



## Chi Siamo: Autolinee Crognaletti

### Dal 1881 dal 1981

Già dal **1881** mio nonno Antonio Crognaletti istituì a Montecarotto il servizio di trasporto pubblico e della Posta con la diligenza, effettuando un collegamento giornaliero Montecarotto-Poggio S.Marcello-Castelplanio-Stazione e trisettimanale, lunedì, mercoledì e sabato da Montecarotto a Jesi. Per circa 35 anni esercitò questo servizio. Eravamo già nell'era della macchina a vapore, ma la diligenza regnava praticamente incontrastata su tutte le strade.

Con l'Automobile a petrolio prima ed a benzina poi, nasce nel **1886** il nuovo mezzo di locomozione, che prima lentamente



poi con prodigiosa rapidità, riesce a conquistare il favore della popolazione. Il **1914**, anno denso di avvenimenti storici, fu l'anno in cui mio padre Arnaldo Crognaletti, e precisamente il **14 ottobre, iniziò il servizio di trasporto pubblico con 2 autobus da 15 posti** sul percorso giornaliero Serra de' Conti-Montecarotto-Moie-Jesi. Ritornato ferito dalla grande guerra 1915-1918, acquistò 2 corriere, il 9000 SPA ed un FIAT BLR con gomme piene, trasmissione a catena e fanali a carburante. Nel 1923, con il lento progredire della tecnica, acquistò altri 2 autobus, un FIAT 15 TER ed un LANCIA Z1 , più moderni, con trasmissione a cardano, gomme a camera d'aria e fanali elettrici. Nel 1925 istituì il collegamento

trisettimanale per ANCONA, che diventò giornaliero nel 1929.

Fu nel **1930 che acquistò il primo autobus nuovo**; un magnifico LANCIA PENTAJOTA, dotato di tutti gli accorgimenti più moderni che vinse il 1° premio della Carrozzeria Orlandi di Modena a TORINO. Questo autobus, che io vidi arrivare in una fredda mattina di gennaio, mi colpì enormemente e destò in me i primi entusiasmi ed il mio interesse morboso per quella che sarebbe diventata poi la mia professione. Con questo nuovo autobus, molto più comodo e molleggiato, benché ancora poco veloce, ebbero inizio le prime gite turistiche: SAN MARINO, ASSISI, e persino ROMA, VENEZIA e FIRENZE. Erano anni duri, anni di crisi economica, gli anni delle sanzioni. L'Italia si era avventurata in ABISSINIA, poi in SPAGNA e già serpeggiavano nell'aria i sintomi di una 2° GUERRA MONDIALE. Nel 1938 arrivò l'autobus FIAT 635 con motore DIESEL a 6 cilindri; autobus eccezionale con un cofano-motore superbo e slanciato. Fu un grande avvenimento. Il progresso marciava a grandi passi, ma improvvisamente con **l'entrata in guerra dell'Italia (10 giugno 1940) tutto si arrestò.**

Le corse automobilistiche che nel frattempo erano aumentate, furono costrette a limitare i percorsi alle stazioni ferroviarie. Il Governo, per economizzare il carburante, costrinse i Concessionari di Autolinee ad applicare negli autobus gli apparecchi a gassogeno, a legna o a carbone. Questi, stracarichi di passeggeri, marciavano sbuffando e balzellando come vecchie locomotive a vapore. Erano rari i viaggi in cui non si guastassero lungo il percorso.

**Il 1944 fu un anno terribile.** I tedeschi requisirono gli autobus minacciando di fucilare mio padre che comunque riuscì a nascondere nelle campagne 2 autobus ed un terzo lo recuperò a RIMINI. **Il 5 maggio 1945 fui rimpatriato dalla prigionia in Germania.**

**Mi dedicai subito con forte entusiasmo e tanta volontà a riattivare l'Azienda** che mio padre, ormai stanco della sua lunga fatica, mi passò di buon grado. L'iniziativa privata come sempre, con enormi sacrifici finanziari, fu l'artefice massima della ripresa economica e sociale della Nazione. Acquistai subito nuovi Autobus, ampliando ed intensificando i servizi su tutte le linee, organizzando nel contempo i viaggi turistici anche all'estero.

**Oggi (1981), 22 Autobus, <<PULLMANS>>** quasi tutti modernissimi e confortevolissimi, oltre che ad un intenso e razionale servizio di linea, viaggiano incontrastati e superbi in tutte le strade d'Europa, testimoniando



in tutte le nazioni il grande livello tecnico di un Popolo che come sempre è all'avanguardia del Progresso. Questa **attività di trasportatori, che la mia famiglia esercita da oltre 100 anni, oggi è diretta lodevolmente da mio figlio Ing. FRANCO con dignità e passione.**

Quattro generazioni impegnate nel servizio pubblico ed in marcia con il progresso. **Il trasporto su strada gestito da imprenditori privati, come si legge in questa fugace sintesi, è stato e resterà il mezzo migliore per il cammino della civiltà e del progresso sociale.**

**Comm. Antonio Brenno Crognaletti  
(1922 - 2002)**

**Dal 1981 al 1993**



E' il **1981**, gli autobus ormai filano silenziosi e veloci percorrendo con efficienza e affidabilità le strade d'Europa. **L'azienda familiare ha ormai un carattere industriale** dove fantasia e tecnica si compenetrano sempre di più.

È a questo punto che sono giunto in Ditta, con il compito morale di proseguire il lavoro intrapreso per renderla sempre più competitiva, senza perdere però la flessibilità e la disinvoltura di un'azienda che ha riposto la propria fortuna nella solidarietà dei propri Collaboratori e nella incondizionata coscienza di esercitare un'attività altamente sociale. **Lo spirito che mi anima mi auguro che sia e resti sempre quello che in questi 70 anni di attività, mio nonno prima mio padre poi hanno saputo perseguire con tenacia e fiducia.**

**Ing. Franco Crognaletti**  
(1948 - 1993)

**Dal 1993 ad oggi**

Dal **1981 mio fratello Franco**, dopo aver conseguito la laurea in ingegneria meccanica, **entrò a far parte dello staff dirigenziale**, prendendo in mano la direzione della ditta ed è grazie al suo contributo che, nel **1992, è stata acquisita la ex ditta Perogio di Cingoli**, che ha portato la nostra azienda a estendere il suo territorio di competenza verso la



provincia di

Macerata.

**Purtroppo una gravissima malattia ha stroncato la sua giovane vita nel 1993** e nell'agosto 2002 è scomparso anche mio padre, logorato dal dispiacere per la scomparsa del figlio e afflitto da innumerevoli problemi di salute.

**Io non potevo lasciare che con loro scomparisse anche la nostra azienda** e che tutti i loro entusiasmi e le loro conquiste andassero perdute. Per questo ho deciso di proseguire sulla loro scia di continuare a curare gli interessi dell'azienda, **acquisendo nel 2005, la ditta Binni di Fabriano e nel 2006 la ditta Carletti di Gualdo.**

Il Gruppo conta oggi circa **70 dipendenti, 65 autobus** e copre, con le sue linee, circa **650.000 Km nella provincia di Ancona e circa 1.100.000 di Km. nella Provincia di Macerata.**

**Dr. Paolo Crognaletti**

Il Tour Operator Esitur da' la possibilità di richiedere salite lungo il percorso del viaggio. Gli orari e i punti di carico definitivi saranno scelti e comunicati dal Tour Operator Esitur prima della partenza del viaggio. Per eventuale richiesta di punti di carico che non si trovano lungo il percorso, il tour operator Esitur organizza trasferimenti privati non compresi nella quota di partecipazione. Condizioni di viaggio su <http://esitur.com/condizioni-di-viaggio>