

GLI ALBUM DI ARANCIONE DI GENOVA



ANALISI TECNICA, DEL DESIGN E DELLA DIFFUSIONE IN ITALIA

FIAT 418

Affidabili, longevi e numerosi: storia, tecnica e design di uno degli autobus più diffusi in Italia

La diffusione pressoché totale sull'intero territorio nazionale, la quantità di mezzi realizzati e la molteplicità di versioni rendono difficoltoso costruire un quadro completo del bus FIAT 418.

Per comprendere cosa ha rappresentato questo modello, questa pubblicazione prova prima ad analizzare e a ricostruire tutti i retroscena, partendo dall'ideazione, passando per la tecnica, per arrivare ai vari prototipi, costruiti agli inizi degli anni Settanta nei "memorabili" stabilimenti Cameri, sottolineando al tempo stesso le differenze tra la produzione iniziale e quella di serie.

Un successo superiore alle aspettative

Dal 1973 in poi, il 418 conobbe una straordinaria diffusione in tutta Italia: cerchiamo di capire i motivi di questo successo – forse inaspettato anche dagli stessi produttori – elencandone tre che riteniamo alla base dello stesso.

Il principale va ricercato nella **crisi petrolifera** iniziata nell'ottobre 1973: con le massicce limitazioni al traffico privato, il trasporto pubblico venne chiamato a garantire la mobilità dei cittadini, proprio in un periodo in cui erano ancora presenti obsoleti mezzi di

vecchia concezione e, per contrasto, si andavano eliminando le filovie.

E la **sostituzione dei filobus** fu l'ingrato compito che svolsero i 418: negli anni Settanta scomparvero infatti le reti di Alessandria, Avellino, Bergamo, Como, Ferrara, Firenze, Genova, Livorno, Padova, Perugia, Roma, Torino, Trieste, Verona e Vicenza, mentre altre città come Bologna, Milano, Napoli e Salerno procedevano a consistenti riduzioni del servizio filoviario, che soffriva ormai anche della mancanza di produzione di nuovi veicoli: parallelamente tutte le città citate si dotavano di consistenti lotti di autobus.

Un ulteriore fattore di sviluppo del trasporto pubblico di quel periodo fu la **continua espansione delle città verso le periferie**, a volte costituite da veri e propri villaggi satellite: il dilatarsi delle distanze fece accrescere l'esigenza di trasporti urbani frequenti anche in città medio piccole.

Moltissime aziende si trovarono quindi nella necessità di **svecchiare e accrescere** in breve tempo **il parco mezzi** e, non avendo tempo da perdere in sperimentazioni, si rivolsero all'industria chiedendo un mezzo già collaudato ed affidabile.

Il 418 venne quindi chiamato a svolgere un **ruolo primario nel trasporto pubblico**: solo il coetaneo FIAT 421, pensato per le città di grandi dimensioni,

ha potuto scalfire, ma limitatamente a poche città, il ruolo di protagonista assunto di forza dal nostro 418.

La straordinaria e rapida crescita della domanda portò le tradizionali aziende costruttrici ed allestitrici di autobus (Pistoiesi, Menarini, Portesi, Macchi, De Simon, SEAC e la stessa FIAT) a non riuscire più a soddisfare le richieste di mezzi, tanto che entrarono in scena 418 con carrozzerie realizzate in piccoli lotti anche da aziende tradizionalmente allestitrici di autobus per servizi turistici (Dalla Via e Padane) o di autocarri con allestimenti speciali (Autodromo).

Una presenza diffusa e massiccia

Dopo la metà degli anni Settanta, sfruttando ancora il telaio del 418, stavolta quello AL (si annoverano comunque anche alcuni suburbani su telaio AC), FIAT, Macchi, Portesi ed Autodromo allestirono anche **versioni suburbane** dello stesso. Il veicolo suburbano,

Caratteristiche editoriali

- Formato A4 orizzontale, 21 × 29,7 cm
- 274 pagine a colori, carta 100 g patinata opaca
- Versione "standard" con copertina morbida 300 g patinata lucida
- Versione "deluxe" con copertina rigida patinata lucida

Per acquistare la pubblicazione cliccare su questo riquadro

che grazie ad altri modelli di autobus, avrà in seguito un grosso successo, muoveva in quegli anni i primi passi: esso cercava di coniugare diverse esigenze, ad esempio la capienza complessiva del veicolo senza rinunciare a numerosi e confortevoli posti a sedere: proprio per questo motivo i 418 suburbani presentavano due sole porte e sedili imbottiti.

Molti suburbani andarono a sostituire vecchi e pesanti pullman su linee in aree ad urbanizzazione diffusa: si possono citare diversi esempi in Emilia, Liguria e Lombardia, ma è utile ricordare anche certe relazioni nelle periferie densamente urbanizzate del sud (ad esempio la relazione Bari - Modugno).

Tuttavia, era forse già passato il momento della forte necessità di mezzi e ai 418 suburbani non arrise lo stesso massiccio successo dei loro omonimi urbani; lo sviluppo delle relazioni suburbane in Italia sarà appannaggio di altri mezzi, con progettazione più accurata e specifica per questo tipo di servizi. Va rilevato, ad esempio, che i veicoli suburbani avevano le stesse caratteristiche di quelli urbani, a cominciare ad esempio dal rapporto di trasmissione: ciò rendeva i mezzi suburbani particolarmente rumorosi e rigidi nei percorsi al di fuori delle città; proprio l'elevata rumorosità è tra l'altro il principale difetto dei 418 in generale.

Il periodo d'oro del 418 si colloca in definitiva tra la metà degli anni Settanta e l'inizio degli anni Ottanta,

quando si può dire che **in tutti i capoluoghi di provincia venne a costituire l'immagine stessa dell'autobus urbano**. Non va dimenticata però la massiccia presenza di 418 in città del calibro di Genova, Firenze, Roma e Napoli, dove erano di preferenza impiegati su percorsi "difficili", a motivo di pendenze e ristrettezza delle strade, oppure in collegamenti complementari.

Ricordiamo infine che gli ultimi mezzi commercializzati, a partire dal 1982, furono i Portesi VS880 (urbano e suburbano) e VS930 (interurbano): si trattava di veicoli da circa 9 metri realizzati su telai AC accorciati – quando la produzione degli stessi telai di 418 era di fatto già terminata – che ebbero una cospicua diffusione in Liguria, in particolare a Genova e alla Spezia.

Ancora 418, fino all'ultimo respiro

La storia dei 418 prosegue poi tranquilla per tutti gli anni Ottanta e all'inizio degli anni Novanta avrebbe logicamente dovuto cominciare la fine della loro vita utile, nel momento in cui tra l'altro apparivano decisamente superati rispetto ai mezzi frattanto apparsi sul mercato: ma un'altra congiuntura storica intervenne sul destino dei nostri mezzi.

In quel periodo le leggi finanziarie draconiane e le vicende giudiziarie di Tangentopoli legate agli appalti pubblici bloccarono infatti per alcuni anni l'erogazione dei fondi per il rinnovo del materiale rotabile alle aziende di trasporto pubblico locale, che si trovarono

impossibilitate a comprare nuovi mezzi e ad accantonare quindi i 418. Questa situazione – aggravata dal fatto che in ogni caso era comunque difficile procedere ad acquisti massicci come quelli necessari per rimpiazzare il consistente numero di mezzi acquistati negli anni Settanta – ha prolungato, forse un po' artificialmente, la vita dei 418 in alcuni casi fino alla prima metà del primo decennio del nuovo Millennio.

La robustezza e l'austerità di questi mezzi hanno fatto sì però che i 418 reggessero bene a questa ulteriore prova cui sono stati chiamati, evidenziando una possibilità di durata comune solo ai coetanei (guarda caso) FIAT 421 ed impensabile per gli odierni sofisticati autobus, con numerosi componenti elettronici. A dimostrazione della loro durevolezza, molti mezzi di questo tipo hanno continuato a circolare in Albania o fuori dell'Europa (Cuba, Eritrea, ecc.) ove sono stati mandati come aiuto allo sviluppo dopo la loro dismissione da parte delle aziende italiane.

Un ulteriore motivo che può spiegare la prolungata presenza sulla scena del trasporto pubblico urbano del 418 va infine ricercata nella mancanza di adeguate sostituti con dimensioni contenute a fronte però di un'elevata capacità di carico, motivo per il quale molte città con orografia particolare o comunque con percorsi difficili (su tutte Genova e Firenze) sono state costrette a mantenere i 418 in servizio più a lungo su tormentate linee a forte carico.

Prefazione	4	Nella piana dell'Arno		Contributi	
Analisi tecnica	6	<i>I 418 a Livorno e Pisa</i>	144	Coordinamento editoriale	
I retroscena.....	6	In tutta Italia, isole comprese		Claudio Bellini e Massimiliano Cantoni	
La tecnica	10	<i>I 418 in Sicilia e Sardegna</i>	148		
I prototipi.....	14	Alla luce della Lanterna		Redazione testi	
Analisi del Design	18	<i>La storia dei 418 genovesi</i>	154	✓ Stefano Alfano ed Enrico Nigrelli (Sanremo)	
FIAT-Cameri	24	Tra fiori e festival		✓ Silvio Benvenuti (Genova)	
BCF e SOFER.....	32	<i>I 418 da Sanremo a Ventimiglia e Taggia</i>	172	✓ Renato Bettini e Paolo Marini (Trento)	
Menarini	40	Tre Venezie, un solo autobus		✓ Eduardo Bevere (Campania)	
Portesi.....	44	<i>I 418 tra l'Arena di Verona e l'Istria</i>	178	✓ Massimiliano Cantoni (Bologna)	
Macchi	50	Pochi ma insoliti		✓ Gerardo Chiaro (Analisi tecnica e Analisi del design, Campania)	
De Simon.....	52	<i>La breve e curiosa storia dei 418 a Bologna</i>	186	✓ Andrea Cozzolino (Campania e SITA)	
SEAC-Viberti.....	56	Tra Secchia e Panaro		✓ Sergio Di Nocera (Torino)	
Minerva.....	60	<i>Storia dei 418 a Modena</i>	190	✓ Giorgio Fantini (Introduzione, Modena, Reggio E.)	
IMER	62	Nella città del Tricolore		✓ Gabriele Gagliardo (Milano e Lombardia)	
Dalla Via	63	<i>Storia dei 418 a Reggio Emilia</i>	199	✓ Claudio Guastoni (Pavia)	
Padane	64	Sulla Riviera accanto al filobus		✓ Giovanni Kaiblinger (Roma)	
Autodromo	66	<i>Breve storia dei 418 riminesi</i>	206	✓ Massimo Pacini (Livorno e Pisa)	
SOCIMI	66	All'ombra della Mole		✓ Bruno Principe (Firenze)	
I filobus	67	<i>I 418, presenza discreta a Torino</i>	212	✓ Roberto Renzi (Rimini)	
Il 418 all'estero	68	Dall'Adriatico allo Ionio		✓ Andrea Strapazzon (Bolzano e Un "falso" storico)	
La diffusione in Italia	70	<i>I 418 da Ancona a Reggio Calabria</i>	226		
I 418 di Milano erano tutti fuori		Quattordiciotto / Vierhundertachtzehn		Referente database telai Gregorio Turri	
<i>Le vetture dei Consorzi e gli autotreni ATM</i>	74	<i>I 418 bilingui di Bolzano</i>	232	Elaborazioni statistiche Claudio Bellini	
Tra Milano e il Lario		Trento, Rovereto e... skibus		I crediti fotografici sono citati nel testo	
<i>I 418 a nord di Milano</i>	84	<i>Storia dei 418 nel Trentino</i>	238		
I bus colore del sole		"Corriere" urbane			
<i>Storia dei 418 pavesi</i>	92	<i>I 418 della SITA</i>	246		
In giro per i Sette Colli		418 in miniatura	250		
<i>La storia dei 418 capitolini</i>	100	418 in pensione	252		
Senza esclusione di ... luoghi		I miei primi quarant'anni.....	256		
<i>La diffusa presenza dei 418 in Campania</i>	116	Un "falso" storico	258		
Bus da record nella città del Giglio		Tutte le aziende	262		
<i>Storia dei 418 a Firenze</i>	136				

Il volume è dedicato alla memoria di
Eduardo Bevere e Gerardo Chiaro

Prefazione

Questa raccolta di testi venne pensata come omaggio e guida a sussidio di un "giro di addio" su un 418 di Modena, organizzato da Massimiliano Cantoni e Giorgio Fantini, e successivamente fu arricchita grazie al contributo di numerosi appassionati che avevano gradito l'idea.

L'intera opera è stata ripresa, aggiornata ed integrata con nuovi contributi, per omaggiare nuovamente i 418 nel 2021, anno in cui si celebra il cinquantenario dalla commercializzazione dei primi esemplari.

Va segnalato che, dopo la succitata iniziativa, altri organizzatori hanno preso coraggio e i noleggi hanno raggiunto anche città come Pavia, Bologna, Genova e Roma, dove, a dispetto delle temute difficoltà organizzative, il successo di pubblico è stato superiore alle aspettative.

Si apre quindi una piccola parentesi autocelebrativa con immagini di autobus noleggiati in alcune città, guarda caso proprio quelle ove risiedono gran parte degli autori di questa pubblicazione.



Figura 1: Druento (TO), 2 febbraio 2001 - FIAT 421 AL SEAC, ATM [Torino], vettura 4771



Figura 2: Modena, 22 aprile 2001 - FIAT 418 AL Cameri, ATCM [Modena], vettura 149



Figura 3: Pavia, 28 ottobre 2001 - FIAT 418 AL Menarini, ASM [Pavia], vettura 84

Analisi tecnica ¹

I retroscena

Mentre erano ancora in costruzione, proprio in “quella” fabbrica, i non meno famosi 410 A CANSA² di ultima generazione, i dirigenti FIAT – sullo slancio di quell’opera di rinnovamento, che era partita con la creazione della 124 e che prevedeva l’ammodernamento dei propri stabilimenti, dei propri prodotti, del proprio marchio e (non per ultima) della propria immagine – decisero di inserire in questo imponente programma di mutamento tutto ciò che aveva attinenza con i “veicoli industriali”; non si dimentichi inoltre che tutto questo avveniva in concomitanza con la crisi Lancia, che da lì a poco sarebbe entrata nell’orbita di “Madre FIAT”.

Il primo segnale di ristrutturazione di questo particolare settore fu dato dalla comparsa sulle strade italiane delle cabine di camion del tipo “totalvis”, montate sui primi 691. Da tale modello, nuovo nell’estetica, ma non nella meccanica (in quanto dotato ancora del vecchio propulsore del 690), partì l’idea della creazione di un inedito, non solo nel design, come il 691, ma anche nella tecnica motoristi-

¹ Testo di Gerardo Chiaro

² CANSA = Carrozzerie Novaresi Società Anonima, successivamente identificata come Cameri, dal nome del luogo dello stabilimento di produzione degli autobus FIAT

Figura 8 [foto: M. Kaiblinger]: un esemplare di FIAT 410 A CANSA, la vettura 4010 di ATAC [Roma], munita ancora della porte anteriore e centrale in Verde Roma '71



ca: il 684. Ma cosa rappresenta per gli appassionati di autobus questo modello di camion?

Ovvio: simboleggia la versione camion del bus 418, poiché risulta dotato dello stesso propulsore, anche se collocato in posizione lineare.

Ma ritorniamo agli autobus: in questo settore i tecnici FIAT hanno l’ordine di **intervenire in modo pesante**. Alle loro spalle hanno prodotti più o meno recenti: 306, 309, 314, 320, 409, 410, 411, 414, 416, ormai in parte superati o già fuori produzione; davanti hanno un futuro incerto (si pensi all’imminente crisi petrolifera); in mezzo ci sono loro, con il compito di rinnovare tutto il settore con una gamma di veicoli che comprenda tutte le esigenze del trasporto pubblico dell’epoca. Devono intervenire sulle due uniche tipo-

logie allora utilizzate (urbani ed interurbani) e su tutte le taglie, lunghi, medi e corti.

Decidono allora di rinnovare solo nell’estetica il 306; di aggiornare in modo più completo il 314, pensando definitivamente il 414; di tenere ancora (ma per poco) in produzione il 416; di sostituire il 411 e il Lancia 718 (acquisito di recente o in via di acquisizione) con un modello super-innovativo, denominato 421 (derivato da un mai prodotto urbano Lancia 720), il quale dovrà rappresentare l’urbano di prestigio per grandi metropoli (ma questa è un’altra “storia”...).

Stabiliscono anche di rinnovare gli interurbani lunghi e medi con gli inediti 308 e 343 (per affiancare il 306 e sostituire il 309/1) e – nelle due stesse taglie – gli urbani per il mercato rappresentato dalle piccole e

grandi città di provincia con un modello, che si potrebbe definire (per noi appassionati) leggendario: il 418 nasce quindi con il gravoso compito di **sostituire** due autentici miti, **il 409 e il 410**.

In tutto questo contesto gli esperti FIAT assumono un'altra importante decisione: i nuovi modelli (308, 343 e 418) dovranno essere motorizzati da un solo propulsore, ovvero l'8200.12. Ma perché giungono a tale decisione?

Facciamo un passo indietro. Agli inizi degli anni Sessanta in casa FIAT nasce il 220H, un motore derivato (anche se lontanamente) da quello che per tutto il decennio precedente aveva mosso gli autobus FIAT 642 in tutte le opzioni possibili ed immaginabili. Esso fu utilizzato inizialmente solo su veicoli medi, in particolare per la produzione cosiddetta originale (CAN-

SA), sia che si trattasse di struttura completa che del solo telaio. Al contrario Viberti, Menarini, SICCA, OMFP, AerFer e Van Hool, ben consapevoli delle qualità di questo motore, lo adottarono anche su autobus lunghi.

Così il 220H era stato utilizzato in particolare sul telaio interurbano 309/1 (9 metri), ma era presente anche in strutture portanti di tipo urbano da 9 e 10 metri (Monocar 1101 e 1151, SCALL D6, SEAC U142 ed U192, ecc.) denominati comunemente 409. Ma non solo: fu impiegato ancora per gli interurbani Monocar 1131 (10 metri, meccanica 320 tipo centrale) e 1141/2 (11 metri, meccanica 320 tipo posteriore), Viberti AV1M, OMFP-Pistoiesi AIL511, su telai Siccar 320 e 340 (in questo secondo caso con motore 220H.012/1 e cambio a 10 velocità), sugli autoportanti Van Hool (340) e sul modello AerFer VE1204

“Raedapol” (11 metri). Su quest'ultimo veicolo, tra l'altro, grazie alla struttura portante interamente in alluminio, il 220H aveva dimostrato tutto il suo potenziale, sicché quest'autobus, già nel 1965, era in grado di raggiungere e superare i 100 km orari.

Basandosi su queste molteplici esperienze maturate non solo in casa propria, ma anche e soprattutto presso le ditte costruttrici di autobus a struttura portante, gli esperti FIAT si resero conto che il 220H era in grado di muovere agevolmente anche una massa equivalente ad un veicolo da 11 metri. Di qui, la decisione di creare l'**8200.12**, derivato dal 220H, e di mettere a riposo il 310H/61, l'undici litri che aveva motorizzato tutti i 410 di seconda generazione. L'8200.12 – che inaugurerà la nuova modalità di identificazione dei motori FIAT, almeno nel campo dei mezzi pesanti – pur partendo dalle caratteristi-

Figure 9 [foto: Archivio ANM, collezione E. Bevere] e 10 [foto da dépliant, collezione G. Chiaro]: due foto significative che testimoniano la differente impressione suscitata dai due illustri modelli predecessori del 418; a sinistra il FIAT 409 SCALL monoscocca D1 da 8 metri versione per ATAN [Napoli] e a destra il FIAT 410 nella versione per ATAF [Firenze], vettura 2575



che di base del predecessore, si diversificherà però per la cilindrata (9819 cm³ contro 9161 del 220H), per la potenza (194 CV contro 153) e naturalmente varierà anche tutta la componentistica di contorno.

Tutta questa analisi, che a prima vista potrebbe sembrare inutile, ci chiarisce il motivo per il quale i due precedenti modelli (409 e 410), così differenti tra loro, vengano accorpati in un unico tipo (418) ed anche perché le due differenti motorizzazioni vengano unificate in un solo propulsore. Ma per comprendere meglio cosa rappresenta l'8200.12 elenchiamo una serie di dati.

Questo innovativo motore avrà il pregio di essere dotato di minore cilindrata, maggiore compressione e maggiore potenza e si rivelerà, di conseguenza, economico sotto molti aspetti, dal momento che ridurrà i costi di progettazione e di consumo. Esso sarà abbinato a veicoli dotati di differenti taglie, accomunerà la ricambistica e, grazie alla maggiore potenza unita alla minore cilindrata, diminuirà i costi complessivi di esercizio (aspetto che cadrà a fagiolo, visto che da lì a poco si entrerà in piena crisi petrolifera).

Come già abbiamo anticipato, sul nuovo propulsore nasceranno – oltre i telai di 418 – anche i nuovi FIAT 308 e 343 e con questi si andranno poi a coprire le

fette di mercato più prolifiche: urbani ed interurbani medio-lunghi. Essi andranno a spodestare definitivamente i gruppi motore del tipo centrale usati per i 409, il telaio semi-portante 410 A (ultimo della generazione di 410 semi-telaia ed autoportanti), i gruppi motore sul retrotreno denominati 320 ed il telaio 309.

Va ricordato, a tal proposito, che i gruppi motore posizionati in modo centrale-orizzontale e dotati dell'8200.12, assumeranno la sigla 309 A (se interurbani) e 409 A e B (se urbani). Queste sigle non compaiono se i gruppi fanno parte dei telai 308 e 418, ma solo se tali gruppi sono uniti ad un telaio non originale FIAT, come gli urbani Monocar 1221, 1231 e gli interurbani 1211 e 1211N.

Stesso discorso per i gruppi meccanici posteriori-orizzontali, dotati dell'8200.12: in questo caso le sigle prendono il nome di 320 A (eventuali interurbani) e 420 A (eventuali urbani o suburbani di prima generazione). Non a caso i Monocar 1241 e 1241 L sono chiamati anche FIAT 420 A.

Con la nascita del 418 scompaiono le differenti denominazioni per le due tipologie di urbani (409 e 410), che vengono accomunate in un unico nome: la differenziazione sarà ora affidata agli acrostici "A", "AC" ed "AL".

Il 418 accomunerà per sempre i diversissimi (non solo per la lunghezza, ma anche per la differente im-

Figura 11 [foto: Archivio Circumvesuviana, collezione E. Bevere]: il bus AerFer UTVeS VE1204 Raedalpol con gruppo motore FIAT 320.101; la vettura 41 della Circumvesuviana era resa ancor più attraente dall'iniziale livrea rossa, poi sostituita dai due toni di blu



Figura 12 [foto: G. Chiaro]: FIAT 308 L Cameri, esemplare GRTI Avellino 30834

pressione che offrivano) 409 e 410, e di questi due autobus adatterà il lato migliore sia strutturalmente che meccanicamente. Tra l'altro, è questo uno dei motivi per il quale è stato affermato che il 418 nasce già vecchio, ma allo stesso tempo solido ed affidabile. Ne sono testimoni le strade italiane, visto che fino all'alba del nuovo Millennio furono solcate da molti esemplari di questo modello.

Quest'ultimo approfondimento potrebbe dare l'idea di uno sfioramento fuori traccia. In realtà rappresenta uno dei tanti retroscena che stanno dietro la progettazione del 418 e ci accompagna verso un altro argomento inerente questo modello: la tecnica meccanica e strutturale. Sino ad ora abbiamo trattato infatti il "cuore" del nostro amato 418, d'ora in poi ci intratterremo sullo "scheletro", passando per gli "arti" (la trasmissione).

Come è stato già evidenziato, il 418 può essere definito un autobus nato vecchio, per vari motivi: per il pianale alto, ereditato sia dal 409 che dal 410; per l'adozione del cambio automatico (Voith e/o DRS-SRM), già in uso sulla produzione precedente di Alfa Romeo, FIAT e Lancia; per il ritorno al telaio classico a longheroni e l'abbandono di quello semi-portante e della struttura portante. Tuttavia, a prescindere dal pianale che effettivamente non ha nulla di innovativo, le altre due caratteristiche prima citate possono essere definite elementi per certi versi nuovi,



anche se già adottati in passato. L'acrostico A, infatti, dovrebbe identificare il modello come veicolo "automatico": ed è la prima volta che un autobus FIAT viene fornito **di serie con il cambio automatico** e con il cambio manuale solo in opzione. Per il 410 A si era verificato il contrario: questo, infatti, nato con un prototipo a cambio automatico, si caratterizzò invece per l'adozione del cambio semiautomatico Marelli sulla produzione di base mentre il cambio automatico Voith ne rappresentò in realtà solo l'opzione.

Lo stesso discorso vale per il telaio: difatti, il ritorno alla **struttura portante** su veicoli urbani potrebbe sembrare un passo indietro rispetto al progresso ve-

rificatosi negli anni Cinquanta con l'adozione delle costruzioni autoportanti. Il 418, invece, smentisce questa tesi poiché esso si rivelerà un veicolo fortunato anche per la riadozione del sistema a telaio. Grazie ad esso ad esempio i vari carrozzieri lo allestiranno con estrema facilità e grande inventiva. La sua versatilità consentirà di abbinarlo ad un rimorchio, come nel caso degli autotreni Macchi e SEAC-Viberti (che realizzò anche il prototipo autosnodato), o, invece, all'azienda VS di tagliarlo per realizzare alcuni modelli "corti" allestiti dalla Portesi. Ma tutto questo sarà il tema del prossimo capitolo.

I prototipi

Il **primo prototipo** fu un A carrozzato **Cameri**. Esso si contraddistingueva per alcuni elementi stilistici di transizione che lo accomunavano sia ai precedenti 410 A CANSA che alla successiva produzione di serie dei 418 originali FIAT. Il cambio non era automatico, ma manuale a cinque rapporti. Esternamente era dotato di alcuni elementi stilistici (strettamente legati a quelli tecnici) che lo inquadravano però inequivocabilmente nella categoria dei 418 A: i mozzi ruote (uguali a quelli dei 410 A), la posizione centrale del tappo nafta (la stessa del 410 A), la minore lunghezza della porta anteriore (per via del telaio più corto); mancava però il tubo di scarico sul tetto.

Il design riprendeva con sfumature più moderne quello del 410 A originale. Gli elementi che più legavano i due modelli erano il parabrezza bombato del tipo VÖV³, i ricasci laterali del tetto, le varie modanature, la sagoma tondeggiante del frontale, dove era inserito in modo goffo quello che diventerà il motivo principale della facciata anteriore di tutti i Cameri: la mascherina comprensiva dei caratteristici gruppi ottici anteriori.

Il prototipo in questione fu anche il primo rappresentante di una novità tecnico-stilistica in tema di struttura e design insieme. Fu, infatti, il primo bus

³VÖV = Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe, l'associazione tedesca delle aziende di trasporto pubblico



Figura 19 [foto da libretto uso e manutenzione, collezione S. Benvenuti]: visioni di insieme del FIAT 418 A Cameri

urbano originale FIAT ad essere dotato di finestrini modulari Klein, la cui misura era pari a quella delle porte. Solo tre finestrini presentavano differenti misure: il primo lato sinistro (finestrino del conducente, uguale in larghezza alla porta anteriore) ed i se-

condi su entrambi i lati, necessariamente più corti degli altri per questioni di ingombro del veicolo. Un altro elemento innovativo, in tema di urbani originali FIAT, era poi costituito dal lunotto a vetro unico e non sdoppiato.

Analisi del Design ⁴

Il 418 è stato l'ultimo modello di autobus ad essere allestito in maniera veramente variegata da tantissimi carrozzieri (ben tredici italiani e due stranieri). Già il coetaneo 421, per esempio, non ha avuto la stessa fortuna; all'epoca del successivo 470, invece, era talmente mutato il quadro dei costruttori che non appare più possibile stabilire alcun corretto parallelo. Sul 418 si sono potute notare insomma per l'ultima volta le qualità italiane in tema di differenze di stili su uno stesso modello di autobus urbano e la fantasia creativa dei designer ha potuto sbizzarrirsi.

Nella pagina accanto si riportano i grafici delle ripartizioni per carrozzerie di tutte le unità accertate⁵:

- ✓ Per i **289 telai di tipo A**, la carrozzeria prevalente fu Menarini (130 unità), seguita da Portesi (65, a cui si aggiunsero le tre prodotte su licenza FIAT), SEAC (40), De Simon (39) ed altre dodici tra BCF, Minerva ed il prototipo Cameri;
- ✓ Per i **2.834 telai di tipo AC**, il primo posto di FIAT-Cameri (727 unità) fu conteso da Breda Costruzioni Ferroviarie (671), seguita da Macchi (410, di cui 220 autotreni), Menarini (400), Portesi (232, di cui 96 VS), SEAC-Viberti (173, di cui 119 auto-

treni) ed altre 221 tra De Simon, Minerva, Padane, Dalla Via e Ringsted;

- ✓ Per i **3.395 telai di tipo AL**, quella di Cameri fu la carrozzeria di gran lunga prevalente (1.448 unità), seguita da STIA (599, di cui 94 autosnodati), SOFER (410), Portesi (272), Menarini (202), De Simon (192), BCF (120) ed altre 152 tra IMER, Autodromo, Dalla Via, Ringsted, Minerva, Macchi,

Padane e SEAC-Viberti;

- ✓ Complessivamente quindi i **6.518 telai accertati di 418** vedevano la prevalenza di FIAT-Cameri (2.176), BCF (798), Menarini (732), STIA (599), Portesi (572), Macchi (416), SOFER (410), De Simon (321), SEAC-Viberti (214), oltre a 280 unità delle carrozzerie minori precedentemente elencate.

Tabella 2: Varianti di carrozzeria ed allestimento dei telai FIAT 418 (* = codice carrozzeria non accertato)

	Urbani	Suburbani	Interurbani
Autodromo	AL	AL	
BCF	A (AU610) AC (AU610A) AL (AU2111)	AC (AS110*)	
Dalla Via	AC e AL AC (licenza BCF)		AL
De Simon	A, AC e AL	AC	
FIAT-Cameri	AC e AL	AC e AL	
IMER	AL (U111) AL (licenza Cameri)		
Macchi	AC (102)	AC (101) AC autotreno (103s) AL (106)	AC autotreno (103 e 104)
Menarini	A, AC e AL		
Minerva	A, AC e AL		
Padane	AC e AL		AL
Portesi	A (AU274) AC (AU310) AL (AU295, AU328 e 2021) VS880 (2017)	A (licenza Cameri) AC (modello Como*) AL (modello Spezia*) VS880 (2019 e 2020)	AL (2022) VS930 (2016)
SEAC-Viberti	A (U252) AC (U272) AC autotreno (U302)	AC autotreno (SU312) AL autosnodato (SU352)	AC autotreno (I292)
SOFER	AL (AU2111)		

⁴ Testo di Gerardo Chiaro

⁵ Considerando i numeri di telaio più alti censiti, complessivamente dovrebbero essere stati prodotti: tipo A = 295 telai, tipo AC = 2.920, tipo AL = 3.554, per un totale di 6.796 unità

Figura 23: ripartizione per carrozzeria dei 418 A - 289 telai accertati / 295 totali

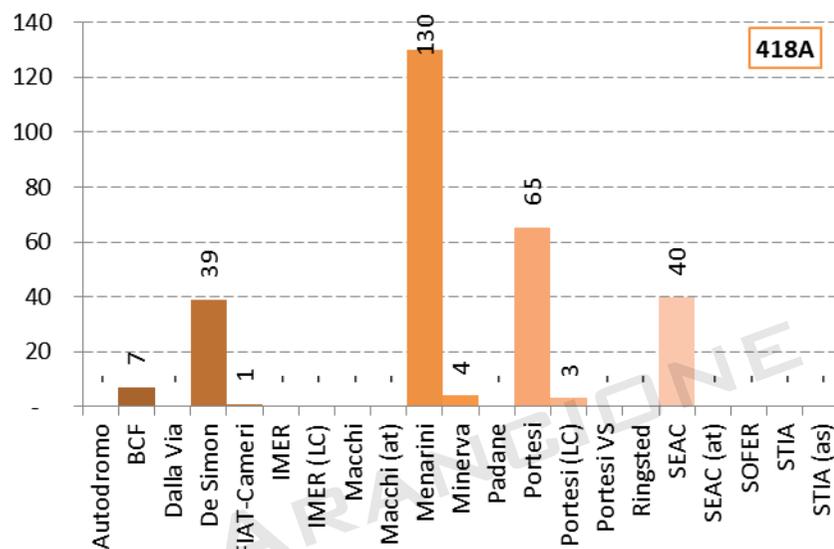


Figura 24: ripartizione per carrozzeria dei 418 AC - 2.834 telai accertati / 2.920 totali

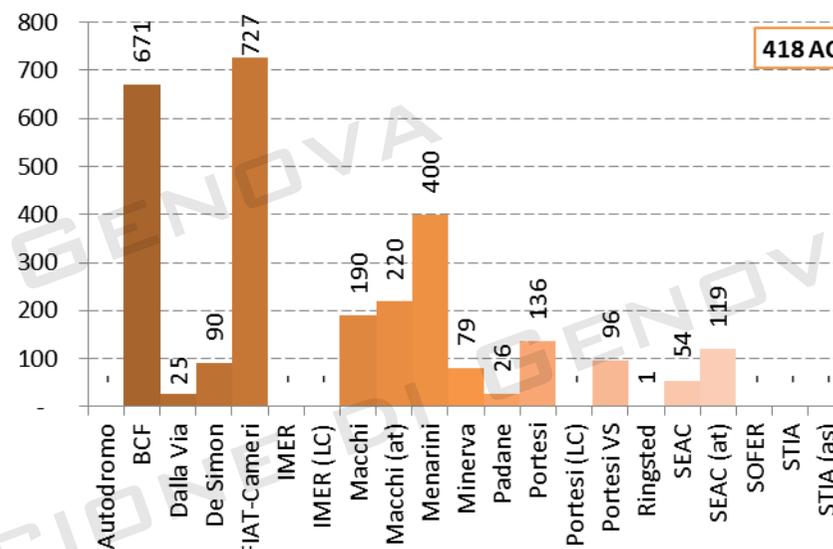


Figura 25: ripartizione per carrozzeria dei 418 AL - produzione: 3.395 telai accertati / 3.554 totali

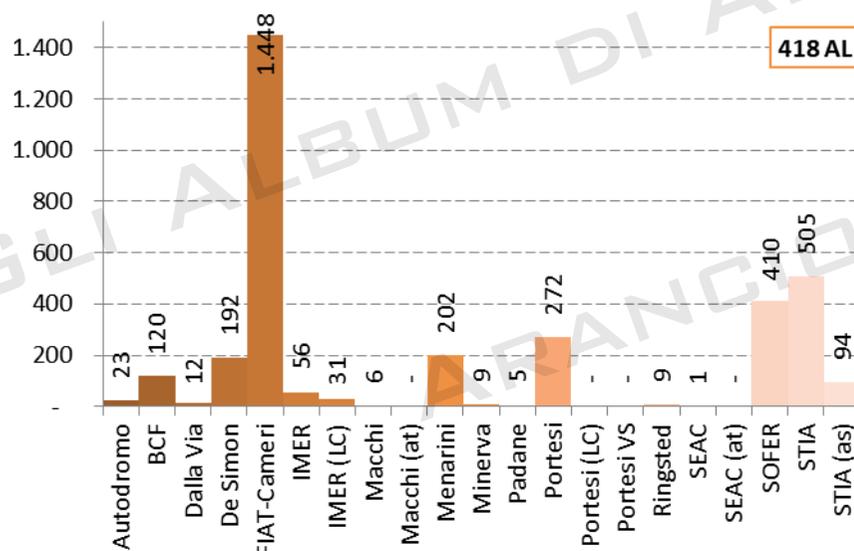
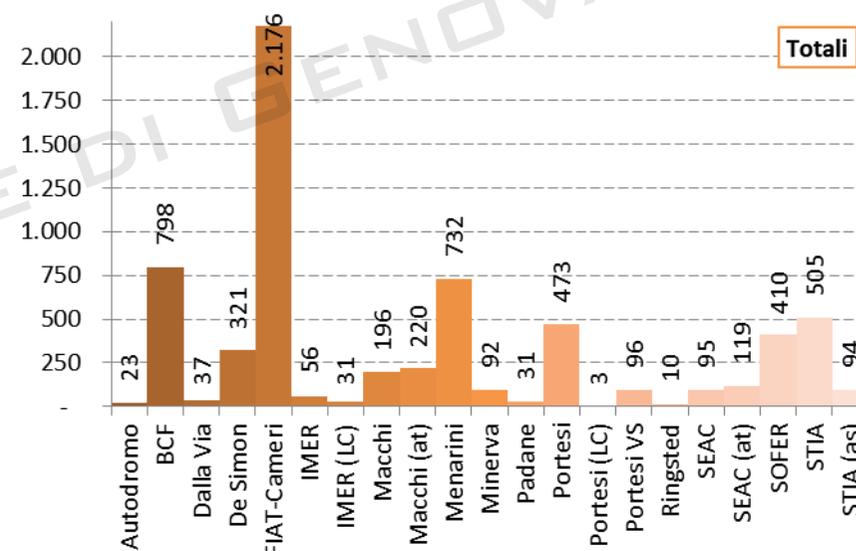


Figura 26: ripartizione per carrozzeria dei 418 (A, AC ed AL) - 6.518 telai accertati / 6.769 totali



FIAT-Cameri

I Cameri hanno rappresentato i 418 più moderni in assoluto (naturalmente, in riferimento all'inizio della produzione), visto che per allestire questo recentissimo telaio fu creato un disegno completamente nuovo. Non a caso i 418 originali avevano poche caratteristiche che li potessero avvicinare stilisticamente ai 410 A CANSA, mentre per molti 418 di altre case costruttrici, come vedremo più avanti, gli esemplari furono prodotti sullo stile di modelli precedenti.

Abbiamo già trattato il tema dei 418 originali FIAT nell'analisi dei prototipi, ma è doveroso soffermarci ulteriormente per comprenderne le caratteristiche stilistiche.

La produzione di serie dei 418 Cameri ha alcuni elementi dell'allestimento che possono essere considerati punti fermi, quali le **caratteristiche di base** del disegno generale. Ma è stata contraddistinta anche da altri **componenti** che si possono definire **di transizione**, perché sono quelli che ci fanno capire, a prima vista, l'esatto periodo di produzione di un eventuale singolo esemplare, quali le modanature centrali, il logo FIAT (successivamente anche quello IVECO), la mascherina, ecc. Essi sono poi provvisti anche di altri **elementi** che si possono definire **opzionali**, quali gli indicatori di linea, le ante delle porte, la porta autista, i gocciolatoi ai finestrini, il parabrezza, ecc.



Figura 35 [foto: C. Bellini]: 418 AL Cameri conservato da Associazione Il Capolinea in posa in piazza della Vittoria a Genova

BCF e SOFER

Un insolito mistero ha avvolto la produzione dei 418 della fabbrica pistoiese e di quella puteolana. Ci si è spesso chiesti: come mai la Breda⁶ ha prodotto con il disegno tipo AU610A solo la versione AC? E poi: perché non sono mai stati prodotti SOFER o BCF AU2111 nella versione AC? Perché i 418 AL sia SOFER che Breda sono stati creati con un disegno, mentre i 418 AC prodotti solo ed esclusivamente dalla Pistoiesi erano dotati di un altro stile, tra l'altro più moderno, anche se facente parte di un sistema di disegno unificato?

Forse, la spiegazione di questo mistero dovrebbe cercarsi in un passato più remoto, nel periodo in cui si producevano gli "UTVeS"⁷. È probabile che le due aziende avessero tra loro dei contenziosi in sospeso legati a tale brevetto ed essendo tutte e due appartenenti al gruppo EFIM-IRI, i vertici di tale Ente abbiano imposto la produzione differenziata dei modelli, ordinando alla Breda di concepire un disegno per la SOFER (Società Officine Ferroviarie) e a quest'ultima di produrre veicoli su licenza in base al-

⁶ Le Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi (OMFP) assunono nel 1969 il nome di Ferroviaria Breda Pistoiesi (FBP) e nel 1971 di Breda Costruzioni Ferroviarie (BCF); quest'ultimo pertanto è da ritenersi il "marchio di fabbrica" dei 418, pur rimanendo nell'uso comune la denominazione generica di "Pistoiesi", in alcuni casi anche riportata sulla carrozzeria dei veicoli

⁷ Ufficio Tecnico Veicoli Stradali di AerFer, Industrie Meccaniche Meridionali Aeronautiche e Ferrotranviarie

lo schema offerto dalla fabbrica di Pistoia. Per tali motivi, e forse a dispetto degli ordini ricevuti, si può supporre che la Breda, invece di offrire il disegno più moderno degli AU610A (naturalmente in versione da 11 metri), abbia ceduto alla fabbrica puteolana un disegno più antiquato, ricavato da uno schema vecchio (anche se di pochi anni), con il quale erano stati prodotti i 410 A romani (AU1911).

Come già anticipato, le due fabbriche in passato ebbero sicuramente delle contese per la paternità del brevetto UTVeS, che nato negli stabilimenti AerFer di Pomigliano d'Arco⁸, fu trasferito in modo forse non tanto misterioso alla fabbrica di Pistoia, all'epoca denominata OMFP. Il brevetto cambiò casa perché alcuni tecnici di origine toscana furono trasferiti da Pomigliano, dove avevano iniziato l'attività, a Pistoia. Tale cosa poi non fu digerita molto facilmente dai dirigenti AerFer che incominciarono a produrre i famosi Metropol e Raedapol in gran segreto, per cui la Pistoiesi non poté mai beneficiare di questi due avveniristici progetti. Probabilmente, ciò fu l'origine delle dispute tra le due aziende, sfociate, come si è detto, nei fatti prima citati, dai quali deriverebbe la produzione ben distinta di 418.

⁸ La fabbrica della SOFER di Pozzuoli all'epoca rappresentava una sorta di succursale dell'AerFer che aveva la Sede centrale a Pomigliano

È doveroso comunque ricordare che, a partire dalla fine degli anni Settanta, la BCF si riappropriò del progetto AU2111 e produrrà la fortunata serie di 418 BCF di Roma. Ma il rientro del brevetto AU2111 a Pistoia avvenne molto probabilmente perché i vecchi accordi erano saltati, grazie ai nuovi firmati con la nascita del Consorzio INBUS, che vedeva coinvolte, oltre a Breda e SOFER, anche SICCA e De Simon. È utile comunque, al termine del nostro esame, ricordare che tali argomentazioni sono frutto di solo ipotesi, anche se basate su ricerche effettuate e testimonianze di alcuni tecnici impegnati nelle due fabbriche.

Ritorniamo ora al "lontano presente" che vede la nascita della produzione dei 418 Pistoiesi e SOFER. Come si è detto, il primo veicolo ad essere prodotto su base 418 fu un **AU610**, il cui stile ricalcava quello del disegno unificato (già creato da Giovanni Klaus Koenig e Roberto Segoni) per gli Esagamma milanesi e i 410 A romani. Anche in questo caso va ricordato che il disegno unificato prevede che alcune componenti e le linee generali del prodotto possono essere confrontate, ma non gli elementi che caratterizzano ogni singolo modello. È chiaro, tanto per fare un esempio, che se il telaio dell'Esagamma risulta di pianale più basso e più lungo, rispetto a quello del 418 A, quest'ultimo si differenzierà dall'altro per una diversa altezza e lunghezza della sagoma. Così, appare evidente che la posizione del radiatore o del ser-

Menarini

Lo schema dei 418 Menarini aderisce alla strategia di disegno unificato che la Casa bolognese usò su tutta la propria produzione di urbani e suburbani, sia Monocar che non, adottata a partire dal 1968 con 1101/2, 1151 e terminando con 1241 e 418, prodotti sino alla fine degli anni Settanta. Naturalmente, questo non vuol dire assolutamente che un 418 possa essere perfettamente uguale ad un 1201/3 oppure ad un 410 A. Tutti questi modelli di autobus, infatti, avevano in comune solo i tratti generici (il cosiddetto *family feeling*), che si possono individuare nei ricambi del tetto, nel disegno delle porte (dove non vi erano richieste di capitolati vari), nel modello dei finestrini, nella fanaleria, nelle varie prese d'aria, ecc.

La Menarini, probabilmente la migliore carrozzeria italiana a saper unificare la propria produzione, era dotata di tecnici eccezionalmente capaci nel saper applicare questa metodologia, avviata già nei lontani anni Cinquanta, quando erano ancora in produzione Lancia Esatau P, FIAT 680 ed Alfa Romeo 910: una tecnica utilissima per diminuire i costi di produzione, criterio al quale la Menarini si dimostrò sempre particolarmente legata.

Non a caso i 418 Menarini, seppur gradevoli, apparivano semplici, poveri, ma leggeri, meno sofisticati ed allo stesso tempo compatti nella struttura. Mentre i Cameri sembravano più futuristici, i



Figura 70 [foto: collezione ATAM, Associazione per la Tutela degli Autofiloveicoli per Museo]

FIAT 418 A Menarini, con parabrezza piatto e porta anteriore a quattro ante; vettura ATAM [Livorno] 141 presso lo stabilimento bolognese prima della consegna



Figura 71 [foto N. Martini]

Parma. Anche se la vettura è un po' "imboscata", si vede bene il parabrezza a spiovente e la porta anteriore più piccola delle altre per questo 418 A Menarini della TEP di Parma

Portesi

La Portesi non può essere paragonata alle aziende dei paragrafi precedenti sia per le dimensioni dello stabilimento che per la più ridotta quota di mercato da essa occupata. E la sua posizione un po' defilata sembra riproporsi anche nell'allestimento dei 418, tutto sommato meno diffusi rispetto a quelli dei carrozzieri già citati nei precedenti paragrafi. Tuttavia il loro stile interpreta con precisione l'essenza della scuola dei carrozzieri lombardi: i 418 Portesi, anche se esteriormente semplici, si distinguevano per l'eleganza complessiva delle vetture, la precisione e la raffinatezza degli allestimenti interni.

Una prima considerazione in tema Portesi va ai **tre esemplari** prodotti nel 1971 su telaio 418 A per l'ASM di Brescia, realizzati **su licenza FIAT-Cameri** originale. È difficile comprendere il mistero che portò a tale decisione, forse una particolare richiesta dell'azienda bresciana o un accordo tra la FIAT e la stessa Portesi. Il disegno era molto simile a quello del prototipo FIAT originale, in cui tuttavia la curvatura del parabrezza VÖV era poco accentuata e lo stesso non presentava i due vetri superiori (come quello del prototipo AL). Inoltre, stranamente, erano già dotati della lunghezza della serie AC (10.175 mm), e le due sole porte rototraslanti, posizionate ai due estremi della sagoma, risultavano della stessa misura.

Per quanto riguarda la **produzione di serie**, il disegno, risulta pressoché simile per tutte e tre le versioni (A, AC ed AL), escludendo soltanto i veicoli prodotti su capitolato ATAC e quella serie costruita su telai modificati dalla VS, con vari allestimenti (urbani, suburbani, interurbani).

Volendo essere più precisi, si potrà affermare che il design dei 418 Portesi può essere diviso sommariamente in **cinque differenti tipi**: quello dei 418 A, quello degli AC ed AL di serie, quello del gruppo romano, quello degli urbani e suburbani su telaio VS880, quello dell'interurbano su telaio VS930.

Lo schema dei 418 A (indicati con il codice di carrozzeria **AU274**), riprende fedelmente il design dei 410 A di Lugano ed in parte le linee estetiche dei Lancia Esagamma e dei 409 di ultima generazione (vedasi ATAC e ASM [Brescia]). Si caratterizzano per: il particolare ricasco anteriore e posteriore del tetto, comune ai veicoli prima citati; per la porta anteriore a tre ante, dovuta alla minore lunghezza del telaio; per una insolita griglietta posta sulla sinistra del frontale (riservata all'areazione del posto guida e del parabrezza); per il parabrezza spiovente (ma non è noto se in preventivo esisteva già la versione a sperone); per i finestrini Klein (prevista anche una variante con finestrini a scorrimento orizzontale); per la porta riservata al conducente, di cui solo alcuni esemplari tuttavia erano dotati.

Curiosamente, se andassimo a moltiplicare tutte le varianti citate, ci troveremmo di fronte ad una infinità di versioni che potrebbero accontentare tutte le municipalizzate italiane. E ciò conferma quanto detto poc'anzi: la Portesi rappresentava una piccola carrozzeria e, non avendo una produzione standardizzata, poteva permettersi il lusso di creare una infinità di versioni su un determinato modello, basandole anche su richieste specifiche.

Ora passiamo allo schema della vera e propria produzione di serie dei 418 AC ed AL: i primi erano contraddistinti dalla sigla **AU310**, mentre i secondi dalle due sigle **AU295** e **2021**, quest'ultima utilizzata a partire dalla fine degli anni Settanta.

Il design riprendeva quasi fedelmente quello degli AU274. Tuttavia, si diversificava dal modello precedente in particolare per i ricaschi anteriori e posteriori, nel caso specifico riveduti e corretti per permettere una migliore accoglienza di particolari indicatori di linea. Infatti, il modello base prevedeva vetture molto ampie sia posteriori che anteriori, rispetto alle misure standard dell'epoca. Tuttavia, anche in questo caso visto che si tratta di un elemento opzionale erano richiedibili indicatori specifici.

Sempre in tema di modello base va citato il **parabrezza**, che prevedeva sin dall'inizio della produzione le due varianti a sperone e spiovente. Il modello a sperone era dotato di vetrino unico inferiore fisso,

Macchi

A metà degli anni Settanta, la Macchi presenta un **prototipo da 18 metri**, invece del solito veicolo da 10 o 11 metri. Lo presenta senza clamore, poiché come carrozzeria non rappresentava più la favolosa Macchi di tutto il periodo dopoguerra, che aveva visto anche la collaborazione con la tedesca Büssing.

Il prototipo riceve con la sigla **103** e si mette in mostra per un particolare elemento stilistico: una vistosa “gobba” di colore bianco sul tetto, grazie alla quale il veicolo appariva gigantesco, anche se si faceva notare per l'essenzialità del design. Era una via di mezzo tra un suburbano ed un interurbano, poiché aveva le classiche tre porte da suburbano, ma la livrea blu era tipicamente interurbana.

Eccettuata la gobba sul tetto ed i ricaschi, i connotati estetici erano quasi gli stessi che poi adotterà tutta la produzione di serie, sia per i modelli AC ed AL, che per gli autotreni realizzati a partire dal telaio AC, nelle versioni:

- ✓ **101** = 418 AC suburbano a due porte;
- ✓ **102** = 418 AC urbano;
- ✓ **103** = autotreno interurbano con tre porte;
- ✓ **103S** = autotreno suburbano con tre porte;
- ✓ **104** = autotreno interurbano con due porte;
- ✓ **106** = 418 AL suburbano.

Le peculiarità del disegno di tutti i 418 Macchi, che si valevano di una produzione abbastanza standardizzata, era caratterizzato da **forme generalmente prive di rotondità**. Tutto appariva ben intonato: sia la rastrematura dei ricaschi laterali del tetto e degli angoli posteriori che la doppia obliquità del frontale sembravano legate in modo indissolubile al disegno generale della carrozzeria. Anche la mascherina, quasi rettangolare e i fari si adattavano perfettamente a tutto il modello. Pure i finestrini Klein, a scorrimento verticale o orizzontale che fossero, si armonizzavano perfettamente alla sagoma. Insomma, una “sinfonia” adatta ... alla Scala di Milano.

Il **parabrezza** si presentava del tipo spiovente ed i ricaschi mozzati e dotati di molto spazio permettevano l'adozione di più tipi di velette.

Le **porte** rappresentavano una dotazione per la quale era possibile richiedere vari tipi. I modelli più conosciuti erano tre: il tipo FIAT-Cameri (giusto per intertenderci) e due modelli in alluminio, ad un solo vetro per anta e a due vetri per anta.

Non si sono mai viste **porte** riservate al **conducente** sui 418 Macchi e nemmeno l'ombra di una modanatura centrale, tranne che su un piccolo lotto di 418 AC.

Gli **autotreni** Macchi, dotati di rimorchio a volta corretta, si presentavano meno eleganti dei Viberti, ma essenziali: erano veicoli che per la loro grossa sagoma

attiravano l'attenzione; risultavano anche molto guidabili in particolare nei tratti con svolte strette. Naturalmente, le versioni non erano tutte uguali: gli interurbani 104 presentavano due porte, alla stessa maniera dei Viberti, i 103 ed i 103s erano a tre porte (anteriore e centrale, più una centrale sul rimorchio).

I 418 Macchi AC ed AL erano sostanzialmente uguali agli autotreni: si distinguevano da questi per la maggiore adozione di finestrini modello Klein a scorrimento verticale e porte tipo Cameri. Naturalmente anche in questo caso vi erano le eccezioni, che però nella maggior parte dei casi facevano riferimento a versioni dalla tipologia suburbana.

Nella pagina seguente

Figura 91 [foto: G. Kaiblinger]: FIAT 418 AC Macchi 102, nella versione per ATM [Milano] (gestione consorzi, vettura 2408)

Figura 92 [foto: Archivio Azienda Napoletana Mobilità, collezione R. Saccone]: FIAT 418 AC Macchi 103, foto di fabbrica del prototipo per SATTI [Torino]

Figura 93 [foto: S. Benvenuti]: FIAT 418 AC Macchi 103S, nella versione per ATM [Milano] (vettura 1462)

Figura 94 [foto: C. Guastoni]: la carrozzeria Macchi modello 101 venne utilizzata anche per veicoli dall'aspetto interurbano, come questo esemplare di AVI - Autolinee Vogheresi Interurbane poi passato al CTPO - Consorzio del bacino di Trasporto Pavese Oltrepò ed infine ad ASM [Voghera]

De Simon

La De Simon, come la Portesi, può essere considerata una media carrozzeria, quindi non soggetta a produzioni standardizzate, anzi, particolarmente legata alle specifiche richieste della propria clientela.

La produzione iniziale dei 418 De Simon rappresenta un vero groviglio, da cui risulta complesso venire a capo. I **primi esemplari** costruiti risultano dei 418 A, dotati dello stesso disegno con cui era stata prodotta la seconda serie dei 410 A De Simon (muniti di finestrini Klein e parabrezza piatto), acquistati dalla municipalizzata di Udine (Figura 95).

Alcuni di questi esemplari di 418 vengono venduti a varie aziende di trasporti, tra le quali ricordiamo l'ATM di Piombino, che li acquista in due unità con la livrea arancio-bianco; una variante di questa versione (che riguarda soprattutto il frontale), viene realizzata in cinque unità per l'AMT di Verona.

Una **seconda serie** di 418 A viene invece acquistata dalla città di Trieste. I due gruppi, quello di Piombino e quello di Trieste, sono praticamente uguali tra loro nelle linee estetiche generali, si diversificano tuttavia per alcuni elementi. Il gruppo triestino infatti è caratterizzato dall'anomala presenza dei mozzi ruota degli AC e, particolare ancora più vistoso, dalla di-

sposizione delle porte, adottata per esplicita richiesta dell'azienda ACEGAT: infatti la **porta anteriore** (due ante) e quella **centrale** (quattro ante), vengono **accorpate** nella zona paracentrale del veicolo tra i due assi. La motivazione di questa singolare disposizione è legata alle richieste del personale viaggiante dell'azienda, che lamentava una eccessiva esposizione alle tormentose raffiche della famosa Bora triestina. Tale configurazione ha reso necessaria la presenza dello sportello utilizzato dal conducente sul lato sinistro del veicolo e di un vistoso oblò a forma rettangolare, posto a ridosso dell'angolo anteriore destro della carrozzeria, per migliorare la visibilità su tale lato.



Figura 95 [foto: G. Grisilla]: FIAT 410 A De Simon, versione per ATM [Udine]



Figura 96 [foto: Archivio ATAM]: FIAT 418 A De Simon, versione per ATM [Piombino, LI]

SEAC-Viberti

All'inizio degli anni Settanta la SEAC (Società Esercizio Autocostruzioni Casaro) di Carmagnola (TO) era già completamente integrata all'interno del gruppo Viberti, avente sede a Nichelino, che tuttavia non rappresentava più quella famosa e conosciuta carrozzeria, che qualche decennio prima era stato il vanto di tutta l'industria automobilistica italiana.

Quasi in sordina, fu presentato il **prototipo** dei 418 A (U252), la cui unica testimonianza di produzione di serie riguarda la città di Cagliari. L'elemento che più si faceva notare su questo particolare 418 era rappresentato dai **finestrini**, caratterizzati da dimensioni anomale, più larghi rispetto a quelli standard.

L'**U252** non era eccessivamente piacevole, si distinguva per un design un po' anonimo, senza pretese: il grande, quanto sgraziato parabrezza, si evidenziava sul frontale per la sua disarmonia, suscitando l'idea di un oggetto estraneo al contesto del veicolo; lo sperone del parabrezza non appariva equilibrato, il vetro superiore quasi nascondeva i due vetrini apribili inferiori; le due prese d'aria sul riscasso del tetto, poi, erano antiestetiche ed avevano quasi le stesse dimensioni della mini veletta anteriore; la mascherina, di una semplicità estrema e di poco gusto, sembrava essere stata progettata da un bambino delle scuole elementari, dopo che il maestro

Figura 104 [foto: Archivio Azienda Napoletana Mobilità, collezione A. Cozzolino]

FIAT 418 A SEAC, foto di fabbrica per una delle unità destinate ad ACT [Cagliari]



Figura 105 [foto: J. H. Manara]

FIAT 418 AC SEAC U272, vettura 225 di ACTV [Venezia]



La diffusione in Italia

Non c'è Regione d'Italia che non abbia ospitato i FIAT 418 sul proprio territorio; in particolare si ebbero:

- ✓ 825 unità in **Lombardia**, di cui 323 in Provincia di Milano, 109 a Brescia, 88 a Bergamo, 70 a Varese e 66 a Como;
- ✓ 661 in **Lazio**, di cui 637 a Roma;
- ✓ 655 in **Campania**, di cui 549 a Napoli e 64 a Salerno;
- ✓ 545 in **Toscana**, di cui 213 a Firenze e 107 a Livorno;
- ✓ 524 in **Sicilia**, di cui 275 a Palermo, 173 a Catania e 56 a Messina;
- ✓ 486 in **Liguria**, di cui 366 a Genova e 58 alla Spezia;
- ✓ 373 in **Veneto**, di cui 106 a Venezia, 75 a Verona, 67 a Treviso, 53 a Padova e 51 a Vicenza;
- ✓ 367 in **Emilia Romagna**, di cui 79 a Modena e 61 a Parma;
- ✓ 342 in **Piemonte**, di cui 214 a Torino e 57 ad Alessandria;
- ✓ 310 in **Puglia**, di cui 141 a Bari e 119 a Taranto;
- ✓ 140 in **Calabria**, di cui 51 a Reggio;
- ✓ 138 in **Friuli**, di cui 87 a Trieste;
- ✓ 115 in **Abruzzo**, di cui 45 a Pescara;
- ✓ 115 nelle **Marche**, di cui 48 ad Ancona;
- ✓ 107 in **Sardegna**, di cui 80 a Cagliari;
- ✓ 95 in **Umbria**, di cui 77 a Perugia;
- ✓ 78 in **Trentino Alto Adige**, di cui 55 a Trento;
- ✓ 17 in **Basilicata**, di cui 15 a Potenza;
- ✓ 7 in **Molise** (solo a Campobasso);
- ✓ 5 nella **Valle d'Aosta**.

L'elenco completo degli esemplari noti ripartiti per azienda è riportato nella Tabella 24 a pagina 263.

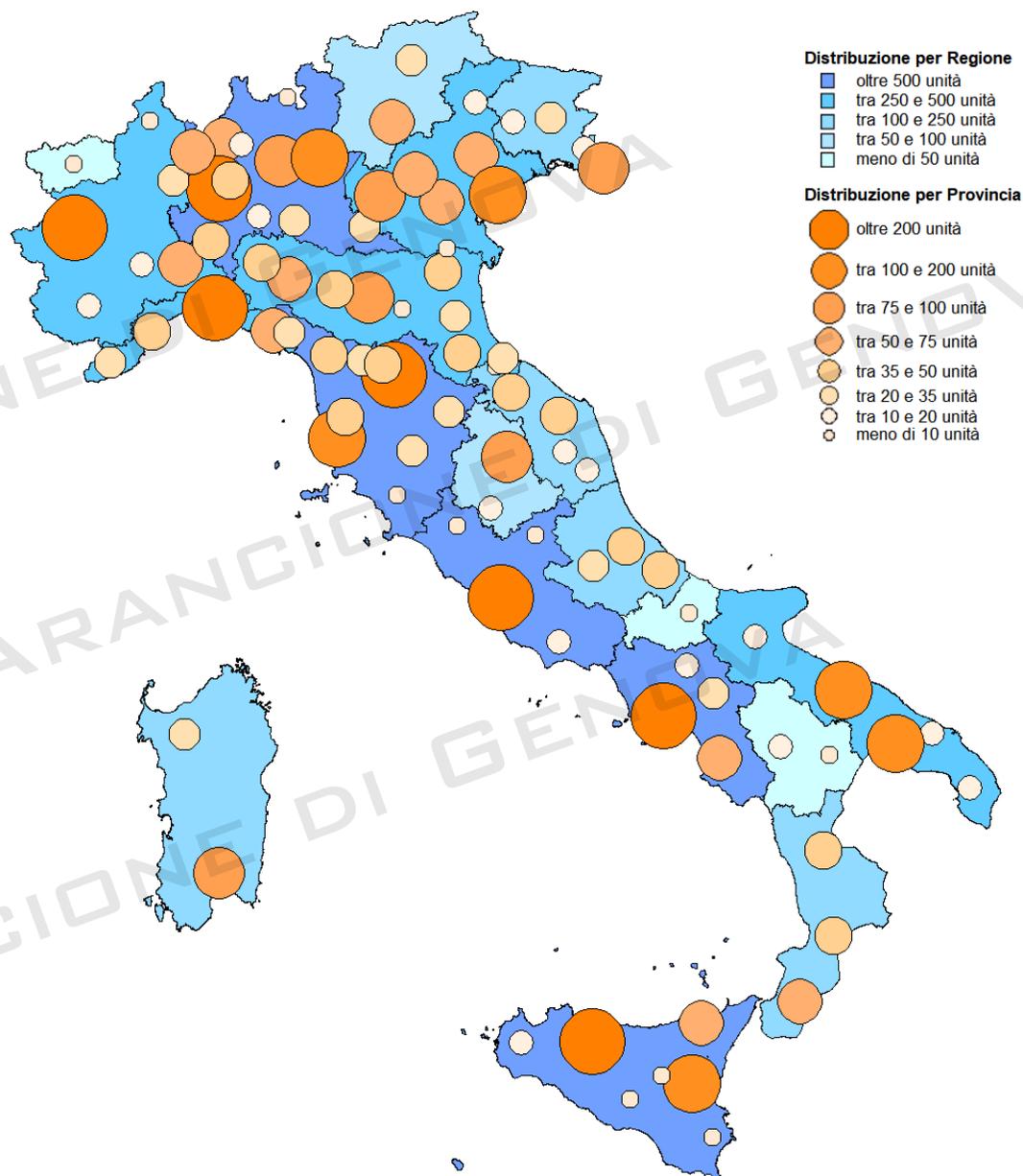


Figura 135: distribuzione dei 418 sul territorio italiano (fonte G. Turri, elaborazione C. Bellini)



Figura 136: diffusione dei 418 in Italia - azienda [città] (totale unità) e modello più diffuso (unità) - Gli autori delle foto sono citati nelle singole sezioni dedicate alle realtà locali

I 418 di Milano erano tutti fuori

Le vetture dei Consorzi e gli autotreni ATM⁹

La storia dei 418 dell'ATM di Milano (allora **Azienda Trasporti Municipali**) inizia fuori città e precisamente a Sesto San Giovanni e nei Comuni limitrofi.

La caratteristica dei 418 milanesi di prestare servizio prevalentemente **fuori dai confini comunali** di Milano sarà destinata a durare per tutta la loro esistenza, in quanto in città sarà il contemporaneo FIAT 421 A (carrozato da Breda Pistoiesi) ad impadronirsi delle linee urbane, con una flotta di ben 440 vetture.

Per una trattazione il più possibile compatta e comprensibile a tutti, illustreremo prima le vicende dei 418 in servizio presso i Consorzi di trasporti pubblici tra i Comuni della cintura di Milano, che per l'esercizio affidavano le loro linee e i loro mezzi in gestione ad ATM, poi le vicende dei 418 autotreni suburbani ed interurbani impiegati direttamente da ATM sulle proprie linee.

I 418 di altre aziende, anche in Provincia di Milano, che esercivano direttamente le proprie linee sono invece trattati nel capitolo successivo "Tra Milano e il Lario".

I primi 418 del Consorzio di Sesto San Giovanni

I primi 418 milanesi furono acquistati nel 1976 dal **Consorzio Intercomunale Trasporti Pubblici di Sesto San Giovanni (CTPS)** e dati in gestione per il servizio all'ATM, che lo iniziò precisamente il 2 maggio subentrando alla SAS, Società Autolinee Sestesi.

Si trattava di venti autobus **AC Macchi** (urbani, tre porte e cambio automatico), con caratteristiche così spartane rispetto agli standard dei veicoli ATM da farli sembrare già vecchi appena immessi in servizio: sedili in plastica bianca, luci interne con normali lampadine anziché tubi fluorescenti al neon, porte a libro bianche con vetrate suddivise in due.

Il primo lotto venne immatricolato come gruppo 2400÷2419 e già l'anno successivo fu seguito da altre venti vetture del tutto simili, immatricolate 2420÷2439. Il secondo lotto presentava però la peculiarità di essere targato Firenze, in quanto acquistato in leasing da una società fiorentina.

I quaranta 418 effettuavano servizio sulle linee del CTPS con percorsi interessanti i Comuni di Sesto San Giovanni, Bresso, Cologno Monzese, Cinisello Balsamo, Cormano, Cusano Milanino, Muggiò e Nova Milanese, raggiungendo Milano ai due capilinea periferici di Cascina Gobba e del quartiere Comasina. Erano rimessati a Monza (deposito Aspromonte) e Milano (depositi Palmanova e Sarca) e ogni tanto poteva capitare di vedere qualche vettura prestare ser-

vizio sulle linee urbane di Milano (spesso sulla linea ATM 56 Porta Venezia - Crescenzago).

A completare il parco CTPS nel 1978 arrivarono altri venti **AC**, stavolta con carrozzeria **Breda Pistoiesi** (ma sempre urbani, tre porte e cambio automatico) ed immatricolati nel gruppo 2440÷2459, anch'essi acquistati in leasing, ma targati Roma, seguiti nel 1980 da ulteriori cinque vetture, immatricolate 2460÷2464, del tutto identiche alle precedenti. Anche questi 418 presentavano un allestimento spartano, con i soliti sedili "non anatomici" in plastica bianca. Le linee su cui prestarono servizio sono sempre quelle sestesi, con qualche puntata sulle linee urbane ATM, in particolare 44, 46 e 56.

I 418 cosiddetti "di Sesto" sono stati radiati iniziando per i Macchi con le vetture 2421 e 2431 nel 1990, e con 2443 e 2454 nel 1997 per i Breda. Sicuramente non sono stati rimpiazzati dagli utenti delle linee sestesi: basti considerare che queste sono state successivamente esercite con bus Effeuno ed INBUS (di proprietà ATM, in quanto il CTPS non ebbe più vetture proprie) e nei primi giorni di servizio alcuni passeggeri pensavano che fossero arrivate "le nuove vetture" (vecchie invece anche di quindici anni...).

⁹ Testo di Gabriele Gagliardo

Tra Milano e il Lario

I 418 a nord di Milano¹⁰

In questa sezione sono presentate alcune note sui 418 che hanno svolto i loro servizi nella parte nord occidentale della Lombardia, nelle Province di Como, Lecco, Varese, Monza e Milano.

Como

Al tempo in cui i trasporti urbani ed alcuni collegamenti extraurbani ad elevata frequenza erano affidati in gestione alla **Società Trazione Elettrica Comense Alessandro Volta (STECAV)**, la città lariana era dotata di una estesa rete filoviaria che dal centro città (piazza Cavour) raggiungeva le località periferiche di San Martino, Breccia, Ponte Chiasso (sulla linea di confine con la Svizzera), la stazione FS di San Giovanni (leggermente decentrata su un colle rispetto a quella centralissima delle Ferrovie Nord), nonché i Comuni di Maslianico e Cantù; altre località cittadine erano poi servite da una rete integrativa di autobus.

Il 1° luglio 1971 venne attuato il piano “Giallo bus”, con la completa ristrutturazione delle linee urbane (1 Camerlata - Como Sud - Como Centro - Sagnino - Ponte Chiasso; 2 Circolare Urbana; 3 Piazza Volta - Cimitero - via Crispi), al cui esercizio vennero adibiti undici FIAT 320/Menarini 1151 di colore giallo (STECAV 21÷31): è il primo duro colpo alla rete filoviaria.

¹⁰ Testo di Gabriele Gagliardo



Figura 154 [foto: G. Gagliardo]
Como, via Milano (altezza San Bartolomeo), agosto 1981. Erano soltanto due i 418 AV Menarini in servizio a Como.

In foto è ripresa la vettura 32 in servizio sulla linea 3 (ex 1, Camerlata - Como Centro - Ponte Chiasso) e già riverniciata in arancione.

Nonostante il servizio filoviario sia completamente soppresso da tre anni, il bifilare è ancora installato



Figura 155 [foto: G. Gagliardo]
Como, via Plinio, novembre 1987. Il secondo lotto di 418 AC Cameri dell'ACT iniziava con la vettura 66, proprio quella ripresa in sosta in questa foto, mentre presta la sua opera sulla linea 8 (Como via Plinio - Camerlata - Casnate); la carrozzeria delle vetture del secondo lotto, identica a quelle del primo, presentava però la fascia superiore all'altezza dei finestrini in colore grigio anziché arancione

I bus colore del sole

Storia dei 418 pavesi¹¹

“I bus colore del sole”: così titolava il notiziario del Comune nel numero dell’aprile 1975 dando notizia dell’arrivo in città dei primi dieci (dei 25 totali)

418 AC Menarini; questo scritto è dedicato alla loro storia, che ha abbracciato oltre un quarto di secolo del trasporto pubblico a Pavia.

La situazione a Pavia negli anni Settanta

Alla fine dell’anno 1973 il parco autobus dell’allora **Azienda Servizi Municipalizzati (ASM)** era costituito da 41 vetture come di seguito riportato:

- ✓ tre FIAT 401 CANSA (1955),
- ✓ sette FIAT 411 CANSA (1956/59),
- ✓ un FIAT 411 Viberti (1959),
- ✓ sette Macchi Büssing TU7 (1960/64),
- ✓ quattordici FIAT 409 Menarini con cambio manuale (1964/65),
- ✓ nove FIAT 409 Menarini con cambio automatico (1968/69).

Si trattava di un parco non certo vasto per una città di circa 80.000 abitanti e, soprattutto, piuttosto stagionato: sorgeva pertanto in prima istanza l’esigenza di ammodernarlo. Questo obiettivo fu poi solo marginalmente perseguito, in quanto la volontà dell’allora Amministrazione Comunale di procedere alla chiusura

¹¹ Testo di Claudio Guastoni

del centro storico determinò la necessità di un significativo potenziamento complessivo del trasporto pubblico, con conseguente maggiore fabbisogno di mezzi.

La valutazione dei veicoli allora disponibili sul mercato si restrinse presto ai 418 ed ai 421; questi ultimi furono scartati in quanto erano disponibili principalmente nella versione con telaio da 12 metri, ma soprattutto perché il motore, collocato sotto il posto di guida, era considerato inutilmente potente e soggetto a consumi eccessivi. La possibilità del piano ribassato, offerta dai 421 proprio grazie alla posizione del motore, non era allora giudicata così prioritaria come ai giorni nostri.

Si scelgono i 418

Anche a Pavia, come in tantissime altre città di medie dimensioni, la scelta ricadde alla fine quasi naturalmente sui 418, nella versione AC: fu quindi accettato il telaio da 10,175 m, chiaramente più corto rispetto ai FIAT 411 da sostituire, ma con una portata maggiore (complessivamente 93 posti anziché 88), grazie al motore posizionato, come noto, sotto il piano di calpestio.

Ancora una volta la fornitura fu affidata alla Carrozzeria **Menarini** di Bologna che poteva vantare a Pavia una presenza del 56% sul parco complessivo.

La livrea dei nuovi autobus fu studiata da architetti locali e furono abbinati, gradevolmente, l’arancione

ed il grigio degli autobus di Genova alla fascia nera, sui tre lati, degli autobus di Milano; la livrea risultante si staccava notevolmente dai due toni di verde fino ad allora in uso. Erano dotati di cambio automatico, al quale il personale di guida si era peraltro già abituato con la seconda serie di FIAT 409. Il flusso dei passeggeri era quello allora classico, con salita dalla porta posteriore e la discesa dalle porte centrali ed anteriori; da quest’ultima era possibile anche la salita degli abbonati.

Particolarmente innovativi furono gli indicatori numerici di linea a comando automatico, realizzati dalla ditta Boselli di Milano: del tipo a palette con asse orizzontale, grafica bianca su fondo nero, praticamente identici agli indicatori allora in uso in molte stazioni ferroviarie; oltre ai numeri di linea disponevano anche di “barrati” e lettere: interessante era soprattutto l’indicatore laterale, posto in basso sulla destra della porta di salita, che era doppio, e riportava anche le località di destinazione.

I primi servizi sulla linea 3

I 418 entrarono in servizio nel mese di maggio 1975, sulla linea 3 (Montebolone - Istituti Universitari), una linea che allora, come oggi, serve abbondantemente oltre un terzo dell’utenza complessiva della rete urbana, attraversando diametralmente il centro in senso est-ovest, toccando anche la stazione ferroviaria e la zona ospedaliera.

In giro per i Sette Colli

La storia dei 418 capitolini¹²

Il 418 è stato, senza dubbio, uno dei più diffusi e conosciuti autobus urbani nel panorama del trasporto pubblico italiano: come noto, moltissime città, grandi o piccole, hanno avuto tale veicolo nei propri parchi e Roma non poteva essere da meno; anzi, la Città Eterna è quella che ha visto circolare sulla sue strade il parco più consistente di 418 in Italia (ben 631 macchine) e la presenza di questi autobus ha caratterizzato per trent'anni il trasporto pubblico capitolino.

Personalmente, il ricordo più "antico" che ho di un autobus riguarda proprio un 418, ed esattamente una vettura della STEFER a piazza Re di Roma intorno al 1973; tale veicolo mi colpì in modo particolare per il fatto di essere arancione anziché verde come tutti gli altri – e difatti di tutti gli altri autobus circolanti a Roma in quel periodo ho ricordi molto vaghi se non addirittura inesistenti – ed anche perché aveva un aspetto più moderno ed accattivante; più avanti, quando il mio interesse per i trasporti cominciò ad aumentare e la conoscenza dei modelli ad accrescersi, i 418 divennero per me l'autobus per antonomasia – poco togliendo, però, anche ai 410 ed ai 421 – e dovunque andassi, sia a nord che a sud del Paese, ogni volta che ne trovavo uno in servizio era un po' come ritrovare un vecchio amico.

¹² Testo di Giovanni Kaiblinger

Ricordo in particolar modo le decine di viaggi fatti sui 418 di Genova e Trieste, città che presentano una topografia complessa con strade strette che si inerpicano a volte ripide su per le colline, dove queste macchine davano il meglio di sé.

Dato che nel 2002 anche per i 418 romani giunse il momento di uscire per sempre dalle scene ho pensato di buttare giù questo testo che – dopo una premessa su alcuni aspetti che li hanno differenziati da quelli di altre città italiane – rievochi, a grandi linee, la storia di ciascun gruppo, con l'aggiunta di diverse immagini che documentano il servizio prestato nella capitale, ed una tabella riassuntiva delle varie serie (Tabella 8); oltre quelli dell'ATAC, bisogna tenere presenti anche le macchine di altre due aziende (STEFER e SRFN Roma Nord) che avevano, fino al 1976, in esercizio diverse linee automobilistiche di supporto ai servizi urbani delle tranvie dei Castelli, della ferrovia Roma - Fiuggi e della tratta urbana della ferrovia Roma - Viterbo e che furono inglobati nell'azienda comunale formando ulteriori gruppi.

In conclusione descriverò infine in maniera sintetica i 418 in servizio nelle altre città del Lazio.

FIAT 418: le varianti romane

I 418 acquistati dall'ATAC di Roma hanno avuto caratteristiche, dettate dal proprio Capitolato, che li hanno differenziati da quelli della normale produzione di serie, che sono riassunte qui di seguito:

- ✓ sulle vetture delle prime serie (4200÷4219, 4220÷4339 e 4340÷4432) il lunotto posteriore era composto da due finestrini apribili in caso di emergenza, caratteristica comune a 314 e 421;
- ✓ in tutti i gruppi il piano di calpestio era uniforme per tutta la lunghezza della vettura, mentre di serie la pedana posteriore era abbassata di un gradino (come nella serie 9301÷9325, ex STEFER);
- ✓ la serie 4200÷4219 era equipaggiata con il cambio Voith ed aveva il motore con una potenza inferiore rispetto ai gruppi successivi (183 CV anziché 194); inoltre, le vetture di questo gruppo erano dotate sulla fiancata sinistra della porta di accesso per l'autista, presente anche su quelli della STEFER;
- ✓ differenti anche gli arredamenti interni, soprattutto per le vetture arrivate fra il 1980 ed il 1982, come descritto di seguito per le varie serie.

FIAT 418 AL Cameri, 4200÷4219, 1973

Sono i primi 418 ad entrare in servizio a Roma: si trattava di venti macchine, giunte nella livrea adottata dall'ATAC nel 1971 (verde a tinta unita, detto anche "Verde Roma '71").

Senza esclusione di ... luoghi

La diffusa presenza dei 418 in Campania¹³

Napoli: quasi un'invasione

Era la prima settimana dell'ottobre del 1973 quando, in servizio sull'autolinea 47 di **ATAN (Azienda Tranvie Autofilovie - Napoli)**, oggi ANM, Azienda Napoletana Mobilità) tra piazza G.B. Vico e piazza Vanvitelli, apparvero degli strani autobus che attiravano "necessariamente" l'attenzione, sia degli appassionati, sia anche dei semplici utenti. Erano, infatti, i primi veicoli dell'Azienda municipalizzata partenopea verniciati in arancio con finiture grigie (porte, ricasci, fascia inferiore): quell'arancio che, nel tempo, avrebbe sostituito, fino a soppiantarlo, il classico verde bitonale. Ma non basta: quei veicoli si notavano anche per l'elegante parabrezza bombato, per la guida a sinistra, allora ancora abbastanza inusuale nel capoluogo campano, per il cambio automatico di serie, per tacere di tutte le altre innovazioni meccaniche e tecnologiche delle quali i 418 erano portatori. Già, perché gli strani autobus erano "semplicemente" dei **418 AL Cameri**, e, in poche settimane, dalle linee vomeresi 42, 47 e 49 estesero il loro raggio d'azione a tutta la città (furono, infatti, dislocati proporzionalmente in tutte e cinque le rimesse dell'ATAN), accrescendo il loro numero in breve

tempo e raggiungendo il tetto previsto di **150 esemplari** (gruppo 3301÷3450) già a gennaio del 1974.

Non passano che due soli mesi ed ecco che nuovi 418 appaiono a Napoli. Questa volta, però, si tratta di autobus costruiti in loco, precisamente dalla SOFER di Pozzuoli, che – dopo aver realizzato (sempre per l'ATAN) su licenza Pistoiesi gli AU1511 con gruppo motore FIAT 410 st.4 – di nuovo ora si cimentava con un brevetto della casa toscana. Questa, in realtà, si era nel nostro caso limitata ad adattare il progetto utilizzato per costruire il gruppo romano dei 212 FIAT 410 A (3684÷3758 e 4042÷4178), come dimostra soprattutto la parziale inadeguatezza del frontale con vetro a sperone, più confacente ad un mezzo dotato di guida paracentrale che a un autobus con guida a sinistra.

A parte questo, i **418 SOFER** (che erano distinti dalla sigla **AU2111**) si presentavano come vetture di notevole affidabilità e, soprattutto, erano dotati, rispetto ai Cameri, di un più razionale allestimento e di una più funzionale distribuzione dei venti posti a sedere, che li rese graditi all'utenza non meno che al personale viaggiante, che ai Cameri rimproverava, almeno nei primi tempi dell'esercizio, difficoltà nella frenatura specialmente nelle molteplici strade "oblique" che caratterizzano Napoli.

Anche per i 418 SOFER era prevista una fornitura di 150 vetture (3501÷3650), che però la Ditta puteola-

na consegnò in tempi molto più lunghi, sicché l'ultimo esemplare del gruppo apparve solo a settembre del 1975...giusto in tempo per accaparrarsi la milionesima targa NA A00000!

Il favore incontrato dai 418 SOFER spinse l'ATAN in tempi successivi ad accrescerne la dotazione: nel 1976, grazie a un finanziamento regionale, arrivarono altri 35 esemplari (3651÷3685) destinati in buona parte al deposito Posillipo, che, da allora e per lungo tempo, ebbe in dotazione solo 418, sia Cameri che SOFER; tra il 1978 e il 1979 furono ordinate altre 60 vetture con due distinte commesse di 40 e 20 unità (3686÷3725 + 3726÷3745). Queste, che presentavano alcune piccole varianti di carrozzeria rispetto alle serie precedenti, fecero lievitare il numero complessivo dei 418 SOFER a **245 esemplari**, il numero più alto di veicoli uguali mai posseduto sino ad allora dalla Municipalizzata partenopea, che verrà superato solo in tempi più recenti dalle due serie sommate di 490E.10.22 (315 vetture!). In realtà, a causa della "morte precoce" per incendio doloso di 3564, 3608, 3703 e 3720, all'arrivo dell'ultimo 418, la vettura 3745, gli autobus realmente marcianti erano solo 241.

La vastità del numero dei 418 napoletani rende praticamente impossibile delinearne l'utilizzo, giacché, a dimostrazione della loro estrema versatilità, non vi è stata linea ATAN gestita con autobus di grande capacità che non abbia potuto godere delle loro prestazioni.

¹³ Testo di Eduardo Bevere, Gerardo Chiaro e Andrea Cozzolino

Bus da record nella città del Giglio

Storia dei 418 a Firenze¹⁵

Maggio 1973: arriva il capostipite

Nella prima metà degli anni Settanta l'**ATAF** (l'acronimo non è cambiato, ma allora significava ancora **Azienda Tranvie Autofilovie di Firenze**) decise di rinnovare il parco vetture e, dopo la scelta caduta sugli ultimi FIAT 410 st. 4/8 Pistoiesi, nel maggio 1973 faceva la sua comparsa un veicolo in prova denominato **FIAT 418 AC**, carrozzato **Breda**, assemblato però dalla carrozzeria Dalla Via. Questo portava ancora il marchio Pistoiesi per esteso sul frontale sopra il radiatore, ma la grande novità era il cambio automatico e la guida a sinistra; inizialmente fu bistrattato dagli autisti per questa peculiarità e veniva spesso tenuto in disparte, usato solo per i servizi notturni, per non avere noie di guasti in linea o simili.

Dal primo mezzo al parco "record" di Firenze

Successivamente la vettura di prova fu acquistata e a luglio 1973 la fornitura raggiunse le 25 unità. L'iniziale ostilità dei conducenti si trasformò presto in decisa simpatia, tanto più che gli stessi erano arrivati anche ad anticipare di qualche decina di minuti la montata mattutina, pur di accaparrarsi una "ventotto": questo era il numero iniziale che contraddistingueva i 418 AC di prima fornitura che erano collocati nel parco da 2801 a 2825.

¹⁵ Testo di Bruno Principe



Figura 242 [foto: P. Ruggeri]

Firenze, piazzale della Stazione. Bus ATAF 2808 ripreso accanto ad un Setra della Lazzi e seguito da un FIAT 410 Pistoiesi che rivela la somiglianza con il 418; si noti che nella prima fornitura la mascherina rettangolare non era contornata dalla parte nera come le successive, caratteristica che accomunava gli esemplari prodotti da Dalla Via su licenza Pistoiesi



Figura 243 [foto: M. Corazzi]

Firenze, piazza Santa Maria Novella, ottobre 1995. Con lo sfondo della famosa omonima basilica, che dà anche il nome alla principale stazione cittadina; il bus 2881 in sosta al capolinea di 36 e 37, oggi spostato in quanto la piazza è stata parzialmente pedonalizzata

Nella piana dell'Arno

I 418 a Livorno e Pisa¹⁶

Le due città di Livorno e Pisa sono state accomunate per molto tempo nella gestione del trasporto pubblico locale, che in queste Province vide la presenza di un numero consistente di 418: in tutto furono 145, tra cui 14 con telaio A, 98 AC e 33 AL, ed una prevalenza della carrozzeria Menarini (92 unità).

Nei primi anni Settanta infatti nelle due città erano presenti altrettante aziende municipalizzate, **ATAM** (Azienda Trasporti Autofiloviari Municipale) di **Livorno** e **ATUM** (Azienda Tranviaria Urbana Municipale) di **Pisa**. Nel 1979 le due aziende confluirono in **ACIT** (Azienda Consorziale Interprovinciale Trasporti), inglobando anche i servizi urbani di **Rosignano Marittimo** della locale **ATUM** (Azienda Trasporti Urbani Municipali), di **Pontedera** dell'**ATIP** (Azienda Trasporti Interprovinciali Pisa) e del **Comune di Cecina**. A parte qualche sporadico scambio, le vetture rimasero assegnate prevalentemente ai servizi urbani delle rispettive aziende di origine.

Nel 1987 vennero nuovamente create due aziende distinte, a Livorno **ATL** (Azienda Trasporti Livornese) e a Pisa **APT** (Azienda Pisana Trasporti, quest'ultima poi sostituita dalla CPT, Compagnia Pisana Trasporti), fino alla riunificazione delle stesse nel 2012, assieme

ad altri soggetti del trasporto pubblico toscano, nella Compagnia Toscana Trasporti Nord.

Livorno

Nel 1971 ATAM acquista dieci **418 A Menarini** con cambio automatico Voith (141÷150): la 141 ha le porte con i battenti in metallo bianchi (Figura 70), da 142 a 150 hanno le porte con i battenti in legno. La livrea è bianco-gialla con una piccola fascia amaranto, il colore della città, che la differenzierà dalle altre città toscane a cui arriveranno bus con la stessa livrea. Con il passaggio ad ACIT vengono rinumerati 2141÷2150.

Nei primi anni Ottanta a tre vetture 2141, 2142 e 2147 venne rifatto il frontale a spiovente come quello dei 418 AC, contestualmente furono ridipinte in arancio ministeriale, insieme a 2143 e 2145; nel 1983 la vettura 2148 viene trasferita a Rosignano.

Le vetture verranno utilizzate su tutte le linee urbane ma, con l'arrivo degli AC, con minor frequenza per le lamentele degli autisti per il fenomeno della rifrazione della luce causato dal vetro piatto: al momento della separazione delle aziende del 1987 i 418 A oramai non erano più in servizio.

Tra il 1972 ed il 1975 arrivano massicciamente gli **AC Menarini** (72 unità in totale, distribuiti in quelle quattro annate 151÷160, 161÷175, 10÷45 ed infine 46÷56) in origine tutti bianco-giallo con fascia amaranto poi

in arancione ministeriale. Con il passaggio ad ACIT verranno rinumerati aggiungendo un "2000" e, ad eccezione di una decina unità, affronteranno la scissione di ATL ed APT, rimanendo a Livorno. Alcuni di essi vennero utilizzati anche per i servizi urbani di Rosignano, Cecina e dell'Isola d'Elba e per qualche periodo anche a Pisa. Le vetture 2018 (restaurata e ridipinta nei colori originali) e 2175 sono state preservate da privati.

Nella pagina accanto

Figura 255 [foto: archivio ATAM]

Livorno. Di fronte alla stazione ferroviaria, un 418 AC BCF si fa timidamente spazio in mezzo agli altri colleghi Menarini, molti dei quali ancora nella livrea originale bianca/gialla

Figura 256 [foto: archivio ATAM]

Livorno. All'interno del deposito posa questo 418 A Menarini, che conserva le porte ed il frontale originale, ma è già passato nella colorazione in arancione ministeriale

Figura 257 [foto: archivio ATAM]

Livorno. La vettura 2018 è stata riportata nella sua livrea originale per la conservazione come veicolo di interesse storico e collezionistico da parte di ATAM, Associazione per la Tutela degli Autofiloveicoli per Museo

Figura 258 [foto: E. Mittiga]

Livorno. Dopo aver prestato servizio per oltre 25 anni nella Riviera dei Fiori, questo AC Cameri si trasferisce a Livorno ed in questo caso è utilizzato per una gita sociale del GRAF (Gruppo Romano Amici della Ferrovia)

¹⁶ Con il supporto di Marco Bedini e Massimo Pacini

In tutta Italia, isole comprese*I 418 in Sicilia e Sardegna¹⁷*

I 418 non potevano mancare sulle due maggiori isole, la Sicilia e la Sardegna, ma erano presenti anche su isole più piccole, come quella di Favignana.

In **Sicilia** erano presenti nel capoluogo regionale (AMAT [Palermo] con 247 unità e AST con 28) e nei capoluoghi provinciali di Catania (173), Messina (55), Trapani (16) e poche altre unità sparpagliate per l'isola tra Sambuca di Sicilia, Siracusa, Centuripe e Caltanissetta (e certamente qualche altro, sfuggito alle indagini degli autori...).

Come carrozzeria anche in questo caso il primo posto spetta a **Cameri** (379 unità di cui 73 AC e 306 AL), seguita dalle 87 unità di **IMER** realizzate soltanto per aziende dell'isola: in particolare si trattava di 56 AL su disegno originale IMER e 31 su licenza Cameri. Chiudono l'elenco 45 **Menarini** (tre AC e 42 AL), 8 AL **Minerva**, 4 **Padane** (un AC e tre AL) ed infine un solo AC **BCF**.

Palermo. Sotto le insegne della municipalizzata **AMAT** furono in servizio 164 AL Cameri (i primi 130 – 619÷748 – risalenti al 1973, 758÷761 dell'anno successivo e gli ultimi trenta 826÷855 del 1977), 55 AC Cameri (588÷618 del 1973, 765, 766, 770÷789 del 1975, 796 e 797 del 1977), 14 AL IMER (812÷825 del

1977) ed altrettanti AL realizzati dalla stessa IMER su disegno Cameri (798÷811).

Il gestore regionale **AST** (con sede a Palermo, ma operante per servizi urbani in vari Comuni dell'isola) ebbe invece 14 AL IMER (607÷610 e 673÷682), sei IMER su licenza Cameri (554÷559), quattro AC (586÷589) ed altrettanti AL (457÷460) originali Cameri.

Catania. 173 vetture nuove e 48 usate, questi sono i numeri dei 418 di AMT: il parco di vetture nuove (tutti AL) fu distribuito tra 122 Cameri (801÷877 del 1974/75, 400÷416 del 1978 e 420÷447 del 1979), 32 Menarini (451÷482 del 1979) e 19 IMER (880÷890 del 1976/77 realizzati su licenza Cameri e 891÷898 del 1978). Per quanto riguarda gli usati giunti nella città etnea tra il 1995 ed il 1996, si trattava di 37 AC BCF di ATAF [Firenze] (501÷537), due AC Menarini (492 e 494), quattro AL Cameri (483, 490, 491, e 493) e cinque AL Menarini (495÷499) di ATM [Ravenna].

Messina. L'azienda dello Stretto era solita utilizzare i numeri pari per le vetture grandi e i numeri dispari per quelle piccole: nel caso dei 418 la numerazione fu da 420 a 558 per un totale di 55 veicoli, inframezzata da altrettanti INBUS U150 ed S150. Molteplici sono state le tipologie: 14 AL Cameri (420÷434 e 442÷452) tre AL Padane (436÷440), 14 AC Cameri (454÷480), dieci AL Menarini (482÷500) ed infine 14 AL IMER (502÷528), risalenti al periodo 1975/78.

Trapani. 16 a 24 è il bilancio tra 418 nuovi ed usati della SAU: variegato fu il parco di quelli nuovi (tutti AL) con otto Minerva (26÷33), due Cameri (34 e 35) e sei IMER (36÷41); uniforme invece quello degli usati, trattandosi di AC BCF dell'ATAF di Firenze, alcuni dei quali rimasti nell'originaria colorazione arancio-crema.

Infine qualche altro **usato**, oltre ai già citati di Catania e Trapani: per la Aeternal di Sciacca (AG) quattro AC Menarini di Bolzano e tre AC Cameri di Como, dalla stessa Como due VS880 con carrozzeria 2020 per la società Vittoria Trasporti (RG) ed altri due AC Cameri per la Castellammare Autoservizi (TP), poi divenuta Tarantola Bus, che ricevette anche un VS880 dalla ligure Tigullio Trasporti, ed infine altre unità singole per Cooperativa Autotrasporti Riberesi (AG), Cooperativa Santa Lucia (SR), Giordano di Monreale (PA) e SCAA di Melilli (SR).

Anche in **Sardegna** il capoluogo regionale **Cagliari** ha attirato la maggior parte delle presenze, peraltro molto variegata, contando 40 SEAC (telaio A, 53÷92), 10 Cameri (AC, 201÷210), 4 Macchi (AC, 211÷214), 8 Menarini (AC, 215÷222) e 18 BCF (AC, 223÷240); sono noti anche esemplari AC Padane in servizio a **Sassari** (20 unità per ATP ed una per il Comune di Porto Torres), oltre che sei Cameri delle **Ferrovie della Sardegna** – due AC (419 e 420) e quattro AL (437÷440) – per il servizio urbano di **Alghero**.

¹⁷ Con il supporto di Associazione AMAS e Mario Cascio

Alla luce della Lanterna

La storia dei 418 genovesi¹⁸

L'inizio di una lunga carriera

Come molte altre aziende italiane anche l'AMT di Genova, già a partire dal 1972, ha puntato sul 418 per svecchiare il proprio parco circolante, costituito all'epoca in prevalenza dai caratteristici Piaggio Eurocar 521 con gruppo motore FIAT 410 st. 9, oltre che da FIAT 411, Lancia 718, Alfa Romeo 911 e Mille.

I primi 418 ad arrivare (3101÷3129) sono stati forniti su telaio AC direttamente dalla Cameri di Novara nel 1972 (tra ottobre e dicembre), insieme all'ultima dozzina di FIAT 410 A. Questo fatto risulta abbastanza curioso, poiché il 410 A, pur essendo una macchina molto affidabile e robusta, risultava ormai datato per quegli anni.

I primi tempi di servizio non sono stati brillanti – raccontano gli autisti più anziani – poiché le nuove vetture presentavano qualche problema all'impianto frenante (complice il cambio, che tendeva a mandare in folle la marcia prima del dovuto), subito risolto con una modifica su tutte le vetture effettuata nelle officine centrali dell'AMT. Superati i primi ostacoli il 418 ha pian piano conquistato il predominio sulle linee cardine della città e si è dimostrato affidabile, giudizio che ancora oggi molti autisti confermano.

¹⁸ Testo di Silvio Benvenuti



Figura 279 [G. Cavanna]

Genova, 1988. La vettura 3139 lungo l'impegnativo percorso della linea 66, che parte da piazza Montano, si inerpica lungo corso Martinetti fino al Cimitero della Castagna e scende per via San Bartolomeo del Fossato fino al capolinea di piazza Dinegro. Fino ai primi anni '90 è stata territorio incontrastato per le "trentuno", poi hanno dovuto cedere il passo agli Effeuno. Si noti la copertina di finta pelle davanti alla mascherina, applicata su tutti i 418 durante l'inverno per proteggere il radiatore dal freddo



Figura 280 [G. Cavanna]

Genova. La vettura 3216 è in servizio sulla linea 44 e sta arrivando alla fermata di piazza della Vittoria; le bandierine collocate ai lati del paraurti venivano (e vengono tuttora) messe nei giorni di festività nazionale oppure in occasione di manifestazioni di particolare rilievo come il Salone Nautico

Tra fiori e festival

I 418 da Sanremo a Ventimiglia e Taggia

I 418 AC urbani¹⁹

Nel 1975, in un clima politico in cui vi era la tendenza ad affidare all'amministrazione pubblica i principali servizi offerti alla cittadinanza, il Comune di Sanremo decise di assumere la gestione diretta delle linee automobilistiche urbane, sino a quel momento esercite dalla **STEL (Società Trasporti Elettrici Liguri)**, lasciando a quest'ultima la sola gestione delle linee filoviarie. Nel gennaio 1976 venne quindi istituita la **GTU**, abbreviazione di **Gestione Trasporti Urbani**. Contemporaneamente però la STEL, non avendone più necessità, cedette la quasi totalità dei propri autobus (per lo più "Bamboline" FIAT di vari modelli e telai) alla concorrente STP (Società Trasporti Pubblici), che all'epoca gestiva le linee dell'entroterra afferenti alla città, la quale prontamente li acquistò date le loro ottime condizioni di manutenzione generale.

Il nuovo gestore, acquisite le linee ed il personale che vi operava ma non i rotabili, fu costretto nell'impellenza a noleggiare dalle Autolinee Spagnoli, operanti nella Riviera di Levante, un certo numero di autocorriere, peraltro di tipo già antiquato all'epoca e comunque inadatto al tipo di servizio prettamente urbano che dovevano svolgere.

La scelta del modello di autobus per la prima dotazione del parco GTU cadde giustamente sul 418 con carrozzeria **Cameri**, nella versione con telaio corto da 10 metri (**AC**) e dotato di **cambio** di velocità a comando **manuale**, scelte queste dettate dal difficile profilo delle linee collinari di Sanremo, caratterizzate da carreggiate abbastanza strette e con la necessità di frequenti partenze da fermo in salita; contemporaneamente però era buona la capienza offerta.

Lo schema di colorazione adottato era quello classico unificato per i 418 Cameri e cioè arancio ministeriale per la fascia sottocintura e grigio cenere per quella all'altezza dei finestrini e del tetto, con fascia divisoria e finiture in nero opaco. L'allestimento interno venne predisposto per l'esercizio con doppio agente. Tuttavia, trascorso poco tempo dall'assunzione del servizio, la GTU introdusse l'"agente unico", per cui si procedette alla rimozione dei posti del bigliettaio, rimpiazzati con un sedile per i passeggeri, ed all'installazione delle obliterate dei biglietti, con l'intenzione di raggiungere anche l'agognata integrazione tariffaria.

Il primo lotto di vetture venne numerato sequenzialmente, senza alcun criterio di classificazione, da 1 a 6 (misteriosamente la 1 e la 2 erano targate "GE"); successivamente, dopo una fornitura di più agili FIAT 314 con allestimento urbano di Menarini, nel 1979 furono acquisiti altri due 418 di modello analogo ai primi sei,

che vennero numerati 14 e 15, quest'ultimo però verniciato completamente in arancio ministeriale sin dall'origine. La fornitura di questi veicoli e dell'intero parco rotabile della GTU si concluse nel 1984 con un **ultimo 418**, carrozzato però dalla **Portesi** su telaio **VS880**, immatricolato con il numero 16.

Per completezza ricordiamo che, già nel 1974, la STEL aveva sperimentato, sulla linea del Borgo Baraggallo, due autobus **418 Cameri**, ma in versione **AL** e dotati di **cambio automatico**, verniciati nell'elegante schema bianco-blu analogo a quello dei filobus ed immatricolati con i numeri 80 ed 81; anch'essi "misteriosamente" targati "GE", si rivelarono subito inadatti per le loro caratteristiche al servizio sulle linee ad essi assegnate e, dopo un anno circa, restituiti alla Casa costruttrice.

Nel 1988 il Comune di Sanremo decide il subentro, nella gestione delle proprie linee urbane, della frattempo costituita **Riviera Trasporti**. Da quell'anno personale e parco rotabile appartenuti alla sciolta GTU confluiscono quindi nelle file della RT. Alle matricole originarie viene aggiunta la cifra "61", pertanto i nostri andarono a costituire il gruppo 6101÷6106 e 6114÷6116.

Il parco rotabile acquisito risultava però particolarmente provato da anni di esercizio sulle difficili linee cittadine e dalla manutenzione da troppo tempo ridotta all'essenziale: per questo motivo la RT

¹⁹ Testo di Enrico Nigrelli

Tre Venezie, un solo autobus

l 418 tra l'Arena di Verona e l'Istria

Nel territorio delle Tre Venezie era presente la fabbrica di uno dei più importanti costruttori che si sono dedicati ai 418, ossia la De Simon di Osoppo in Provincia di Udine: appare quindi naturale che proprio in questo territorio si sia concentrato oltre l'80% dei 418 realizzati da De Simon e che più della metà di quelli circolanti in Veneto e Friuli fosse di questo costruttore; fu invece completamente assente in Trentino (ma di questa Regione si tratterà più avanti).

Verona. L'AMT scaligera ebbe in dotazione 75 unità di 418, di cui cinque A, dieci AC e 45 AL De Simon (anche nella particolare configurazione con porta centrale asimmetrica), 13 Portesi tra A (5), AC (4) ed AL (altri 4) ed infine due rari Dalla Via (un AC ed un AL). Gli A furono immatricolati tra il 1971 ed il 1972, gli AC nei due anni successivi ed infine gli AL tra il 1973 ed il 1977.

Vicenza. Il parco di AIM fu più uniforme, 51 unità totali, ripartite tra 15 A Portesi (risalenti al 1971/72) e 36 AC Cameri (del 1973/74 e del 1978). Cinque A furono rivenduti alla Bonaventura di Badoere di Morgano (TV) e quattro AC alla città di Lublino in Polonia, che li trasformò in filobus.

Padova. Anche nella città di Sant'Antonio vi fu uniformità nelle forniture: per ACAP 30 AL De Simon del 1974 e 20 carrozzati Cameri del 1976.

Treviso. La De Simon non trovò molto apprezzamento, visto che le forniture furono limitate a sole otto unità AC, contro le altre 42 realizzate da BCF su medesimo telaio.

Venezia. La maggiore flotta di 418 si ebbe nel capoluogo regionale, ben 103 vetture, tutti AC, acquistati da ACNIL tra il 1973 ed il 1976, con l'ultimo lotto di BCF nel 1979 dalla neonata ACTV. Prevalenti furono i De Simon (56), seguiti a ruota da SEAC (37) e BCF (10). Curioso fu lo scambio di SEAC (222, 227 e 231) tra ACNIL e ATAM di Livorno, che cedette altrettanti Menarini Monocar 1101/1.

Nel resto del Veneto si annoverano: undici unità a **Belluno** (un AC e dieci AL carrozzati Cameri), otto Menarini alla **STU di Rovigo** (tre A e cinque AC, poi passati alla PolesineBus e successivamente alla SITA), otto AC Menarini e due Portesi all'**ATM di Vittorio Veneto** (TV), cinque AC Menarini per il Comune di **Castelfranco Veneto** (TV), tre autotreni SEAC-Viberti della **Società Veneta**, poi passati alle Autolinee Patavine e ad ATCV, tre Menarini (due A ed un AC) al **Comune di Chioggia**, due Cameri alla **SEAM di Cortina d'Ampezzo** (un AC ed un AL) ed infine un Portesi VS930 alla **Caverzan di Montebelluna** (TV).

Trieste. Il parco fu monopolizzato dalla De Simon con un totale di 85 unità, di cui 25 A del 1972 (che avevano la particolarità di avere i mozzi ruota posteriori come gli AC) e 60 AL (1972/74) con due differenti tipi di carrozzeria; per riparare l'autista dalle fredde ventate della Bora, tutti gli esemplari triestini furono senza la porta sullo sbalzo anteriore, ma ebbero due porte nella parte centrale tra i due assi, di cui una comunque dedicata alla salita a bordo, e la porta riservata all'autista. Al momento della trasformazione di ACEGAT in ACT, in essa confluirono anche due AC Menarini dell'ACNA di Muggia.

Udine. Anche per ATM vi fu quasi un monopolio di De Simon, con 21 unità di AL ed una sola Cameri. Nel 2001 confluisce in SAF, raggruppando anche veicoli di altre aziende, come descritto a pagina 262.

Pordenone. Stranamente esclusa De Simon, per le 17 vetture cittadine furono presenti solo Menarini (quattro A, un AC e due AL) e Cameri (dieci AL).

Nel resto del Friuli erano presenti altri De Simon a **Monfalcone** (un A, due AC e due AL), all'**AMG di Gorizia** (un AC e due AL) e presso la ditta **Fratelli Troian di Grado** (un AC ed un AL); infine la **Olivo di Cavazzo Carnico** (PN) ebbe un AC SEAC e la **SAITA di Udine** un Portesi VS930 interurbano.

Pochi ma insoliti

*La breve e curiosa storia dei 418 a Bologna*²³

Le motivazioni di un'assenza

Caso unico in Regione e raro in Italia, l'azienda di trasporto urbano di Bologna, ATM prima ed ATC poi, non si è mai dotata di nessun esemplare di bus modello FIAT 418, altrove diffusissimo. La ragione di questa "anomalia" può forse essere spiegata con due motivazioni, una scherzosa e l'altra più seria.

Vediamo prima quella scherzosa. Negli anni Settanta, il periodo d'oro dei 418, Bologna era in forte espansione demografica, superando il mezzo milione di abitanti: il 418, presente in tutte le cittadine di provincia vicine, non sembrava forse un mezzo adatto ad una città destinata ad uno splendente futuro di metropoli.

Ed ora quella più seria: nel 1973 il Comune di Bologna decise un forte investimento nel rinnovo del parco mezzi dell'azienda di trasporti, allora ancora municipali. Tale investimento traeva origine da un'indubbia necessità di svecchiamento del parco, ma aveva anche non trascurabili motivazioni politiche, essendo allora Bologna la città più rappresentativa tra le amministrazioni di sinistra. Si preferì quindi scegliere il mezzo di punta della produzione del tempo e cioè il **FIAT 421**: questo mezzo offriva tra



Figura 346 [M. Cantoni]

Bologna. La Menarini con i FIAT 421 (192 unità) e con i propri Monocar 201 (151 unità) è stata la protagonista del trasporto pubblico urbano a partire dalla metà degli anni Settanta fino al nuovo Millennio

l'altro, con il suo piano ribassato ante litteram, ottime capacità di incarrozzamento e capienza dei passeggeri, anche nella versione da 11 metri. Proprio la versione corta (421 A) si configurava anche come diretta concorrente del 418.

Complessivamente tra il 1973 ed il 1974 furono acquistati 70 FIAT 421 A e 114 AL; altri otto AL seguirono nel 1978: è chiaro che, con un così consistente ordine di mezzi (192 su un totale allora di circa 450 bus), per i 418 la piazza di Bologna era chiusa per sempre... o quasi.

Infatti, come vedremo, anche se ATM ed ATC non hanno mai posseduto 418, non è esatto dire che tale

tipo di mezzo non abbia mai circolato a Bologna: nessun 418 è mai arrivato nel cuore del centro storico, ma qualche rappresentante della gloriosa stirpe ha circolato ai margini dello stesso per diversi anni.

Società Veneta Autoferrovie

La Società Veneta Autoferrovie (SVA) era presente a Bologna con l'esercizio della ferrovia Bologna - Budrio - Portomaggiore, delle relative autolinee integrative e del servizio sostitutivo della ferrovia Budrio - Medicina - Massalombarda.

Proprio questo servizio sostitutivo presentava e presenta tutt'ora – a dimostrazione di quanto fosse “azzeccata” la decisione di sopprimere la ferrovia nel

²³ Testo di Massimiliano Cantoni

Tra Secchia e Panaro

Storia dei 418 a Modena²⁴

I primi nove mezzi sulla linea 15

Il 418 debuttò presso l'allora **Azienda Municipalizzata del Comune di Modena (AMCM)** nel gennaio 1972, con l'immatricolazione di quattro vetture di tipo **A** con cambio **Voith** carrozzate da **Menarini**; queste prime "avanguardie" facevano parte di un gruppo che raggiungerà la consistenza definitiva di nove mezzi nel successivo maggio (gruppo 89÷97). Anche i 418, come l'ultima serie di FIAT 409 Portesi, sfoggiavano la nuova livrea cittadina in arancio scuro con fascia finestrini beige.

I nostri primi 418 furono immessi in servizio sulla linea 15 Morane - Centro - Villaggio Artigiano, che all'epoca stava assumendo sempre maggiore importanza a causa del progressivo sviluppo edilizio dei due quartieri collegati, allora in pieno svolgimento: proprio in quei mesi la linea 15 cominciò infatti ad essere esercita per tutto l'arco della giornata, anziché nelle sole ore di punta.

Pochi mesi dopo, nell'ottobre 1972, una riforma della viabilità – causa ed insieme effetto della soppressione della filovia 5 (Ferrovie Provinciali - Centro - San Cataldo) – porterà la linea 15 ad assumere sempre mag-

giore importanza, assorbendo di fatto le funzioni di collegamento primario prima svolte dalla filovia. Dal lato Morane la 15 andò infatti a collegare la stazione delle Ferrovie Provinciali deviando da via Prampolini su viale Medaglie d'Oro, mentre dall'altro lato del centro abbandonò la via Emilia Ovest per viale Storchi e via Costa per servire anche la zona di San Cataldo. La linea 15 assunse quindi una funzione di collegamento portante e, come usava spesso in quegli anni anche in altre città dell'Emilia, di "vetrina".

La "trionfale" invasione del 1973

Quanto descritto sopra circa la linea 15 si può considerare un'anticipazione della massiccia invasione di 418 del successivo ottobre 1973, al termine del quale furono complessivamente in servizio altri 23 nuovi Cameri. Va ricordato che tale invasione fu anticipata, nell'estate, dall'arrivo di quattro **AC Cameri** (serie 107÷110), che furono immessi ancora sulla linea 15.

A questo punto però, per meglio comprendere gli sviluppi del trasporto pubblico in quegli anni, occorre prima gettare uno sguardo sull'evoluzione complessiva del servizio di trasporto urbano modenese e sulla riorganizzazione attuata a partire dal 1° ottobre.

Alle basi del piano del 1973, noto anche come **Riforma Fioretti**, c'era la presa d'atto della progressiva inadeguatezza degli esistenti percorsi filoviari allo sviluppo della città: i filobus non raggiungevano i nuovi estremi della città in espansione; al contempo

non veniva però (come accadde all'epoca in tante altre città) disconosciuto del tutto il valore ecologico del filobus.

Il Piano propose quindi una terapia d'urto, che consisteva nel confinare di fatto i filobus all'interno del centro storico (del quale diventarono però i padroni assoluti) e riservava agli autobus tutti i servizi di forza sulle direttrici al di fuori del centro. I filobus attraversavano il centro sui percorsi diametrali EO (est-ovest), ovvero Stazione Autolinee - via Emilia - Largo Garibaldi, e NS (nord-sud), ovvero Stazione FS - Accademia - Piazzale Risorgimento: agli estremi di questi percorsi si trovavano i punti di interscambio con le altre linee di autobus, che restavano generalmente sui viali di circonvallazione o comunque su itinerari tangenziali al centro storico vero e proprio. Va inoltre ricordato che restava filoviaria anche la linea 7 Stazione FS - Autolinee - Policlinico, ultima inaugurata nel 1965, sfruttando i nuovi tratti di bifilare di viale Monte Kosica e via dal Pozzo, che facevano parte di un precedente e non realizzato progetto di espansione del servizio filoviario.

Quel che comunque più interessa la nostra storia è che, per presentare trionfalmente la nuova rete, si allestì alla fine del settembre 1973 in piazza Grande, proprio di fianco al Duomo, una grandiosa parata di sedici 418 Cameri: ancora una volta, a Modena così

²⁴ Testo di Giorgio Fantini, con la collaborazione di Massimiliano Cantoni

Nella città del Tricolore

Storia dei 418 a Reggio Emilia²⁵

Nella città di Reggio Emilia un vero e proprio servizio di trasporto pubblico urbano venne istituito solo nel 1953: a quel tempo la città aveva una popolazione di oltre cento mila abitanti e la Giunta Municipale deliberò – nel maggio di quell’anno – l’istituzione di un servizio che doveva essere moderno ed efficiente. E così il 1° dicembre avvenne l’inaugurazione delle prime tre linee, alla presenza del Sindaco Campioli e di tutte le autorità cittadine e ministeriali: presso la piazza Prampolini, davanti al palazzo del Municipio, furono esposti i primi quattro autobus, travolti dalla massiccia presenza e dall’entusiasmo dei cittadini. L’Amministrazione affidò la gestione del servizio al **CCFR - Consorzio Cooperativo Ferrovie Reggiane**, azienda già presente sul territorio per la gestione delle ferrovie provinciali, di alcune autolinee extraurbane e del servizio di noleggio.

Il CCFR, che fino a quel momento non disponeva di autobus di tipo urbano, si rivolse ad un prodotto italo-tedesco, acquistando un certo numero di veicoli costruiti dalla **Macchi** di Varese su licenza **Büssing**, fornitrice di telaio e parti meccaniche. Questo modello di autobus – disponibile in diverse lunghezze, capacità di carico e potenze – in un decennio (1953/63) raggiunse un totale di 35 vetture



Figura 363 [foto: Archivio Menarini, collezione S. Benvenuti]

La vettura 112 per il CCFR posa di fronte all’ingresso dello stabilimento Menarini di Bologna

impiegate per il servizio urbano, caratterizzandolo almeno fino a metà degli anni Settanta, così come il 418 (42 unità in tutto) caratterizzò successivamente gli anni Settanta ed Ottanta.

Come tutte le città capoluogo situate sulla via Emilia, anche Reggio negli anni Sessanta cambiò volto: la città si estese, nacquero nuovi luoghi di residenza (in particolare popolari, i cosiddetti “Villaggi INA-Casa”) per far fronte all’incremento dovuto anche ad una iniziale immigrazione dal Sud Italia verso questa città piena di insediamenti produttivi: le storiche Officine Meccaniche Reggiane, la Lombardini Trattatrici, le Latterie Riunite e la Max Mara Moda. Con la riforma del gennaio 1967 il servizio fu notevolmente migliorato

facendo sì che tutta la periferia fosse ampiamente servita da un totale di 11 linee, raggiungendo le “Villagge” (ovvero le frazioni periferiche urbane) ed i Villaggi Catellani, Foscati e Stranieri. Ai Büssing Macchi si affiancarono gradualmente sei FIAT 309 con allestimento urbano (non graditi né dal personale né dagli utenti), un 410 e quindici 409 (i primi ad essere dotati di cambio automatico), prevalentemente forniti dalla Menarini di Bologna.

Anni Settanta, arrivano i nostri protagonisti

Una buona politica locale, un’attenta amministrazione comunale che incrementa l’offerta e una oculata organizzazione della gestione del servizio erano riuscite a coinvolgere i cittadini nell’uso del trasporto

²⁵ Testo di Giorgio Fantini

Sulla Riviera accanto al filobus

Breve storia dei 418 riminesi²⁶

Chi scrive ha vissuto l'era del 418 a Rimini da tranviere e da addetto all'ufficio movimento: nelle pagine che seguono, scritte nei primi anni Duemila, sono forse contenuti giudizi un po' impietosi, specialmente sulla versione Cameri; a Rimini si era infatti abituati all'alto livello di finitura delle carrozzerie Menarini e l'arrivo dei Cameri fu un po' una delusione. A distanza di tanti anni, il 418 sembra un mezzo quasi primordiale e più simile ai bus degli anni Sessanta che a quelli degli ultimi decenni del Novecento. Però rappresenta la nostra gioventù ed è per questo che lo ricordiamo con una punta di nostalgia.

Anche Rimini sceglie il 418

Al principio degli anni Settanta, a Rimini c'era una rete urbana non ancora completamente formata: il livello di servizio era però relativamente elevato, anche fuori dalla tradizionale linea filoviaria Rimini - Riccione, sulla quale i filobus FIAT 656E del 1939 stavano inanellando gli ultimi giri. Gli autobus, quasi tutti carrozzati Menarini, erano dei FIAT 309, 409 e 411. Nel 1970 erano arrivati all'azienda **ATAM, Azienda Trasporti Autofiloviari Municipali**, cinque piccoli FIAT 320 Menarini, con uno schema di coloritura arancio-crema, che rompeva per la prima volta con il bicolore verde fino ad allora imperante.

²⁶ Testo di Roberto Renzi

Seguirono, l'anno dopo, tre vetture più capienti con lo stesso schema di coloritura, le prime dotate di cambio automatico: si trattava dei **418 A Menarini** con cambio **Voith**, classificati 1201÷1203. Nello stesso anno, fu provato in servizio sulla Rimini - Riccione anche un autobus non italiano: si trattava nientemeno che del francese **SAVIEM SC10**, destinato nella sua patria d'origine a lunga e onorata carriera, ma che a Rimini, ed in Italia in generale, non riscosse successo, tant'è che di lì a poco furono ordinati dall'ATAM altri dodici esemplari del nostrano 418.

I primi sei, numerati 1801÷1806, giunsero sulla Riviera nel maggio del 1973: erano ancora dei 10 metri carrozzati **Menarini**, ma del nuovo tipo **AC**: il personale li trovò subito un po' meno confortevoli, a causa del cambio DRS meno dolce del Voith della precedente serie e della maggiore rumorosità. Ma si trattava ancora di macchine ben rifinite e robuste, ben diverse dalla versione FIAT-Cameri, della quale di lì a poco – terminata nel giugno 1973 la fornitura dei Menarini con le vetture 1807 e 1808 – i tranvieri riminesi avrebbero fatto conoscenza.

Gli spartani FIAT-Cameri

Gli ultimi quattro esemplari della fornitura del 1973 (1809÷1812) erano infatti dei **418 AC Cameri**. La differenza dai Menarini parve subito notevole: al posto delle porte moderne metalliche (addirittura in lega quelle della serie 1200!) c'erano delle porte di foggia

antiquata; i rivestimenti interni e i mancorrenti erano brutti e dall'apparenza poco solida, non c'era il segnale di "fermata prenotata" ed al posto del tradizionale campanello suonava un cicalino; mancavano inoltre gli indicatori di percorso (i Menarini già in origine ne avevano uno anteriore a palette), carenza a cui si rimediò con dei cartoncini.... Anche in tema di rumorosità e vibrazioni interne, i Cameri battevano nettamente i loro cugini bolognesi! Unica civetteria, il vetro anteriore curvo (nei 1200 era verticale e dava origine a riflessi poco graditi dal conducente, mentre nei 1800 Menarini era inclinato in avanti). Nonostante queste carenze, nel 1974, all'atto di ordinare altri dieci esemplari di **AC**, la scelta dell'azienda riminese cadde nuovamente sui **Cameri**: le vetture 1813 e 1814 furono consegnate nel dicembre di quello stesso anno; le altre (1815÷1822) seguirono nei primi mesi del 1975. Le differenze dalle prime quattro erano pochissime, semmai si andava ancora peggio in alcuni particolari, come la mancanza del contagiri! Ma che dire della lunga carriera riminese di questi autobus che, sebbene concepiti in modo piuttosto spartano, durarono anche qui un bel po' di lustri? Proviamo a ricordare....

Cronologia di una lunga carriera

1973/1977. I 418 costituiscono gli autobus "di punta" dell'ATAM e vengono impiegati d'estate prevalentemente sulle linee costiere (linea 4 e, soprattutto per le corse bis, filovia Rimini - Riccione),

All'ombra della Mole

*I 418, presenza discreta a Torino*²⁷

Il periodo d'oro del modello FIAT 418, nelle sue diverse versioni, si colloca nella seconda metà degli anni Settanta.

In quel periodo a Torino l'**Azienda Trasporti Municipali (ATM)** aveva già ben delineato le proprie scelte in tema di autobus urbani: fin dal 1973 l'orientamento era infatti ben puntato sul **FIAT 421**, autobus di grande capacità (12 metri, quattro porte) che, con carrozzeria SEAC o Cameri, fu fornito in ben **801 esemplari** fino al 1983 ed ha praticamente dominato la scena del trasporto urbano per tutti gli anni Ottanta.

E il 418 allora? È logico che, date tali premesse, abbia svolto in città un ruolo di secondo piano, all'ombra del fratello maggiore 421 (per dimensioni, non per età), ritagliandosi maggiori spazi solo nella versione autotreno, nell'ambito delle linee interurbane dell'ATM stessa, della **SATTI (Società Anonima Torinese Trasporti Intercomunali)** e del **CTREA (Consorzio Torino Rivoli Esercizi Autofiloviari)**.

Oggi, del 418 a Torino, nelle varie versioni, non resta che un pallido ricordo in qualche conducente di linea: speriamo che queste note contribuiscano a mantenere un ricordo più vivo, almeno nello studio di trasporti.

²⁷ Testo di Sergio Di Nocera

Per facilitare l'individuazione dei singoli gruppi di vetture, tratteremo separatamente la loro storia, seguendo le vicende dall'immissione in servizio all'accantonamento, e presentando i gruppi secondo un doppio ordine, aziendale e poi cronologico di immissione in servizio.

Le vetture ATM

FIAT 418 AL Cameri, 1350÷1399, 1975

Le vetture di questo gruppo, il primo ad essere inserito nell'ambito urbano di Torino, sfoggiavano la livrea rosso-crema, che aveva sostituito i due toni di verde ministeriali, solo per i mezzi su gomma dotati delle emettitrici di biglietti, poi rimosse nel 1978.

Esordirono sulla linea 35 piazza Bengasi - Nichelino in sostituzione della omonima filovia e poi a seguire entrarono prevalentemente sulle linee 40, 41, 67 e 67/, linee con tracciato parzialmente suburbano: anche questo tipo di impiego pare voler confermare che alla città vera e propria erano destinati altri mezzi.

Con l'avvento della famosa "rete a griglia" nel maggio del 1982 vennero rivoluzionati tutti i percorsi ed i nostri primi 418 furono mandati sulle linee 17, 17/, 40, 41, 47 e 66. Sempre nello stesso periodo, vennero progressivamente riverniciati in arancio ministeriale, ad esclusione della vettura 1369, che fu radiata ancora nei colori originali nel 1988.

Tra le altre modifiche va segnalata, alla fine degli anni Ottanta, l'adozione del parabrezza a sperone per le vetture 1353 e 1383 e la trasformazione della 1359 in aula mobile.

Quando erano ancora relativamente giovani (soprattutto se vediamo quanto è accaduto in altre città), a partire da metà anni Ottanta inizia un rapido declino, che, secondo prassi già consolidate con altre macchine, vede i nostri 418 relegati a servizi scolastici, supplementi mattinali e linee speciali per gli stabilimenti FIAT. Da segnalare inoltre vendite per il mercato dell'usato: le vetture 1364, 1381 e 1384 andarono alla ditta Gran Sasso Tour, la 1396 alla cooperativa CAPI di Avigliana.

L'accantonamento, iniziato nel 1987, si concluse all'inizio degli anni Novanta.

FIAT 418 AC/M SEAC-Viberti U302, 1900÷1914, 1977

Questi autotreni da 18 metri, forniti dal costruttore con allestimento urbano in livrea arancio-grigio, vennero essenzialmente adibiti a servizio interurbano sulle linee facenti capo a corso Marconi (zona sud) e all'autostazione di via Fiochetto (zona nord). Da quest'ultimo capolinea, in particolare, le linee principali erano quelle per Venaria e Settimo Torinese, prima che venissero trasformate in collegamenti suburbani nella prima metà degli anni Ottanta.

Dall'Adriatico allo Ionio

I 418 da Ancona a Reggio Calabria

Ecco una rapida carrellata sui 418 delle città delle Regioni che si affacciano sull'Adriatico e sullo Ionio, escludendo quelle già descritte in precedenza (Friuli, Veneto ed Emilia Romagna).

Pesaro. Cominciando dalle Marche, sei unità per **AMAF** di Fano, di cui due A De Simon, tre AL Cameri ed un autotreno suburbano Macchi; trenta unità invece per **AMANUP**, divise tra De Simon (quattro A e otto AC) e Cameri (dieci AC ed otto AL).

Ancona. Flotta consistente per **ATMA** (44 unità), comprendente cinque A Menarini, 38 AC tra BCF (3), Cameri (30) e Menarini (5) ed un solo AL Cameri. Quattro unità per **CJPA** di Jesi, un AC Menarini, due AC ed un AL Cameri, conservato da Associazione Il Capolinea.

Macerata. Dieci AC Macchi e due BCF per il Comune di **Macerata**, poi passati a APM, che ne conserva un esemplare per tipologia; tre A Menarini e quattro AC Cameri per **ATAC** di Civitanova Marche.

Ascoli Piceno. Due AC Menarini per il Comune di **San Benedetto del Tronto** ed otto dello stesso tipo per la **SAUC**, a cui si aggiungevano un AC Macchi ed un AL Menarini.

Pescara. La **GGFPP** era dotata di 45 unità tutte carrozzate Menarini, tre A, 14 AC e 28 AL.

L'Aquila. Il parco di **ASM** comprendeva 28 unità, tra cui 18 AC Cameri, due AC Menarini ed otto AL Cameri suburbani a due porte.

Chieti. In questa Provincia abruzzese dominava la carrozzeria Cameri con 35 AL suburbani dell'azienda regionale **ARPA**, tre AC della **Panoramica** usati per l'urbano del capoluogo, tre AC per la **Di Fonzo** di Vasto (uno dei quali conservato come veicolo storico) ed un AC della **SAT** della medesima cittadina.

Campobasso. La **SEAC** ebbe sette AC Menarini, gli unici censiti nella Regione Molise.

Foggia. Furono scarse le presenze di 418, limitate a un A e dieci AC BCF ed otto Menarini di **ATAF**.

Bari. Questa Provincia occupa il nono posto nella classifica di presenze a livello nazionale, grazie all'azienda del capoluogo **AMTAB**, che puntò su ben 130 vetture: due A BCF, 81 AC BCF e dieci Cameri, 27 AL Cameri e dieci Menarini. A questi si aggiungevano gli undici autotreni delle **Ferrovie del Sud-Est**, sette Macchi (di cui un solo suburbano) e quattro interurbani SEAC-Viberti.

Taranto. Nella suddetta classifica, la "Città dei due mari" è decima, con 117 vetture di **AMAT**, anche in questo caso con una prevalenza di BCF (tre A e 60 AC) ed i rimanenti Cameri (dieci AC e 44 AL).

Brindisi. Per **AMAB** presenti 17 unità tutte AC ripartite tra sette BCF e dieci Cameri.

Lecce. Il Comune aveva tre A Portesi, sei AC BCF e cinque Menarini, tutti identificati solo con i numeri pari.

In Basilicata la **CASAM** di **Matera** ebbe due AC Menarini, mentre a **Potenza** la SITA (di cui si tratterà a pagina 246) poté contare su una ventina di unità tra nuove e derivanti da aziende consociate.

Cosenza. Passando alla Calabria, l'**ATAC** aveva 46 unità di AC, ripartiti tra otto Menarini, cinque Macchi e 33 Cameri.

Catanzaro. Anche il capoluogo regionale (**AMAC**) era dotato di 418 solo nella versione AC (33 unità), di cui cinque BCF, sei Cameri, sedici Menarini e cinque Minerva.

Reggio Calabria. Chiude l'elenco dei capoluoghi di provincia con 51 unità di **AMA**, di cui 16 AC BCF, altrettanti AC Cameri e 19 AL Cameri.

Infine le **Ferrovie Calabro Lucane** utilizzarono per i propri autoservizi almeno dieci AL Cameri in allestimento suburbano, che nel 1989 furono ripartiti tra le due gestioni governative delle Ferrovie della Calabria [Catanzaro] e delle Ferrovie Appulo-Lucane [Bari].

Quattordiciotto / Vierhundertachtzehn

I 418 bilingui di Bolzano²⁸

La **SASA (Società Atesina Servizi Automobilistici)**, a capitale privato, che gestiva il servizio pubblico di Bolzano e Merano, non ha mai brillato per acquisti di nuovi autobus; per esempio dal 1962, quando furono acquistati gli ultimi FIAT 309/1 Portesi, si dovette attendere il 1968 per il successivo arrivo di due nuovi autobus, i FIAT 409 Portesi.

Il parco autobus urbano a Bolzano e Merano all'inizio degli anni Settanta era composto come riportato nella tabella seguente.

Tabella 19: gli autobus della SASA all'inizio degli anni Settanta

		Bolzano	Merano
FIAT	309/1 Portesi	2	3
	409 Portesi	1	1
	414 SCALL	-	1
	666 RNU	3	-
	680	1	-
	682 RN Viberti	2	-
Lancia	Esatau 703 Portesi	4	-
	Esatau 703 Viberti	8	-
	Esatau P Casaro	4	-
	Esatau P Viberti	7	-
OM	Leoncino Portesi	4	1
	Tigre	-	3

²⁸ Testo di Andrea Strapazzon



Figura 428 [foto: S. Di Nocera] Bolzano, deposito ACT-VVB, giugno 1983. Il FIAT 418 A Pistoiesi numero sociale 84, contraddistinto dal telaio numero 10, il primo noto

Si trattava quindi di un parco veicoli vecchio e frammentato in una varietà di modelli, ma l' esercente privato "non ci sentiva" a sostituire le vetture più anziane, giustificandosi con la mancanza di fondi da parte del Comune.

L'arrivo del primo 418, poco gradito

Il **418 A Pistoiesi** fu l'ultima vettura acquistata dalla SASA. Arrivò a Bolzano nel 1971, ancora nei due toni di verde e gli fu dato il numero aziendale 84.

I primi mesi di servizio non furono felici: gli innumerevoli problemi presentati costrinsero l'azienda ad utilizzarla per quasi sette mesi solo in servizio bis; questi principalmente erano dovuti alle sospensioni ad aria – una vera novità per Bolzano, ma la vettura

purtroppo ogni tanto rimaneva completamente senza pressione con il molleggio inesistente – e alla leva delle marce, che con il suo gioco a volte non permetteva l'inserimento della retro costringendo gli autisti in servizio sulla linea 3, arrivati al capolinea della funivia per Renon, a lunghi fuori linea per trovare uno spazio dove poter girare senza retrocedere.

La 84 fu subito detestata dal personale, che – abituato alla guida a destra dei Lancia Esatau – mal si adattava alla guida a sinistra, mentre il cambio meccanico con grandissima escursione dell'asta delle marce faceva rimpiangere la precisione degli Esatau; inoltre mancava la mezza marcia, fatto che costringeva a cambiare notevolmente l'impostazione di guida.

Trento, Rovereto e... skibus

Storia dei 418 nel Trentino²⁹

La storia dei FIAT 418 a Trento inizia nel dicembre 1971, tuttavia bisogna partire da qualche anno prima per capire il perché di questa scelta.

Uno sguardo sulla città

Nel 1968 la rete urbana della città conta dieci linee servite da ventiquattro autobus, comprese le riserve. Si tratta di due FIAT 640 acquisiti nel 1953 di seconda mano dalla società comasca Gay che aveva gestito il servizio urbano prima di Atesina; sei FIAT 642 (acquistati tra il 1953 e il 1954); un OM Super Taurus (1955); quattro OM Super Orione (1956/59); cinque FIAT 411 (1959/62); quattro FIAT 309 (1961/63); infine due FIAT 680, i quali però non avevano una carrozzeria urbana bensì extraurbana ed erano stati distolti da tale servizio per coprire la linea 10, che collegava la città alla sua collina e che poteva considerarsi quasi suburbana.

Il parco mezzi non è certo giovanissimo, il mezzo più vecchio ha già diciotto anni ed inoltre l'alluvione del novembre 1966 ha messo a dura prova la società, con il danneggiamento di ben 62 autobus, tra cui tutti quelli urbani. Ci vorrà più di un mese e tanti sforzi da parte di tutto il personale perché la situazione si normalizzi.



Figura 437 [foto: archivio R. Bettini]

Trento, dicembre 1971: presentazione in piazza Duomo dei 418 A Menarini

²⁹ Testo di Renato Bettini e Paolo Marini

“Corriere” urbane***I 418 della SITA***³⁰

Scrive Ernesto Stagni nella Prefazione al notissimo libro³¹ del compianto Nicola Cefaratti sulla SITA (fonte primaria e preziosa anche di queste brevi note) che assai spesso il marchio della Società, nata nel 1912 come emanazione della FIAT, è diventato il simbolo del trasporto interurbano, al punto che “prendere la SITA” equivaleva (e ancor oggi equivale) a “prendere la corriera, l’autobus interurbano”.

Eppure, la **Società Italiana Trasporti Automobilistici** non ha disdegnato, nel corso della sua storia, di esercitare alcuni importanti servizi urbani e suburbani, avvalendosi per il loro espletamento di autobus di tipologia prettamente urbana, anche se talora adeguati alle necessità dell'esercizio specifico da svolgere.

I servizi urbani della SITA

Non sarà inopportuno – prima di affrontare il tema specifico dei 418 – risalire nel tempo e ripercorrere brevemente quali città siano state attraversate da vetture urbane SITA.

Ponendo come limite temporale della nostra ricerca la fine della Seconda Guerra Mondiale, ricorderemo

innanzitutto la presenza della SITA in Sicilia con l'espletamento di linee urbane a **Catania, Ragusa e Siracusa**, che saranno cedute all'AST (Azienda Siciliana Trasporti) nel 1952.

Le realtà urbane più consistenti nell'ambito SITA sono però certamente quattro: la prima (e per certi versi la più significativa) è costituita dal servizio urbano di **Savona**. Qui la SITA “entra” in città dopo aver assunto l'onere della sostituzione della tramvia Savona - Vado Ligure, rimanendovi per ben 29 anni, e lasciando non poche tracce della sua presenza anche nel parco dell'ACTS (Azienda Consortile Trasporti Savonesi), costituitasi nel febbraio del 1977.

La SITA interviene più volte in ambiti urbani o suburbani della **Toscana**: a Massa, Viareggio (ove sostituisce la vecchia tramvia nel 1947 con un servizio che necessariamente coinvolge anche Marina di Pietrasanta e Camaiore), Chianciano, Pontedera e Siena, dove il servizio urbano sarà espletato dal 1955 al 1963 per lasciare poi spazio anche qui ad aziende municipalizzate.

Più articolata la presenza “urbana” della SITA in **area romagnola**: bisogna infatti ricordare che la SITA aveva assunto sin dal 1939 la gestione della filovia **Rimini - Riccione**, che solo nel 1959 sarà trasferita alla municipalizzata riminese ATAM.



Figura 447 [foto: collezione R. Saccone]

Forlì. Presentazione dei cinque 418 AC Cameri che diventeranno le matricole 2017÷2021 della SITA e saranno poi trasferiti all'ATR della città romagnola

³⁰ Testo di Andrea Cozzolino, con la collaborazione di Gerardo Chiaro, Claudio Guastoni, Roberto Renzi e Gregorio Turri

³¹ N. Cefaratti, “Un bus chiamato SITA”, Calosci Edizioni, Cortona, 1990

418 in pensione

Essendo stato un modello molto diffuso ed avendo prestato servizio per ben tre decenni, il 418 non poteva non diventare oggetto di motorismo storico. Molti sono infatti gli esemplari conservati (nei casi più fortunati anche immatricolati e circolanti) dalle stesse Aziende di trasporto pubblico che li utilizzarono in servizio, da Associazioni per la conservazione del patrimonio veicolistico storico o da semplici privati. In queste pagine se ne propone una sintesi (in tutto sono più di cinquanta!), non certamente esaustiva.

Chissà se e quanti altri autobus (non solo 418...) ci sono nascosti in fienili o abbandonati in campi sperduti in attesa di qualche recupero come quello descritto nel successivo capitolo "Un falso storico".

Ma come fa un autobus a diventare "storico"?

Gli autobus che vengono ritirati dal servizio possono essere identificati come "veicoli di interesse storico e collezionistico", secondo quanto previsto dall'articolo 60 del Codice della Strada. Questa possibilità è data anche a soggetti privati (persone fisiche o Associazioni) a patto che rispettino quanto disposto dalla Circolare del 4 ottobre 2010 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tabella 23: esemplari di FIAT 418 conservati come veicoli storici

Proprietario attuale	Precedenti Proprietari	N° Soc.	Telaio	Carrozzeria	Cambio	Anno
AMAS [Catania]	ATAM [Rimini]	1816	AC	Cameri	A	1975
	ATMA [Ancona]	103	AC	Cameri	A	1974
	ATMA [Ancona]	113	AC	Cameri	A	1974
AMT [Catania]	AMT [Catania]	471 e 478	AL	Menarini	A	1979
	ATM [Ravenna] > AMT [Catania]	38 > 493	AL	Cameri	A	1975
	ATAF [Firenze] > AMT [Catania]	2786 > 505	AC	BCF	A	1977
AMT [Genova]	AMT [Genova]	3123	AC	Cameri	A	1972
APM [Macerata]	Comune di Macerata	27	AC	BCF	M	1976
AssoFITRAM [La Spezia]	ACTT [Treviso]	60 e 89	AC	BCF	A	1975/79
	AIM [Vicenza]	122	A	Portesi	A	1972
	AMSA > TPM [Monza]	423	AC	Portesi	A	1975
	AMT [Genova]	4912	VS880	Portesi	A	1984
	SAAMO [Ovada] > Autol. Acquesi	21	VS930	Portesi	M	1984
	SATI [Velletri]	14	VS880	Portesi	M	1983
	SAUV > Francigena [Viterbo]	11	AC	Menarini	M	1977
ATAC [Roma]	ATAC [Roma]	4578	AL	Cameri	A	1980
Ass. ATAM [Livorno]	ATAM > ACIT > ATL [Livorno]	18	AC	Menarini	A	1974
ATM [Milano]	ATM [Milano]	1462	AC - AT	Macchi Sub.	M	1982
	ATM [Milano]	1675	AC - AT	Macchi Int.	M	1980
CICS [Fiorenzuola, PC]	Comune di Macerata > APM	11	AC	Macchi	M	1975
CMTN (Comitato per Museo dei Trasporti in Napoli)	ATAN > ANM [Napoli]	3648 e 3650	AL	SOFER	A	1975
	AMTU > AMTS [Benevento]	23	AC	Cameri	A	1979
Conerobus [Ancona]	ATMA [Ancona]	118	AC	Cameri	A	1974
CTP [Napoli]	TPN [Napoli]	4256	AL	SOFER	A	1977

Tabella 23: esemplari di FIAT 418 conservati come veicoli storici

Proprietario attuale	Precedenti Proprietari	N° Soc.	Telaio	Carrozzeria	Cambio	Anno
Di Fonzo [Lanciano, CH]	Di Fonzo [Lanciano, CH]	18	AC	Cameri	n/d	1979
Ecomusée [Breil, Francia]	RT [Imperia]	6102	AC	Cameri	M	1976
Il Capolinea [Castelletto d'Orba, AL]	AMT [Genova]	3127	AC	Cameri	A	1972
	AMT [Genova]	3401	AL	Portesi	A	1973
	AMT [Genova]	3520	AL	De Simon	A	1975
	CJPA [Jesi, AN]	9	AL	Cameri	A	1976
inBUSclub [Trieste]	ACEGAT > ACT [Trieste]	218	AL	De Simon	A	1974
	ACEGAT > ACT [Trieste]	974	A	De Simon	A	1972
	ACNA [Muggia] > ACT [Trieste]	2 > 610	AC	Menarini	M	1975
MOM [Treviso]	ACTT [Treviso]	78	AC	BCF	A	1975
Privato	AMAT > RT [Imperia]	35 > 6121	AC	BCF	A	1979
Privato	STU [Rovigo] > SITA > Beneduce	25	AC	Menarini	M	1975
Reali Tours [Alatri, FR]	RAMA [Grosseto]	159	AC	BCF	n/d	1975
Skjoldenæsholm Tram Museum [Danimarca]	Jensens Turisttrafik [Ringsted]	53	AC	Ringsted	A	1975
StoricBus [La Spezia]	ACTT [Treviso]	74	AC	BCF	A	1975
	AMSA > TPM [Monza]	411 e 420	AC	Portesi	A	1974
	ATAF [Firenze]	2908	AC	BCF	A	1975
	ATAM > ACIT > ATL [Livorno]	2175	AC	Menarini	A	1973
	ATAP [Pordenone] > CTB Bormio	12	AL	Cameri	A	1975
	Comune di Castelfranco Veneto	n/d	AC	Menarini	M	1975
	SEAM [Cortina d'Ampezzo]	5	AL	Cameri	M	1977
StoricOmnibus [Perugia]	ATAM > APAM [Perugia]	127	AC	Minerva	M	1979
Trottabus [Benevento]	AMTU > AMTS [Benevento]	24	AC	Cameri	A	1979
Ttram [Trento]	Atesina [Trento]	373	AC	Dalla Via	M	1976

In particolare devono essere iscritti ad uno dei Registri storici (ASI, Lancia, FIAT, Alfa Romeo, FMI), i quali – previo esame di apposite Commissioni – rilasciano il CRS, Certificato di Rilevanza Storica e collezionistica. Questo documento permette di poter sottoporre il veicolo all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione da parte della Motorizzazione Civile e conseguentemente ottenere una Carta di Circolazione, che ne permette l'uso, secondo le limitazioni indicate.

E come si usa un autobus "storico"?

Beh...volendo anche per andare a fare una scampagnata, purché sia presente solo l'autista ed un accompagnatore (come previsto dalle stesse normative citate prima).

Scherzi a parte, la normativa permette di utilizzare tutti i posti a sedere di un autobus soltanto in occasione di manifestazioni autorizzate, organizzate ad esempio dalle Associazioni di volontari che si occupano del recupero e del restauro di autobus, come quelle citate nella tabella a fianco: Associazione Mediterranea Autobus Storici (AMAS), Associazione per la Tutela degli Autofiloveicoli per Museo (ATAM), AssoFITRAM, Associazione Il Capolinea, Circolo Italiano Camion Storici (CICS), inBUSclub, StoricBus - Museo dell'Autobus Italiano e StoricOmnibus.

Tutte le aziende

Sarebbe una impresa ardua descrivere dettagliatamente tutte le realtà locali che utilizzarono i FIAT 418, essendo state queste più di 300, comprendendo anche le aziende che ricevettero solo vetture usate.

Visto che si tratta dell'unica Regione esclusa dalle precedenti descrizioni, in questo capitolo si citano l'Umbria e le sue aziende:

- ✓ l'**ATAM** di **Perugia**, che ebbe 67 unità soltanto di tipo A ed AC, di cui ben 53 con carrozzeria Minerva (per ovvie ragioni di competenza territoriale);
- ✓ la **Ferrovia Centrale Umbra**, che per i propri autoservizi utilizzò cinque AL Cameri;
- ✓ le aziende spoletine **STPU** e **SSIT**, con tre A Menarini e quattro AC Minerva;
- ✓ l'**ASM** di **Terni**, con un misto di 17 vetture AC tra Cameri (5), Menarini (2) e Minerva (5).

Nella Tabella 24 è riportato il dettaglio della distribuzione per carrozzeria e allestimento di tutte le vetture note, indicando la prima azienda che ne fu proprietaria; sono escluse le vetture vendute all'estero. Apre l'elenco l'Azienda Autonoma di Stato per i Servizi Pubblici (AASS) di **San Marino**, che ebbe in dotazione un AC BCF e tre AL Cameri.

Per quanto riguarda le vetture usate (quelle note furono più di 500), a titolo esemplificativo si riporta di seguito l'elenco dei principali "ricevitori" di 418.

AMT [Catania]: 37 unità di AC BCF da ATAF [Firenze] + undici da ATM [Ravenna], di cui due AC Menarini, quattro AL Cameri e cinque AL Menarini.

ATM [Torino]: 31 vetture da CTREA [Torino], di cui 18 autotreni urbani SEAC-Viberti e 13 AL Cameri.

SATTI [Torino]: 15 vetture da ALPA [Ivrea], di cui due AC SEAC, due AC Cameri e undici AL Cameri + 15 autotreni interurbani SEAC-Viberti da ATM [Torino].

ATAC [Roma]: 25 AL Cameri della STEFER (301÷325) + tre vetture della Roma Nord, un AC Cameri, un AC Menarini ed un AL Cameri.

ACOTRAL [Roma]: 25 unità di AL Cameri della STEFER (326÷350) + un A Menarini della ditta Purificato di Formia (LT) + un AC Menarini della Tamagnini di Civitavecchia (RM).

ETP [Pollena, NA]: il parco di usati più vario d'Italia, comprendente almeno: tre AL Cameri ACAP [Piacenza] + due AC Portesi AEM [Cremona] + un AL Menarini ALM [Merano] + due AL Menarini AMASUN [Novara] + sette AC Cameri ASM [Brescia] + un AC Cameri ATM [Alessandria] + due AC Menarini GGFP [Pescara] + un AC SEAC Olivo [Cavazzo C., PN] + un AC BCF e due AL Menarini ACT-VVB [Bolzano] + un AC Minerva SSIT [Spoleto] + tre AC Cameri ACT [Como].

GEAF [Frosinone]: nove vetture da Atesina [Trento], di cui un AC Menarini, cinque AC Dalla Via e tre AC BCF + due AC Menarini da SEAC [Campobasso] + cinque AC Cameri da ACT [Como].

SAU [Trapani]: 24 AC BCF da ATAF [Firenze].

SAF [Udine]: l'azienda fu costituita nel 1995 dalla fusione di cinque aziende private, per poi incorporare anche altri servizi della Provincia di Udine; nel proprio parco confluirono quasi una ventina di 418:

- ✓ dalla Olivo un AC Minerva, già SSIT di Spoleto;
- ✓ dalla Ferrari: un AC Menarini di Ravenna, due AC Cameri provenienti da Alessandria, tre AL Cameri dell'Atesina ed uno da Treviso;
- ✓ dalla Collavini due autotreni interurbani SEAC-Viberti, già di ATM e SATTI di Torino;
- ✓ tre AC BCF dell'Atesina di Trento;
- ✓ un AC De Simon di AMG [Gorizia];
- ✓ tre AC Cameri di ATAP [Pordenone], in prestito durante la stagione estiva per l'urbano di Lignano Sabbiadoro;
- ✓ un Portesi VS930 della SAITA.

ATAF [Firenze]: 13 AC Cameri a due porte rototraslanti dell'ASM di Brescia.

ATR [Forlì]: un AC Menarini e due Cameri di ATM [Ravenna] + cinque AC Cameri e due AL della SITA.

Tra le maggiori aziende "donatrici" si citano invece: STEFER [Roma] (che cedette le sue 50 vetture in parti uguali ad ATAC ed ACOTRAL), ATAF [Firenze], ASM [Brescia], CTREA [Torino] (il cui parco confluì completamente in ATM), ACT [Como], Atesina [Trento] ed ACT-VVB [Bolzano].

Tabella 24: diffusione sul territorio italiano degli esemplari di FIAT 418 per azienda, carrozzeria e allestimento [fonte: G. Turri, elaborazione C. Bellini]

Azienda / Comune	TOTALI	Autodromo		BCF		Dalla Via		De Simon		FIAT Cameri		IMER		Macchi		Menarini		Minerva		Padane		Portesi		SEAC Viberti		SOFER									
		AL	A	AC	AL	AC	AL	A	AC	AL	A	AC	AL	AL (LC)	AC	AC+R	AL	A	AC	AL	AC	AL	A	A (LC)	AC	AL	vs880	vs930	A	AC	AC+R	AL	AL		
AASS [San Marino]	4	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ACAP [Padova]	50	-	-	-	-	-	-	-	30	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ACAP [Piacenza]	43	-	-	-	-	-	-	-	-	10	27	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ACEGAT > ACT [Trieste]	85	-	-	-	-	-	25	-	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ACNA [Muggia, TS] > ACT	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ACNIL > ACTV [Venezia]	103	-	-	10	-	-	-	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37	-	-	-	-	
ACPT > SPT [Como]	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ACT [Cagliari]	80	-	-	18	-	-	-	-	-	10	-	-	4	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	-	-	-	-	-	
ACTS [Savona]	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	5	-	-	-	-	-	-	-	-	
ACTT [Treviso]	50	-	-	42	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
AEM [Cremona]	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	5	4	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
AGESP [Busto Arsizio, VA]	13	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
AGO [Albano Laziale, RM]	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
AIM [Vicenza]	51	-	-	-	-	-	-	-	-	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ALM [Merano, BZ]	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ALPA [Ivrea, TO]	15	-	-	-	-	-	-	-	-	2	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	
AMA [Reggio Calabria]	51	-	-	16	-	-	-	-	-	16	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
AMAB > STP [Brindisi]	17	-	-	7	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AMAC > AMC [Catanzaro]	33	-	-	5	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	17	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AMAF [Fano, PS]	6	-	-	-	-	-	2	-	-	-	3	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AMANUP [Pesaro]	30	-	-	-	-	-	4	8	-	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AMAS > TRAIN [Siena]	28	-	-	14	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AMASUN [Novara]	31	-	-	3	-	-	-	3	-	1	-	-	-	-	-	10	1	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AMAT [Palermo]	247	-	-	-	-	-	-	-	-	55	164	14	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AMAT [Taranto]	117	-	3	60	-	-	-	-	-	10	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-