

La storia del trasporto pubblico a Brindisi

La storia del trasporto pubblico su autobus nella città di Brindisi nacque nel 1949 con la prima concessione alla ditta Moretto. Due linee in esercizio, A e C, con l'impiego di due "Taurus" usati a cui si aggiunse successivamente un "Autobianchi". Il costo del biglietto, di tipo "chilometrico", si differenziava a secondo la linea e spaziava da 10 a 30 lire a corsa. Nel 1964 alla Moretto succedette la Nuova Italsud che prese in carico la maggior parte del personale e l'intero parco veicoli costituito da 20 autobus. Nel 1969 nacque la municipalizzata AMAB a cui viene affidata la gestione del trasporto pubblico nel capoluogo brindisino. Si partì con 25 bus urbani e 18 extraurbani per i collegamenti con i paesi limitrofi. I dipendenti erano 103. La fine degli anni '60 e l'inizio dei '70 rappresentò per Brindisi un periodo di notevole trasformazione sociale ed economica grazie alla presenza del grande polo petrolchimico e conseguentemente un incremento considerevole della popolazione. Da qui una maggiore richiesta di mobilità sia nell'ambito urbano che provinciale. Partendo da queste premesse, venne costituita nel 1975 la **Società Trasporti Pubblici di Brindisi** con soci paritetici il Comune di Brindisi, l'omonima Provincia e la Regione Puglia. Alla costituenda Società venne affidato il ruolo di gestire il trasporto pubblico nel capoluogo (in sostituzione dell'AMAB) e nella provincia. Il parco autobus urbano era costituito da 25 autobus urbani (ex AMAB) e 22 extraurbani presi a noleggio. Gli urbani erano totalmente mezzi di fabbricazione Fiat prodotti a cavallo tra la fine degli anni '60 e i primi '70 spaziando dagli urbani 409 NU ai 410 NU tutti carrozzati Pistoiesi (*vedi nota a piede pagina*) fino ad arrivare nella seconda metà degli anni '70 all'ingresso in esercizio delle piacevolissime 418 NU Cameri (con parabrezza curvo) ai successivi 418 NU Breda.

Il 1982 vide l'arrivo dei primi due autobus moderni, i Fiat 470 LU 4 porte, a cui fecero seguito due suburbani, un Fiat 570 NS 2 p. e un LS 2 p. entrambi usati e impiegati nel collegamento regolare con la lontana frazione di Tukuran e in seguito con la cittadina di Mesagne. Il 1983 rappresentò invece l'anno d'inizio di un lungo rapporto con l'allora Menarini e continuato con la BredaMenarinbus. E' di quell'anno l'arrivo dei primi Menarini 201/1^a serie: quattro esemplari nella versione NU, tre LU 4 p. e due suburbani LS 2 p. seguiti tra il 1984-1989 dalla 2^a serie del 201 con 11 esemplari di NU, otto di LU e due di LS. Limitata infine a due sole macchine l'ingresso in servizio nel 1987 dell'Inbus U 210 FT-N Siccar 283/2 NU 3 p. Nel frattempo tutti i veicoli Menarini 201 della prima serie furono sottoposti ad un restyling del frontale rendendoli simili a quelli della seconda serie. Il 201 ha rappresentato per oltre un ventennio la colonna portante sia quantitativa che qualitativa del trasporto urbano e suburbano nel capoluogo brindisino diventando il mezzo preferito degli autisti. Se nel 1975 la STP in ambito urbano iniziò acquisendo il parco veicoli dell'AMAB diverso e soprattutto in salita fu il discorso dei collegamenti interurbani e la gestione di questi. Anche in questo caso le prime macchine in esercizio furono quanto di meglio offrì la Fiat a quell'epoca, partendo dai 308 Padane e Cameri ai 343 Menarini fino al termine degli anni '70 con l'ingresso dei Fiat 308L Menarini Monocar. In seguito nei primi anni '80 iniziarono ad entrare in servizio gli Iveco 370 1^a e 2^a serie seguiti nello stesso periodo dagli interurbani Menarini 201 LI 1^a serie e dagli Inbus I 330.

Gli anni '90 hanno rappresentato per la STP Brindisi il sensibile potenziamento dei servizi suburbani con l'istituzione tra il capoluogo e la vicina e popolosa cittadina di Mesagne di una linea regolare che in poco tempo ebbe un forte successo di utenza. Conseguentemente furono acquistati nel 1991-92 tre Menarini 220 NS seguiti a distanza di tempo nel 1997 da due IVECO 591 LS Cityclass e altrettanti BredaMenarinbus 221 LS che mandavano definitivamente in onorata pensione i due restanti Menarini 201/2 LS. Il parco mezzi suburbano è stato infine integrato nel 2004 con l'arrivo di quattro BredaMenarinbus 240 NS. Sul finire degli anni '80 i vertici dell'Azienda, continuamente attenti alle nuove dinamiche nella mobilità urbana e per far fronte in tempi brevi ai servizi di trasporto urbano acquistati a Ostuni, Ceglie Messapica e Francavilla Fontana, iniziarono l'acquisizione di minibus con l'ingresso in esercizio dell'Autodromo Pollicino 35P in sette esemplari integrati sul mercato dell'usato da tre Fiat 314 ed un Menarini CMB 1201. A questi si aggiunsero nel 1997 tre Cacciamali TCC 635 LL, nel 2004 sei Renault Master e un Mercedes Sprinter.

Nota della redazione di www.tplitalia.it: L'effettiva consistenza del parco iniziale ex AMAB non è accertata. Giovanni Napolitano, collaboratore del sito vissuto a Brindisi tra la fine degli anni '60 e gli anni '70 del XX secolo, riferisce sei Fiat 409 con carrozzeria Pistoiesi AU 510 (matricole 1-5 e 16), dieci Fiat 410 con carrozzeria Pistoiesi AU 1511 (matricole 6-15) e quattro Fiat 410/A con carrozzeria Cameri (matricole 17-20). Gregorio Turri, storico collaboratore del sito, documenta almeno cinque unità di Fiat 418 AC (decametrici) con carrozzeria Cameri e parabrezza curvo Vöv (serie 21-23 e 27-28).

Il 1997 fu anche l'anno dell'acquisizione di quattro bus elettrici: i rivoluzionari Tecnobus Gulliver U 500 ESP utilizzati in un servizio di linea gratuito nel centro storico di Brindisi (al momento appannaggio dei Renault Master). Esperienza, quella del "solo elettrico", terminata a malincuore dopo alcuni anni a causa della difficile e costosa manutenzione dei mezzi, ma che ha dimostrato ancora una volta un'Azienda prontissima alle nuove tecnologie ma nello stesso tempo la delicatezza di questi primi mezzi/prototipi.

La necessità di programmare la sostituzione di almeno una parte dei numerosi Menarini 201 NU/LU in servizio da oltre 15 anni portò nel 1997 all'entrata in esercizio di nuove macchine mediante 10 BredaMenarinbus 230, impiegati anche nei servizi urbani dei centri di provincia, in particolare Ostuni e Mesagne, tre Iveco 490 NU Turbocity, due Iveco 491 NU Cityclass e altrettanti LU Cityclass 3 porte. Dopo il 1997 le acquisizioni della STP si spostarono sul fronte interurbano lasciando quello urbano senza nuove immissioni fino al 2004. Questo comportò, visto la progressiva dismissione dei residui 201, all'impiego regolare anche dei veicoli suburbani sulle linee del capoluogo. La situazione migliorò finalmente nel 2004 con l'immissione di due BredaMenarinbus 240 NU e altrettanti LU, di sei 231 MU e altrettanti CU seguiti nel 2007 dal primo autobus verde un 231 CU CNG il "famoso" U 100. Nel 2008-10 confermando la scelta di dare un chiaro segnale nel miglioramento dell'ambiente la STP optò per l'acquisizione di un'ulteriore aliquota di nuovi mezzi alimentati a gas naturale tra questi cinque Irisbus 491 NU CNG Cityclass e ben diciannove BredaMenarinbus Avancity CNG: otto 240 NU, due LU e nove 231 CU. L'ultimo acquisto, questa volta sul mercato dell'usato, nel 2012 attraverso quattro BredaMenarinbus 240 LU ex ATAC Roma. Mezzi prontamente impiegati per le loro caratteristiche sulla linea urbana a lunga percorrenza 4 e sulla linea 8 ad elevata densità di utenza.

Ritornando indietro nel tempo sul fronte extraurbano nel 1986 la STP immise in servizio i primi tre bus di produzione estera, i VOLVO B10M. Fece però seguito l'acquisizione in più tranches di ben 40 Iveco 370 3ª serie di cui tre carrozzati Autodromo. L'indistruttibile 370 nelle varie serie ha rappresentato, e lo è in parte ancora oggi, la colonna portante del servizio interurbano nella provincia brindisina. A prendere l'eredità del famoso autobus italiano è stato a partire dal 1997 il VOLVO B10B SL 1ª e 2ª serie immesso in servizio rispettivamente in sei e trentadue unità, accompagnato lo stesso anno dall'acquisizione di due soli esemplari dell'elegante De Simon Scania LL 38 Starbus.

Nel 2002 invece l'acquisizione di quattro Autodromo Busotto LI, da subito e fino ad oggi impiegati intensamente nel collegamento suburbano con Mesagne. Con l'utilizzo di questi nuovi mezzi interurbani, in sostituzione di puri suburbani, la STP ha voluto migliorare di molto il confort per i numerosissimi utenti di questa linea. Nel 2004 l'ingresso nella flotta della Azienda di un nuovo interurbano, il BredaMenarinbus 240 LI acquisito in ben ventiquattro esemplari, seguito nel 2007 da sedici moderni e affidabili Man Lion's Regio e quattro Man Lion's City CNG autosnodati da 18 metri. Ultimo acquisto tra gli interurbani alla fine del 2012, due Setra 319 UL usati ma in eccellenti condizioni di cui uno in versione granturismo seguiti nel 2013 da due BredaMenarinbus Lander. Si chiude al momento con questi ultimi autobus la carrellata dei ricordi sui veicoli che hanno fatto e fanno ancora oggi la storia del trasporto su gomma nella provincia brindisina. Da sottolineare anche l'impegno dell'Azienda nel porto interno della città capoluogo attraverso la gestione di uno "storico" servizio di collegamento tra la sponda del lungomare del centro storico e quella del quartiere "giardino" del Casale impiegando a rotazione due imbarcazioni.

Infine mi piace concludere con un fatto "sportivo" ricordando la trasferta più distante coperta dagli autobus della STP impiegati in una lunga colonna blu nel trasportare i tifosi della squadra di calcio della città adriatica fino alla lontana Trapani. Buon viaggio STP Brindisi.

Michele Florio

Fonti storiche: dalla "corriera" al bus: I trasporti nello sviluppo di Brindisi. (Edito dalla Regione Puglia 1985)





Ditta Moretto - Archivio aziendale STP Brindisi



Ditta Moretto - Archivio aziendale STP Brindisi



FIAT 308 primi anni '80 - Archivio aziendale STP Brindisi



Archivio aziendale STP Brindisi