

# Una vecchia gloria nelle strade di Palermo

*testo e fotografie di Giuseppe Campagna*

Palermo, l'iniziativa offerta dall'AMAT Palermo nel periodo natalizio dal 20 dicembre 2013 al 31 dello stesso mese, tutti i pomeriggi dalle 14.35 (14.00 dal deposito), la corsa dallo Stadio Comunale Renzo Barbera diretta al nodo 2 Stazione Centrale con capolinea in piazza Cupani e di nuovo stesso percorso al contrario in memoria della vecchia linea 1 (Oreto-Leoni). Il percorso della linea rispetto l'odierna Linea 101 è variato di poco, si partiva da via Oreto Nuova, si passava dalla Stazione Centrale, si proseguiva in via Roma, si saliva per via Turati, Piazza Politeama, Via della Libertà, P.zza Vittorio Veneto, via dell'Artigliere e si faceva capolinea a Piazza Leoni.

Dal punto di vista storico l'azienda municipalizzata AMAT apre le porte della sua lunga carriera il 21 settembre 1964 con l'arrivo dei nuovissimi Fiat 411/B. Rispetto i suoi predecessori, la stessa si era prefissata di raggiungere il ragguardevole traguardo dei 634 mezzi da dislocare nelle sue due rimesse site nei quartieri di Passo di Rigano e Brancaccio.

Il modello che fece forza intorno alla metà degli anni '60 fu il Fiat 405 Menarini Monocar 1001, acquistato in un unico lotto di 15 unità. Le prime di esse, vennero utilizzate in aziende per fare scuola guida ad autisti e giovani presenti nell'organico aziendale.

Per quanto riguarda i Fiat 405 sappiamo essere di costruzione Fiat ma carrozzati dalla Menarini di Bologna, nata intorno ai primi del '900 si occupava di carrozzerie per mezzi Fiat, Lancia e Alfa Romeo tutti relativi al trasporto di persone, successivamente trattò anche mezzi pesanti per uso merci e simili. A livello meccanico il mezzo presenta un motore a "sogliola orizzontale" Fiat 203/O3 in grado di sviluppare ben 10676 cc di cilindrata. Proprio questo particolare motore era disposto nella parte centrale della cabina, con guida rigorosamente a destra, peculiarità presente in quegli anni, via via abbandonata un po' da tutte le principali case costruttrici.

Alcune storielle narrate durante le corse natalizie, ricordavano momento felici d'infanzia di quei ragazzi usciti dalle scuole che utilizzavano il mezzo in questione per tornare a casa e, proprio come oggi, poiché i posti scarseggiano sempre, si era soliti sedersi sulla grossa calandra che ricopriva il vano motore, spesso accompagnato da qualche lamentela da parte dei conducenti, i quali, nonostante fossero scettici, acconsentivano sempre alla divertente esperienza, ancor più piacevole durante le fredde giornate invernali. Si parlava di affollamento di persone, essendo dei mezzi lunghi solo 10 metri e avendo solo due porte a disposizione per la salita e discesa dei passeggeri si cercava di adattarsi alla meno peggio.

Oggi come allora le disposizioni per le porte era così gestita: si saliva dalla porta posteriore, dove vi era il bigliettaio seduto sulla sua sedia rivestita in pelle per ammortizzare anche se in maniera molto minima le asperità della strada, poiché quest'ultimo stava proprio sulla passaruota posteriore destra. Lì vi era il momento della verifica del biglietto o, per chi lo disponeva, di un abbonamento; i signori venivano gentilmente fatti passare avanti, magari per chi era fortunato, a sedersi in qualche posticino. Al momento della fermata, si era soliti fare la "doppia scampanellata" prassi tipica dei palermitani di quegli anni. L'autista avvertiva il forte stridolio della campanella posta nelle vicinanze della postazione di guida e si accingeva a fermarsi alla prima fermata utile. Le porte rototraslanti si aprono, proprio come allora, mediante comando pneumatico, distinguibile per l'apertura delle singole porte o delle stesse contemporaneamente. Qualora capitasse malauguratamente che il conducente si dimenticasse di effettuare la regolare fermata dopo la scampanellata, tutti in coro ragazzi e ragazze gridavano: "Autista... Bussolaaaa...!!" .

Per quanto riguarda il biglietto invece il costo si aggirava intorno alle 60 lire; oggi il suo corrispondente è di ben 1,40 €.

Piccoli ricordi raccolti da persone felici di ricordare eventi, anni passati ed emozioni che sembravano proprio esser dimenticate. Quei visi felici, durante il passaggio del mezzo, chi faceva qualche foto ricordo, chi chiamava l'amico per notare l'evento, chi al telefono rimaneva senza parole, persone dinanzi a negozi, banche, fermate, allibite dinanzi un mezzo storico di ben 47 anni, che svolge regolare servizio sulla linea centrale 101. Alcuni erano ben sicuri: "lo questo mezzo lo prendevo per recarmi a scuola", chi per andare al lavoro nelle linee 5, 15, 15, 17, 19, 23, 34 nero o rosso e così via per tutte le altre.

Gli interventi di restauro hanno reso l'iniziativa e il mezzo in questione un qualcosa di davvero unico quella colorazione verde con i fregi e loghi aziendali, le modanature ancora originali, guarnizioni, alcuni sedili, pulsantiere, mancorrenti, lampade, strumentazione e tante altre cose che caratterizzano la vettura 437.

La stessa immatricolata il 7 febbraio del 1966 a Palermo ha un telaio CMB 1001-0489 ed una targa quadrata vecchio stampo con dicitura PA160021.

In deposito l'azienda dispone di un altro mezzo analogo alla 437, la vettura 433 immatricolata sempre a Palermo il 5 febbraio 1966, con telaio CMB 1001-0485 e targato PA159977 che al momento giace in stato di accantonamento, ma, con l'ausilio di alcuni pezzi di ricambio e grossi lavori strutturali, il direttore è fiducioso in un suo restauro completo, proprio come venne fatto per il suo successore.

Del mezzo in questione esistono poche realtà in Italia se non altro per il "vicino" 405 Messinese, anch'esso restaurato e tenuto in maniera davvero impeccabile, disponendo di ricambi originali, colorazioni d'epoca, modanature, parti meccaniche in perfetto funzionamento.

Piccola ed ultima nota riguardante organi meccanici di trasmissione e sterzo; cambio Fiat non sincronizzato 4 marce avanti più retromarcia con ausilio inevitabile di un riduttore per passare dalle marce ridotte alle normali, adoperando una grandissima esperienza lavorativa fatta negli anni su questi mezzi.

In azienda oggi rimangono pochissime persone in grado di poter condurre un Fiat 405 per le sue dimensioni, guida a destra ma soprattutto per la maestria che necessita nell'utilizzo del suddetto cambio. Sterzo servoassistito Vickers per una guida più fluida e leggera durante le manovre.



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**

**Giuseppe Campagna**

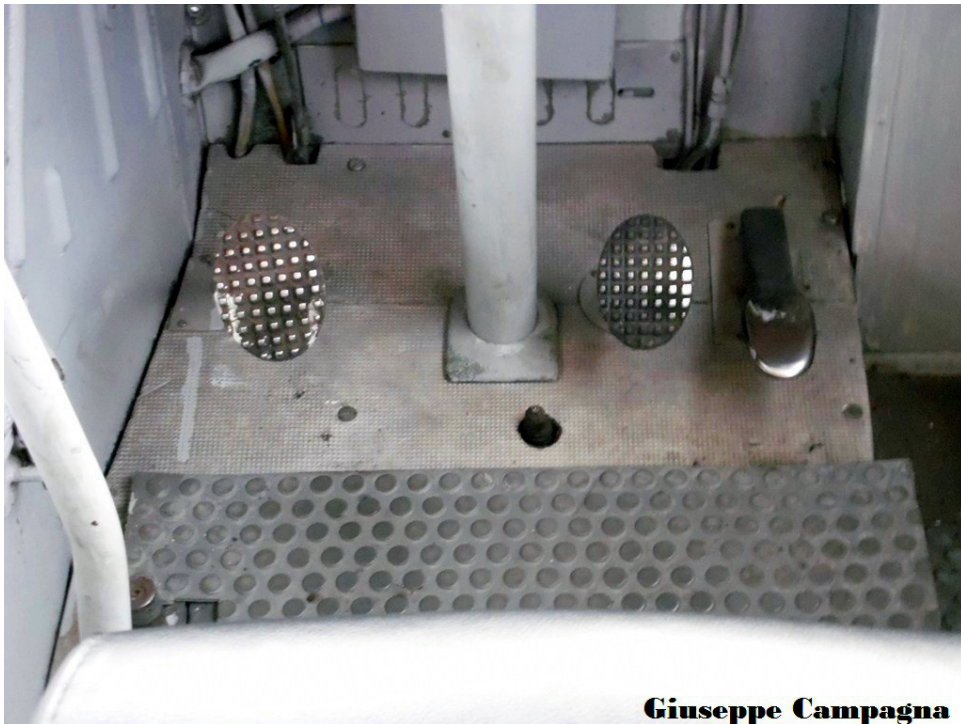


**Giuseppe Campagna**





**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**



**Giuseppe Campagna**