Cascine Vica (Rivoli)

Con gli stabilimenti ricordati a destra.



"Tranvie Intercomunali di Torino" (Mario Bocca & Mario Governato - Edizioni del Capricorno, 1999).

## TERZA FASE: partenza da Rivoli



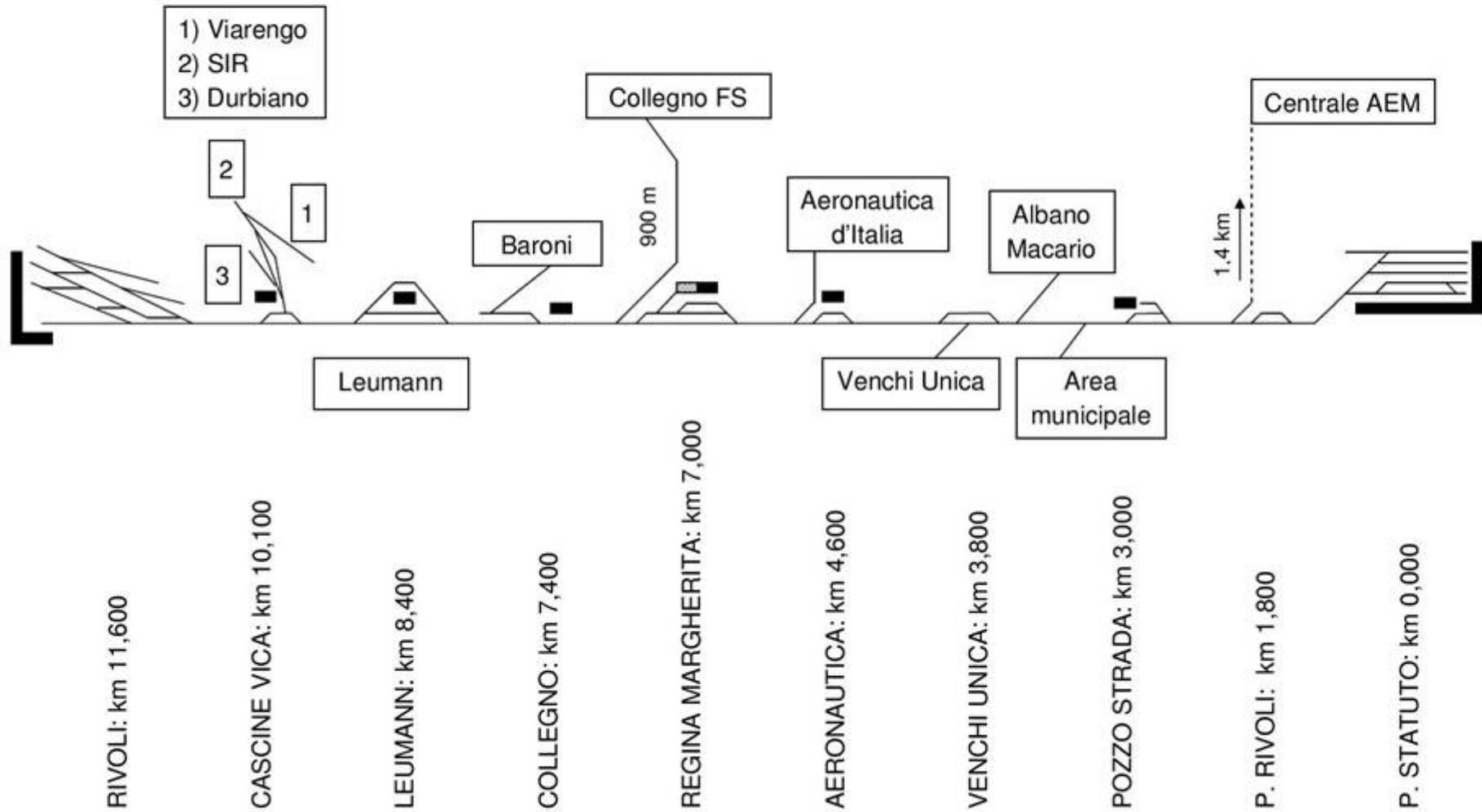
## TERZA FASE: Rivoli, la stazione



*Rivoli Torinese - Nuova Stazione - Corso Torino*

cartolina, collezione Beltramino

# TERZA FASE: i raccordi industriali



## **TERZA FASE: situazione nel 1951**

### **VIAGGIATORI**

- 20.000 viaggiatori/giorno,
- 6.000 abbonati,
- punta 6.30-8.15: 1500/1600 viaggiatori/h
- nel 1943: 9 milioni,
- nel 1954: 8 milioni.

### **TARIFFE**

- per operai: 1,2/1,3 lire/km,
- ordinarie: 7/8 lire/km

### **TRAFFICO**

- 80 treni/giorno

### **ORGANIZZAZIONE**

- di tipo ferroviario (<>SATTI, STEP) con capostazione, deviatori,
- 12/13 persone/km

### **SITUAZIONE**

- buona per le SSE e la linea aerea
- in peggioramento per binario e materiale rotabile

## TERZA FASE: elettrobus a Grugliasco



( cartolina – ProLoco Grugliasco )

# TERZA FASE: linee di autobus

CONSORZIO TRANVIA ELETTRICA TORINO-RIVOLI

## AUTOSERVIZIO COLLEGNO - MIRAFIORI

*Dal 1° Settembre*

*avrà inizio l'esercizio della nuova linea automobilistica:*

### Collegno (centro) - Regina M. - Grugliasco - Gerbido - Mirafiori

in coincidenza a Regina M. con le corse tranviarie da e per Rivoli col seguente

#### ORARIO:

Collegno	p.	feriale 5,53	giornaliero 14,06	festivo 16,56	feriale 22,05	Mirafiori	p.	giornaliero 6,40	giornaliero 14,55	festivo 17,32	feriale 22,54
Da Rivoli <i>treno coincidente</i>	p.	5,48	13,51	16,55	22,01	Gerbido	p.	6,46	15,01	17,50	23,—
Regina M.	p.	giornaliero 6,02	14,13	17,07	22,14	Grugliasco	p.	6,57	15,12	18,02	23,10
Grugliasco	p.	6,07	14,18	17,12	22,19	Regina M.	p.	7,05	15,19	18,12	23,17
Gerbido	p.	6,17	14,29	17,22	22,29	A Rivoli <i>treno coincidente</i>	a.	7,29	15,30	18,21	23,28
Mirafiori	a.	6,23	14,35	17,30	22,36	Collegno	a.	7,12	15,26	18,19	23,23

Saranno applicate le seguenti tariffe:

Tariffa percorso automobilistico:

(Archivio Comune di Collegno)

## TERZA FASE: la fine

**1943:** Primo studio di ammodernamento della linea da parte dell'ing. Marangoni

**1944:** Progetto ing. Ugo Ganna, Commissario al Consorzio, per il prolungamento della linea al tracciato Rivoli-Villarbasse-Reano-Buttigliera Alta (attuato in galleria) con stazione terminale Avigliana-Laghi; preventivo: 56 milioni (Studio tecnico dell'ing. Coccino).

**1945:** alla fine della guerra nessun danno bellico, ma solo necessità di manutenzione a causa del grandissimo traffico supportato.

Nel 1944 9.000.000 di passeggeri con punte di 20.000/giorno. Molti gli sfollati dalla città per i bombardamenti

**1949:** Progetto avv. Bonaudo, Presidente del Consorzio, per:

- soppressione dei binari,
- restituzione dell'area alla circolazione stradale,
- trasformazione in linea filoviaria
- preventivo: 700 milioni circa.

## TERZA FASE: reperto storico – 1



Il paraurti del raccordo di  
Collegno, febbraio 2008

( foto Zampa G. )

## TERZA FASE: reperto storico – 2



Distrutto nel 2016 dalla superficialità  
di un curatore fallimentare ....

Il locomotore-bagagliaio che serviva per trainare i merci di carri FS passato alla  
SATTI, nel deposito di v. G. Bruno

(foto P. Arlandi, 22/05/1976, Torino)

## TERZA FASE: reperto storico – 3



La stazione restaurata

## QUARTA FASE: la conversione



Davanti a Regina Margherita: 3 epoche

(Moisio, Archivio La Stampa)

## QUARTA FASE: le linee filoviarie

### TORINO – RIVOLI dal 13 novembre 1955

**Andata:** c. Francia 6 ( capolinea )  
c. Francia (Torino )  
c. Francia ( Collegno )  
c. Francia ( Rivoli )  
p. Martiri della Libertà ( capolinea )

**Ritorno:** percorso inverso,  
v. Principi d'Acaja,  
v. Piffetti,  
v. Matteucci

### 2) TORINO – COLLEGNO con la To-Rivoli fino a prima del cavalcaferrovia poi:

**Andata:** v. Antonelli, ( a nord del rilevato )  
v. Torino,  
v.le XXX Aprile,  
p. IV Novembre ( capolinea )

**Ritorno:** percorso inverso,  
v. Torino ( a sud del rilevato )

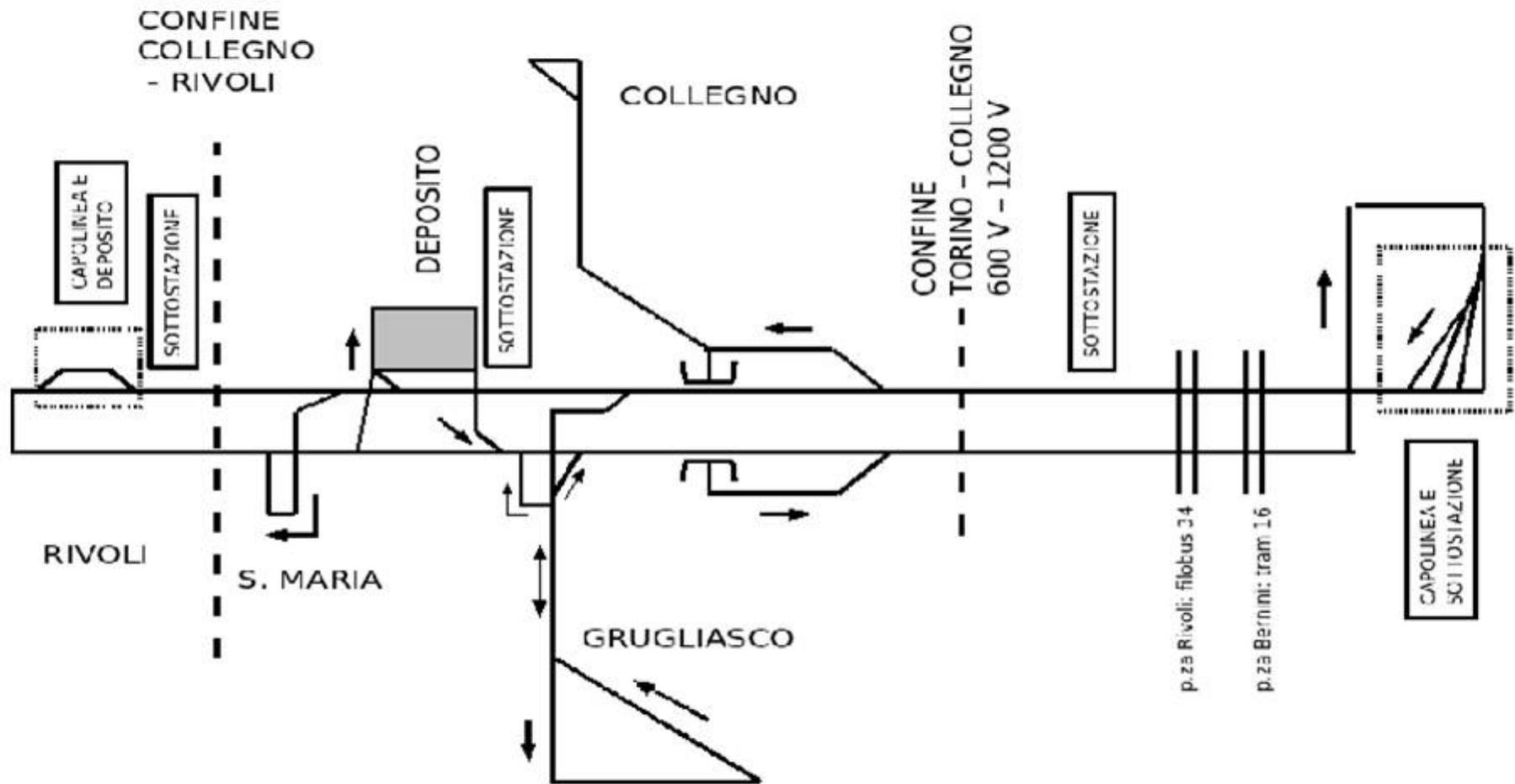
### 3) TORINO – GRUGLIASCO con la To-Rivoli fino a v.le Gramsci

**Andata:** v.le Gramsci ( Collegno, Grugliasco )  
v. Lupo,  
v. Spanna, (\*)  
v. Perotti  
v. Rivalta  
c. Allamano

**Ritorno:** strada del Gerbido,  
v. La Salle,  
percorso inverso

(\*) p. 66 Martiri. primo capolinea

# QUARTA FASE: schema dei bifilari



Zampa G., febb. 2010

## QUARTA FASE: capolinea p. Statuto



## QUARTA FASE: p. Bernini



## QUARTA FASE: Aeritalia



## QUARTA FASE: capolinea Rivoli



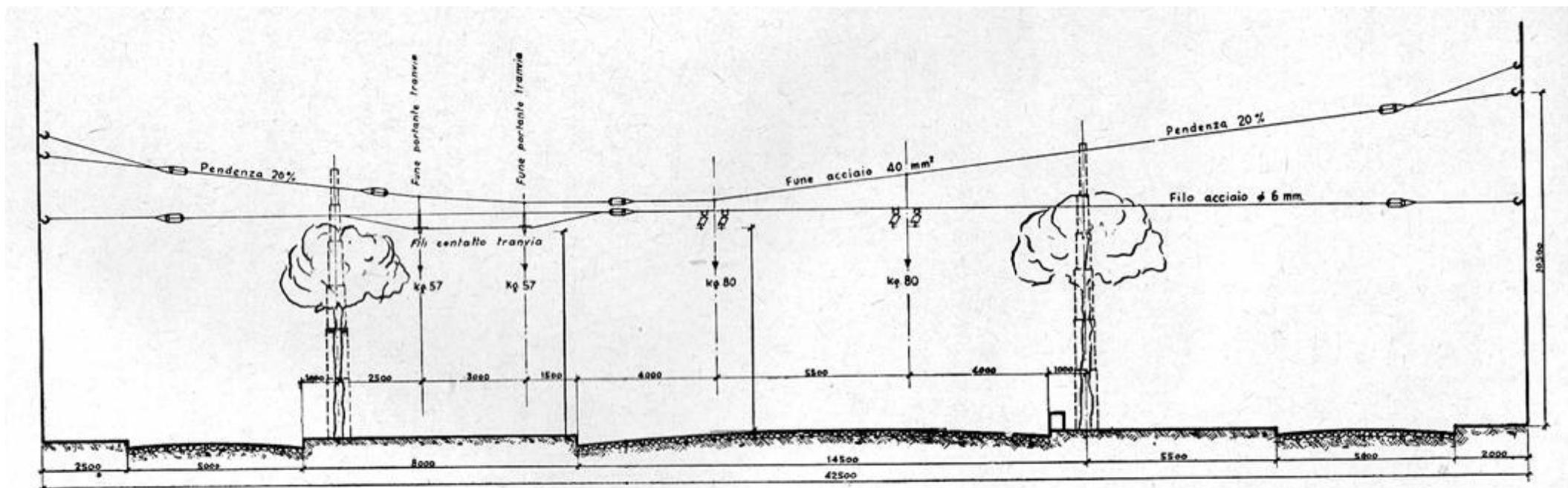
Foto P. Haseldine

## QUARTA FASE: linea di Collegno



V.le XXX Aprile, filobus in direzione Torino di fronte all'ingresso della Certosa (ex Ospedale Psichiatrico).

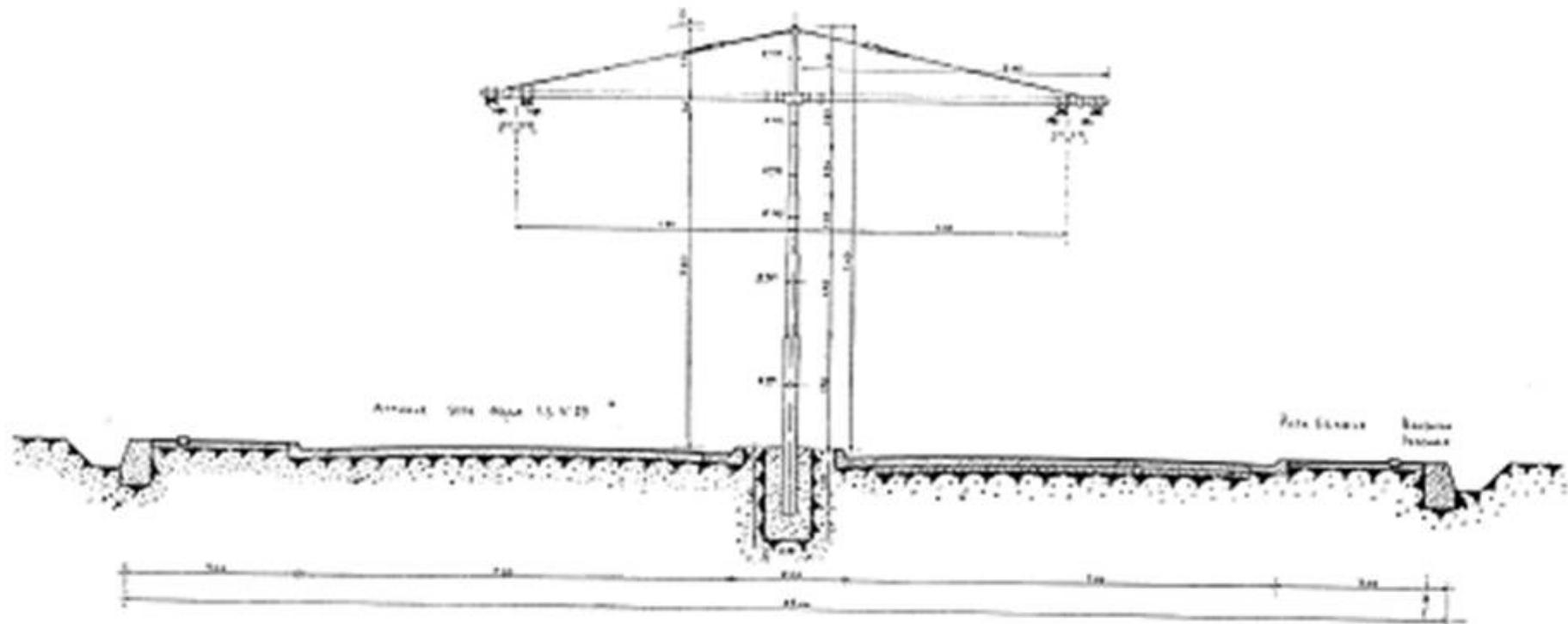
## QUARTA FASE: bifilare p. Statuto – p. Massaua



Sezione della strada nel tratto urbano.

Fascicolo per l'inaugurazione della  
filovia, 1955

## QUARTA FASE: bifilare p. Massaua - Rivoli

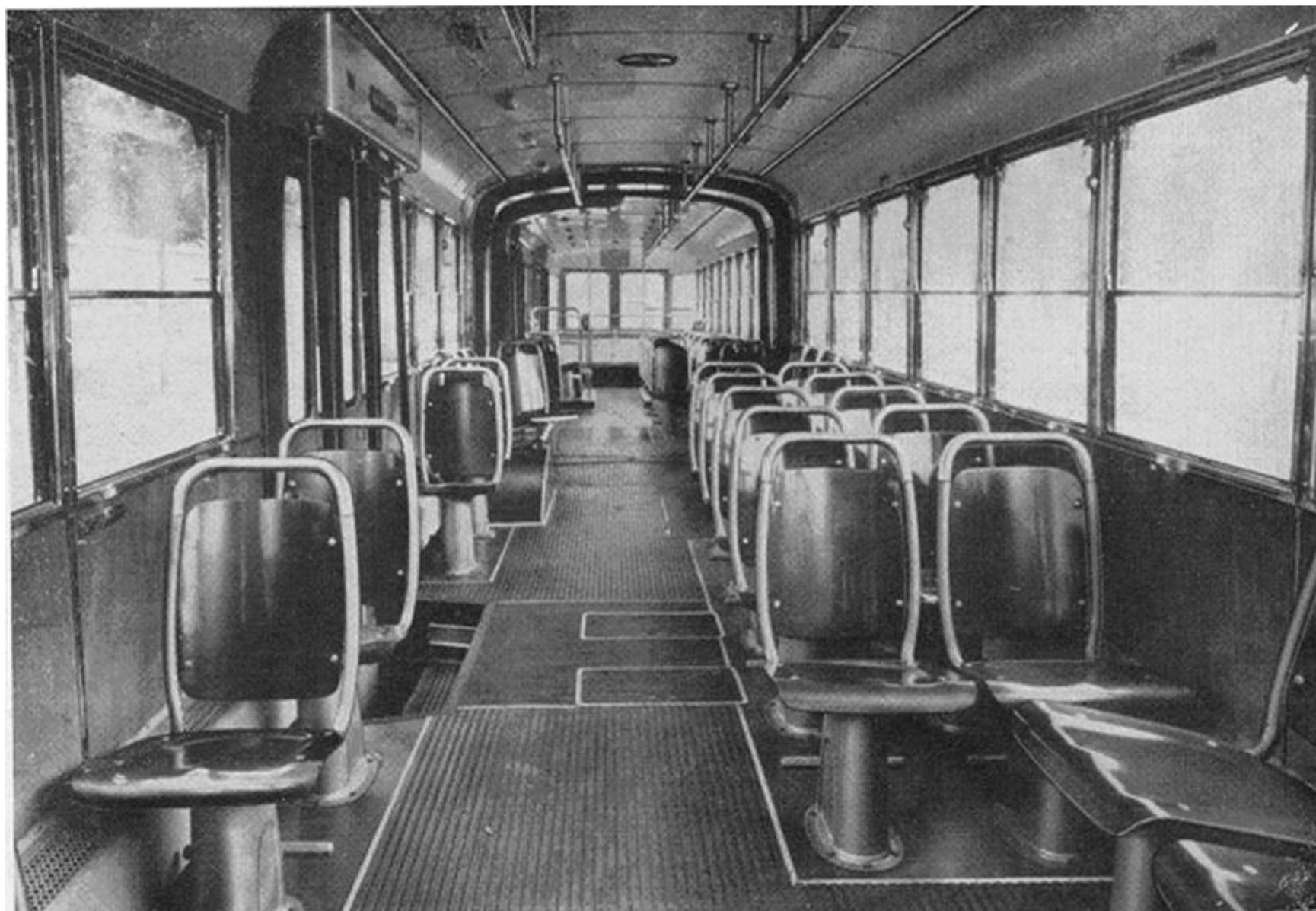


Fascicolo per l'inaugurazione della  
filovia, 1955

## QUARTA FASE: filobus da 18 metri



## QUARTA FASE: filobus da 18 metri, interno



Fascicolo per l'inaugurazione della  
filovia, 1955

## QUARTA FASE: filobus da 18 metri, 2 sottoserie



A sinistra uno della serie F1-F11  
A destra uno della serie F12-F24

FOTO ROBERTO AMORI, 1982

## QUARTA FASE: filobus da 18 metri, dati tecnici

### *Caratteristiche:*

Lunghezza: m. 17,960;

Larghezza: m. 2,500;

Posti: 146 di cui 100 in piedi;

Peso a pieno carico: t. 26; Peso a vuoto: t. 16;

### *Motore:*

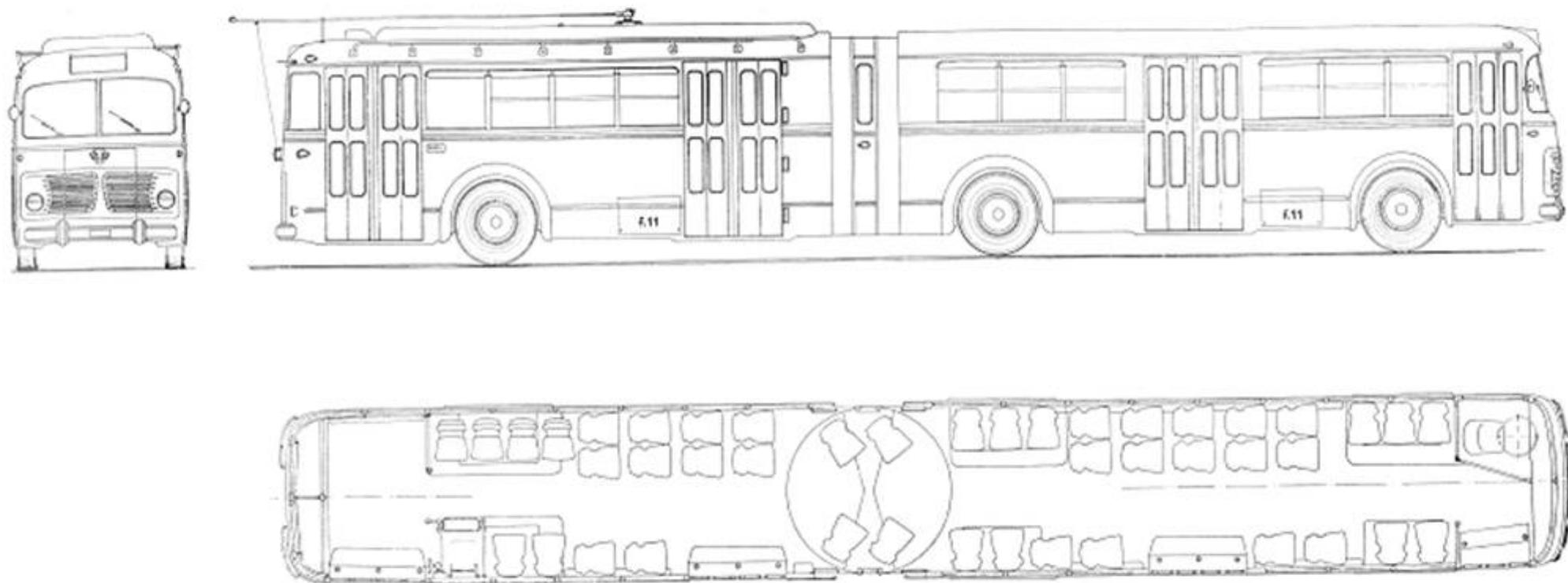
Potenza e velocità in servizio orario a 1200 V.: 194 kW-1700 g/m.;

Potenza e velocità in servizio orario a 600 V.: 97 kW-850 g/m.;

### *Prestazioni:*

Velocità e accelerazione dell'equipaggiamento a:	1200 V	a 600 V
Velocità massima a campo indebolito: a vuoto	72 km/h	52 km/h
a pieno carico	60,5 »	43 »
Velocità massima a campo pieno: a vuoto	59 »	33 »
a pieno carico	50 »	27,5 »

## QUARTA FASE: filobus da 18 metri, schema



NB: mancano alcuni particolari  
( aereatori, "torretta", antenna, ... )

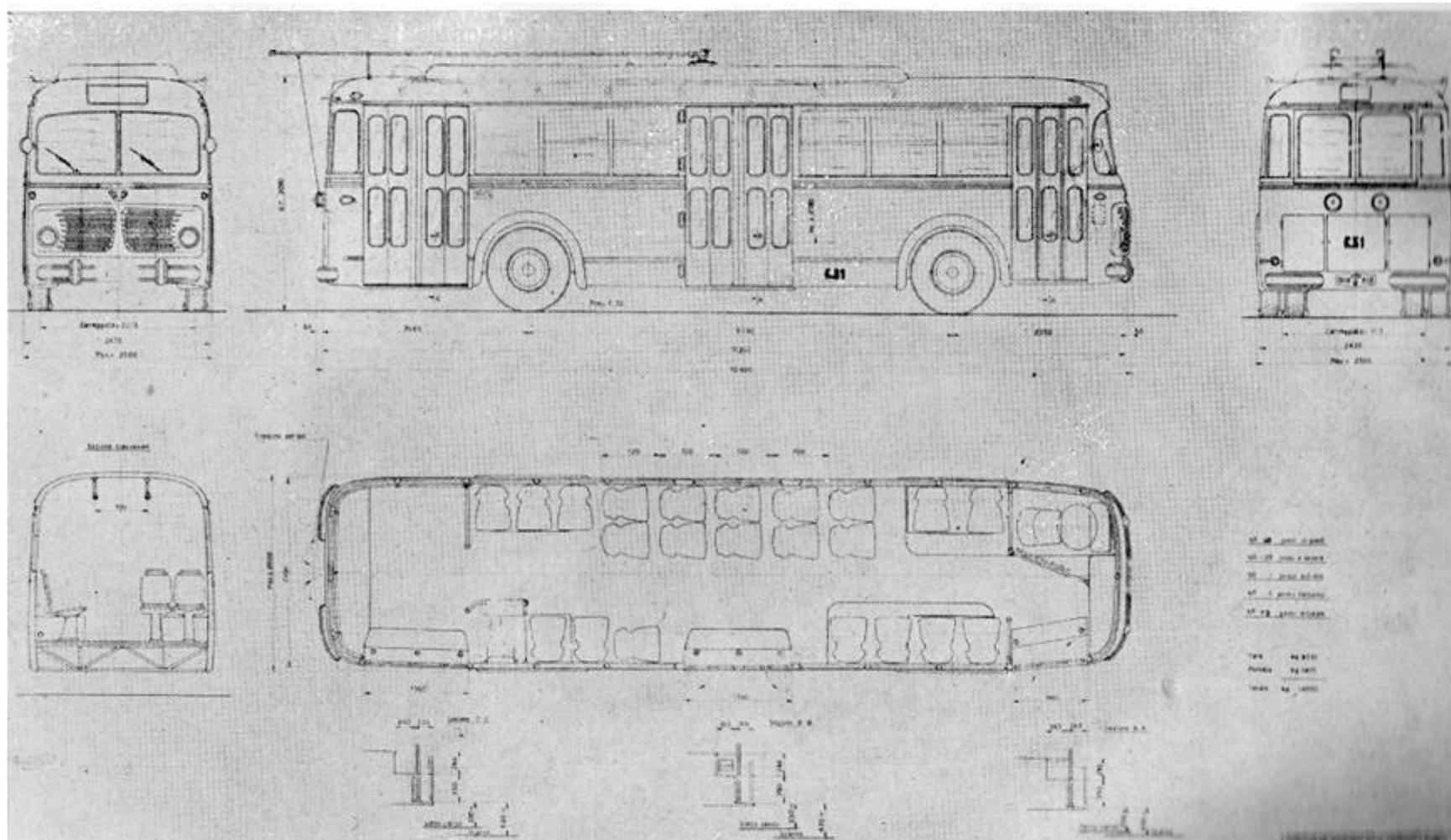
Fascicolo per l'inaugurazione della  
filovia, 1955

## QUARTA FASE: filobus da 10 metri



Fascicolo per l'inaugurazione della  
filovia, 1955

## QUARTA FASE: filobus da 10 metri, schema



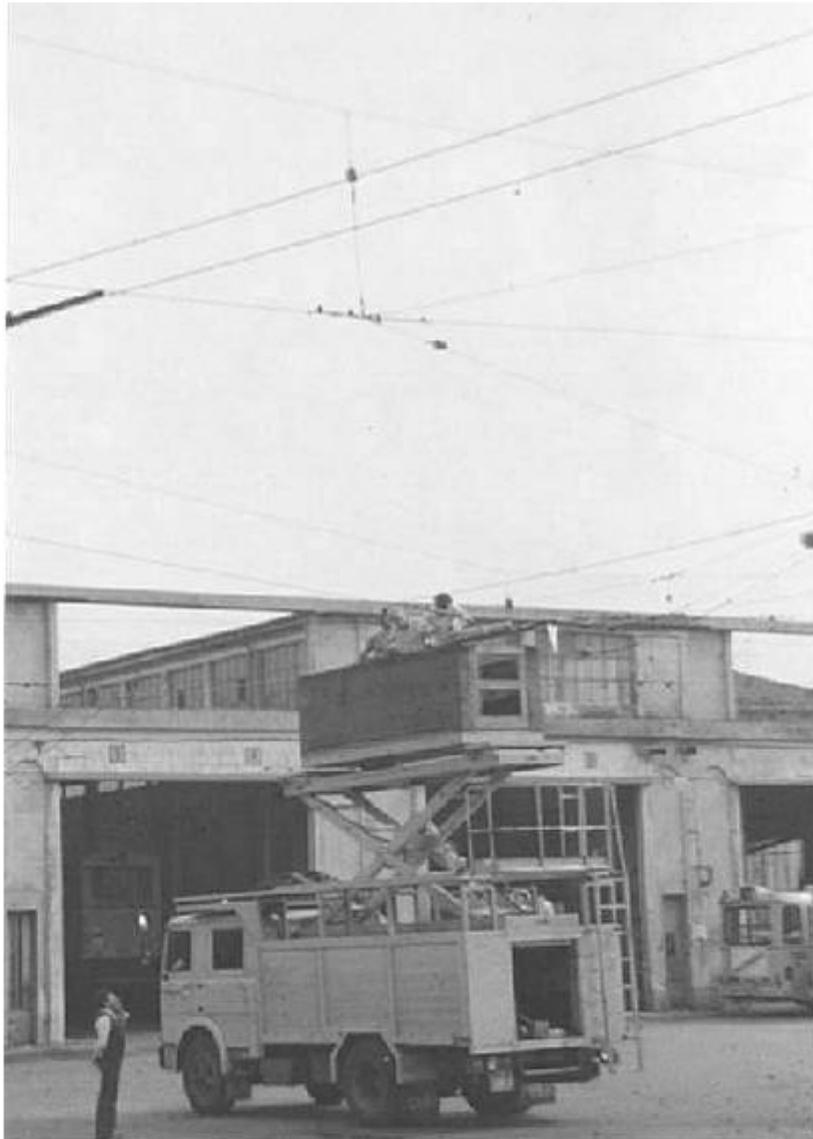
## QUARTA FASE: gli autobus

<i>matricola CTREA</i>	<i>Tipo</i>	<i>Posti totali</i>	<i>Potenza (CV)</i>	<i>lunghezza (m)</i>	<i>acquisto</i>
A1	FIAT 680 RN, carroz. Viberti, snodato	----	123	14,37	nuovi: 1951
A2	FIAT 680 RN, carroz. Viberti	----		10,10	
A3 <sub>1</sub>	FIAT 640 RN	30	72	8,15	usato: 1953
A3 <sub>2</sub>	FIAT 642 RN, carroz. Cansa	34	92	9,08	usato: 1969
A4	Aerfer AU107, mecc. FIAT 642 RN	22		7,50	nuovo: 1953
A5	Viberti Monotral CV11, mecc. FIAT 682 RN, snodato	137	140	17,09	nuovo: 1955
A6	Viberti Monotral CV15A, mecc. FIAT 642 RN	42	92	10,50	nuovi 1957
A7 – A8	Viberti Monotral CV15, mecc. FIAT 642 RN	33		9,50	
A9 – A10	Viberti Monotral CV4, mecc. FIAT 642 RN2	53/56	110	10,50	usati: 1960
A11 – A12	Viberti Monotral CV11, mecc. FIAT 682 RN, snodati	137	140	17,10	nuovi: 1961
A13 – A14	FIAT 682 RN, carroz. Cansa	43	110	10,50	usati: 1962
A15 – A18	Viberti Monotral CV46, mecc. FIAT 411/1 UM, snodati	154	177	18,00	nuovi: 1963
A19	FIAT 306/2, carroz. Viberti AV 2	50	177	11,00	nuovo: 1963
A20	FIAT 682 RN, carroz. Cansa	57	140	10,50	usati: 1969
A21	FIAT 306, carroz. Cansa	58	140	11,00	
30 – 42	FIAT 418AL/g, carroz. FIAT Cameri	102	190	10,80	Nuovi: 1973
43 – 44	Menarini Monocar, mecc. FIAT 314/3	58	121	7,55	Nuovi: 1974
151 – 168	FIAT 418AC/m, carroz. SEAC U302	153	190	18,00	Nuovi: 1976

## QUARTA FASE: trasporto carri ferroviari



## QUARTA FASE: smontaggio impianti



Deposito Regina Margherita



Collegno: v. Costa ang. c. Francia  
settembre 1981 (foto Zampa G.)

## QUARTA FASE: reperto storico – 1



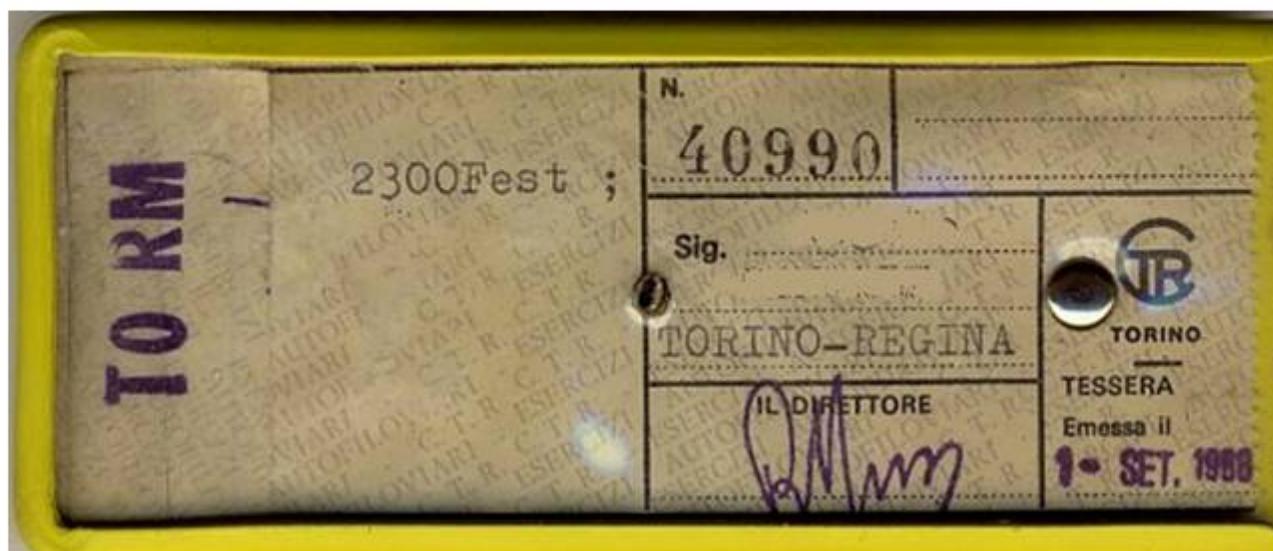
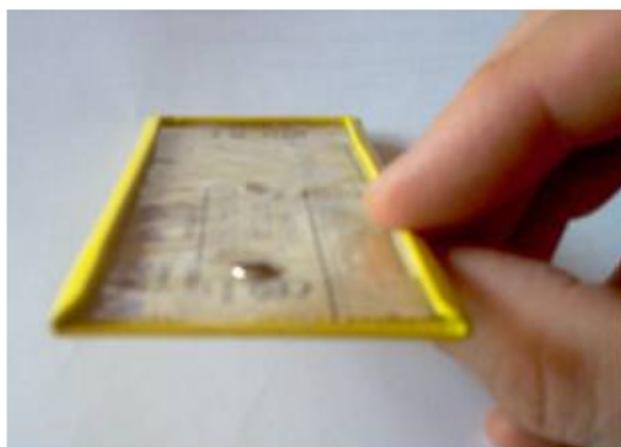
25/11/04

Uno dei camion con il carrello per il trasporto carri ferroviari a domicilio  
( foto Zampa G. )



Il reperto interessato è il trattore+carrello, non sono i tram!

## QUARTA FASE: reperto storico – 2



Tessera di riconoscimento  
( foto Zampa G. )

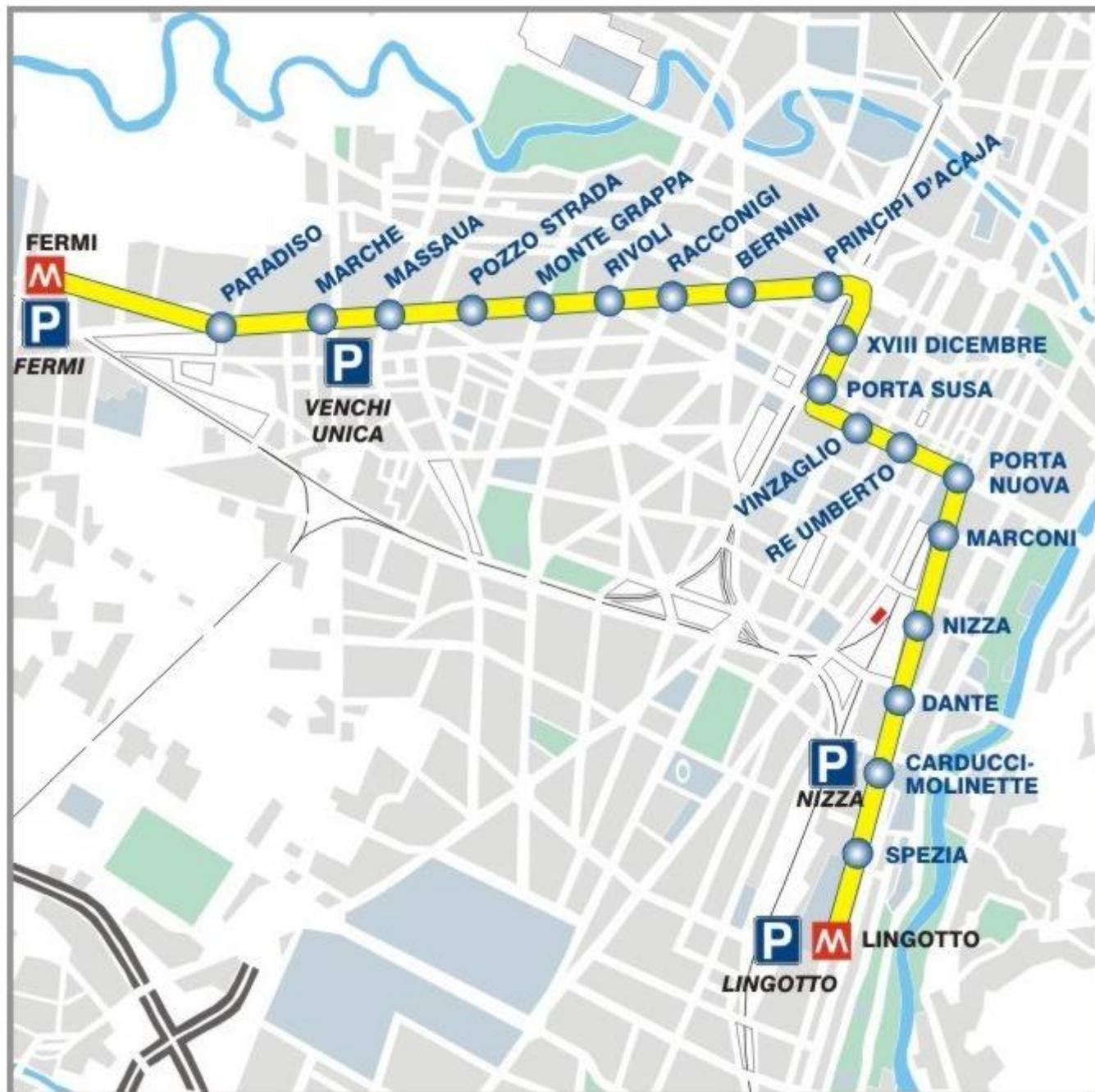
## QUINTA FASE: dal 1979



## QUINTA FASE: dal 1991



## SESTA FASE: dal 2006



## SESTA FASE: convoglio VAL in officina



( foto GTT )

## SESTA FASE: inaugurazione lavori nuova stazione Collegno Centro



Grazie per aver raggiunto la fine della presentazione.

La gran parte dei contenuti è ricavata dai due libri.

