

2020 - n° 2



44 PAGINE

15<sup>o</sup>



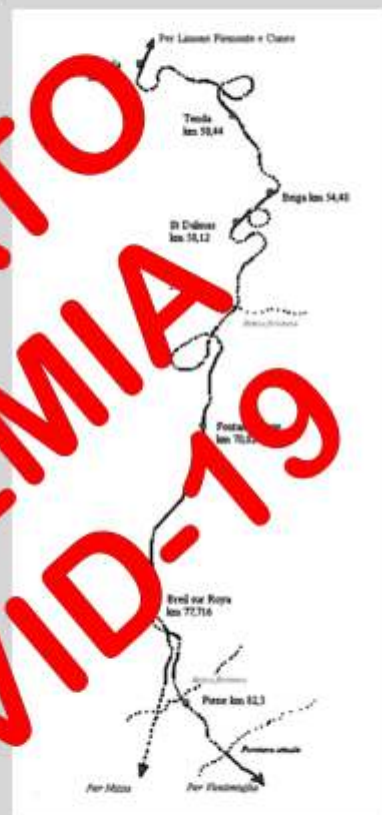
2005 - 2020

15 ANNI DI FITRAM

# ESCURSIONE DI PRIMAVERA



Alla scoperta della Ferrovia della Valle Roya



10 maggio - 2020

Quota di partecipazione € 20  
Quota pranzo da stabilire

Per prenotazioni contattare:  
[segreteria@assofitram.it](mailto:segreteria@assofitram.it)

Come raggiungerci:

con il RV 10101 delle 6.25 in partenza da Torino Porta Nuova;  
con il Thello 141 delle 7.10 in partenza da Milano Centrale.

In caso di previsione di condizioni meteo avverse,  
l'evento sarà posticipato alla settimana successiva;  
seguiteci sui nostri canali social per maggiori informazioni  
e per continui aggiornamenti in tempo reale.

Consigliato abbigliamento a strati,  
scarpe comode, scorta  
d'acqua e snack.

Programma  
della giornata:  
ritrovo intorno alle  
ore 11 (in concomitanza  
dell'arrivo dei treni da Milano  
e Torino) in prossimità del piazzale  
della stazione FS di Ventimiglia (IM) per  
la registrazione dei partecipanti presso il nostro  
punto d'accoglienza ed imbarco su autobus storico.  
Si percorrerà la Strada Statale 20 del Col di Tenda verso  
Breil sur Roya con possibilità di raggiungere Saint-Dalmas de  
Tende per visionare la struttura di stazione oggi semi abbandonata e  
visita al locale Ecomusee du haut pais et des transport di Breil sur Roya.  
Pranzo presso ristorante in zona per chi interessato, rientro a Ventimiglia nel  
pomeriggio per le ore 19 sempre in corrispondenza dei treni per rientro dei partecipanti,  
possibilità di prosecuzione fino a Sanremo lungo la Via Aurelia per chi non ha vincoli di orari.

EVENTO RIMANDATO  
A CAUSA EPIDEMIA  
DA VIRUS COVID-19

# Sommario



2005 - 2020

**InformaFITRAM - Pubblicazione  
ufficiale dell'Associazione FITRAM**

Via del Canaletto 232  
19126 La Spezia  
<http://www.assofitram.it>  
[redazione@assofitram.it](mailto:redazione@assofitram.it)

**Responsabile di redazione:**

Stefano D'Imporzano

**Redazione:**

Roberto Cabiati  
Danilo Caddeo  
Enrico Nigrelli

**Collaboratori:**

Gabriella Castorina  
Fabio Cavaglieri  
Enrico Dellepiane  
Alessandro Felici  
Claudio Guastoni  
Maurizio Merli  
Leonardo Nigrelli  
Alessio Pedretti  
Nora Petrelli  
Fulton Vozza

**Copertina**

Logo commemorativo per il  
15° di fondazione di  
Associazione FITRAM  
(Powered by Dea3C)

**Retro copertina**

Ward La France del 1944 di  
Silvano Bettineschi (socio A.I.T.E.)  
in mostra alla fiera di Novegro  
(Foto A. Piacentino - 27/09/2015)

**Progetto grafico e  
impaginazione**

 **Dea3C**  
arti grafiche  
e multimediali



## InformaFITRAM 2020 - n° 2

<b>Editoriale - Il Presidente informa...</b> <i>(Stefano D'Imporzano)</i>	<b>pag. 4</b>
<b>News</b> <i>(A cura della Redazione)</i>	<b>pag. 5</b>
<b>Mondo FITRAM</b> <b>Una nuova casa per il Fiat 370S 12 L25 Menarini C11</b> <i>(Alessandro Felici)</i>	<b>pag. 9</b>
<b>Storia</b> <b>La filovia interregionale di Carrara</b> <i>(Nora Petrelli)</i>	<b>pag. 12</b>
<b>Speciale</b> <b>La storia del trasporto pubblico genovese</b> <i>(Gabriella Castorina)</i>	<b>pag. 18</b>
<b>Esercizio - seconda parte</b> <b>Firenze: la città che crede nel tram</b> <i>(Danilo Caddeo &amp; Alessio Pedretti)</i>	<b>pag. 24</b>
<b>Area Soci</b> <b>Le interviste impossibili...</b> <i>(A cura della Redazione)</i>	<b>pag. 32</b>
<b>Spazio A.I.T.E.</b> <b>Il Museo della Seconda Guerra Mondiale di Schilpario (BG)</b> <i>(Roberto Cabiati)</i>	<b>pag. 36</b>
<b>Nei prossimi numeri...</b> <i>(A cura della Redazione)</i>	<b>pag. 43</b>

Cari lettori,

per il motorismo storico, quest'anno, è da ricordare come un periodo di fermo!

Infatti a causa delle restrizioni sociali sancite dai vari decreti ministeriali, tutte le sedi delle associazioni di settore sono state costrette alla chiusura.

Non è da meno la nostra; ho infatti chiesto a tutti i soci di non prestare più la propria opera di volontariato presso le varie sedi già dal 9 marzo, giorno dell'emanazione del primo decreto del Presidente del Consiglio.

Le uniche attività rimaste attive sono quelle informatiche, quindi il nostro magazine "InformaFITRAM" e poche altre attività.

Per il nostro settore sarà una ripresa lunga, difficoltosa e sensibile; ma gioco forza sarà inevitabile!

Non dobbiamo scoraggiare gli appassionati, gli amici che ci seguono con grande interesse da moltissimi anni.

Cerchiamo di fare il punto, anche se in situazioni simili è abbastanza complicato, poichè molti eventi sono organizzati da altre istituzioni e soltanto da noi partecipate.

Iniziamo con il dire che l'ultimo Consiglio Direttivo, svoltosi anch'esso via Skype, ha deliberato che tutte le manifestazioni organizzate dalla nostra Associazione, quindi anche quelle dei festeggiamenti per i quindici anni dalla fondazione, sono sospese, rimodulate e rimandate nel 2021, in particolare:

- la Gita organizzata dal gruppo di Imperia in programma a maggio è rinviata a data da destinarsi nel 2021;
- la Rievocazione Storica organizzata dal gruppo di Genova in programma a giugno è rinviata a data da destinarsi nel 2021;

- la Rievocazione Storica del Passo del Bracco organizzata da A.I.T.E. e partecipata da FITRAM in programma a settembre è rinviata a data da destinarsi nel 2021.

Per quanto riguarda tutti gli eventi in programma per i festeggiamenti dei quindici anni dalla fondazione della FITRAM sono soppressi; il nostro magazine vedrà l'upgrade precedentemente annunciato con il nuovo anno.

Anche le Gite Sociali che la nostra Associazione organizza mensilmente sono sospese fino a settembre.

Le partecipazioni alle altre iniziative, quelle organizzate da altri enti come ad esempio, ASI Transport Show, evento annuale dell'ASI, vedranno la nostra partecipazione se saranno confermate; tale partecipazione potrebbe essere ridotta o sospesa a seconda delle nostre esigenze interne.

Che cosa, invece sicuramente aprirà all'interno della FITRAM?

Come detto, occorre ripartire per tornare alla normalità, pertanto il programma all'interno delle sedi sociali, se pur in sicurezza e mantenendo le distanze sociali che ci imporranno, riprenderà regolarmente già dal prossimo 1° giugno.

Ho intenzione di organizzare anche alcuni incontri "periferici" per comunicare ai soci che per varie ragioni non possono venirci a trovare a La Spezia, la vicinanza a tutti e l'operatività del nostro sodalizio nei confronti del settore del motorismo storico.

Vi comunicherò presto date e luoghi.

Quindi per tutti, ripartiamo più forti di prima e torniamo alla normalità e vi raccomando di seguirci e partecipare in qualsiasi modo preferiate...

Buon proseguimento.

*Stefano D'Imporzano*





### IAA Commercial Vehicle 2020 annullata a causa della pandemia da COVID-19

Per la più importante fiera internazionale dei trasporti, logistica e mobilità (precedentemente calendarizzata il 24-30 settembre) bisognerà aspettare l'edizione del 2022.

«È stata una decisione difficile da prendere», ammettono gli organizzatori della VDA.

«Tuttavia, vista la situazione generale in Europa e nel mondo, non vediamo alcuna possibilità di tenere la IAA quest'anno nella sua forma abituale come piattaforma per espositori e visitatori. Molti paesi hanno restrizioni di viaggio che rimarranno in vigore per diversi mesi a venire. Grandi eventi sono stati vietati nei prossimi mesi in quasi tutti i paesi europei. Data la situazione con la pandemia del coronavirus, non è più possibile tenere incontri faccia a faccia in una fiera ed in particolare all'IAA».

La VDA fa sapere che ha già informato i numerosi espositori registrati alla IAA 2020, insieme a tutti i fornitori di servizi, Deutsche Messe AG ed a tutti i partner politici e commerciali.

Gli espositori ed i fornitori di servizi sono stati informati della cancellazione in questa fase iniziale al fine di ridurre al minimo le conseguenze economiche per le aziende.

### Filobus Hess al posto degli autobus diesel sulla linea 83 di Zurigo

Gli otto nuovi mezzi sono filobus a batteria di ultima generazione basati sulla tecnologia "SwissTrolley plus" di Hess.

Grazie alle potenti batterie di trazione, questi veicoli sono in grado di coprire sezioni più lunghe in assenza di bifilare.

Secondo la compagnia svizzera di trasporto, il passaggio al filobus consentirebbe di risparmiare oltre 20.000 litri di gasolio e circa 540 tonnellate di CO2 all'anno.

I nuovi mezzi offrono ampie aree multifunzionali con spazio per carrozzine e due sedie a rotelle, prese USB e copripedali in pelle ecologica.

Zurigo è una città che ha una lunga tradizione filoviaria, qui i filobus sono popolari da più di ottant'anni.

Secondo il consigliere comunale **Michael Baumer**, l'espansione del sistema di filobus sta contribuendo in modo decisivo a gestire la domanda di traffico urbano in modo ecologico ed efficiente.

«Con gli investimenti nel filobus a batteria, stiamo modernizzando il trasporto pubblico sulle principali linee urbane. In questo modo, contribuiamo al raggiungimento degli obiettivi di politica ambientale ed energetica della città di Zurigo»

### Nuovi progetti di guida autonoma in Norvegia

Dopo le prime prove di guida autonoma a Oslo nel 2019, l'autorità locale dei trasporti Ruter e la società di mobilità Holo hanno firmato un accordo con Toyota Motor Europe e la società tecnologica finlandese Sensible 4 per allargare l'esperimento alle aree suburbane della Capitale norvegese, più precisamente a Ski nel comune di Nordre Follo.

I veicoli Toyota equipaggiati col software di guida autonoma di Sensible 4 saranno gestiti da Holo in un nuovo progetto pilota che verrà lanciato questo autunno.

La partnership internazionale segna un nuovo capitolo nella sperimentazione Ruter e Holo che testano il trasporto pubblico autonomo in Norvegia.

Nelle precedenti fasi di test, i bus navetta della società francese Navya erano stati provati sulle rotte di Akershusstranda e Ormøya.

«Il dispiegamento di diversi veicoli su una nuova linea a Ski è un'opportunità entusiasmante per Holo. Puntiamo a creare un cloud di mobilità in cui le persone si abbonano al servizio. Con i veicoli di Toyota Motor Europe possiamo rispondere ad un'esigenza di mobilità più diversificata», sostiene **Jakob Münter**, direttore delle finanze e della pianificazione di Holo. Ad oggi, Holo ha trasportato più di 40 mila passeggeri a bordo di veicoli autonomi in progetti pilota tra Norvegia, Svezia, Finlandia, Estonia e Danimarca.

«Oggi i consumatori scelgono di pagare per il viaggio piuttosto che per il veicolo; qui si intravede un grande potenziale» conclude **Münter**.

**In alto: un filobus in servizio nella città di Zurigo.**

(Foto Archivio Dea3C)

## Un Mercedes Citaro diventa ambulanza contro il COVID-19

Daimler Buses ha convertito un autobus interurbano della gamma Mercedes Citaro in un veicolo speciale per il trasferimento di pazienti COVID-19.

E così, in appena due settimane di lavoro nello stabilimento di Neu Ulm, questo Citaro è ora la più grande ambulanza di terapia intensiva in Germania e sarà utilizzata dalla Croce Rossa tedesca (DRK) per un periodo di sei mesi per trasferire pazienti in terapia intensiva in altri ospedali.

I viaggi sono seguiti da due medici di terapia intensiva dell'Ospedale Universitario di Ulm.

A bordo sono presenti anche tre paramedici e due ufficiali di ambulanza forniti da DRK.

L'idea è di David Richter, amministratore delegato di DRK, in risposta alla necessità di aumentare la capacità di trasporto in terapia intensiva.

Il progetto congiunto è stato supportato dall'ospedale universitario di Ulm che fornisce personale medico specializzato

e dalla società di servizi pubblici SWU Stadtwerke Ulm che mette a disposizione autisti e personale di manutenzione.

Il veicolo è dotato di quattro letti completi di terapia intensiva, altrettanti ventilatori per terapia intensiva e schermi di monitoraggio, un'unità ecografica ed un dispositivo per l'analisi del sangue, quattro barelle con ruote elettroidrauliche con un sistema di carico.

È stato poi creato uno spazio per lo stivaggio di medicine, attrezzature di cura, respiratori supplementari e per indumenti protettivi.

L'allestimento interno inoltre tiene conto del fatto che i pazienti possano essere trasportati in varie posizioni.

I finestrini laterali sono stati laminati per la massima privacy.

L'autobus è stato anche dotato di una luce blu e di una sirena.

Protetta igienicamente la cabina di guida.

«Come produttori di autobus, vogliamo contribuire alla lotta contro la pandemia COVID-19 a livello locale. Una vasta gamma di attività nello stabilimento di Neu-Ulm dimostrano che anche adesso ci sono buone iniziative e strategie da parte dei nostri colleghi», comunica **Till Oberwörter** a capo di Daimler Buses.

## Irizar ie tram per Orleans

La città adagiata sulle rive della Loira sceglie la tecnologia Irizar per la conversione energetica della propria flotta entro il 2025 con veicoli full electric.

E così parte il primo ordine per 29 Irizar ie tram.

Lunghi 12 metri, i veicoli hanno componenti, batterie, elettronica, comunicazioni ed i principali sistemi sviluppati da Irizar.

Intorno ai 220 Km l'autonomia dichiarata dal produttore.

Destinati all'operatore Keolis Métropole, i 29 Irizar ie tram arriveranno a partire da metà del 2021.

Con questo nuovo contratto, che comprende anche un servizio post-vendita gestito da tecnici e personale locale, Irizar consolida la propria presenza in Francia, dove lo scorso anno ha realizzato tre progetti BRT per le città di Amiens, Aix-en-Provence (vedi *InformaFITRAM n° 2018 - 3*) e Bayonne.

Altri bus elettrici Irizar prestano servizio a Marsiglia e Le Havre.

**Sotto: gli interni del Mercedes Citaro allestito ad ambulanza impiegato dalla Croce Rossa tedesca, mostrano chiaramente la disposizione delle barelle posizionate in luogo dei normali sedili per i passeggeri e le varie attrezzature mediche presenti a bordo.**

(Foto Archivio Dea3C)





### Nuovi arrivi in casa FITRAM

E' entrato a far parte della collezione storica di AssoFITRAM questo splendido Inbus S210 FT del 1989 in servizio presso la Cotral di Roma, che ringraziamo ancora per la grande disponibilità e gentilezza che continua ad avere nei nostri confronti.

La vettura che ha il numero sociale 9030, fa parte del vecchio lotto A.CO.TRAL. della serie 9011-9040 ed è stata sempre utilizzata presso l'impianto di Monterotondo sulle linee verso Roma lungo Via Salaria e Via Nomentana fino al giugno del 2017.

Tratteremo in dettaglio questo veicolo sui prossimi numeri.

### Aggiornata la gamma a ricarica automatica con potenza ibrida Volvo S-Charge

I veicoli hanno nuove capacità e ora si possono guidare silenziosamente e senza emissioni in modalità elettrica a velocità più elevate e possono coprire distanze più lunghe rispetto a prima.

Per quanto riguarda la propulsione elettrica, può essere utilizzata a velocità fino a 50 km/h rispetto ai precedenti 20 km/h. La gamma Volvo S-Charge può funzionare a elettricità per un massimo di 1 km alla volta, a seconda del clima e della topografia.

**Sopra: l'inbus S210 FT Cotral di Roma.**

*(Foto M. Pompili - 06/02/2020)*

**In basso: autotelaio Volvo B5L S-Charge.**

*(Foto Archivio Dea3C)*



L'aggiornamento include anche una migliore connettività ed il sistema Volvo per la georecensione (Volvo Zone Management) che consente all'operatore di programmare il bus in modo che passi automaticamente alla propulsione elettrica all'interno di aree selezionate e che la sua velocità sia regolata senza l'intervento del conducente. È anche possibile definire zone per l'autocarica prolungata, per garantire un funzionamento privo di emissioni in una prossima zona a zero emissioni.

«Stiamo espandendo la possibilità per i nostri clienti di sfruttare i vantaggi dell'energia elettrica mantenendo allo stesso tempo straordinaria la flessibilità offerta dagli autobus ibridi.

La nuova gamma di modelli S-Charge può essere implementata su qualsiasi percorso poiché non è necessaria alcuna infrastruttura di ricarica, che consente una rapida implementazione ed una migliore efficienza operativa per i nostri clienti», afferma **Håkan Agnevall**, presidente di Volvo Bus.

La serie di modelli S-Charge di Volvo include un configurazione convenzionale da 12 metri, il Volvo 7900 S-Charge, poi l'articolato Volvo 7900 S-Charge e, come telaio nudo, il Volvo B5L S-Charge.

La carica può funzionare in modalità elettrica priva di emissioni, dall'avvio fino a 50 km/h ed anche quando l'autobus è stazionario alla fermata.

In altre situazioni, la propulsione è gestita da un piccolo motore a combustione.

L'S-Charge di Volvo non richiede infrastrutture di ricarica.

Le batterie vengono caricate tramite l'energia generata dalla frenata.

L'S-Charge può dunque essere utilizzato praticamente su qualsiasi linea di autobus sia nelle aree urbane che in periferia.

# Parola d'ordine: resilienza

*Correva l'anno 2015 quando il presidente D'Imporzano mi propose di prendere le redini di InformaFITRAM, in quanto chi aveva fino ad allora prodotto e distribuito la pubblicazione, non aveva più modo di portare avanti quell'impegno.*

*Accettai con una certa spavalderia, conscio però dei problemi che avrei potuto trovare lungo il percorso.*

*Coinvolsi quindi uno sparuto gruppo di amici per darmi manforte nella realizzazione di questo prodotto editoriale, oggi quel gruppo è cresciuto ed è diventato la redazione del giornale; con loro abbiamo superato incertezze, siamo cresciuti, ci siamo spinti oltre certi limiti dettati principalmente dalla paura ed abbiamo abbattuto ostacoli che credevamo insormontabili ma... mai come oggi avremmo pensato di dover affrontare un problema così grande ed insidioso, come la pandemia da COVID-19, che ci ha obbligato a vivere in un mondo completamente diverso rispetto a ciò cui eravamo abituati.*

*Gli eventi e le manifestazioni in programma per quest'anno sono state rimandate a data da destinarsi, così come i festeggiamenti per il 15° di fondazione del nostro sodalizio ed anche il nostro giornale rimanderà l'upgrade grafico e dei contenuti che erano in programma in occasione dell'anniversario di fondazione.*

*Durante questo periodo senza precedenti, ci siamo impegnati per poter continuare ad offrire questo prodotto informativo, realizzato da appassionati per appassionati, operando in modalità smart working come molti altri soci hanno operato a distanza su particolari e minuzie dei mezzi senza perdere l'entusiasmo e già dai primi giorni abbiamo avuto un feedback incredibile.*

*Siete stati meravigliosi interagendo in modo massiccio sui nostri vari canali social, supportandoci con testi e foto per il magazine, collaborando a distanza e soprattutto per aver creduto nel nostro lavoro.*

*Voglio ringraziarvi per la fiducia che avete riposto nella nostra squadra, grazie a nome di tutti noi e per tutti voi ed i vostri cari vi auguro il meglio in questo momento difficile.*

*Ancora grazie e buona lettura.*

Danilo Caddeo

Redazione InformaFITRAM



2005 - 2020





# Una nuova casa per il Fiat 370S 12 L25 Menarini C11

**Donato dalla Cotral di Roma al nostro sodalizio,  
questo splendido esemplare entra a far parte  
della collezione AssoFITRAM**

Il Fiat 370 è un modello di autobus costruito dal 1976 al 2001, ed è ancora oggi presente in moltissime località italiane, sia nella vecchia versione che in quelle più moderne; carrozzati da diversi marchi i 370 sono stati denominati in modo diverso a seconda della lunghezza e della potenza del motore.

Il Fiat 370 fu presentato nell'agosto 1976 per sostituire il Fiat 343 ed il precedente Fiat 306. L'obiettivo era principalmente quello di svecchiare ed unificare la gamma di autobus proposta dalla Fiat Veicoli Industriali, unificando tutte le tipologie di autobus sotto un unico progetto, a sua volta diversificato in

base alle esigenze delle singole aziende di trasporto.

A partire dal 1979 il 370 adotta il nuovo marchio Iveco, che accompagnerà quello della Fiat fino al 1983 (quando ne prenderà definitivamente il posto).

Sempre nel 1983, la produzione italiana lascia lo storico stabilimento sito a Cameri (NO) per



essere delocalizzata nel nuovo impianto di Flumeri (AV), noto come Valle Ufita.

Oltre che in Italia, il 370 è stato prodotto anche in Francia (sotto il marchio Unic) negli stabilimenti "Lorraine" di Fourchambault.

Il 370 è stato inoltre venduto come telaio nudo da allestire; negli anni sono stati svariati i carrozzieri che si sono cimentati in vari allestimenti: dalle celebri Orlandi, Menarini, Portesi, Padane, Dalla Via, fino alle meno note Barbi, Bianchi, Garbarini ed Autodromo.

Al momento della presentazione era disponibile in due varianti di allestimento: linea o granturismo, entrambe equipaggiate con il motore Fiat 8210.02 da 13798 cm<sup>3</sup> erogante 260 CV; nel 1978 venne presentata la versione da 10 metri con motore Fiat 8220.02 erogante 200 CV; il modello si presenta con due porte ad antine ad espulsione che in seguito vengono sostituite con due porte ad un'unica anta rototraslante.

La versione con carrozzeria originale era denominata con il nome dello stabilimento, Cameri e, successivamente, Valle Ufita; a partire dal 1980 entra in produzione la versione da 11 metri,

**Nella pagina precedente ed in alto: il Fiat 370 nel deposito romano di Cotral appena terminati i lavori di carrozzeria fa bella mostra di sé. A lato: giunto a La Spezia il 370 è stato rimessato accanto agli altri mezzi dell'associazione.**

*(Foto AssoFITRAM - 04/03/2020)*

che come quella da 12 riceve il nuovo propulsore Fiat 8260.02 da 12880 cm<sup>3</sup> erogante 260 CV, che sostituisce tutte le precedenti motorizzazioni; dal 1981 è disponibile l'imponente motore Fiat 8280.02 da 17.174 cm<sup>3</sup>, erogante ben 352 cavalli mentre, dal 1983, la gamma 370 viene ristilizzata con l'adozione dei nuovi paraurti in plastica nera.

Nel 1984 le versioni da 12 metri ricevono il motore sovralimentato Fiat 8210.22 da 13798 cm<sup>3</sup> erogante 304 CV e quella aspirata da 260 CV, mentre quelle da 10 metri vengono equipaggiate con il Fiat 8220.22 da 9572 cm<sup>3</sup> erogante 240 CV.

Il telaio del 370.12.25 venne leggermente modificato ed ammodernato e lo stabilimento di Valle Ufita propose la nuova versione del 370, denominato

Iveco 370.12.L25, meno diffuso rispetto al suo predecessore.

Nel 1987 viene presentato il nuovo 370S, che negli anni conoscerà una vastissima diffusione sul territorio nazionale; vengono mantenuti i motori utilizzati sulle precedenti versioni "24", "L25", "30" e "35".

Nel 1994 viene presentata l'ultima serie, denominata 370SE che adotta lo stesso motore da 9498 cm<sup>3</sup> dell'Iveco EuroClass, autobus che proprio nello stesso anno ha sostituito il 370.

Il 370 vede la comparsa dei primi rallentatori elettrici Telma (retarder) in seguito idraulici; nato con il solo sistema del freno motore tradizionale, nelle serie successive iniziano ad essere presenti entrambi (freno motore e retarder).

Successivamente all'entrata in servizio dei motori sovralimen-



tati scomparire definitivamente il vecchio ma sempre utile freno motore.

Infatti sul successivo 380 l'unico sistema di rallentamento presente è il retarder idraulico. Nello specifico ora tratteremo uno di questi veicoli, in particolare il 370.12.L25 carrozzato Menarini, facente parte della terza serie di produzione prodotta dal 1988 al 1993.

Questi veicoli montavano il motore Fiat 8210.22 (6 cilindri in linea con turbo) da 13798 cm<sup>3</sup> erogante 250 CV, su telaio da 12 metri con allestimento di tipo extraurbano.

Questo specifico tipo di veicolo ebbe molto successo tra le varie aziende Italiane ed in particola-

re ne citiamo una che ne ebbe una fornitura molto consistente e dove sono stati in esercizio sino alla fine del 2018 quando, a causa del blocco legislativo dei veicoli con emissioni inquinanti Euro 0, ha dovuto distoglierli dal servizio nonostante fossero mantenuti in ottime condizioni generali.

Parliamo dell'A.CO.TRA.L. (Azienda Consortile Trasporti Laziali) di Roma, nata nel 1976 in seguito all'unificazione dei gestori del trasporto pubblico del Lazio e successivamente, il 24 Febbraio 1993, a causa del cambiamento societario diventata l'attuale Cotral (Compagnia Trasporti Laziali).

L'A.CO.TRA.L. ebbe una fornitu-

ra di ben 108 Fiat 370 carrozzati da Menarini, iniziata nel 1990 e conclusa nel 1991, divisa in due lotti: il primo era composto dalla vettura n° 8701 alla n° 8790, mentre il secondo lotto iniziava con la vettura n° 8791 e si concludeva con la n° 8808.

Una delle particolarità dei 370 Menarini di Cotral è stato il riuscire a mantenere la selleria originale e questa vettura ha fortunatamente mantenuto anche la sua bella targa Roma originale.

Per 30 anni i 370 della Cotral hanno costituito la colonna portante dell'azienda, fino al 28 dicembre 2018, quando la vettura 8780 alle 10:45 è partita dallo stallo 2 di Roma Ponte Mammolo effettuando l'ultima corsa di un bus Iveco 370; l'autobus era stato assegnato sulla corsa per Tivoli lungo la direttrice Tiburtina.

All'interno di questo lotto di vetture troviamo la n° 8804 che è entrata di recente a far parte dell'ampio parco mezzi FITRAM, dove riceverà il numero sociale 41.

Immatricolata il 20 dicembre 1991 giunge a Roma e viene assegnata al deposito di Colferro, dove rimane fino a fine carriera ed accantonata il giorno 07 gennaio 2019.

Questa vettura, oltre ad essere stata ceduta gratuitamente, prima di arrivare presso la sede FITRAM di La Spezia è stata sottoposta ad alcune verifiche delle parti meccaniche nonché al riordino della carrozzeria a cura dell'Azienda romana.

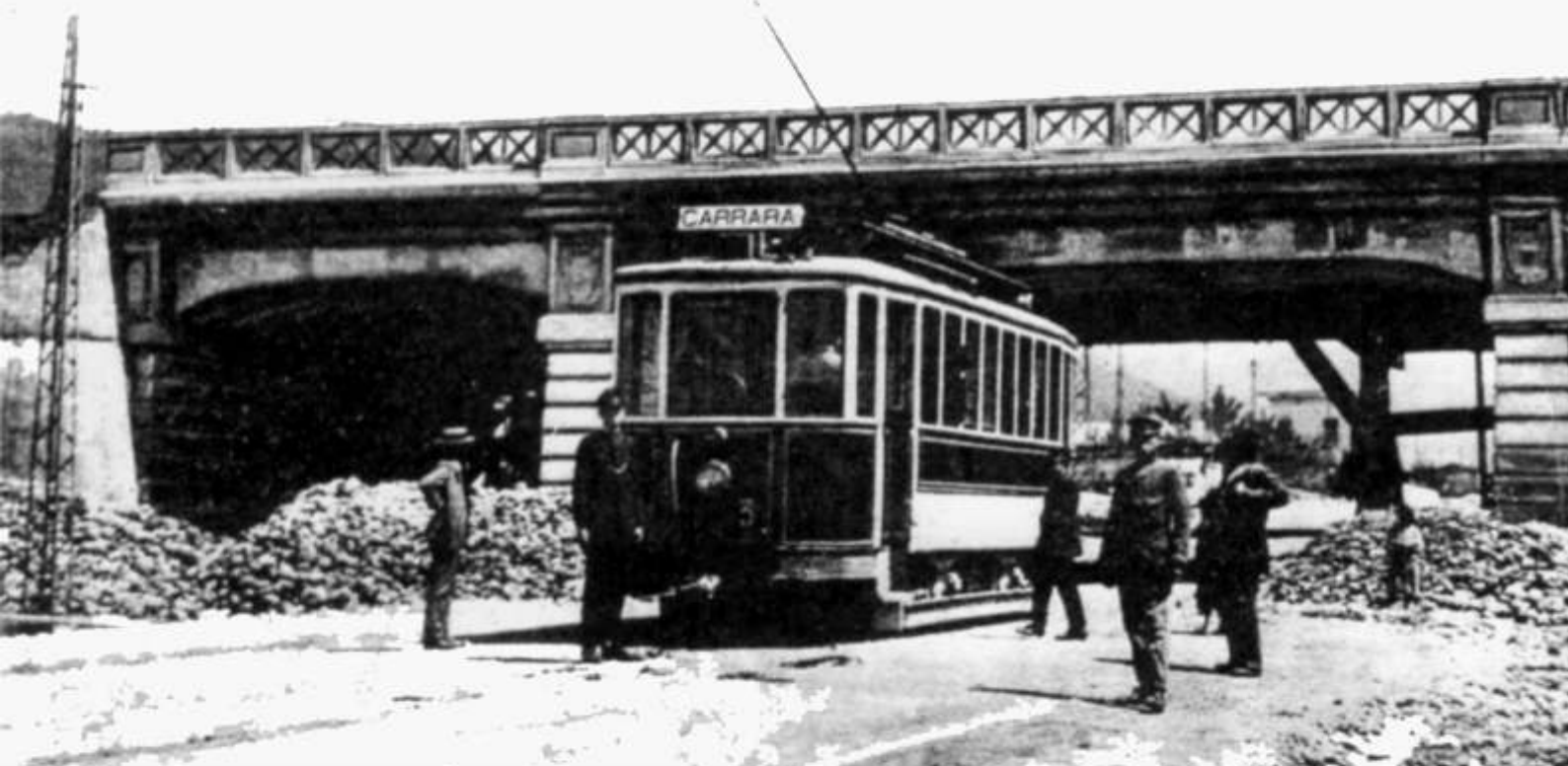
Per questo gesto ringraziamo sinceramente ancora una volta la Cotral, in particolare nella persona di **Carlo Petrolini** per il notevole e raro impegno profuso nella preservazione delle testimonianze della propria storia aziendale.

**Al centro: il Fiat 370 di Cotral in arrivo a La Spezia a bordi del carrellone stradale che ne ha curato il trasferimento.**

**In basso: ancora uno scorcio del Fiat 370 di Cotral, questa volta possiamo apprezzare i tre quarti della fiancata destra ed il lato posteriore del mezzo che dimostra uso stato di conservazione impeccabile.**

(Foto AssoFITRAM - 04/03/2020)





# La filovia interregionale di Carrara

**Nata per sostituire la Tranvia Elettrica per Marina di Carrara del 1915, fu chiusa nel 1985**

La tranvia Carrara-Marina di Carrara era una linea tranviaria urbana che dal 1915 al 1955 costituì il principale collegamento di trasporto pubblico fra la città toscana ed il suo litorale.

Il progetto dell'impianto è strettamente connesso con quello del coevo Viale XX Settembre di cui è considerato un elemento integrato, la cui ideazione risale al 1864.

Si dovette attendere il 15 gennaio 1904 affinché il tema fosse dibattuto in consiglio comunale e la tranvia, che si sarebbe af-

fiancata rispetto al collegamento ferroviario della Ferrovia Marmifera con il molo caricatore nel frattempo inaugurato nel 1876, approvata come elemento qualificante del viale stesso.

La redazione del progetto esecutivo, la costruzione e l'esercizio dell'impianto furono affidati all'impresa belga Société Anonyme Tramways Toscans, all'uopo costituita, che inaugurò la tranvia il 20 maggio 1915, nel viale ancora da asfaltare.

Nel 1916, un anno dopo la sua

inaugurazione, era già in progetto di realizzare una diramazione che raggiungeva il piazzale della stazione.

Il 19 gennaio 1928 viene attivata la diramazione che raggiungeva la stazione FS di Avenza e che andava a ricollegarsi al raccordo per i depositi tranviari.

Sospeso per qualche tempo l'esercizio in seguito ai bombar-

**In alto: il sottopasso ferroviario di Avenza, negli anni '10.**

(Cartolina d'epoca - Archivio Dea3C)



damenti del 1943, nel dopoguerra lo stesso riprese e fu riorganizzato a cura della società SITA, fino alla definitiva soppressione avvenuta nel 1955.

La tranvia era elettrificata alla tensione continua di 600 Volt ed

**In alto: il percorso della tranvia partiva dal centro di Carrara e, percorrendo pressochè per intero il Viale XX Settembre, raggiungeva la località Paradiso situata a Marina di Carrara.**

**Al centro: un tram in Viale XX Settembre con le Alpi Apuane sullo sfondo.**

**A lato: tram in sosta in Piazza Farini, divenuta Piazza Matteotti nel 1920.**

*(Cartoline d'epoca - Archivio Dea3C)*



adottava lo scartamento standard tranviario di 1 445 mm.

Lungo il percorso, che sottopassava le ferrovie Genova-Pisa ed Avenza-Carrara nelle immediate adiacenze della stazione di Avenza, il binario della tranvia intersecava a raso quello della diramazione delle ferrovia Marmifera che percorreva Via Covetta.

Subito dopo aver sottopassato le due linee statali, vi era una diramazione che raggiungeva il piazzale d'interscambio esterno della stazione di Carrara-Avenza presso la quale, lungo il Viale della Stazione (poi Via Filippo Turati) vi era una fermata denominata Avenza.

Superata la piccola fermata, la tranvia girava a destra andando verso Marina di Carrara e poco più avanti vi erano ubicati i depositi con le rimesse; superate anche questi, la diramazione si reinseriva nel tracciato principale.

Il materiale della tranvia era costituito da un parco omogeneo di elettromotrici tranviarie a due assi e relative rimorchiate di costruzione OMI di Reggio Emilia.

Dopo la seconda guerra mondiale furono acquistate dalla dismessa rete tranviaria di Livorno tre motrici (due di costruzione Grondona ed una di costruzione Baume & Merpent) che assunsero i numeri sociali 11, 13 e 14.

La filovia fu realizzata per sostituire la tranvia elettrica per Marina di Carrara risalente al 1915; realizzata dalla Società Elettrica Nazionale e gestita dall'Azienda Municipalizzata Autofiloviaria Carrarese, fu aperta il 5 giugno 1955 sul percorso Carrara-Paradiso-Fossa Maestra.

Per prestare servizio sulla nuova linea furono acquistati dodici filobus Alfa Romeo, a cui se ne aggiunsero altri due l'anno successivo; il 7 giugno 1957 la filovia fu prolungata fino a Marinella di Sarzana: tale incremento di percorso portava la linea ad oltre i 10 chilometri di lunghezza.

La linea, che vantava un forte livello di traffico in particolare nei mesi estivi (in quanto transitava in zone ricche di stabilimenti balneari), cambiò svariate volte gestore: nel 1964 l'A.M.A.C. fu sostituita dalla A.C.S.P.M., a cui subentrò nel 1971 l'A.T.N.A.

La riorganizzazione del trasporto pubblico della provincia, dal 1° gennaio 1980 la linea fu gestita dal Consorzio Apuano Trasporti (C.A.T.).



Sotto la nuova gestione si procedette a rinnovare gli impianti fissi ed i mezzi, logorati da venticinque anni di servizio: nel 1982 quattro filobus della dotazione originaria furono ricostruiti con una nuova carrozzeria realizzata dalla Portesi di Rezzato (BS), analogamente a quanto effettuato presso la STEL di Sanremo sulla base di un Fiat 2411 andato distrutto da un incendio (rimasto poi esem-

plare unico a causa degli alti costi di realizzazione).

L'anno successivo furono acquistati dalla rete filoviaria di Cremona quattro filobus Fiat-

**In alto: filobus Alfa Romeo 920 AF/Ansaldo (serie 101÷112) della dotazione originaria del 1955.**

*(Foto P. Haseldine)*

**Qui sotto: varie tipologie di filobus nei pressi di Marina di Carrara per celebrare l'inaugurazione della filovia.**

*(Foto Collezione D. Caddeo)*





**In alto: una rara e piacevole immagine a colori di un Alfa Romeo 920 AF/Ansaldo che proveniente dalla marina di Avenza si dirige verso la parte alta della città di Carrara; da notare lo scarso traffico veicolare dell'epoca.**

**Qui sopra: un filobus Alfa Romeo percorre Via XX Settembre in direzione di Avenza.**

*(Foto Collezione N. Petrelli)*

TIBB Menarini 1121/F del '64, in livrea giallo arancio poi mantenuta invariata fino a termine carriera con le insegne C.A.T. Sui filobus ricostruiti non fu montato il servosterzo, ritenuto non necessario a causa del ridotto numero di curve: la mancanza sfociò in una controversia

sindacale che portò alla chiusura della linea il 26 dicembre del 1985.

La filovia, considerata all'epoca della sua apertura una delle più moderne d'Italia, era alimentata a 600 Volt in corrente continua ed il bifilare era dotato (fatta eccezione per scambi e incroci) della sospensione elastica Kummler&Matter.

Il percorso partiva dalla centrale Piazza Farini (divenuta in seguito Piazza Matteotti), proseguendo per Via Roma, Viale XX Settembre, quindi seguendo la SS 432 fino a Marinella di Sarzana.

Con l'estensione della linea a Marinella di Sarzana la filovia si trovò ad essere, caso unico in Italia, una linea interregionale, in quanto il nuovo capolinea si trovava in Liguria: nei progetti originari la linea sarebbe dovuta proseguire congiungendosi con la rete filoviaria della Spezia.

Il servizio prevedeva due tipologie di corse: una parte diretta



*Avenza - Viale Garibaldi - Stazione*

da Carrara a Marinella di Sarzana e le restanti transitanti per la stazione FS di Carrara-Avenza, raggiunta da un anello passante.

Nei pressi della stazione si trovava anche il deposito, dopo la dismissione della linea, dal 2012 è utilizzato come deposito per i mezzi della Protezione Civile.

Di tutta l'infrastruttura restano ben poche tracce, le più evidenti sono i tegoli di legno posti nel sottopasso della ferrovia ed un paio di pali di supporto del bifilare nei pressi dell'ex deposito in Viale Garibaldi.

Oggi Carrara, città storicamente all'avanguardia del sistema dei trasporti (tranvia, filovia,

**A lato: due soli filobus UT-VeS-Pistoiesi erano presenti sulla rete della filovia Carrara-Avenza: numerati 113-114 al seguito degli Alfa 920 di prima dotazione, sono degli Alfa 910 caratterizzati da un'insolita motorizzazione: presentano infatti motore Ansaldo AU 296 (140 HP) con avviatore CST 2053 "a pedaliera sensibile"; per quanto non molto graditi al personale, furono intensamente utilizzati e dismessi nel 1977.**

*(Foto P. Gregoris)*

ferrovia marmifera) si presta ad uno studio di mobilità alternativa nuovamente incentrato sulla trazione elettrica; il sistema prescelto è quello a funicolare con carrozze panoramiche e tempi di percorrenza ridotti tra Avenza ed il centro di Carrara.

Il sistema minimetrò si presta ottimamente per unificare la radiosa città di Piccinato.

La forza di questo progetto consiste nella possibilità di far passare un convoglio ogni 3 minuti da ogni stazione: si possono così trasportare 2000 persone l'ora, senza dover sostenere il costo di bus, con risparmi

**In alto: l'Alfa Romeo 920AF n° 105 ha appena lasciato la stazione FS di Carrara-Avenza per dirigersi verso Carrara.**

*(Foto Collezione N. Petrelli)*







di carburante, minore inquinamento ed una sensibile riduzione del traffico.

Il progetto prevede anche una ferrovia turistica delle apuane marmifere, da Monterosso a Fantiscritti e Colonnata.

Un sistema di funicolari potrebbe consentire collegamenti diretti con Codena, Bedizzano, Miseglia e Colonnata.

Carrara si trova nella condizione ideale per realizzare questa struttura di mobilità urbana perchè già in possesso di gran parte del tracciato dell'ex Ferrovia Marmifera, che comprende anche il tratto Stazione Avenza-Fiorino.

**In alto: uno dei filobus della dotazione originaria del 1982 ricarrozati dalla Portesi ripreso in sosta al capolinea.**

**A lato: un filobus ex AEM Cremona in servizio sotto il bifilare di Carrara.**

*(Foto Archivio Dea3C)*

**In basso: un Fiat-TIBB Menarini 1121/F ex A.E.M. di Cremona in servizio proveniente dalla città alta diretto ad Avenza.**

*(Foto P. Gregoris)*



# La storia del trasporto pubblico genovese

La nascita del trasporto pubblico genovese risale all'incirca agli inizi del XX secolo, periodo dell'urbanizzazione e dell'industrializzazione, quindi della crescita del territorio

**Nella pagina precedente: un nuovissimo IIA Menarini Citymood 10.5 mt (vettura n° 7039) in servizio sulla linea 36 presso la stazione Principe FS.**

*(Foto D. Caddeo - 24/05/2018)*

**In alto: 1926, deposito tranviario di Sestri; il personale del deposito accanto alla motrice n° 209 con relativo rimorchio.**

*(Foto Collezione P. Maltoni)*

**Sotto: Giro del Fullo, siamo al capolinea; il pedone prosegue impassibile mentre la vettura tipo "Genova" cambia le targhe indicatrici.**

*(Foto P. Gregoris - 22/12/1966)*

Agli inizi del 1900 le persone arrivavano in città quasi esclusivamente via mare dal momento che la conformità del territorio rurale possedeva una varietà di strade alquanto disastrose e molto strette per permettere determinati spostamenti via terra.

La città è molto avara di zone pianeggianti (Val Bisagno e Val Polcevera) ma caratterizzata in modo particolare da colline, le quali segnano i confini della città.

Possiamo dividerla quindi in due nuclei fondamentali: la città bassa (zona centro e costiera e



la città alta (così detta circonvallazione a monte).

Genova allora vorrebbe poter collegare la parte bassa con la parte alta portando allo sviluppo della "Grande Genova".

Il trasporto pubblico un po' in tutta Italia nasce dunque proprio da questo ampliamento delle zone urbane.

Nel caso genovese nasce ini-

zialmente nella val Polcevera e nel ponente, quindi nelle aree industriali e successivamente si espande sia nella Val Bisagno che nel levante raggiungendo Nervi ed anche Prato.

La prima società del trasporto pubblico genovese risale al 1873 ed è la "Società Ligure di trasporti" che è una compagnia di capitale italo-belga.



Con essa si introduce il sistema di omnibus, ovvero mezzi trainati da cavalli i quali possono trasportare circa una ventina di passeggeri.

Nel 1876 nasce la "Compagnia generale del Tamways", società francese, che introduce omnibus su rotaia che garantisce un servizio più stabile e veloce.

Agli inizi di marzo del 1878 la "Francese" costruì un deposito per le vetture a Sampierdarena (attuale rimessa di Via Paolo Reti).

Il 10 settembre 1895 viene fondata la U.I.T.E. (Unione Italiana Tramways Elettrici) dai tedeschi che introducono per primi la trazione elettrica.



Negli anni successivi sorgono le funicolari del Righi, quella di Sant'Anna (Portello) e la cremagliera Principe-Granarolo.

Il 5 giugno 1921 un'azienda del comune di Genova utilizza per prima 20 automezzi del tipo SPA 91C, carrozzati dalla Macchi di Varese.

Nel 1928 il comune di Genova acquisisce la maggioranza della U.I.T.E. e nel 1965 avviene la municipalizzazione, quindi avvenne il passaggio da U.I.T.E. ad AMT (Azienda Municipalizzata Trasporti) che suscitò parecchio interesse nei cittadini e clamore nei tramvieri.

Il giorno 26 dicembre 1966 alle ore 4:25 del mattino la vettura 935 rientrando in rimessa dalla linea 12 conclude l'era dei tram, successivamente viene pian piano smantellata completamente la linea tramviaria del trasporto pubblico genovese e sostituita da quella automobilistica.

Nel luglio del 1973 AMT riorganizza l'intera rete di trasporto e viene introdotta la biglietteria

**Sopra: Fiat Iveco 316.67 Portesi n° 4786 in sosta sulla linea 84 presso la stazione Brignole FS.**

*(Foto Archivio A. Felici)*

**Al centro: Iveco 490 n° 3807 ripreso in Via Thaon de Revel, presso i giardini di fronte alla stazione Brignole FS.**

*(Foto D. Caddeo - 29/04/2014)*

**In basso: Menarini 201 NU n° 4206 ed Iveco Cityclass n° 3904 al capolinea di Piazza Acquaverde di fronte alla stazione Principe FS.**

*(Foto D. Caddeo - 01/09/1999)*



**A lato: Fiat 418 Portesi (vettura n° 3213) ed il nuovissimo Bredabus 2001.10 Siccar 286 (vettura n° 4348) in servizio sulla linea 33 in sosta presso la stazione Brignole FS.**

*(Foto Archivio A. Felici)*

**Al centro: da poco consegnati tre Fiat 411 si apprestano a prestare servizio sulla linea 45.**

*(Foto Archivio F. Calcagni)*

**Sotto: un Bredamenarinibus M321U n° 9051 in servizio sulla linea 18 ripreso presso la stazione Brignole FS.**

*(Foto D. Caddeo - 29/03/2014)*



automatica che sostituisce gradualmente la storica figura del bigliettaio.

Nel 1974 l'obiettivo principale era quello di realizzare la completa pubblicizzazione dei trasporti svolti da concessionari privati tramite l'affidamento di essi ad aziende municipalizzate.

I comprensori facenti parte della provincia di Genova sono due: il primo, denominato "G" che comprende Varazze, Genova, Busalla, Torriglia e Recco è caratterizzato dalla presenza dell'area urbana genovese, nella quale AMT effettua servizio; il secondo comprensorio denominato "T" comprendente Recco, Rapallo, Chiavari, Gattorna, Borzonasca, Sestri Levante, è invece privo di aziende pubbliche.

Nel gennaio 1976 nasce la società "Tigullio Pubblici Trasporti SpA" (TPT).

Tra il 1975 ed il 1981 si conclude l'iter per la municipalizzazione dei servizi extraurbani.



Negli anni successivi l'Azienda è arrivata ad un punto di non ritorno a causa della mancata attenzione da parte dello Stato, ma tuttavia AMT con il supporto comunale riesce a potenziare il parco autobus.

Il 13 giugno 1990 viene inaugurato il primo tratto della metropolitana lungo 2600 metri che univa il quartiere di Dinegro con quello di Certosa, utilizzando parte della vecchia galleria della Certosa, precedentemente impiegato per il trasporto su gomma.

Nell'anno 1992 viene aperta la tratta Dinegro-Principe lunga 660 metri.

Undici anni dopo vengono inaugurate le stazioni della metropolitana di Darsena e San Giorgio e nel 2005 viene aperta la stazione di Piazza De Ferrari.

Nel mentre proseguivano i lavori per la realizzazione della stazione di Sarzano Sant'Agostino che verrà aperta l'anno successivo.

Nel dicembre 2012 viene aperta la tratta De Ferrari-Brignole.

Nel 2013 uno sciopero caratterizzato dalla durata di cinque giorni portato avanti dai lavoratori AMT, ha segnato le sorti dell'Azienda che, rischiando di cadere nella privatizzazione, è



rimasta pubblica così come la conosciamo noi oggi.

Negli anni successivi l'Azienda ha nuovamente ampliato il proprio parco mezzi, introducendo macchine elettriche e di ultima generazione, eliminando così nel 2019 tutti i mezzi che fino agli anni precedenti avevano fatto la storia del trasporto pubblico genovese.

Ricordiamo che le funicolari del Righi e di Sant'Anna sono state ampiamente trattate sui numeri 2017 - 1 e 2 di InformaFITRAM, mentre per quanto concerne gli autobus Fiat 421 genovesi sono

stati trattati sul numero 2019 - 2; per l'articolo relativo alla metropolitana rimandiamo invece al numero 2018 - 2.

Vi ricordiamo che i numeri arretrati del magazine sono consultabili e scaricabili gratuitamente in formato PDF direttamente dal nostro sito.

**Sopra: Bredabus 2001.10 Siccar 286 (vettura n° 4369) prossimo alla radiazione, sulla linea 43 in sosta presso la stazione Brignole FS.**

*(Foto Archivio A. Felici)*

**Sotto: filobus Vanhool New AG 300 n° 2113 diretto alla Foce ripreso in Via Cadorna.**

*(Foto D. Caddeo - 29/03/2014)*



# Pillole di FITRAM in video

Seguite il nostro canale YouTube per scoprire le ultime novità in video riguardanti i nostri mezzi d'epoca



Associazione Fitram

HOME

VIDEO

PLAYLIST

CANALI

DISCUSSIONE

INFORMAZIONI



Video caricati RIPRODUCI TUTTI

ORDINA PER



Smart History Bus - 11a  
Puntata - Fiat 314.3 Dalla...



Smart History Bus - 10a  
Puntata - Fiat 418 AC BCF



Smart History Bus - 9a  
Puntata - Fiat 314 Menarini...



Smart History Bus - 8a  
Puntata - Fiat Iveco...



Smart History Bus - 7a  
Puntata - Fiat 315.8.13...



Smart History Bus - 6a  
Puntata - Fiat 418 A Portesi



Smart History Bus - 5a  
Puntata - Fiat 308 Cameri e...



Smart History Bus - 4a  
Puntata - Fiat 570.12.20...



Smart History Bus - 3a  
Puntata - Fiat 370.10.25...



Smart History Bus - 2a  
Puntata - Fiat 418AC VS880...



Smart History Bus - 1a  
Puntata - Fiat 418 AC BCF...



L'Associazione FITRAM  
intervistata dalla TGR



Il viaggio del Bredabus 2001  
Siccar 286 (Ex. AMT Genova...

SCAN ME



Inquadra il codice Qr e visita il canale YouTube di AssoFITRAM





# Firenze: la città che crede nel tram

L'aumento dei passeggeri trasportati, i nuovi progetti ed un servizio sempre più strutturato e capillare, in linea con le grandi città europee





Nel nuovo piano strutturale del Comune di Firenze è prevista la realizzazione di una nuova linea tranviaria, utilizzando parte dei binari ferroviari esistenti che permetta il collegamento con i quartieri occidentali cittadini come Brozzi e Le Piagge ed il comune di Campi Bisenzio. L'accordo TAV ha sancito la cessione al comune, da parte di Rete Ferroviaria Italiana, della

tratta di binari che vanno dalla stazione di Firenze Cascine fino a quella di Firenze Porta al Prato per la realizzazione della linea T4.

Il progetto prevede lo sfruttamento dei binari dismessi della ferrovia Firenze-Pisa fino alla stazione di San Donnino per poi realizzare un nuovo tratto fino al centro di Campi Bisenzio.

Nel nuovo piano strutturale del

**Pagina precedente:** la linea tranviaria T1 percorre Via Valfonda ove incontriamo l'elettromotrice 2019 si sta dirigendo verso la stazione e Scandicci, questo breve tratto effettivamente è stato l'ultimo ad essere completato nei lavori in quanto si è verificato un piccolo imprevisto durante la costruzione, il quale ha comportato alcuni ritardi poiché le rotaie in un primo momento non erano state posizionate ad un'altezza corretta.

**A lato:** l'elettromotrice 2039 in arrivo da Careggi, giunge presso la Fortezza da Basso e si appresta ad effettuare la svolta verso Santa Maria Novella.

**In basso:** presso la fermata ferroviaria di Firenze Statuto l'elettromotrice 2044 è giunta in piazza e si sta apprestando ad attraversarla con il semaforo intelligente disposto sulla via libera.

*(Foto A. Pedretti - 03/08/2018)*

Comune di Firenze è ipotizzata la realizzazione di una nuova linea tranviaria trasversale alle altre linee.

In particolare, il tracciato si staccerebbe dalla T3 in Piazza Dalmazia, incrocerebbe la T2 nei pressi del Ponte San Donato, sottopasserebbe Piazza Puccini, incrocerebbe la T4 nei pressi di Via Paisiello, proseguirebbe scavalcando l'Arno nei



**A lato: nei pressi del ricongiungimento dei due binari presso la fermata del Poggetto, l'elettromotrice 2018 diretta a Scandicci si sta avvicinando a Via Pisacane per poi tornare ad unirsi al binario diretto in opposta direzione ed in seguito scendere lungo Via Tavanti verso Piazza Leopoldo.**

**Al centro: l'elettromotrice 1007 riprende presso Via Tavanti ove i due binari si allontanano percorrendo strade differenti: la nostra è diretta a Careggi e prosegue in Via Tavanti per portarsi in Via Vittorio Emanuele II, mentre il binario sulla sinistra è quello che giunge da Careggi e Piazza Dalmazia percorrendo Via Corridoni e Via Pisacane.**

*(Foto A. Pedretti - 03/08/2018)*

**In basso: la sala di controllo della rete tranviaria fiorentina.**

*(Foto Archivio AssoFITRAM)*



pressi dell'attuale passerella pedonale fino ad incrociare la linea T1 all'altezza del sottopasso Talenti-Foggini.

Il servizio è gestito dalla GEST (acronimo di Gestione del Servizio Tramviario), una S.p.A. di proprietà dell'azienda parigina RATP Dev, del gruppo RATP, dopo la rilevazione della quota del 49 di ATAF S.p.A.

Le vetture in servizio sono del tipo AnsaldoBreda Sirio, già in uso in altre città italiane ed europee; la flotta è composta da un totale di 46 tram.

Il deposito si estende per circa 50.000 metri quadrati dove sono presenti le officine, il fabbricato direzionale e la sala di comando la quale controlla la posizione dei tram ed il funzio-



namento dei sistemi tecnologici e di sicurezza.

Le fermate sono collocate in media a una distanza compresa nei 400 metri l'una dall'altra.

È attivo l'asservimento semaforico.

A differenza della precedente rete tranviaria fiorentina urbana, il percorso è generalmente su sede propria, ovverosia è esterno e si svolge su binari opportunamente isolati dal resto della sede stradale, per questo viene definita anche come metrotanvia o metro di superficie. Un passante ferroviario sotterraneo concepito per separare il traffico dei treni passanti ad alta velocità dal traffico regionale è



in corso di costruzione a Firenze e prevede la realizzazione di una stazione progettata dall'architetto inglese **Norman Foster** in zona Via Circondaria; per il collegamento di quest'ultima con la stazione di Santa Maria Novella era stata inizialmente concepita la linea T2; con l'accordo dell'agosto 2011 tra Governo, Ferrovie, Regione, Provincia e Comune è stata accettata definitivamente la collocazione della nuova stazione AV secondo il progetto **Foster**, concordando alcune lievi modifiche al percorso della linea T2

della tranvia nei pressi della nuova stazione e la realizzazione di un people mover di collegamento tra la stazione Foster e quella di Santa Maria Novella a spese di Ferrovie dello Stato.

Nell'accordo è prevista la cessione, da parte di RFI del tratto di binario che va dalla stazione delle Cascine a quella di Porta al Prato per la realizzazione della nuova linea tranviaria, la numero T4, dalle Piagge a Porta al Prato come precedentemente accennato.

L'offerta in termini di posti/km,

per quanto detto, è andata progressivamente incrementandosi raggiungendo condizione di stabilità a partire dal mese di aprile 2010, da tale data il servizio ha assunto una consistenza pari a quella contrattuale con un'offerta media annua di quasi 28 milioni di posti/km si è mantenuto sostanzialmente inalterato.

Al fine di conoscere le caratteristiche della domanda di trasporto, gli effetti della nuova infrastruttura sulle abitudini dei cittadini ed il numero dei passeggeri effettivamente trasportati, nel corso dei tre anni di esercizio, sono state effettuate quattro campagne d'indagine:

- primavera 2010: la Regione Toscana ha effettuato una prima indagine conoscitiva per essere al corrente delle prime impressioni sulla nuova infrastruttura;



**Qui sopra: una bella immagine del tram nei primi giorni di esercizio che impegna una delle tante opere civili ad asseveramento della linea.**

*(Foto Archivio Dea3C)*

**Sotto: al capolinea di Careggi presso la comunicazione tra i due binari, incrociamo due elettromotrici delle due differenti serie: la 1002 ormai giunta a termine corsa e l'elettromotrice 2025 sia sta avviando verso Scandicci.**

*(Foto A. Pedretti - 03/08/2018)*



**A lato: l'elettromotrice 2034 si dirige verso l'Aeroporto, sullo sfondo a destra i cantieri della stazione sotterranea AV, mentre sulla sinistra è possibile riconoscere sullo sfondo uno dei fabbricati dello storico deposito ferroviario del Romito.**

**Al centro: al presso l'Aeroporto, l'elettromotrice 2022 attende la partenza mentre sullo sfondo a destra è possibile osservare una delle elettromotrici che sostano di scorta sull'asta di manovra del capolinea di Peretola, che in futuro dovrebbe proseguire la linea ferroviaria verso Sesto Fiorentino.**

*(Foto A. Pedretti - 23/02/2019)*

**In basso: decisamente caratteristico ed interessante lo scorcio che si ha di Via Vittorio Emanuele dalla fermata del Poggetto; da tale fermata la sede tranviaria procede in discesa e l'elettromotrice 2035 pare gareggiare con un furgone privato.**

*(Foto A. Pedretti - 03/08/2018)*



- novembre-dicembre 2010: il comune di Firenze effettua un conteggio sui saliti e discesi su tutto il bacino del TPL fiorentino mirato a fornire un rapporto tra utenza totale ed utenza tranviaria;

- novembre 2011: il gestore GEST effettua una Customer Satisfaction per indagare il variato grado di soddisfazione dell'utenza dopo quasi due anni di esercizio;

- settembre 2012: la regione Toscana ha effettuato una seconda indagine per valutare le variazioni dell'utenza in termini di tipologia e di soddisfazione.

I risultati di queste attività sono stati utilizzati per affinare il servizio e renderlo il più aderente possibile alle esigenze manifestate dai cittadini.

L'attuale offerta di trasporto è caratterizzata da una distinzione tra giorni feriali, sabato e festivi; vediamola nel dettaglio.

La frequenza prevista sulla linea T1 è di una corsa ogni 4 minuti e 20 secondi nelle ore di punta feriali (dalle ore 6.30 alle ore 9.30 e dalle ore 15.30 alle ore 20.30) mentre nelle ore di morbida sarà di 5 minuti e 40 secondi (dalle ore 9.30 alle ore 15.30 dei feriali).

Al sabato alle ore di punta con gli stessi orari dei feriali avremo un tram ogni 5 minuti e 40 secondi, mentre nell'ora di morbida una corsa ogni 6 minuti e 20 secondi.



Tutti i giorni dalle ore 5.00 alle ore 6.30 (e nei festivi sino alle ore 13.30) avremo una corsa ogni 11 minuti, il pomeriggio festivo si passerà ad una frequenza di 8 minuti, infine la sera dopo le ore 20.30 è prevista una corsa ogni 9 minuti e 30 secondi (11 minuti nei festivi) sino alle ore 0.30 mentre nelle serate con servizio prolungato (venerdì sera e sabato sera) sino alle ore 2.00 verrà effettuata una corsa ogni 15 minuti e 30 secondi.  
E' curioso notare come sulla li-

nea T2 non siano previste corse limitate all'inizio e termine del servizio; la prima elettromotrice in servizio si muove dal capolinea Unità alle ore 5.00 precise e l'ultima termina alle ore 0.40 a Peretola Aeroporto dalla domenica al giovedì ed alle 02.23 il venerdì e sabato sera; il servizio è sostanzialmente costante infatti le due punte dei giorni feriali sono poco marcate e non è contemplato alcun aumento dell'offerta nella parte centrale della giornata, la scelta di esercire in questo mo-

do è stata fatta a valle di un'indagine sull'utenza svolta nel mese di novembre 2010.

Il contratto prevedeva un esercizio molto più frazionato e simile a quanto avviene a tutt'oggi sul TPL gomma, i risultati della sopracitata attività di conteggio hanno evidenziato un utilizzo molto più costante del mezzo tranviario non giustificando pertanto un'eccessiva variazione dell'offerta.

Dalla campagna di conteggio 2010 è emerso che nelle punte del mattino in direzione Firenze e del pomeriggio in direzione Scandicci, si ha un riempimento pari a circa il 75% della capienza.

Questo risultato è confortante sia in vista delle estensioni future della rete sia in relazione all'esercizio offerto.

**Sopra: uno dei punti più delicati della linea T1 a Careggi, presso Piazza Dalmazia, percorso dalle elettromotrici che devono impegnare la Via Corridoni in direzione Scandicci.**

*(Foto A. Pedretti - 03/08/2018)*

**In basso: ritorniamo sulla linea T1 nella prima tratta attivata verso Scandicci, l'elettromotrice 1004 di 1° serie è ritratta mentre risale il sottopasso di Piazza Ciampi presso la fermata Federiga T1 in direzione di Scandicci.**

*(Foto A. Pedretti - 28/09/2019)*





L'amministrazione ed il gestore GEST sono costantemente impegnati a monitorare l'utilizzo dell'infrastruttura nell'ottica di offrire il servizio più idoneo alle diverse esigenze che si presentano durante l'anno sia per quanto concerne l'ordinario che gli eventi straordinari come la festa di Capodanno, nonché concerti ed eventi con particolare affluenza.

Da segnalare che durante il giorno almeno un paio di elettromotrici sostano sull'asta di manovra presso il capolinea T2 di Peretola Aeroporto; degno di curiosità è inoltre come la frequenza venga approssimata non solo ai "trenta secondi" ma

**A lato: decisamente gradevole e sicuramente bene inserita risulta essere la T2 nella zona di Novoli, l'elettromotrice 1007 è diretta in Aeroporto e transita nei pressi di una strettoia dove sembra quasi che il tram passi in quel punto da oltre un secolo.**

*(Foto A. Pedretti - 23/02/2019)*

**Al centro: nei pressi di Santa Maria Novella, l'elettromotrice "capostipite" 1001 impegna una doppia ansa per dirigersi verso Careggi ed entrare in Via Valfonda, sulla destra si intuisce il Palazzo degli Affari di Firenze Fiera, costruito nel 1974 e progettato da Pierluigi Spadolini, fratello del più noto e famoso politico.**

*(Foto A. Pedretti - 28/09/2019)*

arrivando a sezionare addirittura le decine dei secondi, aspetto non da poco sebbene poi non riportato sui tempi di attesa alle fermate.

Un aspetto meno chiaro rispetto alla linea T1 è invece quando ai capolinea T2 a Peretola sono presenti due elettromotrici; non è ben chiaro quale delle due parta prima, particolare che non accade sulla linea T1 in quanto su tale linea "da orario" è quasi sempre presente una sola elettromotrice alla volta. Rimane invariato per quanto ri-

guarda le elettromotrici tranviarie in servizio, bisogna ricordare infatti che con l'attivazione della seconda linea T2 risultano essere effettivamente tutte in servizio le cosiddette elettromotrici Sirio di 2° serie, ovvero dopo le 17 elettromotrici di 1° serie 1001/1017, sono giunte ulteriori 29 elettromotrici di 2° serie, facenti parte del gruppo 2018/2046, identiche alle precedenti e già previste in origine in numero sufficiente per l'esercizio della linea tranviaria per l'Aeroporto di Peretola.





**A lato: uno scorcio ormai caratteristico e simbolo della moderna rete tranviaria fiorentina: l'elettromotrice 1014 sulla linea T1 si approssima alla fermata di Porta al Prato T1 con tanto di porta omonima sullo sfondo, si sta dirigendo verso Scandicci.**

*(Foto A. Pedretti - 28/09/2019)*

**In basso: l'interno del deposito con alcune vetture pronte a prendere servizio lungo le linee tranviarie fiorentine.**

**Al centro: figurini del progetto di realizzazione delle banchine e studio dell'ingombro delle vetture lungo la sede tranviaria.**

*(Foto Archivio Dea3C)*



Le elettromotrici Sirio costruite all'interno dello stabilimento Hitachi (ex AnsaldoBreda) di Pistoia, presentano 5 casse su 3 carrelli con 6 porte per lato, ad anta unica solo quelle posizionate nelle casse di estremità.

Le vetture hanno una larghezza di 2,4 mt ed un'altezza di 3,4 mt, il piano di calpestio interno è posto a soli 35 cm. dal piano del ferro, possono trasportare 42 posti a sedere e 231 in piedi per un totale di 273 passeggeri, la velocità massima prevista è di 70 km/h, ampiamente raggiunta in alcuni tratti della rete

tranviaria fiorentina; a differenza delle precedenti tratte tranviarie attivate a Firenze, la linea T2 presenta alcuni aspetti architettonici alquanto particolari tra cui l'attraversamento di Palazzo Mazzoni nei pressi della stazione, la 13° fermata predisposta ma non ancora attivata presso la futura Stazione di Firenze AV (in superficie ed a banchine laterali), il viadotto tranviario ciclopeditonale di San Donato atto a superare il torrente Mugnone e la rotatoria di Viale Forlanini.

Infine la fermata "ipogea" di Guidoni posta in trincea e dotata comunque di copertura e di corrispondenza con un interessante parcheggio di interscambio per auto private e pullman granturismo.



# Le interviste impossibili...



**Una nuova rubrica dedicata ai nostri soci che, con i loro racconti, aneddoti, curiosità, ma soprattutto con grande coraggio di mettersi in gioco sottoponendosi alle nostre insidiose domande, ci racconteranno come è nata questa passione che ci lega oggi in questo grande sodalizio**

Iniziamo questa nuova avventura con il socio ordinario **Marco Pestarino...**

**Ciao Marco: raccontaci un po' di te...**

Ciao Danilo, volentieri. Innanzitutto ti ringrazio per questa iniziativa; sarà un vero piacere... però preparati, mi sa che ci vorrà un bel po' di spazio sul nostro giornale.

**Faremo stile fotoromanzo a puntate!**

Certo, ho 43 anni, sono di Genova ma da un anno abito in un paesino nel basso Piemonte. Sono un libero professionista nell'ambito delle amministrazioni condominiali con ufficio a Genova, che è diventata anche la sede del gruppo Genova. Sono sposato e padre di due bimbi, un maschietto ed una femminuccia di 5 e 3 anni.

**Bene Marco; quindi c'è anche in cantiere qualcosa su Genova?**

Diciamo di sì; fin dall'inizio con i ragazzi del gruppo di Genova abbiamo deciso, in accordo con il nostro Ppresidente **Stefano**, di dare vita a questo gruppo e di trovare anche un capannone per il ricovero al coperto di alcuni nostri mezzi. Purtroppo, al momento di questa intervista, come ben sai, nel nostro Paese sta imperversando quella che è una vera e propria guerra batteriologica legata al COVID-19 (Corona Virus), un nemico subdolo e pericoloso; per cui al momento

tutto il nostro progetto ha dovuto subire uno stop forzato; speriamo che l'emergenza passi quanto prima per poter riprendere una vita normale... Per ora il mio pensiero, come di tutti i soci FITRAM, va alle migliaia di vittime innocenti che, proprio come in guerra, questo virus si sta portando via.

**Proprio così; per tornare a stemperare questo clima, raccontaci di come è nata la tua passione per gli autobus.**

Dobbiamo tornare indietro di un bel po' di tempo; avevo tre anni e come vicini di casa avevamo

**355** | **PIAZZALE PESTARINO**  
**VIA B. BIANCO**





una coppia, marito e moglie, piuttosto anziani, chiamavo lei affettuosamente "tata" ed ogni tanto mi lasciavano in custodia da loro cosicchè il marito mi raccontasse qualche suo aneddoto di quando era al lavoro.

Questa coppia aveva due figli ed uno era proprio un autista dell'AMT, l'azienda dei trasporti di Genova, ed era in forza alla Rimessa di Boccadasse (*si trattava di una rimessa posta nel quartiere genovese di Boccadasse, da cui prendeva il nome; facevano capo le linee del levante e fu chiusa nel 2008 per lasciare posto a costruzioni civili - N.d.R.*).

Sicchè, quando rientrava dal lavoro, mi raccontava che aveva portato l'autobus a "nanna" e che avevano fatto il percorso della linea di turno, ed è così che ho iniziato ad imparare i numeri, a fantasticare i percorsi immaginari abbinati alle linee.

Così un giorno (primissimi anni '80) chiesi a mio papà di andare a visitare la rimessa: capendo la mia passione un pomeriggio

mi accompagnò, anche se chiaramente non si poteva entrare per motivi di sicurezza.

Ricordo che quando arrivai davanti all'ingresso rimasi letteralmente a bocca aperta: tutti gli autobus, ai tempi in colore arancione ministeriale, a perdita d'occhio all'interno della Rimessa...

Rimasi pietrificato nel vedere così tanti Fiat 418 BCF, De Simon, Fiat 409 etc... non sto a menzionarli tutti; in quel frangente ricordo il Capo Rimessa, o chi per esso, che, vedendomi mano nella mano a mio padre, fece un sorriso ed un cenno di

venire avanti e così mio padre mi portò fino oltre l'ingresso, ma per rispetto volle poi fermarsi, mentre qualche meccanico (li ricordo con la classica tuta) venne incontro ed iniziarono a spiegarmi come "funzionava" una rimessa... che emozione!

Rientrato a casa ero talmente agitato che raccontai tutto a mia mamma con dovizia di particolari... ero un fiume in piena!

**Immagino... ma raccontavi che hai imparato i numeri con le linee?**

Ebbene sì... poco prima di iniziare la scuola dell'obbligo, i miei genitori mi avevano insegnato (ai tempi all'asilo si giocava e basta) numeri e lettere, per cui sapevo scribacchiare e leggere qualche pensiero; allora il figlio dei miei vicini mi regalò quel pamphlet di cartone piegato con tutte le linee di allora dell'AMT: come se mi avesse regalato il più bel giocattolo del mondo.

Infatti, sapendo già leggere, potevo iniziare ad abbinare le linee ai percorsi ed in meno di un mese, non ci crederete, ma sapevo tutte le linee di allora di Genova a memoria, anche se parecchie strade e quartieri non sapevo neppure dove fossero!

Così per tutti i miei compagni di classe ero un fenomeno ed anche per la maestra!

Ad esempio mi dicevano: "Abito a Sant'Eusebio..." ed io prontamente rispondevo "Transitano l'80, il 78..."



**In queste pagine: alcune velette originali relative ai percorsi delle linee AMT menzionate all'interno dell'intervista, recuperate e preservate dal nostro socio.**

(Foto Archivio M. Pestarino)

**Beh, certamente eri una sorta di bambino prodigio! (risata)**

Non esageriamo!

Sicuramente, però, aveva il suo effetto.

Poi andavo fiero quando magari, ero con i miei a fare la spesa nei primi supermercati di zona, e lungo il percorso incrociavo il figlio dei miei vicini che mi salutava dall'autobus...

Mi sentivo proprio un re!

**Ora si che ci siamo scaldati. Raccontaci altri aneddoti!**

Ok! Alle elementari andavo in un Istituto scolastico nel quartiere di San Fruttuoso e la linea che portava dal quartiere di San Martino dove abitavo era il 18, con tutte le sue varianti sbarrate: tra l'altro era una linea che aveva sia la sbarra singola che quella doppia nelle sue varianti rosse, blu e verdi.

**Scusa se ti interrompo Marco, spiegati meglio.**

Sì, su alcune linee, soprattutto quelle con percorso più lungo, esisteva la linea principale e poi le cosiddette barrate, che avevano un percorso più limitato per cui esistevano il 18/ ed il 18//, rispettivamente la rossa, la verde e la blu, questi ultimi due "colori" in particolare, erano in forza solo nei momenti di maggiore carico per alleviare la linea principale, quindi nelle ore di punta ed implicitamente aumentarne la frequenza di passaggi, al tempo si sapeva ragionare!

**Ti ringrazio per la spiegazione, bene riprendiamo.**

Sì, volentieri.

Ricordo che sulla linea 18 erano in forza principalmente autobus da 12 metri per l'elevato bacino di utenza, Fiat 421AL (le 80XX) ed i Fiat 470.12.20 (le 82XX); parliamo dei primi anni '80 e questa era la linea che mi portava a scuola accompagnato da mia madre o da mio padre.

Erano solo poche fermate, salivo sempre dalla porta anterior-



re e, nemmeno a dirlo, mi piazzavo dal gabbiotto dell'autista, affascinato dalla loro guida, dall'accostarsi alle fermate, dall'apertura porta tramite i tre pulsanti, sguardo attento allo specchietto interno ed esterno, chiusura e via.

Si ripartiva con il rombo di motore, che ricordo nitidamente ancora adesso.

Al pomeriggio si tornava a casa... i miei con la bella stagione avrebbero preferito fare due passi, ma sapendo della mia passione di "salire" sul 18 non mi chiedevano nulla ed andavamo direttamente alla fermata di Piazza Terralba per il rientro a casa: al ritorno dovevamo prendere solo il 18 in quanto il 18/ nell'ultima parte prendeva un'altra strada che non portava

alla fermata di casa nostra.

E li ricordo un altro simpatico aneddoto...

**Siamo tutto orecchie!**

La frequenza del 18 era sistematica: due 18/ ed un 18; al pomeriggio ne passavano parecchi in quanto andavano verso l'Ospedale San Martino per il Pronto Soccorso (il 18) e verso l'ingresso principale il 18/, per cui era l'ora di ingresso per le visite dei parenti dei ricoverati al nosocomio.

**In alto: Fiat 421 in sosta al capolinea di Piazza Caricamento in attesa di partire per Pontedecimo.**

**A centro: un Fiat 418 De Simon in livrea originale effettua servizio lungo il percorso della linea 31.**

(Foto S. Benvenuti - 1998)

Allora alla fermata di Piazza Ter-  
ralba passavano anche altre li-  
nee:

- il 46 servito da autobus di 10  
metri e ricordo nel tempo i Fiat  
418 AC Cameri (serie 31XX), i  
Fiat 418 AC Portesi (serie  
32XX), i Fiat 418 AL Portesi  
(serie 34XX), i Fiat 418 AL  
Cameri (serie 36XX), i Fiat  
IVECO 470.10.20 (serie 40XX),  
poi gli INBUS ed i Bredabus  
U210 FTN3 (serie 41XX), ora  
capite perchè ero affascinato  
dagli "autobus"... immaginate la  
varietà di mezzi e di modelli che  
circolavano a Genova;

- il 67 servito da autobus di circa  
8,5 metri Menarini Monocar  
1231 (serie 6XX), gli INBUS  
Bredabus U150 Siccar 181C  
(serie 4672-4698 e 4921-  
4946), i Fiat 418 AC Portesi  
VS880 (serie 4901-4917), tra  
l'altro di quest'ultimo modello,  
la 4912, è stata egregiamente  
preservata dalla nostra Asso-  
ciazione;

- la 89 servita da autobus di  
ridotte dimensione a causa del-  
la ristrettezza della strada nel-  
l'ultimo tratto: principalmente  
Fiat 314/3 Portesi (serie 4701-  
4725), i Fiat IVECO 316.8.13  
Portesi VS316.67 (serie 4736-  
4796), entrambi i modelli sono  
stati preservati dalla nostra As-  
sociazione.

Mi ricordo ancora il Fiat 416  
Cansa, ero piccolino, ed era  
nell'ultimo periodo del suo ser-  
vizio in AMT; anche questo mo-  
dello è stato preservato.

Allora succedeva che a quell'ora



spesso c'era traffico, per cui da  
lontano si intravedeva la sa-  
goma, anzi il "muso" dell'auto-  
bus, che rimaneva fermo come  
detto, a causa del traffico.  
Riconoscendo il modello, con la  
fermata colma di persone, anti-  
cipavo che linea fosse, con l'e-  
norme stupore dei passeggeri  
quando in effetti l'autobus si av-  
vicinava ed era realmente quel-  
lo!

***Passavi per il bambino bio-  
nico, più o meno!***

***Visto che hai usato dovizia  
di particolari nei modelli, da  
casa tua cosa transitava?***

Mi auguro di non annoiarvi... ma  
per degli appassionati spero che  
vengano rievocati bei ricordi!

Da casa mia passavano, oltre al  
18, anche il 44, effettuato con

materiale da 10 metri ed in par-  
ticolare i Fiat 418 AL De Simon  
(serie 35XX), successivamente  
anche dai Menarini Monocar  
201/2 NU (serie 42XX) e Bre-  
dabus 2001.10 LL (serie 43XX)  
e proprio la nostra Associazione  
ha preservato la 4320 ex AMT;  
la linea 45 questa era esclusiva-  
mente effettuata con il Fiat 418  
AC BCF Pistoiesi (serie 3251-  
3290) ed anche di questo mo-  
dello la nostra Associazione ne  
ha preservato due esemplari,  
poi la 85, la 86 e la 87, linee ef-  
fettuate con materiale da 8.5  
metri (come la 67) che andava-  
no, e vanno tutt'ora, sulle alture  
ed era veramente affascinante  
e pittoresco vedere gli autobus  
su queste tre linee che si iner-  
picavano sulle strade strette  
verso i quartieri di Bavari, San  
Desiderio ed Apparizione, con le  
loro accelerate e gli autisti alla  
guida che scartavano con im-  
pressionante abilità le auto nel-  
le strettoie ed i loro colleghi che  
incrociavano lungo il percorso.

***Marco, purtroppo adesso oc-  
corre fermarci per motivi di  
spazio.***

***Ritourneremo con il prossimo  
numero; grazie per ora.***

A te, al prossimo numero.

*Continua...*

**In alto: collezione di biglietti AMT.**  
(Foto Archivio M. Pestarino)

**A lato: Inbus U150 sosta al capoli-  
nea presso la stazione Brignole FS.**  
(Foto A. Pedretti)





# Il Museo sulla Storia della Seconda Guerra Mondiale di Schilpario (BG)...

## ... scopriamolo con gli amici dell'A.I.T.E.

Il 13 ottobre scorso, all'Associazione Italiana Trasporti d'Epoca (A.I.T.E.) sono state aperte in esclusiva, dai soci ed amici **Silvano Bettineschi** ed **Adamo Marelli**, in occasione dell'inaugurazione, le porte del loro tanto sospirato Museo sulla Storia della Seconda Guerra Mondiale sito a Schilpario (in provincia di Bergamo), situato a 1.124 mt. s.l.m. nella splendida Val di

Scalve, un ambiente prealpino di incantevole bellezza, nel quale l'uomo ha perpetuato per secoli l'antica tradizione mineraria improntandovi la propria storia, cultura ed economia.

Il museo è l'unico nel suo genere in Italia ad oggi ed al suo interno trovano spazio circa una novantina di veicoli suddivisi tra auto, moto, jeep, autocarri leggeri, medi e pesanti, carri ar-

mati, aerei, cimeli e foto, tutti rigorosamente storici.

Insieme all'A.I.T.E., in rappresentanza della FITRAM, erano presenti anche i soci **Fabio Mazzoncini** nonché la **Famiglia Pestarino** al completo.

**Silvano** ci racconta che tutto è

**In alto: panoramica dell'ingresso del museo.**

(Foto Wolfgang ed Ulrika Buchta Austro Classic - 13/10/2019)

iniziato dopo la morte del padre, **Samuele**, avvenuta quando lui aveva solo sedici anni.

Un vecchio camion GMC utilizzato nell'azienda di famiglia era tutto ciò che gli rimaneva di lui.

In suo ricordo **Silvano** ha cercato di conservarlo al meglio che poteva.

Così un po' alla volta si è avvicinato a questo strano mondo del collezionismo militare, prima con i mercatini, poi partecipando ai raduni.

Ogni occasione era buona per carpire qualche segreto dell'arte del restauro ed oggi se ne occupa personalmente con l'aiuto del figlio **Domenico** e di alcuni collaboratori fidati.



Negli anni '80 si trovavano ancora parecchi mezzi, specie in Emilia Romagna, forse perchè lì si era fermata la guerra.

Alla fine della guerra i camion civili quali Fiat, Lancia, OM, Alfa Romeo ed Isotta Fraschini disponibili sul mercato erano inferiori alla richiesta, fu più facile

**In alto: Silvano Bettineschi in posa davanti al GMC CCKW 353 passo lungo del 1943 di papà Samuele.**

*(Foto Archivio Famiglia Bettineschi)*

**Al centro: Ward La France del 1944, 8.200 cc, 6 cilindri in linea, 128 cv, lungo 8,84 mt, largo, 2,57 mt, cambio a 5 rapporti + retromarcia; monta i pneumatici 11,00X20, raggiunge i 75 km/h, percorre 850 mt. circa con un litro di benzina, supera una pendenza del 60%.**

Veniva impiegato come carro per il recupero di mezzi guasti od impantanati ma soprattutto per trainare mezzi pesanti come i carri armati e per tirare i cavi nella costruzione dei ponti galleggianti.

*(Foto A. Piacentino - 27/09/2015)*

**A lato: Diamond T 980 M 20 del 1942 a gasolio, 14.600 cc, 6 cilindri in linea, 200 cv, lungo 7.10 mt, largo 2,58 mt, cambio a 4 rapporti + retromarcia, monta i pneumatici 12,00X20, raggiunge i 35 km/h, ha un serbatoio di 570 lt. e percorre 800 metri circa con un litro di gasolio, supera una pendenza del 25%; veniva impiegato per trainare mezzi pesanti come i carri armati. Dello stesso modello vi erano poi due versioni più leggere ma a benzina. Curiosità: a gasolio durante la seconda guerra mondiale gli americani costruirono solo due autocarri, il Diamond T 980 M 20 ed il MACK NR.**

Aver avuto sia mezzi a benzina che a gasolio li avrebbe costretti ad avere due linee logistiche parallele per l'approvvigionamento del carburante e tale scelta si sarebbe rivelata perdente.

*(Foto R. Cabiati - 01/08/2014)*

A lato: Chrysler Corporation of Canada Dodge Canada T110L4 del 1942 chiamato più comunemente il 3 ton, 3.800 cc, 6 cilindri in linea, 95 cv, cambio a 4 rapporti + retromarcia, monta i pneumatici 9,00X16, raggiunge i 85 km/h, ha due serbatoi da 80 litri l'uno e percorre 2,5 km con un litro di benzina; insieme all'equivalente americano, fu sicuramente l'autocarro leggero americano più diffuso acquistato dagli italiani alla fine della seconda guerra.

In basso: International Harvester H-542-11 del 1942, 7.400 cc, 6 cilindri in linea, 143 cv., cambio a 5 rapporti + retromarcia, monta i pneumatici 11,00 X20, fa quasi un km con un litro di benzina; ha una portata di 15/18 ql. e raggiunge i 60 km/h. Veniva usato soprattutto per trasportare barche da utilizzare per la costruzione dei ponti galleggianti.

(Foto R. Cabiati - 13/10/2019)



acquistare molti mezzi militari, soprattutto quelli lasciati dagli americani nei vari campi dell'A.R.A.R. (Azienda Rilievo Alienazione Residuati).

Gli stessi furono quindi riconvertiti ed utilizzati per la ricostruzione lavorando fino agli anni '80 anni in cui non era difficile incontrarli ancora al seguito di un trasporto eccezionale, come carri attrezzi o per gli spostamenti dei vagoni ferroviari.

Nel frattempo la collezione di **Silvano** cresceva e con il passare del tempo la "piazza italiana" non era più in grado di soddisfare le sue esigenze, così si rivolse all'estero... Francia, Belgio, Olanda e Svizzera, acquistando generalmente da

commercianti di mezzi militari o da collezionisti privati che, per l'età o per il disinteresse dei figli, dismettevano sia veicoli che materiali bellici.

La ricerca è stata lunga e minuziosa perchè sui mezzi per **Silvano** ci devono essere sempre e solo pezzi originali.

La sua soddisfazione maggiore sta appunto nel restauro, perchè con esso ha la possibilità di far rivivere questi mezzi.

È la storia che torna ad animarsi, ed è lui a compiere il miracolo.

Negli anni passati ha partecipato a numerosi raduni di mezzi militari a Cannes, a Nizza, a Cavalier, a Montecarlo, a Caravaggio ed a Forte dei Marmi.

Tra i più importanti, quello in Normandia che si ripete abitualmente ogni anno mentre ogni cinque anni, in occasione degli anniversari più importanti, l'evento è ancor più sentito e partecipato.

Inoltre ha preso parte ad alcuni raduni di camion ed autobus storici, principalmente di veicoli civili, a Senale San Felice in alta Val di Non, a Grazzano Visconti, a Lovere ed a Novegro, eventi organizzati dall'amico **Roberto Cabiati**, con il quale ha deciso di inaugurare ufficialmente il museo lo scorso ottobre riservando in esclusiva l'ingresso ai soci A.I.T.E.

Con il passare delle stagioni per impegni sempre maggiori nel-





l'ambito lavorativo quotidiano, **Silvano** ha pensato di "abbandonare" temporaneamente i raduni per cercare di avverare e coronare il suo grande sogno: quello di aprire il museo. Finalmente ci è riuscito grazie all'importante supporto della compagna **Cinzia**, sua sostenitrice da sempre e collaboratrice fondamentale per la realizzazione di questo progetto sempre desiderato da **Silvano**, ovvero che tutto questo impegno

diventasse un museo sulla storia della guerra con particolare attenzione ai veicoli utilizzati in quell'epoca dagli alleati. Il suo scopo non è quello di raccontare le grandi battaglie, a questo già ci pensano i libri di storia, a lui interessa che si capisca cosa significava fare il soldato, il carrista o l'artigliere. La pesantezza di questi veicoli mostra bene la durezza della vita di quegli anni. Riguardo al Museo sulla Storia

della Seconda Guerra Mondiale, **Silvano Bettineschi** ed **Adamo Marelli** hanno unito le proprie importanti nonché prestigiose collezioni e ci tengono a

Qui sopra: GMC CCKW 353 del 1943, 4.400 cc, 6 cilindri in linea, 104 cv, cambio a 5 rapporti + retromarcia, raggiunge i 75 km/h, ha un serbatoio da 150 litri, percorre i 2,5 km con un litro di benzina, supera una pendenza del 65%.

Questo esemplare è rarissimo in quanto cisterna per trasporto acqua (700 galloni).

Ad oggi in Europa si è a conoscenza della presenza di soli due esemplari, uno è quello di Silvano e l'altro di un carissimo amico francese di nome Thierry.

Per moltissimi anni tutti entrambi erano convinti che esistesse solo il loro esemplare.

I GMC fino al 1943 uscivano tutti con la cabina chiusa mentre successivamente vennero impiegati maggiormente quelli con cabina aperta.

(Foto Archivio Famiglia Bettineschi)

Pagina 4. Foto in basso: Half-track M16 del 1942, 6.300 cc, 6 cilindri in linea, 147 cv, cambio a 4 rapporti + retromarcia, monta i pneumatici 9,00X16, raggiunge i 70 km/h, ha due serbatoi da 230 litri l'uno e percorre 700 metri con un litro di benzina, lungo 6.20 mt, largo 2.20 mt, pesa 70/90 ql., supera una pendenza del 60%.

E' un veicolo semi cingolato che ha il sistema di trazione su cingoli ed il sistema di guida su ruote.

(Foto R. Cabiati - 13/10/2019)





sottolineare che il loro interesse per i mezzi militari è storico e che non sono dei fanatici della guerra ma vogliono solo ricordare il passato, anche perchè a dire il vero... **Silvano** non ha nemmeno fatto il militare.

**Silvano** ed **Adamo** sono animati soltanto dal desiderio di conservare le tracce di quell'epoca, di trasmettere la testi-

monianza del sacrificio e della fatica che gli uomini hanno dovuto sopportare durante tutta la guerra e la successiva ricostruzione.

Ma dove trovare uno spazio adeguato e con quali risorse? Nella meravigliosa Valle di Scalve in provincia di Bergamo vi era un vecchio capannone nei pressi delle miniere ed il tetto

era crollato sotto il peso della neve otto anni prima, nonostante apparisse ormai abbandonato al suo destino ha trovato invece un futuro.

Da un incontro avvenuto nel 2014 con il Sindaco di Schilpario e l'amico **Adamo Marelli**, l'idea iniziale di **Cinzia** e **Silvano** di creare un museo attinente gli oggetti della Seconda Guerra Mondiale, con lo scopo di ospitare una ricca collezione di armi e macchine da guerra, ha finalmente preso vita.

Hanno costituito un vero e proprio museo su una superficie di ben 5.500 mq. distribuiti su due piani; questa enorme superficie è ideale per valorizzare anche



**In alto: limousine Plymouth P9 Coloniale del 1938, veniva utilizzata dai generali di basso rango mentre la Packard era l'auto più utilizzata dai generali di alto rango.**

**Sotto: GMC CCKW 352 del 1941, 4.400 cc, 6 cilindri in linea, 104 cv, cambio a 5 rapporti + retromarcia, monta i pneumatici 7,50X20, raggiunge i 75 km/h, ha un serbatoio da 150 litri, percorre i 2,5 km con un litro di benzina.**

(Foto Marvin 345 - 06/04/2014)





grandi mezzi come carri armati ed aerei, consentendo al visitatore di poterli vedere nella loro completezza.

Con il museo dei mezzi militari questa zona diventerà una delle attrattive più importanti della provincia bergamasca e non solo.

Con il trascorrere degli anni **Silvano** ed **Adamo** hanno composto un notevole parco veicoli da poter esporre.

Possiedono 4 carri armati, due imponenti Sherman M4 A1 del 1942 e due più leggeri AMX 13 francesi.

Inoltre hanno recuperato, per il loro valore storico, un Lockheed F104 ed un Fiat G91 (che entrò in servizio nel 1958 e che è famoso perchè fu a lungo l'aereo delle Frecce Tricolori).

**Silvano** ed **Adamo** sarebbero felici di poter incrementare ancora il museo anche grazie ad eventuali contributi e/o a qualche volenteroso che gli dia una mano nel sostenere l'associa-

**In alto: consegna del gagliardetto a Cinzia ed a Silvano in segno di riconoscenza, stima e rispetto.**

**Al centro: consegna del gagliardetto ad Adamo Marelli in segno di riconoscenza, stima e rispetto.**

**Sotto: foto di gruppo.**

*(Foto Wolfgang ed Ulrika Buchta Austro Classic - 13/10/2019)*

zione creata per l'occasione "Lombardia Ricorda" con il supporto del Comune di Schilpario, della Provincia di Bergamo e della Regione Lombardia che hanno creduto nell'ambizioso progetto.

Considerando quello che offre la natura già di suo, si evince come Schilpario sia indubbiamente una meta ideale per scolaresche e famiglie.

Ottime strutture alberghiere e ristoranti sono situati a poca distanza dal museo che, pur essendo ancora in fase di realizzazione, è già visitabile previo appuntamento.

*Continua...*



**Qui sopra: la torta dell'A.I.T.E.**

*(Foto R. Cabiati - 13/10/2019)*

**Sotto: Sherman M4 A1 del 1942, 15.800 cc, 9 cilindri stellari come quello degli aerei (sul finire della guerra montava un motore diesel a 6 oppure 8 cilindri), cambio a 5 rapporti, 390 cv, un serbatoio da 650 litri, raggiunge i 40 km/h, fa 350 metri circa con un litro di benzina, tara di 280/290 ql, lungo 6,20 mt, largo 2,70 mt, dotato di un cannone da 75 mm e di una mitragliatrice Brauning da 35 mm.**

*(Foto G. Gaia - 29/07/2012)*



**A cura della  
Redazione**

**Nei prossimi  
numeri**

**Reportage**

**La cremagliera di Granarolo**

**Veicoli**

**I Fiat 418 della Riviera di Ponente**

**Tecnica**

**I sistemi a via guidata**

**Storia**

**La michelina, un treno su gomma**

**Modellismo**

**Elaboriamo il Fiat 418 Hachette**

**Esercizio**

**Il tram di Bergamo**

**E tanto altro ancora...**

**Buona lettura.**

**Lo staff redazionale**



# Collabora con noi



**2005 - 2020**

**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.**

2006-11-29

Ayia Pias Saldano © InformaFITRAM



T-8