

La 127 e le sue sorelle della serie 101-150



Due nutrite serie di tram a due assi dei primi del Novecento hanno vissuto una storia lunga e travagliata, e qualche esemplare è giunto ai giorni nostri.

In vista dell'Esposizione internazionale dell'industria e del lavoro di Torino, che si sarebbe tenuta nel capoluogo piemontese dal 29 aprile al 19 novembre 1911 per celebrare il cinquantenario dell'Unità d'Italia, l'Azienda dei Trasporti Municipali decise di incrementare il suo parco di vetture tranviarie, costituito fino a quel momento da ottanta motrici ereditate dalla Società Anonima Elettricità Alta Italia e venti acquistate nel 1908 dall'ATM stessa. Furono così commissionati ben centotrenta nuovi tram bidirezionali, suddivisi in due serie: la prima, che assunse le matricole 101-150, era composta da vetture di 7,4 metri a tre finestrini, costruite dalla Diatto su truck Boeker; la seconda, numerata 151-230, consisteva di vetture poco più lunghe (8 metri) e con quattro finestrini, costruite da varie aziende su truck MAN.

Internamente l'arredo era molto simile nelle due serie, con le panche longitudinali di legno, il pavimento in listelli di legno e un lucernario sul tetto. La seconda serie non ebbe una vita lunga: escludendo una decina di vetture, ricostruite nel 1928 con piattaforme chiuse e porte scorrevoli, le altre vennero demolite tra il 1935 e il 1937, recuperandone truck e impianto elettrico per la costruzione delle serie 626-685 e 701-720. Le vetture della prima serie ebbero invece un uso intenso; durante la prima guerra mondiale vennero anche adibite a tram ambulanza per il trasporto dei militari feriti dalle stazioni agli ospedali cittadini. Con l'arrivo, nei primi anni Trenta, delle vetture a carrelli passarono a gestire, con i loro rimorchi, le linee secondarie della rete. Alcune vetture furono adibite a servizi speciali: la 101 e la 102 vennero

Motrice 115 con rimorchi, utilizzata come tram ambulanza durante la prima guerra mondiale (foto Archivio Storico GTT).

cedute alla SATTI per impiegarle come navette sulla tratta Barca-Bertolla; la 108, la 140 e successivamente la 136, modificate con scaffali all'interno e un portellone scorrevole sul lato destro, furono adibite al trasporto delle derrate alimentari dai nuovi Mercati Generali di piazza Balilla ai mercati rionali (in primis Porta Palazzo). L'utilizzo continuò senza scosse fino allo scoppio della seconda guerra mondiale. Dopo l'armistizio del 1943 l'Italia si trovò divisa in due: la parte meridionale, sede del Regno d'Italia, occupata dagli alleati anglo-americani, e la parte centro-settentrionale, nella quale si costituì la Repubblica Sociale Italiana, formalmente autonoma, ma di fatto posta sotto il protettorato tedesco.



Motrice 127 in servizio sulla linea 14 (Piazza Castello-Viale Littorio) in via Lagrange nel 1930 (foto Archivio Storico GTT).

Motrice di servizio T412 (ex 107) in piazza Statuto nel mese di aprile del 1980 (foto G. Perrone).





Motrice di servizio T410 (ex 150) in piazza Modena nel 1982 (foto J.H. Manara).

In questa situazione anche a Torino, come in altre città del nord, il comando militare germanico ordinò la requisizione di dodici motrici della serie 101-150 (101, 102, 109, 115, 127, 130, 131, 134, 135, 137, 147, 148), dodici motrici serie 700 (701-712) e sei filobus (E4-E7 e 1040-1041) per sostituire i propri mezzi distrutti dalle incursioni dei bombardieri alleati.

Motrice restaurata 116 (con la T411, ex 133, sullo sfondo) alla stazione di Sassi nel mese di giugno del 1978 (foto Archivio Storico ATTS).

La scelta di requisire vetture a due assi e non quelle a carrelli serie 2100 e 2500 fu motivata dalle loro ridotte dimensioni che ne semplificavano il loro trasporto in Germania e, nello stesso tempo, ne rendevano più agevole l'utilizzo negli angusti centri storici delle città tedesche.

Le vetture torinesi (escluse la 127 e la 131 che non furono mai trasferite in Germania) furono utilizzate principalmente a Monaco di Baviera; al termine del conflitto vennero restituite, ma in condizioni talmente disastrose (come si legge sulla perizia

dell'ingegner Giacinto Masino) da determinare la scelta di demolirle. I bombardamenti sulla città di Torino causarono, a loro volta, la distruzione di altre quattro vetture della serie: 104, 106, 126 e 144. Negli anni Cinquanta nove vetture del gruppo vennero trasformate in mezzi di servizio; una fu usata come sabbiera (con matricola T434), una adibita al trasporto di maestranze e materiali, con matricola T436, mentre le altre furono usate come tradotte o per la movimentazione dei convogli della Sassi-Superga (rinominate T410-T416).

Gli anni del boom economico determinarono una crescita impetuosa della popolazione torinese che passò dai 720 000 abitanti nel 1951 a 1 025 000 abitanti nel 1961. La maggior richiesta di trasporto e le limitazioni all'uso dei rimorchi, imposte dal nuovo Codice della Strada del 1959, causarono il definitivo accantonamento e la successiva demolizione delle ultime motrici serie 101-150 ancora in servizio regolare, facendo di queste, in assoluto, le ultime vetture con piattaforme aperte ancora in servizio sulla rete negli anni Cinquanta.

Le motrici di servizio ebbero diversa sorte: della 415 e della T436, delle quali non è nota la matricola originaria, si persero presto le tracce.

Le vetture 150 (T410) e 119 (T414) vennero demolite presumibilmente negli anni Settanta, mentre la 133 (T411) seguì la stessa sorte all'inizio del nuovo millennio.

Le ultime 4 vetture scamparono fortunatamente alla demolizione: la 131 (T434), radiata dall'ATM



Motrice di servizio sabbiera T434 (ex 131) in deposito nel mese di giugno del 1988 (foto F. Verzetti).

Motrice restaurata 116 in largo Vittorio Emanuele II durante i mondiali di calcio di Italia '90. (collezione Accattatis).

negli anni Novanta, venne acquisita dal museo di Piana delle Orme (Latina), restaurata integralmente negli interni ed esposta in una fantasiosa livrea verde e giallo paglierino.

La T412 (originariamente 107), radiata anch'essa dall'ATM negli anni Novanta, fu ceduta a un demolitore nei pressi di Pinerolo. Qualche anno dopo fu acquisita da un privato, il fumettista Paolo Mottura, che la collocò nel suo giardino dove iniziò il restauro. Se esternamente il tram è stato riportato alle condizioni di origine (pur con molte

Siemens da 26 kW (35 CV) con due motori TIBB GD11 A4 da 33 kW (45 CV), recuperati da vettura degli anni Venti.

La 116 fece servizio dedicato principalmente alle scolaresche (sulla veletta era indicato "SPECIALE RAGAZZI") fino al 1990, quando fece le sue ultime uscite portando in giro per la città i tifosi del Brasile, presenti per i mondiali di calcio di Italia '90. La mancanza di alcuni dispositivi di sicurezza (in primis i freni a pattini) ne determinò un secondo accantonamento a Sassi, dove rimase in esposizione



un demolitore di Pinerolo dove rimase in attesa di eventuali acquirenti. Nel 2011 il tram fu utilizzato nel film "Venuto al mondo" di Sergio Castellitto, ambientato a Sarajevo durante la guerra civile iugoslava, ma in parte girato a Torino nella Manifattura Tabacchi. Fu prelevata la sola cassa, separata dal truck e ridipinta in un improbabile rosso salmone: il tram si vedrà nel film in una unica scena notturna, per pochi istanti. Dopo di ciò il tram tornò a Pinerolo, ove rimase anche dopo che nel 2015 l'attività di demolizioni fu dichiarata fallita e



Motrice 127 sul carrello stradale a Pinerolo il 22 marzo 2024 (foto T. Garosci).

licenze poetiche), internamente si è trasformato in un luogo di lavoro.

La 116 (T416), dopo aver partecipato all'inizio degli anni Settanta alle riprese di un film ambientato a Torino nei primi del Novecento, venne restaurata dall'Officina Centrale ATM e presentata ufficialmente alla città il 22 aprile 1976. Il restauro costò relativamente poco, 4 milioni di lire dell'epoca (circa 20 000 euro attuali), essendo limitato alla parte estetica e alla sostituzione dei due motori

fino al 2006 quando, grazie all'impegno congiunto di GTT e ATTS, la vettura venne completamente revisionata e adeguata alle normative di sicurezza, cosa che le permise di tornare a circolare, facendone a oggi il tram circolante più anziano dell'intero parco storico torinese.

Ultima, la 127 (T413) è quella forse con la storia più avventurosa: scampata alla deportazione in Germania e terminato il suo utilizzo come mezzo di servizio, venne dismessa dall'ATM e ceduta a

la T413, come il resto dei materiali, fu posta sotto sequestro. Nel 2023 il tram, acquisito da un altro demolitore, è stato messo in vendita e l'ATTS è riuscita a chiudere la trattativa, riportando il tram a Torino il 22 marzo 2024. Il progetto attuale prevede un restauro statico; non è ancora definito se nella livrea originale rosso e crema o in quella successiva in due toni di verde. In seguito, se ci sarà la possibilità, si potrà ipotizzare un restauro anche dinamico, ma di questo se ne riparerà in futuro. ■