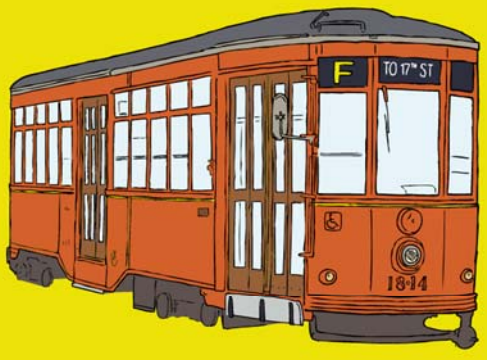
ISTITUTO DI SVILUPPO ECO AMBIENTALE
ORGANIZZAZIONE DI VOLONTARIATO

SALERNO: IL TRASPORTO COLLETTIVO E IL TRASPORTO PUBBLICO

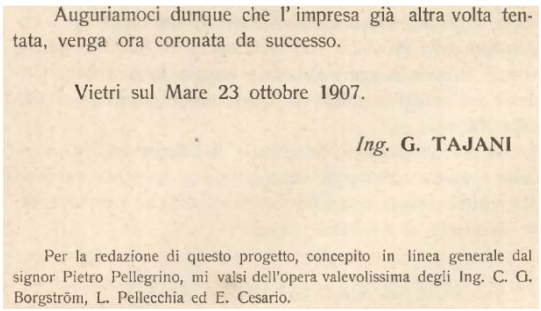
LA STORIA RIVISTA CON I NOSTRI OCCHI

ISEA ODV



“La Costiera Amalfitana una delle più pittoresche contrade del Mezzogiorno d’ Italia, ha sempre avuto, per la sua storia, per il suo clima meraviglioso, una grande attrattiva per gli stranieri, che ogni anno in gran numero affluiscono nel nostro paese.
In epoca antecedente a venti anni fa, al movimento determinato dalle attrattive naturali si aggiungeva anche un traffico intenso dei prodotti del suolo, ricco di agrumeti e di boschi, e dei prodotti delle fiorenti industrie dei latticini, della carta e delle paste alimentari, che godevano fama mondiale.”
Con queste parole iniziava la Relazione del Progetto di Ferrovia Elettrica a scartamento ridotto Salerno - Vietri - Amalfi redatto a Vietri sul Mare il 23 ottobre 1907 dall’ Ing. Giuseppe Tajani.




Auguriamoci dunque che l’ impresa già altra volta tentata, venga ora coronata da successo.

Vietri sul Mare 23 ottobre 1907.

Ing. G. TAJANI

Per la redazione di questo progetto, concepito in linea generale dal signor Pietro Pellegrino, mi valsi dell’opera valevolissima degli Ing. C. G. Borgström, L. Pellecchia ed E. Cesario.

Frontespizio e ultima pagina della “Relazione”

Questa straordinaria visione di modernità (il tanto decantato sviluppo del “turismo”) è uno dei tanti progetti rimasti sulla carta e mai realizzati. Il sogno nel cassetto.
Facciamo un passo indietro.

La storia ci racconta che verso la fine del 1800 a Salerno si avviarono i primi tentativi di organizzare una tranvia elettrica mediante la presentazione al Comune di un progetto di passaggio nell’abitato urbano di una tranvia a firma ingegneri Tajani, Colli, Aquaro, Stasio e Sprecher.

Gli stessi successivamente chiesero la concessione di un impianto tranviario da Cava dei Tirreni a Salerno, domanda accolta dal consiglio Provinciale di Salerno il 1° giugno 1896. Successivamente, il 1° aprile 1900, con Decreto Reale, l’ing. Tajani ottenne l’autorizzazione definitiva ad esercitare la linea tranviaria, a trazione elettrica, della tratta Salerno - Vietri sul Mare - Cava dei Tirreni.

L’opera non venne mai realizzata: nessuno ebbe il coraggio e la lungimiranza di finanziarla.

Passavano gli anni e il progetto rimaneva un sogno irrealizzabile fin quando non apparve all'orizzonte una cordata di investitori stranieri.

L'ing. Tajani, nella qualità di concessionario della linea tranviaria, a nome proprio e dei soci Colli, Aquaro, Stasio e Sprecher, vendette al signor Edgard Iosz, delegato di un gruppo finanziario belga, la concessione della linea con tutti i diritti, tra i quali anche quella della concessione di un secondo tronco Cava dei Tirreni - Valle di Pompei (il nome all'epoca della città di Pompei). L'atto fu stipulato avanti al notaio Eugenio Liguori di Cava dei Tirreni il 14 maggio 1906.

La Tramway Electriques de la Province de Salerne (Société Anonyme) costruì il servizio pubblico a Salerno. La società anonima venne costituita il 18 ottobre 1906 con atto notar Albert Poelaert da Bruxelles con sede a Bruxelles in Rue de Marais 31 da industriali belgi con la partecipazione di azionisti italiani. Gli stessi avevano già realizzato sul finire del 1800 le linee tranviarie di Napoli, Bologna, Roma e avevano grande esperienza in quanto titolari del brevetto della motrice tranviaria inventata dal belga ingegner Deporle.

Il successivo 26 ottobre 1906 nello studio del medesimo notaio venne redatto, stipulato e registrato lo Statuto della società.

Nel mese di febbraio del 1907 venne costituito il Consorzio tra l'amministrazione Provinciale di Salerno ed i Comuni di Vietri sul Mare, Cava dei Tirreni, Nocera Inferiore, S. Egidio del Monte Albino, Pagani, Angri e Scafati, avente per fine la concessione sul suolo stradale per l'impianto della tranvia elettrica Salerno - Valle di Pompei (rientrante all'epoca nel territorio della Provincia di Salerno).

Il 21 marzo 1907 in Salerno nella sala della Deputazione Provinciale (palazzo della Prefettura n. 40, 3° piano) innanzi al notaio Enrico Maiorino residente in Capriglia, frazione del Comune di Pellezzano, in presenza dei Signori avv. Alberto Fiorentino, nato e domiciliato a Salerno, e avv. Matteo Rossi nato e domiciliato a Salerno, presenti il Cav. Uff. avv. Clemente Mauro nato e domiciliato a Salerno nella qualità di Presidente del Consorzio della tramvia Salerno-Valle di Pompei giusta deliberazione del Comitato datata 14 marzo 1907, il Cav. Uff. ing. Oscar Schmidt-Corr, nato e domiciliato a Bruxelles ed in Salerno di passaggio per il presente affare nella qualità di Amministratore delegato della Tramway Electriques de la Province de Salerne, giusta mandato del Consiglio di Amministrazione della Società Anonima Tramway Electriques de la Province de Salerne del 9 marzo 1907, viene deliberato e concesso alla Società belga l'uso del suolo stradale per la costruzione dell'impianto.

Il 22 marzo 1907 con decreto del Tribunale Civile di Salerno lo statuto della Tramway Electriques de la Province de Salerne viene trascritto a norma di legge nel registro delle società per azioni (registrato a Salerno al n. 3429 del registro mod. 2 foglio 61).

L' esercizio di una linea tranviaria avrebbe consentito il trasporto (collettivo) di operai nelle fabbriche, soprattutto tessili presenti un po' ovunque nel salernitano, realizzate dagli svizzeri Bushy e Stragman, dai Vonwiller e Gruber. Questo tessuto industriale si estendeva da Fratte a Nocera Inferiore, Angri, Scafati e si cifrava in oltre settemila posti di lavoro.

Per finanziare l'impresa il 7 novembre 1906 venne immessa sui mercati belgi e italiani una prima sottoscrizione azionaria di due milioni di franchi per la costruzione della linea Salerno – Valle di Pompei.



Fonte foto: Internet

Riportiamo alcuni dati relativi alla linea tranviaria (fonte: quotidiano “Il Giorno” data 3 dicembre 1907).

La linea tranviaria è di una lunghezza di circa 30 Km. con binari a rotaia di tipo “Phoenix” su di un doppio strato compresso di ghiaia, uniti tra loro con tiranti di acciaio e bullonati. Gli scambi sono fatti in modo da poter contenere due treni completi e costruiti con rotaie simili a quelle del binario principale; essi sono tecnicamente stabiliti in modo da poter ottenere un servizio di treni ogni sette minuti nell’interno di Salerno e di Cava e di trenta minuti tra Salerno e Valle di Pompei.

Le vetture sono agili ed eleganti, del peso di 13 tonnellate, della lunghezza di m. 8,30 e della larghezza di m. 1,90 Gli scompartimenti delle vetture sono di prima e seconda classe, oltre quelle di classe unica; le vetture hanno telai in vetro e tendine, oltre i telai a perno per la ventilazione.

Per superare le forti pendenze tra Salerno e Cava e fra Cava e Nocera, la vettura sarà munita di due motori che hanno la forza complessiva di 100 cavalli; vi sono freni a mano con quattro ceppi ed elettrici controcorrente; tutti gli apparecchi sono in acciaio del tipo “vicinal”.

L’energia elettrica sarà quasi certamente fornita dalla Società Generale di Napoli. La corrente sarà trifasica da 2000 volt e saranno impiantate tra Salerno, Cava e Nocera tre stazioni di trasformazione. La linea per la trazione aerea con fili di rame del diametro di 50 mm. di sezione, tenuta, a mezzo pendini snodati, da una corda di acciaio portata da mensole fissate a pali tubolari “Mannesmann” trasporterà corrente alle rotaie.

I paesi attraversati dalla tranvia saranno Vietri, Cava, Nocera, Pagani, Angri, Scafati, oltre gran quantità di borgate intermedie come Molina, Camerelle etc. Il prezzo dei biglietti sarà di centesimi cinque per chilometro, con un minimo di dieci centesimi. Il personale sarà quasi tutto requisito fra i nativi della provincia di Salerno.

I lavori furono realizzati da tecnici e operai locali e le difficoltà furono non poche in particolar modo nel tratto Salerno - Vietri Sul Mare. Il primo percorso realizzato fu quello cittadino a doppio binario che dal Porto giungeva a Piazza Ferrovia.

I primi tram e le rimorchiate vennero acquistati negli Stati Uniti d'America presso la The J.G. Brill Company di Philadelphia il 16 luglio del 1907.

Il 4 agosto 1909 fu inaugurato il primo tratto Salerno Ferrovia - Vietri sul Mare - Cava dei Tirreni, a binario unico, creando delle piazzole a doppio binario per la coincidenza.



Salerno 1909 – Inaugurazione tram Salerno – Cava dei Tirreni

Fonte foto: gruppo Facebook Salerno Centro Storico

Il 23 marzo 1910 fu inaugurato il tratto Cava dei Tirreni - Pagani.

Il 15 giugno 1911 fu completata la linea Pagani - Angri - Valle di Pompei.

Nel frattempo il 21 novembre 1910 veniva aperta a Bruxelles un'altra sottoscrizione azionaria di 3.500.000 franchi.

Nel 1912 ad opera di due ingegneri salernitani della tranvia fu approvato un progetto che prevedeva la creazione di una rete a oriente.

Proprio in quegli anni sorgevano stabilimenti industriali nella Valle del Sele e i lavori del primo tratto Salerno - Pontecagnano che sembravano imminenti furono annullati per l'approssimarsi degli eventi che sarebbero sfociati nella Prima Guerra Mondiale.

Furono completati anche i lavori per il collegamento tranviario con tram del tipo Graz e dieci vetture rimorchiate. La velocità dei convogli era inizialmente di circa 15 chilometri all'ora e per raggiungere Pompei da Salerno, compreso le molte soste lungo il percorso, occorrevano circa due ore.

Successivamente con l'evoluzione tecnologica furono acquistati tram più moderni e veloci.

Per il rimessaggio e la riparazione dei tram venne edificato a Salerno, e inaugurato il 7 settembre 1910, un deposito ubicato al Corso Garibaldi subito dopo la Caserma Umberto I e prima della piazza della stazione ferroviaria.



Salerno 1916 – Il tram nei pressi della caserma Umberto I

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno 1916 – Il deposito dei tram a Corso Garibaldi

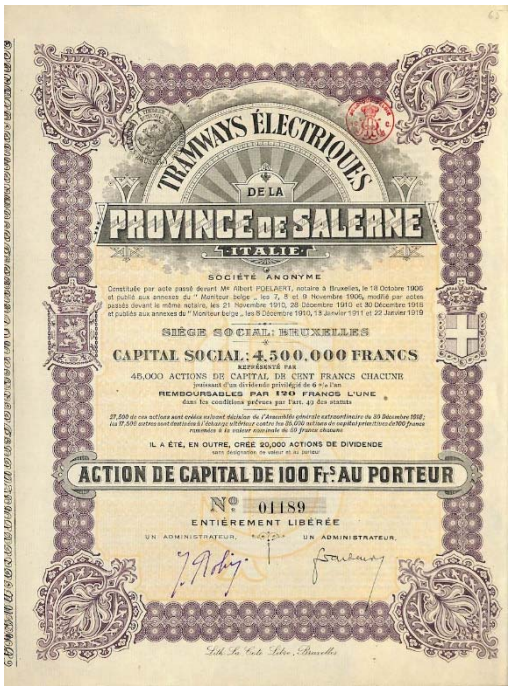
Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno anni '20 – Corso Garibaldi dalla ferrovia - Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)

Dalle poche notizie raccolte presso l'Archivio di Stato è da evidenziare una lettera che l'allora Direttore generale della tranvia scriveva al Comandante del Distretto Militare con la richiesta di contenere la chiamata alle armi del personale della tranvia allo scoppio della Grande Guerra. La richiesta non fu accolta tranne qualche concessione per compiti particolari. Utile e indispensabile fu l'apporto del personale femminile.

Nel dicembre del 1918, alla fine della Prima Guerra Mondiale, veniva immessa sul mercato una nuova sottoscrizione di 45.000 azioni da 100 franchi ciascuna con rendita 6% e scadenza 1937.


TRAMWAYS ÉLECTRIQUES
DE LA
PROVINCE DE SALERNE
-ITALIE-
SOCIÉTÉ ANONYME
SIÈGE SOCIAL: BRUXELLES
CAPITAL SOCIAL: 4.500.000 FRANCS
45.000 ACTIONS DE CAPITAL DE CENT FRANCS CHACUNE
REMBOURSABLES PAR 190 FRANCS L'UNE
IL A ÉTÉ, EN OUTRE, CRÉÉ 20.000 ACTIONS DE DIVIDENDE
ACTION DE CAPITAL DE 100 Frs AU PORTEUR
N° 01189
ENTIÈREMENT LIBÉRÉE
UN ADMINISTRATEUR.
UN ADMINISTRATEUR.

Fonte foto: Internet

La tranvia Salerno - Pompei aveva il suo capolinea, ad anello, nella piazza della stazione ferroviaria di Salerno.



Salerno anni ‘20 – Stazione ferroviaria

Fonte foto: Cartolina d’epoca (Internet)



Salerno anno 1936 – Stazione ferroviaria

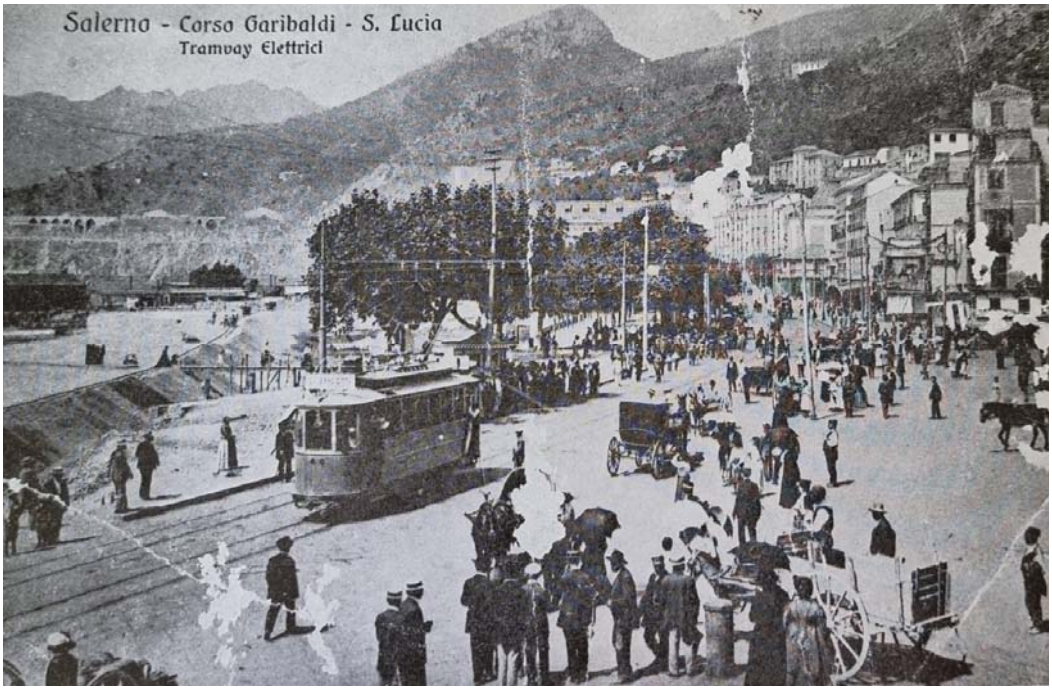
Fonte foto: Cartolina d’epoca (Internet)

Con un percorso urbano a doppio binario all’interno della città, raggiungeva il teatro Verdi per poi sdoppiarsi: una linea proseguiva verso il porto, l’altra verso Pompei.

La linea verso Pompei percorreva la salita verso Vietri e in località Madonna degli Angeli, al confine tra Salerno e Vietri sul Mare, incontrava il primo dei raddoppi intermedi necessari per l'incrocio delle vetture. Nell'abitato di Vietri la linea attraversava Corso Umberto fino a piazza Dante, dove incontrava un nuovo punto di incrocio. Continuava poi verso Cava dei Tirreni, sempre seguendo la Statale 18. Circa a metà del percorso, in località Ponte Surdolo, si incontrava il terzo raddoppio. In Cava dei Tirreni la linea transitava per il centro ed aveva due punti di incrocio posti in piazza Municipio ed all'altezza dell'Hotel des Londres. In località S. Lucia, dove si incontrava un nuovo punto di raddoppio, la linea riprendeva la statale dirigendosi verso Nocera Inferiore (sul percorso si trovavano due raddoppi nella località Camerelle e S. Pietro di Nocera Superiore), cittadina nella quale si trovavano due punti di incrocio in via Fucilieri e all'altezza del Pastificio Rossi. La tramvia continuava verso Pagani, attraversando l'abitato con un incrocio in piazza S. Alfonso. Più avanti un nuovo raddoppio in località S. Lorenzo. Quindi la tranvia giungeva ad Angri, incontrando un ulteriore punto di incrocio in piazza Doria. Dopo Angri la tranvia abbandonava temporaneamente la statale 18 e, inoltrandosi su un breve tratto in sede propria, superava la ferrovia Napoli – Salerno grazie ad un ponte a struttura mista in muratura e a travata metallica, sul quale era ubicato un punto di incrocio. La linea si immetteva, quindi, sulla strada provinciale per Pompei, che seguiva fino al capolinea: su questa tratta erano situati due punti di incrocio in località Madonna Bagni e nell'abitato di Scafati al corso S. Francesco. Il capolinea di Pompei ubicato allo sbocco della stessa via Provinciale (oggi via Lepanto) sulla piazza del Santuario era a binario tronco; successivamente, il terminale fu spostato in corrispondenza della stazione della ferrovia Circumvesuviana.

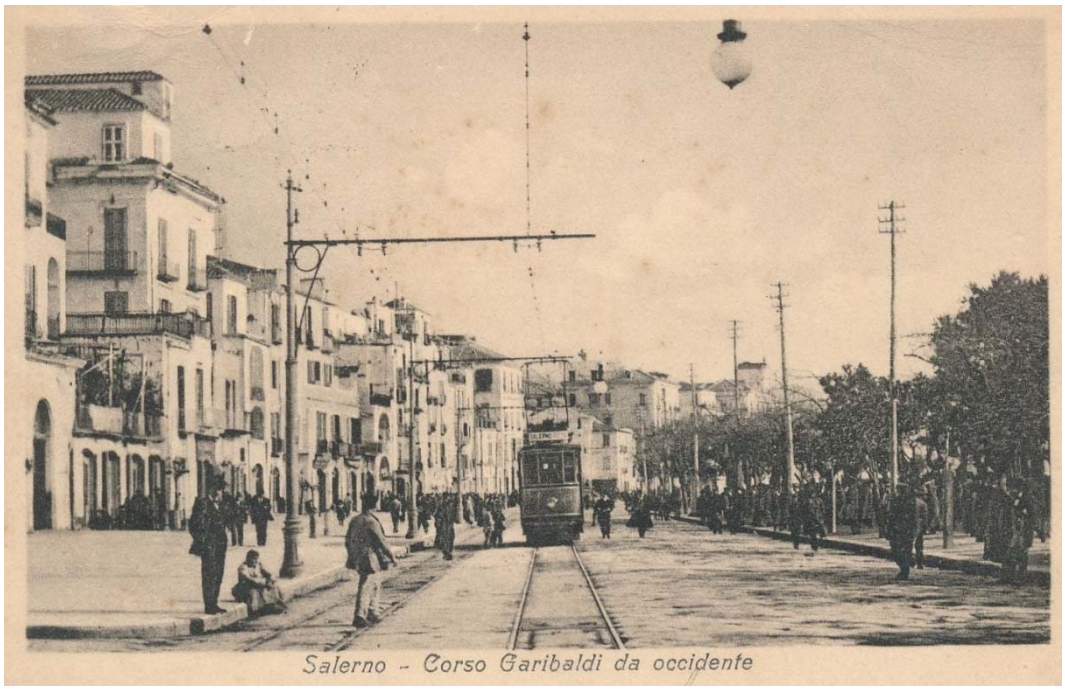
In rete si trovano moltissime immagini di Salerno ai tempi del tramway

Di seguito una piccola raccolta di queste immagini



Salerno anno 1909 – Corso Garibaldi – Santa Lucia

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno anno 1909 – Corso Garibaldi da occidente

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno anno 1909 – Santa Lucia – Corso Garibaldi

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



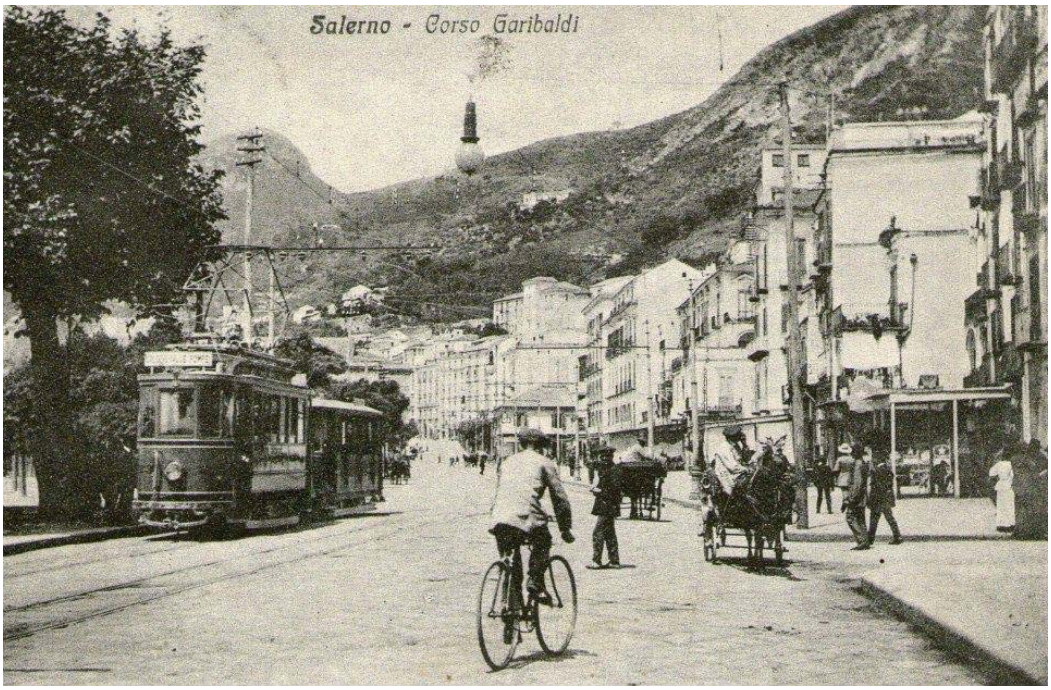
Salerno anno 1912 – Corso Garibaldi da oriente

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno anno 1913 – Corso Garibaldi

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno anno 1917 – Corso Garibaldi

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno, anni '20 – Via Indipendenza nei pressi di Piazza Alario

Vetture rimorchiate da buoi

Fonte foto: Internet



Molina di Vietri – Binario in costruzione

Fonte foto: Internet



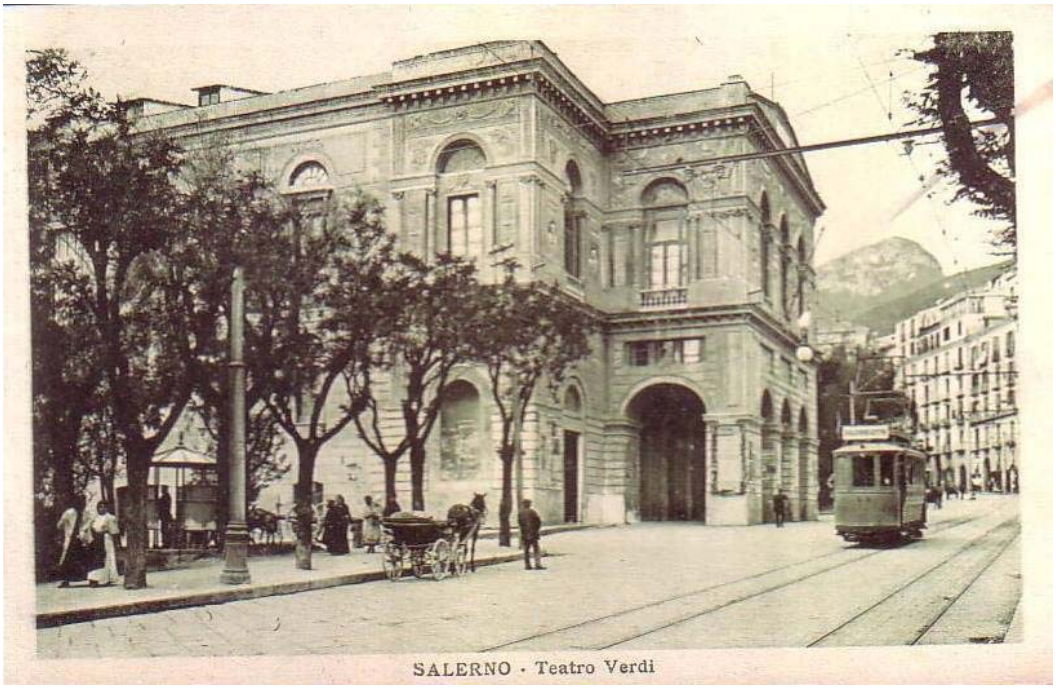
Il binario separato del tram (strada verso Vietri Sul Mare)

Fonte foto: Internet



Salerno – Corso Garibaldi da via Municipio

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno – Teatro Verdi

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



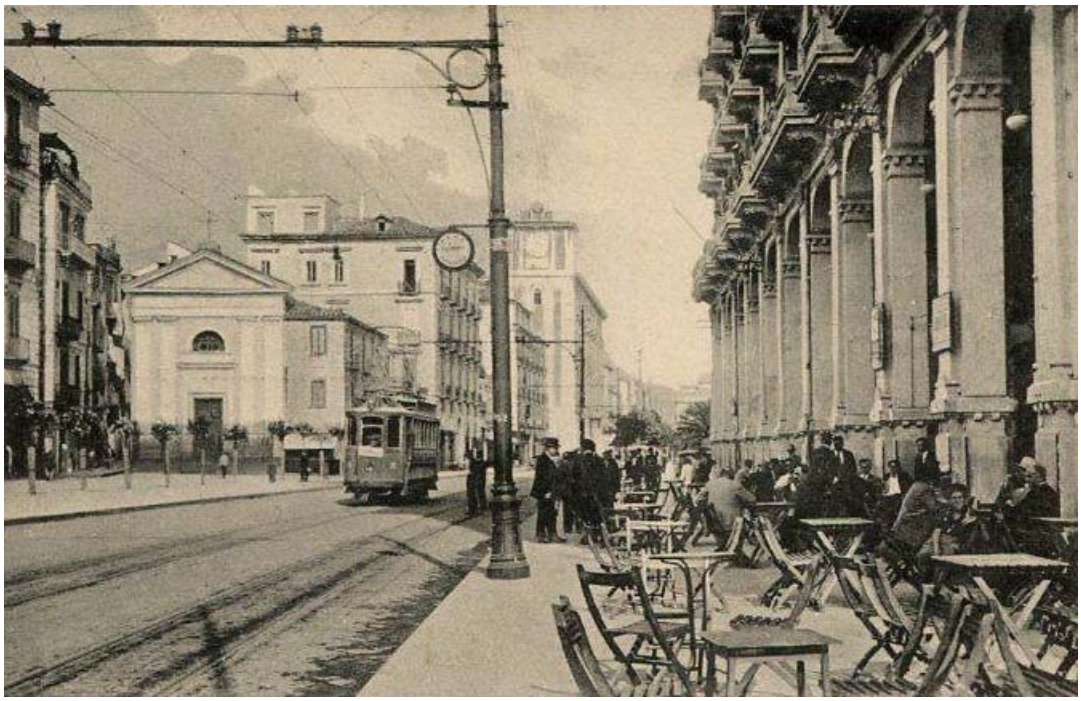
Salerno – Banco di Napoli

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno – Teatro Verdi

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno – Anni ’20 Caffè Vittoria

Fonte foto: Internet



Salerno – Corso Garibaldi

Fonte foto: Cartolina d’epoca (Internet)



Salerno 1934 – Via due Principati

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



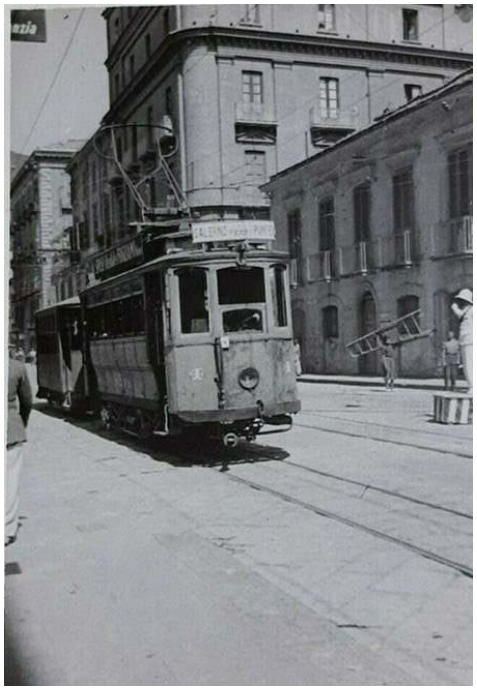
Salerno 1935 – Via Roma e Lungomare

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno 1935 – Via Roma e Lungomare

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno – anni '30 - Corso Garibaldi

Fonte foto: Internet



Cava dei Tirreni – Palazzo Coppola e corsia privilegiata tram

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Fratte di Salerno

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno – Via Crispi

Fonte foto: Internet



Vietri Sul Mare 1936

Fonte foto: Gruppo Facebook Salerno Ieri e Oggi



Salerno – Via Roma

Fonte foto: Internet



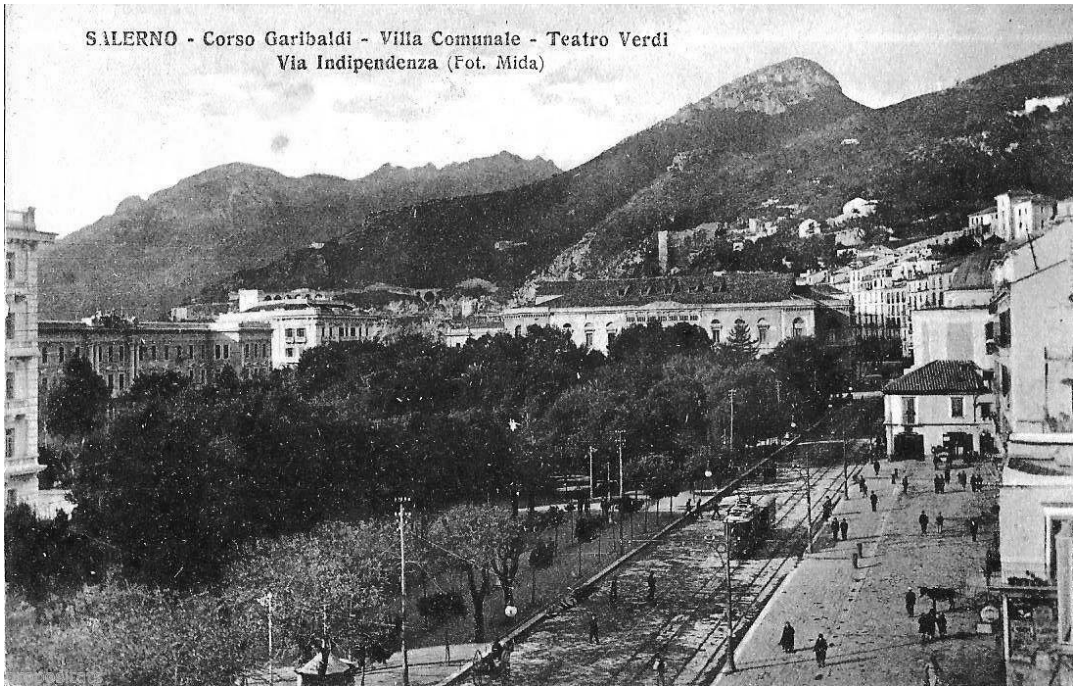
Salerno fine anni ’20 – Via Roma

Fonte foto: Internet



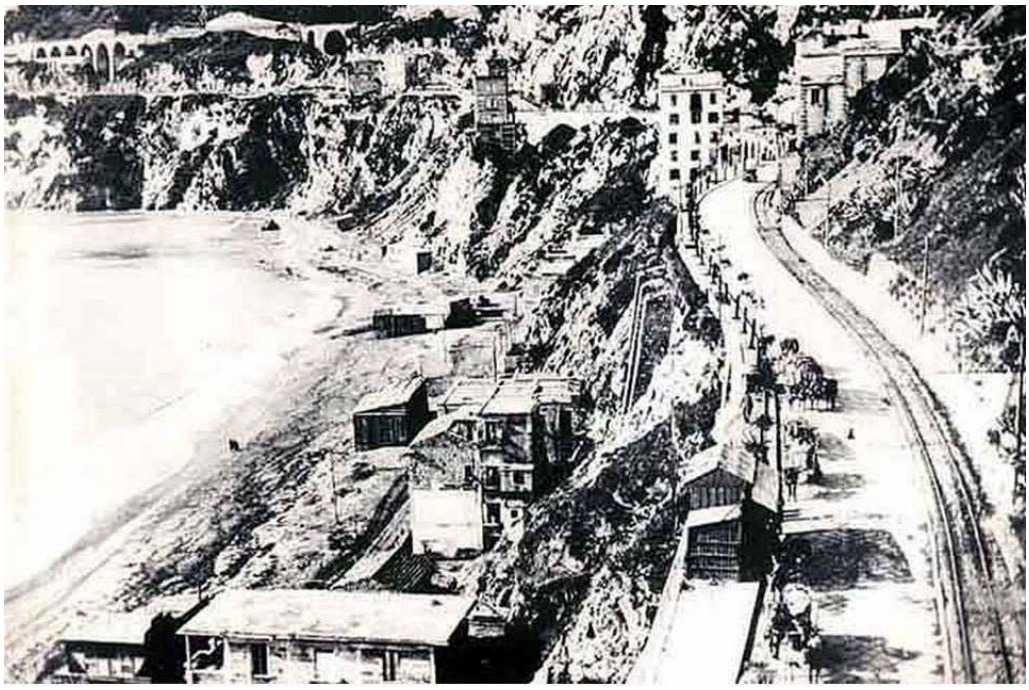
Salerno 1920 – Lavori della tramvia sulla strada Salerno – Vietri

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno, 1929 - Corso Garibaldi – Villa Comunale – Teatro Verdi – Via Indipendenza

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno, inizi del ‘900 – La zona del porto e la tramvia per Pompei

Fonte foto: Gruppo Facebook Salerno per sempre



Salerno, inizi ‘900 – Lavori alla tramvia davanti al Teatro Verdi

Fonte foto: Gruppo Facebook Salerno per sempre



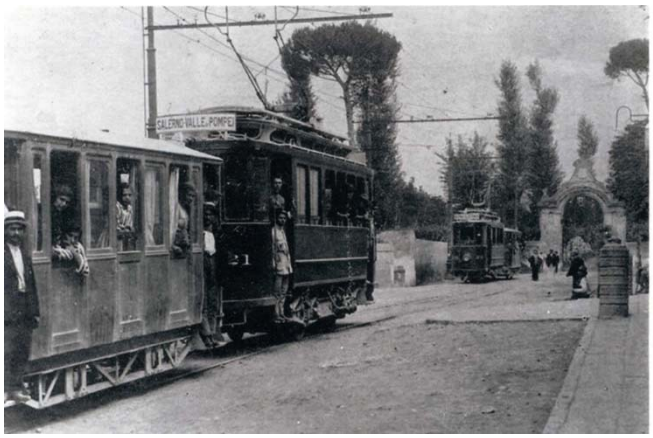
Salerno, inizi ‘900 – Lavori alla tramvia sul lungomare

Fonte foto: Cartolina d’epoca (Internet)



Salerno, 1926 – Il tram passa davanti alla torre della Provincia in costruzione

Fonte foto: Internet



Tramway Salerno – Valle di Pompei, anni ‘20

Fonte foto: Internet (www.mondotram.it)

Il sistema di alimentazione era a corrente monofase con tensione 6.000 volts fuori dai centri abitati e 600 volts in città, creando non pochi problemi agli apparati motori assistiti da trasformatori. La produzione della corrente era garantita da una centrale termica, alimentata a gas povero prodotto dalla stessa officina, situata nei pressi del capolinea Pompei. Nel 1913 si scelse un sistema unificato a corrente continua a 1.200 volts: la corrente alternata trifase a 6.000 volts veniva prelevata dalla Società Meridionale di Elettricità e trasformata in due stazioni convertitrici situate a Pagani e a Cava dei Tirreni.

La linea aerea di alimentazione era costituita da un sistema a catenaria non contrappesata con un filo di alimentazione in rame, dalla sezione di 50 millimetri, sorretto da una corda portante in acciaio a sua volta portata da mensole fissate su pali tubolari tipo Mannesmann.

Le motrici tramviarie venivano rimessate originariamente nel deposito principale di Pagani, con annessa officina di riparazione e nel piccolo deposito di Salerno, nei pressi della Caserma Umberto I. Successivamente fu costruito un terzo deposito a Cava dei Tirreni.

La prima serie 1-20 delle vetture bidirezionali come detto furono acquistate negli Stati Uniti d’America dalle Officine Brill in parti sparse assemblate e motorizzate a destinazione con apparati Siemens.

La seconda serie immessa in servizio nel 1912, sempre bidirezionale e numerata 21-30, era di provenienza tedesca, costruita dalla Man.

La terza ed ultima serie (1930) fu costruita a Napoli nelle Officine Meridionali con cassa metallica ed era costituta da quattro esemplari numerati 41-44 ed acquistata in occasione dell’inaugurazione della linea Teatro Verdi - Fratte.

È noto che entrarono in servizio anche due serie di rimorchiate: la prima proveniente dalla Compagnie General de Tramways d’Anverse (numeri dal 101-110) e la seconda di ignota provenienza, con vetture acquisite nel 1921 e numerate 111-120.

Sull’onda delle spinte politiche del tempo, nel 1920 un gruppo di industriali locali, presieduti dal Commendatore Michele Coppola, rilevò la società e ne trasferì la Direzione da Bruxelles a Cava dei Tirreni e la società si chiamò T.E.P.S. (Trasporti Elettrici Provincia di Salerno), conservando quindi le iniziali della Tramways Electriques Province Salerne.

Molte immagini storiche della tranvia hanno immortalato la vettura “Salerno-Bagni”



Salerno 1923 - Corso Garibaldi con tram: Salerno - Bagni

Fonte: gruppo Facebook Salerno nella Storia

I salernitani erano soliti andare a Bagni, la località tra Angri e Scafati dove c'è il Santuario che è proprio sull'antica strada provinciale, a soli cinquecento metri dalla Fonte Salutare dalle acque miracolose e taumaturgiche, noto come ‘O Fuoss ‘e Vagne**.**



Angri, anni ‘20: Santuario Madonna di Bagni

Fonte foto: cartolina d’epoca (Internet)

Il 16 febbraio 1924 il capolinea di Valle fu spostato presso la stazione Pompei Santuario della Circumvesuviana, offrendo la possibilità di interscambio con la ferrovia Napoli-Poggiomarino e per venire incontro alle esigenze economiche degli utenti venne applicata una tariffa integrata tra i due vettori di trasporto.



L’immagine (Fonte foto: cartolina d’epoca – Internet) mostra il tram al capolinea di Valle di Pompei alla fine di via Provinciale (oggi via Lepanto). Risale probabilmente ai primi mesi di funzionamento della linea, perché sullo sfondo, manca la sagoma del campanile, il cui cantiere iniziò nel 1912 per terminare nel 1925.

Sul lato destro si vede maestosa la facciata del Santuario (dedicata alla Pace Universale) con la torre merlata dell'Osservatorio Meteorologico. Il tram è in fermata all'altezza dell'allora Albergo d'Italia (demolito nel 1929 per la creazione della piazza davanti al Santuario).



Foto successiva alla costruzione del campanile - Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)

Il 18 ottobre 1924 si inaugurò la linea tranviaria Teatro Verdi - Fratte: si diramava dalla linea principale all'incrocio fra le attuali via Roma con via Velia e dopo aver percorso un tratto di corso Vittorio Emanuele, si immetteva su via dei due Principati, che percorreva fino a Fratte: lungo il percorso, all'incirca all'altezza di piazza Malta, era ubicato l'unico punto di raddoppio.



18 Ottobre del 1924, inaugurazione della tramvia elettrica teatro Verdi-Fratte

Fonte foto: Gruppo Facebook Salerno per sempre

Nel 1930, alla sua massima espansione, la rete della Tranvia Elettrica della provincia di Salerno contava ben cinque linee:

- **Salerno Ferrovia - Cava dei Tirreni**
- **Salerno Ferrovia - Valle di Pompei**
- **Salerno Teatro Verdi - Fratte**
- **Salerno Teatro Verdi - Salerno Ferrovia**
- **Salerno Ferrovia - Salerno Porto**

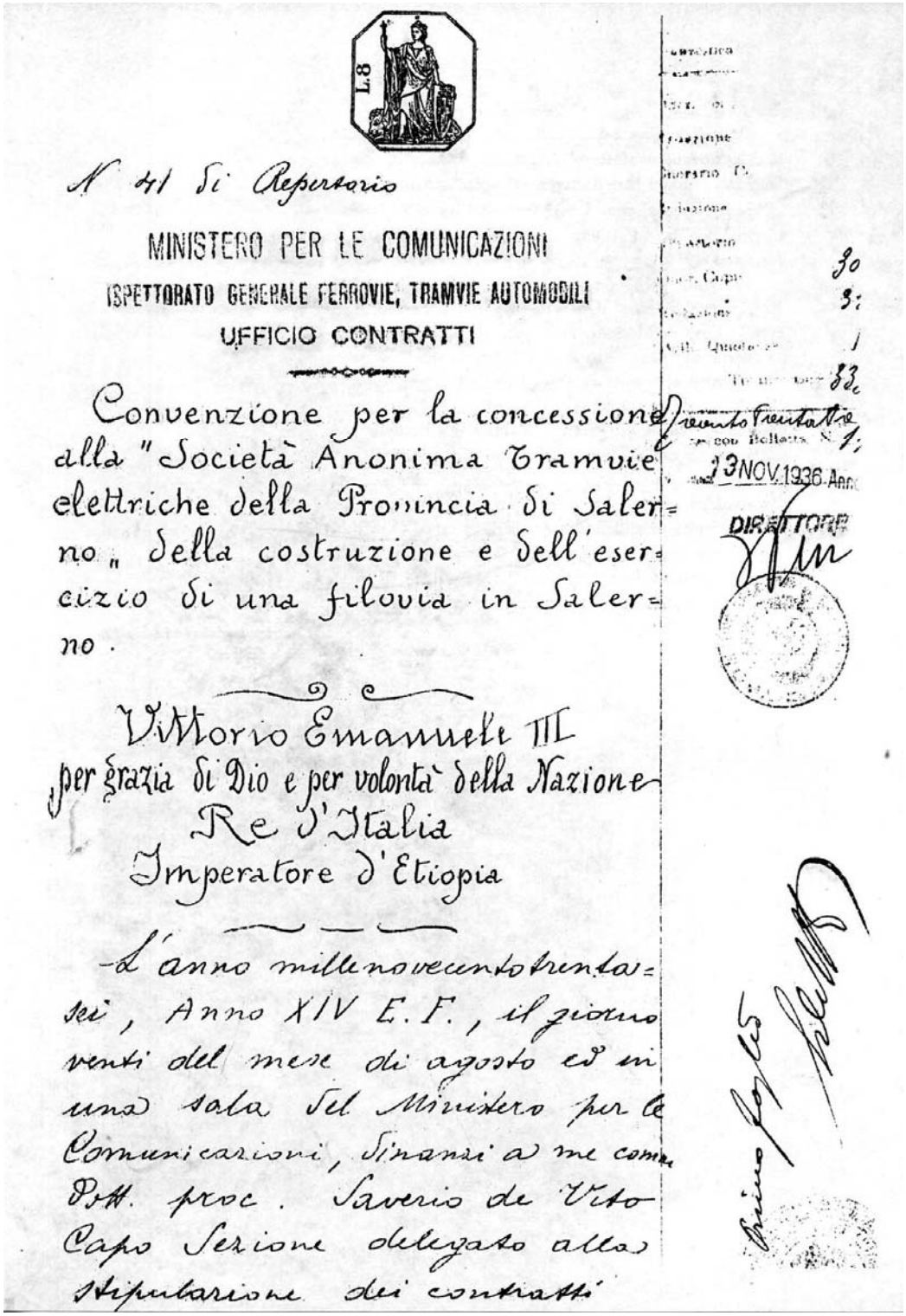
La tranvia di Salerno, inserita tra le reti storiche, concluse la sua attività a Salerno città il 6 luglio 1937 in quanto il giorno successivo, il 7 luglio 1937, fu inaugurato il servizio pubblico filoviario con il percorso iniziale, come lo fu per il tram, Salerno Porto - Salerno Ferrovia.

Il servizio tranviario funzionò ancora per qualche anno con capolinea all'altezza del Teatro Verdi per il servizio Salerno - Pompei Villa dei Misteri (scavi).

Il 31 marzo 1934 (pag. 99 e 120) la "Rivista delle Comunicazioni" dava la notizia dell'iniziativa della T.E.P.S., che, in attesa della concessione da parte del Ministero competente per la linea Salerno - Pontecagnano, chiedeva al municipio salernitano di trasformare tutto il sistema interno della città attraverso
"...l'impianto della linea principale Ferrovia – Teatro Verdi a 4 fili (si era proposta anche una nuova e voluminosa vettura con 24 posti a sedere e 40 in piedi), cioè a doppia linea e da essa si staccherebbero:

- *la linea Salerno - Pontecagnano;*
- *la linea Salerno - Fratte progettata a 4 fili sino alla piazza S. Francesco d'Assisi mentre il resto sarebbe fatto a linea semplice, cioè a due fili;*
- *la linea del porto, spiaggia occidentale, anche essa a doppia linea per il primo tratto ed a semplice linea per l'ultimo tratto."*

Il 20 agosto 1936 fu stipulata la "Convenzione per la concessione alla Società Anonima Tranvie Elettriche della Provincia di Salerno della costruzione e dell'esercizio di una filovia in Salerno."
Il documento, composto da 19 articoli, fu visto e vidimato dal rappresentante di S. E. il Ministro per le Comunicazioni, Federico Gabioli, e dal direttore della T.E.P.S., Ing. Nicola Capano. Con la stipula della convenzione il governo accordava, senza il sussidio dello Stato, gli impianti e le realizzazioni di filovie interne alla città capoluogo ad opera della T.E.P.S. mentre le tratte interessate furono: dalla piazza della stazione al Teatro Verdi; Piazza Matteo Luciani - Porto; imbocco Via Principati nel Corso Garibaldi - Fratte; piazza della stazione-incrocio Corso Vittorio Emanuele e via dei Principati. La linea e le sue diramazioni avevano una lunghezza complessiva di 6,120 km, mentre il costo preventivato ammontava in 1.270.000 lire e la durata della concessione terminava il 30 novembre 1967. Tra i vari accordi, le tariffe uguali a quelle in uso nelle tranvie, i biglietti di "libera circolazione" ai membri del parlamento e al prefetto della locale provincia ("Bollettino Ufficiale dell'Ispettorato generale ferrovie, tranvie ed automobili": 30 novembre 1936, n. 21-22, pag. 502).



N 41 di Repertorio

MINISTERO PER LE COMUNICAZIONI

ISPETTORATO GENERALE FERROVIE, TRAMVIE AUTOMOBILI

UFFICIO CONTRATTI

Convenzione per la concessione alla "Società Anonima Tramvie elettriche della Provincia di Salerno" della costruzione e dell'esercizio di una filovia in Salerno.

Vittorio Emanuele III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia
Imperatore d'Etiopia

L'anno millenovecentotrentasei, Anno XIV E. F., il giorno venti del mese di agosto ed in una sala del Ministero per le Comunicazioni, Sinanzi a me comm. Dott. proc. Saverio de Vito Capo Sezione delegato alla stipulazione dei contratti

23 NOV. 1936

DIRETTORE

Fonte foto: Gruppo Facebook Salerno nella storia

A conclusione dell'accordo, si ottenne anche il Regio Decreto 24 settembre 1936, n. 1842, pubblicato sulla "Gazzetta Ufficiale" del Regno d'Italia (n. 248) del 24 ottobre 1936.

Altre tratte vennero realizzate e aperte in seguito: la Salerno - Pontecagnano (31 ottobre 1937); il tronco filoviario Salerno - Vietri della filovia extraurbana Salerno - Cava de' Tirreni (16 giugno 1939) e quello opposto proveniente da Cava nella suddetta linea il giorno 11 ottobre.

La filovia era un mezzo di trasporto pubblico che filava via silenzioso e, soprattutto, senza emettere gas di scarico inquinanti: una via di mezzo tra il vecchio tram (di cui aveva perso rotaie e binari ma non l'alimentazione che restava elettrica) e il moderno autobus (ruote di gomma ma non l'alimentazione del motore). Diversamente dal tram aveva maggiore possibilità di manovra ma la direzione di marcia era comunque vincolata dalla "filovia", cioè dai cavi elettrici aerei da cui, attraverso due aste (trolley) prelevava l'energia elettrica per alimentare il motore.





Progetto di filovia elettrica Salerno – Cava dei Tirreni

Foglio piegato in quattro con timbro del comune di Cava de' Tirreni datato 1938 (soprapposto alle due marche da bollo di lire 4) e un altro delle Tranvie Elettriche della Provincia di Salerno (T.E.P.S.) a firma del direttore, ing. Capano. La mappa, in scala 1: 25.000, segna il tratto della linea filoviaria da Salerno a Pontecagnano (quello esistente in blu) e il nuovo asse dal capoluogo alla città cavese passando per Vietri sul Mare. Caratteristici sono i rilievi montani e marini con i nomi di vari luoghi oltre i punti noti delle città interessate (curiosi alcuni errori di denominazione come "Railo" e "Dragone").

Fonte: Archivio Storico Comunale Cavese della Biblioteca Comunale "C. Avallone"

Internet (www.ilportico.it)

La T.E.P.S. su rilevata nel 1938 dalla S.A.I.M. (Società Agricola Industriale Meridionale) per merito di Carmine De Martino, industriale salernitano.

La città di Salerno fu una delle prime città italiane ad avere il servizio collettivo con le filovie (inizio 7 luglio 1937 preceduto dall'inaugurazione del servizo filoviario di Roma in data 8 gennaio 1937).

L'installazione della linea elettrica filoviaria verso sud (strettamente connessa alle esigenze di trasporto degli operai verso i tabacchifici di Pontecagnano e Battipaglia e le cotoniere e fabbriche di mattoni della valle dell'Irno) fu più rapida in quanto non vi erano da eseguire lavori di demolizione della rete elettrica tranviaria che finiva a piazza Ferrovia a Salerno.

La S.A.I.M. per l'apertura del servizio filoviario con Pontecagnano (inaugurazione 31 ottobre 1937) provvide come primo passo all'acquisto di un suolo che la manovra e la sosta dell vetture in località Lamia (poco prima del ponte sul fiume Picentino).

Il servizio filoviario fu esteso a numerose località e divenne, con i suoi complessivi 80 kilometri, uno dei più lunghi d'Italia.

Tratte:

NUMERO 1 Salerno - Canalone

NUMERO 2 Porto - Fratte

NUMERO 3 Salerno - Cava dei Tirreni

NUMERO 4 Salerno - Pompei (via Pagani e Nocera)

NUMERO 5 Salerno - Pontecagnano

NUMERO 6 Salerno Ferrovia - Salerno Mercatello

NUMERO 6 ROSSO Salerno Mercatello - Torre Angellara

NUMERO 7 Salerno - Baronissi

NUMERO 8 Salerno - Battipaglia

NUMERO 9 Salerno - Siano

NUMERO 11 Salerno Ferrovia - Fratte

Il filobus della linea 11 fu progettato negli anni '50 dall'ingegner Domenico Capano, salernitano e dipendente della S.A.I.M. e fu provvista di sedili comodi e imbottiti.



Ingegnere Domenico Capano

Fonte foto: CLAMFER (www.clamfer.it)

Il progetto di estendere la tratta fino a Eboli non ebbe seguito.

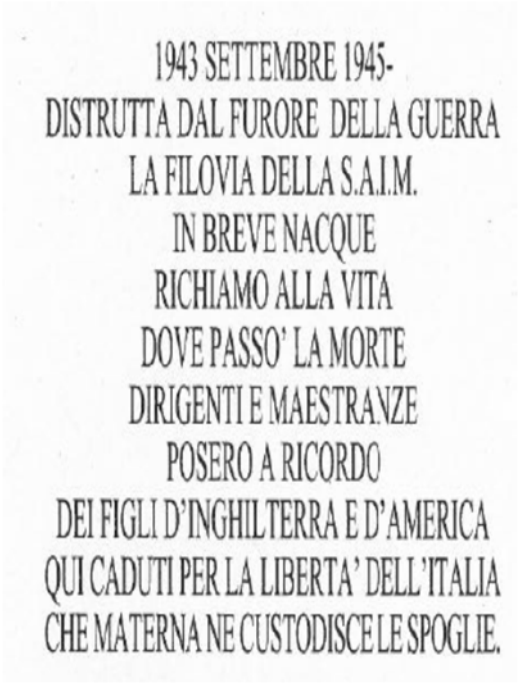
I filobus erano bicolore: verde scuro la parte bassa e verde chiaro la parte alta

Il servizio filoviario che iniziò nel 1937 con 12 vetture, numerate da 1 a 12, prodotte dalla FIAT con impianti elettrici della CGE, fu quasi subito rinforzato visto l'enorme utilizzo da parte dei viaggiatori, con altre 12 vetture, numerate da 101 a 112, capaci di ospitare 20 persone sedute e 40 in piedi. Nel 1941 entrarono in servizio una prima tranche di filobus a tre assi, costruiti dall'Alfa Romeo, capaci di trasportare 80 persone.

Con i bombardamenti aerei e lo sbarco alleato la S.A.I.M. subì molti danni alle installazioni e al materiale rotabile. Fu però la prima a risorgere e rimessa in funzione limitatamente alla disponibilità di energia elettrica.

Dalla relazione dell'Ing. Domenico Capano riguardante i servizi pubblici apprendiamo che a tutto giugno 1945 furono ricostruite o in via di ultimazione tutte le linee, riattrezzati i depositi di Salerno, Cava dei Tirreni e Pagani, con una efficienza degli impianti nell'ordine del 90%.

In data 10.05.1945 "L'Ora del Popolo" darà notizia del ristabilimento dell'intera linea filoviaria a Salerno. Tangibile ricordo è la colonna spezzata davanti al Cimitero degli Inglesi sulla quale è scolpito:



Fonte foto: Internet

L'iniziativa della S.A.I.M. fu il motivo conduttore del 1° Annuario della Ricostruzione della Provincia di Salerno svoltosi sul molo Manfredi del Porto di Salerno in data 2 settembre 1945 con l'intervento di Alcide De Gasperi primo Presidente del Consiglio e di Ferruccio Parri.

Dopo la seconda guerra mondiale la rete venne ulteriormente estesa, raggiungendo l'estensione massima alla fine del 1957, quando con l'apertura del tratto Angri - Pompei Santuario la rete ebbe una lunghezza di oltre 79 km. Oltre alle linee urbane erano in esercizio le linee extraurbane per Battipaglia (20,5 km, aperta a partire dal 1943), Mercato San Severino (11,9 km, aperta nel 1946-47) e Pompei (28,2 km, aperta tra il 1939 e il 1957), quest'ultima con una diramazione da Camerelle a Siano (8,6 km, aperta nel 1946).

Alla T.E.P.S nel 1949 subentrò la SO.ME.TRA. (Società Meridionale Trasporti).

Nel 1953 la SO.ME.TRA. aveva in esercizio undici linee filoviarie, di cui quattro urbane

Linea Numero	Linea Tratta	Linea Percorso
1	Via Indipendenza – Orfanotrofio Umberto I	Urbana
2	Porto – Fratte	Urbana
3 nero	Salerno Ferrovia – Cava dei Tirreni deposito	Extra Urbana
4	Salerno Torrione – Pompei	Extra Urbana
5	Salerno Teatro Verdi – Sant'Antonio di Pontecagnano	Extra Urbana
6	Teatro Verdi – Pastena	Urbana
7	Salerno Ferrovia – Baronissi	Extra Urbana
8	Salerno Teatro Verdi – Battipaglia	Extra Urbana
9	Camerelle – Rocca Piemonte – Siano	Extra Urbana
10	Salerno Teatro Verdi – Mercato San Severino	Extra Urbana
11	Torrione – Fratte	Urbana

Spedizione in abbonamento postale — Anno 94° — Numero 198

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA — ROMA - Lunedì, 31 agosto 1953 — SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI - TELEF. 550-139 51-236 51-554
AMMINISTRAZIONE PRESSO LA LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA GIUSEPPE VERDI 10, ROMA - TELEF. 841-089 841-737 850-144

PREZZI E CONDIZIONI DI ABBONAMENTO

ALLA PARTE PRIMA E SUPPLEMENTI ORDINARI
In ITALIA: Abbonamento annuo L. 8024 Semestrale L. 4516 Trimestrale L. 2516 Un fascicolo L. 40.
All'ESTERO: il doppio dei prezzi per l'Italia.

ALLA PARTE SECONDA (Foglio delle inserzioni)
In ITALIA: Abbonamento annuo L. 8024 Semestrale L. 4516 Trimestrale L. 2516 Un fascicolo L. 40.
All'ESTERO: il doppio dei prezzi per l'Italia.

I fascicoli disguidati devono essere richiesti entro 30 giorni dalla data di pubblicazione

L'importo degli abbonamenti deve essere versato sul c/c postale n. 1/2640 intestato all'Istituto Poligrafico dello Stato Libreria dello Stato - Roma

Per gli annunzi da inserire nella "Gazzetta Ufficiale„ vegganst le norme riportate nella testata della parte seconda

La « Gazzetta Ufficiale » e tutte le altre pubblicazioni ufficiali sono in vendita al pubblico presso i negozi della Libreria dello Stato in ROMA, via XX Settembre (palazzo del Ministero delle Finanze); via del Corso n. 234 (angolo via Marco Minghetti n. 23-24); in MILANO, Galleria Vittorio Emanuele n. 3; in NAPOLI, via Chiaia n. 5; in FIRENZE, via Cavour n. 46r; in TORINO, via Roma n. 80 (Salone " La Stampa „) e presso le Librerie depositarie di tutti i Capoluoghi di Provincia.

Le inserzioni nella Parte II della « Gazzetta Ufficiale » si ricevono in ROMA - presso la Libreria dello Stato (Ufficio Inserzioni - via XX Settembre - Palazzo del Ministero delle Finanze). Le Agenzie della Libreria dello Stato in: Milano, Galleria Vittorio Emanuele n. 3 - Firenze, via Cavour n. 46 r - Napoli, via Chiaia n. 5 - Torino, via Roma n. 80 (Salone " La Stampa „) sono autorizzate ad accettare solamente gli avvisi consegnati a mano ed accompagnati dal relativo importo.

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 30 luglio 1953, n. 621.

Approvazione ed esecutorietà dell'atto-capitolato 9 luglio 1953, per la concessione alla Società Meridionale trasporti pubblici (Sometra) dell'impianto e dell'esercizio della filovia urbana Piazza Malta-Rione Canalone in Salerno.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto il testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e le automobili, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e successive modificazioni;

Visto il regio decreto-legge 14 luglio 1937, n. 1728, convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2562, recante nuove disposizioni per agevolare la concessione di filovie;

Udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per i trasporti;

Decreta:

E' approvato e reso esecutorio l'atto-capitolato 9 luglio 1953 stipulato fra il delegato del Ministero dei trasporti e quello della Società Meridionale trasporti pubblici (Sometra) in Roma, per la concessione a quest'ultima dell'impianto e dell'esercizio della linea filoviaria urbana Piazza Malta-Rione Canalone, in Salerno.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 luglio 1953

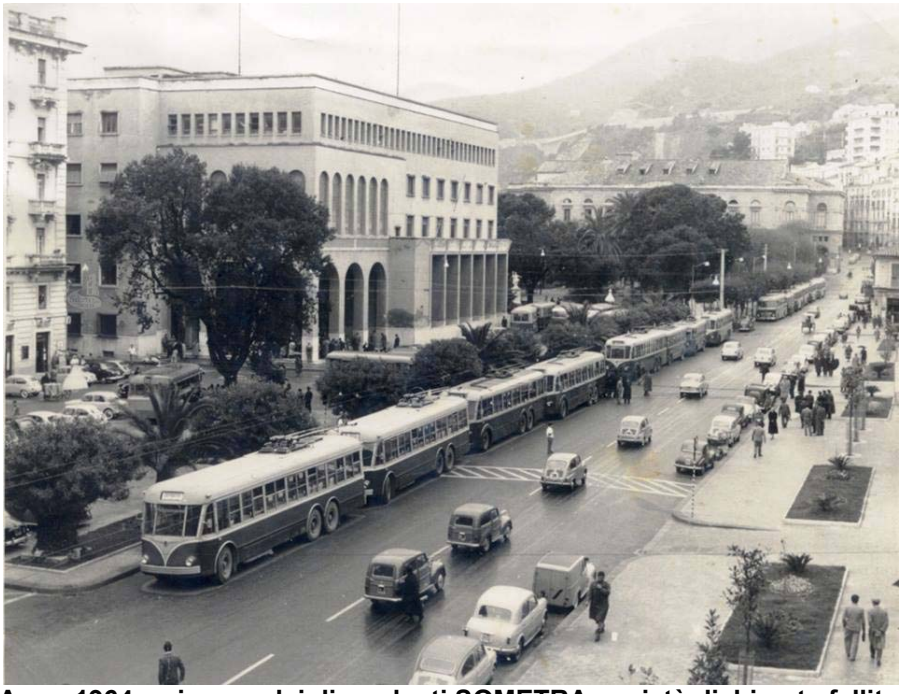
EINAUDI

TOGNI

Visto, *il Guardasigilli* GONELLA
Registrato alla Corte dei conti, addì 27 *agosto* 1953
Atti del Governo, registro n. 78, *foglio n.* 157. — CARLOMAGNO

Anno 1953, capitolato tra Ministero dei Trasporti e SO.ME.TRA. per l'esercizio della linea filoviaria urbana Salerno Piazza Malta – Rione Canalone
Fonte: Internet

Agli inizi degli anni ’60 il pacchetto azionario della SO.ME.TRA. fu acquistato dalla A.G.I.T.A. (Agenzia Generale Italiana Trasporti Automobilistici) un’azienda a capitale privato che in pochi anni bruciò capitale e venne dichiarata fallita nel 1964, trascinando nel fallimento sia la SO.ME.TRA. che la Ventura di Benevento.
Il personale dell’azienda salernitana, anche con una serie scioperi e di manifestazioni di piazza, favorì la pubblicizzazione dei trasporti cittadini che passarono così in mani pubbliche con la creazione dell’Azienda Trasporti Autofiloviari Consorzio Salernitano (A.T.A.C.S.) nata ufficialmente il 19 dicembre 1965.



Anno 1964, sciopero dei dipendenti SOMETRA società dichiarata fallita.

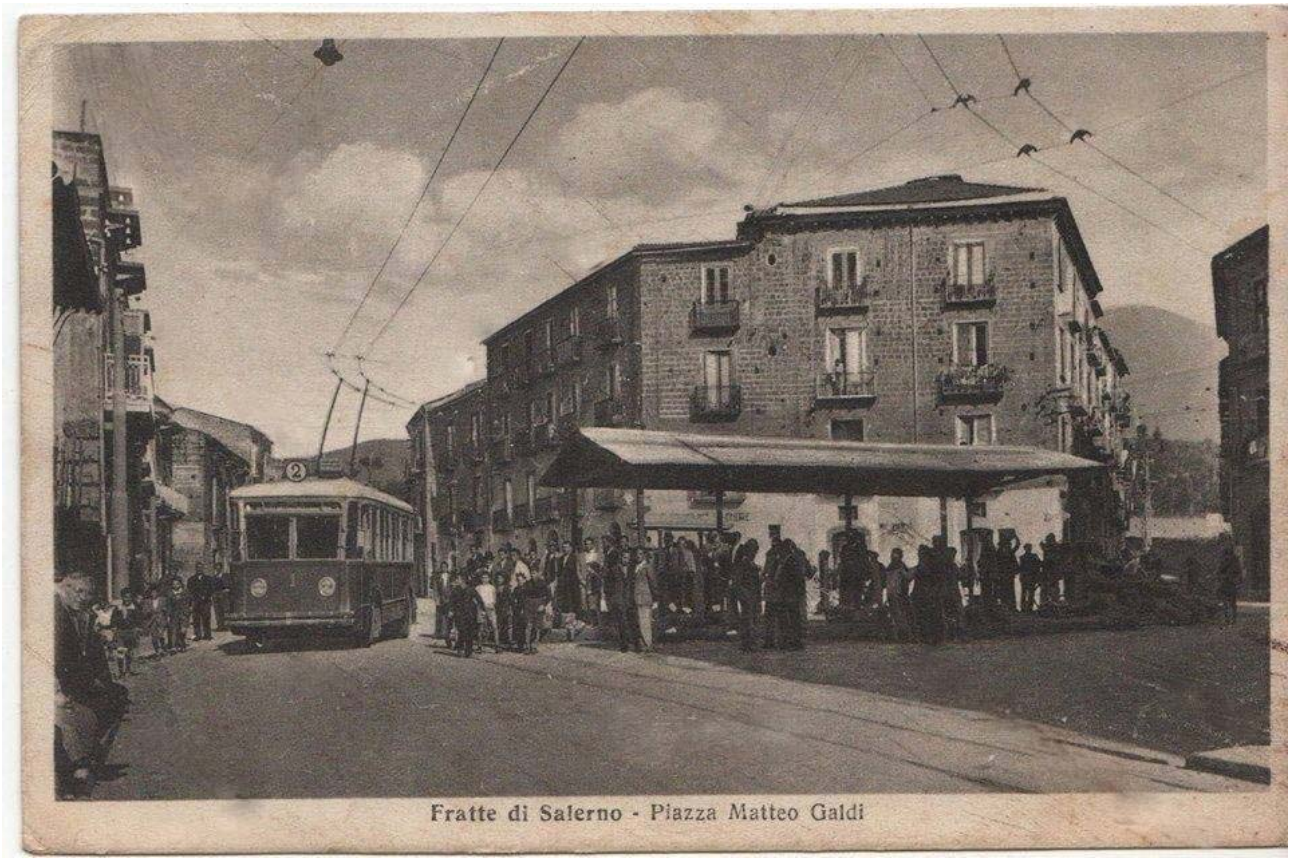
A breve si costituirà un Consorzio di enti locali e quindi l'ATACS.

Fonte: gruppo Facebook Salerno nella Storia

LA FLOTTA DELLE FILOVIE A SALERNO

NUMERI SOCIALI	ANNO COSTR.NE	RADIAZIONE	TELAIO	CARROZZERIA	EQUIP. ELETTR.	NOTE
1 – 12	1937	ENTRO 1967	FIAT 635F/532	CANSA	CGE	NUMERI 2 E 10 TRASFORMATI IN FILOCARRI
101 - 112	1938	ENTRO 1967	FIAT 635F/532	VARESINA	CGE	N. 108 TRASFORMATO IN FILOCARRO
151 – 178	1940 – 1945	ENTRO 1972	ALFA ROMEO 110AF/9	CASARO/SIAI	CGE	-
001 – 007	1945	1966	FIAT 668F/122	CANSA	CGE	5 UNITA' VENDUTE NEL 1986 AD AVELLINO
201 – 204	1947	1965	FIAT 672F/122	CARMAGNOLA	CGE	-
1001	1950	1965	ALFA ROMEO 900AF	SIRIO	CGE	FILOCORRIERA
179 – 183	1955	ENTRO 1972	ALFA ROMEO 140AF	PISTOIESI	CGE	N. 183 VENDUTA NEL 1956 AD AVELLINO
251 – 263	1957 – 1958	1980 – 1988	LANCIA ESATAU 101.02	TUBOCAR	CGE	N. 260 CEDUTO NEL 1996 AL MUSEO NAZIONALE DEI TRASPORTI
264	1961	1980	FIAT 2411	CANSA	MARELLI	DA PISA IN SERVIZIO DAL 1968
265 – 270	1952	1980	ALFA ROMEO 900AF	CRDA	TIBB	DA TRIESTE IN SERVIZIO DAL 1971
271	1951	1982	ALFA ROMEO 140AF	STANGA	TIBB	DA TRIESTE IN SERVIZIO DAL 1973
272 – 290	1952 – 1956	1973 – 1986	ALFA ROMEO 140AF	CRDA	TIBB	DA TRIESTE IN SERVIZIO DAL TRA 1972 E 1975
294 – 303	1966	1987	FIAT 2411	CANSA	CGE	DA VERONA IN SERVIZIO DAL 1975
81 – 92	1962	1977 – 1983	FIAT 2405	AERFER	CGE	DA CATANIA IN SERVIZIO DAL 1967
60.01 60.10	1981	1987	IVECO FIAT 2470	SOCIMI	SOCIMI	DEMOLITI NEL 2001
60.11 60.15	1981	1987	IVECO FIAT 2470	SOCIMI	SOCIMI	DEMOLITI NEL 2001

Di seguito una serie di immagini d'epoca



Fratte di Salerno anni '30

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno, anni '30 – Via Roma

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



SALERNO PIAZZA MERCATELLO - FIAT 635 ACQUISTATA DA TEPS – FONTE FOTO: INTERNET



SALERNO VIA ROMA - ALFA ROMEO 110 ACQUISTATA DA SOMETRA – FONTE FOTO: INTERNET



VIETRI SUL MARE - LANCIA CESARO - FILOBUS AERFER ACQUISTATI DA ATACS

FONTE FOTO: INTERNET



SALERNO PIAZZA FERROVIA ANNI 80 - FILOBUS SOCIMI – FONTE FOTO: INTERNET



Il deposito della SOMETRA e poi dell'ATACS.

Era in via Posidonia e vi rimase fino alla fine degli anni 70.

Fonte: gruppo Facebook Salerno nella Storia, foto di proprietà del sig. Scalero.



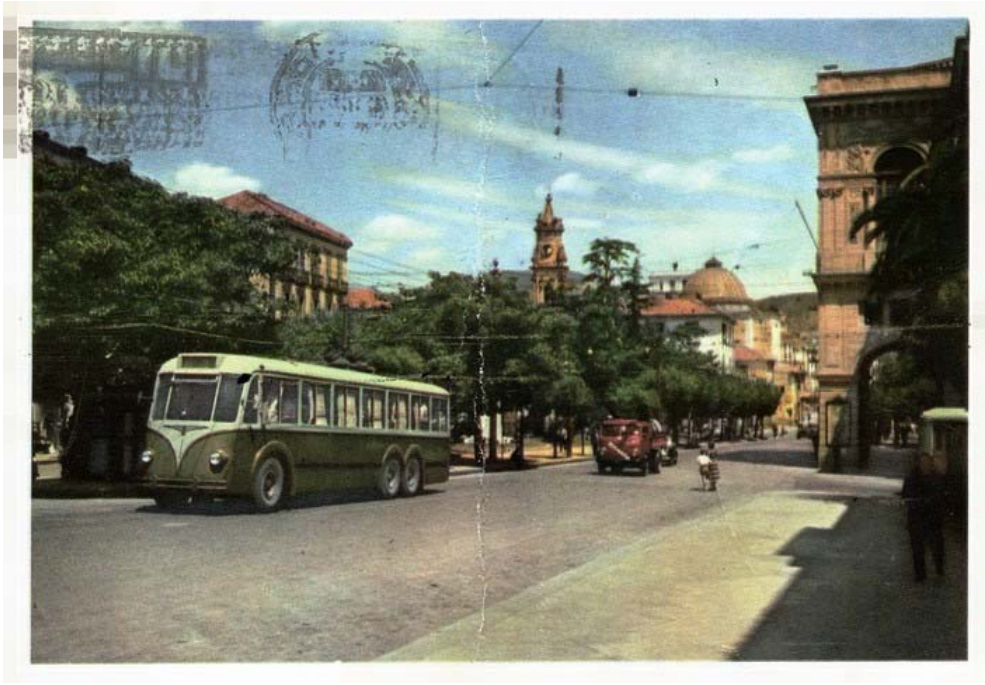
Teatro Verdi, capolinea A.T.A.C.S.

Fonte: gruppo Facebook Salerno nella Storia



Salerno, quartiere Carmine anni ’60 - Doppio senso di circolazione

Fonte foto: Internet



Salerno, 1951 – Zona Teatro Verdi

Fonte foto: Internet



Salerno anni ’60 – Incrocio presso le Poste Centrali

Fonte foto: Internet



Salerno, anno 1970 – Zona Porto

Fonte foto: Internet (foto proprietà Peter Haseldine)



Salerno, 1959 – Piazza San Francesco

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Salerno, anni '70 – Filovia nei pressi del Teatro Verdi

Fonte foto: Internet



Salerno, anni 50 – Via Nizza

Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)



Nocera Inferiore (SA) - Piazza Guerritore, 1957
Fonte foto: Cartolina d'epoca (Internet)

La linea aerea che permetteva di far funzionare le filovie spesso subiva dei danni: le le aste dei filobus a volte uscivano dalla linea; i tiranti che sostenevano i fili si staccavano dai pali o dai ganci affissi sui palazzi.

Allora entrava in azione il “filocarro”.

Il **filocarro** è un raro filoveicolo a trazione elettrica per il trasporto di merci e delle persone addette all'uso, provvisto di ruote gommate e di due aste di captazione in grado di alimentarsi, per contatto, ad una doppia linea aerea di contatto di cavi a corrente continua detta bifilare. **Fonte: Wikipedia**



FIAT 635/F567 Varesina CGE (numerato 108) trasformato in “filocarro”, veicolo di servizio tipico della rete di Salerno. Era quasi sempre, come qui, fermo alle spalle del Teatro Verdi in piazza Luciani.

Fonte foto: CLAMFER (www.clamfer.it)

VIDEO ARCHIVIO LUCE SULLA RICOSTRUZIONE POST BELLICA A SALERNO

https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000092915/1/salerno-ricostruzione.html?startPage=0

Nel 1980 si procedette a ricostruire dieci filobus Lancia Esatau in servizio dal 1957-58, mentre l'anno successivo furono acquistati dalla Socimi quindici filobus (dieci extraurbani e cinque urbani).

Dal 1980, però, la rete iniziò a contrarsi, in seguito ai danni provocati dal terremoto dell'Irpinia. Alcune strade furono chiuse, su altre si invertirono i sensi di marcia rendendo inutilizzabili i filari delle filovie.

A fine 1984 chiusero le linee per Pompei, Battipaglia e Mercato San Severino.

L'ultima linea a rimanere in esercizio fu l'extraurbana per Pompei, limitata a Pagani, chiusa definitivamente nell'agosto 1987 dopo aver svolto alcune corse estive tra il deposito di Pagani e Vietri sul Mare, prolungate talvolta al Teatro Verdi.

L'azienda cessò l'attività il 16 dicembre 1996, trasformandosi in C.S.T.P. Salerno (Consorzio Salernitano Trasporti Pubblici) con utilizzo esclusivo di bus.
Nel 2001 il Consorzio si trasformò in società per azioni.

I trasporti pubblici a Salerno hanno poi continuato a generare perdite a causa dei costi di gestione troppo alti (tratte poco profittevoli, mancati incassi per utilizzo dei mezzi da parte dei "viaggiatori" senza pagare il biglietto, aumento vertiginoso dei costi del carburante, etc.). L'azienda ha continuato a sopravvivere grazie ai fondi regionali destinati al trasporto.

Tra il 2002 e il 2003 il consiglio comunale di Salerno prese in considerazione l'acquisto di dodici filobus per riattivare la linea per Battipaglia, ma non se ne fece niente; tra il 2004 e il 2005 il bifilare, già parzialmente smantellato negli anni novanta, fu definitivamente rimosso.

Nell'aprile 2011, a causa dei tagli ai fondi regionali per il trasporto pubblico decisi dalla Regione Campania, il C.S.T.P. entra in crisi, facendo registrare ingenti perdite e chiudendo in passivo il bilancio dell'anno 2011. Nel 2012 tale crisi porta l'assemblea dei soci del CSTP ad esprimere la volontà di non ricostituire il capitale sociale, decretando di conseguenza la messa in liquidazione della società ai sensi dell'art. 2484 del codice civile, a partire dal 12 aprile.

Dopo alcuni mesi difficili per i lavoratori e gli utenti, con scioperi e tagli alle corse, il 29 novembre l'assemblea dei soci decide per la ricapitalizzazione dell'azienda e dunque per la revoca dello stato di liquidazione.

L'obiettivo non viene raggiunto e proseguono tagli alle corse, giustificati dalla mancanza di fondi per la manutenzione dei mezzi, e scioperi da parte dei dipendenti.

Nel luglio 2013, il Tribunale di Salerno dichiara lo stato di insolvenza dell'azienda, nominando, su suggerimento del Ministero dello sviluppo economico, commissario giudiziale Raimondo Pasquino, rettore uscente dell'Università di Salerno; nell'ottobre dello stesso anno l'azienda viene ammessa all'amministrazione straordinaria, con Pasquino commissario straordinario, con mandato biennale.

Il 27 maggio 2016 C.S.T.P. viene ceduta, in seguito a procedura di gara, alla Busitalia - Sita Nord per un importo di 5.9 milioni di euro. Nasce così una nuova entità, che prende il nome di Busitalia Campania mentre la C.S.T.P. diventa una "bad company" con in carico tutti i debiti della vecchia azienda. Dal 1º gennaio 2017 Busitalia Campania gestisce ufficialmente il servizio di trasporto pubblico sul territorio salernitano.

Dal 2017 si procede ad un importante rinnovo del parco mezzi, frutto sia di investimenti privati dell'azienda sia di forniture regionali operate dall'Agenzia Regionale per la Mobilità Sostenibile, attraverso l'utilizzo di risorse POR-FESR 2007/2013 e 2014/2020 e gare CONSIP. In particolare vengono immessi nel parco mezzi 8 Sprinter e 5 Citaro. Nel corso del 2019 vengono consegnati 25 Menarinibus Citymood da 10 metri e 20 BredaMenarinibus Vivacity da 8 metri per linee urbane, 10 Irisbus Crossway per linee interurbane. A fine fornitura saranno operativi 143 autobus nuovi. Ad agosto 2020 vennero consegnati 5 IVECO Urbanway Full Hybrid e a dicembre dello stesso anno ertrarono in servizio 3 Crossway Line da 13 metri, 10 Crossway Line da 10 metri, 19 Citymood suburbani da 10 metri e 12 Citaro da 10 metri urbani, per un totale di 49 nuovi autobus circolanti.

LINEE SERVIZIO URBANO DI SALERNO	
LINEA 2	VINCITROVA - SORDINA (per Via Manganario)
LINEA 3	VINCIPROVA - VIA LASPRO - SERIPANDO
LINEA 5	ZONA INDUSTRIALE - LIGEA - ZONA INDUSTRIALE (circolare)
LINEA 6	VINCIPROVA - CENTRO SOCIALE
LINEA 11	S. EUSTACHIO - FRATTE
LINEA 12	S. EUSTACHIO - PIAZZA SAN FRANCESCO (circolare)
LINEA 13	PASTENA - GIOVAI - OGLIARA
LINEA 14	VINCIPROVA - BRIGNANO
LINEA 15	VINCIPROVA - SALA ABBAGNANO - CASA MANZO
LINEA 16	PASTENA - GIOVI – CASA MANZO
LINEA 18	VINCIPROVA - CAPPELLE - MATIERNO (per Via Carmine)
LINEA 19	VINCIPROVA - CROCE
LINEA 20	VINCIPROVA - SORDINA (per Via Irno)
LINEA 21	VINCIPROVA - GIOVI ALTIMARI
LINEA 25	VINCIPROVA - OSPEDALE SAN LEONARDO - MONTICELLI
LINEA 26	VINCIPROVA - SIGHELGAITA - CANALONE
LINEA 28	VINCIPROVA - RIONE PETROSINO - CASA MANZO
LINEA 29	VINCIPROVA - SERIPANDO
LINEA 41	VINCIPROVA - SALA ABBAGNANO
LINEA 43	TEATRO VERDI - VIA MADONNA DEL MONTE - SANTAMARIA DELLE GRAZIE
LINEA A	VINCIPROVA - TORRIONE - GIOVI ALTIMARI
LINEA B	VINCIPROVA - BRIGNANO - CASA MANZO
LINEE SERVIZIO SUBURBANI	
LINEA 1	CANALONE - VIETRI - DRAGONEA
LINEA 4	SALERNO VINCIPROVA - POMPEI
LINEA 8	SALERNO VINCIPROVA - BATTIPAGLIA
LINEA 9	SALERNO VINCIPROVA - SIANO
LINEA 10	SALERNO VINCIPROVA - MERCATO SAN SEVERINO
LINEA 22	SALERNO VINCIPROVA - CAPRIGLIA - BARONISSI - UNIVERSITA' LANCUSI
LINEA 23	BARONISSI - CALVANICO
LINEA 24	SALERNO VINCIPROVA - CAMPOLONGO
LINEA 69	IACONTI - VIETRI - MOLINA
LINEA 73	CASTEL SAN GIORGIO - CODOLA - ROCCAPIEMONTE
LINEA 74	CORBARA - SAN MARZANO - ANGRI - CASTELLAMMARE DI STABIA
LINEA 77	SCAFATI - CASTELLAMMARE DI STABIA
LINEA 79	CODOLA - SARNO
LINEA 80	NOCERA INFERIORE (Ospedale) - SAN MARZANO - SARNO
LINEE AGRO NOCERINO SARNESE	
LINEA 50 (celere)	POMPEI - SALERNO VINCIPROVA
LINEA 75	PAGANI - ANGRI - NAPOLI
LINEA 76	SANTA MARIA LA CARITA' - ANGRI - NAPOLI

LINEE PIANA DEL SELE – ALTAVILLA SILENTINA	
LINEA 32	ALTAVILLA SILENTINA - BATTIPAGLIA
LINEA 33	ALBANELLA - EBOLI - SALERNO
LINEA 96	ALTAVILLA SILENTINA - ALBANELLA - ROCCAPIEMONTE
LINEA 97	ALTAVILLA SILENTINA - EBOLI - CAMPAGNA
LINEE CILENTO – COMPRENSORIO DI SANTA MARIA DI CASTELLABATE	
LINEA 34	ACCIAROLI - SANTA MARIA DI CASTELLABATE - AGROPOLI - SALERNO
LINEA 90	AGROPOLI - S. MARIA DI CASTELLABATE - SERRAMEZZANA - S. MAURO CILENTO
LINEA 92	S. MARIA DI CASTELLABATE - PERDIFUMO - CASTELLABATE - AGROPOLI
LINEA 93	MONTECORICE - AGROPOLI
LINEA 95	SAN MAURO CILENTO - VALLO DELLA LUCANIA
LINEA 99	AGROPOLI - S. MARIA DI CASTELLABATE - ACCIAROLI - VALLO DELLA LUCANIA
LINEE COMPRENSORIO DI VALLO DELLA LUCANIA	
LINEA 100	VALLO DELLA LUCANIA - AGROPOLI - CAPACCIO SCALO
LINEA 101	VALLO DELLA LUCANIA - OSTIGLIANO
LINEA 102	VALLO DELLA LUCANIA - GIOI – SALENTO - VALLO SCALO
LINEA 104	VALLO DELLA LUCANIA - CANNALONGA
LINEA 105	VALLO DELLA LUCANIA - GIOI - STIO - GORGA
LINEA 106	VALLO DELLA LUCANIA - CERASO - S. BARBARA - VALLO SCALO
LINEA 109	VALLO DELLA LUCANIA - NOVI VELIA
LINEA 110	VALLO DELLA LUCANIA - CAMPORA - PIAGGINE - SACCO
LINEA 111	VALLO DELLA LUCANIA – FUTANI - S. MAURO LA BRUCA - PISCIOTTA
LINEA 112	VALLO DELLA LUCANIA - CENTOLA - PALINURO
LINEA 113	PALINURO - CENTOLA FS (solo mesi luglio e agosto)
LINEE SERRE	
LINEA 117	SERRE - EBOLI - BATTIPAGLIA
LINEA 119	SERRE - SALERNO - NAPOLI (Aeroporto)
LINEE OLEVANO SUL TUSCIANO	
LINEA 122	OLEVANO - CAMPOLONGO

Di seguito alcune immagini dei mezzi autobus C.S.T.P.
Fonte foto: Internet





Di seguito alcune immagini dei mezzi autobus BUSITALIA
Fonte foto: Internet





ISEA ODV

volontari per passione

VALORIZZAZIONE
DELLA NATURA E DELL'AMBIENTE

Il trasporto prima collettivo e poi pubblico collettivo, a Salerno e per i salernitani, si è sempre chiamato "FILOVIA".
Mezzi antichi, lenti, mai comodi, mai puntuali. Insomma poco performanti.
Ma silenziosi, ecologici, nati da una concezione antica che oggi si riscopre assolutamente modernissima.

La dismissione della rete filoviaria, a detta di molti addetti ai lavori, è da ricercare principalmente nel passaggio dalla proprietà privata a quella pubblica. Non più il fine dell'utile tramite l'esercizio di un'attività di trasporto collettivo, bensì una gestione di mezzi, rifornimenti, manutenzioni improntata ad una gestione poco virtuosa e troppo dispendiosa.

L'aumento vorticoso della mobilità dal dopoguerra e una cattiva politica dei territori che ha privilegiato il trasporto, sia delle merci che delle persone, verso gli autoveicoli ha lasciato morire un'attività che era riuscita a sopravvivere ai bombardamenti alleati della seconda guerra mondiale.

Data la gravità della situazione (le emissioni di sostanze nocive sono imputabili per oltre il 90% dal traffico stradale) è indispensabile conciliare le esigenze delle generazioni future, dello sviluppo della mobilità delle persone col diritto della collettività, e della vivibilità dell'ambiente.

Salerno ha perso un vero fiore all'occhiello che avrebbe continuato a garantire sostenibilità ambientale, lavoro, benessere.

ISEA ODV

SALERNO, 1.9.2022