

Anno 4 - n° 3

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



48 PAGINE

# Trasporti nel Tempo



## **Fiat 308 Cameri sul podio**

*Vincitore del premio per l'eleganza*

## **Passione e lavoro**

*Guidare e restaurare bus d'epoca*

## **Gli ultimi Fiat 418**

*I portesi VS 880*

**Il poster centrale:  
Fiat 308 L Cameri**



# Campagna tesseramento anno 2024

[www.assofitram.it](http://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 2024**

**IBAN: IT35B 03069 09606 1000 00131994**

**Associazione FITRAM  
Banca INTESA SAN PAOLO**

- ✓ **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

**Revisione bozze:**

Fabio Defilippo

**Collaboratori:**

Paolo Arborio; Roberto Cabiati; Carlo Carera; Fabio Cavaglieri; Andrea Cozzolino; Enrico Dellepiane; Mino Duchini; Giuseppe Franco; Alessio Godani; Paolo Gregoris; Claudio Guastoni; Maurizio Merli; Giovanni Molteni; Leonardo Nigrelli; Alessio Pedretti; Carlo Petrolini; Piero Pierallini; Boris Romeo; Silvia Tarca; Fulton Voza; Alexander Webber; Massimo Zannoni.

**Copertina**

**Il Fiat 308 secondo classificato alla  
gara di eleganza in occasione del  
raduno Dal giocattolo alla realtà a  
Fiorenzuola d'Arda.**

*(Foto A. Bruni - 28/05/2024)*

**Retro copertina**

**Fiat 315.8.13 Cameri della collezione  
FrancoBus ripreso al raduno di  
Castiglion Fiorentino.**

*(Foto F. Giuseppe - 08/10/2022)*

**Progetto grafico e  
Impaginazione**

  
**Dea3C**  
arti grafiche  
e multimediali



## Trasporti nel Tempo Anno 4 - n° 3

<b>L'editoriale</b> <i>(Alessio Bruni)</i>	<b>pag. 4</b>
<b>News</b> <i>(A cura della Redazione)</i>	<b>pag. 5</b>
<b>Mondo FITRAM</b> <b>Fiat 308 Cameri sul podio</b> <i>(Alessio Bruni)</i>	<b>pag. 8</b>
<b>Speciale</b> <b>La passione ed il lavoro di una vita</b> <i>(Giuseppe Franco)</i>	<b>pag. 14</b>
<b>Modellismo</b> <b>Modelli da sogno</b> <i>(Roberto Cabiati)</i>	<b>pag. 18</b>
<b>Tecnica</b> <b>L'aerobus</b> <i>(Danilo Caddeo)</i>	<b>pag. 27</b>
<b>Dalle altre Associazioni</b> <b>Camion ed Autobus in Val Nure</b> <i>(Roberto Cabiati)</i>	<b>pag. 30</b>
<b>Rotabili</b> <b>Gli ultimi Fiat 418 prodotti</b> <i>(Stefano D'Imporzano)</i>	<b>pag. 40</b>
<b>Manifestazioni</b> <b>100 anni di FART Locarno</b> <i>(Alessio Pedretti)</i>	<b>pag. 44</b>
<b>Nei prossimi numeri...</b> <i>(A cura della Redazione)</i>	<b>pag. 47</b>

Caro lettore,

anche la fase autunnale del 2024 ha portato alcune soddisfazioni come la partecipazione al raduno AITE del Passo della Cisa, dove, a distanza di alcuni anni, si è tornati a transitare con una lunga colonna di veicoli storici fra cui il nostro mitico 308 Cameri che anche stavolta ha saputo regalare e regalarci emozioni.

Durante la giornata i partecipanti all'evento hanno potuto raggiungere la località Ghiare di Berceto a bordo delle corriere d'epoca e visitare la collezione del museo del soccorso dove oltre alle loro splendide ambulanze d'epoca, auto di pubblica sicurezza, carri funebri d'epoca, camion e barche del corpo dei vigili del fuoco, il tutto provenienti da varie parti d'Italia ma anche dall'estero, hanno potuto visitare anche una piccola parte della nostra collezione in quanto alcuni bus della FITRAM sono ospitati dal suddetto museo.

Infatti in questi ultimi mesi si sono strette molte collaborazioni con altri musei ed associazioni con lo scopo di aiutarsi reciprocamente, sia delle vicinanze della provincia spezzina sia di altre parti della nostra bella nazione. Personalmente confido molto nel collaborare con altri "malati di ferri vecchi" come noi e non solo con chi tratta esclusivamente autobus d'epoca perchè solo scambiandoci idee, soluzioni ai vari problemi pratici e burocratici, colmando le lacune che un altro può avere ed invece noi potremmo essere un passo avanti ma avere una mancanza su altri temi, si possono ottenere degli ottimi risultati ed arrivare tutti ad un progetto di museo soddisfacente per ogni settore di veicoli come quello che avviene in altri parti d'Europa: su questo punto purtroppo gli italiani sono ancora un bel passo indietro ma non bisogna disperare, anzi collaborare perchè la passione non manca, cosa che ho potuto riscontrare viaggiando negli anni in molte parti d'Italia.

La collaborazione fra club, associazioni e collezionisti vari per FITRAM non è solo sulla pratica ed infatti negli ultimi tempi si è lasciato ancora più spazio su questa bella rivista alla voce di questi nostri amici in modo da far conoscere a tutti, anche ad altri che come noi, hanno un patrimonio storico restaurato oppure ancora da perfezionare ed hanno piacere di scrivere la loro storia, oppure un recupero di un veicolo in particolare, un evento che li rende famosi od altro ancora ed ovviamente accompagnato dalle fotografie che rievocano ricordi dal passato.

Infine sempre in tema di collaborazioni, posso annunciare l'ultimo bus entrato a far parte della collezione di FITRAM, stavolta si tratta di un piccolo GT, ovvero un Iveco 315.8.18 Orlandi Poker del 1996.

Promesso da alcuni anni, frutto di collaborazione per gestione dei veicoli, nel mese di agosto è stato ricevuto per donazione simbolica dall'Associazione genitori AGE "Il Milione" di Suzzara in provincia di Mantova che ringraziamo sentitamente.

Modello dal successo strepitoso nel settore turistico, oltre quello di linea, tanto che ancora oggi qualche esemplare motorizzato euro 2 fa servizio in qualche angolo d'Italia, il nostro ha passato vari proprietari facendo non moltissimi chilometri, finito ad un'orchestra di Trento ha subito lo stravolgimento del vano passeggeri diventando un 9 posti con enorme spazio bagagli, poi reimmatricolato recuperando i suoi 30 sedili da granturismo per conto di una società del mantovano ed infine donato all'associazione suzzarese.

Per il Pokerino, come lo si chiama in gergo, sono già state avviate le pratiche di storicizzazione per diventare, vista la sua "giovane età" ed il suo comodo allestimento, il nuovo mezzo per le nuove escursioni dei soci FITRAM magari affiancando il 315 Menarini di una decina di anni più anziano.

Buona lettura.

*Alessio Bruni*





### King Long rinnova la gamma di elettrici

King Long allarga la gamma di Classe I a batteria accogliendo il PEV8, un total Low Floor.

Più efficienza e più autonomia, questo è il mantra con il quale la casa di Xiamen ha lavorato per migliorare la propria offerta di veicoli destinati al TPL, ormai sempre più terreno degli e-bus. La novità è senza dubbio l'aumentata capacità della batteria, fornita da Catl, ora da 466 kWh di capacità, con formula chimica Lfp.

La precedente versione si fermava a 423 per 400 chilometri di autonomia a pieno carico.

Un'autonomia che ora è aumentata in maniera sensibile, visto che il costruttore dichiara ben 546 chilometri, grazie anche alla frenata rigenerativa di serie.

Il motore è in-house e ha potenza continua di 200 kW ed un picco di 350 kW, mentre la coppia massima è di 3500 Newtonmetro.

A lavorare sugli assali è la tecnologia di Zf, mentre lo sterzo è firmato Bosch.

La capacità di carico rimane alta, visto che il numero massimo di passeggeri tocca quota 87, di cui 27 seduti (con tanto di area riservata a persone portatrici di disabilità).

Sono tre le porte per l'incarrozzamento a bordo, tutte e tre a doppia anta, il pianale integralmente ribassato.

Sono previsti di serie i sistemi Abs, Ebs3, Aebs, Asr ed Esp.

### Dodici interurbani ibridi da 12 metri per il TPL Siciliano

Trinacria Veicoli Industriali concessionaria di Iveco Bus, ha consegnato i 12 Crossway Hybrid ad Autolinee Lumia, operatore di linea dell'isola.

I Classe II sono mossi da un motore diesel Euro 6 di ultima generazione con un sistema elettrico ibrido, contribuendo alla riduzione delle emissioni di CO2 e garantendo un trasporto pubblico più ecologico ed efficiente.

**Domenico Battaglia**, Amministratore Delegato di Trinacria Veicoli Industriali, ha dichiarato: *"Siamo estremamente orgogliosi di supportare Autolinee Lumia e il Gruppo Cuffaro nella loro visione di una mobilità più sostenibile. La nostra missione è offrire veicoli all'avanguardia che migliorano la qualità del trasporto pubblico e rispettano l'ambiente. Questa consegna conferma l'impegno verso l'innovazione ed il servizio al territorio."*

**Giuseppe Cuffaro**, Amministratore di Autolinee Lumia, ha aggiunto: *"L'acquisizione di questi nuovi autobus ibridi è un investimento per il futuro del trasporto pubblico locale in Sicilia. La nostra azienda è da sempre attenta a fornire servizi di qualità ai nostri passeggeri, e grazie alla collaborazione con Trinacria Veicoli Industriali e Iveco, possiamo continuare a crescere in modo sostenibile. Il nostro obiettivo è offrire viaggi più confortevoli, sicuri e rispettosi dell'ambiente."*

# NEWS

### Maxi gara di Autolinee Toscane: 760 mezzi, di cui 335 Classe I diesel!

Autolinee Toscane ha avviato la procedura di gara, divisa in due lotti, per la fornitura ed opzione di manutenzione full service di ben 760 mezzi: 425 Classe II e 335 Classe I.

Valore netto stimato che sfiora i 386 milioni di Euro.

Stupisce l'ordine: tutti i veicoli di entrambe le categorie saranno a motorizzazione diesel e con lunghezza di 12 metri. Entrambi i lotti prevedono una durata dell'accordo quadro senza rinnovi di 60 mesi.

Il primo ha un valore di 169.935.881,25 Euro, il secondo di 215.680.431,25 Euro.

La scadenza per la presentazione delle offerte è fissata alle ore 12 del 5 febbraio 2025.

### BusForFun, aumento di capitale di 4 milioni di Euro

BusForFun ha annunciato un aumento di capitale da 4 milioni di Euro finalizzato a consolidare la presenza nei mercati europei. L'operazione ha visto la partecipazione di Simest per una quota del 49% dell'aumento di capitale ed il sostegno di Intesa Sanpaolo, partner storico della società.

L'aumento di capitale permetterà a BusForFun di accelerare i progetti di sviluppo tecnologico e di ampliare l'offerta di servizi nei principali mercati del Vecchio Continente, in primis in Svizzera e Spagna.

Si tratta di un traguardo importante per l'espansione internazionale del gruppo, che ne rafforza il ruolo di player nel settore della mobilità condivisa e sostenibile in Europa.

**In alto: il PVE8, il nuovo bus elettrico di King Long.**

(Tutte foto Archivio Dea3C)

## Next presenta il nuovo modello del veicolo modulare

La generazione 2025 del pod modulare Next è pronta e sarà in produzione a partire dal 2025 negli stabilimenti Tecnobus, con cui è in forza una partnership industriale e prende il via la collaborazione con la startup Wayla, attiva a Milano che nel 2025 testerà i veicoli Next.

Next è l'artefice di un modulo da tre metri di lunghezza con l'obiettivo di rivoluzionare il concetto di mobilità.

Nel nome della modularità: le capsule Next possono funzionare come un singolo "vagone" o collegarsi ad altri moduli in base alla domanda di trasporto in tempo reale.

Durante le ore di punta, il veicolo può collegarsi ad altri "pod" per far fronte all'aumento della domanda.

Nelle ore meno congestionate, la configurazione può adattarsi ad un assetto più corto e leggero, ottimizzando l'uso dell'energia e pianificando la domanda futura.

"Il modello 2025, che presentiamo oggi, prevede 9 posti passeggeri + 7 in piedi. Oppure 21 persone in piedi. Ancora, abbiamo un layout M1 con posti a sedere con cintura che consente esperienza di un ufficio in movimento. Velocità massima? 100 km/h. Con capacità di ricarica fino a 80 kW via Ccs2" così

ha dichiarato il Founder di Next **Tommaso Gecchelin** durante la presentazione a Bergamo.

"L'obiettivo di Next? Tentare di risolvere con nuovi metodi problemi storici della mobilità. Vogliamo unire i pregi di un sistema a tratta fissa come l'autobus con la capillarità di sistemi a tratta personalizzata come il car sharing ed il taxi. La modularità, il fatto di poter agganciare veicoli assieme, garantisce una riduzione del traffico dell'80 per cento ed un risparmio in termini di costi del 60 per cento. I nostri veicoli consentono di modificare in tempo reale la capienza. Fino a cinque moduli agganciati nelle ore di punta, uno solo nelle ore di morbida, grazie al software di aggancio in movimento proprietario. Questo consente di ridurre la massa di acciaio che circola sulle strade, spesso vuota".

Presente anche il partner Tecnobus, rappresentata dall'amministratore unico **Paolo Marini**: "Tecnobus è un'azienda che realizza mezzi tradizionali. Ma lo fa da 30 anni. Nella nostra strategia di sviluppo, nel nuovo stabilimento che diventerà operativo l'anno prossimo, abbiamo pensato che fosse interessante combinare la produzione di un veicolo come il Gulliver, in circolazione da tanti anni con la realizzazione di un veicolo innovativo come Next. Ci interessa coniugare le capacità e l'esperienza sviluppate in trent'anni con i guizzi innovativi di una realtà come Next. Siamo pronti per partire con la produzione".

## Il nuovo Codice della Strada abbassa da 21 a 18 anni l'età minima per guidare autobus e mezzi pubblici

Alla guida del bus o di un altro mezzo pubblico già a 18 anni di età: è questa una delle novità più importanti del nuovo Codice della Strada.

Ed è una novità che si muove nella direzione di provare a risolvere l'ormai cronica carenza di conducenti.

Ed il fatto di aver abbassato di tre anni l'età minima per conseguire le patenti D, D1, DE e D1E, intercettando così giovani prima che possano prendere altre strade, dovrebbe portare qualche risultato e rimpinguare la sempre più scarna compagine di autisti in Italia.

La conditio sine qua non è che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame.

Ricordiamo come per ottenere la patente D è obbligatorio avere prima la B.

E ricordiamo anche come quello dell'abbassamento dell'età minima a 18 anni è da mesi sul piatto a livello comunitario e mondiale, con l'Iru e l'Uitp in prima fila da tempo per allargare la platea di persone che possano accedere alla professione.

Riforma Codice della Strada: come cambia l'età minima per gli autisti di autobus:

- da 21 a 18 anni per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, per servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 chilometri;
- da 21 a 18 anni per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1E;
- da 21 a 20 anni per guidare, senza ulteriori specificazioni o limiti, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di patente di guida D e DE.

**A lato: il nuovo veicolo modulare di Next.**



## Un Otokar e-Centro dà il via all'elettrificazione del servizio di TPL urbano a Lodi

Un Otokar e-Centro dà il battesimo all'elettrificazione del servizio urbano erogato da Star Mobility a Lodi.

Questo autobus è stato autofinanziato dall'azienda ed è il primo di un gruppo di 21 che arriveranno grazie ad una Convenzione siglata con il Comune di Lodi e l'Agenzia del TPL di MILO-PV-MB nell'ambito dei progetti finanziati dal PNRR e dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile.

Il progetto consiste nell'elettrificare completamente la flotta urbana.

L'autobus è stato inaugurato in piazza Ospitale a Lodi giovedì 12 dicembre, in concomitanza con la festa cittadina di Santa Lucia.

Si tratta di un mezzo da 6,60 metri con 11 posti a sedere con 18/22 in piedi a seconda della presenza di passeggeri in carrozzina.

La capacità energetica è pari a 140 kWh e l'autonomia è di 180 chilometri.

L'autobus è dotato del sistema di bigliettazione elettronica ormai presente su tutta la rete di STAR Mobility, di un impianto di videosorveglianza e di tutti gli standard di comfort e sicurezza più evoluti.

Sarà impiegato sul servizio urbano di Lodi principalmente sulla linea 5 e sulle linee che transitano dal centro storico, con il vantaggio derivante dalla sua maneggevolezza per le dimensioni ridotte.

*"Questa inaugurazione ci dà grande soddisfazione perchè è il primo atto di un'operazione che crediamo sarà davvero efficace per contribuire all'efficientamento energetico ed alla sostenibilità ambientale del territorio."*

Queste le parole del presidente di STAR Mobility **Pierluigi Zoncada**.

*"Un progetto di ampio respiro, che ci vede coinvolti in prima linea e ci ha anche consentito di impiegare tutte le risorse assegnate dal PNRR e dal fondo PNSMS per valorizzare e qualificare ulteriormente il servizio urbano di trasporto pubblico del Comune di Lodi insieme agli Enti coinvolti che ringraziamo."*

**Valentina Astori**, amministratore delegato di STAR Mobility dichiara: *"Oggi celebriamo il primo atto di un progetto che porterà la città di Lodi ad avere una flotta a zero emissioni full electric entro il 2026. Siamo felici di poter contribuire in maniera significativa alla transizione energetica del TPL nel nostro territorio. Un percorso di tutela dell'ambiente che stiamo seguendo con determinazione,*

# NEWS

*come dimostrano una serie di altre iniziative, dalla creazione di una app a servizio degli utenti fino all'ampliamento della bigliettazione elettronica su tutta la rete urbana ed extraurbana, che è diventato realtà qualche settimana fa. Lo sviluppo futuro passa da tecnologia ed attenzione all'ambiente e STAR Mobility sta dimostrando di essere pienamente consapevole e di farsi parte proattiva."*

Conclude Otokar Italia: *"Il nostro e-Centro full electric è pensato per rispondere alle esigenze di mobilità sostenibile nei contesti urbani più complessi, come il centro storico di Lodi. Compatto, maneggevole e completamente privo di emissioni, offre un servizio efficiente e rispettoso dell'ambiente, senza rinunciare a comfort e sicurezza per i passeggeri. Siamo orgogliosi di collaborare con STAR Mobility in questo importante progetto, contribuendo a promuovere un modello di trasporto pubblico sostenibile e innovativo"*.

**Sotto: il momento della presentazione del nuovo e-Centro con la presenza delle Autorità locali e dei vertici di Otokar Italia.**





# Fiat 308 Cameri sul podio

Un ottimo 2° posto guadagnato al concorso di eleganza

Ad ogni edizione del raduno "Dal giocattolo alla realtà", evento annuale a cui la nostra Associazione partecipa da anni,

Qui sopra: il 308 Cameri sfila sulla passerella nel momento della premiazione.

A lato: il presidente FITRAM ha ricevuto il secondo premio conferito per la perfezione del Fiat 308.

(Foto A. Godani - 28/05/2024)

Nella pagina accanto in alto: il 3° classificato nella categoria autocarri, Fiat 690 N1 del 1964 di Sabatino Coppola.

In basso: 1° classificato nella categoria autobus, MB 0303 Padane del 1991 di Antonio Marchetta.

(Foto A. Bruni - 28/05/2024)





Qui a lato: il momento delle verifiche per il Fiat 308 Cameri di AssoFITRAM da parte dei tecnici della giuria. Nelle pagine seguenti dall'alto in basso: Lancia 3 RO prima serie del 1945 dei Fratelli Gorini, secondo classificato categoria autocarri; il 1° classificato nella sezione autocarri, Graf e Stift L230 del 1969 di Josef Sulzbacher; il 2° classificato categoria autotreni, un OM Taurus 340 1° serie del 1949 di Luca Isoardi; il 3° classificato della categoria autotreni, Fiat 691 N del 1970 di Valerio Bencivenni; il Fiat 635 RNL del 1936 di Cristiano Politi, classificato al 3° posto nella categoria autobus, si scorge dietro un OM Titano bus;

Fiat 640 N del 1950 di Giulio Zanini, primo classificato della categoria autotreni.

(Foto A. Bruni - 28/05/2024)

vengono organizzate sempre nuove e sorprendenti attività che completano le due giornate del week-end di fine maggio.

Il tour, come piace chiamare agli organizzatori la sfilata dei mezzi storici, cambia ogni anno partendo da Fiorenzuola e districandosi per ogni vallata o percorso in territorio piacentino e non solo, regalando sempre emozioni nuove ai partecipanti come accaduto quest'anno con un eccellente sosta pranzo e visita al caseificio Bertinelli di Noceto.

Ma anche mentre i nostri mezzi storici riposano facendo bella mostra di se nella piazza di Fiorenzuola d'Arda l'intrattenimento non manca con gli altri eventi in programma e sicuramente l'edizione 2024 ha visto una bella novità con il primo concorso di eleganza per camion, bus ed autotreni storici, novità assoluta in Italia finora per una gara del genere per questo tipo di veicoli.

Alle ore 10 della domenica un gruppo di esperti che formano la giuria del suddetto concorso, hanno controllato accurata-



mente una rosa di veicoli pre-selezionati il sabato pomeriggio e, dopo le verifiche ritenute necessarie, salendo a bordo ed ispezionando ogni particolare interessante, hanno stilato la classifica dei 9 veicoli, 3 per categoria, ritenuti perfetti nel restauro o conservazione mantenendo l'originalità del veicolo. Sapendo che fra gli autobus scelti il giorno prima era candidato il nostro mitico Fiat 308 Cameri, fra i soci FITRAM presenti in piazza regnava una certa apprensione e la soddisfazione è salita ai massimi livelli quando al secondo posto della categoria autobus hanno chiamato "il Fiat 308 di Associazione FITRAM" ed abbiamo sfilato sul-

la pedana col tappeto rosso con la nostra amata corriera che nei suoi anni da vettura storica tante soddisfazioni ha regalato ai suoi viaggiatori.

Il primo premio è stato assegnato ad un super turistico Padane con meccanica Mercedes Benz ed il terzo ad uno stupedo Fiat 635 degli anni dell'immediato dopoguerra.

**A lato: parata di alcune corriere presenti al tour del sabato tra cui un Fiat 306 Dalla Via, un Fiat 343 Orlandi ed un Iveco 370.12.30.**

(Foto A. Bruni - 27/05/2024)

**Sotto: dettaglio del premio ricevuto per il Fiat 308 Cameri di FITRAM.**











# La passione ed il lavoro di una vita

## La collezione di bus storici di Giuseppe Franco

Ci sono lavori e ci sono passioni, per me coincidono.

Guidare gli autobus e prendermene cura è la storia della mia vita: una passione nata con me e che porto avanti ancora oggi, dopo quasi 70 anni con lo stesso entusiasmo, curiosità e dedizione di quando ero un bambino, affascinato dagli autobus che mio nonno prima e mio padre poi guidavano ogni giorno.

Fin da piccolo volevo conoscerli meglio, sapere come erano fatti: ricordo ancora con emozione quando si andava col babbo a

Modena alla carrozzeria Orlandi, a comprare i primi Fiat 306 usati.

L'ingegnere consentiva a me, allora un bambino, di girovagare in autonomia per i vari reparti dello stabilimento.

Nel piazzale esterno erano allineati i telai pronti per la "vestizione", di fronte invece erano posizionati quelli già carrozzati, pronti per essere consegnati.

Ero affascinato dalla maestria con cui i carpentieri dai tubolari davano forma alle fiancate, al tetto, alle testate, la lamieratu-

ra e poi via via stuccatura, verniciatura, rivestimenti interni e... intanto si era fatta sera e si doveva ripartire per il sud con il 306 acquistato, rigorosamente "a cambiali", per sostituire uno degli stanchi fra i vari Fiat 626/642 o 682 dell'azienda di famiglia.

Correvano gli anni '70 quando finalmente acquistammo il pri-

**In alto: Giuseppe in posa davanti al Fiat 314/2 Cansa "bambolina" del 1969, prima corriera acquistata per la sua collezione.**

*(Tutte foto Archivio FrancoBus)*



mo autobus nuovo, un Fiat 308/L, ovviamente Orlandi ed ancora, come ragazzo, mi era sempre consentito dall'alto il tour dello stabilimento.

Le cose cambiarono alla fine degli anni '70 quando al ritiro del primo 370 C nuovo, Orlandi entrò in orbita Fiat e non fu più possibile continuare a girare all'interno della carrozzeria.

Bisognava essere accompagnati e solo in alcune aree.

Per me fu un trauma!

Credo che questo accese la scintilla e lavorando nell'azienda di famiglia, oltre alla guida, mi dedicai sempre più alle riparazioni dei bus, specialmente di carrozzeria.

Grazie agli stimoli di un caro amico d'infanzia, che forse non per caso ha lo stesso nome di mio padre, ho tenuto in perfetto stato di conservazione un primo autobus: Fiat 314 Cansa, degli anni '60, conosciuto col nomignolo "Bambolina", che è stato il capostipite di una lunga serie.

Ho vissuto il passaggio dai mezzi meccanici a quelli elettronici, i primi con gestione manuale

**In alto: Fiat 625 Barbi del 1967 davanti alla fabbrica dove è stata costruita.**

**Al centro: Fiat 314/3 Padana esse del 1975.**

**Qui sotto: Setra S130 e Setra 215 HD al porto di Livorno in partenza per la Sardegna per girare in un set cinematografico.**



**Qui sopra: Menarini 1211 monocar fresco di restauro**

**A lato: Giuseppe pensa a cosa si potrebbe fare con questo autotelaio di Fiat 309 privo di carrozzeria che ha portato in esposizione al raduno aite di Castiglion Fiorentino.**

**In basso: OM Leoncino pronto per la fase di verniciatura dopo esser stato ricostruito interamente sostituendo tutte le lamiere.**



rispetto ai moderni, nessun computer che ti dice qual è il problema e cosa non funziona, devi capirlo da solo, guardando, ascoltando, un feeling col mezzo che è una sfida continua: è così che mi sono innamorato del mio lavoro e nel tempo da semplice autista sono diventato un collezionista ed un restauratore di autobus d'epoca.

Il mio è un lavoro di sensibilità e di intuizioni, oltre che di esperienza e conoscenza.

Alla fine degli anni '90 c'è stato un grande cambiamento nella mia vita: trasferito dalla Campania a Cortona, piccola cittadina della Valdichiana in Toscana. Ho ammirato come in questi luoghi si tiene tantissimo alle tradizioni ed al recupero delle cose storiche, soprattutto agricole.

Qui ho visitato il Museo dei Borghi, con esposizione dei trattori d'epoca e storia della civiltà contadina.

Questo mi ha stimolato ancora





di più a credere nell'importanza di preservare e conservare, perchè no, anche autobus e corriere d'epoca, con l'intento di trasmettere alle nuove generazioni il fascino del passato e la loro storia.

Non tutto va demolito se non è più attuale o performante, occorre anche preservare ed averne cura per un valore storico ugualmente importante.

La mia è una passione che richiede innanzitutto tempo e pazienza, oltre che di adeguati spazi.

Il recupero ed il restauro non sono facili, occorre conoscere tutte le caratteristiche di un veicolo.

Le problematiche maggiori sono prima trovare i ricambi che necessitano di essere sostituiti, creare una rete di persone e luoghi in cui cercarli e poi ci vuole la manualità, la precisione di ricostruire come si faceva nel secolo scorso.

Ogni giorno è un'avventura, non mi annoio mai: la soddisfazione più grande (oltre quella di trasmettere la passione ai nipotini) è ripristinare nel modo migliore possibile e conservare una corriera oppure un autobus, al fine di usarlo ancora.

Immensa è la gioia che si prova nel riaccenderlo dopo un restauro e portarlo ad una mostra, ad un raduno di veicoli d'e-

poca, vedere gli occhi lucidi delle persone che lo osservano pensando a come eravamo...

Di tutt'altra considerazione è prendere coscienza che a tutt'oggi, dopo qualche fallito tentativo dovuto all'ingordigia umana, non si sia potuto ancora creare un vero museo a livello nazionale, dove far confluire e tenere in mostra veicoli per trasporto passeggeri.

Tempo fa mi trovavo con un mio autobus d'epoca per le riprese di un film nella Torino della Fiat e, con stupore, ho visto tantissimi capannoni dismessi, abbandonati all'incuria del tempo.

Vorrei rivolgere un appello alle "persone di buona volontà", a chi anche nelle Istituzioni, abbia la sensibilità e la possibilità di intercedere per poter raggiungere questo scopo.

Sono convinto che altri che condividono la mia passione, e ce ne sono svariati, non esiterebbero, io in primis, a donare ad un museo pezzi importanti della propria collezione, purchè custoditi nel tempo.

Il mio auspicio è che si possa realizzare questo sogno insieme!

**Sopra: Fiat 370.12.25 in Sicilia in occasione di riprese cinematografiche che vedono protagonista lo stesso Giuseppe che posa in divisa d'epoca. A lato: Il Fiat 308 L Garbarini Saturno trovato in Aspromonte e restaurato alla perfezione.**

**In basso: ispiriamo le nuove generazioni a tramandare i valori e le tradizioni del passato (Adele).**





# Modelli da sogno

## Le creazioni di Roberto Gilardoni

Per moltissimi anni **Roberto Gilardoni** con i suoi modellini di autobus e camion ci ha fatto sognare... ci ha fatto vivere emozioni uniche.

Sono numerosi gli appassionati, soprattutto quelli più anziani che hanno almeno un modello costruito minuziosamente da lui.

Chi tra i più giovani non ne desidererebbe avere uno?

Per tutti noi **Roberto Gilardoni** era sinonimo di passione e bellezza.

Un nome seguito ed apprezzato da tutti gli amanti del modellismo che, per tanti anni fino alla sua scomparsa avvenuta nel

2014, ha regalato ai collezionisti bellissimi modellini di tutti i veicoli industriali italiani.

E' stato un pioniere del modellismo statico, lavorava con precisione maniacale riproducendo ogni più piccolo particolare. Spesso, una riproduzione gli

portava via preziose ore di sonno, ma lui era contento solo se riusciva a soddisfare il suo "bisogno di verità".

**Foto per gentile concessione della Famiglia Gilardoni e Roberto Cosentino.**



Per chi era od è del settore e per tutti quelli che hanno seguito le sue orme, **Roberto** è stato senza ombra di dubbio "il Maestro", è sempre stato un passo avanti perchè aveva un talento davvero fuori dal comune e nessuno dei modellisti attuali deve sentirsi offeso anzi, chi ha avuto la fortuna di incontrarlo e l'onore di conoscerlo, non potrà che confermare tale affermazione.

**Roberto** aveva iniziato da ragazzino, costruiva con le sue mani modelli in legno, gesso e cartone.

Erano gli anni appena dopo la seconda guerra mondiale ed i giocattoli erano un raro tesoro. Pochi erano quelli in vendita ed ancor meno i bambini ed i ragazzi che potevano permettersi l'acquisto.

Così **Gilardoni** si dava da fare per conto proprio e, con il passare degli anni, aveva sviluppato una straordinaria abilità e soprattutto un grande interesse per i mezzi del secondo conflitto mondiale.

Cercava dappertutto informazioni tecniche, disegni e fotografie.

Raccoglieva libri, manifesti e depliant, si rivolgeva alle case produttrici per ottenere dati sui modelli.

A volte, alcuni erano restii a dare informazioni, magari per mancanza di documentazione o per paura che volesse carpire chissà quali segreti industriali, invece **Roberto Gilardoni** cercava solo di realizzare modellini



sempre più belli, sempre più realistici e perfetti.

Roberto lavorava proprio come uno scultore.

Partiva da un semplice blocco di resina e, lavorando di scalpello, lo trasformava nella perfetta riproduzione di un camion, di un autobus, di un mezzo dei pom-

perieri, chassis e ruote inclusi.

La sua "firma" consisteva nella cura dei particolari.

Sulla corriera metteva anche le biciclette e le valige dei passeggeri, sul camion installava botti, sacchi di farina e fusti di vino, anche gli accessori, naturalmente, erano realizzati con





grande cura dei materiali, tutti rigorosamente veri.

I suoi modelli ed il suo talento sopravvivono in una memoria piena di tenerezza e colma di vita, che ormai appartiene a tutti noi.

Nel decennale dalla sua scomparsa era doveroso ricordarlo ed onorarlo con un bell'articolo, soprattutto fotografico (desidero per questo ringraziare **Roberto Cosentino**, suo allievo, che mi ha fornito numerose fotografie di modelli da lui creati), affinché continui a farci sognare o stimoli la fantasia dei





più giovani appassionati che magari non lo conoscevano o ne avevano solamente sentito parlare.

Quando si parla di **Roberto** non si può non ricordare la moglie **Irene**, fondamentale supporto in quella passione che nel corso degli anni era diventata il suo lavoro.

Non tutti sanno che **Roberto** ha inventato e costruito numerosissimi giocattoli, alcuni divenuti famosi, per le più importanti aziende del settore e non solo italiane.

Oggi è tutto più semplice, esistono le stampanti in 3D ma ai tempi di **Roberto** non esistevano e gli schizzi ed i disegni erano davvero fondamentali.

A diverse manifestazioni lo vedevi "sparire" sotto, sopra o dietro a vari autobus e camion storici per poter prendere le misure e fare le foto necessarie a riprodurre anche il più irrilevante dei particolari... ma proprio quei particolari hanno reso unici i suoi modelli.

Grazie **Roberto**, con i tuoi modelli ci ha fatto sognare ed i soci e gli amici dell'A.I.T.E. e della FITRAM ti ricorderanno con affetto.





## Fiat 308 L Cameri in fotogrammi...



## La storia dei trasporti viaggia con la FITRAM

N° 17: Fiat 308 L Cameri



### DATI INERENTI AL VEICOLO

Casa produttrice	Fiat	Posti a sedere	44
Modello	308 L	Posti in piedi	0
Anno di produzione	1974	Motore	Fiat 8200.12
Allestimento interno	Interurbano	Cilindrata (cm3)	9819
Carrozzeria	Cameri	Potenza netta massima	143 kW
Lunghezza (m)	10,175	Tipo di combustibile	Gasolio
Larghezza (m)	2,50	Tipo del cambio	Manuale

### ALCUNI CENNI STORICI

La vettura è stata acquistata da un rivenditore e precedentemente appartenuta all'autoscuola Gorrini della provincia di Reggio Emilia dov'è stata immatricolata per la prima volta il 13 febbraio del 1974.

Acquistata dalla FITRAM a fine 2010 e ricoverata nel deposito di Borghetto Vara ha subito l'alluvione nell'ottobre 2011 come tanti altri bus storici, nonostante i gravi danni sia per quanto riguarda la meccanica, sia la carrozzeria, il veicolo è stato mantenuto ed è in attesa di restauro.

Nel corso del 2024 sono stati ricostruiti gli sportelli di carrozzeria mancanti e sistemato altre parti danneggiate dalla furia delle acque e soprattutto è stato ripristinato l'intero sistema frenante, rimasto bloccato a causa dell'acqua fangosa e del lungo periodo di fermo, la pompa gasolio che non riusciva più ad avviare il motore e tutte le parti meccaniche che avevano subito danni.

I lavori di ripristino sono stati eseguiti nella totalità dai soci volontari esperti di meccanica e di carpenteria.

Gli interni del veicolo sono rimasti ben conservati dato l'esclusivo utilizzo per scuola guida ed è bastata una profonda pulizia per far tornare a risplendere la stupenda selleria a panche di colore rosso.

Recentemente è stata sottoposta a lucidatura integrale tutta la carrozzeria.

Ancora qualche lavoro ed anche il 308L potrà beneficiare del certificato di rilevanza storica e tornare su strada per qualche raduno, visto anche il raggiungimento dell'età di 50 anni.



Daniele Paone © Trasporti nel Tempo





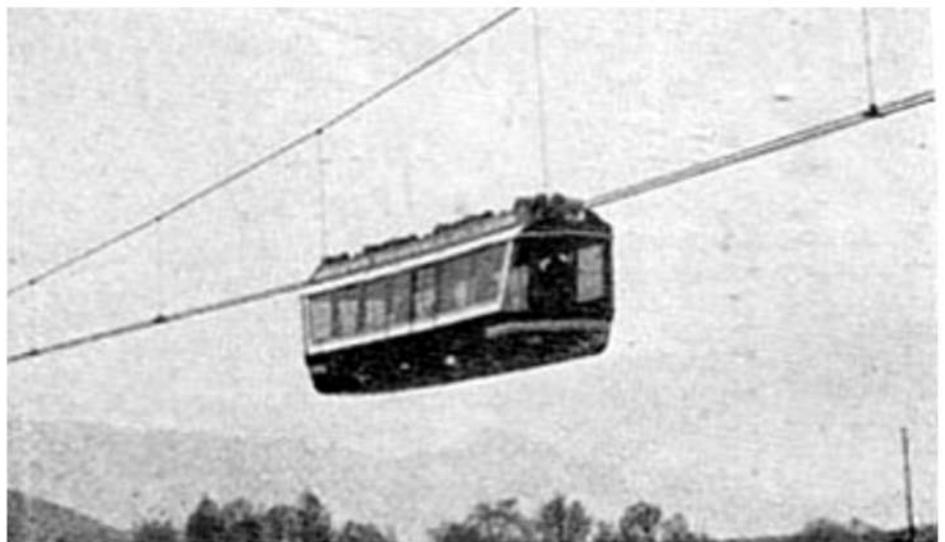
# L'aerobus

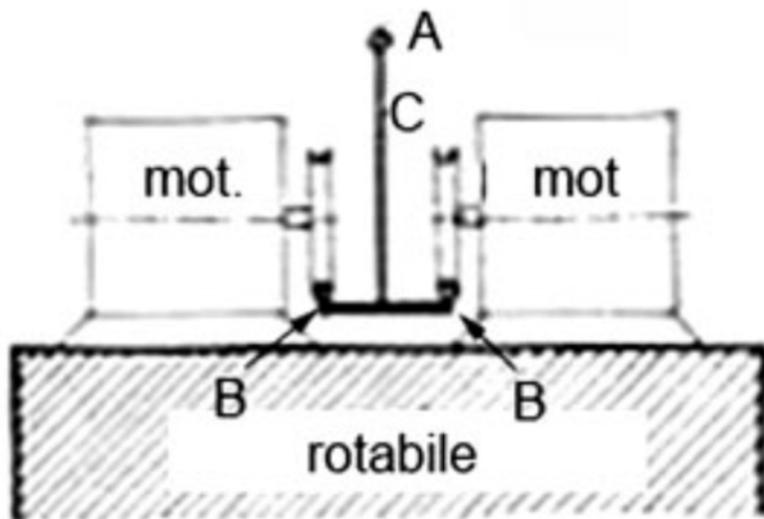
## Un'altra idea stravagante per gli inventori dei sistemi innovativi di trasporto

Nell'ultimo ventennio del secolo XIX l'introduzione della trazione elettrica ha spinto molti inventori a tentare le vie più svariate per realizzare mezzi di trasporto per persone e cose diversi da quelli convenzionali su strada ordinaria e rotaia, dalle monorotaie sospese oppure a livello del suolo alle più o meno complicate teleferiche, campo que-

**In alto e qui a lato le linee dimostrative di Dietikon e di Schmedikon. Nella foto in alto il sistema portante sembra essere più un elemento rigido che una fune.**

*(Tutte foto Archivio Dea3C)*





st'ultimo nel quale si sono distinti molti costruttori inglesi, senza troppo successo.

Ma anche in epoca ben più recente si è seguitato con i trasporti funicolari applicati al trasporto di massa: è del 1969 l'apparizione dell'Aerobus, una struttura che gli inventori propagandavano come sistema del futuro, che avrebbe eliminato le complicazioni dell'infrastruttura necessaria ai trasporti a terra, ovviamente economicissimo come costruzione ed esercizio: si tratta pur sempre di una teleferica, ma non la solita teleferica con due cabinette per trasportare poche persone per volta, bensì un sistema adatto ad un vero e proprio trasporto di massa.

Non è noto il nome dell'inventore, sappiamo che l'innovativo sistema fu commercializzato da una ditta tedesca, la Gerhard Müller Maschinenbau A.G. di Pforzheim, costruttrice di ascensori e sistemi con trazione a funi.

L'idea dell'inventore, che parte dalla constatazione ovvia che una fune appoggiata su due supporti fissi assume una particolare configurazione, detta catenaria, che presenta, per il proprio peso, la convessità rivolta verso il basso ed è appunto questa configurazione che ne limita le possibilità di applicazione al trasporto: il rotabile, appeso oppure appoggiato alla fune portante, si trova inizialmente a dover discendere lungo il primo tratto di catenaria seguente un appoggio, per poi dover risalire verso l'appoggio successivo; oltre a ciò il passaggio sugli appoggi risulta sempre un po' problematico.

Si propone allora di sospendere la fune portante non direttamente agli appoggi, ma indirettamente tramite una seconda catenaria ed una serie di pendini, come è uso normale per le linee di contatto a catenaria in trazione elettrica, tanto per intenderci; in tal modo la fune portante, almeno finché è

**A lato: una sezione del rotabile: A, catenaria di sospensione; B, funi portanti; C, pendino rigido di sospensione.**

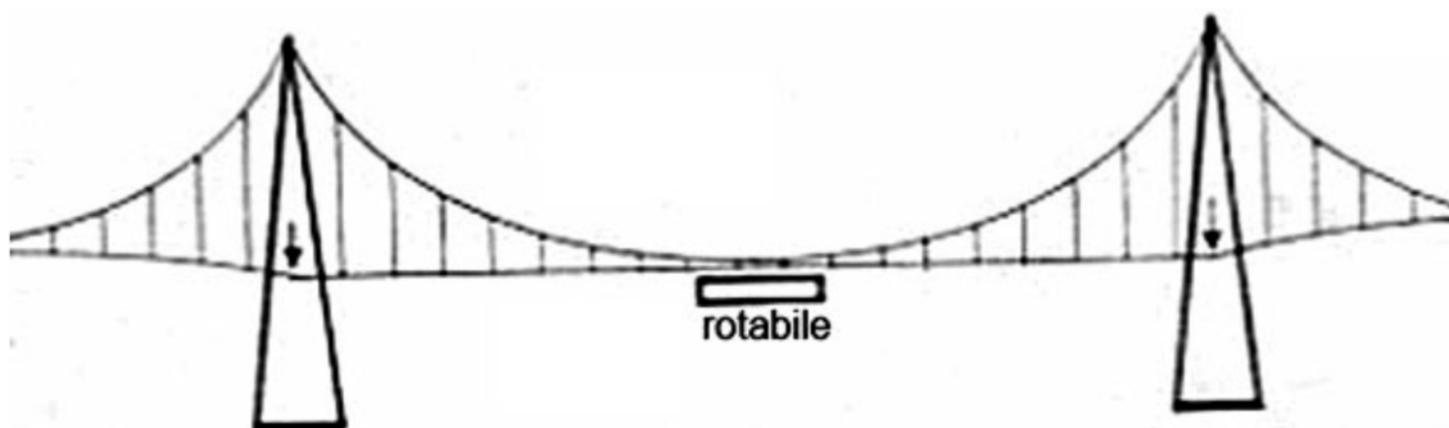
**In basso: la sezione di linea caricata dal rotabile appare esattamente orizzontale, mentre le parti al di fuori dei piloni di appoggio mostrano chiaramente la curvatura verso l'alto.**

scarica ossia non impegnata da un rotabile, può mantenersi esattamente orizzontale od anche parallela al terreno, se questo non è in piano; naturalmente, quando sulla stessa si trovasse un rotabile, per il peso di questo, la fune portante si abbasserebbe di nuovo.

Ed ecco la trovata geniale: alla fune portante si dà un pre-tensionamento, in modo che in assenza di carico si trovi addirittura incurvata verso l'alto, una catenaria invertita, in altre parole, che diverrà orizzontale al passaggio del rotabile.

Un'idea a dir poco stravagante: potrebbe funzionare se il carico fosse costante, ma per un rotabile che può presentarsi vuoto o carico di passeggeri ben di rado la fune portante sarebbe orizzontale; ma ciò non sembra spaventare l'inventore che nella sua descrizione afferma che la fune portante sarà orizzontale per un valore medio del carico.

La figura sottostante riporta lo schema delle funi e uno schizzo della sezione di un rotabile che, come si vede, è provvisto di due ruote motrici a gola, che si appoggiano su due funi costituenti la via di corsa, che servono anche da linea di contatto per l'alimentazione elettrica del rotabile; il sistema ricorda un po' la presa di corrente a troller. L'inventore sostiene che la linea potrebbe anche presentare



delle curve, che però dovrebbero essere realizzate con elementi rigidi e si pronuncia anche sulla possibilità di costruire scambi.

Il sistema è applicato nel 1970 ad una breve linea dimostrativa a Schmedikon, nei pressi di Zurigo, che nonostante le ottimistiche previsioni del costruttore non ha particolare successo, tanto da essere ceduta, nel 1975, alla località di Mont Sainte Anne in Canada, dove si narra che abbia prestato servizio fino al 1992.

Un'altra installazione dimostrativa, certamente con notevoli miglioramenti, si ha nel 1974 di nuovo in Svizzera, a Dietlikon sempre nel cantone di Zurigo; di questa non si conosce la sorte, ma un altro impianto provvisorio sorge nel 1975 a Mannheim in Germania, e qui si riporta di una linea servita da otto vetture che avrebbe trasportato circa due milioni di persone in sei mesi.

A questo punto le installazioni in Europa sembrano arenarsi ed il sistema è trasferito in Cina con vari progetti: nel 2000 per la città di Chongqing con una linea lunga 2,6 chilometri, tre stazioni e piloni di sostegno alti ben 90 metri che non ha alcun seguito; nel 2007 per la città di Weihei con una linea lunga 4,2 chilometri.

Quest'ultimo progetto, dopo svariate vicissitudini si sarebbe trovato in costruzione nel 2009 e sarebbe stato completato nel 2011.

Un progetto del 1971 per la città inglese di Southend, di circa 2 chilometri di lunghezza e con rotabili capaci di 200 passeggeri, non ha seguito, ma nel frattempo i brevetti dell'Aerobus hanno cambiato proprietà e si trovano ora in mano americana, la Aerobus International Ltd. di Houston, nel Texas.

Per una buona circolabilità in curva il costruttore consiglia un rotabile articolato in tre casse,

anche se di piccola lunghezza, dotato di due assi (virtuali), ossia di 4 ruote, per cassa; con ogni ruota motrice si hanno 12 motori per il rotabile.

Alcuni dati costruttivi del rotabile e della linea in servizio a Schmedikon:

- lunghezza 10500 mm.;
- larghezza 2200 mm.;
- capacità 29 passeggeri;
- diametro ruote 400 mm.;
- peso a vuoto 3600 kg;
- carico 2300 kg;
- velocità massima 60 km/h.
- lunghezza utile della linea 1060 metri;
- una fune di sospensione e due funi portanti da 40 mm. di diametro;
- altezza dei piloni di appoggio 16 metri;
- altezza sul suolo delle funi portanti 8 metri;
- tensione di alimentazione 500 Volt in corrente continua.

**Sotto: un'installazione del sistema Aerobus presso Mannheim.**





# Camion ed Autobus in Val Nure

## Passeggiata in Val Nure da Bettola a Grazzano Visconti

La seconda importante e prestigiosa manifestazione organizzata quest'anno, dall'Associazione Italiana Trasporti d'Epoca (A.I.T.E.) si è tenuta sabato 8 giugno a Bettola, Ponte dell'Olio e Grazzano Visconti in Provincia di Piacenza.

La manifestazione ha riscosso un notevole successo fra i numerosi visitatori che hanno avuto modo di ammirare una quarantina di splendidi mezzi provenienti soprattutto dal nord ma anche dal Lazio e dalle Marche.

In occasione di questo evento tra i numerosi mezzi presenti, talvolta unici e restaurati con enorme sacrificio dai soci (poi

ripagati dal vedersi fotografare e filmare da centinaia di appassionati o curiosi), possiamo citarne alcuni assai interessanti: due OM Tigre, uno aspirato del 1959 di proprietà della **Famiglia Ferrarini** e l'altro sovralimentato del 1958 di proprietà della **Famiglia Conco-reggi**, due Fiat 682 nella versione trattore (T3 e T4), una motrice Fiat 682 N3 del 1963, Fiat 180 e 691, l'OM Titano del 1961 in versione autotreno, un Fiat 682 T3 del 1963 in versione autoarticolato con semirimorchio cisternato della Zorzi, un altro autotreno Fiat 682 N2 del 1957 già visto a molti a raduni

ma che riscuote sempre un meritato successo, due OM 40 NC dei primi anni '70, una Fiat 508 "Balilla" 4 marce del 1937, una Fiat 1100 del 1951, Peugeot J7 del 1978, Fiat 238 del 1971, Iveco 190.35, 190.38 Special e 190.48 Turbostar.

**Stefano Barabaschi** di Bettola, Socio A.I.T.E. e FITRAM, oltre a partecipare con il Fiat 180 NC del 1974, allestito dalla OMPiR, grazie a tre amici (**Giuliano, Carlo e Giuliano**) ha portato anche alcuni autobus molto interessanti, un Fiat 642 RN/2 carrozzato Dalla Via del

**In alto: panoramica parziale di alcuni mezzi esposti in Piazza Colombo a Bettola.**

(Foto R. Cabiati - 08/06/2024)

1956, un Fiat 306/3 carrozzato Dalla Via del 1970 ed un Siccar Sicca 166 LB1 Inbus del 1986.

Un ringraziamento agli Enti locali patrocinatori dell'iniziativa storico culturale.

La manifestazione ha ottenuto formale patrocinio da parte dei Comuni di Bettola, Ponte dell'Olio e Vigolzone, dalla Provincia di Piacenza e dalla Regione Emilia Romagna.

Un doveroso ringraziamento per il supporto ricevuto ai corpi di Polizia Locale dei Comuni sopracitati, a **Stefano Barabeschi**, **Daniele Casaroli**, alla **Famiglia Ferrarini**, alle Sezioni dell'Associazione Nazionale Alpini di Bettola e Ponte dell'Olio ed agli assistenti civici di Vigolzone.

Partners dell'evento: Concessionaria Iveco ARA 1965 S.p.a., San Rocco Trasporti, Carrozzeria S. Antonio, C.F.Z. vendita veicoli industriali, Costa Euge-

**In alto: panoramica parziale di alcuni autobus esposti in Piazza Colombo a Bettola.**

*(Foto P. Pianpiani - 08/06/2024)*

**Al centro: Fiat 682 T4 della Itraltrans.**

*(Foto M. Boi - 08/06/2024)*

**Sotto: Fiat 682 N4 di Stefano Torricelli esposto a Grazzano Visconti.**

*(Foto M. Boi - 08/06/2024)*



nio concessionario Thermo King, Autoservizi Rossi Pietro e Figli.

L'idea di organizzare l'evento in Provincia di Piacenza è stata principalmente sia per onorare un socio anziano di San Giorgio Piacentino, **Renzo Masera**, proprietario di un Fiat 508 "Babililla" camioncino del 1937, sia per ricordare due Soci A.I.T.E. della Provincia di Piacenza, **Guido Montani** "Kimo" che è stato uno dei Soci Fondatori A.I.T.E. (scomparso nell'agosto 2012) e **Giancarlo Anselmi** Socio Onorario dell'A.I.T.E. (scomparso nel 2017).

Nel 2013 l'A.I.T.E. aveva organizzato una manifestazione analoga a Ponte dell'Olio e Grazzano Visconti mentre quest'anno si è deciso di farla nascere a Bettola per la stima nei confronti di **Stefano Barabaschi**, collezionista di camion ed autobus storici, sempre presente ai raduni A.I.T.E.

La manifestazione ha avuto inizio alle ore 9.00 con l'esposizione dei mezzi in Piazza Colombo a Bettola.

Alle ore 11.00 **Don Angelo** ha officiato la benedizione dei mezzi e degli autisti.

Alle ore 11.15 partenza sfilata (S.S. 654) in direzione di Grazzano Visconti transitando per Ponte dell'Olio, con una deviazione S.S. 654/S.P. 36 (per poter transitare, sia all'andata che



al ritorno, davanti al cimitero per onorare **Giancarlo Anselmi**, ex autista di autocarri ma soprattutto di corriere che nel corso degli anni ha raccolto documenti e numerosissimo materiale fotografico inerente i trasporti, merci e di persone, nella Provincia di Piacenza)

Giunti a Grazzano Visconti per il pranzo sociale, alcuni mezzi sono stati esposti all'interno della

**In alto: panoramica parziale di alcuni mezzi esposti in Piazza Colombo a Bettola.**

(Foto R. Cabiati - 08/06/2024)

**Al centro: breve momento di preghiera con la benedizione dei mezzi e degli autisti, da parte di Don Angelo, in Piazza Colombo a Bettola.**

(Foto G. Terno - 08/06/2024)

**A lato: Fiat 1100 del 1951 di Alessandro Pifferi.**

(Foto M. Boi - 08/06/2024)

Corte Vecchia del Borgo Storico e gli altri nel piazzale/parcheggio esterno.

Alle 16.30 termine della manifestazione.

Durante le esposizioni, i partecipanti hanno avuto la possibilità di visitare il centro storico di Bettola e l'Antico Borgo di Grazzano Visconti.

Una storia lunga ed importante quella di **Renzo Masera**, Socio A.I.T.E., classe 1937, stesso anno della Fiat 508 Balilla in versione camioncino ed ancor più della sua famiglia che ha una tradizione molto più antica. Nell'archivio del Comune di San Giorgio Piacentino, dove **Renzo** ha fatto molte ricerche, risulta che già dai primi dell'Ottocento i **Masera**, di origini francesi, svolgevano l'attività di "Carrettieri".

I primi della famiglia ad apparire



re con nome e cognome sono nel 1850 i fratelli **Pasquale** e **Micò Masera**, padroni di 6 cavalli.

Lavoravano per i Comuni, i Consorzi agrari e per un'importante fornace di proprietà della **Fami-**

**glia Fioruzzi**; portavano coppi e mattoni a Parma, Reggio Emilia, Milano ecc... ecc.

In quegli anni, la **Famiglia Masera** era molto affezionata ai suoi cavalli tanto che, prima di decidersi a sostituirne uno con un camion, ci mise un bel po' di tempo.

Alla fine, **Giacinto Masera**, padre di **Renzo**, fece il grande passo ed acquistò un Fiat 18 BL, un mezzo dei primi anni del Novecento con trazione a catena, ruote vuote davanti e piene dietro.

Poi, il progresso incalza, piano piano i cavalli vanno in pensione e vengono sostituiti prima dai muli, essendo molto più resistenti dei cavalli e poi da altri camion, tra cui un piccolo camioncino Balilla dimostratosi subito un mezzo straordinario, affidabile, che può fare il suo lavoro in modo egregio, anche sulle strade di quegli anni, che sono spesso bianche e comunque sempre scomode.

Può essere sovraccaricato senza danni eccessivi e, se capita un guasto, chiunque può ripararlo.

Bastano un po' di filo di ferro ed un briciolo di fantasia per risolvere ogni problema, e poi ha un grande fascino, soprattutto agli occhi di **Renzo** che, proprio per questo, si troverà nei guai...

**Renzo**, sia per la sua voglia di crescere che di guidare sia anche un po' per le esigenze del-

**Sopra: Fiat 508 Balilla del 1937 di Renzo Masera.**

**Al centro ed a lato: interno e meccanica della Fiat 508.**

(Foto R. Cabiati - 08/06/2024)



l'azienda che ha sempre bisogno di fare un carico all'ultimo minuto, viene spinto, una mattina all'alba, a mettersi alla guida del suo Balilla pur essendo ancora senza patente vista la giovane età.

Fatto sta che quella mattina all'alba parte, va a fare un carico in una cava a pochi chilometri da casa e, quando riprende la strada, trova la polizia che lo ferma.

Non succede niente di grave.

Sono altri tempi, gli agenti chiudono un occhio, c'è solo da pagare una multa, ma **Renzo** è un uomo onesto e quell'unico errore (in realtà una semplice ragazzata) ancora oggi lo infastidisce e tutt'ora soffre per "quell'infortunio", convinto che qualcuno lo abbia denunciato per fargli un dispetto.

Passa il tempo, **Mario**, fratello di **Renzo**, acquista un Isotta Fraschini D65 con portata da 55 quintali.

**Renzo**, che ha imparato la lezione, nel frattempo ha preso la patente di 2° grado diesel sola motrice e noleggia un Fiat 634 ribaltabile al Garage Vittoria dei soci Cravedi e Cattivelli di Piacenza.

In quegli anni, i titolari del garage sono molto conosciuti, sono sempre disponibili a dare una mano agli autotrasportatori che hanno bisogno di loro.

Accettano cambiali e così aiutando gli altri aiutano anche se stessi, perchè il mercato è in grande espansione e tutto sommato, i rischi sono pochi.



In quegli anni poi, bastava una stretta di mano perchè un accordo verbale valeva più di un contratto su carta bollata.

L'azienda cresce, arrivano nuo-

vi camion: un altro Isotta Fraschini D65, e poi vari Fiat 682, 690, 180, 170/33 e 35, ma arrivano anche nuovi lavori e, con l'apertura delle frontiere, entrano in azienda nuovi mezzi (i Volvo).

Nel 2017, **Renzo** ha lasciato il timone dell'azienda ai figli, che hanno ridotto l'impresa di autotrasporto, ampliando un importante magazzino di materiali edili in provincia di Piacenza.

Lui, però, negli anni, non è cambiato e, anzi, ha mantenuto una buona memoria, tanto che quando fa un incontro sorpren-

**In alto: Renzo Masera in posa sull' Isotta Fraschini D65 acquistato da suo fratello Mario.**

**Al centro: Giacinto a sinistra, Renzo al centro ed a destra Mario Masera.**

*(Foto Archivio Famiglia Masera)*

**A lato: Fiat 642 RNL carrozzato Dalla Via del 1956 di Stefano Barabaschi.**

*(Foto M. Boi - 08/06/2024)*





dente, scatta subito con grande prontezza di spirito.

Entrando in una carrozzeria, **Renzo** vede un camioncino Balilla in corso di restauro.

Lo guarda affascinato ed il titolare della carrozzeria gli spiega che si tratta di un mezzo in ordine, ma i cui lavori di ripristino si sono fermati da qualche tempo.

**Renzo** non batte ciglio, quel camioncino Balilla è com'era il suo e lui, in un attimo, se l'è immaginato identico a quello che guidava senza patente.

Forse proprio in quel momento lo ha visto rimesso a nuovo e con gli stessi colori di tanti anni prima, rivivendo per un attimo un tempo passato ed un'epoca felice.

Così, prende contatto con i precedenti proprietari e, in quattro e quattr'otto, rileva il camion ed il lavoro di restauro appena iniziato ma poi sospeso verrà terminato da lui.

Il risultato è smagliante: questo 508 appare oggi come appena uscito dal Lingotto (dove i Balilla venivano costruiti), ha un motore Fiat a benzina, 4 cilindri a valvole laterali, 995 cc, una potenza di 20 Cv. a 3.500 giri/min e raggiunge una velocità massima di 75 km/h.

Ha un albero di trasmissione con giunti flessibili, un passo di

2.300 mm. e la frizione monodisco.

Il cambio ha tre marce in avanti più retromarcia (la serie successiva ne avrà quattro in avanti), ma l'intera catena cinematica appare oggi semplicissima e affidabile.

Questo Balilla ha una portata di 350 kg, su un cassone tutto in legno, che **Renzo** ha rifatto con la massima precisione, con i due sportelli posteriori che si possono aprire per facilitare il carico.

Subito dietro la cabina, però, il nostro amico ha aggiunto un piccolo fregio che rappresenta

due delfini che tengono con il muso la "M" di **Masera**.

Il successo che questo camioncino ebbe in Italia ed in Europa è ormai un fatto risaputo, ma lo dimostra anche un'abitudine singolare: nel corso degli anni, alcuni carrozzieri presero l'abitudine di tagliare l'abitacolo dei modelli auto, lasciando solo i due posti davanti e occupando tutto lo spazio posteriore con un cassone da trasporto.

**In alto: Fiat 180 NC del 1974 di Stefano Barabaschi.**

**Sotto: Fiat 306/3 carrozzato Dalla Via del 1970 di Stefano Barabaschi.**  
(Foto M. Boi - 08/06/2024)



**A lato: Citroën Acadiane del 1981 di Eros Bada.**

*(Foto M. Boi - 08/06/2024)*

**Sotto: immagine tratta da Archivio Citroën.**

Fu una pratica che in quegli anni non creava problemi con le norme stradali e che divenne quasi una pratica comune.

C'era lavoro, c'era bisogno di fare trasporti di tutti i tipi e l'arte di arrangiarsi consentì a molti coraggiosi che cominciavano allora la professione, di trasformarsi con poca spesa in autotrasportatori.

I colori scelti da **Renzo** (il rosso ed il nero) sono quelli originali Fiat, ma sono anche quelli che rendono questa Balilla identica al vecchio camioncino che **Renzo** ha guidato per tanti anni.

In occasione del raduno di Bettola, **Renzo** ha voluto portare il suo camioncino Balilla, che è stato esposto in posizione d'onore, mostrandolo con orgoglio.

Dietro la storia di un vecchio camioncino del 1937, che fu ritrovato per caso, si nasconde la grande avventura umana di una famiglia di carrettieri e di camionisti nonché la meravigliosa storia di **Renzo** che, al volante del vecchio Balilla, ha vissuto la favolosa stagione del nostro autotrasporto.

I **Barabaschi** sono assai conosciuti nel piacentino in quanto



titolari di un'impresa edile dal 1930.

**Stefano**, con il prezioso aiuto di mamma **Gisella** e di alcuni collaboratori fidati, la manda avanti con professionalità e non senza sacrifici in termini di orari, soddisfacendo le richieste dei clienti che da decenni fanno affidamento su di loro in quanto sanno di potervi trovare materiale eccellente, serietà ed una indiscussa professionalità.

**Stefano** è cresciuto in mezzo ai camion e benchè non fossero di loro proprietà ma di autotrasportatori locali a cui si rivolgeva suo nonno **Dino**, fin da bambino si "innamorò" delle vecchie corriere, in particolare del Fiat

306/3 carrozzato Dalla Via che prendeva per andare e tornare da scuola percorrendo 40 chilometri all'andata e 40 chilometri al ritorno; per lui era il momento più emozionante della giornata.

**Stefano** abitava proprio adiacente alla Ferrovia Piacenza-Bettola, ferrovia smessa nel 1968 la cui direzione acquistò ben 4 Fiat 306/3 del 1970 Carrozzi Dalla Via, identici a quello da lui restaurato, che effettuava servizio in Provincia di Gorizia.

**Stefano** se li ricorda bene quei 306, quando non erano in servizio li poteva ammirare dalla finestra di casa o direttamente dal vivo nel piazzale di sosta. Effettuavano la tratta da Piacenza a Selva (PC) su un percorso lungo circa una settantina di chilometri.

Una volta **Stefano**, dopo aver appreso da **Giancarlo Anselmi** che in paese si stava organizzando una gita a Milano a bordo del 306, chiese a sua nonna se non desiderasse andare ad assistere ad un'operetta alla Scala, la nonna rispose affermativamente anche se lì per lì non comprese bene tale domanda ma poi quando seppe che il viaggio da Bettola a Milano e ritorno, si sarebbe svolto a bordo di quel mezzo tutto le fu chiaro.

Nonostante **Stefano** fosse un ragazzino e di opere non se ne intendesse granchè, andò con la nonna e rimase seduto e bra-





vo in silenzio fino alla fine, d'altronde quello fu il prezzo da pagare.

Spesso **Stefano** si alzava prima o rientrava più tardi a casa dopo la scuola, solo per poter prendere il 306 e non il 370 che negli ultimi anni di scuola iniziò ad affiancare fino poi a sostituire gli amati 306.

**Stefano** conosceva a memoria tutti i turni degli autisti ed i loro nomi, li conosceva tutti, erano i suoi informatori, gli riferivano a che ora l'indomani il 306 effettua la partenza, così lui si organizzava di conseguenza per riuscire a prenderlo; a casa mamma **Gisella** lo aspettava e pote-

va anche capitare, che se prendeva quello successivo la pasta in tavola si fosse raffreddata, ma poco importava.

Ci rimase molto male quando una mattina si svegliò con il rumore inconfondibile del motore del 370, perchè la sera precedente, **Domenico Bossalini**, un autista scomparso nel 2017, su insistenza di **Stefano** gli aveva promesso che quella mattina avrebbe effettuato servizio con il 306 e non con il 370 (anche se su quella determinata corsa i 306 non venivano più impiegati) a patto che **Stefano** gli avesse fatto trovare pronto per partire il 306.

Lui così aveva fatto, andando nel piazzale, tirando fuori il 306 dal capannone e facendoglielo trovare bello e pulito pronto a partire, ma **Domenico** prese il 370.

**Stefano** ci rimase così male che per oltre un anno non gli rivolse più la parola nonostante salisse spesso sul 370 condotto da **Domenico** per andare o rientrare a casa al termine della scuola.

Il Fiat 642 RN 2 del 1956 ha un motore diesel Fiat (364 A) a 6 cilindri in linea, una cilindrata di 6.650 cc., 92 Cv a 2.000 giri/min, cambio a 4 marce con riduttore e 2 retro, velocità massima di circa 80 km/h, una tara a pieno carico di Kg 9.900, una lunghezza di 8,30 metri, una larghezza di 2,45 metri, 36 posti a sedere, pneumatici 9.00 x 20, freni di servizio idraulici, di soccorso pneumatico e di stazionamento meccanico.

Ha il classico tunnel motore a fianco al posto guida, la Fiat dichiarava in una brochure dell'epoca che il 642 era in grado di superare una pendenza a pieno carico del 19,4 %.

**In alto: Fiat 616 N1 del 1967 di Fabio Betti.**

(Foto M. Boi - 08/06/2024)

**Sotto: Iveco 190.35 del 1979 di Daniele Negri.**

(Foto R. Dazzi - 08/06/2024)





**Giancarlo Anselmi**, Socio Onorario dell'A.I.T.E. e storico della storia dei trasporti nel piacentino che oltre ad aver svolto la professione di autista di camion, per un breve periodo nei primi anni '50, andò poi in pensione come autista di corriere avendo guidato per molti anni uno di quei quattro 306 tanto amati da **Stefano Barabaschi**.

**Stefano** divenne molto amico di **Giancarlo**, tra di loro c'era una profonda stima legata alla loro stessa passione per finire poi di scoprire di essere anche parenti.

La Citroën nel 1967 decise di sostituire la mitica 2 CV producendo la Dyane ma i francesi erano troppo affezionati alla 2 CV tanto che continuò ad essere prodotta e venduta sino alla fine degli anni '80.

La dirigenza della Citroën nel

1977 decise di sostituire la versione Fourgonnette della 2 CV producendo l'Acadiane che verrà presentata nella primavera del 1978, veicolo progettato per aumentare la portata di carico sino a 480 Kg. rispetto ai 250 e 400 Kg. delle versioni precedenti della 2 CV.

Anche il passo e lo sbalzo posteriore vengono leggermente allungati rispetto alla 2 CV.

Con questo modello la Citroën farà la concorrenza alla Renault F4 e F6 (versioni furgonate).

L'Acadiane ha un motore bicilindrico, con pistoni contrapposti, raffreddato ad aria di 602 cc., 31 Cv, velocità massima di 95 km/h.

**Eros** è un appassionato dei veicoli commerciali francesi, infatti è il padre adottivo di un Citroën HZ conservato del 1966 di un caro amico **Guido Deiana** che non potendo curarsene perso-

nalmente per problemi professionali ha deciso di lasciarlo in uso ad **Eros** in modo che sia sempre efficiente, questo dimostra che una passione può rafforzare ancora di più un rapporto di amicizia.

Il 616 sostituì il modello precedente, il Fiat 615, il quale venne presentato al Salone di Ginevra nel 1951, un veicolo da trasporto leggero da 3,5 tonnellate, di cui uscì una prima versione a benzina ed una successiva a diesel.

Venne poi sostituito dal 616 N dotato di un nuovo motore diesel a 4 cilindri, fu il primo motore Fiat da trasporto leggero ad iniezione diretta con un'unica testata ma con 2 coperchi delle punterie, 2.693 cc., 51 Cv. a 3.500 giri, cambio sempre a 4 marce più retromarcia e raggiungeva una velocità di 80 Km/h.

La versione N aveva il cambio al volante come il 615 mentre la versione successiva, come quella di **Fabio**, aveva il cambio a 5 marce, anche se in molti dicono a 4 marce in quanto non considerano "il primino", ritenuto una mezza marcia utile soprattutto per gli spunti in salita da carico o con sovraccarico, più retromarcia con la classica

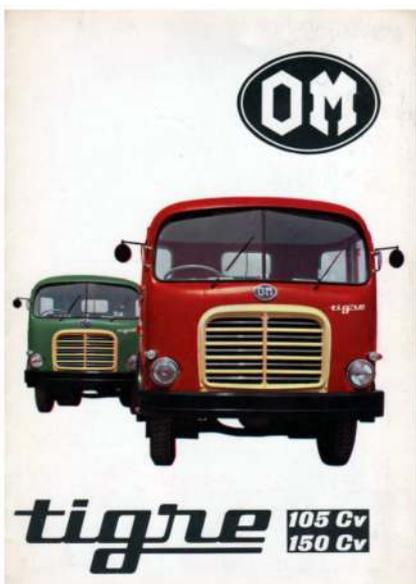
**In alto: da sinistra a destra, OM Tigre del 1958 della Famiglia Concoreggi ed OM Tigre del 1959 della Famiglia Ferrarini.**

**Sotto: ancora una vista dell'OM tigre della Famiglia Concoreggi.**

(Foto G. Terno - 08/06/2024)

**In basso a sinistra: copertina brochure OM.**

(Foto Archivio Iveco)





# ASSOCIAZIONE ITALIANA TRASPORTI D'EPOCA RADUNO DI CAMION E AUTOBUS D'EPOCA BETTOLA - PONTE DELL'OLIO - GRAZZANO VISCONTI SABATO 8 GIUGNO 2024

(In onore di Renzo Masera e in ricordo di Guido Montani "Kimo" e Giancarlo Anselmi)



- ore 09.00: ESPOSIZIONE DEI MEZZI A BETTOLA IN PIAZZA COLOMBO
- ore 10.45: BENEDIZIONE DEI MEZZI E DEGLI AUTISTI A BETTOLA IN PIAZZA COLOMBO
- ore 11.15: PARTENZA SFILATA DEI MEZZI DA BETTOLA A GRAZZANO VISCONTI (S.S. 654) TRANSITANDO PER PONTE DELL'OLIO
- ore 12.30: ESPOSIZIONE DEI MEZZI A GRAZZANO VISCONTI NELLA CORTE VECCHIA E NEL PIAZZALE/PARCHEGGIO LATO SUD
- ore 16.30: TERMINE DELLA MANIFESTAZIONE

Visitate il nostro sito: [www.trasportidepoca.it](http://www.trasportidepoca.it) - e-mail: [segreteria@trasportidepoca.it](mailto:segreteria@trasportidepoca.it)

## IVECO ARA 1965



leva a pavimento ed era più robusto e con il cambio ben rapportato rispetto alla versione N. Sedile con 3 comodi posti, quello di Fabio ha una tara di 32 quintali ed una portata di 12.50 quintali, logicamente la tara e la portata dipendevano dalle varie versioni e dal tipo di cassone, se fisso o ribaltabile e la quantità di ferro utilizzato dall'allestitore ed in questo noi Italiani eravamo i primi.

Il 616 di **Fabio** è lungo 5,020 metri, largo m 1,924 metri, ha un passo di 3,000 metri.

Come per il modello 615 anche il 616 veniva allestito per importanti aziende italiane e con la cabina allungata, in quanto necessitava il trasporto contemporaneamente di squadre di operai e del materiale necessario per lo svolgimento delle proprie attività.

Il 616 N1 ha il cruscotto più completo rispetto alla versione N, simile a quella del 615, più spartana, che **Fabio** predilige rispetto a quella del suo N1.

**Fabio** è molto orgoglioso di essere andato a prenderlo in Sardegna, di averlo portato a casa e di esserselo praticamente restaurato in proprio con il supporto dell'amico **Gabriele**, facendolo poi verniciare da una carrozzeria locale.

Iveco 190.35 del 1979 del Socio A.I.T.E. **Daniele Negri**, veicolo personalizzato e "ringiovanito" come si usava ancora fare negli anni '80 con parti del più recente Iveco 190.38.

La particolarità di questo mezzo è che ha la guida a destra ed all'epoca era ancora possibile richiederla in quanto erano molti i camionisti (soprattutto della vecchia guardia) che predilige-

vano la guida a destra, ritenendola utile per chi era solito fare strade di montagna al fine di marciare il più possibile sul margine destro della carreggiata e ritenendo anche che garantisse una maggiore possibilità di salvarsi in caso d'incidenti frontali.

L'Iveco 190.35 ha un motore diesel a 8 cilindri a V e una cilindrata di 17.174 cc., 352 Cv., cambio Fuller a 12 marce + retro.

Presenti, uno accanto all'altro, due splendidi OM Tigre, quello con tetto rosso targato Milano è ben conservato è del 1959 ed è della **Famiglia Ferrarini**, Socio A.I.T.E.

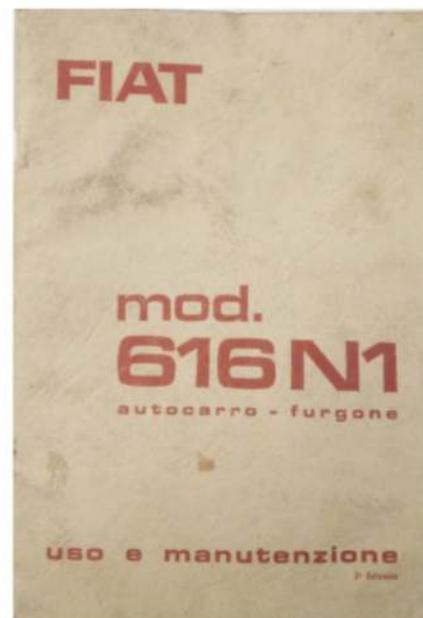
Questo veicolo medio fu acquistato da **Franco Ferrarini** ed i figli hanno deciso di conservarlo in suo ricordo senza restaurarlo in modo che gli ricordasse papà, come se lo avesse parcheggiato la sera prima.

Il Tigre della OM uscì nel 1958, motore diesel a 4 cilindri e 6.870 cc., cambio a 8 marce con riduttore + 2 retro.

Furono prodotte ben 4 serie, aspirato e sovralimentato con diverse potenze (105-135-120-150 Cv).

Quello con il tetto bianco è della **Famiglia Concoreggi**, ha un compressore volumetrico che veniva inserito manualmente ed era consigliato utilizzarlo per brevi tratte onde evitare di avere problematiche.

Le tare e le relative portate erano assai diverse a seconda del modello acquistato.





# Gli ultimi Fiat 418 prodotti

## 4912, ovvero un raro VS880, una vettura da salvare

La storia della 4912, uno dei pochi Fiat 418AC con telaio accorciato costruiti nell'ultimo periodo di produzione di questo modello dalla Portesi di Brescia, ha avuto inizio nel 1984 sulle strade di Genova, e dopo la dismissione dal normale servizio pubblico di linea avvenuta nel febbraio 2006, ha trovato una seconda vita come veicolo di interesse storico e collezionistico, attraverso le cure dell'Associazione FITRAM di La Spezia.

I Fiat 418AC VS880, ovvero con

**Il 418 sul Passo della Ruta al ritorno da Genova dopo il servizio storico.**

(Foto A. Bruni - 21/03/2018)

telaio accorciato a 880 centimetri, erano stati concepiti per percorrere strade strette e tortuose, come quelle delle città liguri; infatti ogni capoluogo di provincia ne aveva almeno un esemplare: Gevova deteneva il primato con ben 17 esemplari, suddivisi in due lotti, il primo composto da 10 vetture (4901-4910) arrivate nel 1982 ed il secondo composto da 7 vetture (4911-4917) arrivate nel 1984. Nella prima metà degli anni '80, esemplari di VS880 arrivarono anche nelle altre aziende liguri e qualche mezzo anche in altre aree del paese: Como, Aosta e Firenze; quest'ultima città li o-

spitava per la ditta privata Fratelli Lazzi che li utilizzava per il servizio urbano di Empoli.

Tutte le vetture del parco di AMT Genova, avevano cambio automatico DRS a rapporti corti, tranne 4901 a rapporti lunghi già in origine; 4904 modificata a rapporti lunghi nei primi anni '90 e la 4917 modificata nel 2004.

Colorate tutte in arancio ministeriale, per alcuni anni le vetture 4905, 4913 e 4914 sono state ridipinte con le strisce laterali ed i paraurti in verde "Genova" tipico degli autobus genovesi degli anni '70.

Le prime 10 vetture sono arri-

**A lato: la 4912 in Piazza Chiodo a La Spezia appena inaugurata.**

*(Foto A. Bruni - 19/03/2011)*

**Al centro: sempre nel viaggio di ritorno da Genova in sosta davanti alla stazione di Sestri Levante.**

*(Foto A. Bruni - 21/03/2018)*

**In basso: in sosta accanto al deposito ATC di Mazzetta prima di una manifestazione in città**

*(Foto A. Bruni - 08/03/2014)*

vate ancora con i numeri sociali in metallo.

Tranne la 4915 tutte le vetture erano state dotate di radiotelefono per il collegamento diretto con il centro operativo.

La scritta della fermata prenotata era quella rossa tradizionale posta dietro il conducente; solo la 4915 presentava già al centro della vettura la scritta di



tipo moderno in uso sui coetanei Fiat 470.

Questa vettura aveva inoltre i cassonetti delle porte neri (sulle altre erano bianchi) ed i gradini in gomma a "rigoni", mentre sulle altre erano in lamiera zigrinata.

Nonostante il periodo di costruzione, tutte le vetture avevano ancora il pavimento a "rigoni" marrone anziché a "bolle" nere. La 4910 è stata l'ultima a circolare in servizio, il 22 febbraio 2006 sulla linea 86.

Più in generale si può dire che è stato l'ultimo Fiat 418 a circolare, chiudendo un'epoca iniziata a Genova nell'ottobre del 1972 con la vettura 3101, il primo Fiat 418 dell'Azienda Municipalizzata Trasporti.

Nel 2006, la zona accantonamenti di Campi, un piazzale all'aperto nelle vicinanze di Sampierdarena, iniziarono a vedersi gli ultimi 418 genovesi, in particolare le "49".

La nostra Associazione, appena costituitasi, optò per l'acquisizione di uno di questi particolari mezzi, e fece richiesta all'Azienda genovese, che rispose positivamente.

Una giornata invernale passata presso Campi, per scegliere la vettura da preservare e per immagazzinare pezzi preziosi che sarebbero serviti in futuro come ricambi.

Erano presenti le vetture 4902, 4905, 4906, 4907, 4908, 4910,



vizio sulle tortuose linee 39 e 40 che servivano i quartieri alti della Superba, collegando la Stazione di Brignole con Oregina. Negli ultimi anni, con l'accorpamento di molte linee serali, le vetture di medie dimensioni, e quindi anche i VS880 vennero impiegati in molti servizi che coprivano la fascia oraria dopo le ore 20:00.

Diverse di queste linee furono assegnate alla rimessa Mangini che così vide, la sera, anche la 4912 finalmente liberarsi dal solo utilizzo sul 39 e 40 per andare a ruggire anche in altre zone quali Camaldoli, Boccadasse, Principe, Largo San Francesco da Paola, Granarolo ed altre zone collinari, soprattutto sulle linee 604, 605 e 606.

Impiegata senza risparmio sino al 2005, è stata ceduta alla fine dello stesso anno alla rimessa Boccadasse, che l'ha impiegata, poco, prevalentemente su cartellini di rinforzo su molte linee collinari del levante genovese



**In alto: parata di bus in Piazza Matteotti a Sarzana in occasione di un raduno Cams che vede la 4912 in prima posizione seguita dal Fiat 308L Menarini e dal Fiat 418 BCF.**

*(Foto A. Bruni - 15/03/2014)*

**A lato: altro scatto della bellissima inaugurazione del 418 Portesi, questa volta preso dalla porta principale dell'Arsenale Militare.**

**In basso: qualche ora prima dell'inaugurazione si può vedere il bus ancora avvolto nella mega bandiera italiana destare stupore ai passanti nella rinnovata Piazza Chiado.**

*(Foto A. Bruni - 19/03/2011)*

4911, 4912 e 4917; quest'ultima fu scelta come vettura da salvare per le sue prestazioni "grintose" nei 22 anni di servizio; ma dopo qualche settimana a causa di un disguido con la ditta appaltatrice che si occupava delle demolizioni, la 4917 fu trainata nel vicino piazzale dove una macchina operatrice ne compromise la carrozzeria.

Contattati dall'azienda ci fu data la possibilità di scegliere una seconda vettura; a quel punto la 4912 entrò per sempre nella storia del motorismo storico!

Anche se di minori prestazioni rispetto alla 4917, questa vettura ebbe comunque una bella storia aziendale: assegnata alla rimessa Mangini, svolgeva ser-



(soprattutto 86, 512, 513 e 584) fino al Febbraio 2006, data di dismissione dal servizio ed ultimo atto dei 34 anni di presenza a Genova dei Fiat 418.

La vettura era dotata di radio-collegamento aziendale, di obli-teratrice ma non di biglietteria automatica.

Non subì mai una revisione generale di carrozzeria, ma solo, nell'inverno del 1992, alcuni interventi di parziale risanamento.

Era, ed è tutt'oggi, una vettura tenuta in ordine meccanico, se si pensa ai 22 anni di illimitato servizio sulle tortuose strade genovesi, il successivo accantonamento nell'area di Campi ed il trasferimento via autostrada a La Spezia nell'inverno successivo, ancora oggi, anche se per qualche raro evento storico, la nostra 4912 esalta sempre la sua presenza con il proprio sound e la propria unicità.

Iscritta ai registri dei veicoli di interesse storico e collezionistico dell'ASI di Torino, la vettura venne immediatamente collaudata presso la Motorizzazione di La Spezia e dal 2007 divenne la prima vettura storica dell'Associazione FITRAM partecipando a numerosi eventi e manifestazioni nella maggior parte dei casi limitati alla sola provincia del levante Ligure.

Nel 2010 venne deciso il totale restauro estetico della vettura, eseguito in economia dai soci, ed in occasione dei 150 anni della Repubblica Italiana, il 19 Marzo 2011, venne inaugurata in Piazza Chiodo alla presenza di autorità civili e religiose.



La vettura, per l'occasione, venne coperta interamente da un'immensa bandiera italiana e sulle note dell'inno di Mameli suonate da una storica banda musicale locale, venne scoperta pian piano grazie ai tantissimi bambini presenti all'evento.

Da quell'anno molte uscite hanno caratterizzato la lunga storia della 4912, tra le tante come non ricordare la manifestazione in Piazza Europa curata dall'artista Mario Alvarez, immigrato dal Cile, che con la sua "Linea amarilla, la bandera de los inmigrantes" utilizzò proprio il 418 corto per le sue artistiche presentazioni oppure l'unica uscita "fuori provincia" nel marzo del 2018 quando, almeno per un giorno, la 4912 tornò a ripercorrere le strade genovesi, quelle tortuose strade che fino a dieci anni prima percorreva quotidiana-

mente trasportando persone e che quel giorno, oltre a trasportare appassionati ha trasportato ricordi!

Nei progetti futuri dell'Associazione FITRAM la 4912 è saldamente presente!

Non appena ci saranno ulteriori risorse, è programmato il rifacimento della pavimentazione interna, e, se le risorse lo permetteranno, anche il restauro completo, in modo che la 4912 continui a raccontare le sue bizzarre storie fatte di quotidianità cittadina prima e di ricordi poi.

**Sopra: in testa ai filobus storici in occasione della fiera di san Giuseppe.**

*(Foto A. Bruni - 19/03/2015)*

**In basso: lungo la statale Aurelia nei pressi di Sori la 4912 sembra salutarci da questo splendido scorcio a picco sul mare.**

*(Foto A. Bruni - 21/03/2018)*





# 100 anni di FART Locarno

## Open day e presentazione dei nuovi convogli Stadler

Nella giornata di sabato 21 settembre 2024, tra le varie iniziative messe in campo e dedicate alla celebrazione dei 100 anni della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno e gestita dalla SSIF (Società Subalpina Imprese Ferroviarie) sul lato italiano e FART (Ferrovie e Autolinee Regionali Ticinesi) sul lato svizzero, si è tenuto un'aperta organizzata da FART Lo-

**Qui sopra: il nuovo convoglio Stadler marcato 843 1101, accanto posa l'elettromotrice Vevey n° 47 in versione allungata a 3 casse.**

*(Tutte foto A. Pedretti - 21/09/2024)*

carno celebrante non solo la ferrovia ma presentando anche il settore automobilistico gestito dalla stessa azienda.

Le iniziative per il Centenario organizzate tra il 2023 ed il 2024 riguardano ed hanno riguardato due eventi porte aperte (settembre 2023 e settembre 2024), l'ideazione di un francobollo svizzero, la realizzazione di treni didattici per le scuole (550 allievi e 63 docenti trasportati tra marzo e giugno 2024), una Caccia al Tesoro ed una trasmissione a cura di RSI Radio Televisione Svizzera, l'ef-

fettuazione di un Treno del Gusto (6 ottobre 2024), l'esposizione di una vettura presso il Museo dei Trasporti di Lucerna (carrozza AB 110) e di un modellino in scala presso la nota Swiss Miniatur di Melide (Canton Ticino), la presentazione di una mostra fotografica ad Intragna e di vari eventi minori correlati.

Tra questi l'organizzazione di un open day che ha coinvolto 4 siti aziendali FART tra cui 2 a carattere ferroviario e 2 dedicati al servizio su gomma tra cui la presentazione di materiale ro-

tabile d'epoca, bancarelle e modellini in scala di Associazioni locali presso la fermata sotterranea FART di Locarno (oltre a visite a piccoli gruppi della locale Centrale di Sicurezza), l'esposizione di materiale rotabile tra cui il nuovo convoglio Stadler e componentistica di cantiere e dei convogli (carrelli e materiale elettrico) presso l'Officina di Ponte Brolla (presso la ex Stazione della Ferrovia Valle Maggia, chiusa nel 1965) oltre che stand e "maccheronata gratis" offerta per tutti i partecipanti presso il deposito automobilistico FART in Via Galli a Locarno ed esposizione di autobus (tra cui anche un elettrico) presso la vicina Officina di Via



Franzoni, nei pressi della fermata ferroviaria di Locarno S. Antonio, presso la quale un tempo era presente il deposito ferroviario FART.

L'azienda inoltre offriva una navetta gratuita Ponte Brolla-Locarno S. Antonio per collegare due dei quattro siti aperti a visitatori e cittadini, con frequenza di 30 minuti.

L'occasione del Porte Aperte è stata buona anche per presentare ufficialmente i nuovi convogli Stadler ABe 6/12 (3 casse) ed ABe 8/16 (4 casse) grazie alla presenza del primo convoglio consegnato da pochi giorni e marcato 90 85 843 1101 ed ha cui è stato assegnato il nome di "Ghiridone", il quale ha una lunghezza di 49 metri offrendo 109 posti a sedere, presente una porta per cassa.

Un secondo convoglio giungerà prossimamente in quanto verrà prima esposto da Stadler alla nota Innotrans di Berlino.

La commessa complessiva assegnata da FART riguarda la fornitura di 8 convogli di cui 4 ABe 6/12 costituiti da 3 elementi (49 metri per 109 posti a sedere) che verranno destinati al ser-

**In alto:** l'elettromotrice Vevey Abe 4/6 matricola 54 del 1992/94 realizzata da Vevey ed ABB in versione 2 casse.

**Al centro:** il convoglio ABDe 31 "Ticino" esposto presso la stazione di Locarno.

**A lato:** la centenaria carrozza storica AB 111 realizzata nel 1923 dalla Carminati & Toselli come serie 101/111.

vizio interno svizzero, mentre ulteriori 4 esemplari ABe 8/16 costituiti da 4 elementi (63 metri per 142 passeggeri); infine in un secondo momento Stadler fornirà ulteriori 4 convogli ABe 8/16 (a 4 elementi) alla italiana SSIF.

L'immissione in servizio dei nuovi convogli dovrebbe avvenire inizialmente sul solo lato Svizzero a partire da febbraio 2025, mandando in pensione i non tanto anziani convogli Vevey serie 50 e 60 di inizio anni Novanta del secolo scorso, già risultanti essere in vendita da parte del costruttore.

Presso la stazione FART di Locarno era possibile salire a bordo e visitare il convoglio a due casse ABDe 31 "Ticino" realizzato nel 1963 da SWP e TIBB ed ormai mantenuto di riserva o per treni speciali, la carrozza storica AB 111 (originale Carminati & Toselli del 1923, in precedenza FART poi SSIF pari matricola) utilizzata per treni speciali e l'elettromotrice tramviaria Ce 2/2 matricola 7 realizzata da MAN e BBC nel 1908 per la rete tranviaria di Locarno STL e modificata come tensione di alimentazione nel 1923 proprio a seguito della nascita della Centovallina (passando dagli 800 V. c.a. ai 1200 V. c.c.) e che venne in seguito rilevata nel



1967 dalla FART come Be 2/2 n° 7, preservata nelle condizioni originali dal 1993.

Presso la stazione FART di Ponte Brolla era possibile osservare oltre al nuovo treno Stadler 1101 Ghiridone ed all'elettromotrice Vevey ABe 4/8 matricola 47, alcuni carri aperti con sponde basse del 1949 (piattine ribaltabili), un paio di carri chiusi K106 e K109, una coppia di carri a bilico accoppiati matricole 1103 ed 1104 originali del 1923, alcuni veicoli per manutenzione impianti fissi tra cui il Carrello Motore Tm 2/2 n° 9

realizzato nel 1989 dalla Robert Aebi AG (azienda tuttora esistente ed avente sede a Regensdorf, Canton Zurigo) oltre a materiale tecnico elettrico e componentistica dei treni tra cui l'esposizione di un carrello motore ed uno portante delle elettromotrici ABe 4/6 e 4/8 note come Vevey serie 50, 60 e derivate.

**Sopra: uno dei convogli panoramici dotato di livrea ad hoc dedicata al Centenario 1923/2023.**

**Sotto: l'elettromotrice Ce 2/2 n° 7 del 1908 per le Tranvie Locarnesi STL, rilevata da FART nel 1967 e preservata dal 1993.**



**A cura della  
Redazione**

**Nei prossimi  
numeri**

**Museale**  
**Quando il treno incontra la musica**

**Storia**  
**La ferrovia della Turbie**

**Tecnica**  
**Le origini del binario tranviario**

**Reportage**  
**Salvare i primi esemplari di Fiat 370**

**Rotabili**  
**Iveco Effeuno**

**Speciale**  
**Esperienze di vita vissuta**

**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**

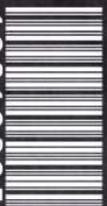
**La nostra rivista è in costante crescita, se vuoi partecipare e collaborare con noi, se hai delle fotografie interessanti, delle notizie che possono essere utilizzate per gli articoli, contattaci**  
**Al nostro unico indirizzo mail: [redazione@assofitram.it](mailto:redazione@assofitram.it)**

**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.**



Giuseppe Franco © Trasporti nel Tempo



12012025