

## “GARDESIO”

In occasione del 40° anno della fondazione di Arcamodellismo (1975-2015), i soci hanno deciso di mettere mano al plastico “Gardesio” che, progettato negli anni '80, ampliato ed utilizzato come laboratorio per ogni tipo di sperimentazione, ha urgente bisogno di una generale riqualificazione, soprattutto per quanto riguarda la vegetazione. Il colore dell'erba, infatti, ha ormai assunto tonalità autunnali, gli alberi sono spogli, con molti particolari rotti per usura o incidenti vari e tutto il plastico è ricoperto dal flagello dei plasticisti: la polvere.

Recuperato il progetto originale, si è deciso di ricondizionare il paesaggio, di completare la “costruzione” dei fabbricati, compreso il borgo medioevale di Nevio, di realizzare una nuova stazione in stile razionale “Nevio Lago” e ultimare la posa della catenaria nei tratti previsti.

L'impegno è quantomeno ambizioso e oneroso, dove il tempo è l'ultimo dei problemi in quanto sarà impossibile terminare i lavori per il 2015, mentre il finanziamento delle opere...

Ma andiamo con ordine.

**1° Un po' di storia** – *La nostra storia ha inizio in un soleggiato e ventoso mattino di primavera del 1864, laggiù sul molo di Gardesio si trovano il Sindaco Filippo Torelli con alcuni Assessori e varie altre autorità: sono in attesa della delegazione della cittadina di Nevio in arrivo con il vaporetto che, a causa del forte vento da Nord-Est, è, come al solito, in notevole ritardo.*

*Il Ducato di Nevio, di cui rimane oggi la sola “Porta Navina”, torrione fortificato risalente al 1115, fu residenza della famiglia Camerano Rivetto a cui fu assegnato il territorio dai regnanti di quel tempo pare in cambio di favori sia in guerra sia in pace.*

*Ancora oggi si ricordano con la piazza intitolata al sindaco Piero Rivetto lontano discendente della nobile famiglia.*

*A bordo, oltre alla delegazione comunale vi è anche la moglie del sindaco di Nevio, grande amante della vita mondana di Gardesio e sostenitrice della proposta che suo marito verrà a discutere, ossia la costruzione di una ferrovia tra le due città che consenta di evitare le traversate sul traghetto, alquanto ballerino. Anche il tragitto sulle diligence postali che percorrono la carrozzabile del valico di Valdosso con i suoi 970 m di quota, transitabile unicamente nel corso della stagione estiva, è oltremodo impervio e non meno scomodo.*

*La nuova ferrovia potrebbe risolvere definitivamente il problema delle comunicazioni (ormai risalenti all'epoca delle terme o quasi) con Gardesio, ridente cittadina situata sull'omonimo lago, particolarmente rinomata per le antiche terme romane e il suo clima mite, ma soprattutto per la vita mondana che si vive nei suoi lussuosi alberghi e nei caffè alla moda.*

*Nel lontano 1849, un gruppo di banchieri della vicina Svizzera e imprenditori inglesi, iniziarono la costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto (1 m) tra Valdosso, la cittadina di confine, e Nevio, passando nell'amena località alpina di Borgo San Filippo situata vicino alle cascate del torrente Dosso e fiancheggiando le rovine del castello medioevale dei Marchesi Zanpedri di Valdosso. La ferrovia termina nel piazzale Piero Rivetto da cui si accede, attraverso la Porta Navina, al borgo di Nevio. Poi prolungata fino alla stazione di Bonoforte Santuario: il primo tronco di un sogno che si realizzerà solo negli anni '30 del secolo successivo, una ferrovia internazionale tra i due paesi.*

*Ancora oggi, si narra che la sorgente che sgorga ai piedi delle rovine del castello di Valdosso, tra le due linee ferroviarie (FS e VNB), sia legata alla triste sorte della sventurata figlia di Beroaldo Zampedri, marchese di Valdosso. La giovane Ginevra, andata in sposa all'ottuagenario conte Orso Maria Balteri di Monticello, venne da questi ripudiata per una sospetta storia d'amore con il Capitano delle guardie, passato poi a fil di spada. Tornata con disonore nel castello paterno, fu rinchiusa nella torre, le cui rovine sveltano tuttora sulla valle. Affranta dall'onta e dal dolore, la poveretta si gettò nel vuoto e cadde proprio nel luogo in cui oggi sgorga la fonte che porta il suo nome.*

*Valdosso è una tipica località di confine, situata su di un colle alla base del massiccio di Monte Magno. Spesso, le copiose neviccate la isolano dal resto della regione, e la chiusura del valico di San Magno e di conseguenza della frontiera, affliggono il commercio, unica fonte di reddito per gli abitanti. La Piazza Rolando Battocchio, su cui si affaccia il Municipio, è ricca di attività commerciali che vivono del solo turismo estivo; la costruzione della ferrovia potrebbe vivacizzare l'economia della città e donare agli abitanti il tanto atteso benessere. Dalla stessa piazza si dipartono le tre carrozzabili: verso il Passo di San Magno, confine svizzero, verso Gardesio e verso Nevio.*

*La nostra linea a scartamento ridotto (VNB), come accade per le panoramiche linee di montagna, soffre da sempre dei capricci del clima invernale. Le frequenti chiusure dovute alle numerose slavine e il recente crollo di una galleria in località Bongiovanni, invogliano gli amministratori locali a organizzare quell'incontro, per discutere la costruzione di una ferrovia a scartamento ordinario che tenga conto delle peculiarità dell'ambiente e del clima.*

**2° La tecnica** – Il plastico denominato “Gardesio” è ambientato in un’area alpina caratterizzata da laghi e alte montagne, e potrebbe idealmente collocarsi tra i laghi Maggiore e Garda.

Lo sviluppo sinuoso, obbligato dalla sala in cui è collocato, si è prestato alla realizzazione di un tracciato “da punto a punto”, caratterizzato da quattro stazioni principali: Gardesio Centrale, Valdosso FS, Nevio Lago e infine Nevio Centrale in galleria. Quest'ultima è semplicemente il lungo anello di ritorno, sotto il Santuario di Bonoforte, con binario di raddoppio per sosta e precedenza.

Di secondaria importanza sono la stazione di Molinetto, interscambio con i traghetti della navigazione lacustre e la fermata di Gardesio Darsena, sorta nei pressi del Borgo dei Pescatori, in riva al lago.

Il tracciato è costituito da una linea a binario unico, con due anelli di ritorno, tra Nevio Centrale e Valdosso, e di un'antenna da quest'ultima località a Gardesio Centrale, stazione di testa ma anch'essa dotata di anello di ritorno per i convogli merci che non possono transitarvi.

**Alcuni dati sulla costruzione** – Il primo progetto, del 1982, colloca il plastico nella sala riunioni della sede dei modellisti; ubicazione invero un po' sacrificata per le idee grandiose che fin dall'inizio serpeggiano tra i soci. Nonostante ciò, nel mese di settembre inizia la costruzione. Trascorrono alcuni anni senza grandi progressi, per la difficoltà di adattare il tracciato ai numerosi ostacoli presenti nella sede. Colonne, angoli e una finestra che obbliga i soci a realizzare una zona di fondovalle, dove scorre l'emissario del lago, per permetterne l'apertura. Alcuni anni dopo, nel 1986, un inatteso allargamento della sede regala ai modellisti l'attuale stanza del plastico, sottotetto di ben 52 m<sup>2</sup>, che presenta come unico ostacolo un pilastro centrale che regge la trave di colmo del tetto; ostacolo che, con un po' d'inventiva, sarà trasformato in una risorsa.

È bandito il concorso “*Forse un Plastico*”, in cui si chiede ai soci di proporre un tracciato e un contesto spazio-temporale plausibile. Vagliate le proposte pervenute, viene utilizzata principalmente quella di Francesco Sensi e nel febbraio del 1987 iniziano i lavori di trasferimento dell'impianto esistente e la realizzazione dei nuovi moduli (telai). Il 1° novembre di quello stesso anno, il treno inaugurale percorre tutto il tracciato costituito da un binario poco più che provvisorio, che unisce le due stazioni di testa (Nevio e Gardesio) mentre il paesaggio, interamente riprogettato, è completamente assente.

## Plastico "Gardesio"

Superficie totale	37 m <sup>2</sup>
Moduli con struttura a reticolo	0,5 x 0,5 m
Rilievi con profilo centinato	compensato
Paesaggio	carta, poliuretano, rete metallica
<i>Linea a scartamento ordinario H0</i>	
Lunghezza complessiva del tracciato	54 m
Lunghezza complessiva dei binari	140 m circa
Dislivello totale (h dal suolo)	85/110 cm
Scambi e incroci elettromagnetici	n 74
Lunghezza totale dei cavi per le alimentazioni e i servizi	600 m circa
Potenza max installata	450 VA
Tensione max alimentazione treni	18 Vcc
Tensione max alimentazione servizi	16 Vca
Regolatori di tensione	onda quadra e lineari
Punti di comando	6 - di cui 3 nelle stazioni e 3 in linea

La linea a scartamento ridotto VNB (Valdosso - Nevio - Bonoforte) ha un tracciato da punto a punto; le due stazioni terminali sono Valdosso VNB e Bonoforte Santuario, mentre lungo il tracciato s'incontrano le fermate di Borgo San Filippo e di piazzale Pietro Rivetto, nel Borgo medioevale di Nevio, realizzata sui bastioni che sovrastano la stazione di Nevio Lago. In uscita dalla stazione di Valdosso VNB, sotto il monte Costapiana, uno scambio permette di allacciare, con una linea in antenna, la Bongiovanni Legnami, situata ai piedi delle cascate del Fiume Dosso.

### *Linea a scartamento ridotto H0m*

Lunghezza complessiva del tracciato	11 m
Lunghezza complessiva dei binari	15 m circa
Scambi e incroci elettromagnetici	n 12
Lunghezza totale dei cavi per le alimentazioni e i servizi	35 m circa
Potenza max installata	100 Va
Tensione max alimentazione treni	18 Vcc
Tensione max alimentazione servizi	16 Vca
Regolatori di tensione	Onda quadra e lineari
Punti di comando	2 nelle stazioni
Dislivello totale (h dal suolo)	95/120 cm

**3° La storia continua** – Per festeggiare degnamente la decisione di costruire la nuova ferrovia, è organizzata una memorabile cena con ballo di gala presso il Grand'Hotel delle Terme.

*Passato il tempo delle libagioni, si parte con i lavori: adempite le formalità burocratiche, approntati il progetto costruttivo e stabilite le somme necessarie alla sua realizzazione il 10 giugno del 1868, infine, Sua Eccellenza il Cav. Aldo Gigli, Ministro dei trasporti, posa la prima traversina della linea “Nevio – Valdosso – Gardesio” dando di fatto il via ai lavori.*

*Sull’altopiano di Valdosso ora sorgono le baracche per gli operai, i magazzini per i materiali e strutture di ogni genere. I lavori prendono il via in pochissimo tempo, trasformando la piccola e pacifica località nel centro nevralgico della costruenda linea.*

**4° Tecnica** – Percorriamo ora, a bordo del TEE *Gardesium*, la linea originale (1864/1987). Il treno è attestato al binario quattro della stazione di Nevio Lago: il segnale si dispone a via libera ... si parte!

Superati gli scambi di stazione, s’immette sulla linea principale parallela alla statale (Lungo Lago G. Schiavone) e alla sponda del lago e in pochi chilometri raggiunge le prime colline, quindi il TEE entra nella galleria Monticello (il nome deriva dalla residenza neoclassica dei Conti Balteri di Monticello, che domina il lago dalla collina sovrastante).

Superata la galleria, con una lunga pedemontana a rampa costante del 20 ‰ si raggiungono i primi contrafforti delle alte montagne con la galleria San Filippo all’uscita della quale si trova il complesso dei ponti sia in pietra sia metallici sulle cascate del fiume Dosso.

Proseguendo il viaggio, mentre in lontananza si stagliano le rovine di un antico maniero, a sinistra ecco affiancarsi la linea a scartamento ridotto. In breve tempo si raggiunge il segnale di protezione della stazione di Valdosso FS che accoglie il convoglio sul binario 4, prima di iniziare la lunga e tortuosa discesa che lo porterà nuovamente a valle, sulle rive del lago Gardesio. La stazione di Valdosso FS, adiacente a quella VNB, dispone di 4 binari oltre ad un tronco a doppio scartamento per ricevere i convogli di entrambe le amministrazioni, così da evitare trasbordi di merci e di viaggiatori.

**5° Ancora un po’ di storia** – *La costruzione procede abbastanza speditamente nonostante sia afflitta da molte difficoltà in parte dovute alla realizzazione di numerose opere d’arte: gallerie e ponti di varia fattura, ma soprattutto per il rigido clima invernale, con freddo e tanta neve.*

*La rampa sud, con i suoi 47,152 km. e una pendenza max del 18 ‰, è la più semplice da realizzare, ed in soli 13 anni e 2 mesi si raggiunge la località di Nevio Lago, capolinea temporaneo.*

*Il prolungamento a Nevio Centrale, sotteso allo scavo della galleria “Borgo” di 2,745 km sotto la collina del borgo medioevale di Nevio, sarà completato, a doppio binario, soltanto nel 1902.*

*La rampa nord di 38,375 km. con pendenza max del 23 ‰, si presenta immediatamente complessa. Il traforo di Monte Magno, con i suoi 5,875 km. di galleria elicoidale, fa temere l'abbandono del progetto, dato che la lievitazione dei costi prosciuga rapidamente gli stanziamenti. Intervengono alcune banche che, con cospicui finanziamenti, agevolano il completamento dell'opera.*

*Il ritardo è tale che il treno inaugurale, con a bordo le autorità e soprattutto i finanziatori, si attesta alla banchina del 3° binario di Gardesio Centrale solo il 18 marzo 1893.*

**6° Tecnica** – Semaforo verde, lungo fischio del Capostazione e il TEE *Gardesium* riprende il suo viaggio verso l'altopiano di Gardesio; lasciato il 4° binario, la linea piega a destra e si tuffa nella prima galleria della rampa nord, che con una lunga elicoidale sotto i monti Magno e Costapiana, scende di 25 cm., e, dopo un'altra breve galleria ai piedi della montagna, supera il fiume Porta (emissario del lago di Gardesio in cui confluisce anche il torrente Dosso) con un ponte misto: 2 arcate in pietra ed una trave metallica, al centro, a via superiore.

Breve tratto di linea a mezza costa e ancora una lunga galleria sotto la collina morenica residuo dei detriti dell'antico ghiacciaio alpino che ha formato il lago.

In galleria è superata la fermata di Gardesio Darsena, nata nei pressi del Borgo dei Pescatori situato sulle rive del lago e la successiva stazione di Molinetto, interscambio con i vaporetti, dove la linea si innesta al doppio binario del passante.

Rallentando si affrontata l'ultima rampa in galleria per superare il dislivello di 15 cm. che separa la riva dall'altopiano dov'è situata la Stazione di Gardesio Centrale; superati i deviatori d'ingresso il convoglio si attesta sul 3° binario di fronte il FV.

**7° La storia continua** – *Gardesio Centrale, stazione terminale della linea, è stata inaugurata nel 1893, tenendo conto del futuro traffico che si svilupperà con l'avvento della ferrovia.*

*Il fabbricato viaggiatori, in stile Neoclassico, consta di tre corpi; quello centrale, più basso, è adibito ad atrio e biglietteria, mentre i due laterali ospitano gli uffici e la direzione della linea. Vi è un secondo fabbricato, di epoca successiva, servito da due brevi tronchini; il primo penetra sotto il porticato dello stesso e riceve i mezzi adibiti al servizio postale, mentre il secondo accoglie le merci e le derrate che quotidianamente giungono nella cittadina.*

*I lavori per la realizzazione dei vari fabbricati e del fascio binari, hanno richiesto spazi enormi, è stato rivoluzionato l'intero quartiere: la sede del Comune è stata trasferita in un nuovo palazzo anch'esso in stile neoclassico sulla piazza intitolata a Filippo Torelli: Sindaco e lungimirante politico,*

*propugnatore della ferrovia che decretò lo sviluppo futuro della Città di Gardesio.*

*L'ottocentesca linea della Darsena, a bordo lago, oltre che servire il Borgo dei Pescatori, con apposita fermata, lambisce il molo dei vaporetti, creando un naturale interscambio per il trasporto dei viaggiatori in città evitando il trasbordo su carrozze a cavalli.*

*È così realizzata la piccola stazione "Molo dei Vaporetti", che agli inizi del '900 con la nascita della Zona Industriale, diventerà una vera e propria stazione rinominata "Molinetto".*

*Sul piazzale antistante Gardesio Centrale è realizzato un giardino di stile italiano intitolato al Geom. Mario Caiazzo, capo cantiere e curatore del progetto della Linea Darsena.*

*Non meno importante il Deposito Locomotive S. Stefano, il cui piazzale viene, per motivi tecnico-economici, realizzato su tre livelli spianando una serie di collinette moreniche.*

*Il terreno di scavo, scaricato nel lago, forma a sua volta una piattaforma affiorante dove, agli inizi del '900, nasce la Zona Industriale di Molinetto, che ospita Opifici ma soprattutto Mulini (da cui il nome), riforniti di granaglie ed altre materie prime dalla vicina Nuova Darsena, tuttora in funzione.*

*Il Deposito Locomotive è fornito di piattaforma, rotonda e officine oltre ad un discreto fascio binari di ricovero e manovra per locomotive e carrozze.*

*Con la nascita delle FS e l'avvento della trazione elettrica la rampa nord viene elettrificata con il sistema trifase; nel 1924 i primi treni percorrono la distanza tra Gardesio Centrale e Valdosso in soli 49 minuti contro i 71 della trazione a vapore, che sarà relegata a servizi di manovra e a qualche merci leggero.*

*Negli anni venti, visto il successo turistico decretato dalla ferrovia, viene realizzata una tranvia, prettamente turistica, che attraversando la cittadina di Gardesio da nord a sud interessa oltre alle terme ed il sito romano, la Stazione Centrale e il Municipio e si atterra nella galleria adiacente la fermata FS Darsena; le motrici sono ad accumulatori accoppiate ad altrettanti rimorchi pressoché uguali alle stesse, la ricarica avviene ai capolinea e nella rimessa per mezzo degli archetti posti sull'imperiale, le piattaforme d'accesso sono aperte. Purtroppo lo scarso utilizzo ed il tipo di servizio ne decreta la chiusura nell'immediato secondo dopoguerra, ma non la demolizione! Oggi la stessa è stata rimessa in servizio dall'Associazione ATTS che ne cura la manutenzione ed il servizio turistico estivo utilizzando gli stessi mezzi di un secolo fa.*

**8° Tecnica** – Sotto la Cittadina di Gardesio vi è il passante ferroviario a doppio binario, che dalla stazione raggiunge la base delle montagne, e la linea a binario unico denominata Darsena, sul bordo lago, che serve la fermata di Gardesio Darsena e la Stazione di Molinetto, ed un cappio di ritorno a binario unico per treni merci. Completano l'impianto 5 deviatori che permettono ogni possibilità di instradamento dei convogli nei due sensi, compreso il ritorno dei treni merci che non transitano da Gardesio Centrale.

**9° Storia** – *Gli anni trenta vedono l'apertura di importanti cantieri che interessano le grandi infrastrutture del trasporto pubblico di massa, prime fra tutte le ferrovie.*

*Prendono il via ambiziosi lavori, nuove linee ferroviarie, i grandi trafori alpini e il passante ferroviario di Gardesio, a doppio binario, in parte di nuova costruzione e in parte utilizzando il tracciato in galleria della preesistente linea Darsena.*

*La Stazione di Molinetto viene anch'essa raccordata al passante con una serie di deviatori che formeranno il trivio Arata, necessari anche al breve raccordo per la Zona Industriale, divenuta ormai troppo importante per essere servita solo da chiatte.*

*La nuova linea a doppio binario, in uscita dalla stazione di Gardesio Centrale, raggiunge i contrafforti del Monte Magno, dopo aver superato il fiume Porta, con il nuovo binario pari, con un importante ponte metallico a trave reticolare e via inferiore a 2 campate, mentre il binario dispari continua ad utilizzare il tracciato ed il ponte della linea originaria.*

*Le due linee confluiscono in unico binario prima di iniziare la tratta montana.*

*Anche la stazione di Nevio Lago beneficia dei finanziamenti pubblici.*

*Qualche anno più tardi iniziano i lavori di sbancamento dei contrafforti del Borgo Medioevale per creare l'area che ospiterà un nuovo F.V. in stile "Razionale" vengono ristrutturati anche: il piazzale Pietro Rivetto, i bastioni e la porta Navina, risalente al 1260, da cui si accede al borgo medioevale della cittadina nonché un tratto della ferrovia VNB e relativa fermata.*

*Il piazzale della stazione FS è ampliato e anche potenziato il collegamento con Nevio Centrale con una nuova galleria a doppio binario.*

*Nel 1933 la piccola località di Valdosso è nuovamente invasa dai cantieri per realizzare un sogno già preconizzato a metà del '800: s'inizia la perforazione di una galleria nel Monte Magno, che collegherà il nostro paese con la vicina Svizzera.*

*Con un grande impegno finanziario si realizza una galleria a doppio binario che, se da un lato s'inserisce in una rete ferroviaria perfettamente strutturata, dall'altro sbuca su binario unico con tutti i problemi connessi a questo tipo di linee.*

*IL Deposito Locomotive di Gardesio S. Stefano è oggetto di nuovi interventi, quali la trasformazione del piazzale e la demolizione della rotonda un tempo dedicati alla trazione a vapore, per dare spazio a nuovi impianti e rimesse dedicati alla trazione Diesel ed Elettrica.*

*Non ultima in ordine d'importanza, la costruzione di una nuova cabina elettrica di conversione, alimentata dalla vicina sottostazione elettrica AT della rete nazionale.*

**10° Tecnica** – Nel corso degli anni sono state apportate molte varianti al paesaggio con aggiunte importanti, in parte dovute all'intervento dei soci ovvero a spunti colti nelle molteplici manifestazioni a cui abbiamo partecipato, elaborati ed adattati per il nostro plastico.

Così sono nati la funivia del *Pic Roc* e la sciovia dello *Stoksen*, che trasporta migliaia di sciatori in quota durante la stagione invernale; la Funicolare del santuario di Bonoforte, le rovine romane venute alla luce in seguito agli scavi per la costruzione di un supermarket, le torri medioevali, e molte altre situazioni interessanti.

Il tracciato è rimasto pressoché invariato, a parte per qualche piccola modifica dettata da esigenze pratiche di esercizio.

L'impianto è suddiviso in moduli, ma non è modulare; è prevista la possibilità di uno smontaggio, anche se speriamo vivamente che questa scelta non si presenti ... mai.

L'impianto elettrico è costruito con la stessa modularità del plastico; i moduli sono uniti elettricamente con una serie di connettori ed una dorsale di 6 conduttori che percorre tutto l'impianto: 2 cavi a 16 Volt ca per l'alimentazione principale dei raddrizzatori/regolatori, sia brandeggiabili sia fissi, 2 cavi per il trasporto dell'energia dai regolatori ai binari (18 Volt cc) e 2 cavi per la linea servizi per l'alimentazione di deviatori, segnali e quant'altro necessiti di energia (16 Volt ca). Localmente sono installati circuiti raddrizzatori (ca/cc) per gli usi specifici.

In posizione adiacente alle tre stazioni principali sono collocati i rispettivi quadri sinottici per il comando degli instradamenti, e per la commutazione elettrica delle linee afferenti alle stazioni stesse, così da fornire un blocco naturale per i treni in arrivo e partenza.

La linea a scartamento ridotto è strutturata allo stesso modo.

E' in questo periodo allo studio, da parte di alcuni soci, la digitalizzazione dell'impianto. Traguardo non certo facile da raggiungere, viste le dimensioni, lo sviluppo del tracciato e la presenza di un centinaio di bobine elettromagnetiche per ogni tipo di azionamento.

L'impegno finanziario è notevole ma lavorare sotto il plastico, data l'età, lo è di più e per ora ci faremo bastare il progetto esecutivo.

Durante la costruzione del plastico si è deciso di “battezzare” le varie opere o località che venivano via via realizzate; per alcune è stato promosso una sorta di concorso, per altre si è utilizzato il nome compiuto o modificato di chi le ha proposte o realizzate, il tutto per rendere più semplice l'individuazione dei siti.

**11° Storia, ultima parte** – *Il secondo conflitto mondiale ferma nuovamente i lavori di raddoppio della linea per Valdosso, le gallerie di servizio in corso di perforazione e quella principale sono utilizzate per nascondere materiali e dare rifugio alla popolazione.*

*All'indomani dell'armistizio sembra che tutto riparta: riapre il cantiere per la perforazione della galleria di Monte Magno Variante, si apportano rettifiche al tracciato e s'interra la linea Darsena, nel tratto compreso tra la fermata omonima e Molinetto, con la costruzione dei “Bastioni Nuovi”.*

*Nuovi finanziamenti pubblici e primi scandali, intervento della magistratura e nuovo stop ... ma questa è un'altra storia.*

Il tempo è trascorso velocemente, sono circa trenta anni che “giochiamo” sul plastico “Gardesio”, ma la voglia di continuare non ci manca. Arrivederci a ottobre 2015 per i festeggiamenti di “Arcamodellismo 40” e la re-inaugurazione di “Gardesio”.

Arcamodellismo Torino

Arcamodellismo Torino

Via Assarotti, 6

I - 10122 Torino

Cell. 349 8019580

[www.arcamodellismo.eu](http://www.arcamodellismo.eu) – [info@arcamodellismo.eu](mailto:info@arcamodellismo.eu)

ATTS Associazione Torinese Tram Storici

Piazza G. Modena, 6

I - 10132 Torino

[www.atts.to.it](http://www.atts.to.it) – [info@atts.to.it](mailto:info@atts.to.it) – [modellismo@atts.torino.it](mailto:modellismo@atts.torino.it)