



L'autobus bipiano Fiat 412H. Realizzato nel 1970, ha un propulsore a gasolio da 175 CV. La velocità massima "di servizio" è di 50 km/h. Lungo 12 metri e largo 2,5, ha un peso a vuoto di 8.800 kg (quello in servizio è di 16.990 kg). Può trasportare 127 persone



Il Fiat 421/A della collezione, allestito dalla Menarini, è stato costruito nel 1973. Ha un motore diesel da 225 CV. Lungo quasi 10,98 metri, è largo 2,5. Il suo peso a vuoto è di 10.730 kg (quello in servizio è di 16.850). Può trasportare fino a 102 persone. Il 2 agosto 1980, giorno della strage alla Stazione di Bologna, è stato utilizzato per trasportare le vittime dell'attentato.

STORIA E TRASPORTI NEL CUORE DI BOLOGNA

Nel cuore del capoluogo emiliano, in una suggestiva sede a due passi dalla stazione ferroviaria centrale, è custodita la Collezione Storica TPER: una interessante raccolta di archeologia industriale legata al mondo dei trasporti pubblici

di Paolo Mezzetti

Vent'anni di ricerche e di scoperte, talvolta avventurosi, iniziati nell'ormai lontano 1977. La storia di una grande operazione di conservazione nel campo del motorismo storico inizia al tempo delle celebrazioni per il centenario del trasporto pubblico a Bologna. Come in tutte le azioni di recupero, l'unione ha fatto la forza: dal 1981 al 1992, nell'ambito del Centro Studi e Documentazione sui trasporti pubblici nel territorio bolognese, l'impegno di ATC (l'azienda locale che esercitava il servizio di trasporto pubblico) unito a quello dell'Amministrazione provinciale, del Circolo G. Dozza, dei sindacati degli Autoferrotranvieri e di singoli lavoratori e cittadini, ha permesso la nascita di un'importante realtà nel panorama museale del settore.

Una storia andata a buon fine: dopo 15 anni, nel 1992, la Collezione Storica è succeduta nell'attività al Centro Studi e oggi conta, oltre a circa 250 cimeli e ai 23 rotabili storici (treni, tram, autobus e filobus), fondi (fra cui l'Archivio Storico di ATC, azienda oggi confluita in TPER), un database fotografico con circa 7.000 immagini e una biblioteca con più di 600 titoli. I capannoni della sede di via Bigari, che accolgono la Collezione, sono essi stessi una testimonianza storica di una vecchia Tramvia Provinciale, quella per Pieve di Cento e Malalbergo, che ormai da anni ha cessato il servizio.

Prima di addentrarsi nel percorso guidato all'interno dell'edificio, il visitatore è accolto all'ingresso dal primo e più "anziano" pezzo della collezione, un carro merci autoferrotranviario della fine dell'800, che pare far da piantone all'intero capannone che ospita i suoi più arzilli "colleghi" di ferro e lamiera.

All'entrata, il più immediato incontro è riservato alla locomotiva tranviaria a vapore Henschel TBPM

9 del 1907, ribattezzata "Bologna", un pezzo in ottime condizioni di restauro in ogni minimo particolare tanto da non dimostrare i suoi 106 anni. Il suo eccellente stato di conservazione inviterebbe a salire al posto di comando di questa bella macchina a vapore per rivivere con la mente momenti epici, ma la sua reputazione "dannata" mette soggezione. La "Bologna", infatti, pur prestando onorato servizio dal 1910 al 1971, prima sulla tranvia Bologna-Pieve-Malalbergo e poi allo Zuccherificio di Bologna, ha al suo attivo nefasti episodi in serie, succedutisi nei primi decenni del '900, quando la macchina era temuta per la sua instabilità: il suo baricentro alto la rendeva soggetta a ribaltamenti che, a causa della fuoriuscita di vapore e di acqua bollente, furono fatali, in più riprese, a ben sei tra macchinisti e fuochisti. Tra gli altri pezzi ricchi di anni e di storia, c'è un'al-

tra bellissima locomotiva nera a tre assi Henschel SV321 (tipo T3) del 1906, che effettuò servizio per oltre sessant'anni sulle ferrovie Bologna-Budrio-Portomaggiore e Budrio-Massalombarda e, verso l'ora della pensione, finì per essere utilizzata dalla Ferriera di Omegna, per nove anni fino al 1977.

Un altro pezzo degno di un simpatico vezzeggiativo è il locomotore diesel ferrotranviario APT L912 (ex L24) della Deutz, un 3 assi della fine degli anni '20, 10 km/h di velocità massima di servizio, in esercizio fino al 1974 sui raccordi della ex tranvia T.B.P.M. Gli addetti ai lavori l'avevano soprannominato "Mostro" per le sue estetiche non proprio attraenti.

Passando all'epoca della trazione elettrica, alla Collezione è presente un esemplare attivo dal 1938 alla Ferrovia Casalecchio-Vignola e recuperato ad uso museale nel 1992: il locomotore elettrico ferroviario FCV L902 (ex L22) costruito dalla Stanga-TIBB, 4 assi motorizzati, del peso, a vuoto, di 28 tonnellate. La sua enorme massa (non per nulla è il "bisonte" dell'intera collezione) fu decisivo quando, negli anni '60, a causa di un errore di impostazione della condotta del freno in fase di aggancio del convoglio, il treno, in discesa da un ponte, non riuscì a frenare e tirò dritto alla stazione terminale della FCV di Casalecchio dove, divelto il paraurti di sicurezza, entrò nell'ufficio postale adiacente alla stazione seminando il panico. La bassa velocità del convoglio scongiurò, fortunatamente, danni alle persone; resta il lato comico della vicenda cui si aggiunge che, per estrarre il pesante locomotore dall'ufficio postale, si dovette ricorrere a una più attempata locomotiva a vapore (anch'essa presente oggi alla Collezione Storica TPER) la TBMP 11 (Polesine) dell'Ansaldo, che con i suoi 220 cavalli vapore levò dalle grane la più sfortunata "collega".

Sulla ferrovia locale Casalecchio-Vignola correva un altro treno tra quelli in esposizione nel capoluogo emiliano, un convoglio di colore argenteo molto simile ai vecchi rotabili americani. Sono presenti, infatti, l'elettromotrice ferrotranviaria FCV M5 e la rimorchiata pilota FCV R14 costruite dalla Piaggio-CGE nel 1938: nel complesso un bell'esempio di rotabile di tipo suburbano a carrozzeria portante, costruito in acciaio inox e alluminio lavorati con

sistema Budd, che all'epoca era uno dei mezzi più all'avanguardia nel panorama del trasporto collettivo.

Ci sono anche due elettromotrici tranviarie (la Acotral 210 ex ATM 210 e la ATM 218) a 4 assi motorizzati tra quelle che nel novembre del 1963 conclusero il ciclo tranviario a Bologna per passare poi all'Acotral di Roma, dove rimasero in servizio fino alla fine degli anni '70. Altri tram elettrici molto interessanti della collezione sono i due "portoghesi": tali in quanto provengono dalla Comp. Carris de Ferro do Porto (molto simili, per la parte meccanica, a quelli in servizio a Bologna all'inizio del '900), ricostruiti attorno al 1940 e tuttora perfettamente conservati sia all'esterno sia negli eleganti interni in paglia di Vienna che donano loro un fascino tutto particolare.

Tra i mezzi di più recente costruzione è in mostra l'autobus interurbano Fiat-Cameri 306/3 che, ai tempi della sua entrata in servizio (esattamente trent'anni fa), si guadagnò il tenero soprannome di "Bambolina" per le sue forme aerodinamiche moderne e arrotondate per poi passare a essere identificato, con l'inesorabile trascorrere degli anni e il progressivo tramonto del suo appeal, con il nomignolo, certamente meno nobile, di "Supposta".

A seguito dell'incorporazione dell'azienda ferrarese ACFT da parte di ATC, avvenuta nel 2009, è entrato a far parte della Collezione anche un suggestivo autobus bipiano, il Fiat 412H, che prestò onorato servizio a Ferrara. Lo stesso modello di bus negli anni '70 del secolo scorso circolò anche nel capoluogo emiliano, tanto che i bolognesi che hanno superato la quarantina rammentano ancora oggi i viaggi in città su un double-decker che tanto ricordava lo stile londinese.

L'ultimo rotabile su cui ci soffermiamo è il bus urbano Fiat-Menarini 421/A, un mezzo che ha svolto la sua attività per lunghi anni in aziende di molte città italiane. L'esemplare esposto alla Collezione bolognese è quello che il 2 agosto 1980 fu adibito al trasporto delle salme delle vittime della terribile strage terroristica: in quel giorno l'impegno dei tranvieri bolognesi si sommò a quello di tanti altri cittadini che si prodigarono per aiutare una Bologna tragicamente ferita: questo bus, ripristinato nei vecchi colori giallo e rosso riservati ai mezzi urbani di quel tempo, vuole essere un omaggio alla memoria di uno dei più tristi avvenimenti della recente storia d'Italia.

Oltre ai rotabili, alla Collezione Storica TPER sono presenti alcuni modelli in scala, capi di vestiario e macchinari e attrezzature delle vecchie officine dei depositi (torni, magli, sellerie, tappezzerie), testimonianze di un'epoca ormai lontana in cui i pezzi di ricambio (dall'arredo, alla meccanica, alla carrozzeria) non erano reperibili a magazzino ma venivano prodotti in modo artigianale all'interno delle officine aziendali.

Completano la collezione vecchie tabelle di fermata, alcuni diorami e due imponenti motodinamo per la produzione elettrica appartenute alla centrale a vapore che per vent'anni produsse l'energia necessaria a far circolare i tram a Bologna.

Dal 1996, la raccolta è stata accessibile a studiosi e ricercatori e, in modo particolare, ha operato con le istituzioni scolastiche per lo studio e la conoscenza delle radici del trasporto pubblico nel capoluogo emiliano e nel suo territorio provinciale.

Da alcuni anni, però, a causa dell'inagibilità dello stabile che ospita i rotabili, la Collezione è chiusa al pubblico. Ad uso dei navigatori di internet, sul sito di TPER è disponibile oggi una ricca panoramica virtuale di notizie e di immagini della Collezione Storica, in attesa che una futura riapertura possa far tornare a rivivere di persona l'incanto di una delle più significative collezioni di rotabili storici presenti nel nostro Paese. ■



Tra i vari "pezzi" custoditi nella collezione c'è anche questa locomotiva a vapore tranviaria (a sinistra) realizzata dalla Henschel nel 1907.

Grazie alla potenza di 80 CV vapore aveva una velocità massima di servizio di 30 km/h. Ha prestato servizio nella Tramvia Bologna-Pieve -Malalbergo (1910-1946), e nello zuccherificio di Bologna (1946-1971).

È stata recuperata ad uso museale dalla Provincia di Bologna nel 1980. locomotive simili furono in servizio sulla Tranvia Bologna-Vignola fra il 1909 ed il 1938.

Quest'elettromotrice tranviaria (a destra) realizzata dall'ATM-CGE nel 1938. Grazie all'alimentazione a corrente continua da 600 Volt aveva una potenza CV 140. Ha prestato servizio: nell'Azienda Tramviaria Municipale di Bologna (1938-1963), alla STEFER, ACOTRAL di Roma (1965-1977). È stata recuperata ad uso museale dall'Atc nel 1977. Il 3 novembre 1963, unitamente alla 210 concluse il ciclo tramviario a Bologna.

