



FABBRICA  
DEL VAPORE



Comune di  
Milano



FRENATA D'EMERGENZA

# Fabbrica del Vapore: un passato che resiste e un presente che si rinnova



In una Milano che non esiste più tra campagna, cascine e case di ringhiera, il 26 gennaio 1889 nasce la Società ad Accomandita Semplice Carminati, Toselli & C. azienda specializzata nella costruzione, riparazione e vendita di materiale mobile e fisso per ferrovie e tramvie. Per decenni, la fabbrica contribuisce allo sviluppo della mobilità cittadina e nazionale, progettando e realizzando carrozze ferroviarie e tram che diventano parte integrante del paesaggio urbano.

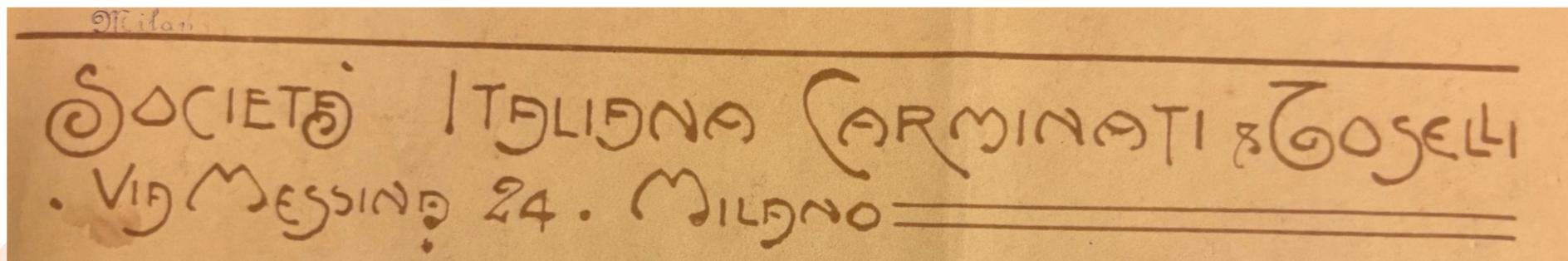
La fabbrica trova inizialmente sede in Via Messina, in un'area scarsamente edificata che ne permette la rapida espansione. La ditta, infatti, oltre all'attività di riparazione delle carrozze tramviarie, comincia a produrre materiale rotabile per diverse società ferroviarie in tutta Italia.



All'inizio del 1907 la società non solo cambia nome, diventando la Società Italiana Carminati & Toselli per la costruzione di materiale da trasporto, ma si espande acquistando nuovi terreni, tra i quali l'isolato compreso tra le vie Messina, Procaccini, Nono e piazza Coriolano.

Con lo scoppio della Prima Guerra Mondiale la produzione della Carminati & Toselli subisce alcuni rallentamenti, imputabili alla riduzione del numero di vetture in servizio che il trasporto pubblico tranviario è costretto ad operare. La ditta decide, comunque, di non convertire la produzione in materiale bellico e di accentuare il proprio sviluppo nel settore tramviario. Questa scelta si rileva vincente dal momento che al termine del primo conflitto mondiale, il Comune di Milano assume la gestione diretta del servizio tramviario urbano e investe nell'ampliamento della rete, che già alla fine del 1926 raggiunge i 151 km, con 700 vetture operanti.

# Fabbrica del Vapore: un passato che resiste e un presente che si rinnova



La Carminati & Toselli continua la sua crescita seguendo l'espansione della rete tramviaria: nel 1914 conta 400 lavoratori, che salgono a 550, fino ad arrivare a 1350 nel 1930.

NEL 1930 LA DITTA HA

**1350**  
DIPENDENTI

Nonostante questi numeri, a partire dal 1926, l'azienda inizia ad avere diverse difficoltà a causa delle divergenze del suo fondatore.

Attilio Carminati, con la dirigenza politica del Paese, che mostra un sempre più accentuato autoritarismo.

Nel 1935, infatti, la Carminati & Toselli cessa la sua attività produttiva. Attilio Carminati, dopo essersi assicurato della ricollocazione dei suoi operai e impiegati in altre aziende del settore, dichiara la propria contrarietà alle direttive di riconversione industriale da produzione di pace a produzione bellica, portando di fatto alla chiusura della fabbrica.

La Carminati & Toselli continua a vivere non solo negli edifici, ora sede di Fabbrica del Vapore, istituto culturale del Comune di Milano rivolto all'arte contemporanea in tutte le sue forme ed espressioni, ma anche attraverso le vetture qui realizzate durante la sua apertura, in particolare i tram modello 1928. Ancora oggi, infatti, questi storici mezzi percorrono le strade di Milano, rappresentando una delle eredità più tangibili della fabbrica e un simbolo della sua ingegnosità e qualità costruttiva.



# I 1928



Tra i numerosi mezzi prodotti dalla Carminati & Toselli vi è l'iconica vettura a carrelli 1928. I tram a carrelli o "Carrelli" prendono il nome dai due carrelli con ruote posizionati sotto la cassa di acciaio, alla fine degli anni '20, costituiscono un'innovazione significativa. Il Carrelli è ispirato al modello americano ideato da Peter Witt, che entra in servizio a Cleveland il 1° dicembre 1912 e che consente la circolazione di tram anche in strade di limitate dimensioni.

Il progetto è realizzato dagli ingegneri D'Alò e Cuccoli dell'Ufficio Tramviario Municipale, che si recano negli Stati Uniti per studiare e visionare personalmente le vetture di Witt.



Un primo prototipo del 1928, immatricolato con il numero 1501, viene completato in appena quattro mesi dalla Carminati & Toselli e il 29 settembre 1927, da via Messina,

parte per la sua prima corsa di prova, seguito alcune settimane dopo dal suo gemello, il 1502.

**1928 COSTRUITI**

**500**

**PER IL COMUNE DI MILANO**

La prova è brillantemente superata e negli anni successivi vengono costruite più di 500 unità destinate a rinnovare la flotta della città di Milano. Il tram tipo 1928 è una elettromotrice a carrelli unidirezionale, con una porta anteriore ed una al centro, fino a quando, nel 1931, non è stata aggiunta una terza porta, creata per facilitare i flussi dei passeggeri (fino a circa 30 persone sedute) e l'accesso al salottino fumatori in coda alla vettura.

La cassa ha una struttura metallica autoportante, il tetto è in legno come anche il pavimento, rivestito però internamente da una copertura in gomma per limitarne l'usura, su cui poggiano panche di legno disposte longitudinalmente, così da aumentarne la portata.



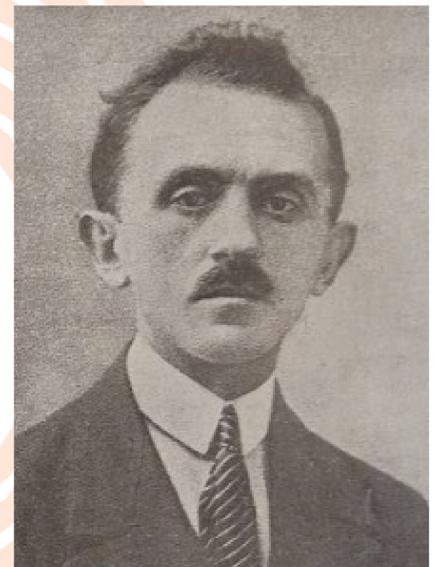
L'equipaggiamento elettrico di comando è formato da quattro motori, che permettono una velocità massima di 35 km/h, collegati a due a due in parallelo e comandati attraverso un combinatore, la famosa "manetta" K35, che ha avuto un ruolo chiave durante il grande sciopero del marzo 1944.

# I TRAM E LA RESISTENZA



Negli anni Venti, Milano è una città in fermento e il quartiere dove sorge quella che è ora Fabbrica del Vapore è in piena espansione grazie anche all'eco dell'Expo del 1906. Negli stessi anni il fascismo sta consolidando il suo potere, reprimendo brutalmente ogni forma di opposizione. In questo clima di crescente violenza e repressione, Attilio Oldani, tranviere socialista, sceglie di non piegarsi.

Oldani, iscritto alla Lega dei Tranvieri Urbani, lavora come bigliettaio sui tram che partono dal deposito di Via Messina. Egli partecipa attivamente alle lotte operaie e alla resistenza contro il regime, diventando un punto di riferimento per i suoi compagni.



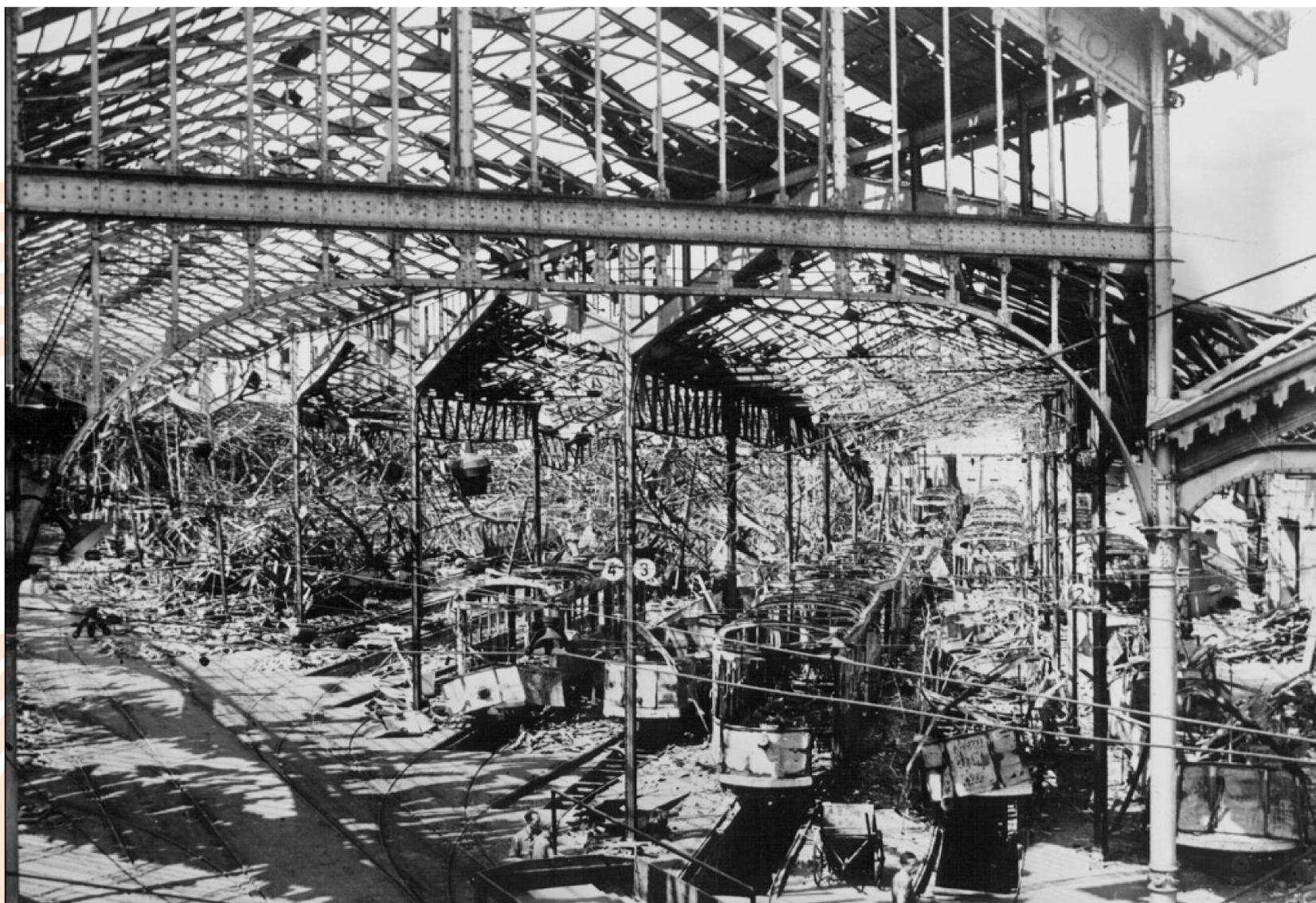
La sua determinazione lo porta a organizzare scioperi, come quello del giugno 1924 in protesta contro il rapimento e l'assassinio dell'Onorevole Giacomo Matteotti, sostenere colleghi perseguitati e diffondere idee di giustizia e libertà. Per questo motivo, diventa un bersaglio per le squadre fasciste, che lo individuano come un pericolo per l'ordine imposto dal regime.

## Misteriosa morte di un tramviere

La scorsa notte è stato ricoverato all'Ospedale Maggiore un individuo in condizioni gravi e del tutto privo di sensi. Lo accompagnava una giovinetta di diciassette anni, la figlia, a nome Irma Oldani, la quale raccontò come suo padre, Attilio di Giovanni, di 44 anni, nativo di Borghetto Lodigiano, bigliettario dei tramvai cittadini, si trovasse

La sera del 26 giugno 1924, viene brutalmente picchiato dalla cosiddetta "Squadra dei Bastonatori", gruppo di sicari fascisti che facendo ronde di perlustrazione incita la popolazione a non partecipare allo sciopero indetto l'indomani, 27 giugno. Quella sera Oldani paga con la vita il prezzo del suo impegno per la libertà. La sua memoria rimane viva tra i lavoratori dell'ATM, ispirando le generazioni future alla resistenza e diventando un simbolo della lotta antifascista milanese.

## I TRAM E LA RESISTENZA



Vent'anni dopo, nel 1943, Milano è una città ferita. I bombardamenti alleati distruggono interi quartieri, mentre l'occupazione nazifascista impone il coprifuoco e il controllo capillare del territorio. In questo scenario drammatico, il tram modello 1928 continua il suo servizio, diventando molto più di un semplice mezzo di trasporto. Diventa così un simbolo di resistenza, di solidarietà, di opposizione.



## I 1928 E LA RESISTENZA

Gli operai e i tranvieri dell'ATM, insieme a molti altri lavoratori milanesi, aderiscono agli scioperi del marzo 1943. Per paralizzare il servizio, rimuovono da ogni tram fermo nei depositi la celebre "manetta", il dispositivo indispensabile per la guida.

"il primo marzo gli operai hanno bloccato le grandi fabbriche. La sera stessa ci siamo organizzati. A notte fonda, con la complicità dei compagni, siamo passati di deposito in deposito, infilato la "manetta" di ogni tram in un sacco e le abbiamo nascoste nelle cantine dei caseggiati dei tranvieri. Prova a far muovere una vettura senza "manetta"! Il mattino dopo non è uscito un mezzo da tutte le rimesse urbane".

A raccontarlo è proprio uno dei protagonisti di questo sabotaggio: Mario Anzani, un tranviere bollato come "sovversivo" dalla stessa ATM e deportato nei campi di lavoro dal regime fascista.

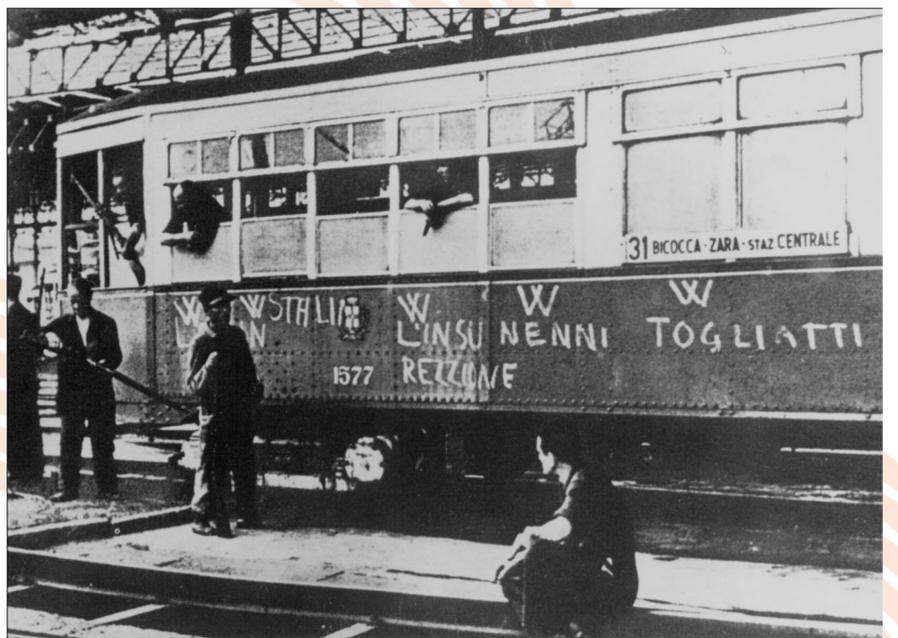


Fermare i tram significa rallentare la città, dimostrare che anche i servizi pubblici possono diventare uno strumento di protesta. La reazione del regime è durissima: decine di tranvieri vengono arrestati e deportati nei campi di concentramento. Ma la resistenza non si ferma.

Nel 1944, i lavoratori trovano un nuovo modo per ostacolare l'occupazione: si rifiutano di guidare i tram, lasciando il compito ai soldati tedeschi e ai militi fascisti, inesperti nella gestione delle vetture. Gli errori di guida e i continui rallentamenti diventano piccoli atti di sabotaggio quotidiano. Il tram 1928 non è solo un testimone silenzioso di questi eventi, ma anche un mezzo attivo della lotta. Nei suoi scompartimenti trovano rifugio partigiani e staffette, viaggiano messaggi segreti, si trasportano clandestinamente materiali per la resistenza.

## MENTRE MILANO INSORGE IL 25 APRILE 1945 I TRAM SCIOPERANO

Arriva il 25 aprile 1945. Mentre Milano insorge, i tram restano fermi nei depositi, un'ultima sfida prima della liberazione definitiva. Poche ore dopo, le rotaie tornano a riempirsi, ma questa volta non di paura: la città è libera, e i tram riprendono il loro ruolo di sempre.



Oggi, a ottant'anni dalla Resistenza, i tram del 1928 percorrono ancora le strade di Milano. Chi li prende ogni giorno forse non lo sa, ma quei binari raccontano una storia di coraggio, di lotta e di memoria. Una storia che continua a viaggiare.