

Anno 3 - n° 3

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



48 PAGINE

Trasporti nel Tempo



Ufficio postale mobile Viberti
Realizzato su base Lancia Esatau "P"

Expo di Genova del 1914
Dalla monorotaia sospesa alla moschea

Francobolli e treni
Quando la passione unisce più interessi

**Il poster centrale:
Fiat IVECO 370 S**



Campagna tesseramento anno 2023

www.assofitram.it



Associazione Fitram

**Per iscriverti o rinnovare l'adesione alla nostra Associazione
è sufficiente effettuare un bonifico bancario, versando
una delle quote indicate qui sotto, inserendo la causale:
Rinnovo/Nuova tessera anno 2023**

IBAN: IT35B 03069 09606 1000 00131994

Associazione FITRAM

Banca Prossima

- ✓ **Socio Ordinario (€ 75,00)**
(comprensivo di 4 numeri di *Trasporti nel Tempo* consegnati a mano)
- ✓ **Socio Ordinario (€ 80,00)**
(comprensivo di 4 numeri di *Trasporti nel Tempo* spediti in unica soluzione)
- ✓ **Socio Ordinario (€ 95,00)**
(comprensivo di 4 numeri di *Trasporti nel Tempo* spediti all'uscita di ogni numero)
- ✓ **Socio Sostenitore (€ 50,00)**
- ✓ **Socio Amico (€ 30,00)**
(Dedicato agli appassionati con meno di 18 anni)

**E con un semplice gesto potrai realizzare i tuoi ed i sogni di tanti appassionati
del settore del Trasporto Pubblico.**

**Inoltre è necessario compilare ed inviarci il modulo di iscrizione che trovi sul
nostro sito, debitamente compilato.**

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:

Alessio Bruni; Elisa Cozzani;
Enrico Nigrelli; Nora Petrelli

Collaboratori:

Paolo Arborio; Roberto Cabiati; Carlo Carera; Fabio Cavaglieri; Andrea Cozzolino; Enrico Dellepiane; Mino Duchini; Alessio Godani; Paolo Gregoris; Claudio Guastoni; Maurizio Merli; Giovanni Molteni; Leonardo Nigrelli; Alessio Pedretti; Carlo Petrolini; Boris Romeo; Fulton Vozza; Massimo Zannoni.

Copertina

Il Fiat-IVECO 370 S ripreso in motorizzazione a La Spezia in occasione del primo collaudo come veicolo storico
(Foto A. Bruni - 22/01/2021)

Retro copertina

Il Fiat 308 Cameri sosta presso l'agriturismo Montagna Verde immerso nel cuore della Lunigiana
(Foto A. Bruni - 09/06/2019)

Progetto grafico e Impaginazione

Dea3C
arti grafiche
e multimediali



Trasporti nel Tempo Anno 3 - n° 3

L'editoriale (Alessio Bruni)	pag. 4
News (A cura della Redazione)	pag. 5
Mondo FITRAM Dal giocattolo alla realtà (Stefano D'Imporzano)	pag. 8
Museale Ufficio mobile Viberti (Paris Ceccaccio - Enrico Nigrelli)	pag. 12
Globetrotter VAG Friburgo (Alessio Pedretti)	pag. 16
Storia Expo 1914: ritorno al futuro senza trucchi (Nora Petrelli)	pag. 28
Tecnica L'avvento della trazione endotermica in Italia prima parte (Danilo Caddeo)	pag. 34
Noleggi La FITRAM all'agriturismo Montagna verde (Alessio Bruni & Elisa Cozzani)	pag. 40
Reportage Guinness World Records (Alessio Bruni & Elisa Cozzani)	pag. 43
Attualità Francobolli e treni... che passioni (A cura della Redazione)	pag. 44
Nei prossimi numeri... (A cura della Redazione)	pag. 47

Caro lettore,

l'autunno è arrivato anche alla FITRAM, dopo aver passato una stagione estiva sicuramente intensa per i vari e costanti trasferimenti delle nostre amate vetture dal sito di La Spezia, si riprendono le attività di restauro che erano state "stoppate" dal calore estivo e dall'impegno dei soci rivolto ai trasferimenti.

In quest'ultimo periodo, oltre ad aver "dato il via" alla collaborazione tra la FITRAM ed il Museo Cotral con la prima giornata insieme al deposito di Pontecorvo, si è dovuto formulare un contratto di affitto per un piazzale, sito in Via Brigate Muccini a Sarzana, per poter parcheggiare alcuni veicoli che al momento non hanno ancora trovato una dimora coperta e sicura.

In questo piazzale sono stati trasferiti i filobus, in collaborazione con il Polo Museale dei Trasporti Autofilotriviari, gli ultimi autobus che in questi giorni prossimi lasceranno l'area di Via Maralunga a La Spezia ed alcune delle cinque corriere che per il periodo da giugno a settembre sono state ospitate nel piazzale dell'azienda Simonini in località Valdurasca, a cui rivolgo il mio più grande ringraziamento personale e quello di tutta l'Associazione.

A settembre sono ripartite anche le gite con i soci, ed è stato un successo la gita all'agriturismo Montagna Verde, in Lunigiana, passando prima in visita per il borgo medioevale di Filetto, con un inedito mezzo ovvero il Fiat 315 Menarini alla sua prima uscita ufficiale con soci a bordo; l'evento ripete quello degli anni passati e troverete un articolo dedicato in quest'uscita di Trasporti nel Tempo.

Buona lettura.

Alessio Brunni





La carenza di autisti di autobus è destinata ad aumentare

Servono conducenti professionali nel trasporto passeggeri su strada, la loro carenza ha assunto dimensioni e cifre allarmanti non più trascurabili in tutto il contesto europeo.

Una situazione resa ancora più difficile dal grave impatto determinato dalla pandemia e dalle conseguenti inevitabili misure di contenimento.

Urge un potenziamento delle attività e delle iniziative di promozione per questo settore.

La categoria dei conducenti professionali rappresenta una inestimabile risorsa umana che dimostra come l'industria del trasporto stradale professionale (trasporto pubblico locale e trasporto commerciale con autobus) è la spina dorsale della moderna mobilità, al servizio dei cittadini, sempre ed ovunque, e di come spostati le nostre società ed economie dove vogliono essere.

Mai come oggi, all'indomani della crisi mondiale dovuta alla pandemia e va incentivata.

Occorre adottare tempestive misure per far fronte alla carenza, compresa l'adozione di una misura con rimborsi a beneficio di conducenti assunti dalle imprese di autotrasporto delle spese sostenute per il conseguimento delle abilitazioni professionali.

A lato: nuovi bus per la regione Veneto giunti grazie al finanziamento di 161 milioni di Euro.

(Foto Archivio Dea3C)

161 milioni di Euro per il TPL del Veneto

Un finanziamento importante, pari a 161 milioni di Euro, che consentirà non solo di continuare l'opera di ammodernamento della flotta mezzi del TPL regionale urbano ed extraurbano, implementando i mezzi ecosostenibili e di installare nelle varie sedi territoriali le strutture di ricarica degli autobus ad alimentazione alternativa e le colonnine per il rifornimento elettrico degli stessi.

Una boccata d'ossigeno per il settore che sta attraversando un momento particolarmente difficile: grazie a questa manovra si ridurrà l'età media dei mezzi, sostituendo quelli più vecchi ed inquinanti già nel primo quinquennio, offrendo un servizio più sicuro e moderno, con standard qualitativi più elevati.

La regione Veneto ha predisposto un programma di investimenti, condiviso con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tale provvedi-

NEWS

mento assegna alle aziende del trasporto pubblico locale le risorse necessarie al rinnovo del parco mezzi esistente per l'acquisto di autobus a metano, idrogeno oppure elettrici, oltre che per la realizzazione di infrastrutture di supporto per i veicoli ad alimentazione alternativa.

Il piano di finanziamento si sviluppa complessivamente in quindici anni, suddivisi in tre lustri.

Le risorse verranno ripartite in base ad un criterio ibrido che tiene conto delle percorrenze dei servizi minimi del TPL e del numero di autobus euro 2 o 3 presenti nelle flotte e di cui non è prevista la sostituzione con i finanziamenti finora assegnati.

Secondo quanto previsto dalla delibera, ad ogni mezzo acquistato dovrà corrispondere la dismissione di un autobus vecchio, a partire da quelli più inquinanti.

Le aziende dovranno completare l'acquisto dei mezzi entro giugno 2025 e la realizzazione delle infrastrutture entro marzo 2026.

I contributi, inoltre, saranno assegnati con vincolo di destinazione alle aziende affidatarie dei servizi, dopo una valutazione dei progetti di investimento che saranno inviati agli uffici regionali ed attraverso la sottoscrizione di accordi di programma per disciplinarne l'attuazione.



Busworld Europe 2023, tutti i numeri della ventiseiesima edizione

Dopo quattro anni è tornato ed è stato un ritorno in pompa magna.

Il Busworld Europe, più importante fiera al mondo per l'industria degli autobus ha fatto segnare numeri record: 75.000 metri quadrati di spazio espositivo, 7,8 chilometri di corsie, oltre 40 mila visitatori provenienti da 111 Paesi.

La kermesse ha ospitato anche 350 membri della stampa in rappresentanza di 44 Paesi sottolineando la sua importanza nel mondo dei trasporti.

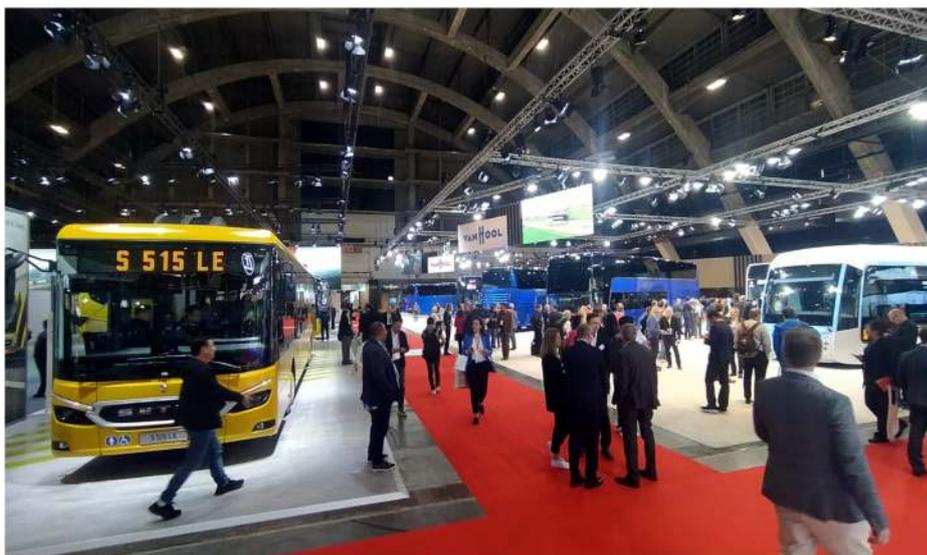
I padiglioni di Expo Bruxelles hanno ospitato 75 produttori di autobus e coach, un aumento significativo rispetto ai 66 presentati nell'edizione 2019.

In totale, 526 espositori provenienti da 38 Paesi hanno presentato le loro innovazioni, di cui ben 182 nuovi arrivati.

Tra i principali Paesi partecipanti figurano la Turchia con 96 aziende, la Germania con 79 aziende e la Cina con 61 aziende. All'interno dei padiglioni espositivi sono stati esposti in totale 222 veicoli, più 29 veicoli all'esterno per le dimostrazioni.

Per la prima volta, Busworld ha organizzato ed assegnato i Digital Awards.

Marc Vanhoutte presidente dei Busworld Awards, spiega: «Era un'aggiunta necessaria ai Vehicle Awards già esistenti e



abbiamo ricevuto molti feedback positivi al riguardo. Il segnale è stato chiaro: Busworld ha gli occhi puntati sulla trasformazione digitale di autobus e coach».

Comfort digitale a bordo, che comprende tutto ciò che dai nuovi sistemi di intrattenimento alle soluzioni di interfaccia uomo-macchina rende l'esperienza di viaggio dei passeggeri e degli autisti più piacevole e confortevole.

Eccellenza operativa digitale, importante per gestire la flotta in modo da combinare efficienza e sostenibilità con la telematica ed altri sistemi, che oggi non possono essere assolutamente trascurati.

Busworld Europe 2025 sarà ospitato all'Expo di Bruxelles dal 4 al 9 ottobre.

Il saluto di **Mieke Glorieux**, direttore generale di Busworld Europe: «Vogliamo ringraziare tutti gli espositori, i visitatori ed i relatori per la loro fedele partecipazione. Siamo eternamente grati per la conferma della vostra fiducia e del vostro entusiasmo dopo 4 anni.»

Deutsche Bahn cede il Gruppo Arriva a I Squared Capital

Il Gruppo Arriva ha accolto con favore l'accordo raggiunto tra Deutsche Bahn (DB) ed I Squared Capital, che vedrà la proprietà del Gruppo trasferita ad I Squared nel corso del 2024, trasferimento soggetto alle usuali condizioni ed approvazioni per il closing.

I Squared ha una comprovata esperienza in investimenti di successo in società di infrastrutture, da società che offrono soluzioni energetiche come Aggreko, a società di servizi di trasporto e logistica, tra cui TIP Group.

E' importante sottolineare che I Squared è riconosciuta per il suo impegno nel creare valore sostenibile a lungo termine nelle attività in cui investe e ha un track record significativo nel supportare i management teams a migliorare le prestazioni operative, investendo al contempo un capitale significativo nelle aziende per sostenere la loro transizione verso servizi pubblici sostenibili.

Dopo i progressi che Arriva ha fatto negli ultimi anni nella creazione di un business più forte e competitivo, l'investimento di I Squared darà ora ad Arriva la giusta spinta per la crescita.



In alto: un momento della manifestazione Busworld Europe.

A lato: un autobus di Arriva.

(Foto Archivio Dea3C)

Venezia a seguito del secondo grave incidente ferma i pullman elettrici Yutong

Venezia ha deciso di sospendere la circolazione dei pullman della società La Linea.

Il nuovo incidente che ha visto protagonista un autobus e che ha provocato 15 feriti sembra essere stato provocato da un malore.

L'autista ha detto di aver «visto tutto bianco» prima di perdere il controllo del mezzo.

La giunta comunale parla di una scelta prudentiale.

E l'assessore ai trasporti **Renato Boraso** spiega: «Sarà anche una coincidenza che due mezzi identici abbiano avuto qualcosa che non quadra nello stesso periodo, ma la faccenda rimane delicata».

I bus elettrici Yutong non si potranno usare fino a nuovo ordine; i mezzi hanno coperto nove tratte date in gestione a La Linea per nove anni.

Ognuno può ospitare sino a 87 passeggeri, di cui 27 a sedere ed uno in sedia a rotelle.

Sono a emissioni zero e hanno un'autonomia da 400 chilometri grazie alle batterie elettriche collocate sul tetto, per un totale

di 350 kW, la ricarica avviene in circa tre ore e mezza.

I veicoli della flotta impiegata a Mestre sono 20.

Massimo Fiorese, amministratore delegato de La Linea, spiega che «A Venezia, dall'ottobre del 2022, la nostra flotta ha percorso un milione di chilometri e non ha mai avuto alcun problema meccanico; e di mezzi Yutong per il trasporto locale nel nostro paese, a oggi, ne sono stati venduti circa settanta».

Dal 2023 sono utilizzati anche a Bergamo (10 bus) ed Udine (3); circolano anche a Padova, Torino e presto circoleranno anche in Sicilia.

Yutong ha il 25 per cento del mercato mondiale e produce sino a 400 mezzi al giorno.

Il bus, in base alle caratteristiche rese note dal costruttore, è considerato adatto al servizio urbano ed extraurbano con emissioni zero allo scarico.

Tra le dotazioni tecnologiche, un sistema anticollisione automatico e telecamere interne ed esterne.

Tutta la diagnostica per la manutenzione viene monitorata da remoto dall'azienda costruttrice.

NEWS

Yutong, nel pubblicizzare i mezzi green, afferma che i pacchi batterie del bus E-12 sono dotati di un dispositivo che protegge dai cortocircuiti e garantisce un adattamento del sistema multilivello.

In caso di sovraccarico esterno anomalo o di cortocircuito, il circuito guasto può essere disconnesso in tempo.

Per la sicurezza delle batterie inoltre c'è un sistema che le isola utilizzando una struttura che può resistere alla combustione a lungo termine fino a 1.300 °C per più di 2 ore.

Secondo l'azienda, tutte le unità batteria lo standard di test di sicurezza europeo.

L'azienda cinese avrebbe voluto partecipare ad un appalto indetto da GTT Torino ma era stata esclusa, l'appalto prevedeva proprio la fornitura di bus.

Sotto: drammatica immagine dell'ennesimo incidente che vede coinvolto un autobus a batterie.

(Foto Archivio Dea3C)





Dal giocattolo alla realtà

La FITRAM presente a questo splendido evento dal 2017

Come ogni anno, nel mese di maggio, in concomitanza con la Festa di primavera, a Fiorenzuola d'Arda in provincia di Piacenza, si svolge l'evento "Dal giocattolo alla realtà", dedicato ai veicoli d'epoca adibiti al trasporto di cose e persone.

La manifestazione, organizzata da due grandi aziende locali del settore della logistica, Alberti &

In alto: il Fiat 314 Dalla Via ed il Fiat 314 Menarini accanto ad alcuni camion d'epoca, sullo sfondo il Fiat 308 Cameri il giorno 27/05/2018. A lato: il Fiat 314 Menarini nella sosta del tour presso gli scavi di Velieia Romana il 26/05/2018.

(Tutte foto di A. Bruni)





Santi e F.lli Cattadori, nasce nel 2014 come semplice esposizione in una delle piazze centrali del paese a margine degli eventi della festa di primavera, ma già dall'anno successivo, gli organizzatori decidono di ampliare l'offerta con il tour dei mezzi storici che, ogni anno, cambia ed attraversa ogni luogo della provincia di Piacenza e delle provincie limitrofe.

La nostra associazione ha partecipato alle ultime cinque edizioni, a parte la pausa della

In alto: il Fiat 308 Cameri ed il Fiat 314 Dalla Via accanto ad un camion Volvo ripresi il 27/05/2017.

A lato: Lancia Esatau di F. Cattadori in salita per la Val Tidone al tour del 21/05/2022.

Nei riquadri in basso da sinistra a destra: Alfa Romeo 902 Siccar di C. Politi; OM Tigrotto Menarini dei F.lli Gorini; Alfa Romeo 430 e Fiat 306/2 Dalla Via di C. Politi.



pandemia, portando nella cittadina emiliana alcuni degli autobus restaurati.

Nell'edizione del 2023 il protagonista del nostro sodalizio è stato il Fiat 314/3 Dalla Via del 1972, già presente alla bella manifestazione A.I.T.E. organizzata in Veneto nelle città di Schio, Marostica e Bassano del Grappa, articolo dedicato nel numero precedente.

La prima delle due giornate è dedicata al tour, che quest'anno ha sconfinato nella provincia di Parma.

Gli oltre 50 camion, tra autotreni ed autocarri, e l'unico autobus, appunto il nostro Fiat 314, è arrivato a Varano de' Melegari, presso la sede della Dallara Group S.r.l., azienda leader nelle auto da corsa.

Nel pomeriggio, dopo la visita guidata ai vari reparti dello stabilimento progettazione, assemblaggio, galleria del vento e simulatore e dopo il rinfresco offerto dalla Dallara Group, la carovana storica è ripartita alla volta di Fiorenzuola d'Arda attraverso un percorso collinare toccando gli abitati di Bore, Vernasca, Lugagnano e Castell'Arquato compiendo un totale di circa 180 chilometri.

Dopo l'arrivo, previsto nel tardo pomeriggio, i mezzi sono stati esposti nella grande Piazza Cavour, che nel secondo giorno ha visto il grande show, infatti, oltre la mostra statica dei veicoli si sono esibiti artisti di strada con i loro spettacoli e gli sbandieratori.

Ma come precedentemente ricordato, la FITRAM ha partecipato ad altre edizioni dell'evento Dal Giocattolo Alla Realtà come quella del 2022, quando il nostro Fiat 314/3 Dalla Via ha percorso i territori della Val Trebbia e della Val Tidone partendo da Piacenza ed attraverso Borgonovo Val Tidone e salendo sino al Passo Penice, si è arrivati allo storico borgo medioevale di



Bobbio ed a quello di Castello di Rivalta e dopo la pausa pranzo e la visita al castello, proseguendo per Rivergaro e Ponte dell'Olio si è giunti a Fiorenzuola d'Arda, per un totale di 160 chilometri; domenica mattina il nostro 314 ha accompagnato i partecipanti del raduno alla visita del castello di Vigoleno. Nel 2019 invece la partenza è stata fissata nel pubblico passeggio della città di

Piacenza, da dove nel pomeriggio una breve ma bella sfilata ha portato la carovana nel cuore di

In alto: Fiat 691 di P. Zavattaro lungo la Val Tidone al tour del 21/05/2022. Qui sopra: il Fiat 314 Dalla Via in esposizione fra un Lancia Esatau ed un OM SuperOrione ripresi nella giornata del 27/05/2017.

Nei riquadri in basso da sinistra a destra: Alfa Romeo 902 Siccar e Fiat 635 RNL di C. Politi; Scania BR 116 Garbarini Saturno di M. Condolo; Fiat 314 Dalla Via alla Dallara Group.





Fiorenzuola d'Arda passando per Gossolengo ed attraverso il Passo del Bagnolo si è toccato

In alto: il Fiat 314 Dalla Via fa bella mostra di se di fronte al Castello di Vigoleno il 22/05/2022. Qui sopra: un Fiat 626 RN con rimorchio di proprietà di Cristiano Politi ripreso il 27/05/2018. Nei riquadri in basso da sinistra a destra: Fiat 314 Dalla Via e Fiat 635 RNL; Fiat 308 Cameri; Fiat 314 Menarini; Fiat 308 Cameri e Lancia 3Ro.

San Damiano e Carpaneto per un totale di 60 chilometri; in questa sesta edizione della manifestazione, il protagonista è stato il Fiat 314/3 Dalla Via. Nell'edizione svoltasi nel 2018, la FITRAM ha messo in campo ben tre mezzi: il Fiat 308 Cameri, senza partecipare al tour e poi il Fiat 314/3 Dalla Via e il Monocar Menarini 1201/3 con gruppi meccanici del Fiat 314, la



prima e l'unica volta, fino ad oggi, che una vettura urbana ha partecipato alla manifestazione.

Il tour, chiamato delle tre valli, ha toccato la val d'Arda, la val Chero e la val Nure è partito ed arrivato a Fiorenzuola d'Arda con un circuito ad anello passando per gli abitati di Pontenuore, Grazzano Visconti, Ponte dell'Olio, Carpaneto Piacentino, Morfasso e Lugagnano.

Nel 2017 il Fiat 308 Cameri in coppia con il Fiat 314/3 Dalla Via sono stati protagonisti del tour delle terre verdiane; un circuito che si è sviluppato attraverso le belle località della bassa piacentina: Fidenza, Roncole Verdi dove abbiamo visitato i giardini della casa di **Giuseppe Verdi**, Busseto con la visita al Teatro Verdi, Zibello dove si è visitato un salumificio locale, Sant'Agata dove è stata data possibilità ai partecipanti di visitare la favolosa Villa di **Giuseppe Verdi** e Cortemaggiore.

Non resta che aspettare l'edizione del 2024 e vedere dove gli organizzatori porteranno la carovana di antichi motori!

A proposito, nel 2024 la FITRAM parteciperà sicuramente con un mezzo inedito: il Fiat 308L Menarini che finalmente sarà uscito dal suo lungo letargo e restaurato in onore di una delle indiscusse aziende italiane costruttrici di innovamenti tecnologici: l'Olivetti di Ivrea.





Ufficio mobile Viberti

Realizzato su telaio Lancia Esatau "P" per l'Amministrazione P.T. ed ora di Riviera Trasporti S.p.A. di Imperia

Nel 1950 il Ministero delle Telecomunicazioni commissionò alla Viberti l'allestimento di dieci uffici postali mobili da impiegare in zone colpite da sismi, disastri naturali o semplicemente per necessità contingenti. Veicolo dalle caratteristiche inusuali, questo ufficio postale venne realizzato sull'allora innovativo telaio Lancia Esatau P, primo equipaggiato di motore a cilindri orizzontali anche se ancora disposto longitudinalmente a sbalzo sull'asse anteriore, facente parte di una fornitura di



Nella foto di apertura: l'ufficio mobile di proprietà della Riviera Trasporti di Imperia fa bella mostra di se durante un'esposizione di rotabili storici a cura del locale Museo Ferroviario ad Arma di Taggia (IM).
(Foto D. Caddeo - 27/04/2002)

Nella pagina accanto in basso: particolare del pannello installato in seguito con la scritta "Ufficio Postale Mobile".

A lato: uno degli uffici mobili impiegato durante l'evento "Esposizione filatelica Sicilia 59".

In basso: un ufficio mobile presente di fronte al Palazzo dello Sport che domina la zona E.U.R. a Roma.

(Foto Archivio D. Caddeo)

dieci unità realizzate per conto dell'allora Amministrazione Poste e Telegrafi.

Gli uffici postali mobili erano utilizzati per servire periodicamente quelle località dove non era ritenuto conveniente impiantare uno sportello permanente, o come rinforzo agli uffici fissi nei periodi di grande affluenza in concomitanza di particolari scadenze oppure eventi celebrativi.

Con questo compito prestarono servizio sino al Giubileo dell'Anno Santo 1975, un esemplare fu impiegato nel terremoto in Umbria del 1979, dopodichè vennero accantonati e sostituiti da



veicoli di costruzione più recente, anche se sembrerebbe accertata la loro presenza in Irpinia dopo il violento terremoto del 1980.

Al compartimento postale di Roma furono affidate ben quattro unità, di cui due destinate al Garage Via Pincherle, una presso il deposito di San Lorenzo ed una all'allora Palazzo di Piazza Dante (in seguito destinato altrove).

La livrea originale era in due tonalità di grigio, molto simile alle bisarche Ferrari degli anni '50, le scritte esterne erano metalliche ed in rilievo (SERVIZI STATALI PT) e negli anni venne aggiunta una grossa insegna luminosa amovibile con le scritte Amministrazione Poste e Telecomunicazioni - Ufficio Postale Mobile.

Agli inizi degli anni '80 vennero riverniciati in una tonalità cre-





ma-amaranto simile a quella adottata dalla vettura acquisita dalla Riviera Trasporti di Imperia, come si evince dalla foto di apertura.

Questi mezzi, sopravvissuti fino ai giorni nostri come mezzi storici, una volta terminata la loro vita operativa hanno avuto destini differenti: un esemplare, come abbiamo appena accennato, venne acquisito dalla Riviera Trasporti di Imperia e, dopo le opportune modifiche, utilizzato come ufficio mobile per scopi promozionali.

Un esemplare è stato segnalato rimessato nel novarese mentre un altro parrebbe sia giunto in Sicilia.

Comunque mai radiati, per cui la targa Roma 135283 della vettura nelle foto grandi è quella originale, vennero posti in vendita nel 1996, anno in cui questa unità fu acquistata dalla Riviera Trasporti di Imperia.

Da parte di quest'ultima è stato oggetto di un meticoloso res-

tauro che ha ridonato l'originario splendore alla carrozzeria e ha riportato all'efficienza di un tempo la meccanica, mentre l'interno, pur rispettando i canoni stilistici originari, ha subito una radicale ristrutturazione al fine di realizzare un ambiente che disponesse anche di tutto l'hardware necessario ad un ufficio di moderna concezione.

Così ripristinato l'Esatau è stato per tutti gli anni 2000 il veicolo "charter" della RT più intensa-

mente utilizzato; oltre ad essere divenuto una presenza fissa in occasione del Festival della Canzone Italiana, venne spesso noleggiato da terzi per manifestazioni e campagne promozionali.

In tempi più recenti le sue apparizioni si sono molto diradate, forse proprio a causa del precoce invecchiamento degli apparati hardware e software di cui dispone e che di fatto gli impediscono di espletare i com-



In alto: ancora un'altra immagine che testimonia l'impiego degli uffici mobili in diverse occasioni. Qui accanto: ufficio postale mobile presso l'Arco di Costantino a Roma, siamo nel 1960.

(Foto Archivio D. Caddeo)



t'ora esistente anche il gemello di questo veicolo il quale, venduto nel 1997 ad un privato, si trova ricoverato al coperto nel novarese in attesa di restauro. Nel modellismo è stato riprodotto in scala 1/87 da MP modelli uno dei veicoli allo stato originale in livrea rosso-crema con targa Roma 136302; è stata realizzata anche la versione in possesso della Riviera Trasporti, targata Roma 135283.

A lato ed al centro: ancora l'ufficio mobile di RT in mostra durante una esposizione di rotabili storici a cura del locale Museo Ferroviario ad Arma di Taggia (IM).

(Foto D. Caddeo - 27/04/2002)

In basso: il modello in scala dell'ufficio mobile realizzato da MP Modelli.

piti per i quali era stato concepito ai tempi del restauro effettuato a fine anni '90 e che necessiterebbero pertanto di un radicale rinnovamento.

Resta comunque un veicolo di importanza e valore storicamente rilevanti, le cui buone condizioni generali di conservazione farebbero auspicare un suo utilizzo almeno in manifestazioni rievocative ed amatoriali.

Attualmente è ricoverato al coperto presso una tensostruttura posta nel piazzale esterno del deposito di Imperia, insieme ad altri veicoli di interesse storico di proprietà aziendale.

Anche se meno fortunato è tut-





VAG Friburgo

Alla scoperta di una rete tranviaria decisamente interessante



Friburgo, città extracircondariale della Germania sud-occidentale presso la quale risiedono all'incirca 236.150 abitanti, quarta per dimensioni (in termini di abitanti ovviamente) nel proprio Land del Baden-Württemberg dopo Stoccarda, Mannheim e Karlsruhe. Porta ufficiale della Foresta Nera (tanto da avere come specialità culinaria proprio la "Torta

della Foresta Nera") nacque dopo l'anno 1000 come piccolo insediamento e grazie alla presenza di vicine miniere di argento la città ha iniziato ad avere un certo benessere e godere di rapida crescita.

Curioso osservare come nella storia moderna, esattamente in seguito al Trattato di Campoformio del 1797 la città venne assegnata ad Ercole III d'Este, Duca di Modena e Reggio, il quale tuttavia rinunciò a prenderne possesso a causa del basso reddito cittadino.

Merita ricordare che nel corso della Seconda Guerra Mondiale la città subì danni rilevanti, il 27 novembre 1944 un pesante bombardamento rase al suolo l'intera parte settentrionale della città vecchia e gran parte di quella occidentale; la città venne successivamente ricostruita rispettando la planimetria originale anche se furono ricostruiti in modo fedele solo gli edifici pubblici o di particolare valore storico.

Gemellata con l'italiana Padova, Friburgo curiosamente possiamo dire che non ha visto nascere personaggi particolarmente famosi che hanno fatto la storia d'Europa, se non un gran numero di sportivi di ogni genere.

La rete tranviaria di Friburgo, oltre che essere la rete tranviaria tedesca più meridionale dal punto di vista geografico (escludendo gli eventuali sconfinamenti svizzeri a Basilea), viene spesso citata come esempio da seguire a livello nazionale tanto che l'ampliamento della rete avvenuto a partire dal 1980 è considerato come un esempio della rinascita del tram in Germania.

La storia del tram elettrico a Friburgo ha inizio il 14 ottobre 1901 per ampliarsi continuamente sino al 1914, in seguito la rete venne ritoccata solo nel 1925 con una ulteriore apertura, qualche ulteriore variazione nel 1928 e 1931 per poi subire un processo di soppressioni dal 1959 al 1962 e riprendere con nuove estensioni dal 1983 ad oggi, periodo nel quale solo ad un paio di soppressioni sono corrisposte le aperture di nuovi

tracciati ed itinerari, il tutto nel pieno rispetto delle biciclette.

La rete tranviaria gestita oggi da VAG Freiburger Verkehrs AG può contare su una rete di 35,7 chilometri sulla quale si estendono 5 linee che insieme costituiscono una rete esercita di 42,6 chilometri che rispetta 78 fermate, merita giusto ricordare che lo scartamento è metrico 1000 mm. e la linea aerea era alimentata a 600 V c.c. sino al 1983 per poi passare agli attuali 750 V c.c.

L'azienda nel suo insieme riesce a trasportare 63,4 milioni di persone con 73 elettromotrici che viaggiano su una rete ove non si possono superare i 70 km/h, merita ricordare che nelle notti tra venerdì sera e domenica mattina il servizio viene svolto no-stop con frequenze adeguate.

Le 5 linee esercite ad oggi sono le seguenti:

- 1 Littenweiler-Landwasser: 22 fermate per 9,9 chilometri di estensione, 29 minuti di percorrenza, frequenza 6 minuti, 15 vetture utilizzate;
- 2 Gunterstal-Hornusstrasse: 20 fermate per 8 chilometri di estensione, 30 minuti di percorrenza, frequenza 10 minuti, 8 vetture utilizzate;
- 3 Vauban-Haid: 21 fermate per 9,2 chilometri di estensione, 32 minuti di percorrenza, frequenza 6 o 7,5 minuti, 11 vetture utilizzate;
- 4 Freiburg Messe-Zähringen: 20 fermate per 9,2 chilometri di estensione, 32 minuti di percorrenza, frequenza 6 o 7,5 minuti, 12 vetture utilizzate;
- 5 Europaplatz-Rieselfeld: 15 fermate per 6,3 chilometri di estensione, 19 minuti di percorrenza, frequenza 6 o 7,5 minuti, 8 vetture utilizzate.

Le vetture unidirezionali (con

In apertura: il CAF Urbos n° 305 sta per impegnare il centralissimo incrocio di Bertoldsbrunnen mentre come linea 1 si sta dirigendo teoricamente a Landwasser.

Tuttavia l'indicatore riporta la località di "Am Lindenwalde" che risulta essere punto d'incrocio tra le linee 3 e 5 nei pressi del deposito, si tratta di una fermata che tuttavia non viene servita dalla linea 1.

(Tutte foto A. Pedretti - 19-20/04/2022)



nea settentrionale di Zahringen ed analogamente la linea 2 risultava essere attestata alla fermata F. Ebert Platz. Analogamente nel giugno 2023 a seguito di lavori di rinnovo dell'armamento in zona Haid e nei pressi del deposito (VAG Zentrum), la linea 3 risultava essere attestata all'anello di Bissierstrasse con varie fasi e lavori che spesso accomunano le varie città europee in questo periodo. In questi diversi casi veniva comunque garantito un servizio sostitutivo meglio noto come "SEV" (teorica contrazione di "Schienenersatzverkehr"...) gestito sia direttamente con autobus di VAG Friburgo che con

una sola cabina, meglio note come GT8 nelle varie sottoserie K ed N) non possono essere utilizzate sulle linee 2 e 5 in quanto queste due linee presentano almeno un capolinea ad asta e non a racchetta, inoltre durante la nostra prima visita (aprile 2022) in seguito a lavori nella parte settentrionale della rete (spostamento dell'asse tranviario da Komturstrasse a Waldkircher Strasse, modifica messa in opera a metà giugno 2023) e solo eccezionalmente per quel periodo, anche la linea 4 doveva essere effettuata con vetture bidirezionali essendo limitata a Okenstrasse non potendo raggiungere il suo capoli-



In alto: l'elettromotrice n° 212 risulta essere la decana tra tutte, o meglio anche quella con la matricola più bassa, regolarmente impegnata in servizio sulla linea 1 mentre transita presso lo StadtTheater.

Tale macchina risulta essere in servizio dal 1981, realizzata a tre casse dalla Duewag, da notare la parte centrale della cassa non ribassata, il pantografo monobraccio ed i nuovi indicatori di linea elettronici, aspetti che ringiovaniscono la vettura, oltre alla livrea pubblicitaria integrale di una nota bibita.

Al centro: elettromotrice GT8 di 3° serie nota come GT8N; si noti la sezione centrale a pianale ribassato (originale e non postuma) ed il vecchio indicatore a matrice di punti gialli.

A lato: l'elettromotrice n° 222 si candida come protagonista della autopromozione di VAG con la campagna #EVERYDAYFORFUTURE mentre è impegnata presso Bertoldsbrunnen ovvero il punto centrale della città dove si incontrano ben 4 linee tranviarie.





A lato: la rete tranviaria di Friburgo in ben due particolari casi transita attraverso due simboli della città ovvero la Schwabentor nella piazza omonima (linea 1) e la Martinstor nella Kaiser Joseph Strasse (linee 2 e 3).

Presso la Schwabentor, tradotta letteralmente "Torre di Svevia" osserviamo il passaggio dell'elettromotrice n° 229 impegnata sulla linea 1 mentre è appena entrata in centro diretta verso Bertoldsbrunnen.

Sotto: l'elettromotrice n° 246 è impegnata sulla linea 2 mentre si allontana da Bertoldsbrunnen in direzione della Stazione.

setentrionale di Zahringen (noto anche come Gundelfinger Strasse) che per pochissimi metri invade il territorio comunale del vicino paese di Gundelfingen mentre merita di essere citata la moderna attuale fermata della Stazione ferroviaria ovvero Hauptbahnhof (servita da 4 linee sulle 5 esercitate, manca solo proprio la linea 5) disposta a ponte sulla stazione, con possibilità di scendere direttamente dalla banchina tranviaria alle banchine ferroviarie, fermata e nuove rampe di un nuovo ponte realizzato ed aperto nel settembre 1986 al posto di un precedente itinerario di cui sopravvive solo il vecchio ponte che attraversa la stazione nella sua zona meridionale.

La rete tranviaria di VAG Friburgo può contare su 73 elettromotrici suddivisibili sostanzialmente in tre grosse famiglie (GT8, Combino ed Urbos) suddivisibili a loro volta in 6 sottoserie: le Dueweg originali e

vetture di eventuali altri operatori su gomma.

Risultano interessanti la fermata di Stadion sulla linea 4 che viene osservata solo in direzione città nel nuovo tratto tranviario aperto solo il 13 dicembre 2020 tra Technische Fakultät e la Fiera di Friburgo (fermata peraltro al servizio del nuovo stadio e disposta su un tratto leggermente in trincea per non essere di disturbo alla pista del vicino aeroporto) e giova anche essere citato il bellissimo tratto meridionale della linea 2 verso Gunterstal, graziosa località ove il tram raggiunge il centro della borgata attraversando una porta e per di più con un tratto a binario unico che termina presso un capolinea ad asta che di fatto inibisce l'utilizzo delle vetture unidirezionali sulla linea 2, tratto per altro che

risulta essere stato tra i primi ad esser attivato nel lontano 1901. Meritano inoltre di esser citati altri due aspetti: il capolinea





varie derivazioni (declinabili in GT8K, GT8N, GT8Z), i noti Combino (suddivisibili in Basic ed Advanced) ed infine i CAF Urbos.

In particolare nel dettaglio sono utilizzate nell'esercizio quotidiano le seguenti vetture:

- 2 elettromotrici unidirezionali GT8K serie 205-214 costruzione Duewag del 1981-1982 (ultime in attività matricole 212-214);
- 10 elettromotrici unidirezionali GT8N serie 221-231 costruzione Duewag del 1990 e 1991;
- 26 elettromotrici bidirezionali GT8Z serie 241-266 costruzione Duewag del 1994;
- 8 elettromotrici bidirezionali Combino Basic serie 271-279 costruzione Siemens del 1999-2000 (matr. 272 radiata);

Sopra: a seguito della nota crisi di tale modello tranviario per indagare il fenomeno a cui stava andando soggetta la famiglia, VAG decise di invecchiare precocemente ed artificialmente la matricola 272, sacrificata proprio per studiare cosa sarebbe successo con il passare del tempo.

A seguito di tale esperimento, avvenuto presso un impianto dedicato a Praga, vennero attuati una serie di interventi che coinvolsero tutti i modelli Combino di Friburgo coinvolti sino all'anno 2007, portando in città come compensazione la matricola n° 290, ovvero un Combino Advanced in più rispetto a quanto previsto. La matricola n° 277 sulla linea 1 in Salzstrasse tra l'altro veste una ulteriore pellicolatura promozionale VAG, pubblicizzante la Schauinslandbahn, ovvero un impianto funiviario gestito dalla stessa VAG.

- 10 elettromotrici bidirezionali Combino Advanced serie 281-290 costruzione Siemens del 2004 e 2006;

- 17 elettromotrici bidirezionali Urbos serie 301-317 costruzione CAF del 2015, 2017 e del 2020-2021.

A queste a breve si aggiungeranno ulteriori 8 elettromotrici CAF Urbos ordinate (serie 318-325) previste in consegna nel 2023-2024 e che dovrebbero mandare in pensione almeno le ultime elettromotrici GT8K ed una buona metà delle consimili GT8N.

Possiamo citare che il Combino Basic matricola 272 è stato precocemente invecchiato e successivamente radiato onde stu-

diare gli effetti di quella che diventerà poi nota come debacle dei Combino, la stessa Siemens consegnerà in sostituzione della vettura sopraccitata il Combino Advanced matricola 290.

Merita giusto ricordare che le Duewag unidirezionali non possono circolare sulle linee 2 e 5, relazioni che presentano almeno un capolinea ad asta; le elettromotrici Combino ed Urbos non possono circolare sulla linea 2 in quanto non abilitate al caratteristico capolinea di Gunterstal (causa lunghezza limitata dell'asta terminale) ed infine le elettromotrici GT8Z bidirezionali comunque per scelta dell'azienda non vengono utilizzate sull'importante linea 1 semplicemente perchè la loro capacità viene ritenuta troppo bassa, trattandosi della linea più trafficata della rete.

Da ricordare infine i depositi tranviari: sostanzialmente ne sono esistiti tre o meglio due riuniti in un terzo in epoca recente, identificabili con i punti cardinali: il deposito Sud nei pressi di Urachstraße-Lorettostraße attivo sino al 1994 è tuttora esistente e viene ora utilizzato in parte dai Vigili del Fuoco ed in parte come Museo e base per le vetture storiche destinate alla linea storica 7,

Sotto: l'elettromotrice n° 226 del 1990 impegnata sull'importante linea 1 e dotata della livrea pubblicitaria di turno mentre si avvicina all'importante incrocio-fermata di Bertoldsbrunnen.



essendo la struttura tuttora raccordata alla rete; il deposito Nord in Komturstrasse ha perso anch'esso importanza a seguito dell'apertura del deposito Ovest, ha infatti resistito sino al 2007 ed in seguito è stato demolito per fare spazio ad edifici residenziali.

Infine possiamo dire che "tutto è confluito" nel deposito Ovest, sede generale VAG (fermata VAG Zentrum), una gigantesca piazza d'armi ove vengono ricoverati autobus e tram, ha assorbito i compiti dei depositi Nord e Sud.

Da ricordare che esisteva poi un deposito per la manutenzione dei binari nella zona nordocci-



dentale in Kaiserstuhlstraße e che dovrebbe esser arrivato sino agli anni Ottanta del secolo scorso come zona accantonamento e demolizione delle vetture, ora probabilmente ancora esistente ma ceduto a terzi con scopi non aventi più a che fare con l'azienda.

La seconda generazione di elettromotrici tra quelle in servizio, in termini di età, è in sostanza una sorta di trait d'union (in tedesco dovremmo scrivere "Verbindungslinie") tra la vecchia generazione di Duewag e le nuove generazioni a pianale ribassato.

In sostanza ad inizio anni Novanta del secolo scorso vengono ordinate ben 26 elettromotrici identificate come modello GT8Z per Friburgo, aventi il 48% del piano di calpestio ri-

In alto: in da febbraio 2020 VAG ha immesso in servizio una coppia di autobus elettrici Solaris Urbino New Electric 12m, matricole n° 801 e 802 impegnate sulla linea 27 collegante Europaplatz (a nord del centro storico) con il sobborgo di Herdern, percorso detentore di un record negativo in quanto attivato come linea tranviaria nel luglio 1951 e soppresso con il dicembre 1961.

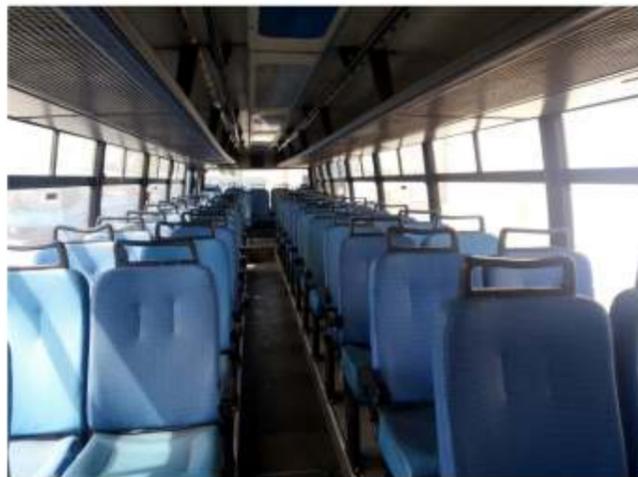
La matricola n° 801 sta attendendo la sua partenza come linea 27 mentre al suo fianco attende la partenza il CAF Urbos n° 305 della linea 5.

Al centro: la vettura n° 225 effettua una corsa sulla linea 8.

A lato: il Combino Advanced n° 286 è impegnato sulla linea 1 in direzione Littenweiler, è interessante notare come sia i colori delle linee tranviarie sulla mappa che i colori delle linee stesse negli indicatori delle vetture, solitamente coincidono.



Fiat IVECO 370 S Ex A.CO.TRA.L. Roma in fotogrammi...



La storia dei trasporti viaggia con la FITRAM

N° 43 : FIAT IVECO 370 S



DATI INERENTI AL VEICOLO

Casa produttrice	FIAT-IVECO	Posti a sedere	55
Modello	370S.12.L25	Posti in piedi	0
Anno di produzione	1990	Motore	FIAT 8210.02
Allestimento interno	Extraurbano	Cilindrata (cm3)	13,798
Carrozzeria	IVECO (Valle Ufita)	Potenza netta massima	191 Kw
Lunghezza (m)	12,00	Tipo di combustibile	Gasolio
Larghezza (m)	2,50	Tipo del cambio	Meccanico

ALCUNI CENNI STORICI

Il 370S.12.L25 numero 8007, immatricolato da A.CO.TRA.L nel 1990, rientrava nell'ultima fornitura di 370 fabbricata negli stabilimenti di Valle Ufita (AV) e numerata da 7778 a 8062.

Il lotto è stato successivamente seguito da una seconda fornitura identica immatricolata nel 1992 e numerata da 8063 a 8143.

La vettura ha fatto servizio per trent'anni in provincia di Frosinone, in particolare assegnata ai depositi di Villa Santa Lucia e Pontecorvo.

Conservata di carrozzeria e di interni e con il motore completamente revisionato, viene trasferita a La Spezia ed immediatamente ricollaudata come vettura "storica".

Nei periodi successivi al collaudo la "8007" ha ricevuto alcuni piccoli interventi di meccanica e di carrozzeria come la sostituzione dei gruppi ottici anteriori ormai opacizzati ed una totale lucidatura della carrozzeria che ha permesso l'installazione sulle fiancate degli stemmi A.CO.TRA.L e delle matricole aziendali dell'epoca in cui era stata immessa in servizio per la prima volta.



Alessio Bruni © Trasporti nel Tempo



25 NOVEMBRE



**GIORNATA
INTERNAZIONALE
CONTRO LA
VIOLENZA
SULLE DONNE**

**AssoFITRAM è al fianco delle Donne
perchè questo giorno sia ogni giorno**





Expo 1914: ritorno al futuro senza trucchi

Genova vetrina dell'Italia hitech

Inaugurata da Vittorio Emanuele III, vetrina dell'Italia che ambisce a un ruolo di protagonista tra le potenze internazionali, la rassegna "Igiene Marina e Colonie" (denominazione ufficiale) è appunto una sorta di antologia

modernista, profetica della rottura con la Belle Époque: questo avviene a maggio, due mesi prima dello scoppio della guerra mondiale.

Dato saliente dell'iniziativa è il racconto visivo dell'esposizione

come testimonianza di progresso, appunto della trasformazione del Paese (fresco dell'avventura coloniale in Libia, dove l'aviazione italiana aveva portato al debutto il mitragliamento aereo) ma anche della città, il cui



ruolo industriale, marittimo e commerciale si consolida, così come l'espansione urbanistica: le meraviglie più appariscenti della grande mostra, ovvero il TelFer, la monorotaia al servizio dei visitatori che collegava l'esposizione al porto e la teleferica panoramica che dal piano dell'expo portava i visitatori sopra la spianata di Carignano, situata presso le Mura delle Capucine e che permetteva una visione di insieme di tutta l'area, dall'attuale Piazza della Vittoria, fino ai giardini di Brignole.

Foto grande di apertura: veduta generale dell'esposizione di Genova. A lato: riproduzione di una nave romana. In alto: manifesto dell'esposizione.
(Tutte foto Collezione N. Petrelli)

Tutto questo non le sopravviverà all'evento, così come era avvenuto per la Tour Eiffel a Parigi. L'Esposizione internazionale di marina ed igiene marinara, Mostra coloniale italiana si tenne a Genova, nel 1914, nell'allora enorme spianata antistante la stazione Brignole e compresa tra Via Fiume ed il torrente Bisagno.

L'inaugurazione avvenne il 23 maggio 1914 al cospetto del re **Vittorio Emanuele III** e della regina **Elena di Montenegro**.

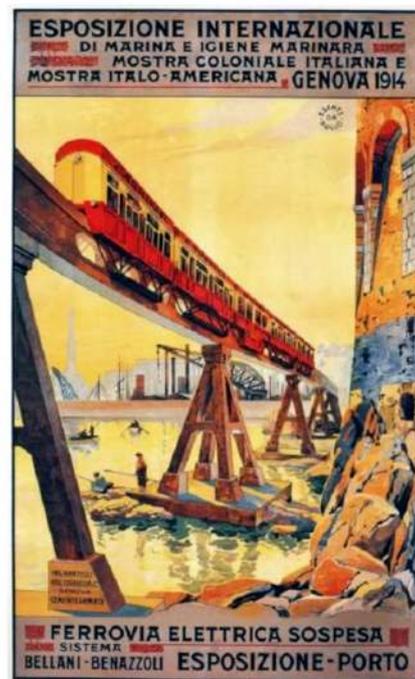
La realizzazione fu curata **Gino Coppedè**, architetto molto in voga all'epoca che ha progettato diverse costruzioni a Genova, fra cui spicca anche il Castello Mackenzie e che ebbe l'incarico di architetto capo, progettando il piano generale e la maggior parte dei padiglioni.

L'esposizione si articolava sostanzialmente in due zone, ovvero lo Stadium, costruito nella zona degli attuali giardini di Brignole e l'area espositiva di Piazza di Francia (poi rinominata, dopo la Prima Guerra Mondiale, Piazza della Vittoria).

La mostra venne realizzata in pochi mesi con una struttura in legno e cartongesso.

Coppedè realizzò cose incredibili: moschee, riproduzioni di navi, anche uno stadio di calcio dove il Genoa giocò alcune partite.

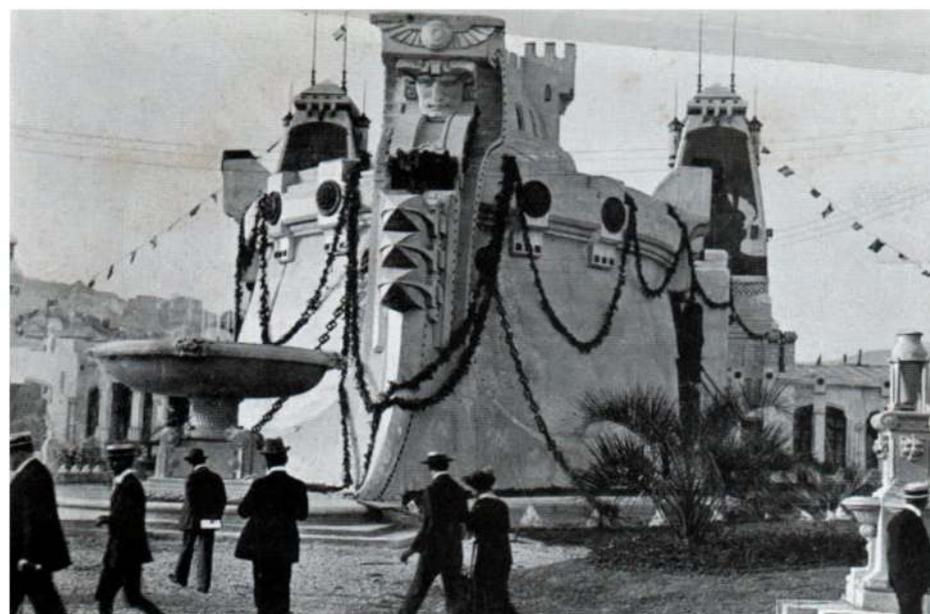
L'intento dell'esposizione era quello di dare al pubblico informazioni sullo stato delle colonie e sul progresso che si era raggiunto in tanti anni di sacrificio.



Le sei mostre che occupavano l'area sicuramente più vasta fino a quel momento dedicata alle colonie, riguardavano la Libia, l'Eritrea e la Somalia; in tutte si sottolineavano l'opera di incivilimento svolta dall'Italia e le potenzialità economiche e commerciali dei territori coloniali in Africa.

In questa mostra, a differenza delle altre, gli indigeni furono sostituiti da manichini raffiguranti le diverse etnie coloniali.

Nell'esposizione fu esposto anche un cannone turco della battaglia di Ain Zara in Tripolitania del 4 dicembre 1911 impiegato durante la Guerra italo-turca e venne costruita una copia quasi uguale della Torre di Galata, una torre medievale costruita dai genovesi ad Istanbul.



A lato: moschea Tripolitania e padiglione colonie.

Al centro: l'ingresso principale della fiera.

In basso: l'entrata laterale dell'esposizione.

Una città dinamica ed all'avanguardia nella scienza e nella tecnica, che attraversa il momento più alto del suo sviluppo economico, industriale e civile e si presenta al mondo piena di energia ed ottimismo, mentre la Prima Guerra Mondiale è ormai alle porte.

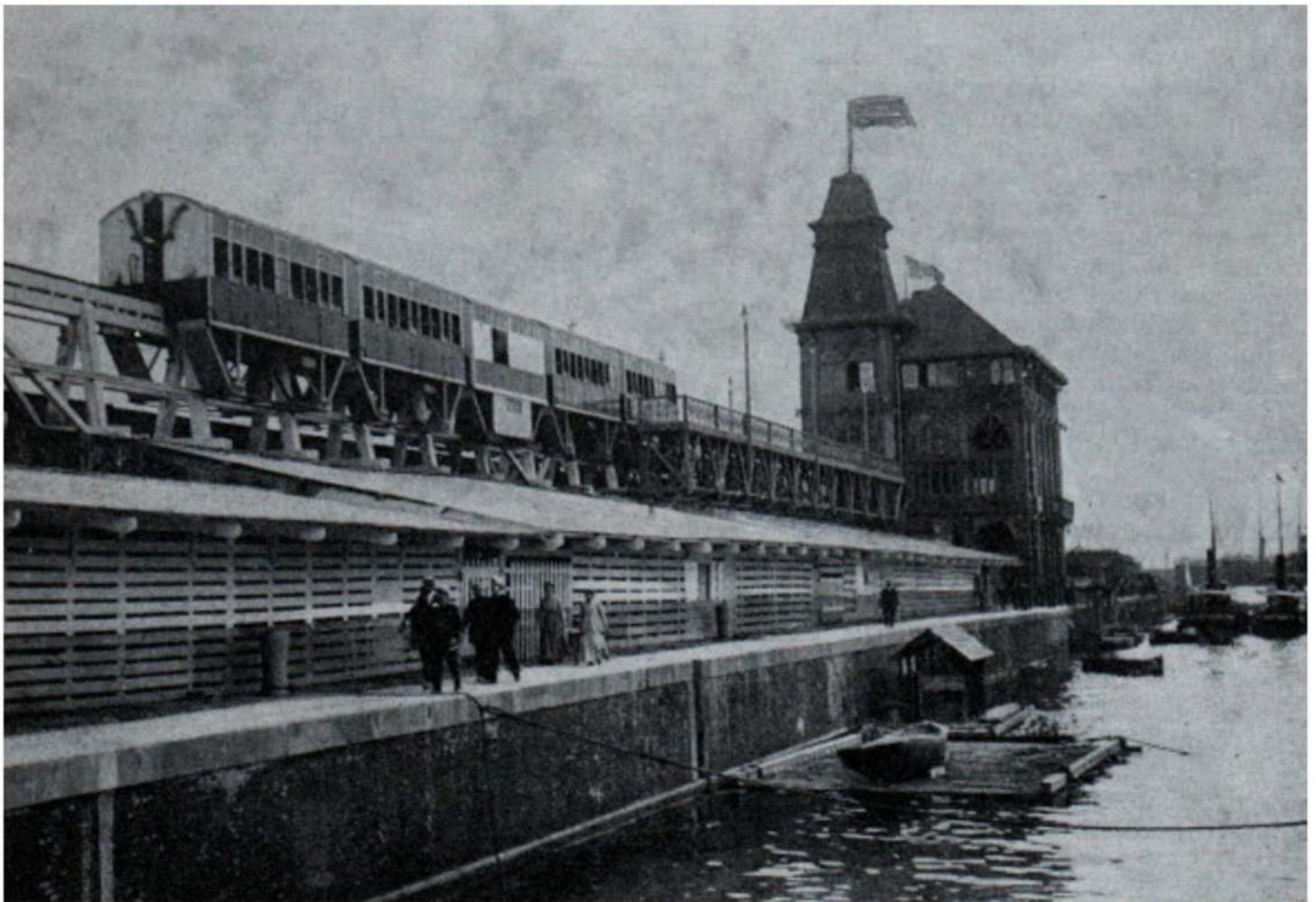
La monorotaia fu realizzata in soli cento giorni quale progetto-simbolo dell'Esposizione e venne inaugurata il 18 giugno del 1914; ebbe un notevole successo per tutta la durata dell'esposizione.

In seguito venne modificata per il trasporto merci, in particolare carbone, dal porto agli stabilimenti posti lungo il Bisagno.

La linea restò in funzione ancora per tutto il periodo bellico e fu smantellata nel 1918.

Costruita sulla base di brevetti detenuti dalla società Badoni Bellani Benazzoli (BBB) di Milano, in seguito confluita nella Antonio Badoni Lecco, la linea era percorsa da un unico convoglio, simmetrico, che correva su una sede propria formata da una trave sollevata da terra, con una rotaia di corsa alla





sommità e due laterali per appoggio e guida.

Per i cavalletti, relativamente piccoli e leggeri, si aveva un esteso impiego del cemento armato, la grande innovazione tecnica di quegli anni.

La trave di appoggio aveva una sezione a T rovesciato, larghezza alla base 0,85 metri ed altezza di 1,90 metri, alla sommità era fissata su longherine in quercia la rotaia Vignoles da 36 kg/m, poco sotto un ferro ad U su isolatori in vetro per l'alimentazione elettrica, lungo gli spigoli inferiori due guide per le ruote orizzontali, ricavate da barre a L.

Ogni tronco aveva la lunghezza di 60 metri, suddiviso in quattro campate diseguali (13,25 metri le esterne e 16,75 metri le interne), era sostenuto da cinque cavalletti, di cui quello centrale rinforzato, con quattro gambe contro le due degli altri.

I veicoli, posti a cavallo della trave ed appoggiati su ruote

centrali a doppio bordino, avevano cofani interni alti circa un metro per coprire le ruote alle estremità ed appendici laterali prolungate in basso per i rulli di guida.

I sedili erano posti in quattro file longitudinali, due per lato, sovrapposte a gradinata, con la spalliera all'interno.

I posti a sedere erano 38, in piedi 12 e si potevano ribaltare i sedili ottenendo 80 posti tutti in

piegati; le porte di accesso erano tre per lato.

L'elemento motore possedeva quattro ruote, tutte motrici, del diametro di 700 mm, ciascuna collegata ad un motore AEG - Thomson Houston da 40 Hp con tensione di alimentazione a 500 V, regolazione mediante controller come per i tram.

Il freno era ad aria compressa a doppio ceppo per ogni ruota.

In caso di guasto o di mancanza

In alto: il TelFer in arrivo presso il molo Giano.

A lato: una cartolina d'epoca ritrae il TelFer in movimento.



Qui a lato: in questa cartolina d'epoca è possibile apprezzare la struttura portante della monorotaia con il piccolo convoglio in esercizio.

Al centro: forma ridotta per il Telfer in viaggio presso i Bagni della Strega. In basso: ancora una vista della monorotaia presso il molo Giano.

di energia era previsto lo spostamento a mano: quattro uomini, innestando manovelle con trasmissione ridotta agente su due ruote motrici, potevano spostare il treno sino in stazione.

Il manovratore dalla cabina di guida centrale (il locomotore era posto in centro al convoglio, con due vagoni per parte) poteva vedere solo sporgendosi lateralmente, per questo motivo erano posti dispositivi di



sicurezza automatici per l'arresto del treno in stazione.

L'intero convoglio a pieno carico portava circa 350 persone e pesava 80 tonnellate.

Tutto il materiale rotabile era stato costruito dalla Carminati & Toselli di Milano.

Elemento interessante era la presenza sulle carrozze di un dispositivo di arresto in corrispondenza delle fermate, che anticipava soluzioni poi diffuse sulle metropolitane.

Il Telfer collegava la zona di Piazza di Francia (diventata in seguito l'estremità sud-est di Piazza della Vittoria) col molo Giano: partendo in prossimità del ponte Bezzacca, in corrispondenza dell'area dove poi venne edificato il palazzo della Questura, attraversava obliquamente con una campata di 26 metri il Corso Aurelio Saffi, poi seguiva in rettilineo in Via del Feritore lungo il torrente Bisagno, tenendosi adiacente al muraglione di sostegno del corso.

Raggiunto il mare, la linea girava ad ovest e proseguiva sulla scogliera, sempre seguendo il muraglione, passava davanti ai bagni popolari della Strega, poi con un'ampia curva si avvicinava all'antica batteria della Stella, che attraversava a raso entrando ed uscendo da finestroni allargati.

Si proseguiva poi in rettilineo, tagliando in viadotto lo specchio



d'acqua davanti ai bagni della Cava, per giungere alla base del molo Giano; con una stretta curva di appena 50 metri di raggio il Telfer si inseriva sul bordo esterno del muraglione, lo percorreva per circa 370 metri per giungere sino alla stazione terminale in prossimità della torre dei piloti.

L'intera tratta era lunga 2,227 chilometri, con altezza media dal terreno di 4 metri, eccetto il breve tratto sul molo Giano, che era realizzato in legno.

Tutta la trave era in cemento armato appoggiato su 72 cavalletti di cui un terzo in mare, il percorso veniva compiuto alla velocità di 20-30 Km/h, in circa sette minuti.

Il treno viaggiava ogni mezz'ora dalla 9:00 alle 24:00, biglietto di corsa semplice 1,00 Lira (circa 3,70 Euro attuali), andata e ritorno 1,50 Lire (circa 5,50 Euro attuali), riduzioni per azionisti, militari, ragazzi e comitive.

In alto: panoramica dell'epoca che ritrae la funicolare aerea in viaggio presso le Mura delle Capuccine.

Al centro: la stazione di arrivo posta a monte.

A lato: la stazione sita a valle della linea. Da notare la grande insegna posta sulla fiancata della struttura recante la scritta "Funicolare aerea Ing. Ferretti" ovvero lo stesso progettista di svariati impianti a fune e detentore dei diritti e concessioni della tranvia di Bergamo, argomento trattato nel precedente numero di Trasporti nel tempo.



L'avvento della trazione endotermica in Italia

Dalle prime sperimentazioni alla Littorina

Il primo esempio di trazione con motore diesel oppure a benzina su rotaie in Italia risale a ben 110 anni fa: è infatti del 1906 il prototipo di un tram a benzina costruito dalla Fiat per trasportare i visitatori all'interno dell'area dell'Expo Milanese.

L'affermazione dei motori a combustione interna (endotermici) per uso ferroviario in Italia sarebbe arrivata solo 26 anni dopo, quando nel 1932 la ALB 48, trionfalmente chiamata Littorina dal regime aprì una nuova epoca per il trasporto locale. Il problema di avere un mezzo

di trazione leggero ed economico era molto sentito nelle prime due decadi del '900.

Usare una motrice a vapore per convogli piccoli, destinati a portare poche decine di persone era inefficiente ed antieconomico ed occorreva trovare una soluzione.

In quegli anni vennero introdotte delle automotrici con motori endotermici con l'idea che si sarebbero conseguiti forti risparmi energetici grazie all'alimentazione a benzolo o nafta leggera.

Il primo tentativo di risposta a

questa esigenza in Italia si ebbe presso le Ferrovie Nord Milano nel 1924.

Venne sviluppata l'automotrice termica M-1 che era alimentata a benzina e venne costruita dalla Breda.

Si trattava di un mezzo sperimentale consistente in una semplice carrozza ferroviaria avente un carrello motorizzato, con gli assi accoppiati: rodiggio B0' 2'.

In alto: vettura tramviaria a benzina della Fiat dell'expo di MILANO del 1906.

(Tutte foto Archivio Dea3C)

montesi, dove operò per circa un decennio.

La CEMSA aveva acquisto anche un'automotrice più capace e potente, una "Typ Ia" da 160 Cv, costruita a Kiel ed avente numero di fabbrica 59.

La Typ Ia era dotato di ritirata, che era assente sulla simile "Typ I" ed offriva 61 posti a sedere, aveva lunghezza di 19,5 metri, passo dei carrelli 1,5 metri ed interperno di 12.5 metri.

Le FS la acquisirono, chiedendo la trasformazione dell'alimentazione a miscela di nafta e benzina con l'applicazione di uno speciale carburatore brevettato Aliverti.

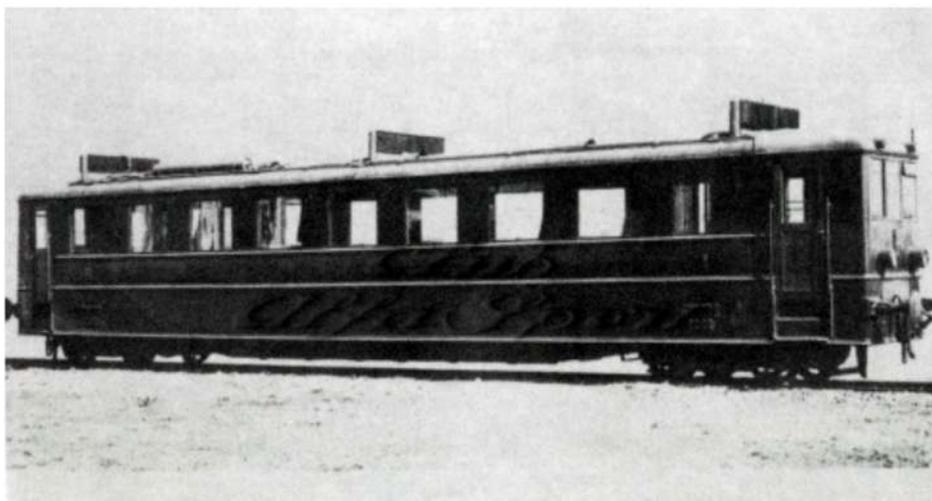
La immatricolarono C.8701.

Venne usata sulla linea Livorno-Collesalveti.

Tra il 1940 ed il 1941 venne trasformata in carrozza Cz.

Era di Typ Ia anche la n° 60 (costruita da DWK nel 1925) classificata GS1, ed acquistata dalla Compagnie des Chemins de Fer du Midi de Italie, di Napoli, per l'esercizio sulla linea Napoli-Piedimonte d'Alife (Ferrovie Alifane a scartamento ridotto di 950 mm).

La Alifana aveva acquisito anche una seconda automotrice di diverso tipo, costruita dalla OM di Milano su licenza della tedes-



ca AEG: aveva potenza di 117 kW e 68 posti a sedere.

L'esito della sperimentazione fu però deludente a causa di frequenti guasti e nel 1928 le due automotrici vennero cedute alla SAFS (Società Anonima Ferrovie Secondarie della Sicilia) che le utilizzarono fino agli anni '40 sulla linea Siracusa-Ragusa e Vizzini, per poi finire demotorizzate e trasformate in carrozze.

CEMSA costruì nel 1929 per SIFT - Società Italiana Ferrovie e Tramvie di Piacenza una Typ I a scartamento standard ed alimentata a benzolo, dotata anche di una rimorchiata.

Tale unità, immatricolata come 38 con la sua rimorchiata, venne impiegata fino al 1934 sulla

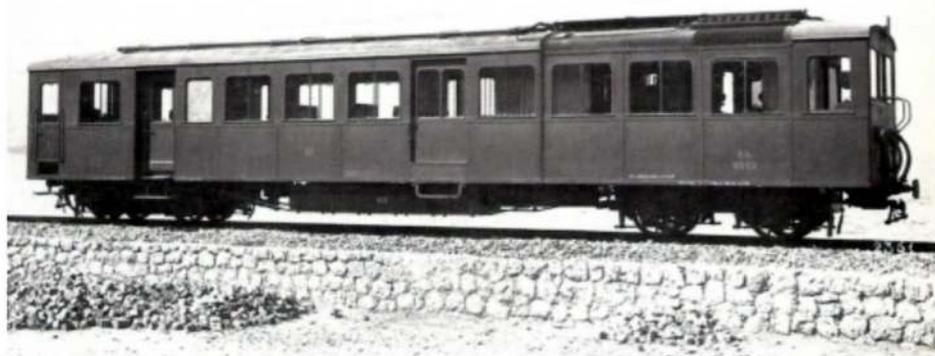
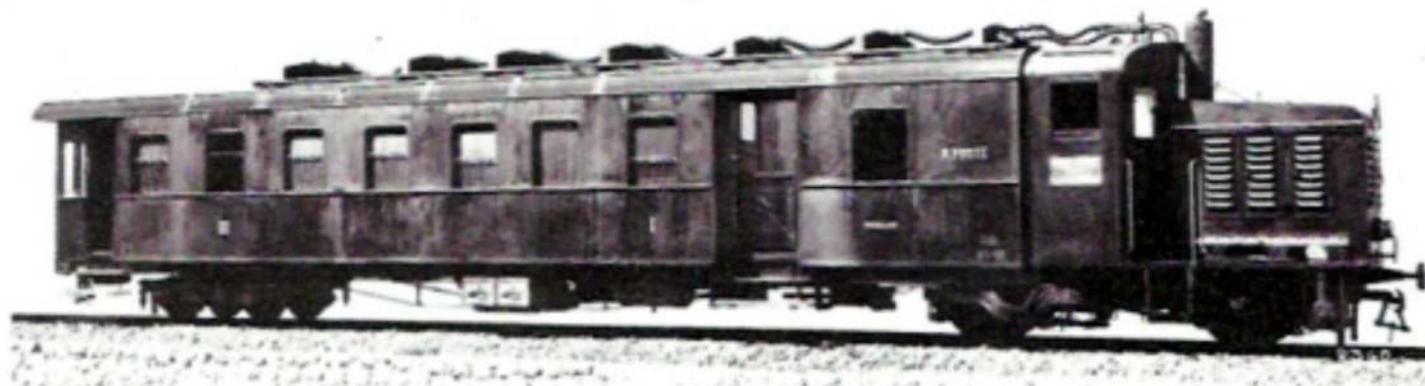
Grazzano-Rivergaro e poi destinata al servizio sulla Piacenza-Pianello e sulla Piacenza-Cremona.

Dati gli scarsi risultati di cui diede prova, la poca praticità del personale e le difficoltà manifestate nelle modeste salite dei sovrappassi di Castelvetro e di Piacenza, venne smotorizzata ed infine impiegata come carrozza classificata Rc 111 sulla ferrovia Piacenza-Bettola; In totale furono realizzate quattro Typ IV, due Typ Ia ed una sola Typ I.

Tra il 1925 ed il 1926 le officine

**In alto: automotrice DWK Typ Ia con motore a scoppio in servizio sulla Livorno-Collesalveti.
Sotto: una DWK Typ IV in Germania, analoga alle automotrici FS.**





FS di Firenze - SNOS utilizzarono la cassa di una vecchia automotrice a vapore del 1906 Gr. 85, per costruire una automotrice dotata di un motore a 6 cilindri di derivazione aeronautica, alimentato a nafta, con carburatore riscaldato dai gas di scarico e trasmissione elettrica.

Venne denominata CE.860 ed utilizzata fino al 1934; offriva 70 posti a sedere e raggiungeva i 60 Km/h.

Sempre di fabbricazione FS era la CER.870 a scartamento ridotto (riclassificata in seguito come RNe.8501).

Di quest'ultima sappiamo che operò in Sicilia sulla Palermo-Corleone fino alla demolizione avvenuta nel 1950.

La CER.870 montava un motore Diesel MAN da 110 kW con trasmissione elettrica, aveva una lunghezza di 20,46 metri ed una massa di 34,5 tonnellate.

Il rodiggio era Bo'2', offriva 45 posti e raggiungeva una velocità di 55 km/h.

Nel 1906 FIAT era attenta a cercare soluzioni che le permettessero di applicare al mondo fer-

Sopra: automotrice termica italiana CER.870/RNe.8501. Si nota la scritta "R. Poste" sulla fiancata.

Al centro: RNe.8902, in prova sulla Palermo-Corleone.

A lato: FS Ce.8402.

roviario le proprie competenze, cercando di trovare una nicchia di mercato che potesse essere interessante.

Fu ancora nel 1924 che per la prima volta era comparso un progetto dal titolo "Carrozza automotrice petrolio elettrica da 200 cavalli": una carrozza ferroviaria lunga 17.750 mm. e larga 2.955, equipaggiata con un gruppo elettrogeno posizionato su uno dei carrelli, mentre sul carrello opposto si trovavano i due motori elettrici che azionavano gli assi motori (rodiggio 2'Bo').

Si trattava dunque di un precursore dell'accoppiamento tra un motore endotermico e la trazione elettrica che avrebbe poi avuto tanta fortuna: le motrici diesel-elettriche.

Nel 1926 il progetto fu modificato, allungando la carrozza a 19.000 mm.

Venne effettivamente costruito tra il 1928 ed il 1929 in quattro esemplari denominati Automotrice Fiat TA 180: due a scartamento normale e due a scartamento ridotto di 950 mm.

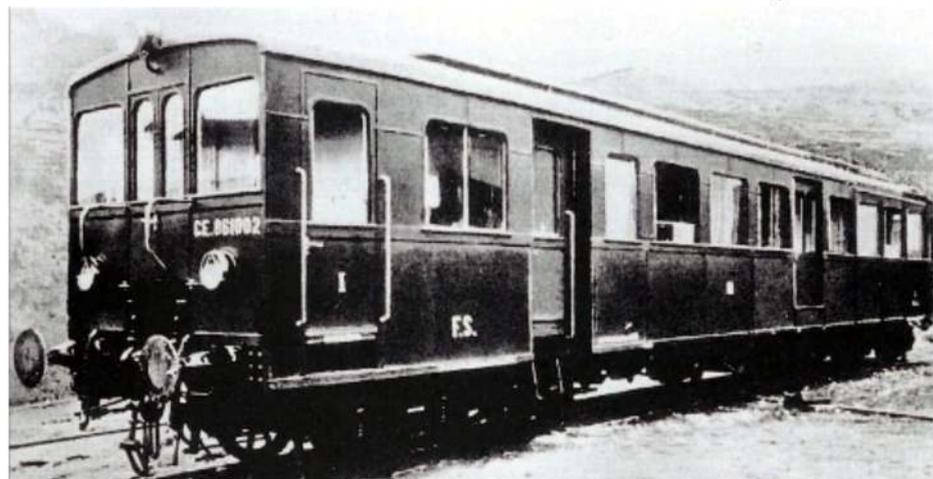
I prototipi erano equipaggiati con il motore Diesel Fiat Grandi Motori V206, 6 cilindri in linea, quattro tempi, iniezione diretta, tarato a bordo a 180 Cv (circa 132 kW).

Pesavano 43,5 tonnellate ed avevano una velocità massima di circa 60 Km/h.

La presenza del gruppo elettrogeno, della ritirata e del bagagliaio lasciarono poco spazio ai passeggeri per un totale di soli 38 posti a sedere, di cui 8 in seconda classe e 30 in terza.

Alla realizzazione contribuì la TIBB, poichè la FIAT non possedeva la necessaria competenza elettromeccanica.

Le due TA 180 a scartamento ridotto presero servizio nel 1931 affiancando la RNe.8501 sulla Palermo-Corleone-San Carlo ed effettuarono per lo più i treni suburbani per Misilmeri all'incirca fino a metà degli anni '30.





Sopra: diverse ALb 25 di TPC riprese in stazione a Cremona, da notare le differenze con quelle pugliesi illustrate nella pagina accanto.

A lato: una ALb 25 ritratta in una foto da catalogo d'epoca.

Furono provate anche sulle linee Castelvetro-Porto Empedocle e sulla Santa Ninfa-Salemi.

Classificate inizialmente come RCE.862.001-002, divennero RNe 8901-8902, ed anticiparono di circa vent'anni le più moderne RALn 60, realizzate dalla Fiat Sezione Materiale Ferroviario nel 1949.

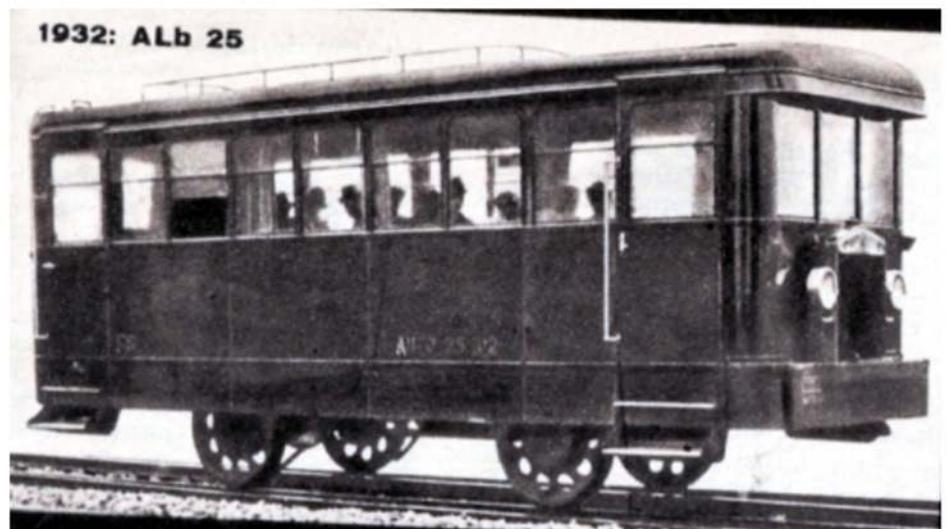
Le automotrici a scartamento normale furono invece classificate inizialmente CE.861 001 e 002 e poi ribattezzate Ne 8401-8402 ed effettuarono servizio sulla Lucca-Pontedera.

Quest'ultima era una nuova linea ferroviaria di 26 chilometri inaugurata nel 1928 con l'ambizione che fosse il tronco iniziale di una alternativa alla linea tirrenica ed a quella dorsale: un collegamento fra Roma e Modena (cosa che restò nel cassetto dei sogni).

Era percorsa da treni accelerati e treni misti e nel 1934 venne ritenuta terreno ideale per la sperimentazione delle nuove automotrici diesel-elettriche, Fiat-TIBB impiegate per il servizio passeggeri.

Le automotrici erano a trasmissione elettrica alimentata da un diesel Fiat V.206, ed avevano rodiggio Bo'2'.

Offrivano 8 posti di prima e 30



di terza classe e raggiungevano i 60 Km/h.

Si dice fossero molto apprezzate dai viaggiatori (se non altro perchè non dovevano più sopportare il fumo del carbone!).

Tuttavia l'esperimento non venne giudicato un successo e dopo circa due anni di servizio le motrici furono accantonate per tornare alla trazione a vapore.

Alcuni anni dopo sarebbero arrivate le littorine, in grado di dimezzare i tempi di esercizio.

La 001 venne poi trasformata in carro Poz nel 1947, mentre la CE.861.002 venne demolita nel 1954.

La Fiat aveva lavorato anche al progetto della "Automotrice TA 150", che come la 180 prevedeva ancora la sistemazione del motore Diesel sul carrello, ed il collegamento con le ruote tramite un cambio meccanico.

La scatola del cambio contene-

va una coppia conica che azionava un contralbero trasversale collegato con bielle ai due assi del carrello, in modo da ottenere un'automotrice con rodiggio B0'2', dato che l'altro carrello era semplicemente portante.

Le difficoltà incontrate furono grandi e scoraggianti, tanto che ad un certo punto si preferì eliminare il cambio meccanico ed optare per la trasmissione elettrica, come sulle TA 180.

Nel 1931 la Fiat cambiò paradigma: invece che prendere un treno e metterci dentro un motore di ispirazione automobilistica, come sostanzialmente aveva fatto con le TA 180, assunse un approccio più radicale e decise di realizzare un mezzo automobilistico su rotaie.

Il mezzo aveva chiaramente un "davanti" ed un "dietro", ed era infatti monodirezionale (doveva essere girata su una piattaforma

A lato: Fiat ALb 25 A1 e relativo rimorchio R1 delle Tranvie Provinciali Cremonesi alla momento della consegna:

Sotto: una VT 2 (VT 159) KPEV, molto probabilmente analoga all'automotrice provata nel Torinese.

ma); aveva un grande radiatore frontale dietro al quale si trova il motore, protetto da un cofano interno al veicolo.

Come le "corriere", non aveva una ritirata, ed era dotata uno spazio per i bagagli sull'imperiale che era accessibile con una scaletta esterna.

Erano prototipi, e non funzionavano perfettamente: vennero impiegate sulla Cerignola-Cerignola Città.

La motrice era in grado di trainare un leggero rimorchio sulle linee di pianura, ed infatti per la Cerignola-Cerignola Città erano stati costruiti anche due rimorchi, classificati R 101 - 102, con le stesse dimensioni ma con un maggior numero di posti a sedere.

Per le sue caratteristiche che avevano, risultarono troppo limitate per il servizio ferroviario.

Rimosse dal servizio, vennero per un certo tempo utilizzate per effettuare "corsette" di servizio tra alcune stazioni ed i relativi depositi.

In seguito vennero radiate e demolite.

Servirono comunque per accumulare esperienza, che sarebbe stata utile successivamente.

Le Fiat ALb 25 furono usate anche dalle TPC (Tranvie Provinciali Cremonesi) che a partire dal 1933 ne ebbero otto (A1-8), con cinque rimorchiate (R1-5).

Le ALb 25 Cremonesi erano leggermente diverse da quelle pugliesi: ad esempio presentava-



no un frontale leggermente arrotondato, mentre le pugliesi lo avevano piatto e la zona portabagagli sull'imperiale molto più ampia.

Dal 1936 vennero alimentate a gas metano.

La A4 venne ricostruita con motore diesel nel 1950, e restò in servizio fino al 1954/55, quando le TPC passarono al servizio automobilistico.

Vi fu nel frattempo un tentativo di penetrazione nel mercato italiano da parte di aziende estere. Erano iniziati già nel 1911, quando l'automotrice benzoelettrica prussiana di tipo VT 2 (VT 152-VT 161) della Deutz di Colonia era venuta in Italia in occasione dell'Esposizione Internazionale di Torino e pare vi sia rimasta per un periodo di prova piuttosto lungo sulla Pinerolo-Torino, al termine del quale la valutazione non fu positiva e l'esperimento si chiuse.

Analoga sorte ebbero i tentativi francesi ed austriaci: entrambi avevano sviluppato dei modelli ancor più stradali della ALb 25, dotati di pneumatici anche se

viaggiavano su rotaia: la Michelin e la Austro-Daimler VT.63.

Nessuno dei due modelli convinse le FS e si chiuse così l'epoca iniziale, fatta di tentativi mai coronati da vero successo.

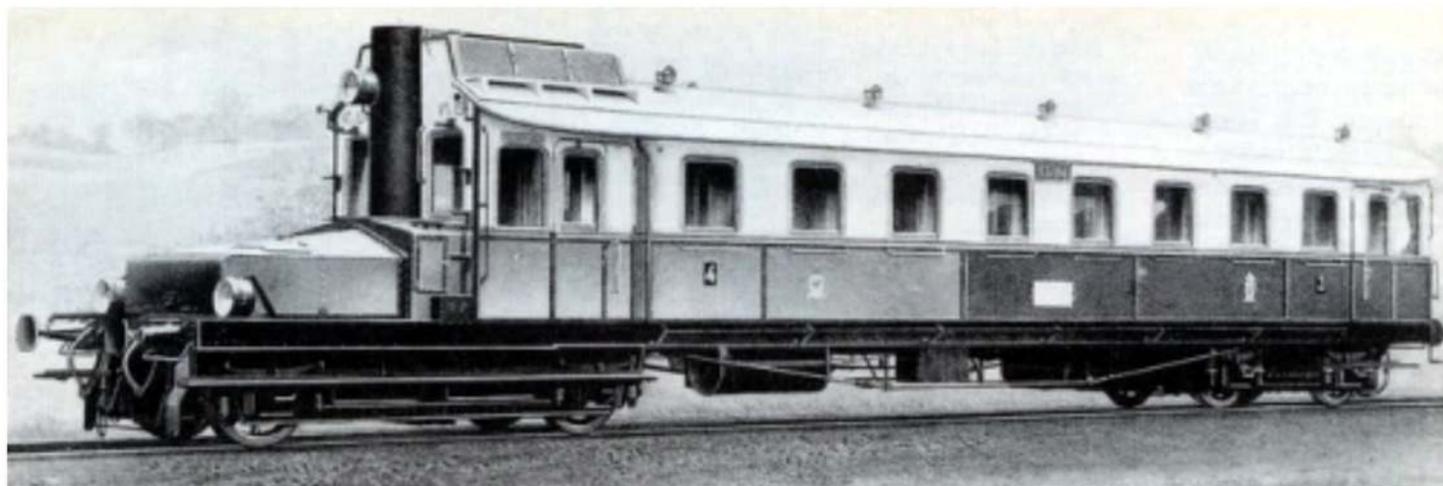
Nel frattempo l'esperienza maturata portò la Fiat a raffinare le proprie idee ed a riprogettare i propri veicoli da zero, realizzando contestualmente un serie di brevetti riguardanti un po' tutte le componenti: ruote, sale, carrelli, cassa, trasmissione, comandi ed arredamento interno.

Su questa base, a breve giunse l'epoca delle Fiat AU4.A, che sarebbero state immatricolate da FS come ALb 48 FS.

Nel dicembre 1932 le nuove automotrici furono presentate ufficialmente alle autorità in occasione delle cerimonie indette per celebrare la fondazione della città di Littoria (oggi Latina).

Da quell'occasione il mezzo prese il nome, che sarebbe poi stato tramandato a tutte le sue successive evoluzioni, ovvero la Littorina!

Continua...





La FITRAM all'agriturismo Montagna verde

Una giornata di svago immersi nella natura
ed un ottimo pranzo con prodotti a Km. 0

Negli anni, tra le gite più volte organizzate, certamente troviamo l'appuntamento all'agriturismo Montagna verde, immerso nel cuore della Lunigiana, in località Apella di Licciana Nardi, provincia di Massa Carrara, nell'alta Toscana, a 660 mt. d'altitudine.

In alto: per la prima gita effettuata ad Apella il 12/05/2012 è stato impiegato il Fiat 308 Cameri nella vecchia livrea del Comune di Bagnone. **A lato:** l'agriturismo ed il Fiat 315 ripresi dal Paese di Apella il giorno 24/09/2023.

(Tutte foto A. Bruni)





Circondato dai secolari castagneti del Parco Nazionale dell'Appennino Tosco-Emiliano dove, un tempo, i Malaspina erano signori incontrastati dell'intero territorio, sorge l'agriturismo della famiglia di **Mario Maffei** ed a far da vedetta, spunta una torre di avvistamento costruita

nel 1000 d.C. che fu poi ampliata in rocca di difesa nel tredicesimo secolo, mentre nel 1700 venne elevata a torre campanaria ed abbazia.

Dopo anni di abbandono ed incuria, grazie all'idea ed all'impegno di **Mario Maffei**, nel 1995 il monastero ha ritrovato il

Qui accanto: i soci FITRAM in visita presso il borgo medioevale di Apella il giorno 12-5-2012.

In basso: per l'occasione della seconda gita sociale del 12/08/2017, si è scelto di utilizzare il Fiat 315.8.13 Cameri, qui ripreso ai piedi della millenaria torre campanaria.

suo antico splendore ed oggi la sua imponenza si erge su oltre 600 ettari di riserva, nella quale effettuare escursioni a cavallo, trekking, e magari raccogliere frutti di stagione come fragoline di bosco, mirtilli, castagne e funghi.

Particolarmente apprezzato dai partecipanti alle gite, il bioparco ed il menù Km. 0 proposto dalla cucina premiata anche dal programma televisivo "Quattro Ristoranti" condotto da **Alessandro Borghese**.

La prima gita venne organizzata nel 2012, come si può vedere dalle foto a corredo, la corriera con cui i soci FITRAM hanno "sfidato" i tornanti e le salite è stato il Fiat 308 Cameri (ancora nella vecchia livrea bianco-blu del comune di Bagnone).

Altre gite vennero organizzate



ad agosto 2017 in concomitanza con "la notte delle stelle cadenti" con un gruppo di astrofili che hanno messo a disposizione le loro attrezzature per apprezzare al meglio lo spettacolo, in questa occasione, venne utilizzato il Fiat 315 Cameri.

Nel 2019 viene ripetuta nuovamente con il Fiat 308 Cameri, ma questa volta nella nuova livrea biblu.

L'associazione è stata protagonista anche per altri eventi quali comunioni e ricorrenze particolari, utilizzando in questa occasione il Fiat 314 Dalla Via.

L'ultima presenza è stata registrata lo scorso 24 settembre, impiegando l'Iveco 315 Menarini festeggiando il suo viaggio inaugurale dopo essere stato ricollaudato come veicolo storico.



In alto: l'agriturismo Montagna verde ripreso dal bio parco il 12-5-2012. A lato: la fattoria dell'agriturismo presente nel bio parco, visitata in data 12-5-2012.

Qui sotto: l'ultima edizione delle gite sociali presso l'agriturismo il giorno 24/09/2023, vede protagonista per l'evento il piccolo Iveco 315.8.17 Menarini.





Guinness World Records

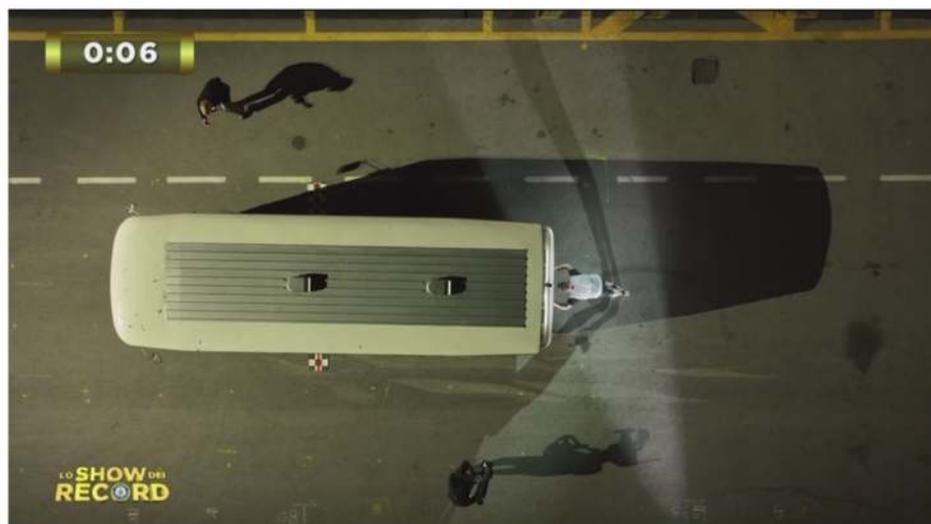
Spingere un autobus di 8390 Kg. per 50 metri entro un minuto e mezzo

Spingere a mani nude un autobus del 1972 per ben 50 metri in 90 secondi è possibile?

E' accaduto il 19 dicembre 2022 all'autodromo di Monza durante la trasmissione "Lo Show dei Record" in onda sulle reti Mediaset.

Protagonista della vicenda è stato il Fiat 314/3 Dalla Via della FITRAM, con a bordo 26 persone oltre il conducente (al volante il nostro presidente **Alessio Bruni**), per un peso totale di 8390 chilogrammi è stato spinto a forza di braccia per una percorrenza di 50 metri e nel tempo massimo di un minuto e mezzo.

Tra i due partecipanti che hanno partecipato alla gara, il record è



stato ottenuto dal lettone **Martins Licis**, che ha raggiunto l'obiettivo nel tempo di soli 48,21 secondi.

In questa pagina: due istanti della competizione per aggiudicarsi il record.

(Foto Archivio Dea3C)

A cura della
Redazione

TRENINO DEL RENON
DAL 1907



I.P.Z.S. S.p.A. - ROMA - 2022

Francobolli e treni... che passioni

Quando la filatelia ed il mondo dei trasporti si incontrano e la passione unisce più interessi

Ci sono tanti motivi per iniziare una collezione di francobolli, il francobollo è un hobby appassionante che occupa il tempo libero in modo molto proficuo ed è molto indicato per i ragazzi un'età studentesca, in quanto il francobollo è un preziosissimo ausilio allo studio sia dal punto di vista generale sia dal punto di vista prettamente storico.



LOCOMOTIVA ELETTRICA TRIFASE E.431



100
anni



ITALIA
1925 - S.p.A. - ROMA - 2005



B
G. GURTO

Nella pagina accanto: francobollo del 2022, riprodotto la caratteristica ferrovia del Renon.
In basso: valore bollato doppio che commemora il 150° anniversario della ferrovia Napoli-Portici.
A lato: tributo alla locomotiva trifase E 431 delle FS.
Al centro: per la giornata del francobollo era stato scelto come soggetto la loco E 444 delle FS, simbolo di potenza e velocità dell'epoca.
In basso: tre differenti valori emessi in tre differenti periodi ad onorare le Ferrovie italiane.
(Tutte immagini Archivio Dea3C)

che se sarebbe più consigliabile lasciarcelo) immergendoli in acqua fredda o tiepida (mai calda) e facendoli asciugare sulla carta assorbente dopo avergli tolto la colla.

In un secondo tempo, quando si prende confidenza con la gestione dei francobolli, si può pensare di impostare una collezione (di francobolli nuovi oppure usati) in modo serio ed organico.

Ci sono tanti modi di collezionare, se ad esempio avete un argomento che vi sta a particolarmente a cuore potete affrontare una collezione tematica.

Gli argomenti sono infiniti, si passa dai funghi alla Ferrari, dalle piante agli animali, oppure può interessare il mondo dei trasporti...

Bisogna però fare attenzione perchè i paesi del "terzo mondo" filatelico (paesi arabi, molti paesi asiatici, africani e sudamericani) sfornano serie su qualsiasi tema a prezzi salatisimi.

La qualità è un fattore primario per avere una collezione che un domani possa dare delle soddisfazioni finanziarie.

Elenchiamo alcuni fattori principali da tenere considerazione per la scelta del pezzo:

- il suo aspetto deve essere fresco fior di stampa;



Il francobollo, infatti ricalca storicamente, politicamente e culturalmente tutti gli avvenimenti a partire dalla data della sua invenzione nel 1840 in Inghilterra.

Per fare un paio di esempi dai francobolli italiani degli Antichi Stati si può riassumere il percorso faticoso all'unità italiana oppure scoprire lo sviluppo delle due guerre mondiali tramite le varie occupazioni di quel periodo in quanto la posta, e di conseguenza il francobollo, se-

gue sempre di pari passo la storia visto il bisogno di comunicare delle persone.

Dal punto di vista artistico molti francobolli sono delle vere e proprie opere d'arte per bellezza e grafica ed un'ultima ragione è quella relativa all'investimento finanziario.

I francobolli sono un investimento a medio termine e tante volte hanno fruttato delle graditissime sorprese.

Si può iniziare staccando francobolli da buste e cartoline (an-





- la gomma deve essere originale e non presentare pieghe;
- deve possedere una buona centratura, il francobollo si deprezza o si sopravvaluta in base a questo fattore, soprattutto per quelli emessi prima degli anni Cinquanta;
- i denti non devono essere corti e nei non dentellati i margini che circondano la vignetta devono essere abbastanza larghi (nel limite del possibile);
- nel francobollo usato ci sia un annullo nitido con possibilmente visibile la data e che non sia deturpante per la vignetta.

Chiaramente bisogna anche capire in che contesto è stato emesso quel dato francobollo, se estremamente raro oppure emesso in condizioni d'emergenza può essere acquistato anche leggermente difettoso, l'importante è che la valutazione sia in linea con la qualità del francobollo.

Per la conservazione è consigliabile usare gli album a taschine ed impiegare materiale di

buona qualità; tutto il materiale è da conservare in un ambiente non umido per evitare ingiallimenti e ruggine (il coefficiente di umidità per fare dei danni deve essere molto alto) ed è opportuno non tenerlo per troppo tempo al chiuso arieggiandolo periodicamente.

In alto: altri due valori recenti per celebrare la ferrovia della Val Gardena a sinistra, mentre a destra è il caso della ferrovia ad alta velocità Torino-Salerno.
In basso troviamo due valori che onorano a sinistra la ormai dismessa ferrovia della Riviera dei Fiori ed a destra invece la Ferrovia Retica.
Al centro: valore postale con riferimento alla stazione di San Marino.



**A cura della
Redazione**

**Nei prossimi
numeri**

Storia

Gli autobus sperimentali

Modellismo

Elaborare il Fiat 418 AC in 1/43

Globetrotter

I primi 100 anni della Wupsi

Tecnica

La prima tramvia per servizio merci

Attualità

Coradia Stream - il primo treno ad idrogeno in Italia

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.



Alessio Bruni © Trasporti nel Tempo

