

Anno 4 - n° 4

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



48 PAGINE

Trasporti nel Tempo



Achenseebahn

Un gioiello del passato

Storie di vita vissuta

Esperienze dietro il volante

Restaurare una corriera

Nuova vita per un Fiat 370

**Il poster centrale:
Fiat 309 Cansa**



Campagna tesseramento anno 2025

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 (€ 70,00)**
(comprensivo di 2 numeri di *Trasporti nel Tempo* consegnati a mano)
- ✓ **Socio Ordinario (€ 80,00)**
(comprensivo di 2 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 Vozza; Alexander Webber; Massimo Zannoni.

Copertina

Fiat 370.12.25 Cameri matricola 826 Tempi PC nelle campagne piacentine in occasione di un noleggio storico.

(Foto A. Bruni - 02/10/2011)

Retro copertina

Fiat 370.12.26 di Carlo Petrolini e sullo sfondo Fiat 308L di FITRAM ripresi al Passo della Cisa.

(Foto P. Nardizzi - 21/09/2024)

Progetto grafico e Impaginazione

Dea3C
arti grafiche
e multimediali



Trasporti nel Tempo Anno 4 - n° 4

L'editoriale <i>(Alessio Bruni)</i>	pag. 4
News <i>(A cura della Redazione)</i>	pag. 5
Mondo FITRAM Il 2024 per i bus di FITRAM <i>(Alessio Bruni)</i>	pag. 8
Speciale I ricordi di un Amico <i>(Alessio Godani)</i>	pag. 12
Attualità Firenze sempre più green <i>(A cura della Redazione)</i>	pag. 15
Museale Mercedes Benz O321H <i>(Piero Pierallini)</i>	pag. 16
Globetrotter La Achenseebahn: un gioiello che è sopravvissuto al passato <i>(Alessio Pedretti)</i>	pag. 18
Reportage Storie di vita vissuta <i>(Alessio Bruni)</i>	pag. 27
Storia I luoghi dimenticati <i>(Nora Petrelli)</i>	pag. 32
Veicoli & Rotabili La bella storia del recupero di uno dei primi Fiat 370 <i>(Carlo Petrolini)</i>	pag. 40
Nei prossimi numeri... <i>(A cura della Redazione)</i>	pag. 47

Caro lettore,

anche il 2024 è giunto al termine, sicuramente un altro anno pieno di eventi stupendi ma anche di novità interne, alcune positive altre meno, obiettivi raggiunti, altri non ancora, nuove collaborazioni e si inizia l'anno nuovo molto indaffarati come sempre.

Il 2025 per associazione FITRAM sarà un anno importante perchè ricorre il ventennale dalla sua creazione e spero vivamente che nell'arco di quest'anno si riesca a fare qualcosa di significativo per ricordare questa data.

Era il 25 agosto del 2005 quando 6 ragazzi, volenterosi di creare un museo del trasporto pubblico, si sono riuniti di fronte ad un notaio ed hanno dato vita alla FITRAM.

Da un piccolo gruppetto di colleghi ed amici, si è arrivati a contare oltre 70 soci ed i veicoli hanno superato le 50 unità; ad oggi siamo una cinquantina di soci ed i mezzi si sono dovuti ridimensionare per vari motivi e dislocare anche fuori dalla provincia spezzina, perchè i progetti iniziali si sono dovuti giustamente scontrare con la dura realtà.

Il punto principale è la mancanza di una sede operativa sicura e stabile nel tempo, dove poter ricoverare in sicurezza i nostri veicoli e poterli riparare e quindi anche restaurare.

Affidarsi alle officine purtroppo oggi vuol dire scontrarsi con la non conoscenza di questi mezzi da parte dei meccanici ed i costi estremamente alti per le nostre possibilità, quindi non rimane che fare il più possibile da noi con l'aiuto dei molti amici che ci consigliano e ci istruiscono anche solo al telefono e che colgo l'occasione per ringraziare.

In parole povere in quasi vent'anni abbiamo imparato a fare poco alla volta, anche la nostra grande rivista da quest'anno vedrà una modifica, sofferta ma ponderata, ovvero le uscite passeranno da 4 a 2 all'anno (indicativamente a giugno ed a dicembre) per tentare di rispettare i tempi previsti delle uscite proprio per dare un prodotto più curato e puntuale.

Come per i bus anche per la rivista dobbiamo accettare la realtà che negli anni è in continuo cambiamento, perchè la vita e gli impegni di noi soci attivi non può essere la stessa di vent'anni fa.

Detto questo spero di incontrarci presto, soci ed amici di FITRAM, a qualche evento nel corso dell'anno per celebrare assieme i 20 anni di questa Associazione, fatta di pazzi con la malattia delle vecchie corriere!

Buona lettura.

Alessio Bruni





Premio Visionari d'Impresa per Autoguidovie

Autoguidovie ha ricevuto il prestigioso Premio Visionari d'Impresa, distinguendosi come unica azienda del settore del trasporto pubblico locale tra le eccellenze premiate.

"Questo premio è il riconoscimento dello spirito imprenditoriale e coraggio che ci guidano dal 1908. Siamo da sempre convinti che le aziende di trasporto pubblico rappresentano un motore di crescita per i territori che servono, favorendo il collegamento tra le comunità, sostenendo l'economia locale e creando importanti opportunità di lavoro. Il nostro impegno per la sostenibilità non si limita alla riduzione dell'impatto ambientale, ma si estende alla costruzione di un sistema di trasporto accessibile, inclusivo e capace di generare valore sociale ed occupazionale. Siamo orgogliosi di rappresentare il nostro settore in un contesto così prestigioso", queste le parole di **Natalia Ranza**, Consigliere Delegato di Autoguidovie.

Il riconoscimento è il frutto di un'analisi rigorosa condotta sui bilanci 2022 di oltre 700.000 imprese italiane.

Fatturato, redditività operativa, posizione finanziaria netta e tasso di crescita dei ricavi sono parametri fondamentali per valutare la solidità, la sostenibilità ed il potenziale di sviluppo delle imprese.

Sopra: Natalia Ranza di Autoguidovie. A lato: il premio ricevuto.

(Tutte foto Archivio Dea3C)

Meno urbani elettrici, più Classe II a metano in Puglia

Rimodulazione degli investimenti in autobus da Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile in Puglia a vantaggio del rinnovo della flotta di bus extraurbani a metano, a cui saranno destinati circa 26 milioni di Euro.

La Regione Puglia è pronta per l'adozione di 148 nuovi bus Cng assegnati ad Iveco Bus ed Otokar.

La Giunta regionale pugliese ha approvato la rimodulazione del programma di investimento a valere sulle risorse PSNMS al fine di aumentare la percentuale di risorse destinate all'acquisto di autobus extraurbani, diminuendo in misura corrispondente la percentuale delle risorse per gli autobus urbani.

La decisione ha origine dall'urgenza di procedere alla sostituzione di tutti gli autobus adibiti al trasporto pubblico locale che per legge non dovrebbero più poter circolare dopo il 2024

E così con l'avvenuta sostituzione di tutti gli autobus si è valutato di privilegiare il rinnovo del parco extraurbano.

La Giunta ha anche stabilito che gli autobus che la Regione dovrà acquistare siano obbligatoriamente corredati da adeguate attrezzature per l'accesso od il trasporto di persone a mobilità ridotta, dispositivi per la localizzazione, predisposizione per la validazione elettronica, video-sorveglianza, conta-passeggeri e dispositivi di protezione del conducente; sistemi interni di areazione e climatizzazione.

Inoltre i veicoli potranno essere ulteriormente dotati di strutture porta-biciclette, defibrillatori, sistemi di sanificazione dell'aria e dispositivi ADAS.

Il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile ha messo a disposizione della Puglia quasi 120milioni di Euro per permetterci in un arco temporale di 15 anni di acquistare autobus urbani (a metano, idrogeno od elettrici) ed extraurbani (a metano oppure ad idrogeno) oltre che investire in infrastrutture di supporto necessarie per i mezzi ad alimentazione alternativa.

Ora la priorità è il rinnovo delle flotte dei bus extraurbani con mezzi a metano, a basso impatto ambientale che saranno dotati dei dispositivi per renderli confortevoli, sicuri ed accessibili ad ogni tipo di utenza.



Saranno della Solaris i nuovi bus a metano per Roma

Il ricorso è andato a buon fine e così i 244 bus a metano potranno riprendere la loro corsa verso Roma.

Il Consiglio di Stato ha infatti confermato la validità della gara per l'affidamento mezzi alla ditta polacca Solaris Italia, che aveva vinto l'appalto.

Esclusa, di nuovo, la Romana Diesel che, all'indomani dell'aggiudicazione, aveva presentato ricorso al Tar del Lazio.

Inizialmente il tribunale amministrativo aveva dato ragione all'Azienda che fa capo all'Iveco, il Consiglio di Stato, però, ha cambiato tutto, dichiarando valida la procedura a favore della Solaris.

La gara serviva a fornire ad Atac S.p.A. nuovi veicoli per il trasporto pubblico locale; un bando da 181 milioni di Euro complessivi così suddivisi: 75 milioni per i 255 autobus a metano e 61 milioni per il servizio "full service" per 10 anni.

Poi, ci sono altri 43 milioni di Euro per la fornitura opzionale di altri 78 mezzi.

Romana Diesel, seconda classificata, aveva presentato ricorso al Tar perchè Solaris aveva presentato dei mezzi con meno porte rispetto a quanto prescritto dal capitolato di gara.

La Solaris aveva chiesto, prima della presentazione delle offer-

te, se, in sede di esame del veicolo, avrebbe potuto presentare il prototipo di un veicolo a due porte doppie anzichè tre, come richiesto invece dal capitolato.

Il responsabile unico della stazione appaltante aveva dato il suo assenso ma il Tar, chiamato ad esprimersi dalla Romana Diesel, già fornitrice per Roma di 110 bus elettrici, la pensava diversamente.

Per il tribunale l'attribuzione del punteggio tecnico doveva avvenire sulla base della prova del veicolo che poi andrà a circolare e non in base alla documentazione tecnica o mezzi differenti.

Il Consiglio di Stato, scrive la società Società Giubileo 2025 in una nota, ha riconosciuto che il numero delle porte presenti sul "campione" non fosse una caratteristica essenziale, da considerarsi a pena di esclusione, ai fini dello svolgimento della prova pratica.

Il Consiglio ha inoltre individuato la correttezza del chiarimento reso dalla Stazione Appaltante Giubileo 2025 S.p.A. (realizzando appieno la funzione "chiarificatrice" della risposta al quesito) che aveva ammesso la presentazione, ai fini della prova, di un autobus a due piuttosto che a tre porte e dell'operato della commissione giudicatrice che ha legittimamente esperito la prova sul modello fornito, tenendo conto del numero delle porte nei relativi giudizi assegnati al termine della prova.

Sotto: parta di nuovi bus a metano della Solaris per Atac Roma.



Parte a Milano servizio notturno di minibus on-demand

E' iniziata a Milano l'attività del servizio di minibus on-demand di Wayla, una nuova startup di trasporto persone che punta a coprire inizialmente la mobilità individuale dalle 19 alle 3 del mattino successivo, dal giovedì alla domenica.

Una proposta che punta dunque ad affiancare le altre soluzioni pubbliche e private per spostarsi ad un costo inferiore al taxi nelle zone centrali di Milano, all'interno della circoscrizione filoviaria 90-91 con l'eccezione, del quartiere Città Studi ed in orari in cui alcuni servizi vengono sospesi o diventano difficili da utilizzare.

La flotta iniziale prevede l'impiego di cinque Fiat Ducato in allestimento Olmedo Top Trim da 16+1 posti.

La modalità di fruizione del pooling on-demand è semplice: l'utente prenota la corsa sull'itinerario desiderato (dal punto A al punto B) tramite una App che è stata sviluppata, assieme alla piattaforma, da Ioki, società del colosso Deutsche Bahn.

La prenotazione oltre all'orario di partenza indica un range di orario di arrivo ed il prezzo relativo (dipende dal chilometraggio che verrà percorso e dal numero di passeggeri con cui si condividerà il minibus).

Quando il mezzo di Wayla è in prossimità del punto dove attende l'utente, questi riceve una notifica tramite App e può eventualmente essere contattato direttamente dal conducente.

Gli autisti a bordo dei Ducato hanno a disposizione un tablet con un applicativo dedicato su cui viene evidenziato il percorso dal punto di prelievo alla successiva destinazione finale.

Wayla, a cui è stato attribuito il primo premio degli Io Mobility Awards nella categoria trasporto pubblico locale, fa parte dell'acceleratore di imprese European Institute of Innovation and Technology Urban Mobility, un ente finanziato dall'Unione Europea con numerose sedi in diversi Paesi comunitari.



140 anni per la tranvia a dentiera Sassi-Superga

Nella sua continua opera di tutela e valorizzazione del patrimonio motoristico nazionale, l'Automotoclub Storico Italiano ha acceso i riflettori sulla lunga storia della dentiera "Sassi-Superga" che collega la città della Mole alla collina di Superga dove si erge la Basilica.

La linea inaugurata come funicolare a vapore il 27 aprile del 1884, nel 1934 subì l'aggiornamento tecnico che viene utilizzato ancora ai giorni nostri a 90 anni di distanza: la cremagliera tipo Strub senza fune e con trazione elettrica.

Ad oggi rimane l'unico esempio italiano di tranvia a cremagliera ed uno dei pochi rimasti al mondo.

La linea a binario unico e scartamento di 1.435 mm., è lunga poco più di tre chilometri, affronta un dislivello di 425 metri ed una pendenza di 21°.

Per celebrare questo particolare primato, l'ASI ha rilasciato la prima certificazione di storicità per un "convoglio tranviario elettrico".

La "Sassi-Superga" è stata la prima funicolare italiana a vapore ad adottare il Sistema Agudio, questo consisteva in un cavo d'acciaio che, scorrendo accanto al binario, azionava due grandi pulegge a lato del convoglio che, a loro volta, muovevano gli ingranaggi sulla cremagliera centrale; un motore a vapore azionava l'argano.

Il sistema venne aggiornato nel 1934 con la cremagliera tipo

Strub senza fune e con trazione elettrica.

Le motrici in uso dal 1934 sono la D1 a due assi e le D2 e D3 a carrelli (quattro assi).

La colorazione esterna riprende i colori storici di ATM (Azienda Torinese Mobilità, oggi GTT Gruppo Torinese Trasporti): il rosso-crema adornato dal filletto giallo-blu dell'araldica torinese, abbandonati nel 1927 per imposizione ministeriale e qui riproposti in quanto la linea Sassi-Superga non è una normale tranvia urbana.

Ad eccezione del periodo della Seconda Guerra Mondiale, quando le vetture furono ricolorate in beige, le D2-D3 sono tra i pochi tram a non aver mai cambiato livrea.

Durante i loro 90 anni di onorato servizio, le motrici D2-D3 hanno percorso oltre un milione e mezzo di chilometri, accompagnando milioni di persone fino alla base della Basilica di Superga.

I quattro motori TIBB-GTDM permettono al tram di spingere fino a due rimorchi, per un totale di 210 passeggeri.

L'interno del tram è completamente in legno lucidato, così come lo sono le porte; i sedili sono formati da panche dallo schienale ribaltabile.

I finestrini sono ampi, panoramici e possono scomparire all'interno della fiancata del tram. Soffermandosi ad osservare le rimorchiate della Sassi-Superga, pochi dettagli rivelano la loro vera natura, ovvero quella di essere i rotabili più anziani in normale servizio di linea.

NEWS

L'anno di costruzione è, infatti, il 1884 e con i loro 140 anni di storia, le rimorchiate D11-D12 svolgono ancora egregiamente il loro compito.

Uniche sopravvissute del parco rotabili della funicolare Agudio (i locomotori sono stati tutti demoliti nel 1934), erano originariamente affiancate da rimorchiate a due assi (tra cui la D15, suggestivo vagone privo di tetto), i cui ultimi retaggi si possono ritrovare nei carrelli di servizio S21 e S22.

Nel 1934, in occasione del rinnovo del parco veicoli, l'ATM decise di recuperare i vagoni a quattro assi, due aperti estivi e due invernali chiusi e di riutilizzarli sulla nuova linea, previa aggiunta di una ruota dentata che ingranasse sulla cremagliera per garantire la frenatura.

Questi vagoni, fino all'immediato secondo dopoguerra, accompagnavano i passeggeri a partire da Piazza Castello fino a Superga.

Nel tratto tra Piazza Castello e Sassi, le rimorchiate venivano agganciate al tram a vapore della linea Torino-Brusasco (chiusa nel 1949) e da esso trainate fino alla stazione Sassi, dove con motrici di servizio venivano portate sulla linea per Superga ed unite alla motrice.

Restaurate nel 2000 da un'officina specializzata, malgrado non siano praticamente mai cambiate nel corso dei decenni, solo pochi dettagli lasciano intendere l'effettiva età: le ruote a raggi, la divisione in due scompartimenti nelle rimorchiate chiuse (in origine divise in prima e seconda classe), le targhe smaltate, le centine metalliche a vista, i finestrini ed i terrazzini.

Attualmente tutte le rimorchiate sono in servizio: quelle invernali durante tutto l'anno, quelle aperte solo da maggio a settembre.

In basso: la funicolare a dentiera in arrivo presso la stazione di Sassi.



Il 2024 per i bus di FITRAM

Le altre vetture che hanno compiuto un traguardo con l'età

Nei precedenti numeri di "Trasporti Nel Tempo" abbiamo ricordato alcuni nostri bus che nel 2024 hanno compiuto una cifra

Sopra: il Tigrotto Orlandi ripreso durante una delle nostre visite per visionare il mezzo presso il piazzale di un'officina in periferia di Reggio Emilia.

(Foto A. Bruni - 12/05/2021)

A lato: il posto guida ed il cruscotto del Tigrotto si presentano ancora in buono stato, anche se da riverniciare, ma ogni strumento funziona alla perfezione, dalle luci fino alla piccola ventola in alto per rinfrescare il guidatore.

(Foto A. Bruni - 16/11/2024)





tonda dalla loro prima immatricolazione.

Si è parlato, appunto, del Fiat 308L Menarini classe 1974 che ha compiuto i suoi primi 50 anni e, la volta scorsa, abbiamo raccontato la storia della 4912 genovese: il Fiat 418AC Portesi VS880, uno degli ultimi prodotti, che è stato immatricolato nel 1984, 40 anni fa.

Ma non sono gli unici che hanno iniziato a "solcare" le strade italiane in un anno che termina col 4, abbiamo anche il Fiat 308L Cameri del 1974 e l'OM Tigrotto Orlandi del 1964, entrambe vetture provenienti da autoscuole ed entrambe di Reggio Emilia, unica differenza che mentre il Tigrotto non ha mai cambiato proprietario, il 308L ha

A lato: il posto guida del Fiat 308L Cameri dopo un parziale restauro che consente di avere gli strumenti essenziali funzionanti.

Sotto: bella inquadratura del 308L con la carrozzeria appena lucidata, sfoggiante la classica livrea Cameri bianco/blu che la carrozzeria della Fiat proponeva come standard.

(Foto D. Paone - 16/11/2024)





In alto: il 308L a Borghetto Vara pochi giorni dopo l'alluvione, spinto dalle acque del fiume fino ad un metro dalla fine del piazzale e con moltissimo legname addosso alla carrozzeria.

(Foto A. Bruni - 29/10/2011)

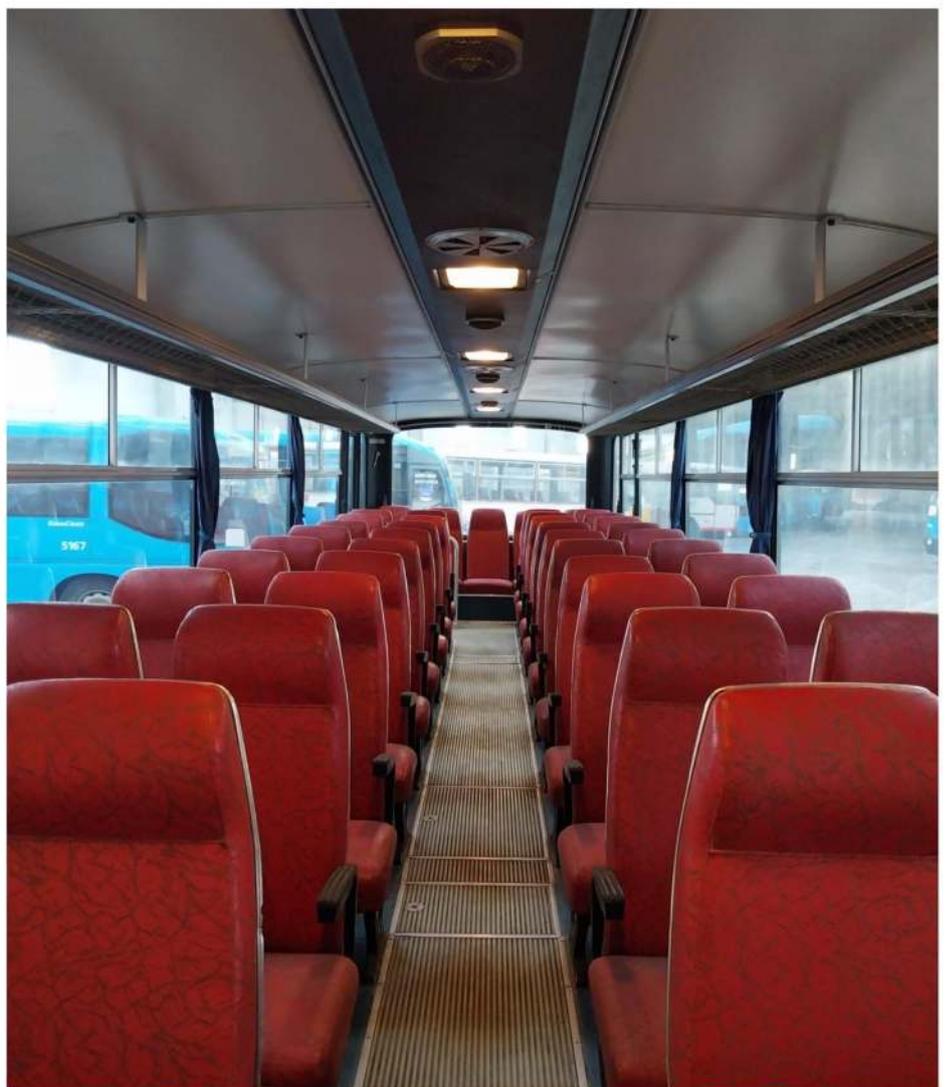
A lato: con una radicale ed intensa pulizia degli interni ed con l'illuminazione interna perfettamente funzionante si può vedere la selleria rossa a panche, tornare a brillare come da nuova.

(Foto D. Paone - 16/11/2024)

girato diverse autoscuole prima del pensionamento.

Per quanto riguarda il 308L è stato acquistato da un rivenditore piacentino, ma in origine apparteneva all'autoscuola Gorrini della provincia di Reggio Emilia dov'è stato immatricolato per la prima volta il 13 febbraio del 1974.

Acquistato dalla FITRAM a fine 2010 e ricoverato nel deposito di Borghetto Vara, ha subito l'alluvione nell'ottobre 2011 come tanti altri bus storici, ed è rimasto in bilico a meno di un metro dal cadere nel fiume, ma nonostante i gravi danni per quanto riguarda sia la meccanica che la carrozzeria, il veicolo è stato mantenuto ed è in attesa di restauro: forse proprio come



premio per la tenacia con cui ha resistito alla spinta dell'acqua che aveva invaso il piazzale, carica di molti tronchi di alberi, che hanno provato a spingerlo nel greto del fiume, cosa che avrebbe sicuramente decretato la fine, come è successo per altri bus che erano presenti in quel tragico giorno.

Nel corso del 2024 sono stati ricostruiti gli sportelli di carrozzeria mancanti, sistemato le altre parti danneggiate dalla furia delle acque e lucidata la carrozzeria ma 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.

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.

Invece il Tigrotto è uno degli ultimissimi acquisti di FITRAM ed è sicuramente un mezzo di alta rilevanza storica dati i suoi 60 anni ed il primato di unico autobus OM della nostra collezione.

L'OM Tigrotto proviene dall'autoscuola Baraldi di Reggio Emilia dove, già sostituito da alcuni anni dal servizio, veniva utilizzato per alcuni raduni di mezzi d'epoca in Emilia e qui, grazie all'intervento del presidente AITE e socio FITRAM **Roberto Cabiati**, siamo entrati in contatto con i proprietari per trattarne l'acquisto.

Si tratta di un mezzo nato per l'utilizzo di scuola guida ed infatti il nostro è stato il primo passaggio di proprietà, immatricolato nel 1964 e ritargato nel



1974 "RE 243000", particolare numero di targa che da più risalto al mezzo.

Il piccolo turistico con i doppi comandi ha una importante particolarità ovvero il classico motore tipo "CO2" della casa milanese, montato su un telaio OM/Sicca, posizionato posteriormente anziché a fianco dell'autista come solita prassi di derivazione di tipo "camionistico".

Il disegno di carrozzeria è un classico Orlandi degli anni '60 che si trovava anche su Fiat 314, 309 e 306 e su modelli Lancia ed Alfa Romeo, sia per corriere di linea che per GT, ma all'interno si nota ancora oggi l'eleganza dei rivestimenti anche grazie al quasi nullo sfrutta-

mento della selleria, dato il suo utilizzo, che si presenta più consumata dagli anni che dall'usura.

La piccola corriera, dopo alcuni interventi tecnici dovuti ad anni di fermo, sta aspettando le carte in regola per diventare storica a tutti gli effetti (sfido chi affermi il contrario!), intanto ci si dedica ad alcuni ritocchi di carrozzeria per farla tornare a splendere.

Sopra: la selleria del Tigrotto ripresa dal fondo del bus mette in mostra l'eleganza degli interni di casa Orlandi.

(Foto A. Bruni - 28/09/2024)

Al centro: rimessato presso un'officina Iveco, l'OM viene mostrato ai soci FITRAM per la prima volta.

(Foto A. Bruni - 12/05/2021)



I ricordi di un Amico

Giorgio Fantini

Dopo 34 anni di lavoro al volante dei bus modenesi, il nostro amico e grande appassionato di trasporti pubblici d'epoca **Giorgio Fantini**, ci racconta la sua storia dai primi tempi nell'azienda comunale alla guida dei favolosi urbani anni '60 e '70 fino al giorno della meritata pensione.

Giorgio entrò in AMCM Azienda Municipalizzata Comune Modena nell'anno 1985 con la mansione di manovratore; l'Azienda gestiva il servizio urbano dell'intera città, quindi il suo compito era quello di rifornire, pulire e sistemare gli autobus ed i filobus aziendali.

Proprio per la movimentazione di questi ultimi, prese la patente filoviaria molto presto quindi iniziò a conoscerli dovendo parcheggiarli nelle corsie della ri-

messa e si tratta di vetture piuttosto datate perchè nuovi filobus a Modena arrivano a fine anni '80.

Già dal 1986 passò al ruolo di conducente di autobus di linea ma in questo anno imparò ogni particolare delle vetture dovendole spostare in deposito, portarle in officina ed in caso di guasti andare a operare le sostituzioni in linea.

In sostanza il parco mezzi di AMCM nell'85 è composto da vecchi bus anni '60, come i Fiat 409 Portesi (n° 82 - 88) già a fine servizio che uscivano solo per qualche rinforzo, ma anche da Fiat 418A Menarini (n° 89 - 97) e da 4 Fiat 410 Cameri (n° 98 - 99 e 101 - 102) arrivati tardi rispetto ad altre città, infatti numerati dopo i primi 418, nel 1972, perchè trattasi di autobus

destinati all'ATAC di Roma poi rifiutati ed entrati in servizio a Modena nella livrea biverde.

Sarà per tutte queste particolarità che a **Giorgio** queste vetture risultano simpatiche fin da nuove, quando da ragazzo le utilizzava come molti altri utenti modenesi.

Sicuramente a dare man forte al servizio urbano nell'anno di assunzione, erano i 57 Fiat 418 di entrambe le lunghezze e carrozzati Cameri ed Autodromo; i CAM (Carrozzerie Autodromo Modena) costruiti localmente erano autobus comuni in Emilia Romagna ma molto rari in altre parti d'Italia.

Sopra: il filobus Fiat 2411 n° 33 monumentato di fronte alla sede Aziendale a Modena.

(Foto D. Caddeo - 08/08/2017)

Oltre ai molti 418, AMCM acquistò anche 2 Fiat 470 Cameri e 15 Siccar 177 Autodromo, ovvero la seconda versione di INBUS ma costruiti dalla locale Autodromo.

Tornando ai 410 Cameri inutile dire che il nostro **Giorgio**, una volta iniziata la mansione di autista, faceva la "caccia" a questi 4 grandi bus da 11 metri che sapevano di autobus da metropoli ed avrebbe fatto carte false per averle assegnate sul suo turno ogni giorno ed infatti le chiedeva espressamente al capo controllore su turni di rinforzo come le corse bis per gli stabilimenti industriali; la maggior parte dei suoi colleghi che invece pensavano il contrario, ogni giorno che se le ritrovavano sulla loro linea architettavano ogni possibile guaio per farle rientrare in deposito e sostituirle con un più moderno 418.

In AMCM non gli mancò anche la soddisfazione di guidare i vecchi filobus anni '60 quali Fiat

2411 Cansa e Menarini, come la n° 33 conservata e monumentata all'ingresso dell'Azienda, poi dal 1986 arrivarono in città gradualmente gli Iveco 2471.12 Socimi.

Dal 1988 l'Azienda comunale confluisce in ATCM, azienda nata nel 1976 dopo 3 anni in cui SEFTA aveva raggruppato le autolinee extraurbane della pianura e della montagna gestite da vari privati, fondando poi la nuova azienda che solo dopo 12 anni rilevò anche le linee urbane e le filovie.

Per **Giorgio**, pur rimanendo sempre assegnato al deposito centrale di Modena, aumentò il tipo di servizi svolti passando dal solo trasporto urbano a quello extraurbano ma anche talvolta alle "linee mare" servizi estivi ideati per la riviera adriatica, servizi sostitutivi treni sia per la locale ferrovia per Sassuolo ma anche per le ferrovie dello stato ed a volte anche servizi di granturismo.

Tutto questo è capitato dopo

alcuni anni dalla fusione delle aziende per creare un miglioramento dei turni in quanto inizialmente rimanendo distinti si avevano turni corti nell'urbano e molti spezzati con lunghe soste in città per i turni che venivano dalla provincia.

Per **Giorgio** è stato un valore aggiunto al suo mestiere, ma non tutti la pensavano ugualmente perchè chi veniva dall'AMCM non sempre andava volentieri a guidare fuori città, magari con le nebbie fitte della pianura padana, oppure dovendo montare le catene per le copiose nevicate che spesso si dovevano affrontare per esempio sulla S.S. 12 dell'Abetone. A tal proposito ci ricorda un detto diffuso fra gli autisti di Modena che diceva: "Guida sa-

Sotto: una fotografia degli anni '70 di Modena presso Largo Garibaldi che ritrae lateralmente il passaggio di un Fiat 410 Cameri nei colori verdi originali in regolare servizio.

(Foto Collezione G. Fantini)



no, Guida piano, Guida sempre nell'urbano!"

Invece **Giorgio** spesso svolgeva volentieri servizio su linee che si spingevano verso Bologna oppure lungo la statale dell'Abetone ma anche sulle linee per la riviera romagnola con i bagnanti utilizzando vari Iveco 370 come i carrozzati Autodromo oppure i Mercedes O550 Integro più penalizzanti per le bagagliere ridotte, quindi poi gli Iveco 380 Euroclass HD. Alcune volte gli è capitato di fare i servizi sostitutivi treni ed una volta persino di andare fino a Verona con la vettura di linea per una coincidenza non rispettata, ricorda bene un servizio al



posto del treno ATCM per Sassuolo con un datato ma elegante Fiat 343L Barbi.

Ma i suoi amati Fiat 410 che fine hanno fatto?

Nell'88 non passarono nemmeno ad ATCM a parte una, la matricola 99, per via di una legge che obbligava a tenere un bus da destinare alla protezione civile; questa rimase in azienda ma non fu mai utilizzata e visto il suo ottimo stato di conservazione e l'importanza che aveva quel bus, **Giorgio** la fece acquistare da un collezionista di mezzi d'epoca a fine anni '90 che ancora oggi la conserva.

Negli anni duemila i mezzi si ammodernarono molto e Modena acquistò molti filobus e filonodati dalla CAM modello Busotto, ma nel 2012 si ebbe un altro cambiamento aziendale, cioè l'unificazione delle aziende di Modena, Reggio Emilia e Piacenza in SETA, la nuova azienda a livello regionale nella quale il primo ottobre 2019 si guadagnò la meritata pensione dopo 34 anni alla guida degli autobus.

Sopra: ultimi servizi degli autobus Fiat 410 Cameri sulla linea operaia 32, dagli stabilimenti Fiat al quartiere Morane.

La vettura n° 99 di AMCM è impegnata su tale tabella oraria perché abbinata ad un solo autista.

(Foto G. Fantini - 18/04/1988)

A lato: Giorgio Fantini alla guida di un Siccar 177 Autodromo urbano, vettura n° 164 AMCM, entrata in seguito nel parco ATCM.

(Foto M. Cantoni - 03/03/1991)



Firenze sempre più green

Nuovi bus elettrici per il centro storico

Il centro storico di Firenze sarà sempre più green grazie all'arrivo di 12 nuovi bus elettrici Karsan da 6 metri, ideali per un trasporto urbano efficiente.

I nuovi veicoli sono stati finanziati con i fondi arrivati dall'Unione Europea per circa 4 milioni.

L'operazione complessiva è coordinata da Autolinee Toscane che, per conto degli enti locali, si è occupata di gestire il finanziamento pubblico e di fare le gare per la fornitura dei mezzi e la progettazione dell'infrastruttura di ricarica, oltre a coordinare e seguire i relativi lavori di realizzazione.

Per i 12 mezzi elettrici ad uso urbano, grazie ad un accordo con la città metropolitana di Firenze, Autolinee Toscane utilizzerà tali mezzi quale concessionaria TPL da parte della Regione Toscana.

Il modello Karsan da 6 metri può trasportare 19 persone, con 10 posti a sedere e 9 in piedi.

Dotato di rampa manuale ha al suo interno l'area per la carrozzina disabili; il mezzo ha anche la capacità di recuperare energia durante il rallentamento, contribuendo ad una maggiore efficienza energetica.

Ad emissioni zero, hanno anche la particolarità di essere silenziosi e senza vibrazioni, migliorando sia l'ambiente ed il comfort per passeggeri e conducente, che l'ambiente esterno della città.

I nuovi bus entreranno in ser-

vizio in centro a Firenze a breve, dopo i collaudi ed i test di routine e dopo la formazione di tutto il personale alla guida, e saranno utilizzati principalmente per le linee del centro storico fiorentino.

L'alimentazione dei mezzi sarà garantita al deposito in viale dei Mille.

Sopra: parata dei nuovi mezzi Karsan per la città di Firenze.

Sotto: la presentazione al pubblico con le autorità.

(Foto Archivio Dea3C)





Mercedes Benz 0321H

Storia di un restauro e del successivo impiego

Questo modello fu realizzato tra il 1954 ed il 1964 in 18.000 esemplari circa.

Il prezzo (nel 1954) era (a seconda dell'allestimento) di circa 57.000 Marchi.

L'allestimento originario come autobus per servizio interurbano e da noleggio prevedeva radio, microfono, finestri panoramici sul tetto, tendine e retine per bagaglio.

Il mezzo fu acquistato nuovo nel 1960 da un'azienda privata di trasporti in Stiria (Austria) e fu adibito a servizi di linea e di noleggio.

Negli ultimi anni di servizio (fino al 1992) è stato impiegato per il trasporto scolastico.



Nello stesso anno è stato acquistato dalla Ditta Uwe Pütz di Colonia e nei successivi nove anni è stato completamente restaurato utilizzando quasi esclusivamente parti originali reperite sul mercato.

A partire dal 2001 il mezzo viene utilizzato per servizi di noleggio.

Fin da bambino **Uwe Pütz** ha avuto un particolare interesse per gli autobus.

Finite le scuole obbligatorie ha iniziato un tirocinio da carrozziere/verniciatore e per molti anni ha lavorato prima come dipendente e poi nell'azienda da lui fondata.

L'amore per gli autobus "vinta-



ge" non lo ha mai abbandonato e verso la fine degli anni Ottanta del secolo scorso ha iniziato a cercare un mezzo d'epoca.

Questa ricerca ha avuto successo nel 1992 quando - grazie al passa parola tra colleghi - è venuto a sapere dell'esistenza di un autobus Mercedes O321H che sarebbe stato in servizio ancora per poco tempo in un'azienda privata in Austria.

Contattata l'azienda e recatosi sul posto, l'affare si è concluso in brevissimo tempo.

Uwe Pütz diventa quindi il nuovo proprietario dell'autobus; è ancora efficiente anche se abbastanza giù di tono, ma ora è possibile iniziare il lungo (circa nove anni!) lavoro di restauro.

Dal 2001 il mezzo viene impiegato in servizi di noleggio per gruppi, associazioni e famiglie che desiderano trascorrere qualche ora di viaggio in un ambiente "vintage".

In alto: lo smontaggio del lamierato della fiancata destra ed il ripristino parziale dell'intelaiatura.

Al centro ed a lato: le fasi di rinnovo dei rivestimenti laterali.

Nella pagina precedente: il bus come si presenta oggi a totale restauro avvenuto e gli interni completamente ripristinati.

(Tutte foto Archivio Uwe Pütz)



La Achenseebahn: un gioiello che è sopravvissuto al passato

Vapore, scartamento metrico e cremagliera

A circa un'oretta dal confine italiano del Brennero, nonché a 20 minuti e 40 chilometri da Innsbruck, nella valle dell'Inn possiamo incontrare la cittadina di Jenbach, nota nel settore ferroviario per via della presenza in passato della più che nota Jenbacher Werke o per tutti più semplicemente "la Jenbach", noto costruttore di rotabili ferroviari successivamente comparsi anche in Italia (in partico-

lar modo Diesel FS 225.6000 e 245.6000 giusto per fare qualche esempio).

Presso tale cittadina la stazione possiede una caratteristica particolare ovvero quella di essere l'unica stazione in Austria (ed una delle poche in Europa) in cui sono presenti ben tre scartamenti differenti ovvero il classico 1435 mm. di OBB Austria, il piccolo 760 mm. della Zillertalbahn (noto come scartamento

bosniaco) ed infine il classico metrico della Achenseebahn.

La Achenseebahn o Ferrovia del lago Achen mette in comunicazione il paesino di Jenbach nella valle dell'Inn con il suddetto lago che risulta essere anche il più grande del Tirolo, si tratta di una linea di 6,76 chilometri a

In alto: il convoglio n° 108 ad Eben pronto a partire per Janbach, attende il n° 109 in arrivo.

(Tutte Foto A. Pedretti - agosto 2024)



scartamento metrico che si eleva per circa 440 metri passando dai 500 metri di partenza di Jenbach per arrivare al bordo del lago a circa 930 metri di altezza, toccando la punta massima presso la stazione di Eben a 940 metri sul livello del mare. La rotaia centrale a cremagliera, in questo caso tipo Riggengbach, inizia all'incirca a 176 metri dal FV di Jenbach OBB (medesimo per Achenseebahn) ed accompagna ed agevola le locomotive a vapore sino alla stazione di Eben, dunque quei 440 metri di dislivello appena indicati vengono scalati in circa 3,5 chilometri ove si raggiunge una pendenza del 160 per mille. La linea venne inaugurata nel



giugno 1889 e sin dall'origine con precipue intenzioni di utilizzarla come ferrovia turistica, con la sola particolare caratteristica che per un veto di un monastero locale (proprietario al tempo del lago e che tra l'altro già gestiva la navigazione su di esso!) la ferrovia non poteva raggiungere il bordo dello specchio d'acqua, ma si dovette fermare qualche centinaio di metri prima e pertanto i passeggeri si sarebbero potuti trasportare sino al lago attraverso una piccola ferrovia a scartamento 600 mm. con forza motrice "a braccia".

Con l'avvento della Prima Guerra Mondiale questa curiosa situazione venne sanata dall'esercito austriaco nel 1916, ricalibrando lo scartamento del breve tratto al metrico della ferrovia, tratto che tuttavia poté essere acquisito dall'Achenseebahn solamente nel luglio 1929. In seguito la ferrovia sebbene

A lato: il piccolo convoglio si trova sul bordo del lago Achensee presso il capolinea Seespitz, terminale della piccola ferrovia.

Al centro: siamo a poche decine di metri dal termine della linea, il transbordo con le motonavi ci permette di proseguire sul lago in direzione di Pertisau o verso il curioso paese di Scholastika!

Sotto: l'interno delle carrozze aperte ultracentenarie risulta essere privo di corridoio centrale, vi si accede alle varie panche solamente tramite le porte esterne, apribili in ogni momento dall'esterno anche durante la marcia.

turistica non è mai stata soppressa ma neanche ammodernata ed è rimasta come tale (nessuna elettrificazione, nessun prolungamento, nessuna variazione se non nel tratto finale di arrivo al lago) ed è sempre rimasta aperta; nel 1971 venne rinnovata la stazione di Seespitz, punto di corrispondenza tra ferrovia e navigazione del lago.

Le difficoltà per questa ferrovia curiosamente non si sono avute negli anni Cinquanta e Sessanta, bensì molto più recentemente ovvero quando dopo il 2018 il governo regionale del Tirolo ha ritirato i finanziamenti in quanto "ferrovia turistica che funziona solo stagionalmente"; periodo nel quale come unica soluzione si pensò di acquistare usate alcune elettromotrici e rimorchiate delle Appenzeller Bahnen in Svizzera con cui si pensava di esercitare un servizio "quotidiano annuale", ma il tutto si è risolto in un nulla di fatto e conseguente demolizione degli stessi rotabili dopo alcuni anni.

Peggiorata la situazione economica, fatiscenti i rotabili e parte dell'armamento, la ferrovia ha dovuto dichiarare fallimento e sospendere l'esercizio almeno sino al 2022, momento dal quale si è proceduto alla fondazione di una nuova società nonché al rinnovo dell'armamento, se non altro nel tratto ad aderenza naturale.

Da ricordare infine che originariamente la proprietà dell'Azienda era in carico ai Comuni della zona, Eben, Jenbach ed Achenkirch, mentre nel secondo dopoguerra per un certo periodo passò in mano alla Tiroler Wasserkrafte AG (TIWAG, ancora oggi esistente ed in mano pienamente alla Regione Tirolo), per poi tornare ai Comuni nel 1979, mentre oggi di fatto esiste una nuova società "Achenseebahn Infrastructure and Operations GmbH", fondata

nel 2021, ove Comuni locali ancora ne controllano il 20%, la Regione Tirolo ne detiene il 60% e la vicina Zillertalbahn il 20%, la quale poi di fatto è anche responsabile della gestione operativa della Achenseebahn attuale.

Il percorso si sviluppa tra viste stupende e boschi immacolati (nonostante il vapore) e partendo da Jenbach si incontrano le fermate di Burgeck (l'unica sul tratto a cremagliera), Eben (ove termina la cremagliera, con raddoppio), Maurach e Maurach Mitte (questa realizzata ed attiva solamente dall'anno 2012) per arrivare infine a Seespitz, la linea presenta sostanzialmente solo due punti di incrocio, ovvero il primo presso la stazione di Eben (presso la quale durante l'orario estivo avvengono gli incroci e si attesta anche una coppia di corse per i

villeggianti da Seespitz); mentre il secondo raddoppio è situato proprio poco fuori il capolinea terminale di Seespitz.

Il servizio viene svolto integralmente a vapore e prevede sostanzialmente un arco di attività durante l'anno di circa 6 mesi ovvero da fine aprile a fine ottobre, suddividendo il servizio tra un orario primavera-autunno (3 coppie di corse per le quali potrebbe servire anche un solo convoglio) ed un orario estivo il quale da metà giugno a metà settembre garantisce 5 coppie di corse più una sesta svolta però, come abbiamo detto, solo sul tratto ad aderenza naturale tra Eben e Seespitz, esercizio estivo per il quale sicuramente sono necessarie due composizioni solitamente costituite dalla locomotiva a vapore e due carrozze aperte, mentre in primavera ed autunno vengono



A lato: la locomotiva 4 Hannah in arrivo da Seespitz con la corsa 108 E' possibile intuire la discreta pendenza della linea ed il punto ove termina la cremagliera Riggerbach, identificato con il classico cartello dotato di lettera A.



utilizzate anche le vetture chiuse, comunque ogni composizione difficilmente supera il numero di due vetture.

L'esercizio estivo avviene nel seguente modo: in direzione del lago od in "ascesa", per ragioni di sicurezza la locomotiva spinge da valle in salita le due carrozze da Jenbach ad Eben sul tratto a cremagliera ed in pendenza, in tale stazione provvista di raddoppio si porta in testa al convoglio da Eben mentre nuovamente al raddoppio situato poco vicino a Seespitz si riporta in coda spingendo le vetture sull'asta di Seespitz.

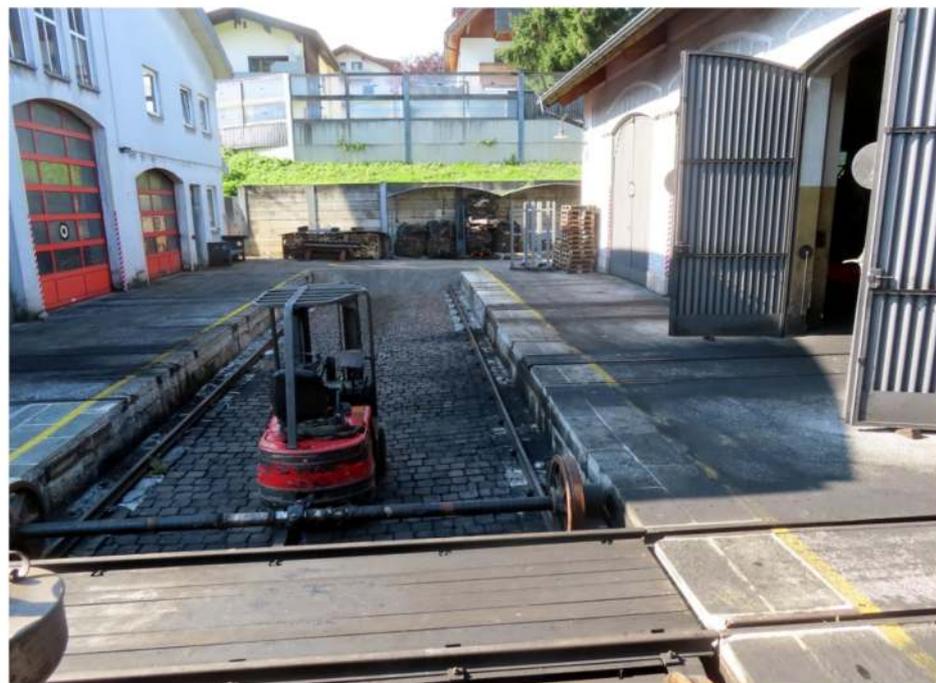
Al ritorno la locomotiva traina le due vetture da Seespitz ad Eben ponendosi in testa al convoglio e rimane sempre in testa anche nel tratto a cremagliera in discesa, dove si trova già a

valle del convoglio, senza alcuna manovra di ricomposizione sull'intero percorso.

Gli incroci in linea dei convogli avvengono con il solo orario estivo dunque da metà giugno a metà settembre e solitamente da orario avvengono ad Eben alle 11.28, alle 14.45 ed alle

16.04 mentre sempre d'estate la prima partenza da Jenbach è alle 9.55 e l'ultimo rientro prevede l'arrivo nella stessa località alle 17.20.

I rotabili della ferrovia per ovvi motivi si contano sulle dita di una mano: nel 1889 entrarono in esercizio 4 locomotive a va-



In alto: la locomotiva Hannah manovra le carrozze presso il deposito di Jenbach.

A lato: il carrello trasbordatore in origine manovrabile con sola forza umana tramite manovella, per ricoverare sulla destra le quattro locomotive a vapore.

pore numerate 1-2-3-4 realizzate dalla Floridsdorf di Vienna su progetti della MFE MaschinenFabrik Esslingen (5,6 metri per 18,2 tonnellate in servizio e una potenza di 180 cavalli, 132 kW); come di consueto ricevettero dei nomi, in questo caso curiosamente tutti maschili ovvero Theodor, Hermann, Georg e Karl.

Tra le quattro la meno fortunata è stata sicuramente la 4 o meglio è stato Karl che dopo la Seconda Guerra Mondiale è perita in quanto utilizzata per pezzi di ricambio, mentre la 1 è rimasta coinvolta in un incendio nel 2008 ma è stata recuperata e ricostruita nel 2009.

Con i componenti dismessi da altre locomotive (la trasmissione della 3, il telaio della 2 ed una nuova caldaia realizzata in Polonia) nel 2009 è stata rimessa in attività una nuova numero 4 ora battezzata "Hannah", la quale pur essendo nata in epoca recente alla fin fine è stata realizzata con pezzi originali, così come in effetti originali non lo sono più neanche le locomotive 1-2-3 col passare degli anni e la sostituzione dei vari pezzi.

Da ricordare che locomotive assai simili vennero realizzate direttamente dalle MFE per una ferrovia locale negli alti Tatra, in Ungheria.

Da segnalare che in questo millennio si è ipotizzata l'eventuale trasformazione dell'alimentazione delle locomotive a vapore, ovvero ad olio combustibile, tuttavia alcuni precedenti non fortunati, hanno fatto desistere e si è rimasti alla classica alimentazione a carbone.

Per quanto riguarda le carrozze possiamo affermare che sono tutte originali, anche in questo caso le aperte risultano avere numero 1-2-3-4 e sono state realizzate dalla Grazer Maschinen und Waggonbau Aktiengesellschaft nel 1889, azienda che ricordiamo costruì numerosi rotabili tranviari ad esempio rimorchiate ed elettromotrici per Merano e Bolzano, le elettromotrici originali per la Trieste-Opicina ed alcune di quelle per il Renon, locomotori a cremagliera compresi.



Nel 1903 e 1907 sono state realizzate dalla MFE Esslingen invece le vetture chiuse numero 5 e 6 mentre originariamente come carrozze chiuse erano presenti tre vetture della ferrovia Gaisbergbahn nei pressi di Salisburgo (simile all'Achenseebahn ma meno fortunata essendo stata chiusa nel 1928!), vetture che sarebbero state sostituite successivamente dall'arrivo delle due citate matricole 5 e 6.

Merita infine di essere citato il piccolo locomotore Diesel D1 che movimentava i rotabili sul piazzale del deposito di Jenbach (ovviamente inadatto per la sezione a cremagliera), si tratta di una macchina realizzata dalla ditta Schöma nel 1949, già revisionata dallo stesso costruttore nel 1967 e giunta a Jenbach solo nel 1995 in quanto acqui-

stata usata da Achenseebahn, avendola recuperata in effetti dalla Inselbahn Langeoog, ferrovia insulare di pari scartamento metrico lunga appena 2,6 chilometri, situata su un'isola nella Frisia orientale, in Germania.

Curioso scoprire che Schöma è l'acronimo di Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH, azienda avente sede a Diepholz (non lontano da Brema e Bielefeld, Germania) e che tuttora esiste ancora e realizza macchine da manovra, per cantiere ed anche per miniere.

Sopra: la torre del carbone con le bocche di carico per le locomotive, operazione effettuata su un binario parallelo a quello di linea che consente, tramite scambi, di rientrare nel capannone a destra dedicato al loro ricovero.



Fiat 309 Cansa in fotogrammi...



La storia dei trasporti viaggia con la FITRAM

N° 20: Fiat 309 Cansa



DATI INERENTI AL VEICOLO

Casa produttrice	Fiat	Posti a sedere	39
Modello	309	Posti in piedi	0
Anno di produzione	1959	Motore	Fiat 309A
Allestimento interno	Interurbano	Cilindrata (cm3)	7298
Carrozzeria	Cansa	Potenza netta massima	84,64 kW
Lunghezza (m)	9,285	Tipo di combustibile	Gasolio
Larghezza (m)	2,50	Tipo del cambio	Manuale

ALCUNI CENNI STORICI

Nel 2013 alcuni soci FITRAM vengono a conoscenza della vendita da parte di una scuola guida di un raro Fiat 309 Cansa ed un giorno partono per visionare il mezzo che si trova in Veneto precisamente a San Stino di Livenza in provincia di Venezia.

Il 309 si presenta ancora ben conservato pur facendo notare alcuni problemi sia di meccanica che di carrozzeria dovuti ovviamente all'età.

Le tubazioni dell'impianto di raffreddamento sono un colabrodo ma il motore gira benissimo, mentre la carrozzeria rinnovata dall'autoscuola con un grigio molto sgargiante appare sana ma poi così non è, infatti un occhio attento lo può notare dall'occultamento degli sportelli del baule posteriore; non avendo bisogno di spazio per trasportare bagagli nell'ultima revisione di carrozzeria si optò per eliminarli perchè la struttura aveva patito molte infiltrazioni d'acqua e gli sportelli non chiudevano più.

Questi problemi per i soci sono meno importanti della rarità del mezzo quindi si fa il passaggio di proprietà e si porta a La Spezia: stiamo parlando del Cansa ovvero la famosa "bambolina".

L'unica differenza che si nota dai moltissimi 309 della Sita, presenti anche a La Spezia ma pure in molte parti d'Italia, è l'assenza della veletta sopra al parabrezza indice di provenienza diversa dalla linea del veicolo in oggetto; infatti l'autoscuola "Tema" comprò il veicolo usato proveniente dal parco mezzi dell'aeronautica militare e la prima immatricolazione ad uso civile risale al 14/2/1980. Ovviamente ben conservato per essere stato utilizzato una ventina di anni per il trasporto maestranze e poi nei molti anni di utilizzo per scuola guida, gli interni sono rimasti perfetti ed eleganti con delle comode poltroncine tonde.

Il Fiat 309 è stato subito iscritto al registro storico ASI ed il progetto è quello di restaurare la vettura con la livrea tipica della Sita degli anni '60.



Alessio Bruni © Trasporti nel Tempo





Storie di vita vissuta

Giuliano Campi racconta la sua vita al volante delle corriere Siamic e Atc

Una mattina di una calda domenica estiva, mi trovo seduto al tavolo con **Giuliano** davanti ad un buon caffè, a molte foto che lo ritraggono in servizio ed a molti ricordi di un mestiere che ha sempre amato e che a distanza di parecchi anni dalla pensione, ne racconta i sacrifici ma anche le soddisfazioni.

In alto: uno dei primi noleggi effettuati da Giuliano nel luglio 1979 al passo Pordoi con il Fiat 343L Dalla Via n° 95 ATC che fino a pochi anni prima era la n° 942 Siamic mantenendo la stessa targa d'origine, SP 91315.

A lato: Adolfo Campi padre di Giuliano con i bigliettai e fattorini Rebecchi e Ghinoi sul Fiat 635 con rimorchio della Sarsa targato RE 8670 impegnato sulla linea La Spezia Piana Battolla; la linea negli anni del dopo guerra non metteva in comunicazione il comune di Calice al Cornoviglio con il comune di Follo perchè ancora non esisteva il ponte di Piana Battolla.

(Tutte foto Archivio G. Campi)

Bisogna dire innanzitutto che **Giuliano** è "figlio d'arte" dato che il padre **Adolfo** era autista nella Sarsa di Reggio Emilia fin dalle prime autolinee fondate in provincia della Spezia. Nel 1963 la Sarsa viene inglobata dalla Siamic che espande la rete di trasporto pubblico dal

Veneto in molte regioni italiane. **Adolfo** nei primi anni '70 lascia il posto al figlio che viene assunto in Siamic a gennaio del 1973 come bigliettaio ma poco dopo, appena terminate le partenti superiori, passa alla mansione di autista. Negli anni '70 inizia la pubbliciz-



zazione dei servizi anche in territorio spezzino e Siamic nel 1974 rientra nel consorzio CTE che pochi anni dopo darà vita ad Atc.

Giuliano trascorre questi anni di cambiamenti, con lunghi periodi di scioperi per arrivare alla stabilità lavorativa, da giovane autista di corriere di linea per le strade della bassa Val di Vara, Val di Magra e della Lunigiana fino ad arrivare a Reggio Emilia con l'autolinea diretta via passo del Cerreto.

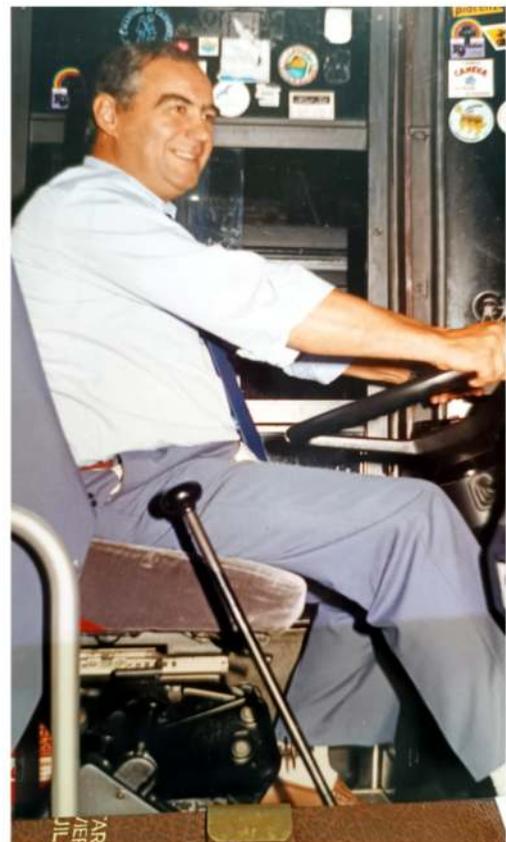
Ma sarà poi in Atc che darà sfogo alle sue doti di autista facendo circa vent'anni nella sezione "noleggi" quindi girando l'Italia e l'Europa con diverse generazioni di pullman, dagli ex turistici Siamic ai moderni 370 di Atc, che però oggi sono storia anch'essi!

Giuliano abita da sempre a Follo e con il passaggio d'azienda

mantiene la residenza lavorativa d'appartenenza in Siamic, ovvero Pian di Follo, ma entrando nella rotazione "noleggi" la sua vita in Atc sarà sempre "a disposizione" cioè senza il turno programmato, quindi la precedenza al noleggio ed i restanti giorni gli veniva assegnato un turno di linea che risultava scoperto a Pian di Follo, oppure in una qualsiasi residenza aziendale.

Infatti racconta quante volte andava a fare il primo turno a Calice al Cornoviglio, le moltissime volte a lavorare a Borghetto Vara, Pignone, Riccò del Golfo oppure ricorda gli amici che aveva a Varese Ligure.

Tutta la sua storia è scritta nelle sue agendine, che ancora conserva, dove si annotava ogni giorno se lavorava a Follo, a La Spezia, a Sarzana, etc... oppure se andava a noleggio quindi,



sfogliando, mi capita spesso di trovare che un giorno aveva un pomeriggio a Pian di Follo ed il giorno dopo "Strasburgo per 5 giorni"!

Per lui era un turno come un altro, zainetto pronto e la sera prima, dopo cena seduto al tavolo studiava la cartina per sapere dove passare l'indomani.

Se doveva partire per Parigi, Praga o Barcellona si armava di carta, penna e cartina stradale nel cassetto del pullman e se capitava di sbagliare strada con calma sistemava sempre tutto: il navigatore non esisteva ancora negli anni '80 "ma lo dovevi avere in testa" mi dice sorridendo.

Inoltre capitava spesso che altri colleghi lo chiamassero al telefono per chiedere informazioni sulle strade da fare.

Il mestiere gli è sempre piaciuto ma spesso richiedeva un sacrificio notevole per l'assenza da casa per lunghi periodi, non gli pesava il fatto di macinare centinaia o migliaia di chilometri, ma a volte gli mancava l'affetto

Sopra: bella foto di Giuliano al posto guida della n° 426 ATC, trattasi di un Fiat 370.12.25.1 Cameri GT.

A lato: appena arrivato nel parcheggio dell'hotel ad Andalo, Giuliano si appresta a sistemare il nuovo Iveco 370.12.30 Orlandi Poker in sua dotazione, la n° 1 di ATC.



della famiglia ed infatti, quando era possibile, la portava in viaggio con se.

Ovviamente il riscontro positivo negli anni si è visto, non nasconde che facendo tutto questo, ha sempre portato a casa un buon stipendio permettendo alla sua famiglia di vivere bene, inoltre ricorda le laute mance che prendeva, cosa oggi quasi inesistente, che si annotava sulle agende ed infatti mi fa notare la mancia di ben 100.000 Lire in un unico giorno, al tempo erano veramente tanti soldi.

Le destinazioni erano diverse anche perchè in quegli anni si viaggiava molto in bus e **Giuliano** non si è fatto mancare nulla, da gite in giornata a Roma, Milano oppure in Trentino od in Valtellina, a viaggi di vari giorni in Sud Italia, ricorda settimane in Austria e Germania in coppia con il collega **Mazzetti**, oppure fino al campo di concentramento di Mauthausen con il collega **Cozzani**, ma anche una settimana da solo in un tour della Spagna dove ricevette una bella mancia.

Le corriere utilizzate da **Giuliano** nelle sue gite furono diverse, passando dalle vetture ex Siamic, poi più avanti da altre ex Lorenzini, finendo su moderni Fiat 370 acquistati nuovi da Atc.

In particolare ricorda i Fiat 343 Dalla Via ed i Fiat 370.12.25 Barbi ex In.Tur., i Fiat 309, 306, 343 Barbi provenienti da Lorenzini ed in seguito, dalla metà degli anni '80, i nuovi Fiat 370.12.25.1 n° 425 e 426, le



prime con condizionatore, i Menarini 101 SBH n° 470, 471, 472 fino poi ad arrivare al 1991 quando Atc comprò due Iveco

370.12.35 Orlandi Poker istituendo la nuova numerazione di vetture NCC dalla n° 1 proseguita a fine anni '90 dalla n° 3 in avanti coi nuovi Iveco 380.12.35 HD Euroclass.

Giuliano ricorda con orgoglio il 370 Poker a lui assegnato nuovo di pacca, la vettura numero 1, con cui ha fatto gli ultimi viaggi prima della pensione.

Ovviamente ogni vettura era assegnata a più autisti e quando ha iniziato a fare turismo gli era stato assegnato un Fiat 343L Dalla Via ex Siamic ed uno dei quattro autisti che lavorava-

Sopra: davanti ad un Fiat 370.12.25 Barbi ex In.Tur. con l'amico ed organizzatore di gite Baldini.

Qui accanto: alla guida di un Fiat 343 Dalla Via di Fitram/CTE mentre entra in un parcheggio di pullman turistici.



no con questa vettura era il collega **Cerretti**, più anziano ed esperto, da cui **Giuliano** ha osservato ed imparato molto.

Mi racconta, sorridendo, che quando andava in gita con le vetture blu di linea, tipo n° 425 o 470, pur essendo macchine validissime, quando sostava nei parcheggi, specie all'estero, veniva guardato in modo strano dai colleghi perchè sembravano più vecchie e sicuramente spartane a confronto di un Setra 215HD o di un Mercedes Benz O303, ma al contrario ricorda la divisa che gli passava Atc che al tempo era molto elegante e di qualità.

Giuliano mi parla anche dell'amicizia stretta con **Baldini** di Calice al Cornoviglio, padre di **Renzo** collega scomparso prematuramente appena giunto in pensione, che dopo aver fatto una vita da bigliettaio in Sarsa, organizzava gite e spesso faceva in modo di riuscire a far partire anche la famiglia di **Giuliano**, come più volte ad Andalo ed



una volta in un lungo giro della Jugoslavia.

Agli autisti da noleggio venivano affidati anche servizi di linea ritenuti più particolari ed anche servizi privati per aziende ed i casa-lavoro dei dipendenti di tali aziende, tutti servizi svolti sempre con vetture da noleggio oppure le migliori fra le macchine da linea.

Fra questi **Giuliano** ha svolto

spesso servizio sulla linea festiva per Cerreto Lago e sui turni estivi per Monterosso e per Levanto ed ha inaugurato il servizio balneare "Suvero-Deiva Marina".

Altrettanto spesso ha effettuato il servizio "casa-lavoro" per Inma, Snam, Oto Melara, etc. ed alcune volte ha prestato servizio interno, a disposizione per giornate intere, per trasferimenti in pullman di delegazioni di tecnici fra i vari stabilimenti industriali, rimanendo anche a pranzo con loro.

Inoltre, molti anni fa, faceva il giro della provincia, molte ore prima dell'alba, per prendere i contadini che andavano a vendere il loro raccolto al nuovo mercato di Pallodola a Sarzana: ad ogni fermata caricava nelle bagagliere casse di frutta e di verdura e giunti al mercato i passeggeri gli regalavano sempre qualcosa.

Oltre ai buoni rapporti che **Giuliano** aveva con l'utenza e con i colleghi, si ritiene soddisfatto anche di come veniva trattato dai dirigenti e mi ha raccontato un episodio fra tanti che mi ha colpito.

A volte capitava che chiamassero lui per accompagnare, con la Fiat Croma aziendale, i dirigenti a sbrigare affari aziendali ed un giorno portò a Roma il direttore **Bernardo Vatteroni** ed il pre-

In alto: bella inquadratura della 472 quasi nuova nel 1990 con accanto un Padane dai colori sgargianti.

A lato: Giuliano posa accanto ad un Fiat 370.12.25 Barbi ex In.Tur. Mentre si gode la pausa nel mezzo di una gita.





corosa ma piccola e senza servizi interni.

Il direttore ed il presidente andarono dritti alla reception e pretesero una camera migliore per il loro autista altrimenti se ne sarebbero subito andati da quell'hotel, quindi venne immediatamente cambiata la stanza con una migliore e così andarono a cena.

Dopo molti anni alla guida dei bus, anche per **Giuliano** arrivò l'età della meritata pensione, nel 1996 uscì dalla sezione "no-leggi" e tornò per alcuni mesi in linea a Pian di Follo e successivamente andò in pensione.

Passarono pochi giorni e ricevette telefonate da **Lorenzini**, da **Cozzani** ed altri che lo cercavano per lavorare sui loro pullman da gita anche da pensionato vista l'esperienza che aveva, ma lui rispose negativamente a tutti e disse ad ognuno di essi "il mondo l'ho visto ed i soldi l'ho fatti"!

Era arrivato il momento di spegnere per sempre il motore della corriera e dare spazio e tempo alla sua famiglia che in tanti anni di lavoro troppo spesso ha dovuto rinunciarvi.

Qui accanto: con la 426 a Parigi sotto la torre Eiffel, fra pullman francesi e tedeschi.

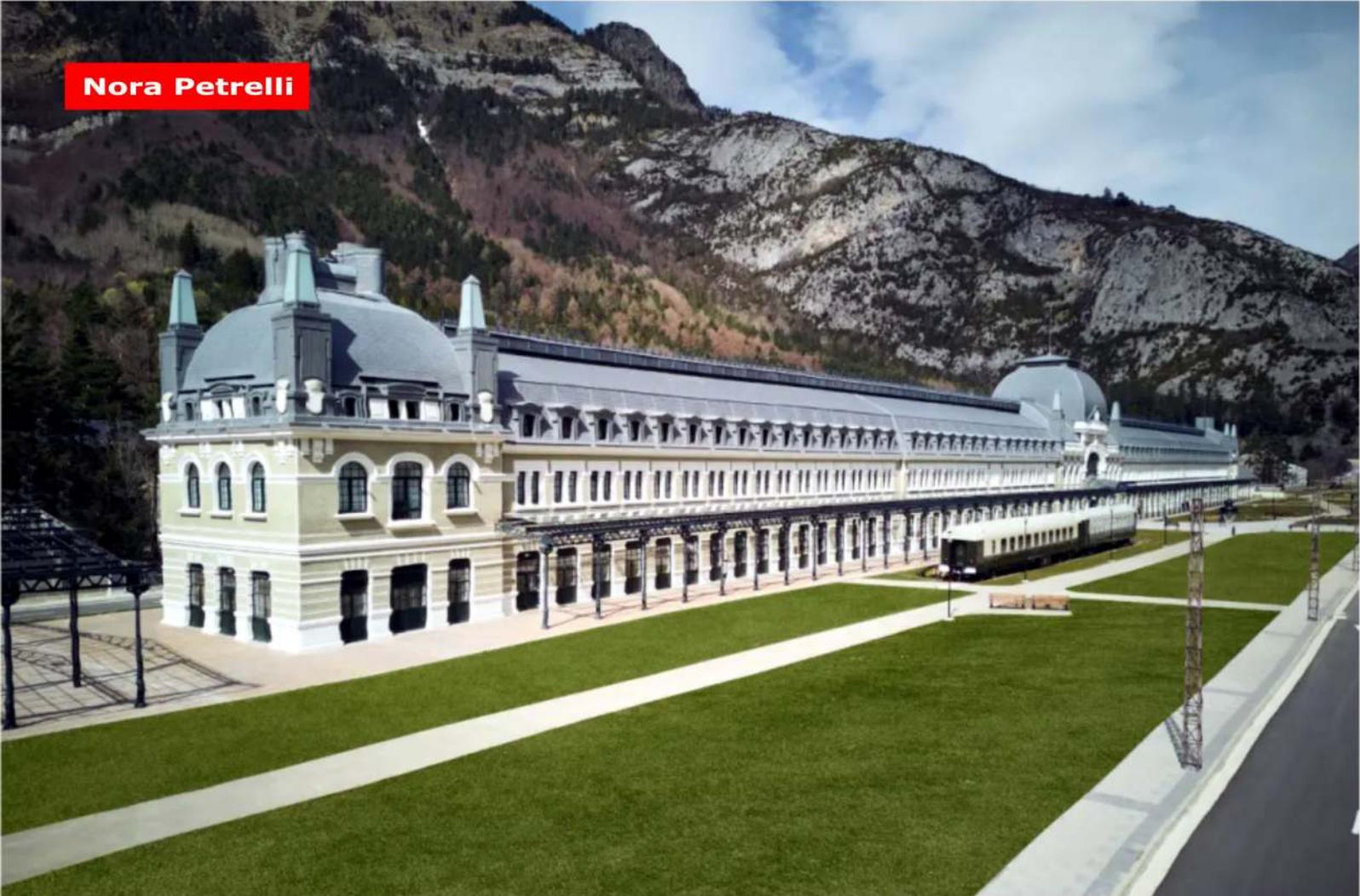
In basso: nel parcheggio bus a San Giovanni Rotondo con un Menarini 101sbh matr. 472 ATC, fra altri miti del turismo anni '80 come Padane ZR, Setra 215 HD, Mercedes Benz O303 Bianchi, etc.

sidente **Bertolani**; arrivati a Roma, dopo averli attesi molte ore, ripartì per La Spezia ma, essendo venuta sera, i dirigenti aziendali chiesero a **Giuliano** se fosse stato un problema fermarsi per passare la notte e rientrare il mattino seguente.

Per **Giuliano** era usuale non rientrare a casa e così si fermarono al primo hotel.

Parcheggiata l'auto aziendale si ritrovò con i dirigenti per scendere nel salone per la cena, ma prima vollero accertarsi che la camera del loro autista fosse di suo gradimento, quindi vennero a sapere che era una stanza de-





I luoghi dimenticati

La stazione internazionale di Canfranc

La stazione internazionale di Canfranc è una stazione ferroviaria situata nel comune spagnolo di Canfranc, molto vicino al confine con la Francia, inaugurata nel 1928, è oggi classificato come sito di interesse culturale.

Dispone solo di servizi ferroviari di media distanza, gestiti da Renfe, che la collegano con Saragozza, un tempo offriva anche collegamenti internazionali con la Francia, ma furono sospesi nel 1970 quando un treno merci deragliò sul versante francese, provocando il crollo del ponte di L'Estanguet ed interrompendo così il servizio tra i due paesi, da allora, il trasporto passeggeri è effettuato su strada con un autobus messo a di-

sposizione dalla Regione Nuova Aquitania per la SNCF.

Il 15 aprile 2021 è stata inaugurata la nuova stazione passeggeri, ricavata dalla ristrutturazione parziale di due ex magazzini merci e nel 2023, al suo interno, dopo mesi di ristrutturazione, è stato inaugurato un albergo di lusso.

La stazione internazionale di Canfranc nacque dalla volontà di collegare la Francia e la Spagna attraversando i Pirenei via Somport, a tal fine, entrambi i Paesi firmarono vari accordi, il primo nel 1904 ed i successivi protocolli che delineavano le linee d'azione.

Nel 1915 fu completata la costruzione del tunnel ferroviario mentre nel 1923 iniziarono i la-

vori della stazione seguendo il progetto dell'ingegnere **Fernando Ramírez de Dampierre**, progetto che subì diverse modifiche da parte degli ingegneri del Ministero dei Lavori Pubblici i quali decisero di sostituire la muratura delle facciate con il calcestruzzo.

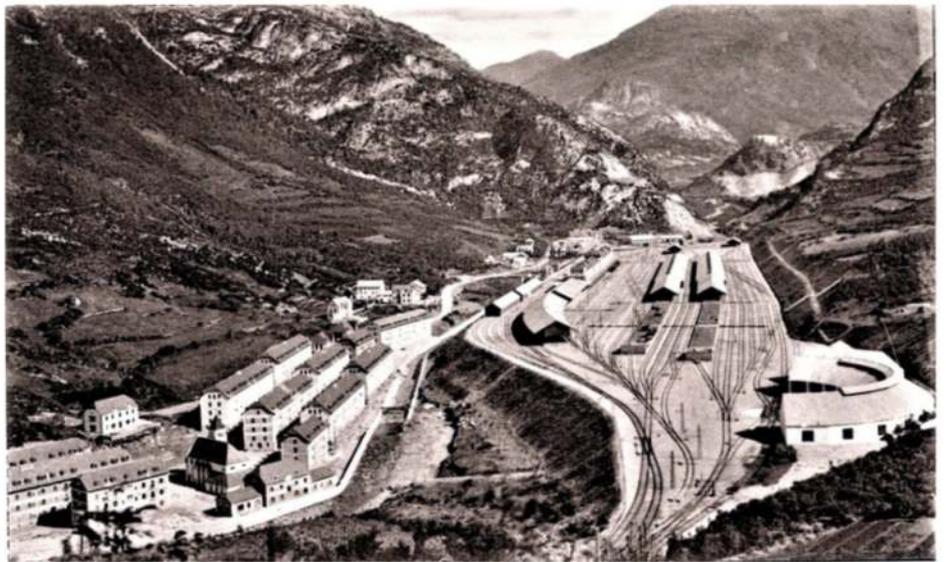
Dopo cinque anni di lavori, il 18 luglio 1928 il nuovo edificio venne inaugurato ufficialmente alla presenza di **Alfonso XIII** e **Gaston Doumergue**, rispetti-



vamente Re di Spagna e Presidente della Repubblica Francese.

Le notevoli dimensioni del complesso ferroviario sono giustificate dal fatto che ospitava nello stesso spazio tutte le esigenze di un attraversamento internazionale dell'epoca, ma divise in due: biglietterie, uffici di entrambi i gestori del servizio: Caminos de Hierro del Norte de España e Chemins de Fer du Midi, l'ufficio del cambio valuta, la dogana di entrambi i Paesi, stazioni di polizia, ufficio postale, telegrafo pubblico, infermeria, uffici delle imposte, ristorante, un albergo internazionale, alloggi e mense per i ferrovieri di entrambi i Paesi e magazzini per le merci.

Metà del complesso era francese e l'altra metà spagnola; la stazione stessa, pur essendo situata in territorio spagnolo,



godeva di extraterritorialità e fungeva di fatto da confine tra i due stati e tutta la segnaletica e le informazioni erano bilingue, francese e spagnolo

Disponeva inoltre di scali ferroviari a scartamento internazionale (UIC) da un lato (1435

millimetri) elettrificati a 1500 Volt C.C. e di scartamento iberico dall'altro (1668 millimetri), con locomotive a vapore, la relativa piattaforma girevole ed un deposito locomotive.

Poichè gli scartamenti dei binari dei due Paesi erano diversi, tutte le merci dovevano essere trasferite dai treni di un'amministrazione a quelli dell'altra per poter proseguire, proprio come facevano i passeggeri.

Il tunnel internazionale, lungo 7.875 metri, era servito da un binario unico largo 1.435 mm., elettrificato, così come l'intero percorso fino a Pau.

Nel settembre del 1931, una parte della stazione subì gravi danni a causa di un incendio che iniziò nell'atrio e si propagò alla biblioteca, distruggendo completamente il ristorante della stazione e danneggiando il tetto in legno.

Durante la guerra civile spagnola la stazione passò sotto il controllo dell'esercito franchista ed il tunnel che la collegava alla Francia fu sigillato per impedire qualsiasi penetrazione dal paese vicino.

Fu riaperta nel 1939 ma con la fine della Seconda Guerra Mondiale e l'arrivo della Wehrmacht nazista nella parte francese della stazione, si generarono dive-

Nella pagina a lato: il complesso della stazione di Canfranc così come appare oggi.

In alto: immagine del complesso visto dall'alto negli anni '30 circa.

Al centro: il treno inaugurale francese con la BB 4023 il 28 luglio 1928.

A lato: inaugurazione del 1928 con un convoglio spagnolo in stazione.

(Tutte Foto Archivio N. Petrelli)



rsi attriti con l'esercito spagnolo che continuò comunque a controllare la parte spagnola del complesso.

A Canfranc vennero trasferiti i treni che trasportavano il tungsteno che la Germania utilizzava per rinforzare l'acciaio dei suoi carri armati, in cambio svariate tonnellate d'oro provenienti dalla Svizzera entrarono in Spagna.

Nel 1941, con la nazionalizzazione delle ferrovie iberiche, gli impianti sul versante spagnolo passarono alla RENFE, mentre la parte francese entrò a far parte della società statale francese Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF).

Il servizio internazionale venne nuovamente interrotto tra il 1945 ed il 1949 a causa di alcuni disaccordi con il governo francese; il 27 marzo 1970, il traffico internazionale venne interrotto a causa del crollo del ponte di Estanguet, causato dal deragliamento di un treno merci francese, questo determinò una drastica riduzione del traffico ferroviario e segnò l'inizio del declino.

Il complesso ferroviario è stato dichiarato Sito di Interesse Culturale nella categoria "monumento" il 6 marzo 2002.

Nel 2005 la Commissione provinciale per i beni culturali approvò un progetto di riqualificazione della stazione di Canfranc, questo progetto, che ha portato ad un accordo tra il Ministero dei Lavori Pubblici e la Giunta Provinciale dell'Aragona



nel 2007, ha stanziato quasi due milioni di Euro per la ristrutturazione del sito.

Il tutto faceva parte di un progetto più ampio che mirava non

solo a restaurare la stazione per trasformarla in un hotel di lusso, ma era anche teso a costruire una nuova stazione, a riqualificare i terreni ferroviari abbandonati ed a costruire un museo ferroviario.

Durante le fasi I e II, tra il 2006 ed il 2009, sono stati inizialmente eseguiti lavori di pulizia, igienizzazione e rimozione dei detriti, seguiti da lavori sulla struttura stessa dell'edificio, con il restauro del tetto, della facciata, delle modanature decorative e dell'atrio, anche la struttura in cemento armato è stata rinforzata.

La fase III che era prevista per il



In alto: gru a ponte che veniva utilizzata per il trasbordo delle merci tra i treni con scartamento differente.

Qui sopra: il piano binari visto dalla parte della rete spagnola.

A lato: la rimessa locomotive Renfe.



2009 non è stata realizzata a causa di problemi di finanziamento.

Il 30 marzo 2012, la Presidente dell'Aragona, **Luisa Fernanda Rudi**, ha annunciato che il Consiglio generale dell'Aragona aveva raggiunto un accordo con il Ministero dei Lavori Pubblici (proprietario della stazione tramite Adif) per acquistarla ad un prezzo simbolico.

Il 25 aprile 2012, a seguito della riunione del Consorzio di sviluppo urbano Canfranc 2000, il Ministro dei Lavori Pubblici, dell'Urbanistica e dei Trasporti della Generalitat de Aragona, **Rafael Fernández de Alarcón**, annunciò che una parte della stazione di Canfranc sarebbe stata aperta ai visitatori nel 2014 e che a partire dal 2015 alcuni costruttori privati avrebbero

lavorato all'edificio per dotare l'infrastruttura di usi alberghieri, educativi, commerciali e culturali.

Infine, il 15 gennaio 2013, il Ministero dei Lavori Pubblici ha venduto l'edificio principale della stazione ferroviaria al Governo dell'Aragona.

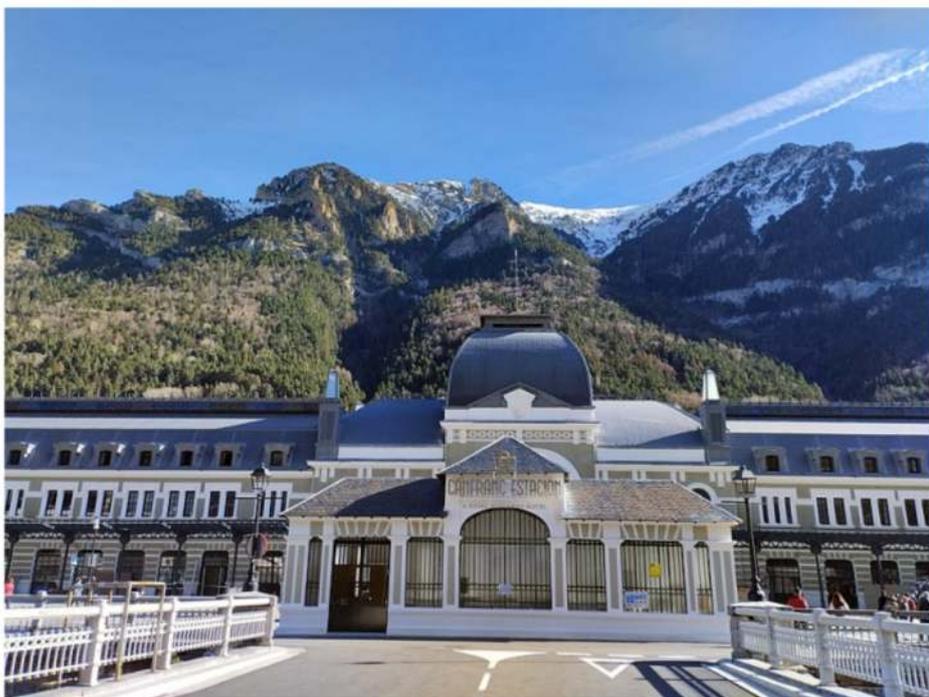
Tra il 2014 e il 2017 è stato eseguito un restauro completo dell'atrio della stazione, ripristinando tutti gli elementi decorativi in gesso ed il cunicolo di accesso sotterraneo.

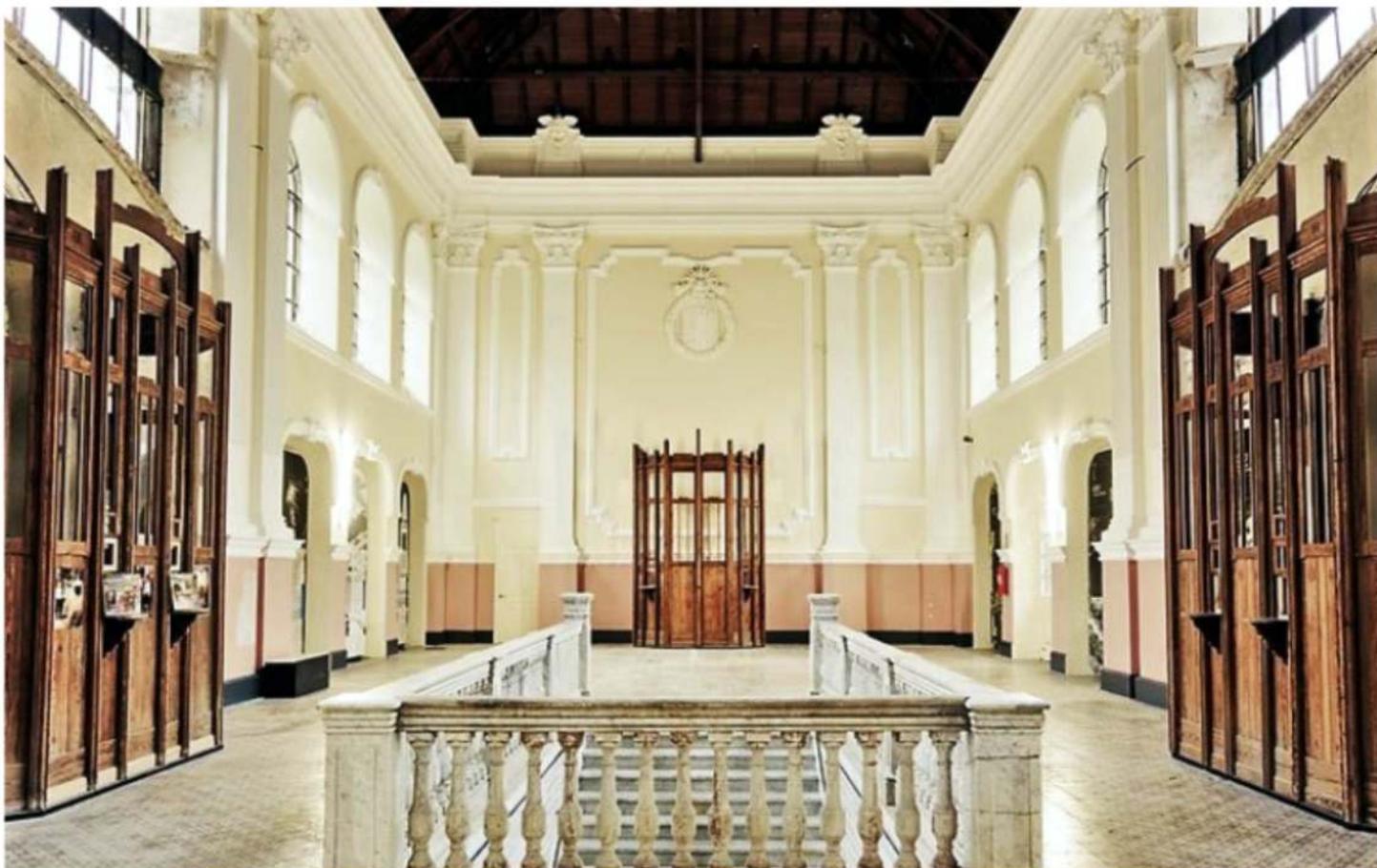
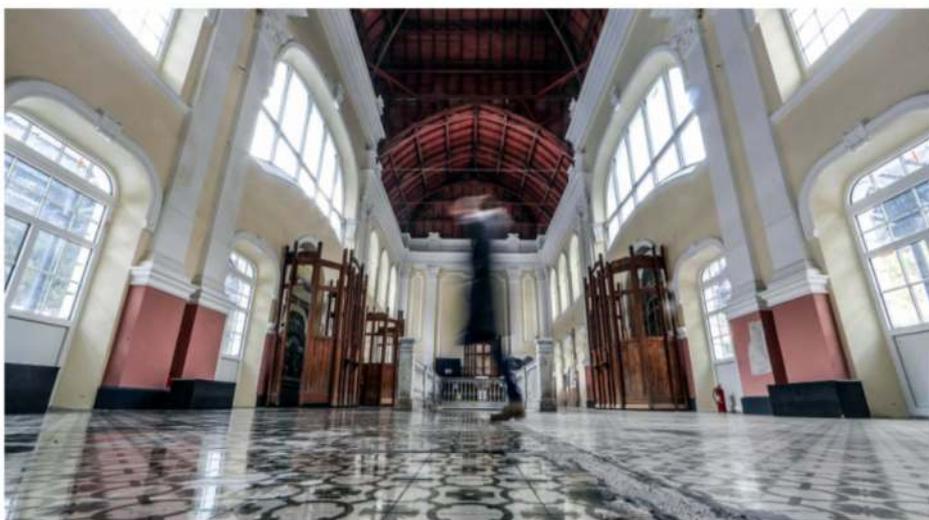
Sono stati inoltre restaurati alcune carrozze d'epoca parcheggiate a Canfranc.

Nel 2015, con il cambio di Governo in Aragona dopo le elezioni regionali di quell'anno, il Ministero della Vertebrazione Territoriale, della Mobilità e dell'Abitazione, guidato da **José Luis Soro**, ha promosso un nuovo Piano Urbanistico Generale ed un piano parziale per realizzare una ristrutturazione completa della spianata, con la filosofia di preservare tutti gli edifici ferroviari e non solo la

Sopra: panoramica del complesso a seguito della ristrutturazione.

A lato: particolare dell'accesso alla stazione.





storica stazione passeggeri, come contemplato nel progetto precedente.

L'investimento necessario per attuare questo nuovo approccio venne stimato in 35,1 milioni di Euro, di cui si dovrebbero recuperare circa 27 milioni di Euro attraverso la vendita di abitazioni oppure il trasferimento della destinazione d'uso turistica o commerciale.

I lavori iniziati nel 2018 comprendono il restauro e la trasformazione della stazione passeggeri in un hotel e la dismissione dei vecchi scali ferroviari per realizzare due grandi piazze pedonali.

L'antico deposito locomotive diverrà una delle tre sedi del Museo Ferroviario dell'Aragona insieme a Casetas (Saragozza) e Camineral-Fuentes Claras.

I magazzini merci saranno in parte convertiti nella nuova stazione passeggeri ed in aree commerciali, mentre la rimessa

Nelle foto piccole: i rendering delle volumetrie interne a seguito della ristrutturazione e del recupero funzionale; l'ingresso dell'hotel ed il corridoio centrale con la scala che conduce ai piani ed ai servizi sottostanti la struttura.

Sotto: la ristrutturazione a lavori ultimati.



Il nuovo terminal è stato inaugurato il 15 aprile 2021, pronto per la riapertura del traffico internazionale, si tratta di un edificio dalla pianta allungata e dalla struttura simmetrica, suddiviso in cinque sezioni, di cui la centrale e le laterali sono avanzate e più alte.

Raggiunge i 241 metri di lunghezza e ha 75 porte su ogni lato, il che lo rende un edificio di notevoli dimensioni, esternamente ricalca i modelli dell'architettura francese del XIX secolo.

Presenta un trattamento classicista delle pareti, con una combinazione variegata di materiali: cemento, pietra, ferro e vetro, che dà origine ad un interessante gioco cromatico accentuato dalla presenza dei tetti in ardesia.

L'interno è luminoso, equilibrato ed elegante, con una disposizione funzionale degli spazi basata su un salone centrale coperto da una grande cupola in ghisa.

I diversi spazi (biglietteria, dogana, bar, hotel, ecc.) sono nettamente differenziati sia per la loro struttura che per la loro decorazione.

Il primo piano dell'edificio è a-

In alto ed a lato: le carrozze abbandonate con la dismissione della rete francese sono state recuperate e restaurate ed oggi ospitano il ristorante "Canfranc Express". Sotto: gli interni delle vetture del ristorante su binari.

delle carrozze francesi diventerà il centro visitatori del Camino di Santiago, poichè la prima tappa della rotta giacobina in Aragona passa per Canfranc. Nel 2023, l'ex stazione passeggeri ristrutturata è stata riaperta come hotel a cinque stelle con 104 camere, una sala da pranzo, una biblioteca, una spa ed una palestra.

I lavori di ristrutturazione hanno rispettato le facciate originali e l'arredamento interno si è ispirato a quello degli anni '20, quando fu costruito il complesso ferroviario; sul retro dell'edificio è stato creato un grande parco pubblico, in cui sono esposti vari elementi dell'attività ferroviaria.





perto sui lati est ed ovest verso le piattaforme, coperte da una tettoia sostenuta da colonne e pilastri metallici.

Al di sopra si eleva il secondo piano, aperto da aperture semicircolari nei corpi anteriori e da aperture architravate in quelli incassati, che presentano anche mansarde sul tetto ricoperte di ardesia proveniente dalle cave della località di Bernardos.

Prima della ristrutturazione della linea un treno merci circolava tre giorni alla settimana tra Canfranc e Martorell (Barcellona), trasportando cereali im-

portati dalla Francia ed arrivando alla stazione internazionale su strada.

Fin dalla chiusura del tunnel ferroviario del Somport nel 1970, si è parlato della sua riapertura per collegare le due sponde dei Pirenei e nel 1993, diversi sindacati ed associazioni fondarono il Coordinatore per la riapertura della ferrovia Canfranc-Olorón (Crefco).

L'obiettivo è riaprire la linea internazionale per migliorare i collegamenti con la Francia e preservare l'ambiente, privilegiando il trasporto su rotaia rispetto a quello su strada.

Crefco ha un'associazione francese con lo stesso nome, creata nel 1986, che lavora insieme e difende le stesse posizioni: Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc (Creloc). Nel vertice bilaterale Spagna-Francia, tenutosi a Santander nel 2000, venne concordata la riapertura della linea internazionale, tuttavia, la posizione francese cambiò nel 2003 con l'apertura del tunnel stradale del Somport.

Negli ultimi anni sono stati compiuti passi importanti per realizzare la riapertura internazionale, nel 2016 è stata riaperta la tratta francese della linea tra Oloron-Sainte-Marie e Bedous, a 37 chilometri dalla stazione di Canfranc, chiusa dal 1980; questi lavori sono stati finanziati dalla Regione Aquitania.

Sul versante spagnolo è attualmente in fase di aggiudicazione la ristrutturazione completa delle tratte in sospeso: Plasencia del Monte-Ayerbe, Ayerbe-Caldearenas e Jaca-Canfranc.

Si tratta del rinnovamento dei binari secondo lo scartamento

Sopra: l'inbocco del tunnel della dismessa rete francese, oggi inutilizzato ed oggetto di studio per un recupero funzionale.

In basso: il piano binari lato spagnolo prima del restauro funzionale.





iberico, ma con una traversina polivalente per un rapido passaggio allo scartamento internazionale, che è quello previsto secondo i criteri di convergenza della linea fino a Saragozza per garantire l'interoperabilità transfrontaliera.

Contemporaneamente vengono condotti gli studi necessari sul tunnel del Somport: lo stato delle opere civili del tunnel, gli aspetti ambientali ed uno studio su come verrà gestito il tunnel una volta riaperto al traffico internazionale.

Gli unici treni che fermano oggi nella stazione sono quelli di media percorrenza gestiti da Renfe Viajeros e collegano Saragozza con Canfranc con una frequenza di due collegamenti giornalieri in entrambe le direzioni.

In alto: la nuova e moderna stazione spagnola dotata di diversi binari e coperta da tettoia è servita dai treni regionali della Renfe.

A lato: un'immagine particolare che racchiude contemporaneamente il passato ed il presente di questo particolare complesso ferroviario.

Sebbene non ci siano collegamenti ferroviari con la Francia, la SNCF dispone di autobus TER che coprono la tratta Canfranc-Bedous.

Nel corso della sua storia, la stazione internazionale di Canfranc è stata il set di numerose produzioni cinematografiche e televisive.

Esiste la credenza, diffusa soprattutto attraverso Internet, che alcune scene del film *Il dottor Zivago* (1965) siano state girate anche a Canfranc, tuttavia, nonostante informazioni e testimonianze contrastanti, sembrerebbe che ciò non sia accaduto, nonostante siano state girate diverse scene in Spagna.





La bella storia del recupero di uno dei primi Fiat 370

Il giocattolo che Carlo Petrolini si è regalato

Da sempre appassionato "follemente" degli autobus, dopo una lunga e soddisfacente vita lavorativa da autoferrotranviere, ad inizio 2022 decido di farmi un regalo per la pensione e proprio quel regalo mi porterà sicuramente ad ampliare le conoscenze e trovare nuove amicizie, che solo chi è come me, come noi "matti"... potrà capire. A tal proposito, l'amico Simone Schiavi, nella prefazione del suo

meraviglioso libro "Fiat 370, l'autobus dell'Italia che viaggia" scrive che un suo amico affermava convintamente che "ci sono due generi di matti, quelli che si credono Napoleone e quelli che decidono di scrivere un libro sul 370." Ebbene, io costituisco il terzo genere cioè di chi, vede un 370 che giace in un parcheggio in pessime condizioni e decide di salvarlo dal declino del tempo,

dal sole e dall'acqua, lo acquista e lo fa restaurare per poi potersi divertire alle varie manifestazioni di autobus e camion storici, logicamente in ottima compagnia. Per motivi professionali, raccomando presso la carrozzeria officina e soccorso stradale ACI,

In alto: il Fiat 370.12.26 ripreso in una pubblicazione aziendale della casa madre.

(Foto Archivio C. Petrolini)

CE.RI.V. presso Oricola Carsoli in provincia dell'Aquila, già da qualche anno vedevo questo Fiat 370 malconco in quanto era danneggiato nella parte anteriore destra, lungo la fiancata ed addirittura nella parte posteriore destra con il paraurti completamente accartocciato. Spinto dalla passione, chiedo notizie ai titolari, **Glauco e Damiano Cecchi**, della carrozzeria e mi dicono che il 370 era stato utilizzato dalla ditta AISICO, che si trova nel vicino comune di Pereto, per fare dei test di tenuta dei guardrail ed altri sistemi di sicurezza. Successivamente ai test era stato acquistato da un collezio-



nista, che come me aveva capito che si trattava di un rarissimo esemplare del primo tipo di Fiat 370 cioè un 12.26.

L'Azienda A.CO.TRA.L. nella quale ho iniziato a lavorare come bigliettaio già dal 1976, nel settembre del 1978 aveva acquistato ben 67 "pezzi" di questo tipo di 370.12.26 con le porte a due ante, come l'esemplare malconco che si trovava alla CE.RI.V.

Mi sono tornati alla mente gli anni successivi quando come autista ho avuto modo di guidare quei 370.

Ricordo che quando furono immessi nel parco aziendale, che allora contava centinaia di Fiat 306, di Fiat 343 e varie decine di Fiat 309 e 308, provenienti dalla STEFER, dalla ROMA NORD ma soprattutto dalle decine e decine di aziende private che confluirono in A.CO.TRA.L. a seguito della pubblicizzazione dei servizi automobilistici della Regione Lazio nella prima metà degli anni '70, tutto il personale viaggiante ma anche la clientela, li accogliemmo con vera soddisfazione, anzi con entusiasmo.

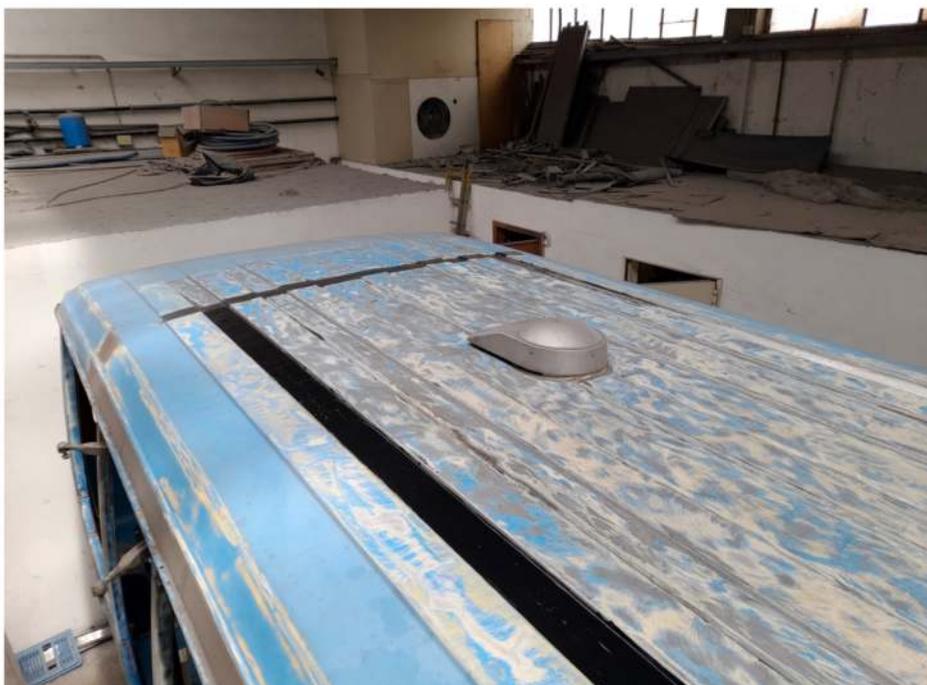
Si trattava finalmente di auto-

In alto: il 370.12.26 giacente nel parcheggio CE.RI.V. prima del recupero.

Al centro: l'abitacolo sguarnito e risanato completamente.

A lato: il tavolato del pavimento viene ripristinato.

(Tutte foto C. Petrolini)



A lato: le varie fasi del risanamento del bus; il tetto viene ripulito dalla vecchia vernice. Sotto: la stuccatura basale di tutta la carrozzeria. In basso: Fedor completa il fissaggio della nuova lamiera dell'angolo posteriore destro.



da quel giorno ho trovato un grande e sincero amico con il quale condividere gioie e dolori legati ai restauri ma anche per condividere i momenti più emozionanti, cioè di quando si termina un lungo e faticoso restauro.

Giuseppe mi ha detto che mi avrebbe ceduto il bus solo se avessi avuto veramente intenzione di salvarlo, restaurandolo, così nel maggio 2022 sono andato a trovarlo a Cortona, nella splendida Provincia di Arezzo, per fare il passaggio di proprietà e così ho potuto dare il via ai lavori di restauro alla CE.RI.V.

Il titolare **Glauco** ed il figliolo **Damiano**, condividendo la passione per gli autobus hanno accettato molto volentieri di lavorare per riportare all'originale splendore questo esemplare che ha segnato la svolta nella storia dell'autobus italiano.

I lavori si sono protratti per più di due anni caratterizzati da diverse difficoltà.

Nel 2022 **Fedor**, il carrozziere in forza alla CE.RI.V. inizia il lavoro di smontaggio delle parti danneggiate per i test di tenuta dei guardrail: parte frontale de-

bus di maggior capienza (come gli INBUS) in quanto lunghi 12 metri) e con una maggior potenza (260 cavalli rispetto ai 175 dei 306 ed ai 195 dei 343), con cambio a 6 marce sincronizzate, una maggiore comodità, in parole povere delle gran belle macchine.

Dopo una brevissima riflessione, mi sono detto: non posso mica farmi scappare quest'autobus seppur mal ridotto?

Così ho chiesto al titolare della carrozzeria il recapito del collezionista che lo teneva lì in attesa di portarselo via.

Si trattava di **Giuseppe Franco**, da tutti gli appassionati chiamato "il Mitico FRANCO-BUS" e l'ho chiamato subito e s-





stra, portelloni fiancata destra e la parte posteriore della fiancata destra.

Successivamente le ha ricostruite ma a gennaio 2023 è andato in pensione.

Fortunatamente al suo posto è subentrato **Giovanni**, che con tanta pazienza e con elevata professionalità, ha ripreso i lavori con le ovvie difficoltà di mettere mano ad un lavoro iniziato da altri.

Dapprima ha completato la sistemazione delle porte, dei por-

telloni e dei paraurti, successivamente ha staccato, con molta difficoltà, il vecchio linoleum dal pavimento trovando i tavolati ed alcuni lamierati ammalorati. Durante i lavori di sostituzione dei lamierati e dei tavolati, grazie a "FRANCOBUS", sono riuscito a reperire l'introvabile linoleum di colore azzurro simile a quello originale.

Poi è stata la volta della formica, trovata identica a quella originale per il rivestimento interno delle fiancate dell'abitacolo.

Nel frattempo, a febbraio di quest'anno, il 370 preparato da Paolo, l'esperto verniciatore, finalmente va in cabina di verniciatura.

Da marzo, **Giovanni** inizia i lavori di rimontaggio di tutti i particolari interni ed esterni del bus.

Durante i lunghi mesi in cui si sono susseguiti i lavori "fisici" sul bus, mi sono adoperato per conoscere la storia del mio 370. Dalla carta di circolazione emessa nel 1994, perchè reimmatricolato in provincia di Salerno con targa SA 945896, il 370 risulta già targato nel 1987 in provincia di Verona con targa VR 785344.

Richiedo l'estratto cronologico al PRA dal quale risulta, "stranamente" la data dell'immatricolazione... 24/04/1987.

Così come dal certificato del Pubblico Registro Automobilistico di Verona in cui risulta anno fabbricazione 1987.

Poichè custodisco gelosamente i tabulati del parco bus dell'Acotral prima, così come quello di Cotral poi, ho verificato che il



In alto: Paolo intento a rasare le stuccature dell'imperiale. Qui accanto: l'angolo anteriore sinistro prima dell'inizio dei lavori.

telaio 001797 del mio 370, è "attiguo" ai numeri di telaio di alcuni dei 67 Fiat 370.12.26 acquistati dall'Acotral nel 1978 e precisamente immatricolati il 23 settembre che hanno telai numero 001795, 001796, 001800, 001801.

Telefono alla società di Verona intestataria del 370 nel 1987 e mi risponde il figlio del vecchio titolare, che essendosi disfatto della documentazione cartacea del bus, ricorda solo che fu acquistato usato e veniva utilizzato per il trasporto di operai, condotti nei campi per la raccolta di ortaggi commerciati dalla società.

Chiamo poi la ditta Autoservizi Peduto Luigi di Castel San Lorenzo in Provincia di Salerno intestataria del 370 dal novembre 1993 al febbraio 2017.

Il figlio del titolare mi dà notizie parziali non avendo redatto o custodito un apposito libro vettura.



Rammenta solo che la selleria attualmente in panno è stata sostituita ad inizi anni 2000 con quella in similpelle originale perchè soggetta ad atti vandalici dagli studenti trasportati .

Non mi do per vinto e chiamo il Registro Fiat Italiano ed una gentile signora mi dice che non hanno materiale d'archivio riguardante gli autobus però mi dà indirizzo mail di persona di Iveco a cui scrivo per avere notizie in base al numero di telaio per conferma anno di costruzione e possibilmente del primo proprietario del bus, ma non ricevo nessuna risposta.

A quel punto voglio andare a fondo della questione e chiamo il servizio customer di Iveco e sempre una gentile signora mi chiede d'inviare una mail con richiesta di notizie ma come temevo, la risposta è stata: "Siamo spiacenti ma non abbiamo possibilità di soddisfare la sua richiesta."

Riporto queste "amare notizie" per sottolineare che grazie a pazzi come noi appassionati che viene conservata seppur parzialmente la storia degli autobus costruiti in Italia negli anni d'oro.

Ad ogni buon conto finalmente sabato 7 settembre 2024 il Fiat 370.12.26, lascia l'officina CE.RI.V di Oricola, rimesso a nuovo di carrozzeria e di meccanica e grazie ai soli 278.000 chilometri percorsi, ha richiesto solo normali livelli manutentivi e viene sottoposto a seduta di

**Sopra: il 370 è pronto per entrare nella cabina di verniciatura.
A lato: come si presentava l'angolo posteriore destro prima della riparazione.**





revisione che supera brillantemente con i complimenti del giovane ingegnere della M.C.T.C.

Così finalmente ho avuto la possibilità di partecipare ad alcuni raduni a bordo del mio 370:

- sabato 14 e domenica 15 settembre all'ASI TRANSPORT SHOW 2024 organizzato dall'amico **Alfonso Di Fonzo** a Nepi, Toscana, e **Vigna di Valle** riscuotendo la viva ammirazione dei partecipanti e della gente

In alto: la verniciatura è completata. Qui sotto: finalmente i lavori di restauro sono terminati ed il 370 fa bella mostra di se con gli sportelli aperti.

comune che rivive ricordi ed emozioni che gli autobus più di ogni altro mezzo storico, sanno suscitare;

- sabato 21 settembre alla "Rievocazione Storica di Camion ed Autobus sul Passo della Cisa" organizzata dall'amico **Roberto Cabiati** Presidente dall'A.I.T.E. a Pontremoli, Bertico e Fornovo di Taro.

Sottolineo il sincero senso di piena soddisfazione nel partecipare ai suddetti raduni, per stare insieme ai grandi appassionati di autobus che nel mondo degli autoveicoli storici sono dei veri eroi perchè restaurare e

gestire un autobus è cosa ben più impegnativa rispetto a camion, auto e moto.

Al riguardo mi sento onorato di far parte di questo gruppo di EROI quali: **Giuseppe Franco**, mitico FRANCOBUS, **Stefano Barabaschi**, **Paolo Lucchini**, **Cristiano Politi**, **Alfonso Di Fonzo** e di tutti gli amici di FITRAM e A.I.T.E. per la possibilità di stare insieme e condividere emozioni e sentimenti che "noi folli" sappiamo capire.

Espongo altresì la mia ulteriore soddisfazione nell'essere riuscito ad ampliare il suddetto gruppo di grandi appassionati con i colleghi di COTRAL, infatti grazie alla disponibilità concessami nel 2017 dalla ex Presidente **Amalia Colaceci**, che prendendo spunto dalla richiesta di tre giovanissimi estimatori ed amanti di autobus, ha deciso di preservare un esemplare di ognuna delle tipologie di bus che sarebbero stati radiati dal parco per immissione di nuovi mezzi, con la collaborazione del Direttore Generale **Giuseppe Ferraro**, della responsabile per la comunicazione **Irene Bartolomeo** e dei colleghi del servizio manutenzione a livello centrale, ma soprattutto degli impianti periferici ho potuto "mettere in moto" il meccanismo per consentire a COTRAL di avere





un parco storico che potrà essere ulteriormente ampliato come condiviso con il neo Presidente **Manolo Cipolla**.

Nel 2019 ben 7 bus sono stati restaurati ed iscritti all'ASI e finalmente nel 2023 grazie all'A.I.T.E. ed all'ASI che hanno organizzato in Provincia di Viterbo ed a Lanciano i rispettivi raduni, alcuni colleghi in maniera entusiastica hanno avuto modo di partecipare ed apprezzare il "nostro mondo" per farne convintamente parte attiva.

Infine, confido che tutti i miei sforzi per l'istituzione di un Museo COTRAL e per il salvataggio ed il restauro del mio Fiat 370.12.26, unico esemplare del primo tipo del glorioso "Fiat 370, autobus dell'Italia che viaggia", possano essere di stimolo per scrivere altre belle storie di recupero di esemplari di bei bus che hanno fatto la storia del trasporto di persone.

Sopra: la squadra CE.RI.V.: Giovanni, Glauco, Antonio, Valerio, Massimiliano ed Andrea, un grazie anche a Damiano, Fedor, Paolo, Tonino e Vincenzo.
A lato: la selleria ripristinata ed il cruscotto tornato in perfetta forma.



**A cura della
Redazione**

**Nei prossimi
numeri**

Tecnica

Il sistema Lineff a linea di contatto magnetica

Rotabili

TVR - Transport sur Voie Reservée

Museale

Quando il treno incontra la musica

Storia

La ferrovia della Turbie

Speciale

Le loco primitive

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.



Pierfrancesco Nardizzi © Trasporti nel Tempo



05042025