

Anno 1 - n° 3

Periodico di informazione, storia, cultura e
tecnica dei trasporti di Associazione FITRAM



48 PAGINE

Trasporti nel Tempo



Monorotaia Zipernowsky

Un sistema innovativo

Agnone-Pescolanciano

La ferrovia che non c'è più

Italiani a Cuba

La seconda giovinezza degli autobus

**Il poster centrale:
Fiat 308 Cameri**



DA UN'IDEA DI

M
MARCO/TARABUGI

"tutto un altro tour"

SPEZIA DI NOTTE

*alla scoperta dei panorami
della città in notturna*

A BORDO DI UN
BUS D'EPOCA

VENERDÌ 6 AGOSTO 2021

PIAZZA EUROPA

(LATO VIA V. VENETO)

RITROVO ORE 20.30

PARTENZA ORE 21.00

DURATA TOUR:

1h 30'

COSTO DEL TOUR:

5€

POSTI LIMITATI
PER PRENOTAZIONI:
tel. **366 7157217**

NEL CORSO DEL TOUR SULLE ALTURE
DELLA CITTÀ LE GUIDE TURISTICHE
DELLA LIGURIA RACCONTERANNO

SPEZIA

Sommario



**Trasporti nel Tempo - Periodico
dell'Associazione FITRAM**

Via Fontevivo 52
19125 La Spezia
<http://www.assofitram.it>
redazione@assofitram.it

Responsabile di redazione:

Stefano D'Imporzano

Redattore:

Danilo Caddeo

Redazione:

Gabriella Castorina; Alessandro Felici;
Enrico Nigrelli.

Collaboratori:

Alessio Bruni; Roberto Cabiati; Carlo Carera; Fabio Cavaglieri; Andrea Cozzolino; Enrico Dellepiane; Mino Duchini; Franco Giordano; Paolo Gregoris; Claudio Guastoni; Maurizio Merli; Giovanni Molteni; Leonardo Nigrelli; Alessio Pedretti; Nora Petrelli; Boris Romeo; Fulton Voza; Massimo Zannoni.

Copertina

**Fiat 308 Cameri di Associazione
FITRAM a La Spezia in Piazza
Chiodo in occasione della gita
sociale al Passo del Bocco.**

(Foto A. Bruni - 2018)

Retro copertina

**Menarini 201 ex ATM Milano 5230
ceduto a Cuba ed ora in servizio
regolare sull'isola.**

(Foto Archivio A. Felici)

**Progetto grafico e
impaginazione**

 **Dea3C**
arti grafiche
e multimediali



Trasporti nel Tempo Anno 1 - n° 3

L'editoriale <i>(Stefano D'Imporzano)</i>	pag. 4
News <i>(A cura della Redazione)</i>	pag. 5
Mondo FITRAM I Fiat 370 della FITRAM <i>(Stefano D'Imporzano)</i>	pag. 8
Tecnica La monorotaia sistema Zipernowsky <i>(Danilo Caddeo)</i>	pag. 12
Impianti Gli impianti a fune di ANM Napoli <i>(Alessio Pedretti)</i>	pag. 16
Spazio A.I.T.E. Verbania... si ritorna al passato <i>(Roberto Cabiati)</i>	pag. 28
Storia La scomparsa ferrovia Agnone-Pescolanciano <i>(Nora Petrelli)</i>	pag. 34
Reportage - prima parte Italiani a Cuba... Autobus all'estero <i>(Alessandro Felici)</i>	pag. 42
Nei prossimi numeri... <i>(A cura della Redazione)</i>	pag. 47

Cari lettori,

nelle scorse settimane si è tenuto il primo Consiglio Direttivo, dopo lo svolgimento dell'Assemblea Generale dei Soci svoltasi a giugno, nella quale è iniziata un'interessante discussione sulla successione del Presidente uscente Stefano D'Imporzano, che ricopre tale incarico dal 2011, e che pur essendo stato rieletto in seno al Consiglio, preferirebbe un cambio al vertice.

La maggioranza dei consiglieri ha però chiesto al Presidente uscente di rimanere ancora per un mandato poiché molte delle iniziative intraprese in questi anni, erano state pensate e messe in cantiere proprio da Stefano D'Imporzano.

Si è quindi deciso di rimandare l'elezione della dirigenza di un mese, precisamente nella seduta del 19 settembre.

Dopo la partecipazione al Raduno A.I.T.E., raccontato poi dal suo Presidente nelle successive pagine di questa rivista, alla quale hanno partecipato molti soci e, dove nella bella cornice del Lago Maggiore, ha fatto bella mostra il nostro Fiat 314/3 DallaVia del 1972 nella ormai conosciuta livrea SAD Bolzano degli anni '70, la FITRAM parteciperà ad un raduno "casalingo" che si terrà a Sarzana, in Piazza Martiri per la Libertà, domenica 19 settembre, portando un bis di 314: l'urbano Monocar Menarini 1201/3 su gruppi meccanici Fiat 314 del 1976 e l'extraurbano Fiat 314/3 Dalla Via del 1972 e successivamente, nel mese di ottobre, precisamente domenica 24, a Firenze nel meraviglioso parco delle Cascine.

In quest'ultimo caso non è ancora stato deciso quale mezzo storico portare.

Infine sul fronte delle attività sociali, le quali sono aperte a tutti i soci che vi desiderano partecipare, nulla è variato rispetto al periodo prima delle ferie estive.

Nel mese di ottobre il Fiat 315.8.13 Cameri, con un mesetto di ritardo sulla tabella dei lavori, andrà finalmente in carrozzeria.

Al rientro sarà un 315 che avrà assunto una livrea classica, l'azzurro ministeriale degli anni '80, ma con una ben precisa denominazione.

Certo è che l'inizio del 2022 sarà caratterizzato da almeno tre iniziative per appassionati con questo autobus: Onda, Genova e La Spezia.

Amici, appassionati, continuate a seguirci.

Il Consiglio Direttivo.





"Parole in movimento", il bus che diventa libreria: il progetto in crowdfunding di una coppia di Treviso

Oltre duecento anni dopo il "viaggio in Italia" di Goethe, tocca al britannico Dennis visitare la Penisola.

Simone Brisotto e **Sara Rago**, 39 anni lui, 33 lei, hanno acquistato un Double Decker inglese per trasformarlo in una libreria itinerante che dal Veneto girerà la penisola.

"Parole in movimento" è il nome del progetto per il quale hanno anche avviato un'azione di raccolta fondi attraverso la piattaforma Ulule; l'obiettivo finale è di raccogliere 5.000 Euro, un importo modesto basato sulla formula delle donazioni.

La cifra, spiega **Sara Rago**, servirà per sostenere le spese di collaudo ed omologazione, per un nuovo treno di gomme e per il riallestimento degli interni.

Il Double-Decker è entrato in servizio a Londra nel 1999 ed è poi stato trasferito in altre città Oltremanica, fra le quali Manchester e Plymouth.

I nuovi proprietari lo hanno acquistato nel Regno Unito per 8.000 Sterline, circa 9.200 Euro ed ora effettuerà il suo nuovo servizio in Italia.

L'idea della "libreria diffusa", il cui simbolico quartier generale si trova a Spresiano, in provincia di Treviso, è di **Simone Brisotto**, che assieme alla moglie viaggiano attualmente con una Skoda Octavia per mercatini e festival.

Comprata nel 2015, la familiare della casa ceca ha già percorso

180.000 chilometri, ma è con il Double Decker che inizia la nuova avventura.

Per farlo arrivare in Italia, la coppia ha dovuto imbarcarlo a Portbury, vicino a Bristol, ed andarlo a ritirare con un autista a Livorno dopo dieci giorni di navigazione.

L'autobus rosso a due piani che porta i libri là dove non ci sono offrirà letture per i più piccoli (fino ai 18 anni) al piano superiore, mentre quello inferiore sarà riservata agli adulti.

Basterà una licenza "C", perchè il Double Decker non potrà effettuare trasporto passeggeri, verranno eliminati gran parte degli originali settantaquattro posti a sedere, verranno salvati tuttavia i classici divanetti per offrire posti a sedere per i futuri lettori.

Il bus verrà immatricolato come veicolo speciale.

Sopra: il Double Decker adibito a libreria in movimento.

Qui sotto: i nuovi autobus Scania di Sun Novara.

(Foto Archivio Dea3C)

Metano ed impianti modello Dubai: ecco i nuovi bus ecologici di Novara

Bus a metano con condizionatori a prova di deserto; sono sette, sono entrati già ufficialmente in servizio sulle linee cittadine e sono stati presentati dalla Sun ieri mattina in piazza Duomo.

Sono mezzi di ultima generazione di 12 metri di lunghezza con una capienza di una novantina di posti, realizzati da Scania per un costo di circa 240.000 Euro cadauno

Per l'acquisto si è usufruito del finanziamento del 50% del costo da parte della Regione e l'azienda ha investito la differenza di circa 850.000 Euro.

Si è investito molto sul metano e si proseguirà con l'apertura al pubblico di un nuovo distributore presso la sede.

Una delle caratteristiche più originali dei sette autobus è l'impianto di condizionamento:

E' stato chiesto ed ottenuto da Scania un modello di impianto tale da garantire la massima affidabilità e questi mezzi sono stati dotati degli stessi impianti utilizzati sui pullman di Dubai.

Degli 80 mezzi in servizio presso Sun il 70% è ecologico, Novara si conferma una delle città con il maggior numero di mezzi ecologici.



Val d'Aosta: potenziamento corse autobus giornalieri e servizio ferroviario

Si è svolta nei giorni scorsi la riunione del Tavolo di coordinamento prefettizio in materia di scuola e trasporti, presieduto dal presidente della Regione **Erik Lavevaz**, che ha definito il Piano operativo dei trasporti per gli studenti.

Lo ha reso noto la Presidenza della Regione autonoma della Valle d'Aosta.

Il documento è stato predisposto dal Dipartimento regionale Trasporti e mobilità sostenibile, a seguito di un confronto con le aziende di trasporto pubblico locale ed in raccordo con la sovrintendente agli studi, in vista della ripresa dell'attività scolastica in presenza per il 100 % degli studenti valdostani, utilizzando i mezzi del trasporto pubblico locale con capienza massima stabilita all'80 %.

E' prevista un'implementazione di ben novanta corse di autobus giornaliere ed un rinforzo del trasporto ferroviario nelle ore di punta.

Secondo le nuove disposizioni nazionali, sui mezzi del trasporto pubblico locale non è obbligatorio disporre del GreenPass, ma è necessario indossare una mascherina chirurgica o di livello superiore e rispettare il distanziamento di un metro, ove possibile.

La spesa prevista per i bus è di 660.000 Euro mentre quella per i servizi ferroviari è di 40.000 Euro.

Sotto: uno dei nuovi convogli bimodali in stazione ad Aosta.

(Foto Archivio Dea3C)



Autobus e metrò: ora Google Maps è al corrente di quante possibilità abbiamo di sederci

Google ha annunciato che con Maps sapremo se e quanto è in ritardo l'autobus (o la metropolitana) che stiamo aspettando. E soprattutto quanto sono affollati.

Scaricata ed installata su oltre cinque miliardi di dispositivi, Google Maps punta sempre di più ad essere l'app irrinunciabile per qualsiasi smartphone, a prescindere dal sistema operativo e dalla parte del mondo in cui ci si trovi, almeno per quanto riguarda mobilità e trasporti, però intesi nel senso più ampio possibile.

Per farlo il software aggiunge nuove caratteristiche, in grado di semplificare notevolmente la vita di chi ha necessità di cercare una strada, un ristorante, prenotare un aereo, andare da un punto ad un altro di una città e sapere qual è il modo più veloce e comodo per farlo.

Così, dopo la possibilità di ordinare cibo a domicilio anche dai risultati di ricerca, la navigazione "in realtà aumentata" con le indicazioni sovraimpresse sul paesaggio, gli avvertimenti sui limiti di velocità o sulle colonnine di ricarica per le auto elettriche presenti sul percorso e la

possibilità di essere avvertiti se il taxi che ci sta riportando a casa devia troppo dal percorso migliore, ecco che arriva l'annuncio che con Google Maps potremo sapere anche se e quanto è in ritardo l'autobus (o la metropolitana) che stiamo aspettando.

La nuova funzionalità, che nel corso delle prossime settimane sarà via via disponibile in circa 200 città in tutto il mondo (anche in Italia, ma da Mountain View non hanno svelato con precisione dove), utilizza i dati di posizionamento degli smartphone per stimare quanti ce ne siano contemporaneamente in un determinato punto (l'autobus, in questo caso) e da qui elabora le statistiche sulle linee e le fasce orarie più affollate del trasporto pubblico.

Quando la nuova funzione sarà disponibile, chiedendo a Maps di calcolare un percorso in bus da un punto all'altro di una città verrà dunque mostrato il prossimo autobus in arrivo, con dati sulla probabilità di trovare posto a sedere, gli eventuali minuti di ritardo sul previsto nonché il punto preciso della mappa in cui il ritardo si è verificato.

Sarà così inutile correre ed affrettarsi, per restare in piedi e pigiati su un autobus che comunque non arriverà prima di un quarto d'ora.



Marconi Express: la monorotaia da 220 mila passeggeri in tre mesi

Sono state poco meno di 220 mila le persone che nei tre mesi estivi di giugno, luglio ed agosto, hanno utilizzato il Marconi Express, il servizio di navetta veloce su monorotaia che collega in sette minuti la stazione centrale di Bologna con l'aeroporto Marconi, con corse dalle 5.40 a mezzanotte.

Il servizio navetta è gestito dalla Marconi Express Spa, costituita per il 75% dal Consorzio Cooperative Costruzioni (CCC) di Bologna e per il 25% dall'azienda di trasporto TPER Bologna.

Il costo dell'opera ha raggiunto circa 130 milioni di Euro, in parte finanziati dalla Regione Emilia-Romagna, in parte dall'Aeroporto Guglielmo Marconi e la parte restante in project financing, a carico dei soggetti privati.

Il tempo di percorrenza dell'intera tratta tra l'Aeroporto e la Stazione Centrale di Bologna è di sette minuti e mezzo circa.

Vi è solo una fermata intermedia, denominata Lazzaretto, situata tra i quartieri di Pescarola e Le Lame ed al servizio della zona universitaria dell'Alma Mater, anche se la fermata forse sarebbe potuta nascere più a ridosso del quartiere universitario.

I circa 5,095 km vengono per-

corsi ad una velocità media di 40 km/h.

L'infrastruttura è costituita da una monorotaia sopraelevata, sorretta da 125 piloni prefabbricati in calcestruzzo, alti da 5,20 a 18 metri e distanziati di 35-40 metri, la trazione è elettrica a 750 V a corrente continua.

L'incrocio delle vetture avviene presso la stazione intermedia di Lazzaretto, ove sorge anche il deposito-officina ed il posto di comando centralizzato.

Le navette, realizzate dall'azienda svizzera Intamin, sono bidirezionali e composte ciascuna da due vagoni poggianti su ruote gommate, hanno una lunghezza totale di 17 metri e possono trasportare (a pieno carico) fino a 48 passeggeri raggiungendo una velocità massima di 70 km/h.

Dall'avvio dell'esercizio lo scorso 18 novembre, i passeggeri sono stati oltre 315mila.

A trainare i numeri, la ripresa del turismo e del trasporto aereo: in giugno sono salite a bordo del Marconi Express più di 44 mila persone, che sono quasi raddoppiate a luglio (81 mila), cifra a sua volta superata ad agosto (quasi 91 mila).

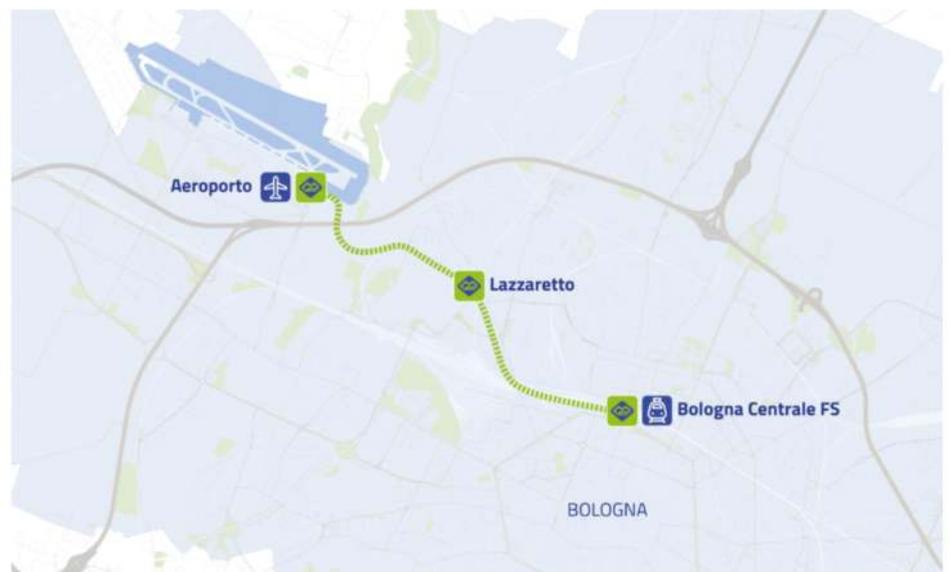
In media, nei tre mesi estivi, ogni giorno hanno usufruito della monorotaia quasi 2.400 persone (con una media di circa 3 mila al giorno nel mese di agosto).

"Sono dati che ci lasciano ben sperare" afferma **Rita Finzi**, presidente di Marconi Express, "Il nostro servizio si sta dimostrando una soluzione ricercata da molti passeggeri dell'aeroporto di Bologna, anche oltre le nostre aspettative."



In alto: una navetta in corsa verso l'aeroporto Marconi, impiega uno dei tanti viadotti in zona Lazzaretto. Qui sopra: il figurino delle vetture. In basso: la cartina con il percorso della navetta.

(Foto Archivio Dea3C)





I Fiat 370 della FITRAM

Un mini gruppo nella grande collezione storica



Pur rimanendo la produzione del richiestissimo, ma ormai obsoleto Fiat 306, con riduttori e motore a sogliola, terminata definitivamente nel 1982, la Fiat Veicoli Industriali, nell'estate del 1976, decide di presentare un autobus decisamente più moderno sia nella linea che nella meccanica, cercando di soddisfare più ampie necessità dovute alla conformazione del territorio italiano: dai servizi montani e collinari a quelli delle grandi pianure, sino ad abbracciare le nascenti richieste del noleggio da rimessa. Nasce così il Fiat 370; inizialmente nelle due versioni da 12 metri interurbano e gran turismo, equipaggiate con un moto-

re Fiat 8210.02 da 13798 cm³ erogante 260 Cv. Due anni più tardi arriva sul mercato la versione da 10 metri con motore Fiat 8220.02 erogante 200 Cv, quindi nel 1980 è la volta della versione 11 metri che monterò un motore ancora differente, un Fiat 8260.02. Nel frattempo, nel 1981, il fortunato modello subisce ancora una revisione meccanica; i nuovi modelli saranno equipaggiati da un motore Fiat 8280.02 da 17174 cm³ che erogano circa 352 Cv. Infine nel 1984 le versioni da 12 metri monteranno un motore Fiat 8210.22 sovralimentato da 13798 cm³ erogante 304 Cv, mentre le versioni da 10 metri

monteranno il nuovo motore Fiat 8220.22 da 9572 cm³ erogante 240 Cv.

Nel 1987 la Iveco, marchio sostitutosi al tradizionale Fiat già dal 1983, presenta il nuovo Fiat 370S, costruito nello stabilimento campano di Valle Ufita e nel 1994 viene presentata l'ultima versione ecologica, il Fiat 370SE dotato del motore Fiat 8460.41S, che terminerà la produzione nel 2001, quando era già iniziata la commercializzazione dell'EuroClass.

Questo modello di autobus, presente in modo capillare su tutto il territorio nazionale, meritava di essere preservato nei vari modelli al pari del suo antenato Fiat 306.

Oggi, nella collezione storica di FITRAM ne sono presenti otto unità di varie carrozzerie e motorizzazioni.

I primi due "370" che entrano a far parte della collezione nel 2014, sono entrambi 10 metri, ma equipaggiati in modo differente.

Nel giugno 2014 viene acquistato da un'autoscuola in provincia di Biella un Fiat 370

Nella pagina accanto: Fiat 370 12L25 Valle Ufita immortalato il giorno del Collaudo.

(Foto M. Pompili - Gennaio 2021)

In alto: Fiat 370 12.25 Menarini C11 del 1983 in versione super linea.

Qui sotto: coppia di Fiat 370 12.25 Cameri del 1983 provenienti dalla Regione Abruzzo, gli ultimi 370 circolanti in Italia.

(Foto: S. D'Imporzano)





10.24 immatricolato nel 1987 proveniente dal parco SAD Bolzano con la matricola sociale 683; questo autobus è carrozzato DallaVia.

Nell'agosto dello stesso anno viene acquistato dalla Riviera Trasporti di Imperia un Fiat 370 10.25 immatricolato nel 1982 e proveniente dalla SITA con matricola sociale 265.

Questa volta il mezzo è carrozzato Cameri.

Questi due autobus necessitano di alcuni lavori di meccanica, ma sono funzionanti e sono in attesa di restauro che li riporterà rispettivamente nelle livree dell'epoca di SAD Bolzano e della SITA Firenze.

Durante un viaggio dedicato ai trasporti campani, nel 2016 il gruppo dirigente FITRAM, considerata la mancanza del modello da 12 metri, decide di acquistare un Fiat 370 12.25 carrozzato dalla Menarini C11 ed immatricolato nel 1983 dalla

ditta Marcarelli di Castelpoto in provincia di Benevento.

Questo 370 è in attesa di collaudo e presto lo si vedrà nei vari raduni del settore.

Quindi in occasione di una visita ai depositi COTRAL di Roma e dopo aver conosciuto un dirigente appassionato di trasporti, **Carlo Petrolini** oggi nostro socio, nel 2019 hanno arricchito la collezione tre nuovi Iveco 370 12.L25: due carrozzati Menarini

C11 rispettivamente del 1990 e 1991 ed il terzo un Iveco 370 12.L25 Valle Ufita immatricolato nel 1990.

Queste unità preservano le matricole 8758, 8804 e 8007.

Le matricole Menarini hanno subito un buon restyling da parte di COTRAL e pur avendo molti chilometri "sulle ruote", saranno collaudati entro l'autunno.

Infine, dopo una lunga trattati-

Qui sopra: Fiat 370 10.24 Dalla Via del 1987 ripreso in un giro di prova presso il vecchio deposito di Borghetto Vara.

(Foto Archivio FITRAM)

A lato: particolare del posto guida di un Fiat 370 Cameri.

(Foto S. D'Imporzano)



va ed attesa, nel 2021 sono arrivati in FITRAM gli ultimi due Fiat 370 12.25 carrozzati dalla Fiat negli stabilimenti di Cameri e provenienti dal parco ARPA, l'agenzia regionale abruzzese con sede a Chieti.

Le matricole preservate sono la n° 587 e la n° 617 entrambe del 1983; la prima impegnata nel gruppo di Chieti mentre la seconda serviva il territorio di Teramo.

Per questi ultimi due mezzi, che non versano in buone condizioni di meccanica e carrozzeria, i lavori degli esperti FITRAM inizieranno nel 2023.

A lato: Fiat 370 12L25 Menarini C11 del 1991 proveniente dalla Cotral di Roma.

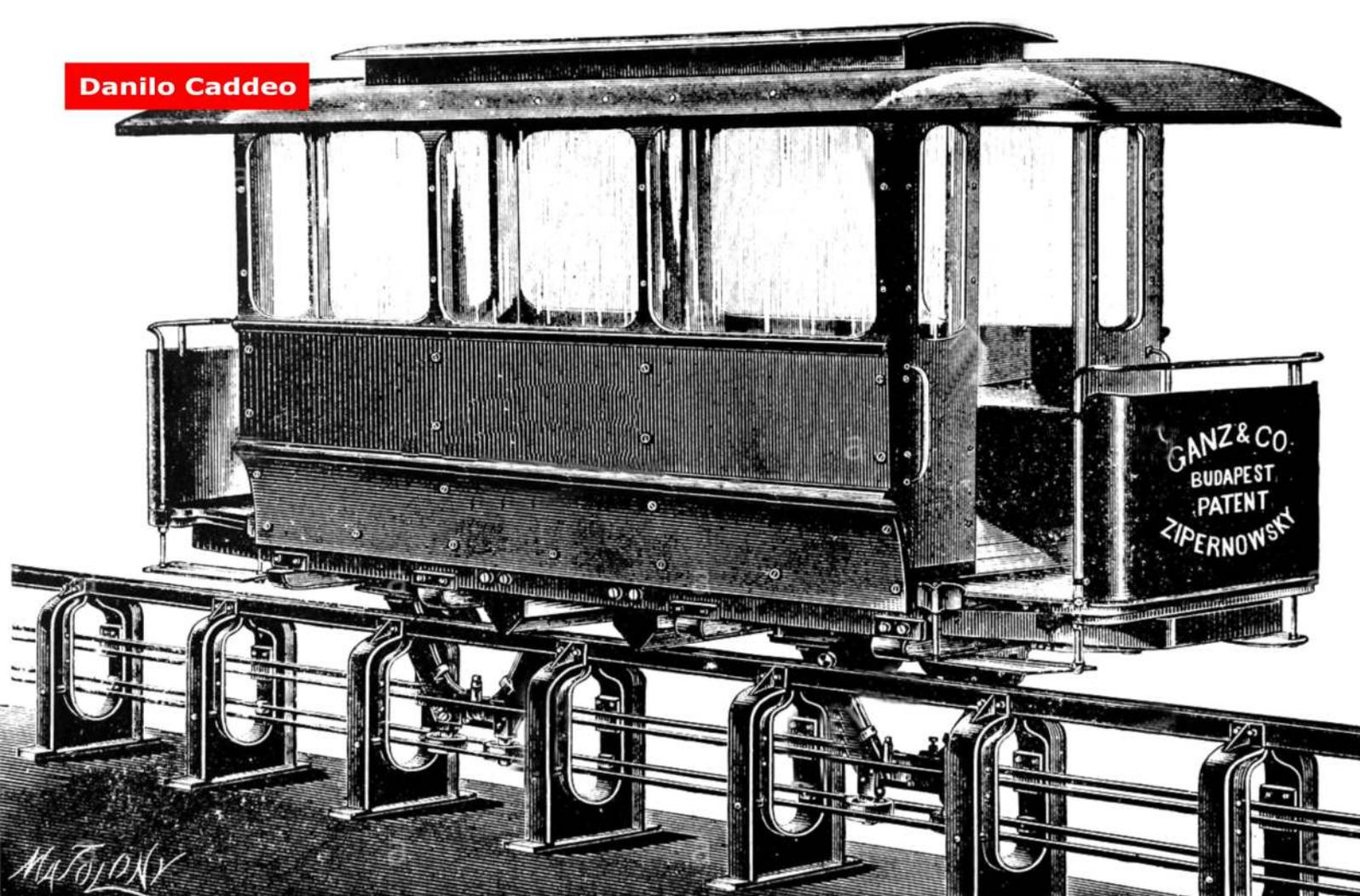
Nella collezione FITRAM sono presenti due esemplari di questo modello.

(Foto S. D'Imporzano)

Sotto: raro esemplare di Fiat 370 10.25 Cameri del 1982 fermo nel vecchio deposito di Borghetto Vara in attesa di restauro.

(Foto A. Bruni)





La monorotaia sistema Zipernowsky

Tratto da un articolo di A. Winstand Bond pubblicato su *Modern Tramway* nel 1967, analizziamo un sistema di trasporto innovativo ma dal futuro incerto

L'ungherese **Károly Zipernowsky** è ritenuto, insieme ai suoi colleghi **Miksa Déri** ed **Ottó Titusz Bláthy**, l'inventore del trasformatore, o perlomeno del trasformatore ad uso industriale.

I tre erano ingegneri della ditta Ganz di Budapest, anzi il primo ne divenne in seguito il direttore tecnico.



Ma **Zipernowsky** era anche l'inventore di molte geniali e strampalate macchine (si dice che l'elenco dei suoi brevetti consti di quaranta voci): ci basti ricordare il progetto del 1890 per una ferrovia rapida che doveva collegare Budapest a Vienna (250 km) alla velocità di 250 km/h, che sarebbe stata esercitata da elettromotrici singole con casse che con una lunghezza

di 45 metri avrebbero avuto la modesta capacità di 40 passeggeri, dotate di due carrelli a due assi con ruote di due metri e mezzo di diametro a doppio bordino e presa di corrente a 1000 Volt c.a. da due rotaie laterali poste a circa 50 cm dal p.d.f., come protezione contro gli svii; le elettromotrici, che si sarebbero succedute ad intervalli di dieci minuti, avrebbero

utilizzato un doppio binario e, per sicurezza, un interbinario di ben dieci metri.

Infine, un sistema di blocco basato sull'assorbimento di corrente da parte dei rotabili avrebbe garantito che due motrici intervallate di circa 40 chilometri (spazio percorso in dieci minuti a velocità di 250 km/h) non si tamponassero.

Inutile dire che il treno super rapido di **Zipernowsky** non vide mai la luce, anche se pare che alle officine Ganz se ne trovasse un rotabile in costruzione.

Per risolvere alcuni problemi relativi all'installazione delle prime linee tramviarie a Budapest **Zipernowsky** propose l'impiego di un sistema di monorotaia di sua invenzione, che in realtà, come subito si vedrà, monorotaia proprio non era, trattandosi di un rotabile appoggiato su un'unica fila di ruote scorrenti su una specie di rotaia montata a filo della superficie stradale, ma sostenuto anche da un altro complesso di ruote percorrenti un canale sottostante alla rotaia, una specie di caniveau nel quale si trovavano anche i conduttori che portavano la corrente al rotabile.

Le officine Ganz di Budapest costruirono una vettura sperimentale, lunga circa 7 metri e larga 1,60 metri, con 24 posti a sedere suddivisi in tre compartimenti; il telaio era montato su due carrelli a due assi con interperno di 3 metri, ogni asse essendo dotato di un'unica ruota a bordino centrale corrente su di una rotaia costituita da due ferri opportunamente sagomati che lasciavano un solco largo 33 mm per il passaggio del bordino; una delle due ruote di ogni carrello era motrice, azionata da un motore elettrico ad asse longitudinale azionante l'assale tramite una vite senza fine.

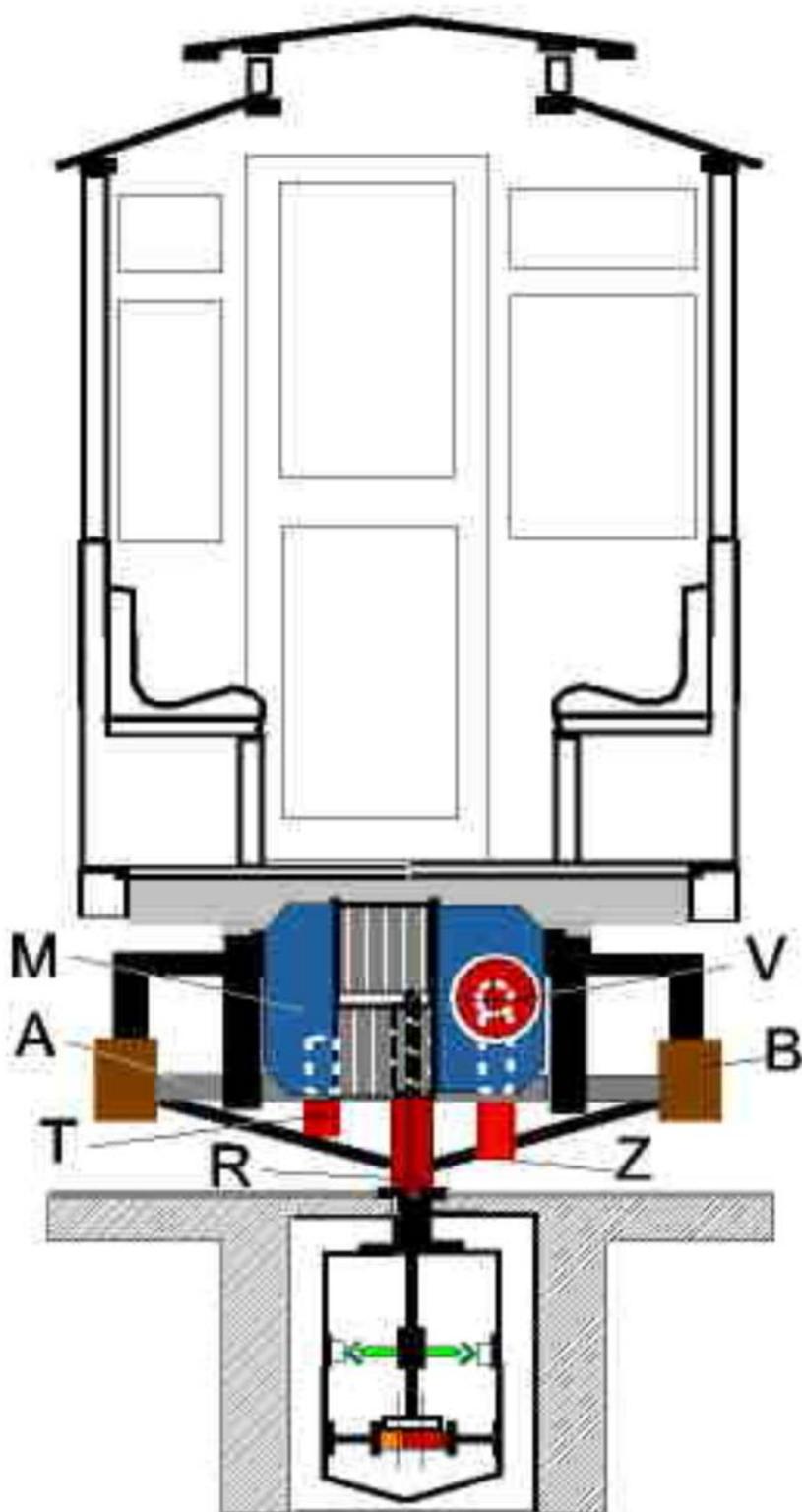
Il rotabile, oltre ad essere sos-

Nella pagina accanto in alto: illustrazione della vettura ideata e realizzata da Zipernowsky.

Nel box sottostante: a sinistra Zipernowsky, mentre a destra posa insieme a Déri e Bláthy.

A lato: la sezione del rotabile permette di osservare il sistema di ancoraggio sotterraneo e la presa di energia.

(Tutte foto Archivio Dea3C)



tenuto dalla ruota a bordino centrale, era equilibrato, all'interno del canale C, da due coppie di rotelle U portate in folle dal supporto P e scorrenti in appoggio sulle due rotaie orizzontali K, K; il supporto P era costituito da una lastra di ferro spessa circa 25-27 mm, assicurata con i tiranti Q, Q al telaio del carrello.

Sempre nel canale si trovavano i due conduttori J+, J- di alimentazione, sui quali scorrevano due spazzole di presa di corrente portate dai supporti isolanti S, S.

Anche la linea fu oggetto di studio da parte dell'inventore, specialmente per la realizzazione degli scambi, di notevole complessità dovendo scambiare, oltre alla rotaia di corsa, anche le rotaie di appoggio inferiori e le barre di alimentazione.

Zipernowsky prese un brevetto inglese per il suo sistema nel 1889, facendo costruire anche un breve tratto di linea dimostrativa all'interno delle officine Ganz con un binario lungo 250 metri, con pendenze del 20 per mille e curve di 20 metri di raggio; la rotaia di appoggio formata dai due ferri sagomati si dice pesasse soltanto 23 kg/m, mentre le due rotaie di guida orizzontali erano da 10 kg/m.

Le prove condotte su questa li-

nea avrebbero dato, come di consueto, risultati eccezionali, il rotabile essendo caratterizzato da oscillazioni orizzontali non superiori a 50 mm (anche se non è del tutto chiaro cosa si intendesse per "oscillazione orizzontale").

Si sarebbero anche eseguite delle prove di carico per un carico sulla rotaia di corsa di 20 kg/mm² (sarebbero 2 tonnellate a cm², un valore talmente elevato da far pensare ad uno zero di troppo), mentre il rotabile sarebbe giunto alla velocità di 10 km/h, velocità che però il costruttore si affrettava a dichiarare pari alla metà di quella che si sarebbe effettivamente avuta in esercizio.

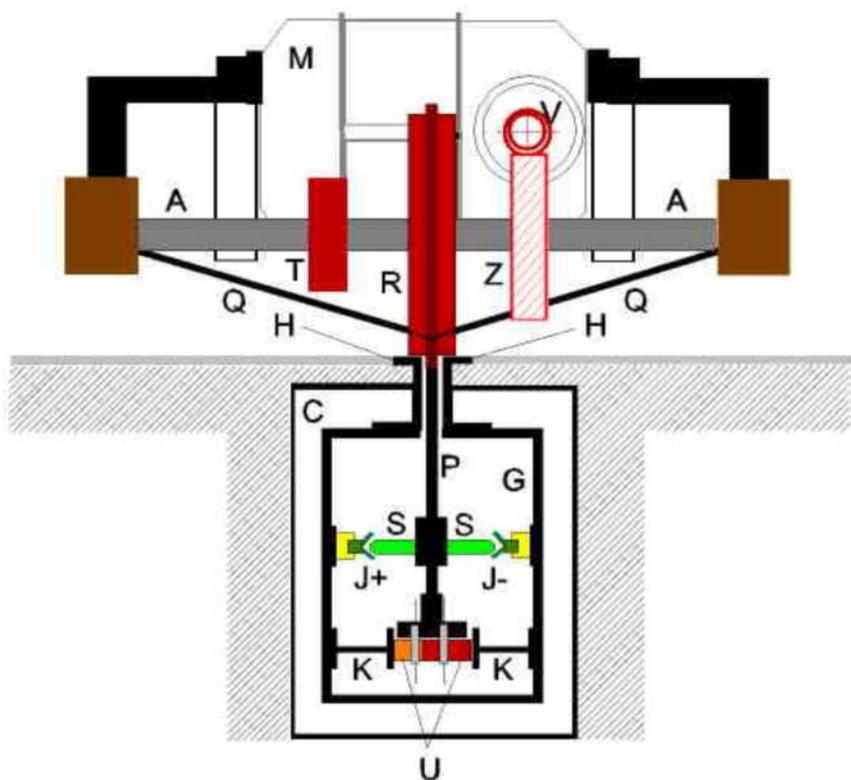
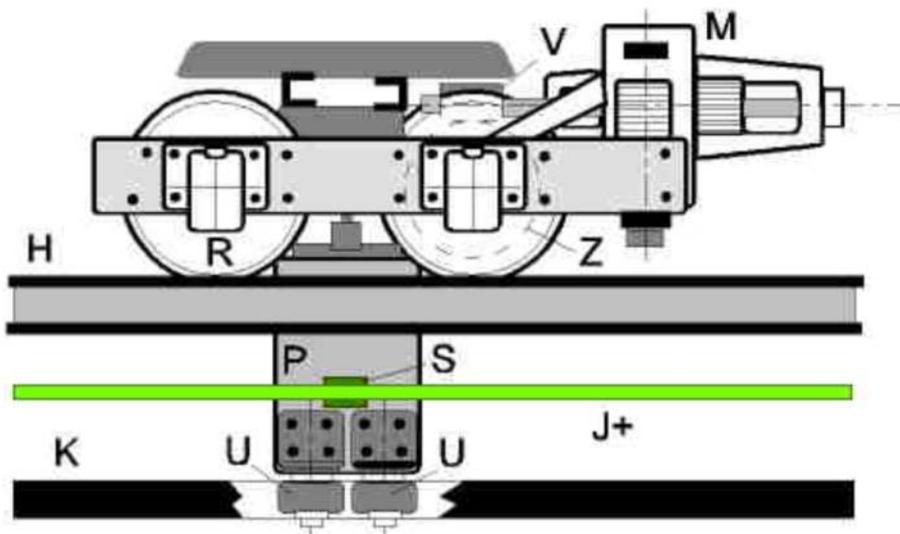
In realtà non sembra possibile che il sistema potesse realmente funzionare.

Lo spessore necessariamente ridotto del plough difficilmente avrebbe potuto opporsi efficacemente alla tendenza del rotabile ad inclinarsi da un lato, ad esempio nel caso di carico di passeggeri fortemente squilibrato.

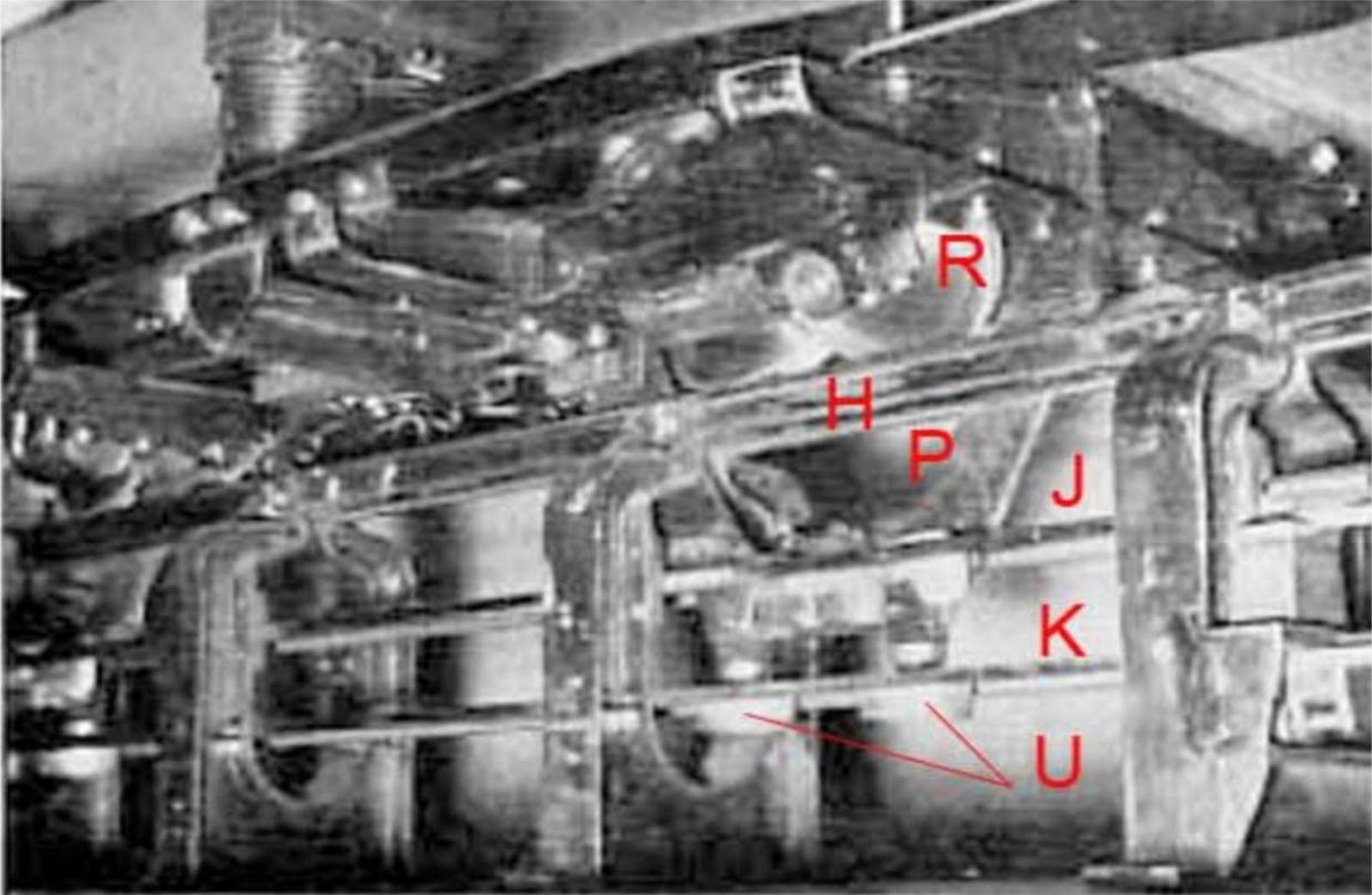
Anche la rivista inglese *Electrical Review*, in un articolo datato 1889, insieme ad una dettagliata descrizione del sistema, avanzò dei dubbi sulla sua funzionalità specie dal punto di vista della stabilità, dubbi subito respinti con sdegno dal costruttore.

Nel 1890 **Zipernowsky** sembra fosse riuscito ad avere la licenza per un'installazione sperimentale su una strada della città, ma non è mai stata trovata traccia alcuna di questa installazione, per cui dobbiamo ritenere che l'unica tratta bene o male funzionante della monorotaia sia stata solo quella nelle officine Ganz.

Pare che **Zipernowsky** abbia successivamente perfezionato il sistema, adottando, in luogo delle due ruote a bordino cen-



In alto: schema di un carrello tipo. A lato: il rodiggio del rotabile. Si vedano le figure che mostrano i seguenti dettagli nel rodiggio: H, H: due ferri sagomati affacciati che formano la rotaia di corsa; R, una delle ruote a bordino centrale portata dall'assale A, A; M, motore di trazione bipolare portante sull'albero dell'indotto la vite senza fine V che ingrana nella ruota dentata Z calettata sull'asse motore; T, tamburo per il freno a mano.



trale per carrello, due ruote, probabilmente a doppio bordinno, che, montate con assi inclinati, venivano a trovarsi con i piani di rotazione reciprocamente ad angolo retto e poggiavano una per lato sulle due rotaie costituenti la linea: in sostanza una disposizione ripresa di recente dal sistema Translohr.

Nessuna documentazione si è mai trovata del sistema in questa seconda forma, l'unica prova di esistenza del quale sarebbe un modello in scala ridotta esistito in passato presso il museo dei trasporti di Budapest, modello che al momento non

sembra però più esposto; le scarse fotografie disponibili dello stesso non lasciano capire un gran che sui meccanismi.

Nel 1894 apparve sulla rivista americana *Electrical World* un articolo di tale **S. D. Mott**, che rivendicava la priorità per il sistema **Zipernowsky**, allegando un disegno del 1885, intitolato *Bicycle Traction*, mostrante un rotabile ed una linea praticamente identici a quelli realizzati da **Zipernowsky**.

A parte la stranezza del nome dato al sistema, c'è da osservare che all'epoca tra i collaboratori di **Edison** si trovava proprio un **S. D. Mott** e se i due fossero

stati la stessa persona, sorgerebbero parecchi dubbi sulla legittimità del progetto, data la nota abilità del grande inventore ad appropriarsi delle idee altrui come purtroppo dimostrato in parecchi documenti pubblicati negli anni.

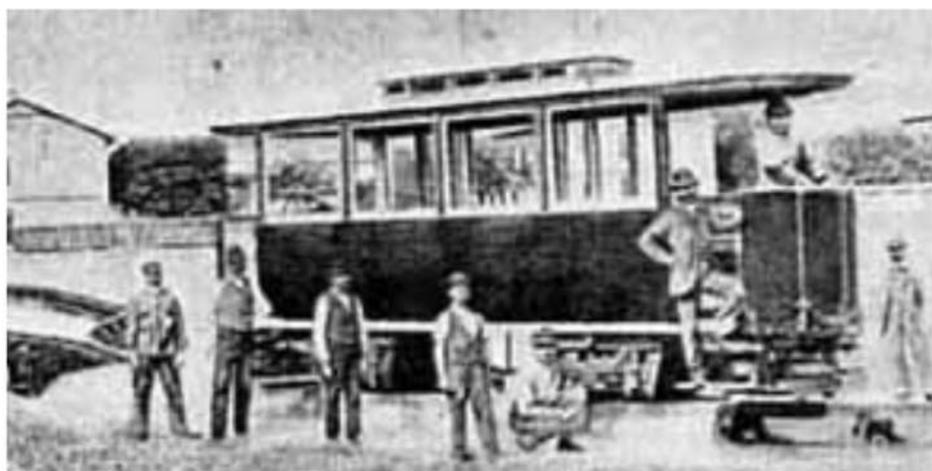
Prossimamente esamineremo i sistemi di presa di corrente nel caniveau.



Qui sopra: il francobollo commemorativo emesso in onore di Károly Zipernowsky.

Nell'immagine in alto si possono distinguere una rotaia (H), una ruota (R, che non si capisce però come impegni sulla rotaia), il plough (P), i due rulli di guida (U), la rotaia di appoggio laterale (K) e la barra di alimentazione (J).

A lato: il rotabile ritratto all'interno delle officine Ganz.





Gli impianti a fune di ANM Napoli: la funicolare Centrale, quella di Mergellina e la funivia di Posillipo, per non farsi mancare nulla...

Proseguiamo con il nostro viaggio esaminando gli impianti di seconda generazione essendo stati realizzati a cavallo tra gli anni '20 e '30 del secolo scorso

La funicolare Centrale: unica nel suo genere

Al momento della costruzione delle prime due funicolari di Chiaia e Montesanto, già gestite dalle "Ferrovie del Vomero", furono presentati alcuni progetti, peraltro in parte curiosi, onde collegare con un terzo impianto le alture del Vomero con la zona di Via Toledo e Piazza del Plebiscito, tra cui funicolari a centro strada o ferrovie aeree su ponti in metallo scatolari, molto simili a quelli realizzati per attraversare i maggiori corsi d'acqua del nostro paese.

Questo leggero fermento si acquietò per breve tempo onde poi risvegliarsi ad inizio anni '20 del Novecento quando il Vomero arrivò a contare già 36.000 abitanti; i tempi dunque maturarono per la progettazione di un terzo impianto.

I primi progetti risalgono al 1922, anno di una certa marcia da parte di un personaggio romagnolo il quale influirà non poco sulla realizzazione di un

impianto, che assumerà sempre spesso più la denominazione di funicolare Centrale, soprattutto in seguito alla costituzione della Società per la funicolare Centrale (SAFUCE) e l'inizio dei lavori nell'agosto del 1925, ovviamente avviati appena l'impianto venne posto all'attenzione del personaggio suddetto.

L'impianto venne ovviamente inaugurato ed attivato il 28 ottobre 1928, guarda caso in notevole anticipo rispetto alla data prevista, ovvero la metà del 1929.

Realizzare in quattro anni una funicolare quasi del tutto sotterranea e posta sotto ad edifici preesistenti fa pensare a quanto siamo ridicoli oggi, in quanto nello stesso periodo riusciamo a fare e disfare tre volte il progetto, veder cambiare il sindaco ed osservare la nascita di comitati contro il trasporto pubblico per la salvaguardia dell'ambiente.

La funicolare Centrale dunque presenta le fermate intermedie di Corso Vittorio Emanuele (e

sicuramente Napoli è unica al mondo per avere tre funicolari aventi tutte e tre una fermata intermedia con il medesimo nome...) ed il Petraio.

L'impianto corre in superficie per la risicata lunghezza di soli 60 metri!

Anch'essa coinvolta nella Se-

Nella foto di apertura: osservando l'aspetto interno della stazione inferiore della funicolare di Mergellina possiamo intuire che tale impianto presenta una pendenza maggiore rispetto ai precedenti tre impianti trattati.

Nella foto possiamo osservare la vettura numero 1 "Ischia" appena giunta alla Stazione inferiore, si noti sulla destra il piccolo spazio museale nell'ambito del quale è stata preservata una delle vetture originali del 1931.

Da notare l'assenza della linea aerea invece sempre presente negli altri impianti e la particolare lunghezza delle banchine, come se in origine si fosse pensato di dotare l'impianto di convogli composti da due vetture.

(Foto A. Pedretti - 21/04/2018)

Sotto: la stazione superiore della funicolare Centrale sita nei pressi di Piazza Fuga al Vomero, da notare l'eleganza e l'arredo interno, le luci sono state riportate ad una forma consona agli anni in cui è stato aperto l'impianto.

(Foto A. Pedretti - 02/11/2013)



conda Guerra Mondiale con una sospensione dell'esercizio, a differenza delle altre funicolari l'impianto rimane di proprietà della Società sino al 1976, momento nel quale lo stesso verrà trasferito all'ATAN che già aveva in gestione Chiaia e Montesanto dal 1973.

A differenza degli altri due precedenti impianti la "Centrale" è riuscita ad arrivare sino al luglio del 1990 quando presumibilmente il giorno dopo la fine dei Mondiali di calcio, o comunque durante il mese di luglio, venne fermata onde essere riaperta solamente ad ottobre del 1991, sebbene in maniera non ancora completa e secondo un iniziale progetto della Ceretti & Tanfani.



Una seconda parte dei lavori di rinnovo venne tuttavia coinvolta nella "Tangentopoli napoletana" e pertanto l'azienda si vide imporre la chiusura dell'impianto non completato durante il luglio 1992.

Solo successivamente seguendo un nuovo progetto della altoatesina Leitner l'impianto venne completato e riaperto, tuttavia solamente nell'aprile del 1996 anche a seguito di un incidente avvenuto durante le corse prova nel 1995, che si narra, sia stato causato dall'assenza di un tenditore a valle sparito, per così dire, nel progetto del secondo lotto, elaborato dagli altoatesini.

In alto: la stazione inferiore della funicolare Centrale prevede un grande atrio accessibile direttamente da una piazzetta sita sulla centralissima Via Toledo, al piano superiore dello stesso edificio è presente il Teatro Augusteo; il restauro filologico degli interni ha portato alla ricomparsa di luci in stile anni '30.

Il convoglio "Floridiana" recentemente revisionato è dotato di nuova livrea in cui non vi è più alcun riferimento al logo Metronapoli, vi è oggi quello di ANM; da notare anche la particolare illuminazione della galleria.

A lato: vista della stazione superiore. **In basso:** la stazione superiore sita in Piazza Fuga sembra essere perfettamente mimetizzata in un palazzo; da notare sulla facciata l'indicazione del precedente gestore ATAN, dalla quale è poi nata l'attuale ANM.

Pochi minuti a piedi e si possono raggiungere le stazioni al Vomero delle altre due funicolari di Chiaia e Montesanto e la fermata Vanvitelli della Metropolitana Collinare.

(Foto A. Pedretti - 21/04/2018)



Ancora oggi dunque lo straordinario impianto della funicolare Centrale di Napoli è un esempio di impianto a fune inserito in una mobilità verticale decisamente importante ed essendo assolutamente di forza in quanto, forse, è una delle poche funicolari al mondo i cui due convogli sono costituiti da ben tre carrozze!

L'attuale funicolare Centrale nella sua condizione di post ricostruzione presenta una lunghezza di 1234 metri su piano inclinato tutto in galleria ad eccezione di soli 60 metri posti in trincea nei pressi della fermata del Petraio; la pendenza risulta essere del 12% e supera un dislivello di 170 metri, mentre merita decisamente attenzione il curioso scartamento di 1200 mm forse unico in Italia o decisamente insolito rispetto all'ordinario, al metrico ed all'italiano 950mm.

Una corsa diretta senza fermate tra le due stazioni terminali impiega all'incirca 260 secondi percorsi dai nuovi convogli posti

in servizio nell'ottobre del '91, i quali risultano poter trasportare 450 persone di cui 68 sedute.

I convogli vennero realizzati dalla CWA Constructions di Olten in Svizzera, tuttora operativa avendo realizzato, tanto per fare qualche esempio, la nota funicolare di Lussemburgo, il People Mover di Piazzale Roma a Venezia e la ricostruzione della Funicolare della Stazione di Lugano.

La lunghezza dell'intero convoglio composto da tre casse risulta essere di ben 33 metri e come da tradizione il convoglio numero 1 ha ricevuto il nome di "San Martino" mentre il convoglio numero 2 ha assunto il nome di "Floridiana".

La funicolare di Mergellina: la pendenza varia in corsa con effetti insoliti

La Funicolare di Mergellina è l'unica funicolare napoletana che risulta essere distaccata dal comprensorio del Vomero e che cerca di farsi notare per via

della presenza lungo la linea di due differenti pendenze, aspetto che in alcuni momenti lascia decisamente stupefatti.

La "IV funicolare" di Napoli o meglio la più giovane, collega Mergellina con il Rione Sannazaro e l'area di Posillipo alto, nuovo quartiere emergente degli anni '20.

La costruzione della funicolare avrebbe sicuramente giovato alla zona, essendo tra l'altro la stazione inferiore posizionata a pochi minuti a piedi dalla stazione Mergellina di RFI, la quale vedrà poi transitare treni diretti per Roma, sebbene oggi sia assegnata al solo traffico regionale e metropolitano partenopeo. La progettazione di tale impianto venne ideata dalla Società

Qui sopra: la variazione di pendenza in una funicolare non è cosa rara, spesso il tratto più ripido è quello a monte come per i casi della Mendola in Alto Adige e del Righi a Genova. Decisamente insolito è il caso di Mergellina ove il tratto con maggiore pendenza risulta essere quello inferiore.

(Foto A. Pedretti - 21/04/2018)

A lato: presso la stazione superiore possiamo osservare lo sfondo con la presenza del mare; è possibile anche intuire la fermata intermedia "superiore" tra il raddoppio e la stazione superiore, denominata "Parco Angelina" e dotata di marciapiede sulla sola destra rispetto alla via di corsa.

Si noti il binario a scartamento metrico, unico nel suo genere tra le quattro funicolari napoletane.

Sotto: la vettura numero 1 "Ischia" è ritratta in arrivo presso la stazione superiore.

(Foto A. Pedretti - 21/04/2018)

Partenopea di Edilizia Moderna ed Economica (SPEME) mentre i primi lavori vennero avviati nel 1926, quasi in contemporanea alla Centrale per esser poi completati entro il 24 maggio 1931, giorno di attivazione della linea posillipina.

La costruzione delle vetture originali venne commissionata alle OFM Officine Ferroviarie Meridionali di Napoli mentre la costruzione dell'impianto di per sé venne affidata alla nota Ceretti & Tanfani, senza dimenticare che lo scartamento risulta essere metrico, al contrario di quello anomalo in uso alla Centrale (di 1200 mm) e di quello ordinario di Chiaia e Montesanto.

Quattro funicolari per tre scartamenti, giusto per non farsi mancare nulla!

L'impianto prevede inoltre l'inusolata caratteristica di presentare tre fermate intermedie tra cui



quella centrale posta sul raddoppio come accade per la funicolare del Righi di Genova, qui con la fermata San Gioacchino, mentre la mediana inferiore è denominata Sant'Antonio e la mediana superiore Parco Angelina.

Ricordiamo inoltre che la stazione inferiore è nota come Mergellina e quella superiore è invece nota come Manzoni essendo posta nella via omonima.

Insieme alla funicolare Centrale, Mergellina risulta essere l'unico altro impianto a fune napoletano che ha conservato l'ef-

fettuazione di corse dirette no-stop e corse effettuanti invece tutte le fermate intermedie.

A differenza inoltre delle altre funicolari napoletane, quella di Mergellina ha visto un passaggio di proprietà tra l'altro anomalo: la proprietà originaria della SPEME è rimasta in atto sino al luglio 1982, quando essendosene ormai disinteressata, l'impianto è passato ad una Gestione Commissariale Regionale sino al 1999, momento nel quale anch'essa è confluita poi in ANM vivendo i passaggi di Metronapoli.



Analogamente a quanto avvenuto presso gli altri impianti, Mergellina venne interessata da lavori di ristrutturazione e ricostruzione in un primo momento nel biennio 1985/86 (parti elettromeccaniche, azionamento e trasmissione) per poi proseguire con la chiusura tra il maggio 1989 ed il marzo 1990 (nuove vetture e rifacimento via di corsa) per arrivare alla revisione ventennale del 2008 che ne ha decretato il fermo per pochi mesi.

Le due nuove vetture capaci di 60 passeggeri ciascuna sono state realizzate dalle OPRE Officine di Precisione Meccanica di Arzano (NA), tuttora attive a Cercola (NA) ed operanti anche



nel settore ferroviario tanto che a questa realtà dobbiamo ad esempio la revisione dei binati belga per FAS Sangritana divenuti in seguito "Orsetto".

Ma veniamo al tracciato: per Mergellina abbiamo un percorso avente lunghezza su piano inclinato di 556 metri in cui si supera un dislivello di 147 metri con una pendenza media del 17% e pendenza massima del 46,5%, variazione che genera alcuni aspetti insoliti e decisamente interessanti.

Da ricordare dunque lo scartamento metrico, le tre fermate intermedie, un tempo di percorrenza di 420 secondi, le due vetture denominate "Ischia" e "Capri".

Sopra: la vettura numero 1 "Ischia" ritratta alla stazione superiore; si può notare che essendo presenti sulla linea due pendenze distinte, le due stazioni risultano avere di conseguenza una pendenza differente che porta ad un disallineamento tra il piano di calpestio della vettura ed il marciapiede.

Al centro ed a lato: presso la stazione inferiore della funicolare di Mergellina è presente l'area manutenzione che solo recentemente è stata trasformata in area espositiva, ove sono stati preservati alcuni macchinari che muovevano l'impianto nonché la vettura originale numero 2, realizzata nel 1931 dalle Officine Ferroviarie Meridionali di Napoli. Oltre alla vettura sono state preservate alcune apparecchiature storiche risalenti al periodo iniziale dell'impianto, messe in opera nel 1931 come varie attrezzature d'officina, ingranaggi e motori risalenti probabilmente al progetto originale e della Ceretti & Tanfani.

(Foto A. Pedretti - 21/04/2018)



Tra l'altro i nomi ci ricordano che questa è l'unica delle quattro funicolari dalle quali mentre si viaggia è possibile osservare il mare dell'incantevole Golfo di Napoli.

E' meritevole ricordare che per ora risulta anche essere l'unico impianto napoletano che ha potuto conservare un angolino "museale" in cui sono stati preservati componenti ed una delle due vetture originali ed in questo caso possiamo ricordare che anche la funicolare Centrale ha conservato un rotabile sebbene in condizioni meno accessibili rispetto a quella di Mergellina ove di fatto si può toccare con mano quanto esposto.

La funivia di Posillipo: una vera funivia urbana ai Campi Flegrei

Sebbene talvolta ancora indicata dalle cartine, se parliamo di Napoli e della sua varietà, è importante ricordare che la città partenopea ha visto operare niente meno che una funivia urbana collegante due quartieri differenti e non una città con una località turistica o sobborgo verde, vedasi Bolzano che detiene il record di tre funivie ma nessuna con le stesse caratteristiche di quella napoletana.

Tra i Campi Flegrei e Posillipo possiamo dire che ha funzionato una vera e propria funivia tra il 9 maggio 1940 ed il 2 febbraio 1961 con una sospensione dell'esercizio dovuta alla guerra tra il 1940 ed il 1953, segno anche che essendo prettamente turistica la sua riattivazione non era particolarmente sentita.

La realizzazione di questo impianto era legata alla apertura della Mostra d'Oltremare voluta dal Fascismo come area per poter presentare i propri progressi nelle Colonie, si trattava di un'opera compresa nel pacchetto generale che prevedeva tra l'altro l'interramento della linea Cumana nella stessa zona. L'impianto presentava una lunghezza di 1623 metri per superare un dislivello di 104 metri, la stazione inferiore nella zona dei Campi Flegrei era situata sul Viale Kennedy, non lontano dal-



la fermata Cavalleggeri Aosta di RFI e nei pressi della fermata Zoo/Edenlandia della linea Cumana (ex SEPSA, ora EAV), mentre la stazione superiore era situata sul Viale Manzoni, sempre presso il Rione Sannazaro e Posillipo Alto ma lontano dal capolinea superiore della funicolare di Mergellina.

L'impianto non ha mai vissuto un successo enorme ma ancora più curiosa è stata la motivazione della sua chiusura: lungo il suo percorso (a tutt'oggi ancora ben identificabile...) sono stati realizzati palazzi ed edifici talmente vicini alla via di corsa che in particolari giornate di vento le cabine rischiavano di toccare cornicioni e balconi, motivo per cui la funivia venne proprio sospesa per motivi di sicurezza; inutile ricordare che i palazzi sono nati "dopo" la funivia e non prima.

A tutt'oggi sopravvivono gli edifici delle due stazioni, quella inferiore è diventata un vivaio di piante all'interno del quale pare sopravviva ancora il rottame di una delle due cabine (della capacità di 20 persone); tuttora sopravvivono invece gli enormi piloni di cemento che tanto richiamano sculture post moderne o robot giganti congelati dallo scorrere inesorabile del tempo.

Un particolare e sentito ringraziamento ad Andrea Cozzolino per la collaborazione

Sopra: la presenza dei due piloni presso la fermata RFI Cavalleggeri Aosta, si noti la vicinanza dei palazzi costruiti vicino all'impianto sebbene questo sia stato realizzato precedentemente agli stessi, ovvero ad inizio anni quaranta del secolo scorso, eccessiva vicinanza che porterà alla dismissione dell'impianto.

(Foto A. Pedretti - 22/04/2018)



Fiat 308 Cameri EX Comune di Bagnone (MS) in fotogrammi...



La storia dei trasporti viaggia con la FITRAM

N° 3 : FIAT 308 CAMERI



DATI INERENTI AL VEICOLO

Casa produttrice	FIAT	Posti a sedere	39
Modello	308	Posti in piedi	0
Anno di produzione	1973	Motore	FIAT 8200.12
Allestimento interno	Extraurbano	Cilindrata (cm3)	9819,00
Carrozzeria	Cameri	Potenza netta massima	143,00
Lunghezza (m)	9,340	Tipo di combustibile	Gasolio
Larghezza (m)	2,500	Tipo del cambio	Meccanico

ALCUNI CENNI STORICI

Il Fiat 308 è un modello di autobus prodotto dalla divisione specifica dell'Azienda italiana Fiat Veicoli Industriali dal 1971 per sostituire il 309; la produzione cesserà nel 1978.

Ne furono prodotti ben due versioni: il 308, di lunghezza 9,5 metri ed il 308 L con lunghezza di 10,2 metri con allestimento Interurbano e Gran Turismo con i quali ha avuto una notevole diffusione.

La Fiat propose una versione del 308 con carrozzeria originale, prodotta nello stabilimento Cansa di Cameri.

Il Fiat 308 era equipaggiato con il motore 8200.12 da 6 cilindri in linea, con cilindrata di 9.819 cm³ ed erogante 194 cv di potenza; il cambio era meccanico a 4 o 5 marce.

Questo motore è lo stesso montato sul 343, sull'ultima serie dell'autobus urbano Fiat 409 e da esso deriva anche quello dell'autocarro Fiat 684 (motore 8200.02).

La particolarità di questo modello era la presenza del motore al centro del telaio, nella configurazione detta "a sogliola".

Il nostro Fiat 308 è il primo interurbano ad entrare nel parco mezzi dell'Associazione nel 2007; è stato immatricolato per la prima volta nel 1973 e sino al 1980 ha effettuato servizio per la Polizia di Stato presso la questura di Roma, quindi dopo qualche anno è entrato a far parte della piccola flotta del Comune di Bagnone (MS), che veniva utilizzato per il trasporto degli studenti.

Nel 2015, il consiglio direttivo ha deciso di restaurare il mezzo nella livrea FITRAM degli anni '70 con matricola 148; questo 308 è il protagonista delle nostre numerose iniziative organizzate in questi anni, ed è sempre stato presente a quasi tutte le nostre manifestazioni ma non solo, è stato richiesto più volte per matrimoni, sagre di paese ed anche fiction come ad esempio la 4° stagione del reality "Il collegio" andato in onda sui canali Rai.



Alessio Bruni © Trasporti nel Tempo



Calendario 2022



Associazione FITRAM

Ente aderente ASI



Powered by



Prenotabile dal prossimo mese di ottobre e disponibile con il numero di dicembre del magazine, il calendario tematico da collezione del 2022 di AssoFITRAM. Calendario da parete, 12 mesi più la copertina, in pregiata carta patinata, formato a libretto con foro nella parte superiore per poter essere appeso (stesse misure della nostra rivista), poster centrale e per ogni mese un'immagine differente.

**Tema di quest'anno:
Fiat 308 Cameri.**

**Prezzi consigliati:
calendario 2022 € 8
rivista (2020 - n° 4) € 10
rivista + calendario € 15
spese di spedizione comprese**

E' possibile prenotare il calendario con la rivista in formato cartaceo, oppure singolarmente tramite il nostro sito www.assofitram.it oppure alla casella mail: segreteria@assofitram.it

**Coordinate per il versamento da effettuare:
IBAN: IT35B 03069 09606 1000 00131994
Associazione FITRAM - Banca Prossima**





Verbania... si ritorna al passato

Domenica 18 Luglio ritornano i vecchi tempi

A distanza di tre anni, il 18 luglio 2021, l'A.I.T.E. ha nuovamente organizzato un raduno di autobus e camion d'epoca sul Lago Maggiore a Verbania, in Piazza Giuseppe Garibaldi ed a Pallanza (nelle immediate vicinan-

ze dell'Imbarcadero e del Comune di Verbania) sul lungolago, una splendida location come del resto tutta Verbania. La manifestazione, in collaborazione con il Movimento Difesa del Cittadino di Verbania ha ot-

tenuto formale patrocinio dal Comune di Verbania, dalla Provincia del Verbano Cusio Ossola, dalla Regione Piemonte, dal-

Sopra: parata di autocarri anni '80 e '90.

(Foto F. Daval - 18/07/2021)



la VCO Trasporti di Verbania, dall'Ente Giardini Botanici Villa Taranto di Verbania e dallo stesso Movimento Difesa del Cittadino.

Partners dell'evento sono stati la Concessionaria Iveco Borgo Agnello e la Carrozzeria Pastore.

L'evento ha avuto un'esposizione statica di una cinquantina di mezzi dal mattino fino al pomeriggio di domenica, quando alle ore 16.30 circa si è svolta una sfilata per Verbania (Pallanza, Lungolago sino a Suna, S. S. 34 sino ad Intra), transitando poi davanti al meraviglioso Parco di Villa Taranto e percorrendo nuovamente tutto il Lungolago di Pallanza sino a Suna dove la manifestazione è terminata.

L'A.I.T.E. fino ad ora, aveva ritenuto giusto sospendere ogni tipo di manifestazione/evento per non mettere a rischio la salute delle persone e per rispetto di chi era in reale difficoltà, però ai primi segnali di un miglioramento e di una possibilità di riapertura verso questi eventi, ha deciso di tornare nuovamente in pista per passare una giornata serena tra amici sempre però rispettando le dovute regole.

Il rivedersi dopo tanto tempo è sicuramente stata una grande emozione.

L'amicizia che ci lega ha fatto sì che già da parecchi anni dall'es-

sere un'associazione di camion e corriere la nostra sia diventata in primis, un'associazione tra persone!!!

L'A.I.T.E. non è solo composta da ex autisti di questi mezzi, ma abbraccia una vasta cerchia di persone che comprende sia i soggetti più anziani grandi divulgatori di questa cultura attraverso i loro racconti da valorosi ex autisti di autotreni e corriere, sia da soggetti più giovani che fanno tesoro di questi racconti utili per far esperienza venendo a conoscenza di quello che c'è stato prima di loro.

Un grande merito riconosciuto all'A.I.T.E., è soprattutto quello di aver coinvolto il mondo femminile molto più vicino a questo rude mondo di quanto si possa pensare.

Infatti a questo raduno non sono certo mancate le donne anzi, una addirittura (**Nadia**) si è vista alla guida di un Kenworth W900L del 1989 arrivato a Verbania dalla Germania.

Abbiamo avuto la piacevole visita di altri soci ed amici stranieri con i loro spettacolari veicoli come ad esempio, dalla Svizzera, il Kenworth W900L del 1994 dell'amico **Ferdy De Martin**, contattato e conosciuto da me vent'anni fa.

Qui sotto: parata di corriere.
(Foto M. Schaar - 18/07/2021)





Ci ha subito legati la passione e la costante ricerca di fotografie risalenti ai trasporti dall'Europa al Medio Oriente.

Ferdy, con il suo sito internet www.toprun.ch, è oggi un punto di riferimento per tutti gli appassionati di questi viaggi avventurosi, grazie anche al materiale da me fornito.

Dalla Svizzera sono giunti anche un raro Peterbilt 362 del 1984 nella versione trattore a due assi, un Kenworth K100 Aerodyne del 1989, simile a quello della famosa serie televisiva americana "Truck Driver B.J. Mc Kay and the Bear" interpretato dall'affascinante **Greg Evigan** dal 1978 al 1981.

Sono arrivati anche due Saurer 5 T 4x4 del 1957, uno Scania 143 E Torpedo del 1989 ed un raro Saurer D330N 6x6 del 1978 di cui ne furono costruiti solamente 34 esemplari di cui 2 venduti in Africa, 4 in Austria e 28 in Svizzera e pare che questi siano ancora funzionanti ed operativi.

Dalla Francia ha partecipato un trattore Scania 142 M a 3 assi del 1988.

In alto: Kenworth W900L del 1994.

(Foto C. Petrolini - 18/07/2021)

Al centro: Kenworth W900L del 1989.

In basso: Kenworth K100 Aerodyne del 1989.

(Foto G. Terno - 18/07/2021)





A lato: Scania 143 E Torpedo del 1989.
(Foto G. Zoia - 18/07/2021)
Al centro: Scania 142 M del 1988.
(Foto G. Terno - 18/07/2021)
In basso: Saurer D 330 N 6x6 del 1978.
(Foto M. Cartosio - 18/07/2021)



il Lancia Esatau 112 del 1954 ed un OM Taurus del 1946, un Fiat 180 NC del 1976 allestito con cipolle, un OM 180 del 1977 quasi finito di essere restaurato, ma visto che il suo proprietario ci teneva davvero tanto a presenziare con quel mezzo è venuto pur non avendo ultimato tutti i lavori (prossimamente lo vedremo anche con il suo rimorchio), a seguire un Iveco 240.48 del 1989 appena finito di essere restaurato da un socio piacentino, un Mercedes Benz 12.17 del 1982, vari trattori Iveco, dal 190.38 Special "California" ad alcuni 190.48 sia nella versione normale che in quella Special, era presente un rarissimo Ford Transcontinental H4435 del 1980 accessorizzato per i viaggi in Medio Oriente e come corriere un Fiat 625 del 1970 carrozzato dalla Barbi finito di essere restaurato da poco, un Fiat 306/3 carrozzato Cansa del 1965, un Fiat 306/3 carrozzato DallaVia del 1970 ed il Fiat 314/3 carrozzato DallaVia del 1972 di proprietà di Associazione FITRAM giunto a Verbania già al sabato pomeriggio.

La presenza di questi soci ed amici stranieri ci ha inorgogliati molto ma nulla hanno da recriminare, in fatto di bellezza e spettacolarità, i "nostri" mezzi come ad esempio la Fiat 500 "Topolino" B furgonata del 1948, la Fiat Balilla cassonata del 1935, le varie Fiat 1100 BLR del 1949, Fiat 1100 ELR del 1951, Fiat 600 T furgonato del 1962, un rarissimo, almeno in Italia, Peugeot J7 del 1978 giunto dalle Marche, un Fiat 615 N del 1961, vari OM Leoncino, Lupetto, Tigrotto, alcuni esemplari della serie 40 di cui uno con carico scenografico di damigiane di vino (purtroppo vuote) ed uno con caricato sopra un rarissimo trattore P 703 della Piaggio, due motrici ed un autotreno Fiat 682, un autotreno Fiat 643, un Magirus Deutz Mar-cur 120 A del 1958 allestito oggi a camper

mentre in origine era adibito a cucina da campo e trasformato poi in ambulanza quando venne ceduto alla Croce Rossa Militare Tedesca.

In bella esposizione spiccavano

Alla sera, un'ottantina di persone fra soci ed amici A.I.T.E. e FITRAM si sono ritrovati a cena in un ristorante ricavato in un ex monastero del 1500 dove hanno avuto modo di trascorrere



una piacevole serata tutti accunati dalla stessa passione.

Gabriella, Alessandro, Fabio, Giorgio, Gio Batta, Carlo e sua moglie **Angela** hanno chiacchierato a lungo, soprattutto dell'arrivo in FITRAM degli ultimi mezzi ceduti dal COTRAL di Roma grazie all'intercessione di **Carlo Petrolini**.

Erano presenti anche alcuni dirigenti della VCO Trasporti di Verbania, VCO che ha messo a disposizione alcuni autobus per il trasferimento da e per gli hotel, per potersi recare al ristorante ed a visitare il Parco di Villa Taranto.

Presente alla cena insieme alla moglie, **Carlo Mauri** di Desio, amico da vecchia data sia della FITRAM che di A.I.T.E.

L'indomani sono arrivati a Verbania anche **Stefano, Alessio, Vittorio, Mattia e Bruno** con la moglie **Nadia**.

Alle 10.30 a bordo del bus messo gentilmente a disposizione dalla VCO Trasporti, i partecipanti che lo desideravano hanno potuto visitare il meraviglioso parco di Villa Taranto.

Aver condiviso questa manifestazione con gli amici della FITRAM ha ulteriormente unito le due associazioni.

Anche in questo raduno speriamo di essere riusciti a trasmettere, come in tutti quelli che abbiamo fatto e che si spera faremo in futuro, tutta la passione che abbiamo per questi



meravigliosi veicoli storici.

Da quanto abbiamo visto e da quanto siamo venuti a sapere si può dire che c'è stata una numerosa partecipazione di soci ed amici che hanno esposto i loro mezzi, ma anche una folta partecipazione di visitatori incuriositi da questi indimenticabili "bestioni".

A qualche visitatore sono brillati gli occhi nel vedere mezzi che si pensavano ormai non più in circolazione, ai più giovani gli oc-

Sopra: Saurer 5 T 4x4 del 1957.

(Foto M. Cartosio - 18/07/2021)

Al centro: OM 40 del 1973 con caricato sopra un raro esemplare di Ape Piaggio trattore P 703 del 1983.

(Foto F. Daval - 18/07/2021)

A lato: Peugeot J7 del 1978.

(Foto G. Castorina - 18/07/2021)

chi si sono invece spalancati nel vedere mezzi che sembrano lontani anni luce da quelli ora in circolazione, ma che saranno certamente serviti per far riflettere quanto poteva essere dura la vita di chi li guidava.

Organizzare questo evento è stato un modo per esprimere la dovuta riconoscenza, stima e rispetto a tutti quei camionisti ed autisti di autobus che in oltre un anno di pandemia hanno sempre garantito la loro presenza nel trasportare beni e persone, garantendo il rifornimento a negozi e supermercati, nonché la mobilità dei cittadini, spesso mettendo a rischio il proprio stato di salute e molte volte lavorando in condizioni di assoluta mancanza di servizi



essenziali (ristoranti, bar, wc, docce) per via delle loro chiusure serali e notturne.

Questa è l'A.I.T.E. ed unirsi ad essa significa dare un sostegno reale ad un impegno serio, professionale e concreto senza il quale un pezzo di storia andrebbe perso.

ASSOCIAZIONE ITALIANA TRASPORTI d'EPOCA
Raduno di Camion e Autobus d'Epoca
Domenica 18 Luglio 2021
VERBANIA - LAGO MAGGIORE

PROGRAMMA

Ore 9.30: Esposizione dei mezzi a Verbania in Piazza Giuseppe Garibaldi e Viale delle Magnolie (Imbarcadero di Pallanza)

Ore 16.30: Partenza filata dei mezzi da Verbania (Imbarcadero di Pallanza) Lungolago sino a Suno - S.S. 34 sino a Verbania (Villa Taranto) Lungolago sino a Pallanza

Ore 17.30: Termine della manifestazione

Visitate il nostro sito: www.trasportidepoca.it - e-mail: segreteria@trasportidepoca.it
NON PERDETE L'OCCASIONE DI RIVIVERE L'ATMOSFERA DEI TEMPI PASSATI

BORGO AGNELLO IVECO **CARROZZERIA PASTORE**

Qui sopra: la locandina dell'evento. In alto: Fiat 625 carrozzato Barbi del 1970.

(Foto C. Petrolini - 18/07/2021)

Al centro: Fiat 500 "Topolino" B furgonata del 1948

(Foto M. Cartosio - 18/07/2021)

A lato: delegazione FITRAM.

(Foto C. Petrolini - 18/07/2021)



La scomparsa ferrovia Agnone-Pescolanciano

**La prima ferrovia a trazione elettrica in
Molise che collegava Agnone a Pescolan-
ciano sulla ferrovia FS Sulmona-Isernia**



La ferrovia Agnone-Pescolan-
ciano era una linea ferroviaria a
scartamento ridotto che colle-
gava Agnone con Pescolan-
ciano passando per Pietrabbondante
in Molise.

Il 29 ottobre 1911 viene posta
la prima pietra della stazione
ferroviaria di Agnone ed il 23 di-
cembre 1914 arriva ad Agnone
la prima vettura.

La costruzione della linea fer-
rata venne chiesta dalle popola-
zioni locali con lo scopo di rom-
pere l'isolamento delle aree in-
terne del Molise sin dall'inizio
del secolo.

Il progetto, redatto dall'inge-
gnere agnonese **Federigo Sa-
belli** fu fortemente voluto e
sostenuto specialmente dai cit-
tadini di Agnone tra cui il dottor
Giuseppe Maria d'Onofrio e

Venanzio Gamberale e per
realizzarlo fecero una raccolta
fondi che, come certificato, fu
molto partecipata.

Tutti, anche chi possedeva po-
co, decisero di contribuire.

Venne approvato negli anni '10,
autorizzato l'esercizio con tra-
zione elettrica e concesso nel
1911 alla Società anonima per
la Ferrovia Agnone-Pescolan-
ciano (SFAP) che ne era la con-
cessionaria.

La gestione venne assunta in
seguito dalla società concessio-
naria SAM (Servizi Automobilis-
tici Molisani).

Con l'approvazione della cos-
truzione della ferrovia Isernia-
Sulmona, la popolosa ed indus-
tre città di Agnone era distante
dalla stazione più vicina, Ca-
rovilli, ben 29 chilometri.

**Pagina accanto: un'elettromotrice
ed con il personale di servizio in
posa lungo la linea dopo un'abbon-
dante nevicata.**

**A lato: la partenza del treno per il
viaggio inaugurale da Agnone il 24
maggio del 1915.**

**Sotto: uno scatto per uomini e mez-
zi della SFAP a dimostrazione che la
ferrovia permetteva di superare le
nevicatae abbondanti.**

(Tutte foto Archivio N. Petrelli)

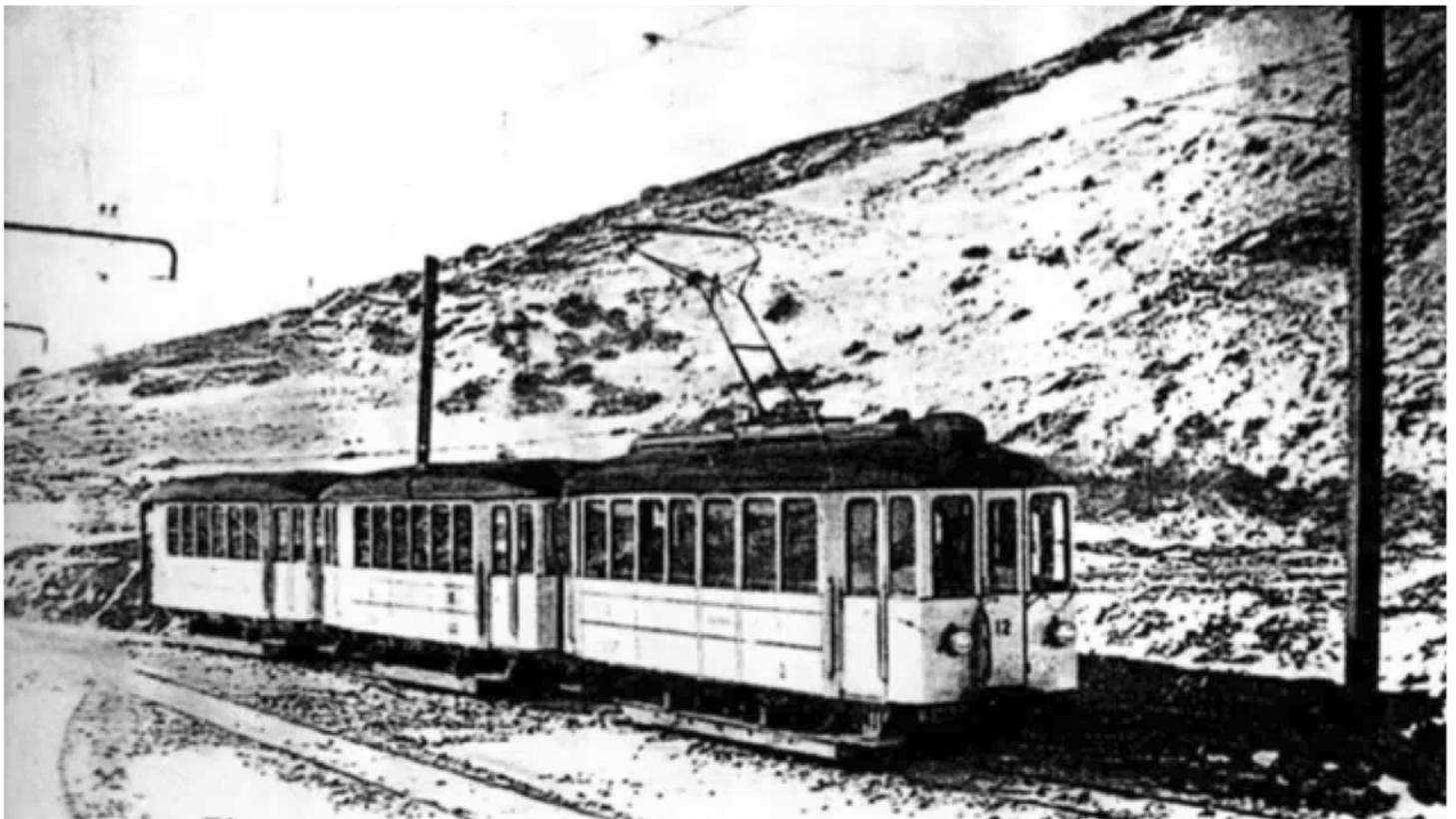
Tale distanza non era trascura-
bile per gli agnesi e per gli
abitanti di tutti i paesi che gra-
vitano intorno ad Agnone, ca-
poluogo morale dell'alto Molise,
che per prendere la ferrovia do-
vevano arrivare prima ad Agno-
ne.

Il collegamento con Carovilli ve-
niva assicurato da carrozze, at-
traverso un percorso disagiata
di circa quattro ore; le merci in-
vece viaggiavano con i carri che
impiegavano un giorno in esta-
te e due giorni in inverno.

Proprio durante il periodo inver-
nale, quando le nevicatae erano
copiose, la posta arrivava con
numerosi giorni di ritardo, non
era fattibile di viaggiare per pa-
recchi giorni ed addirittura le
merci non viaggiavano per interi
mesi con gravi danni all'eco-
nomia, soprattutto agnone-
se, date le numerose attività arti-
gianali; tra esse spiccava in par-
ticolare quella dei ramai con
mercati in vari paesi del Molise
ed anche fuori regione (Puglia
ed Abruzzo).

Per questo Agnone si attivò per
collegarsi alla ferrovia dello sta-





to Isernia-Sulmona per superare proprio le difficoltà prima indicate.

Dopo aver valutato vari tracciati, fu scelto quello che partendo da Agnone, seguiva la Strada Nazionale Aquilonia, (divenuta in seguito Strada Statale n° 86 ed oggi Strada Provinciale), fino alla località detta "Tre Termini" e svoltando a sinistra passava per Pietrabbondante, fiancheggiando la strada provinciale Trignina sino ad arrivare a Pescocostanzo, sulla linea ferroviaria statale Isernia-Sulmona.

Tale tracciato era quindi utile ad Agnone per le numerose attività artigianali ed anche a tutti i paesi che vi erano strettamente legati, tra cui in particolare Pietrabbondante, per arrivare più facilmente ad Agnone stessa ed alla ferrovia dello stato.

Inoltre si avvicinarono anche alcuni comuni dalla valle trignina quali Bagnoli del Trigno, Salcito, Trivento, ecc.

Complessivamente i paesi che usufruirono della nuova ferrovia, Agnone-Pescocostanzo furono: Agnone, Belmonte del Sannio, Borrello, Poggio Sanni-

In alto: robusta composizione di tre vetture in servizio.

Al centro: cartolina d'epoca che ritrae il panorama di Roccabondante.

A lato: ancora una cartolina d'epoca che ritrae Agnone e la ferrovia.





ta, Castelguidone, Castiglione Messer Marino, Celenza, Civita Luparella, Fallo, Montazzoli, Monteferrante, Quadri, Roccapinalveti, Roio del Sangro, Rosello, San Giovanni Lipioni, Schiavi di Abruzzo, Torrebruna, Villa Santa Maria, Pescopennataro, Liscia, Palmoli, Carunchio, Tufillo, Fraine, Pescolanciano, Capracotta, Castelverrino, Pietrabbondante, Bagnoli del Trigno, Roccavivara, Salcito, Trivento, Montemitro, Montefalcone, Pietracupa e Fossalto.

All'epoca la popolazione complessiva era di 89.244 abitanti. L'Opera Grande, così fu denominata, fu promossa dalla banca popolare cooperativa "La Sannitica".

Nel 1905 il Consiglio di Amministrazione della banca in base alla relazione del direttore **Venanzio Gamberale**, deliberava la spesa per gli studi di un

progetto di massima per collegare Agnone con una ferrovia elettrica, alla rete ferroviaria dello stato Isernia-Sulmona.

A ciò si giunse dopo aver realizzato la banca Sannitica (1899) e la Centrale Elettrica del Veririno (1904).



A lato: la ferrovia e Corso XXVIII ottobre ad Agnone.

Al centro: in posa lungo il tracciato. In basso: uomini e mezzi ancora in posa di fronte all'officina termica.

Per la costruzione ed esercizio dell'opera fu costituita una Società Anonima per azioni che con 700.000 Lire contribuì in azioni (siamo nel 1907) corrispondenti a circa 2.900.000 di Euro di oggi.

Il primo Consiglio di Amministrazione della società era composto da: **Filippo d'Onofrio** (presidente), **Venanzio Gamberale** (Amministratore delegato), **Giovanni Piccoli**, **Michele Cervone**, **Enrico Marinelli**, **Beniamino Marinelli**, **Giovanni Ionata**, **Francesco Onorato**, **Salvatore di Iorio**, (consiglieri), **Luciano Iannicelli**, **Giuseppe Maria Amicarelli**, **Gennaro Carosella**, (sindaci ordinari), **Antonio Amicarelli**, **Donato Sammartino**, (sindaci supplenti), **Giuseppe Mastrostefano** (segretario).

Autori del progetto furono gli ingegneri **Federico Sabelli** e **Domenico Mastrostefano**.

Il costo complessivo della ferrovia fu di lire 3.400.000 (sempre del 1907) corrispondenti a circa 14.000.000 di Euro attuali.

La linea aveva caratteristiche spiccate di ferrovia di montagna superando in qualche punto anche i 1.100 m s.l.m.; svolse servizio viaggiatori e merci in piccole partite fino alla seconda guerra mondiale.

Realizzava anche la coincidenza

In questa pagina: ancora due immagini delle forti nevicate che colpiscono la linea Agnone-Pescolanciano e degli sforzi messi in campo per permettere alla ferrovia di restare in funzione e di svolgere il suo cruciale ruolo di comunicazione.

con i treni della linea Sulmona-Isernia nella stazione di Pescolanciano.

In Agnone e Pescolanciano furono costruite le stazioni di testa costituite ognuna dal fabbricato viaggiatori, dal magazzino merci col relativo piano caricatore, dalla rimessa per le vetture, dalle relative officine di riparazione e dai dormitori del personale.

La rimessa di Agnone era più grande rispetto a quella di Pescolanciano in quanto l'entità del servizio merci era maggiore ed ogni sera dovevano essere rimessate tutte le vetture ed i carri merce.

Le principali fermate erano Capracotta, Pietrabbondante e Triveneto, tutte costituite oltre che dal fabbricato viaggiatori anche dal magazzino merci coperto e dal relativo piano di carico.

La linea dotata di scartamento a 950 mm. si estendeva per circa 37 chilometri con raggi minimi di curvatura pari a 30 metri ed una pendenza massima del 60-70‰ tra le più ripide d'Italia e forse d'Europa



L'armamento era costituito da rotaie Vignola da 22 Kg per metro lineare per il tratto con sede propria, mentre per i circa dieci chilometri in cui il binario era parte integrata con la strada (negli abitati di Agnone e Pietrabbondante e sui ponti stradali), furono adottate rotaie tipo Phoenix a gola da 35 Kg per metro lineare.

La velocità massima consentita era di 25 km/h, il tempo di percorrenza dell'intera tratta era poco più di due ore alla velocità media di circa 10 Km/h.

I treni si componevano normalmente di una vettura e di un carro merci rimorchiato; nei periodi di maggiore affluenza di

viaggiatori il treno era formato da una vettura ed una rimorchiata ma era possibile variare la configurazione per soddisfare le esigenze.

La linea aerea era del tipo a "semplice filo di contatto" con sospensione longitudinale costituita da conduttori con sezione di 80 mm², la corrente necessaria era fornita dalla centrale idroelettrica del Verrino, già attiva da tempo che aveva tre gruppi raddrizzatori da 75 Kw di potenza oraria, il terzo fu aggiunto proprio per servire meglio la nuova linea ferroviaria.

Il materiale rotabile era composto da 2 locomotori elettrici da





110 kW, 3 elettromotrici da 110 kW, 3 carrozze passeggeri a due assi e 18 carri merci: 6 chiusi e 12 aperti.

Le elettromotrici erano equipaggiate con due motori, ciascuno della potenza di 35 Cv comandate da un controller, ogni vettura fu equipaggiata con lampade ad incandescenza per l'illuminazione interna.

A causa della forte pendenza tutte le elettromotrici erano dotate oltre che di un freno a mano anche di un freno elettromagnetico a chiusura idraulica, brevettato A.E.G. Thomson Houston che aveva vantaggi enormi rispetto agli ordinari freni continui a chiusura meccanica.

In caso eccezionale, ovvero di pericolo, era possibile azionare il freno per corto circuito dei motori.

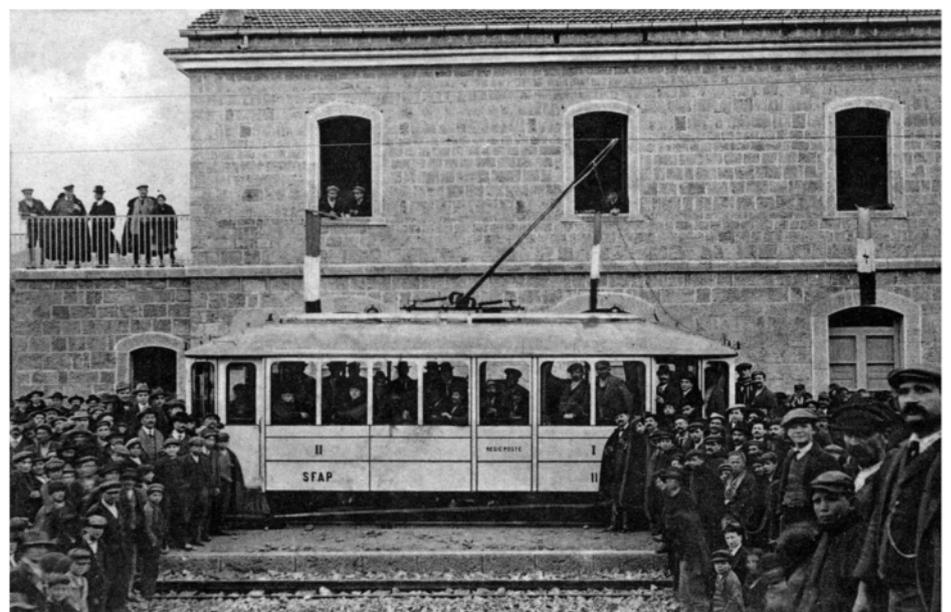
Per il servizio merci furono adottati carri chiusi a due assi con passo di 1,80 metri, capaci di portare fino a sei tonnellate di peso utile.

In alto: ancora uno scatto ad effetto in posa in mezzo alla neve.
A lato: bagno di folla per l'arrivo della prima elettromotrice ad Agnone.

Anche questi carri avevano lo stesso sistema di frenatura delle altre vetture ed era comandabile dal macchinista direttamente dalla vettura motrice.

La ferrovia aveva come sede di deposito Agnone, mentre Pescocostanzo era la corrispondente stazione con scartamento ordinario di 1.435 mm.

Le elettromotrici avevano una capienza di 20 posti a sedere e 18 in piedi, mentre le rimorchiato avevano 30 posti a sedere e 12 in piedi.



Tutta la linea era posta ad un'altitudine superiore ai 600 metri sul livello del mare, toccando l'apice dei 1.100 metri al valico di Rocca Tamburri.

Tutte le opere in muratura furono costruite in pietrame calcareo che abbondava ed abbondava tutt'ora nella zona.

Nel 1914 la prima guerra mondiale sarebbe scoppiata il 28 giugno, quando un terrorista serbo uccise l'Arciduca d'Austria-Ungheria **Francesco Ferdinando d'Asburgo**.

L'Italia allo scoppio della guerra aveva dichiarato la sua neutralità, ma il 23 maggio 1915 fu decisa dal Re e da **Salandra** (allora presidente del Consiglio dei Ministri) l'entrata in guerra, spinti dalla piazza interventista contro un parlamento in maggioranza neutralista.

Venanzio Gamberale, amministratore delegato della Ferrovia, decise con grande responsabilità, di anticipare l'apertura ufficiale della linea e di far partire i soldati con il minor disagio per Pescocostanzo.

Il 23 maggio 1915 fu dato il segnale della partenza alle ore dieci; ci fu un grande applauso ed i soldati furono ricoperti di fiori.

L'Eco del Sannio scriveva: *"Il mattino seguente alle ore 10 le bombe ripresero a scoppiare più forte e più festose, e la cittadinanza ebbe appena il tempo di correre all'imboccatura di Via Aquilonia, che già la vettura, come magica colomba, si presentava maestosa tra gli ap-*



plausi e la commozione generale, correndo a fermarsi proprio nel piazzale della Stazione. Moltissimi tra i presenti non poterono fermare le lacrime che erano di vera ed invincibile tenerezza."

Alcune lastre fotografiche degli anni '30 mostrano il treno detto popolarmente "ru strasciòine", bloccato dalla neve e liberato dagli spalatori.

Giuseppe Cremonese nel suo vocabolario agnonese del 1893, spiega che ru strasciòine è una sorta di carro senza ruote tirato da buoi.

Il 6 giugno 1915 inizia l'esercizio della ferrovia Agnone-Pescolanciano, con due coppie di treni al giorno, in partenza da Agnone alle ore 5.40 e 10.45 e da Pescolanciano alle ore 8.50 e 15.45.

Sia per la sicurezza dei viaggiatori che del personale addetto, oltre che per il mantenimento della linea oltre alle stazioni, furono realizzate anche case cantoniere con rispettive fermate facoltative.

Dentro il centro abitato si costruì la "Stazione di Agnone", ancora per la gran parte esistente; è stato demolito il solo magazzino merci, il più grande come dimensioni.

Da questa si procedeva verso la stazione di Verrino, in seguito trasformata in scuola elementare.

Seguiva la fermata alla casa cantoniera Cassillo, l'officina termica, in località "Tre Termini" la stazione di Vasogirardi-Capracotta, casa cantoniera; la fermata Roccatamburri, altra casa cantoniera; la stazione di Pietrabbondante, non più esistente e trasformata in edificio popolare; la stazione di Trivento-Bagnoli, utilizzata come civile abitazione, quindi la fer-

mata di Collemeluccio, casa cantoniera ristrutturata in civile abitazione ed infine la Stazione di Pescolanciano, non più esistente.

Con la costruzione della ferrovia si riuscì a superare, in definitiva, l'isolamento di Agnone e dell'Alto Molise, soprattutto durante i lunghi inverni caratterizzati da forti e numerose nevicate, con enormi vantaggi per l'economia locale.

Con nuovi sacrifici economici, la società della ferrovia fece redigere anche il progetto tra Agnone e Vasto oltre al tratto della diramazione Gissi-Atessa (per congiungersi alla Sangritana), progetto approvato nel 1929 dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

Purtroppo non furono disponibili i fondi necessari e non venne realizzato il progetto.

Nel 1935, dopo vent'anni di esercizio, su istanza dell'amministrazione della società, il Tribunale di Isernia dichiarava il completo fallimento della società, con profondo scoramento e rassegnazione della popolazione agnonese.

Si concedeva, comunque, subito l'autorizzazione all'esercizio provvisorio.

Curatore fallimentare fu l'avvo-

Sopra: una raffigurazione del "ru strasciòine", denominato anche Traglie in altre parti della regione. Qui sotto: ecco cosa resta oggi di quello che erano i fasti della ferrovia Agnone-Pescolanciano.





cato di Isernia **Giovanni Ciampitti**, nominato dal tribunale di Isernia stesso.

Ciampitti evidenziò che la ferrovia si poteva salvare per evitare un danno incommensurabile e per salvare i cinquanta agenti e loro famiglie.

Nel 1936 nell'adunanza dei creditori, il curatore **Ciampitti**, assicurò di aver superato le gravi e molteplici difficoltà e dopo un solo anno di esercizio provvisorio sottolineò l'assenza di debiti. Evidenziò inoltre, che la ferrovia non solo si poteva e si doveva salvare, era possibile donarle vita prospera e rigogliosa.

Auspiciò che sorgessero nel breve periodo enti o società che potessero rilevare l'Azienda, era inutile illudersi, in caso contrario la ferrovia era inevitabilmente destinata a chiudere.

Nel 1941 la concessione viene

trasferita alla S.A.M. (Società Automobilistica Molisana) di Campobasso; nel primo trimestre di esercizio e di gestione S.A.M. l'Azienda era già in perdita.

Tra l'1 ed il 13 novembre del 1943 si verifica la distruzione della ferrovia e quindi la perdita definitiva dell'Opera degli agnesi.

Ai primi di novembre, infatti, iniziò l'evacuazione di Agnone da parte delle truppe tedesche, l'ultimo corpo ad andar via fu quello dei guastatori che prima della ritirata fecero saltare con le mine tutta la ferrovia Agnone-Pescolanciano.

Per quanto riguarda la sua non ricostruzione, in base alle interrogazioni alla Camera dei Deputati, venne giustificata a causa dello scarsissimo traffico.

Nel 2001, **Remo Sammartino**

Ancora due immagini di ciò che resta dei fabbricati della ferrovia: a lato una stazione divenuta civile abitazione ed al centro il rudere dell'ex officina termica.

In basso: la carta che abilitava la libera circolazione su tutta la linea ferroviaria.

in un'intervista rilasciata al giornale L'Eco, specifica che con l'avvento del sistema autostradale e con la correzione ed asfaltatura delle strade, ci si rivolse ai trasporti su gomma piuttosto che a quelli su rotaia.

La verità, a detta di molti è che non ci fu la volontà di ripristinare la tratta ferroviaria perchè non si sentiva propria la "Grande Opera", ne si capì che salvarla significava salvare l'orgoglio e la capacità agnonese che non ha mai più saputo nè eguagliare nè superare quel progetto tanto innovativo quanto utile.

Erano purtroppo scomparsi i grandi agnesi dei primi del '900 che avevano portato Agnone e l'Alto Molise al massimo livello di sviluppo sociale, tecnico ed economico e con loro tutta la capacità tecnica.

Nel 1955 con la risoluzione consensuale a favore della S.A.M. di Campobasso, della concessione della ferrovia, Agnone-Pescolanciano, lo Stato rinunciò ai suoi diritti sugli immobili ed impianti fissi che restarono di proprietà della S.A.M.

Nel 1956 questa vendette ai frati minori Cappuccini di Foggia il fabbricato ed il terreno annesso alla ex stazione ferroviaria di Agnone per riedificare il convento e la chiesa demoliti a suo tempo.

Con la fine definitiva della ferrovia, viene definitivamente dimenticato, rimosso e cancellato il periodo storico più importante della storia di Agnone ed i suoi principali protagonisti tra cui ricordiamo **Venanzio Gamberrale**.





Italiani a Cuba...

Autobus italiani all'estero

Quando si presenta l'opportunità di una seconda vita per gli autobus ancora in buono stato

Come ormai tutti già sappiamo, generalmente il ciclo di vita di un autobus o di un veicolo a motore si divide in semplici passaggi: creazione, utilizzo ed infine smaltimento.

Ma non in questo caso dove, fino a un paio di anni fa, si potevano vedere aziende pubbliche

che regalavano ai paesi in via di sviluppo autobus prossimi alla dismissione dal loro parco veicoli.

Ed è qui che troviamo protagonisti i nostri mezzi, principalmente marchiati Fiat ed Iveco, che hanno portato con se, oltre alle migliaia di chilometri per-

corsi, molte storie personali ma soprattutto tanta storia dell'industria italiana.

Qui sopra: un Menarini Monocar 201 ex ATM Milano n° 5249 in sosta nella periferia dell'Havana in attesa della partenza, notare le svariate modifiche effettuate al mezzo.

(Tutte foto Archivio A. Felici)

In queste puntate racconteremo molto su questi veicoli, che fine hanno fatto, da dove sono partiti e, se esistono ancora, come se la spassano in giro per il mondo.

In questa prima "edizione" partiamo da Cuba, uno stato insulare dei Caraibi sotto il regime comunista, con spiagge bianche come lo zucchero e campi di tabacco, il cui ruolo è importante per la produzione dei famosi sigari cubani.

Più precisamente partiamo dalla capitale La Habana, dove il suo centro storico, che risale al XVI secolo, custodisce al suo interno migliaia di edifici e monumenti che rendono particolare questa città.

Con i suoi 2,13 milioni di abitanti su un'area di 728,3 km² La Habana ha al suo interno una



vastità enorme di reti di trasporto su gomma, in particolare gli autobus principalmente gestiti da grandi aziende o da padroncini che permettono vari servizi in tutta la città. Iniziamo da questa città perchè ormai da anni Cuba è rimasto

l'unico stato ad avere una manna di veicoli italiani dagli anni '70 in poi ancora in circolazione e totalmente funzionanti.

Dopo la visita a Cuba dell'allora sindaco di Milano **Paolo Pillitteri** 1991 a Cuba vennero riservate ai paesi in via di sviluppo 160 unità di Fiat 421 A FBP della serie 3400-3839 di ATM Milano, tali mezzi erano assegnati per i paesi di Cuba, Eritrea e Liberia.

Trenta di questi furono consegnati a Cuba, precisamente alla città di La Habana, quindi rinumerati da 01 a 030 ed assegnati al Terminal "Hours Pico".

Pronti a prendere servizio i 421 Milanesi si fecero subito riconoscere dagli autisti Cubani definendole ottime vetture alla guida, o quasi, in quanto in caso di pioggia venivano definite inguidabili a causa della loro scarsa tenuta su strada.

Del resto, pioggia a parte, queste vetture erano fra le preferite dagli autisti Cubani perchè affidabili e grazie al loro motore Fiat 82.12 con la loro potenza di 220 Cv e cambio automatico di



Sopra: un Fiat 418 Portesi ex Monza n° 426 in servizio presso la ditta "Omnibus Urbanos", la vettura in questo caso la troviamo completamente nella sua livrea originaria con ancora l'indicatore "Servizio Speciale". Al centro: una meritata paura per il Fiat 308L che attende il suo turno per ripartire per un'altro lungo viaggio, queste vetture vengono spesso infatti utilizzate per viaggi a lunga percorrenza dall'Havana alla periferia di Cuba. A lato: il famoso "Re della Metropoli" ripreso nella periferia Cubana, un magnifico Fiat 421 A ex ATC Bologna matricola n° 4038 del 1973. Purtroppo dopo poco tempo questo mezzo, come i suoi gemelli a causa della caratteristica delle gomme verrà radiato, cannibalizzato e demolito.

A lato: in questa foto troviamo ritratto un particolare della fiancata di questo Inbus S210 ex SPT Como pronto a salpare per Cuba dal porto di Genova. In basso: un Bredabus modello Inbus U210 ex Clap Lucca ritratto all'Havana durante un servizio urbano, da notare sulla fiancata un adesivo applicato prima della sua partenza in ricordo della ditta "Lazzi", questo mezzo dopo pochi anni da questo scatto verrà completamente ristrutturato di carrozzeria.

tipo Fiat SRM DRS 0.9 erano molto affidabili in tema di velocità e potenza.

Ben 27 di queste vetture furono utilizzate esclusivamente nelle ore di punta divise in: 14 macchine per la linea 27-B e 13 macchine per la 174-B, che collegava Acosta e 10 de Octubre-G e 3ra Vedado (linea di rinforzo della linea 174).

A cavallo fra il 1996 ed il 2000 avvennero le prime consegne in grande da parte dell'Italia verso Cuba; ben 108 Fiat 421 A ed AL dell'azienda ATC Bologna salparono dal porto di Genova per raggiungere l'isola in compagnia di altri mezzi dell'azienda Bolognese quali Fiat 306, 308, 314 extraurbani, 410 urbani e 420 suburbani;

Inoltre si aggiunsero altri 421 provenienti dalle aziende di Genova, Milano e Torino.



In questo "viaggio umanitario" molti testimoni Bolognesi e non solo, ricordano un lungo corteo di mezzi urbani lungo l'autostrada raggiungere la "Superba" creando così un forte impatto emotivo per gli appassionati ed un intralcio storico alla circolazione autostradale.

Tra il 2000 ed il 2001 la SPT di Como su proposta dei lavoratori della stessa azienda in collabo-

razione con l'associazione Italia Cuba iniziò con la consegna di 18 Inbus U210 e S210 della serie 23xx/33xx, le vetture furono spedite in due viaggi distinti dove nel primo, effettuato nel novembre del 2000, 13 vetture partirono da Como e via autostrada raggiunsero Genova dove fecero sosta all'interno della Rimessa Gavette, tutt'ora esistente, per questioni logistiche



per poi raggiungere il porto di Sampierdarena per l'imbarco. In questa avventura fece da compagno di viaggio la vettura 1009 di SPT, un Fiat 315 carrozzato Poker, utilizzato per il rientro in sede degli autisti.

Nella seconda consegna, avvenuta nel novembre 2001, vennero consegnate soltanto 5 vetture e tutta la trafila si svolse con la stessa metodologia dell'anno precedente.

Questi diciotto Inbus furono assegnati al trasporto pubblico dell'Habana, dopo di che purtroppo non si hanno avuto più notizie di tali mezzi, qualche foto però fortunatamente li ritrae durante dei servizi effettuati pochi anni dopo la consegna.



Nel 2003 ATM Milano rieffettua un'altra consegna con 11 unità di Menarini Monocar 201 LS del 1981/82 serie 5201-5250.

Tali vetture appena sbarcate all'Habana fecero scalpore per i turisti italiani che, prontamente armati di macchina fotografica, iniziarono a realizzare i primi scatti da pubblicare in rete.

Furono tra i primi mezzi a girare sui forum e sui gruppi facebook, grazie ad un particolare che solo un turista milanese poteva notare, infatti tali vetture arrivate all'Habana non ebbero nessuna modifica estetica, entrarono in servizio così come vi erano arrivate, molte addirittura con targhe di linea "ATM Milano", altre con "ATM Corsico" od altro; vennero riconosciute proprio per questo particolare "nostalgico" italiano.

Gli appassionati poi andarono di conseguenza a ruota per conoscere questi mezzi diventati i protagonisti dell'Habana ed oltre a loro trovarono quei pochi

A lato: uno dei tanti Inbus S210 della ACTV di Venezia mentre sta per toccare la sua nuova "terra": Cuba!

Qui sopra: come accennato nella pagina precedente, l'Inbus U210 appena terminato di carrozzeria con la sua nuova "livrea", notare un particolare che lo rende unico nel suo genere: la terza porta, a seguito di un guasto, è stata rimossa e sostituita con un grosso lamierato.

Qui a lato: un Inbus S210 di Venezia appena finito di revisionare, questa fotografia è stata scattata pochi mesi orsono e tutt'ora tale mezzo continua a circolare nella città dell'Havana.

rimasti tra Inbus o Fiat 421 circolanti in città.

Queste 11 vetture al superare di molti anni vennero modificate con qualche particolare estetico, c'è chi aveva un fanale diverso dalle altre, chi iniziava a verniciarle di verde o giallo.

Ma tutto ciò non fermò il loro servizio che, tutt'oggi continua ad essere espletato, o quasi, perchè purtroppo di queste 11 unità ne rimangono attive soltanto pochissimi esemplari e purtroppo non si hanno dati esatti riguardanti le vetture precise a causa delle scarse manutenzioni.

Di sicuro è che la ex 5245 giace in compagnia di due sue gemelle smembrata di tutti gli interni, vetri e ruote, appoggiata su un fianco, quasi come se dicesse "sono stanca".

A Madruga invece gira in livrea verde e bianco crema uno dei tanti sopravvissuti e, da come dicono gli autisti, sembra non voglia cessare di vivere, attivo come una volta con il suo motore Fiat 8220.12 sempre pronto e scattante.

A questa vettura fa compagnia la ex 422 di AMSA Monza che continua circolare anche se in condizioni pessime, nella stessa livrea del compagno "201".

Siamo giunti nel 2008 ed ecco che avviene un'altra importante consegna: ben 40 autobus della ACTV Venezia vennero imbarcati per l'Habana pronti a rivivere una seconda vita.



L'evento è gestito dall'Associazione d'Amicizia Italia Cuba con sede a Venezia che prende forma con una proposta avanzata al comune di Venezia per richiedere degli autobus in donazione a Cuba, in quanto è un periodo molto travagliato per il trasporto pubblico perchè avente vetture troppo vetuste.

Grazie a questa consegna di 40 mezzi, i Fiat 421 iniziarono ad essere distolti dal servizio; in questa consegna erano presenti in gran parte Inbus S210 e Fiat 370 e vennero consegnati nel terminal Las Américas, dove il vice governatore della provincia, il sindaco di Santiago, il direttore provinciale dei trasporti e rappresentanti del governo e del partito, assieme ai lavoratori del settore, si sono incontrati per la consegna dei mezzi che il popolo di Venezia ha donato al popolo santiagohero.

Attualmente di questi mezzi si possono trovare alcuni Inbus S210 ben curati e vi è l'esempio del numero 24-05-02 di proprietà dell'azienda Mayabeque revisionato giusto il 18 aprile scorso e tutt'ora circolante per le vie dell'Habana.

Per chi è appassionato è sempre un piacere vedere questi mezzi marchiati Fiat, Inbus oppure Iveco circolare per la capitale di Cuba, perchè danno un segno di importanza al nostro paese ed un segno chiaro che sicuramente non rivedremo più dei veicoli come quelli, robusti, ma soprattutto con un solo scopo prefissato, ovvero svolgere il loro lavoro, trasportare gente sempre in sicurezza ed in comodità!

Arriva il 27 dicembre 2008 e l'azienda CSTP di Salerno regala tre dei suoi Fiat 370 Valle Ufita alla popolazione Cubana; i mezzi vengono imbarcati dal porto di Napoli con destinazione Santiago de Cuba.

Possiamo simpaticamente considerarlo un regalo di natale in ritardo, in quanto la decisione è stata presa a seguito di vari uragani che si sono abbattuti in quel periodo sull'isola con gravi danni causati alle popolazioni, con 450.000 abitazioni danneggiate.

Queste tre unità fino a pochi anni addietro erano attive presso l'Habana.

Continua...

Sopra: da Roma a Cuba, ecco ritratto un Fiat 370 ex COTRAL Roma durante un servizio sulla linea 638.

A lato: un Fiat 370 Dalla Via ex Gorizia durante un servizio nella città dell'Habana.



**A cura della
Redazione**

**Nei prossimi
numeri**

**Globetrotter
La rete tranviaria di Dresda**

**Speciale
Il consorzio INBUS**

**Storia
La tramvia di Omegna**

**Reportage
Il treno fantasma**

**Tecnica
I sistemi di presa di corrente
sotterranea**

E tanto altro ancora...

**Buona lettura.
Lo staff redazionale**



Seguici sui social



**Resta aggiornato sulle nostre attività, segui il nostro canale ufficiale
<https://www.facebook.com/MuseoFITRAM/>**

**Puoi trovare inoltre informazioni e news tramite il nostro gruppo
<https://www.facebook.com/groups/562645323850342/>**

Collabora con noi

La nostra rivista è in costante crescita, se vuoi partecipare e collaborare con noi, se hai delle fotografie interessanti, delle notizie che possono essere utilizzate per gli articoli, contattaci al nostro unico indirizzo mail: redazione@assofitram.it

Attenzione: le fotografie in formato digitale dovranno avere il lato più corto non inferiore a 2000 pixel.

Tutto il materiale inviato, salvo previ diversi accordi, non verrà restituito.



Archivio Alessandro Felici © Trasporti nel Tempo



090920201