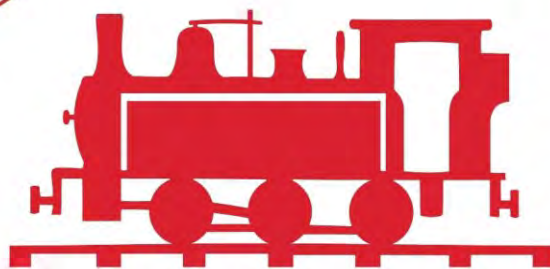


# AFC

DAL 1981

# NOTIZIE



BOLLETTINO D'INFORMAZIONE DELL'ASSOCIAZIONE "AMICI DELLA FERROVIA CATANIA"

N.53

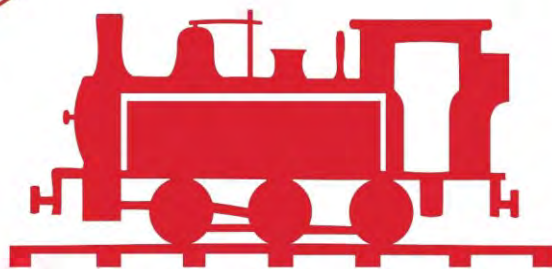


**AUGURI DI UN SERENO 2019 DALL'AFc**

# AFC

DAL 1981

# NOTIZIE



BOLLETTINO D'INFORMAZIONE DELL'ASSOCIAZIONE "AMICI DELLA FERROVIA CATANIA"

N.53



**AUGURI DI UN SERENO 2019 DALL'AFc**

## EDITORIALE

### Cari Soci

Fine anno tempo di bilanci. Nel 2018 la nostra Sicilia ha visto un notevole numero di treni speciali, storici o meno, organizzati da Fondazione FS e alcune associazioni amatoriali, treni che hanno avuto un notevole successo e ciò fa ben sperare per il 2019. Altra nota positiva viene dalla FCE dove proseguono i lavori di prolungamento della metropolitana, che i catanesi finalmente hanno cominciato ad apprezzare e dove arriveranno le nuove elettromotrici.

Apprezzabile lo sforzo organizzativo messo in atto in ambito FIMF, di cui l'AFC fa parte, che l'ha resa un valido interlocutore con Fondazione FS.

La nostra Associazione nel 2018 ha navigato tranquilla, abbiamo continuato la pubblicazione di "AFC Notizie", è stata effettuata la Borsa Scambio, sono state fatte proiezioni in Sede e alcune escursioni ferroviarie. Il 2019 ci dovrebbe dare in ambito AFC un nuovo Consiglio Direttivo cui spetterà il compito di stimolare le iniziative per il biennio 2019-2020.

Nel nostro piccolo mondo il 2018 ci ha proposto diversi modelli italiani, la cui fattura estetica viene sempre più affinata, meno quella meccanica, probabilmente perché ormai la maggior parte dei modellisti ferroviari fa collezione più che esercizio nei plastici. Discorso a parte meritano i prezzi dei modelli, a nostro parere piuttosto elevati, tali da scoraggiare spesso i giovani ad avvicinarsi al nostro hobby ritenuto, a torto, un hobby d'élite e di gente matura. Quello dell'invecchiamento dell'età media dei modellisti ferroviari è una vera spina nel fianco, sembriamo quasi una specie in via di estinzione.

Il presente numero, anche se lo state leggendo nel 2019, chiude il 2018. Si apre con un articolo su quelli che erano i treni straordinari dei migranti negli anni '80 o giù di lì, seguono un pò di notizie AFC, la rubrica fotografica "Il Treno nel Mirino", notizie dalla Sicilia ed infine la presentazione del grande plastico in costruzione del nostro (fortunato) Socio Giuseppe Stella.

Nell'augurarVi un SERENO 2019 a voi e alle vostre famiglie, come sempre BUONA LETTURA.

*Francesco Santonocito*

## IN QUESTO NUMERO

I Treni "BALUBA".....Pag. 3	Il Treno nel Mirino.....Pag. 19
Gita AFC al D.L. Di Palermo.....Pag. 9	"Sicilian Odyssey".....Pag. 22
Inaugurata la fermata di "Catania Picanello".....Pag. 14	Il plastico "Stella".....Pag. 25



Foto di copertina: FCL. Treno turistico trainato dalla "Borsig 353.08", località Silvana Manzio. 8 Gennaio 2017. Foto di Antonio Verdirame



A.F.C. NOTIZIE N.53 - 3° QUADRIMESTRE 2018

NOTIZIARIO INTERNO PER I SOCI A.F.C. - NON IN VENDITA

PRESIDENTE A.F.C.: ALBERTO VERDIRAME

COORDINAMENTO C/O SEDE A.F.C. - CATANIA

E-MAIL :amiciferroviacatania@tiscali.it

SITO: www.amiciferroviact.it/afc/

FACEBOOK: AMICIFERROVIACATANIA

ASSOCIATA ALLA F.I.M.F. (FEDERAZIONE ITALIANA MODELLISTI FERROVIARI)



LA RESPONSABILITA' DI QUANTO ESPRESSO NEGLI ARTICOLI APPARTIENE ESCLUSIVAMENTE AGLI AUTORI CHE FIRMANO GLI ARTICOLI STESSI.

LA COLLABORAZIONE E' APERTA A SOCI E SIMPATIZZANTI E SI INTENDE A TITOLO GRATUITO.

HANNO COLLABORATO AL PRESENTE NUMERO: JOHN COPSEY, ALDO FALZONE, NICOLO' IACOBELLO, MASSIMO INZERILLI, ENZO MOTTA, ROSSANO PRIVITERA, FRANCESCO RAVIGLIONE, ALBERTO VERDIRAME, ANTONIO VERDIRAME, FRANCESCO VIRGILLITO, FRANCESCO SANTONOCITO.

( CHIUSO IL 3-1-2019 )

# I TRENI "BALUBA"

di  
Francesco Santonocito

**A**i bei tempi in cui il treno rappresentava il principale mezzo di trasporto di massa vi erano dei periodi dell'anno in cui le ferrovie vedevano crescere notevolmente il traffico passeggeri sia dall'interno che dall'estero. Possiamo grosso modo distinguere tre periodi: "Il periodo di Pasqua", "Il periodo del Ferragosto" ed "Il periodo di Natale".

La Sicilia è spesso stata terra di emigrazione con persone che si sono sparse sia nel Nord Italia sia un pò in tutta Europa con particolare attrattiva in Germania e Francia. Nei periodi citati sopra molti degli emigrati facevano ritorno nei loro luoghi di origine dando luogo a vere e proprie migrazioni al contrario. Le ferrovie (italiane e estere) hanno sempre temuto queste invasioni di massa e facendo buon viso a cattivo gioco approntavano treni straordinari che sia dalle principali città del Nord Italia, sia da diversi paesi europei arrivavano in Sicilia con composizioni di tutto rispetto e con carrozze decisamente diverse da quelle italiane se estere. Negli anni '70 non era raro vedere nelle composizioni dei treni straordinari FS che venivano giù dal Continente, composizione che avevano in seconda classe carrozze delle serie "30.000 e 31.000", robuste sì, ma dai duri sedili in legno. Non doveva essere molto comodo fare, per esempio, un Milano-Agrigento, durata spesso 26-30 ore, sul duro legno. Alla fine dei periodi di vacanza si effettuavano i treni straordinari dal Sud verso Nord ed Estero. Era uno spettacolo, non solo per le composizioni, ma anche per l'umanità che viaggiava. L'assalto al treno era una consuetudine; gente che saltava dentro le carrozze dai finestrini porgendo al vincitore che aveva trovato i posti (la prenotazione era sconosciuta e...costosa per molti), bambini piccoli ed ogni sorta di bagaglio, non ultimo damigiane e/o bidoni in plastica con vino o peggio olio, che in caso di rottura vi lascio immaginare cosa sarebbe successo. Non pensate che solo le FS usavano per questo tipo di straordinari le carrozze più vetuste del parco, anche le reti estere non scherzavano possedendo pure loro carrozze vecche e con sedili in legno. Solo sul finire degli anni '80 le composizioni videro per le

FS italiane le carrozze tipo "X" e/o quelle tipo "1959" e similari, e dall'estero interi convogli di carrozze a cuccette, decisamente più confortevoli, anche per una certa maturazione della clientela diventata un pò meno rustica. Per un appassionato siciliano di ferrovie e di fotografia questi periodi rappresentavano una vera goduria per le composizioni e andirivieni di mezzi che ciò generava. Mio compagno di merenda era all'epoca Francesco Virgillito, anche lui appassionato, anzi per meglio dire innamorato, dei treni e abile fotografo e approfittando pure delle sue doti di pilota inseguivamo spesso questi treni sulle impervie linee dell'entroterra siciliano. Complice era anche il papà di Francesco, Anastasio Virgillito, Capo Stazione Superiore, lui sì Ferroviere sul serio, che in quel periodo (eravamo seconda metà anni '80 primi anni '90) era in servizio presso la Dirigenza Centrale di Catania e ci passava le dritte sui convogli in giro nella giornata da noi prescelta e sugli eventuali ritardi. E' lui che ha coniato il termine "Treni Baluba", per l'eterogenietà degli utilizzatori, un termine che mi è rimasto in mente. E' sempre grazie al "Capo" (così lo chiamavamo) Anastasio Virgillito che molte di queste foto si sono potute scattare ed a lui va il mio pensiero e ringraziamento. Tornando ai treni, questi convogli erano spesso a pesante composizione tale da mettere a dura prova le debolucce locomotive Diesel italiane. Le FS per non fare brutta figura e per evitare sommosse (dopo tante ore di treno la gente aveva sempre i nervi a fior di pelle) piazzavano nei punti strategici locomotive di riserva in modo da contenere al massimo eventuali guasti o altro. Per questo motivo i treni che vedrete nelle foto seguenti sono quasi tutti in doppia trazione ma nonostante questa le velocità erano piuttosto basse.

Adesso i treni straordinari sono in numero molto ridotto (quasi inesistenti), la fanno da padrone i vari "BUS" che da ogni parte della Sicilia, anche dai piccoli centri, vanno in tutta Italia e all'estero. Non ci resta altro che...sfogliare insieme l'album dei ricordi.





*L'uso di vecchie carrozze per i treni straordinari non è stata una prerogativa solo delle FS, in foto una carrozza delle Ferrovie Belge in forza ad uno straordinario Belgio-Sicilia. Luglio 1970. Foto: Francesco Santonocito*



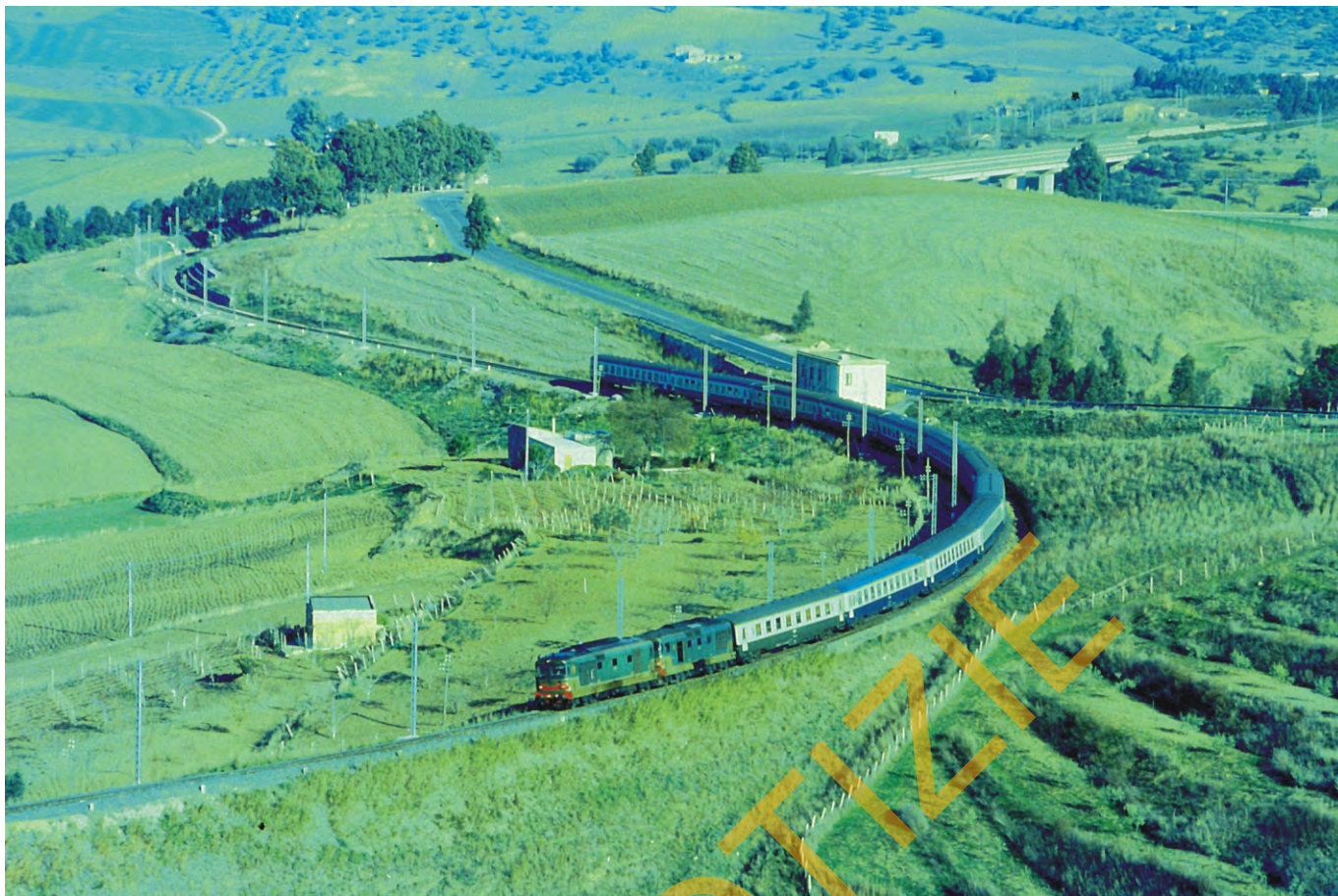
*Treno straordinario Germania-Agrigento nei pressi di Catenanuova. Dicembre 1985. Foto: Francesco Santonocito*



*Treno straordinario Germania-Agrigento su "Ponte cinque archi" presso Sparagogna.  
Dicembre 1985. Foto: Francesco Santonocito*



*Stazione di Pirato. Treno straordinario Germania-Caltanissetta-Agrigento incrocia espresso 720  
Palermo-Catania.  
Dicembre 1985. Foto Francesco Santonocito*



***Treno straordinario Francia-Caltanissetta-Agrigento in doppia trazione di D.343 sulle rampe di Enna.  
Dicembre 1985. Foto: Francesco Santonocito***



***Treno straordinario Francia-Caltanissetta-Agrigento in doppia trazione di D.343  
Sul viadotto di Caltanissetta.  
Dicembre 1985. Foto: Francesco Santonocito***



**Sopra: Straordinario 13090 Germania-Caltanissetta-Agrigento al traino della D.343.1029 e delle D.343.1004/1024 di rimando nei pressi di Seggio. Dicembre 1990. Foto: Francesco Virgillito**

**Sotto: Straordinario 13090 Milano-Caltanissetta-Agrigento in doppia di D.343.1029 e D.443.1010 con in composizione carro riscaldo e carrozza svizzera. Gennaio 1991. Foto: Francesco Virgillito**







*Straordinario 13390 Francia-Agrigento in doppia di D.443 con in testa la D.443.1013 nei pressi di Imera. Gennaio 1991. Foto: Francesco Virgillito*



*Straordinario Milano-Caltanissetta-Agrigento al traino di una D.343 in un tipico paesaggio invernale (non molto usuale in Sicilia) nei pressi di Enna. Dicembre 1988. Foto: Francesco Virgillito*

## GITA AFC AL DEPOSITO LOCOMOTIVE DI PALERMO E...

### ...VERSO PUNTA RAISI

DI  
JOHN COPSEY

Come da programma del calendario AFC per il 2018 è stata effettuata, il 20 Ottobre, una gita a Palermo con visita al Deposito Locomotive di Brancaccio e con la possibilità nel pomeriggio di ripercorrere con la ferrovia il tratto da Palermo Centrale all'aeroporto di Punta Raisi e ritorno.

Le precedenti visite organizzate dall'AFC nel deposito palermitano erano state effettuate nel 1998, nel 2003 e l'ultima era stata nel 2009, quindi 9 anni fa.

Come punto di ritrovo per la partenza si è scelta l'area di servizio Nord del Gelso Bianco che si trova già nell'autostrada A19 Catania-Palermo. Lì ci siamo ritrovati in 11 soci con 3 auto, con qualche defezione giustificata anche dal maltempo dei giorni precedenti che avevano bloccato alcune strade; mentre proprio il giorno della gita il tempo è stato invece bellissimo ed ideale con una giornata piena di sole e limpida fino alla sera (la leggenda del tempo buono dovuto alla mia presenza continua....) Dopo avere effettuato una sosta a Termini Imerese (Foto 1) per un break per gli autisti e con la possibilità della colazione o di un semplice caffè ci siamo diretti verso il centro di Palermo, in Via Brancaccio.



1 - foto di John Copsy

Arrivati all'ingresso del Deposito ed espletate le formalità di rito con liberatorie firmate da tutti i partecipanti (secondo quanto richiesto da Trenitalia quando ci ha comunicato l'autorizzazione a visitare il deposito, successivo a una nostra richiesta formale) abbiamo cominciato la visita accompagnati da 2 gentili ferrovieri.

Rispetto a 9 anni fa, è evidente che abbiamo trovato una notevole differenza dei mezzi presenti, anche in considerazione della veloce evoluzione del trasporto ferroviario di questi tempi.

Quello che abbiamo subito ritrovato girato l'angolo, e ancora più grande, è il colossale ficus (Foto 2)



2 - foto di John Copsy

che credo abbia la stessa età del deposito stesso, e andando avanti abbiamo cominciato a visitare i capannoni dell'officina dove abbiamo visto diverse lavorazioni in corso, con la presenza della locomotiva E.626.428, un E.646 da restaurare in epoca III, e un vagone tipo "Fma" fresco di verniciatura. Usciti poi sul piazzale dove stazionano i mezzi (quasi tutti elettrici) che sono in servizio abbiamo notato un paio di E.656 e soprattutto la coppia di ALn.668.1904 e 1936 che la Fondazione FS usa per i treni storici ed in particolare per quest'anno anche per diversi "Treni del Gusto" del 2018. I nostri gentili accompagnatori ci hanno detto che, se volevamo, potevamo fare già lì la classica foto di gruppo ricordo. Normalmente ciò avviene alla fine delle visite, ma abbiamo subito



**3 - foto di Alberto Verdirame**

acconsentito (Foto 3).

Inoltrandoci nel piazzale, con la vista di qualche "Minuetto" e "Jazz", abbiamo ritrovato anche altri mezzi in uso alla Fondazione FS come la locomotiva E.646.196 con le carrozze "tipo 1959" grigie e la loco diesel D.345.1121 (Foto 4).



**4 - foto di Antonio Verdiramé**

Prima di scendere al livello inferiore del deposito, quello che porta verso la piattaforma girevole, ho chiesto come mai non si vedevano mezzi partire o arrivare al deposito. Ci hanno risposto che in pratica tutti i mezzi in servizio lasciano il deposito la mattina presto per rientrare la sera! Eccola una differenza che notavo rispetto alle visite precedenti. Motivo? Non saprei dire, forse risparmio personale come manovratori.

Nel dirigersi verso la scala abbiamo cominciato a

notare nel piazzale inferiore tanti E.656 accantonati, molti di questi malridotti, e andando avanti tanti altri diversi mezzi accantonati, come 3 locomotive 214 accostati alla locomotiva a vapore GR.740.300 (Foto 5).



**5 - foto di Alberto Verdirame**

Questa locomotiva, famosa perchè fu utilizzata circa 40 anni fa in un celebre film della serie "Il Padrino", ormai molto mal ridotta, risente anche del suo abbandono per tanti anni al deposito di Castelvetrano. Pare che verrà restaurata anche se solo a scopo museale.

Proseguendo il giro, fiancheggiando anche altri mezzi accantonati, alcuni visivamente in buone condizioni come le E.633, altri decisamente no come qualche E.646, poi alcune ALn.668 serie 1900, D.245, D.345 (Foto 6) siamo arrivati in



6 - foto di Antonio Verdirame

prossimità della "rotonda". Da lì siamo stati accompagnati verso il capannone dove è presente un particolare tornio per la lavorazione delle sale, con in particolare il controllo di tutto il bordo della ruota e del bordino e successiva lavorazione senza che la sala venga smontata dal rotabile, risparmiando così tempo e costi. Abbiamo avuto la possibilità di visionare tutto il sistema, anche da sotto, con i ferrovieri che gentilmente ci hanno spiegato il procedimento. Molto interessante! Ritornati nei pressi della piattaforma girevole (Foto 7) abbiamo osservato tutti i mezzi ricoverati dentro i



7 - foto di Antonio Verdirame

vari settori della rotonda. Interessanti due antichi vagoni, entrambi in cassa di legno, uno "tipo F" l'altro "Fma", poi un altro "tipo F" con cassa metallica vicino al bagagliaio Dm 99.759 proveniente da Canicatti, mentre l'ALn.990.1005 era un poco sporgente ma semicoperta (Foto 8). Proseguendo nel giro dentro la piattaforma girevole abbiamo notato due carrozze etichettate come "Vadz" e "Vlad"; la prima a carrelli con finestrini tipo



8 - foto di Alberto Verdirame

bifore, l'altra a 2 assi con 10 finestrini, entrambe in grigio chiaro. Poco distanti abbiamo rivisto il D.343.1001, che proveniva dal deposito di Catania, con i vetri frontali dal lato A ancora da montare e il "Truman" D.143.3045 (Foto 9).

Il giro dentro la rotonda l'abbiamo finito nei settori dove erano presenti gli amici dell'Associazione



9 - foto di Alberto Verdirame

TrenoDOC"; è stato piacevole rivederli e scambiare con loro notizie e opinioni su argomenti di comune interesse e nel frattempo ammirare intorno i particolari mezzi ferroviari presenti, risistemati e rifiniti da loro, come una bella draisina, una bici doppia ferroviaria e il bagagliaio concepito per essere abbinato alle automotrici LDn24.333 (Foto 10). Ed anche quella mattina i soci TrenoDOC erano indaffarati a sistemare qualcos'altro...

Dopo il pranzo ci siamo divisi, dato che un gruppo preferiva ritornare subito a Catania. Invece il sottoscritto e altri impavidi appassionati ferroviari hanno preferito farsi il viaggio fino a Punta Raisi e ritorno da Palermo Centrale.

Perchè farlo? Perchè la linea era stata riaperta da 10 giorni dopo un lunghissimo periodo (3 anni e 4 mesi) per lavori che l'hanno profondamente modificata e proprio noi dell'AFC avevamo fatto questo stesso viaggio pochi giorni prima che venisse chiusa nel maggio 2015 (Vedi Notiziario AFC n 47). E' stato quindi interessante anche per il confronto del servizio nei due distanti periodi.

Prima di tutto i mezzi ora impiegati: ETR.425 chiamati "Jazz" tenuti ben puliti e con controlleria efficace; poi la linea in pratica quasi tutta rifatta con caratteristiche moderne senza passaggi a livello, con barriere antirumore, moderno segnalamento e sicurezza nella gestione e circolazione ad un livello più elevato.

Trovato posto per l'auto nella strada adiacente alla



10 - foto di Alberto Verdirame

Il tempo è passato veloce ed era arrivata l'ora di concludere la visita, che si era svolta in piena tranquillità e con molto interesse da parte dei soci. Lasciato il deposito ci siamo diretti verso un buon ristorante che si trova in Via Messina Marine e quindi vicino al mare, quel giorno molto piacevole da ammirare.

Stazione Palermo Centrale, e comprato i biglietti, ci siamo diretti al binario 9 per prendere il Reg21323 effettuato con l'ETR.425.097 (Foto 11). Partito in perfetto orario, che ha mantenuto fino a destinazione, abbiamo viaggiato nella parte iniziale come Metropolitana effettuando tutte le fermate, Guadagna, Vespri, Orleans, Lolli e Notarbartolo dove c'è la diramazione per Palermo Giachery e da



11 - foto di John Copsey

dove il doppio binario verso Punta Raisi si interrompe con lavori che quindi non sono totalmente finiti come abbiamo notato più avanti con altre rifiniture da completare.

Superata la stazione Francia siamo arrivati a S.Lorenzo Colli e lì riemergendo dalla galleria abbiamo visto la grande differenza rispetto agli anni passati: adesso la moderna stazione è in una profonda trincea ed era comunque inutile cercare visivamente il vecchio fabbricato viaggiatori: fu demolito poco tempo dopo che l'avevamo visto nel 2015. Con la successiva fermata, La Malfa siamo ritornati al normale livello stradale; superata Cardillo-Zen, a Tommaso Natale siamo tornati di nuovo con la stazione in trincea, quella successiva, Sferracavallo, invece no e totalmente nuova. Negli ultimi anni era ridotta in pratica a un vecchio casello abbandonato: adesso invece è una stazione moderna facilmente raggiungibile dalle strade principali e con un attiguo comodo parcheggio!

La stazione successiva, Isola delle femmine, è stata totalmente ristrutturata eliminando il passaggio a livello, ma mantenendo i 3 binari di transito; seguono le due stazioni di Carini prima di arrivare alla stazione di diramazione di Piraineto, dove lasciata a sinistra la vecchia linea per Alcamo, il Jazz si è diretto verso destra sui binari che ci hanno portato all'aeroporto di Punta Raisi.

Un piccolo disagio di orario, alla fine ha avuto

aspetti positivi, dato che abbiamo avuto così la possibilità di parlare con dei ferrovieri riguardo questo servizio ferroviario restaurato e prossimi sviluppi, e di viaggiare su un altro jazz, ETR..425.096, con colorazione diversa (Foto 12).



12 - foto di John Copsey

Anche il ritorno è stato effettuato con totale pieno rispetto dell'orario programmato, nonostante che il treno effettuasse tutte le fermate. Anzi è successo talvolta che il treno arrivasse in anticipo a una certa stazione dimostrando che l'orario era impostato in modo "largo".

Ritornati a Palermo Centrale, e ripresa l'auto ci siamo diretti subito verso l'A19 per Catania, un poco stanchi ma molto contenti per la bella giornata trascorsa.

# INAUGURATA LA FERMATA DI “CATANIA PICANELLO”

DI  
John Copsey

La cerimonia di inaugurazione della nuova fermata di Catania Picanello si è svolta la mattina del 20 Dicembre 2018 con il treno 69308, che partito da Catania Centrale ed espletato con il “Minuetto” ME 058, è giunto direttamente nella nuova fermata ubicata nel popoloso omonimo quartiere. La fermata di Picanello è stata realizzata nell'ambito del completamento funzionale del raddoppio della linea ferroviaria da Catania Ognina a Catania Centrale ed è al servizio di un'area storica fortemente urbanizzata del capoluogo etneo. La fermata è stata visitata per l'inaugurazione dall'Assessore regionale Infrastrutture e Mobilità Marco Falcone e dal Sindaco di Catania Salvo Pogliese, accompagnati da Salvatore Leocata, della Direzione Investimenti Area Sud di RFI. Il 24 Luglio 2017 veniva inaugurata la fermata di Catania Ognina e dai discorsi dei responsabili RFI, Trenitalia e autorità cittadine si auspicava come imminente l'avvio di un servizio di tipo metropolitano che da Catania Bicocca (Sud di Catania, linea per Siracusa) arrivando fino ad Acireale incontrasse il favore del pubblico. L'ultimazione della fermata Picanello è andata per le lunghe, e nel frattempo l'utilizzo del servizio metropolitano non ha avuto un buon apprezzamento dall'utenza, che con un treno ogni due ore effettuante tutte le fermate urbane non invitava certo a lasciare a casa l'automobile per usufruire del mezzo pubblico. E' trascorso così oltre un anno, adesso con l'apertura della fermata Picanello si spera che questa situazione migliori.

Situata tra la stazione di Catania Ognina e la fermata di Catania Europa, la fermata si trova interamente sotto il livello stradale con i due binari notevolmente distanti fra loro. I due ingressi sono ai lati di Via Messina andando verso Nord e sono in corrispondenza di via Libertini, dove è disponibile un parcheggio, e di via Timoleone. E' dotata di ascensore, di 10 scale mobili e di un «Sistema di Supervisione Integrata» per la gestione degli impianti di sicurezza in galleria. La fermata, con marciapiedi lunghi circa 130 metri, è diventata operativa dal 21 Dicembre, il giorno dopo l'inaugurazione, con 18 treni che, proveniente dai 2 sensi di marcia, sostano brevemente per la salita e la discesa dei viaggiatori e si spera non solo che effettuino tutte le fermate ma soprattutto che vi sia in futuro un orario razionale e cadenzato tale da favorire l'uso del mezzo pubblico. A ciò dovrebbe contribuire una massiccia campagna di informazione per far sapere l'esistenza del nuovo servizio e le modalità per usufruirne. In passato le ferrovie, pur attuando delle iniziative lodevoli hanno avuto delle carenze nell'informare il pubblico. In una nota di RFI si fa presente che «Con l'attivazione di Picanello, il capoluogo etneo è adesso dotato di un servizio urbano ferroviario che attraversa l'intera città con le sette fermate di Cannizzaro (Comune di Aci Castello), Catania Ognina, Catania Picanello, Catania Europa, Catania Centrale, Catania Acquicella e Bicocca», non trascurando i grossi centri di Acireale e Giarre.



*Tabella del nuovo servizio metropolitano fra Catania Bicocca e Acireale. 31-7-2017  
Foto: Massimo Inzerilli*



*Minuetto 051 in servizio come Regionale 12874 per Messina in transito nella nuova fermata di Ognina il giorno dell'inaugurazione (24/07/2017).*

**Foto: Massimo Inzerilli**



*Regionale 26634 per Taormina in sosta nella fermata di Ognina, ripresa dal nuovo cavalcavia di Via Fiume (26/07/2017).*

**Foto: Massimo Inzerilli**



*Regionale 26574 per Taormina in transito sul binario pari del nuovo tratto raddoppiato, qui nei pressi della nuova fermata di Catania Europa (31/07/2017).*

**Foto: Massimo Inzerilli**





**Sopra: Mappa della zona di Catania dove ricade la fermata di "Catania Picanello"**

**Sotto: Partenza treno inaugurale da Catania C.le per Catania Picanello. 20-12-2018. Foto: John Copey**





**Esterno Fermata di Catania Picanello da Via Libertini.**

**20-12-2018**

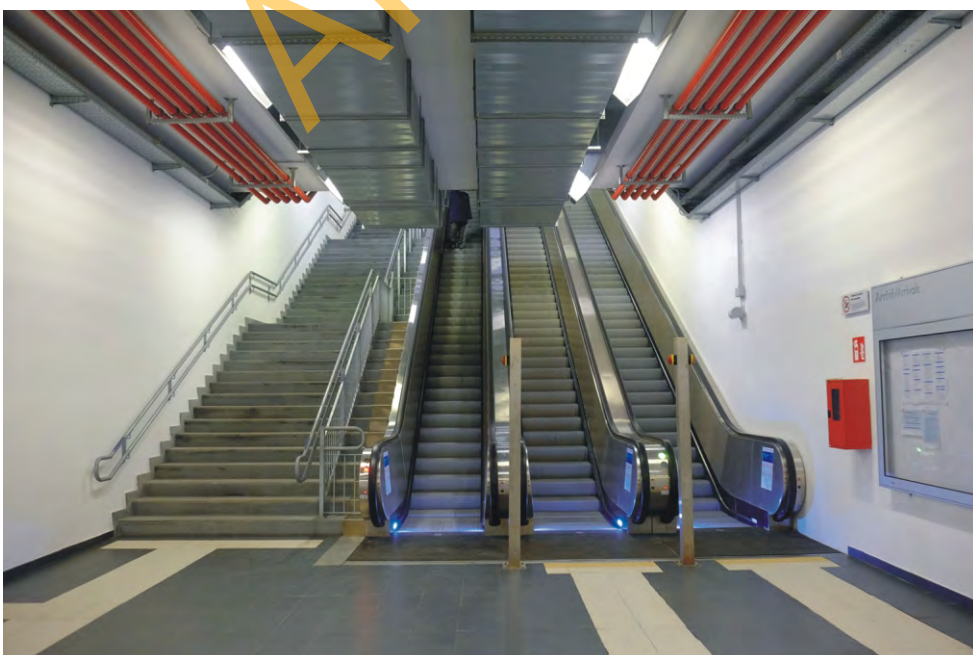
**Foto: John Copsey**



**Fermata Catania Picanello esterno da Via Timoleone.**

**20-12-2018**

**Foto: John Copsey**



**Fermata di Catania Picanello interno con le scale mobili.**

**20-12-2018**

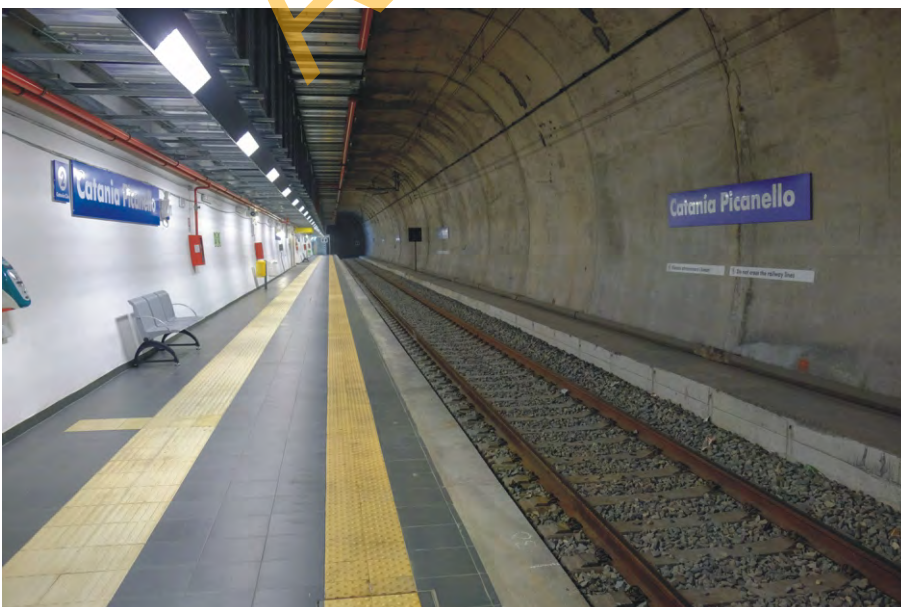
**Foto: Alberto Verdirame**



**Sopra: Arrivo del treno inaugurale alla fermata di Catania Picanello. 20-12-2018**  
**Foto: Alberto Verdirame**



**A lato: Fermata Catania Picanello. Le interviste al Sindaco di Catania e all'Assessore Regionale il giorno dell'inaugurazione 20-12-2018**  
**Foto: John Copsy**



**Fermata Catania Picanello. Uno dei tunnel che caratterizzano la fermata. 20-12-2018**  
**Foto: Alberto Verdirame**

# IL TRENO NEL MIRINO



*Sopra: Treno diagnostico "CarOnTe" di RFI. Moncalieri 28-11-2013. Foto di Francesco Raviglione*

*Sotto: "Aiace" To-Na. San Germano Vercellese 20-1-2016. Foto di Francesco Raviglione*





**Sopra: Locomotore “Dispolok 189-989” con loco di rimando. Mi-Lambrate 10-5-2018. Foto di Aldo Falzone**

**Sotto: Lomotore “Dispolok 189-938” con carri coperti. Mi-Lambrate 10-5-2018. Foto Aldo Falzone**





**Sopra: E.656.023 restaurato per Fondazione FS è stato il primo esemplare di questo gruppo ad essere consegnato alle FS nel 1975. Milano. Foto Enzo Motta**

**Sotto: Gr.746.038 già monumentata nelle officine di Verona restaurata per Fondazione FS. Milano. Foto Enzo Motta**



# “SICILIAN ODYSSEY”

**L**o scorso mese di Settembre uno strano convoglio ha percorso le linee siciliane. Si è trattato di un treno di Agenzia formato da nove carrozze dalla vistosa colorazione bianca e blu. Dopo molti anni i binari siciliani hanno visto un treno concepito per il turismo su rotaia. Le carrozze sono di proprietà di una agenzia turistica inglese con immatricolazione nel parco delle ferrovie ungheresi (?) e questa composizione ha l'ambizioso nome di "Golden Danube Express". Dopo varie tappe in città italiane è approdato in Sicilia toccando Messina, Catania, Siracusa, Ragusa, Agrigento, Palermo per poi finire il suo giro a Taormina. Il nome che è stato dato al viaggio è "Sicilian Odyssey". Tanto per far fede al nome una piccola odissea i viaggiatori l'hanno vissuta ad Acireale (linea CT-ME), quando la locomotiva di testa, la D.345.1108 si è guastata piantando il treno. Dopo vari concitaboli è stato rimediato un locomotore, per la cronaca l'E.655.524, che più malconcio non si può, che ha provveduto a portare a destinazione il convoglio. Di seguito pubblichiamo alcune foto del treno in territorio siciliano, senza alcuna pretesa di foto "fine art", ma solo per informativa di cronaca.

*Il "Sicilian Odyssey" in transito da Catania C.le con in testa la D.345.1108. Settembre 2018.  
Foto di Nicolò Iacobello*





**La D.345.1121 in coda al treno d'Agencia "Sicilian Odyssey" in transito da Catania C.le. Settembre 2018. Foto Nicolò Iacobello**



**La E.655.524 intervenuta in soccorso del "Sicilian Odyssey" per il guasto di uno dei Diesel. Acireale. Settembre 2018. Foto di Rossano Privitera**





**La D.345.1121 coadiuvata dalla D.345.1108 transita col "Sicilian Odyssey" da Ragusa Ibla. 24-9-2018. Foto John Copey**



**La D.345.1108 in doppia simmetrica con la D.345.1121 al traino del "Sicilian Odyssey" nei pressi di Donnafugata. 24-9-2018. Foto Rossano Privitera**

# IL PLASTICO "STELLA"

di  
Giuseppe Stella

**Premessa - Sul numero 51 di "AFC Notizie" avevamo presentato il grande plastico Boscarino, pensavamo fosse un unicum, ma a quanto pare ci sbagliavamo. Eccoci infatti qui a presentare il plastico del nostro Socio Giuseppe Stella, il quale, fortunato tra i comuni mortali, godendo di un intero appartamento si è lanciato nella costruzione di un grande impianto in miniatura. E' ancora in costruzione ma già da quanto si può vedere promette bene e ...suscita l'invidia di chi non ha tutto questo spazio a disposizione.**

La passione per le ferrovie risale alla mia infanzia. Un mio zio lavorava come dirigente nelle Ferrovie dello Stato, a Catania, e spesso nel periodo estivo, quando ero privo di altri impegni, mi piaceva andare alla stazione centrale di Catania ad assistere alle manovre di composizione e scomposizione dei convogli da parte delle locomotive di manovra o delle locomotive titolari del treno che eseguivano le manovre di aggiunta carrozze in special modo con i treni a lunga percorrenza come, per esempio, il Siracusa-Torino o l'Agrigento-Milano. Di pari passo con la passione dei treni reali, cominciai a collezionare modelli di treni, soprattutto di quelli che vedevo spesso in stazione. Col passare degli anni la collezione si è viepiù ingrandita ed è nato in me il desiderio di vederli muovere in piccolo così come li vedevo al reale. Da qui l'idea di costruire un plastico ferroviario. In effetti prima dell'attuale impianto ne ho costruiti altri due che man mano non mi hanno più soddisfatto e sono stati smontati. Avendo avuto modo di aver a disposizione un intero appartamento di tre stanze, ho colto subito l'occasione e prima che i miei familiari opponessero qualche scusa ho dato il via alla costruzione dell'attuale impianto. Come dicevo prima l'impianto occupa l'intero appartamento a mia disposizione, ovvero le tre stanze principali, che, essendo l'appartamento di vecchia costruzione, si susseguono l'una dietro l'altra, cosicché è stato semplice passare da una stanza all'altra; è bastato abolire le porte e far in modo che il circuito fosse tangente allo stipite. Il metodo di costruzione è classico. Struttura portante costruita con assi di legno a modo di un reticolo per circa 10 moduli. Ciascun modulo poggia su due gambe proprie e altre due in comune col modulo successivo col piano base posto a cm.125 da terra. Sul reticolo base con multistrato di cm.1 è stata costruita la sede ferroviaria per i binari. L'impianto occupa una superficie di circa mq.60 ed ha dimensioni lineari di circa m.15 con larghezza

massima di m.4 e minima, nell'attraversamento delle porte delle stanze, variabile tra m.0,40 e m.0,80.

La scala scelta è la "H0", scelta obbligata vista la mole di modelli nel frattempo accumulati.

L'epoca di ambientazione, tipicamente "italiana", è concentrata agli anni '80 e '90, gli anni della mia giovinezza e dei miei ricordi più significativi.

Il materiale d'armamento è "PECO" e "RIVAROSSI" codice "100", questo per non aver problemi di circolazione con eventuali modelli un po' datati della mia collezione o di qualche eventuale visitatore che vorrebbe far sgranchire le ruote a qualche suo modello. Gli scambi sono del tipo "Insulfrog" sempre della PECO con motori sottopancia RIVAROSSI. Il binario è poggiato, oltre che su uno strato di sughero, su massicciata in spugna sintetica della PECO. L'impianto, al momento privo, sarà dotato di linea aerea, solo estetica in ragione del fatto che l'alimentazione è digitale.

Il paesaggio, ad oggi solo abbozzato, sarà costruito con i classici metodi del polistirolo per i rilievi e varia componentistica del commercio, beninteso adattabile allo stile italiano prescelto.

Il circuito si compone di un anello a falso doppio binario, che ho chiamato circuito "alta velocità" dove i treni, di lunghezza adeguata come al vero, per un massimo di tre/quattro contemporaneamente, si susseguono senza però dare la sgradevole sensazione di inseguirsi, grazie anche alla notevole lunghezza del circuito che misura circa m.32 e al sistema di blocco. Da questo anello i treni possono andare alla stazione principale, un edificio italianizzato della "FALLER" (ex POLA), con 5 binari, di cui 2 di transito e 3 di sosta. Detta stazione sarà dotata di scalo merci con 2 binari di sosta, deposito locomotive con piattaforma girevole con n.6 stalli coperti per le locomotive a vapore (MARKLIN già installata) e di 6 binari di sosta per loco Diesel o elettriche. La stazione principale sarà dotata di pensiline illuminate, marmotte illuminate e segnalazione semaforica il tutto gestito in automatico.

Sempre dall'anello "alta velocità" i treni possono essere istradati verso una stazione nascosta. La stazione nascosta è dotata di 4 binari, ciascuno di m.3, capace di ospitare convogli con circa 9 carrozze lunghe oltre la locomotiva. Dalla stazione principale si diparte una seconda linea, che sarà anch'essa elettrificata, a doppio binario che dopo vario zigzagare toccando quota +cm.15, rispetto al piano base, ritorna alla stazione ma dal lato opposto. Anche da questo circuito i treni possono venire istradati verso una seconda stazione nascosta dotata di n.6 binari ciascuno lungo m.3. L'impianto nel prossimo futuro sarà dotato di una terza stazione nascosta di oltre 4 metri di lunghezza con quattro binari di stazionamento ed uno di transito per ospitare convogli lunghi di 12 carrozze oltre locomotore. Le pendenze sono contenute al 1% sia sull'anello "alta velocità" sia sulla seconda linea al fine di non affaticare le locomotive, mentre i raggi di curvatura corrispondono ai raggi "R3" e "R4" di PECO/RIVAROSSI rispettivamente di cm.51 e cm.58.

Il plastico ha un funzionamento totalmente in digitale, sia per quanto riguarda i modelli che per il funzionamento degli scambi; è gestito tramite la "Z21 black" di ROCO con l'ausilio di un "accesspoint" corredato da due antenne wifi disposte lungo il circuito. La "Z21" è corredata da ben 6 dispositivi multmouse, 4 wifi e due via cavo. La gestione del plastico si effettua anche per mezzo di un "ipad" debitamente configurato con tutti i percorsi già predefiniti tramite pulsanti digitali opportunamente programmati che permettono una facile gestione dei treni in entrata ed in uscita dalle 4 stazioni.

Sono state utilizzate n.10 centraline di decoder per scambi della LENZ. nello specifico il modello LS-150, che permette la programmazione di 6 scambi ogni centralina.

Inoltre l'impianto è dotato di 4 binari di circa 3 metri cadauno, sia per la composizione dei convogli che per la programmazione degli indirizzi digitali delle locomotive. Per adesso mi fermo qui...alla prossima puntata.



***Il Socio Giuseppe Stella accanto ai binari del plastico adibiti alla programmazione degli indirizzi digitali delle locomotive circolanti sull'impianto***

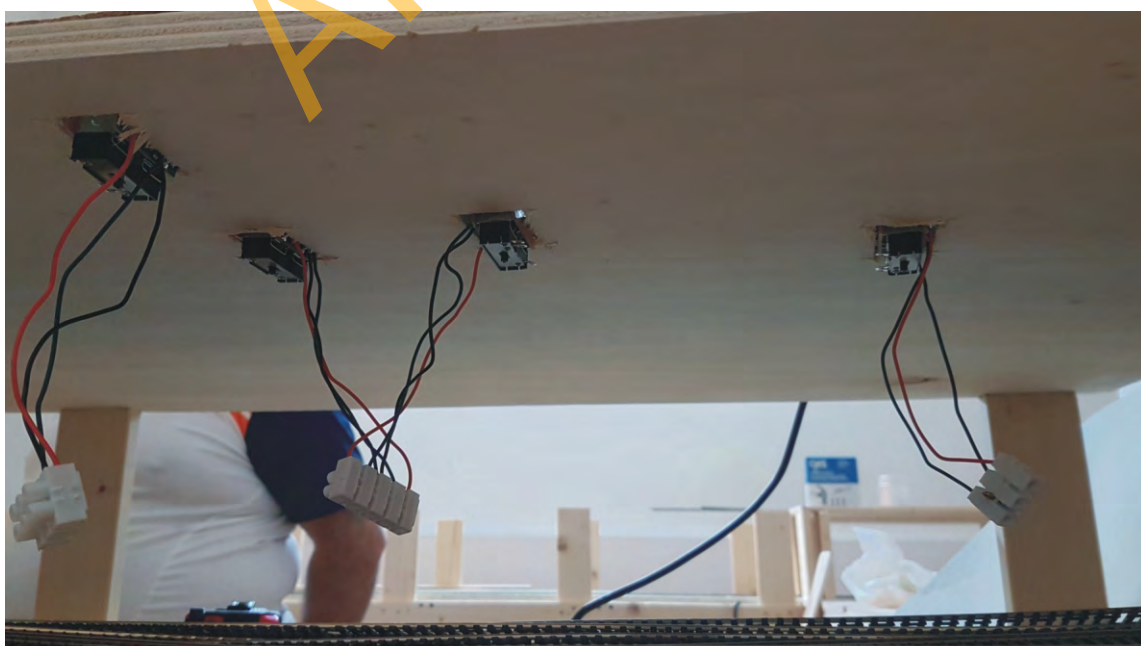




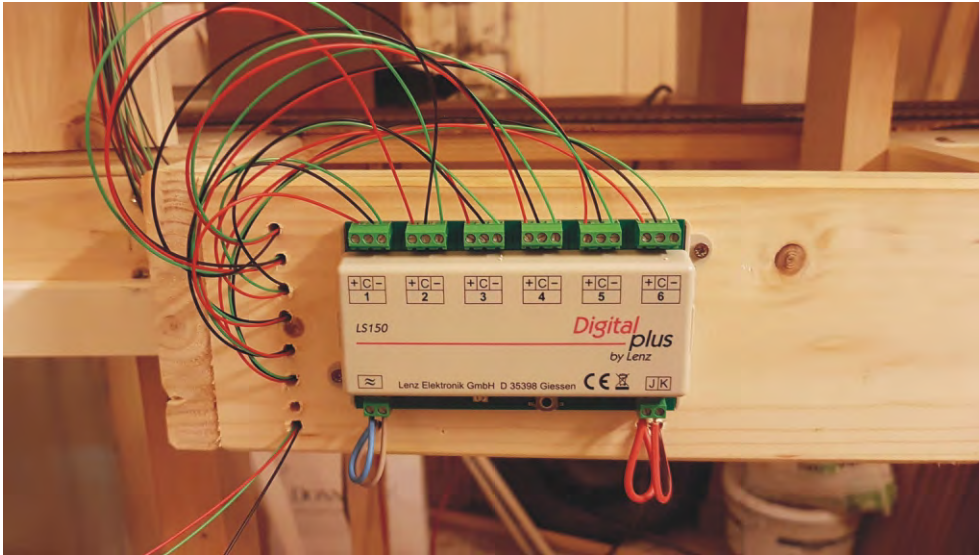
**Si comincia la costruzione del plastico realizzato col metodo del piano discontinuo.**



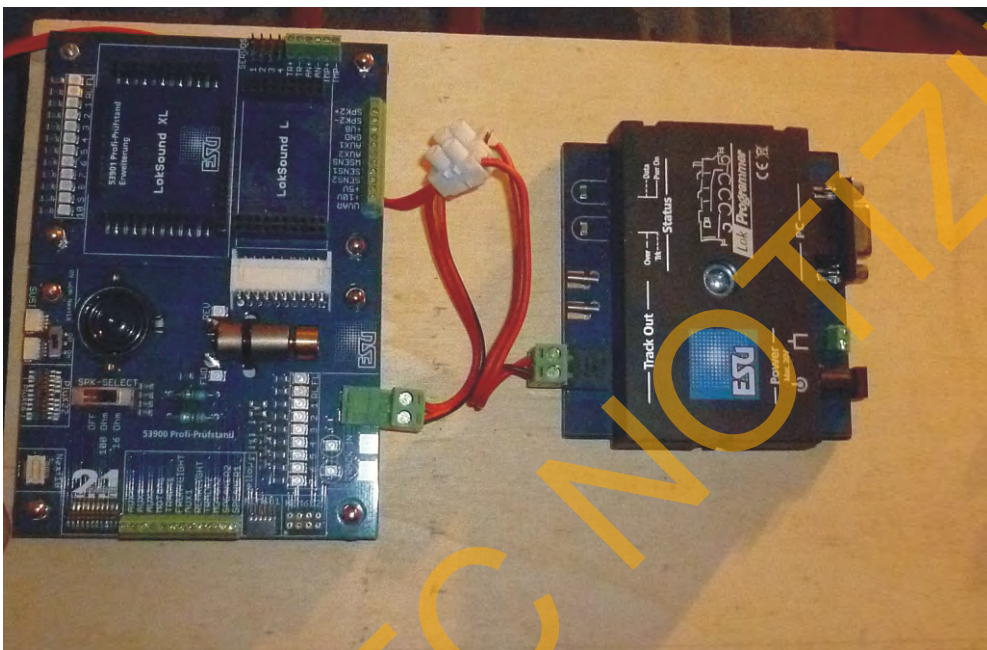
**Il plastico prende forma. Il tracciato si estende già nelle tre stanze. Nella foto la posa dei binari della stazione principale.**



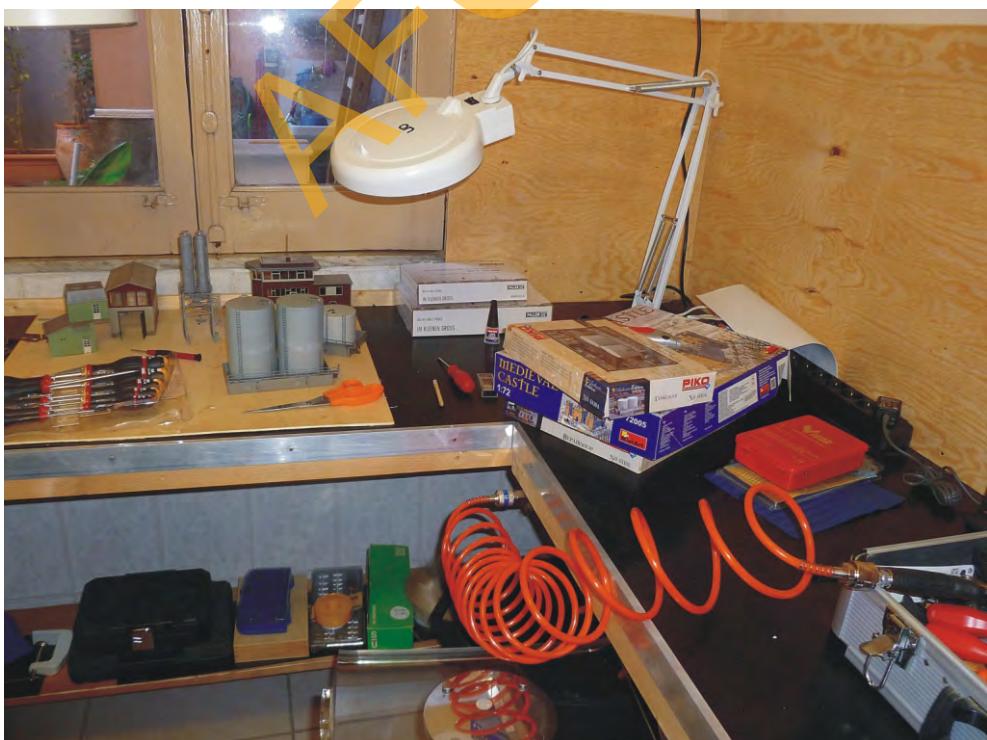
**Si posizionano i motori sottopancia degli scambi con collegamenti elettrici volanti per testarne il corretto funzionamento.**



*Il plastico a funzionamento digitale tramite la centralina ROCO Z21 per la trazione, utilizza i dispositivi Ls150 per i motori degli scambi ed i servizi ausiliari.*



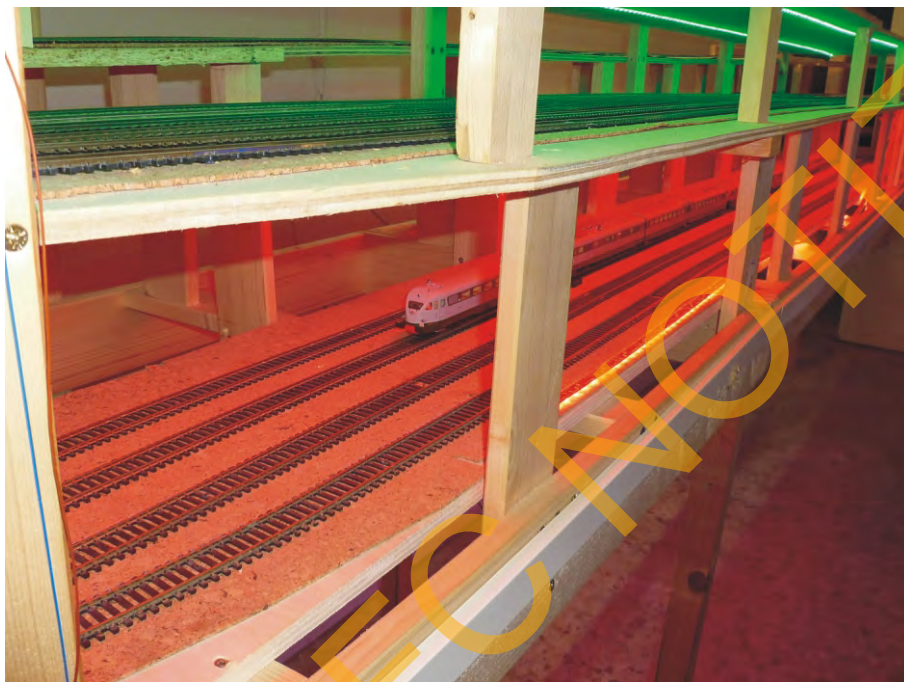
*Particolare del circuito elettronico con l'interfaccia ESU che collegato ad un PC permette di programmare gli indirizzi delle locomotive destinate al plastico.*



*Il tavolo officina dove si riparano i modelli e dove si sta procedendo ad assemblare le scatole di montaggio degli elementi che costituiranno il paesaggio.*



*Una delle stanze in cui è collocato il plastico ha due aperture che il circuito attraversa entrambe.*



*Una delle due stazioni nascoste che contribuiscono ad aumentare le potenzialità dell'impianto.*



*Vista d'infilata delle tre stanze occupate dal plastico.*



**Sopra: I binari che costituiscono il circuito sono già tutti posati, insieme al fabbricato della stazione. E' ora di far muovere i treni per collaudare il circuito, per l'occasione utilizzando i modelli dell'ETR.401 e ETR.460 della RIVAROSSI.**

**Sotto: Agli estremi della stazione principale sono stati posti i fabbricati delle cabine comando scambi e itinerari (al vero), attualmente di stile teutonico, che saranno sottoposti ad un restyling per italianizzarli. Nella foto l'E.636.117, ACME, col suo convoglio bandiera si appresta ad entrare nella stazione principale del plastico.**





**Sopra:** Nell'impianto è stata installata la piattaforma girevole con una parte degli stalli, che saranno oggetto di italianizzazione.

**Sotto:** Spetta alla D.343.1033 ROCO collaudare il ponte girevole della piattaforma.







Treno storico organizzato da "Fondazione FS e AFS" da Messina per Siracusa.  
Taormina-Giardini 30-12-2018. Foto: Filippo Santonocito

## EDITORIALE

### Cari Soci

Fine anno tempo di bilanci. Nel 2018 la nostra Sicilia ha visto un notevole numero di treni speciali, storici o meno, organizzati da Fondazione FS e alcune associazioni amatoriali, treni che hanno avuto un notevole successo e ciò fa ben sperare per il 2019. Altra nota positiva viene dalla FCE dove proseguono i lavori di prolungamento della metropolitana, che i catanesi finalmente hanno cominciato ad apprezzare e dove arriveranno le nuove elettromotrici.

Apprezzabile lo sforzo organizzativo messo in atto in ambito FIMF, di cui l'AFC fa parte, che l'ha resa un valido interlocutore con Fondazione FS.

La nostra Associazione nel 2018 ha navigato tranquilla, abbiamo continuato la pubblicazione di "AFC Notizie", è stata effettuata la Borsa Scambio, sono state fatte proiezioni in Sede e alcune escursioni ferroviarie. Il 2019 ci dovrebbe dare in ambito AFC un nuovo Consiglio Direttivo cui spetterà il compito di stimolare le iniziative per il biennio 2019-2020.

Nel nostro piccolo mondo il 2018 ci ha proposto diversi modelli italiani, la cui fattura estetica viene sempre più affinata, meno quella meccanica, probabilmente perché ormai la maggior parte dei modellisti ferroviari fa collezione più che esercizio nei plastici. Discorso a parte meritano i prezzi dei modelli, a nostro parere piuttosto elevati, tali da scoraggiare spesso i giovani ad avvicinarsi al nostro hobby ritenuto, a torto, un hobby d'élite e di gente matura. Quello dell'invecchiamento dell'età media dei modellisti ferroviari è una vera spina nel fianco, sembriamo quasi una specie in via di estinzione.

Il presente numero, anche se lo state leggendo nel 2019, chiude il 2018. Si apre con un articolo su quelli che erano i treni straordinari dei migranti negli anni '80 o giù di lì, seguono un pò di notizie AFC, la rubrica fotografica "Il Treno nel Mirino", notizie dalla Sicilia ed infine la presentazione del grande plastico in costruzione del nostro (fortunato) Socio Giuseppe Stella.

Nell'augurarVi un SERENO 2019 a voi e alle vostre famiglie, come sempre BUONA LETTURA.

*Francesco Santonocito*

## IN QUESTO NUMERO

I Treni "BALUBA".....Pag. 3	Il Treno nel Mirino.....Pag. 19
Gita AFC al D.L. Di Palermo.....Pag. 9	"Sicilian Odyssey".....Pag. 22
Inaugurata la fermata di "Catania Picanello".....Pag. 14	Il plastico "Stella".....Pag. 25



Foto di copertina: FCL. Treno turistico trainato dalla "Borsig 353.08", località Silvana Manzio. 8 Gennaio 2017. Foto di Antonio Verdirame



A.F.C. NOTIZIE N.53 - 3° QUADRIMESTRE 2018

NOTIZIARIO INTERNO PER I SOCI A.F.C. - NON IN VENDITA

PRESIDENTE A.F.C.: ALBERTO VERDIRAME

COORDINAMENTO C/O SEDE A.F.C. - CATANIA

E-MAIL :amiciferroviacatania@tiscali.it

SITO: www.amiciferroviact.it/afc/

FACEBOOK: AMICIFERROVIACATANIA

ASSOCIATA ALLA F.I.M.F. (FEDERAZIONE ITALIANA MODELLISTI FERROVIARI)



LA RESPONSABILITA' DI QUANTO ESPRESSO NEGLI ARTICOLI APPARTIENE ESCLUSIVAMENTE AGLI AUTORI CHE FIRMANO GLI ARTICOLI STESSI.

LA COLLABORAZIONE E' APERTA A SOCI E SIMPATIZZANTI E SI INTENDE A TITOLO GRATUITO.

HANNO COLLABORATO AL PRESENTE NUMERO: JOHN COPSEY, ALDO FALZONE, NICOLO' IACOBELLO, MASSIMO INZERILLI, ENZO MOTTA, ROSSANO PRIVITERA, FRANCESCO RAVIGLIONE, ALBERTO VERDIRAME, ANTONIO VERDIRAME, FRANCESCO VIRGILLITO, FRANCESCO SANTONOCITO.

( CHIUSO IL 3-1-2019 )

AFC NOTIZIE



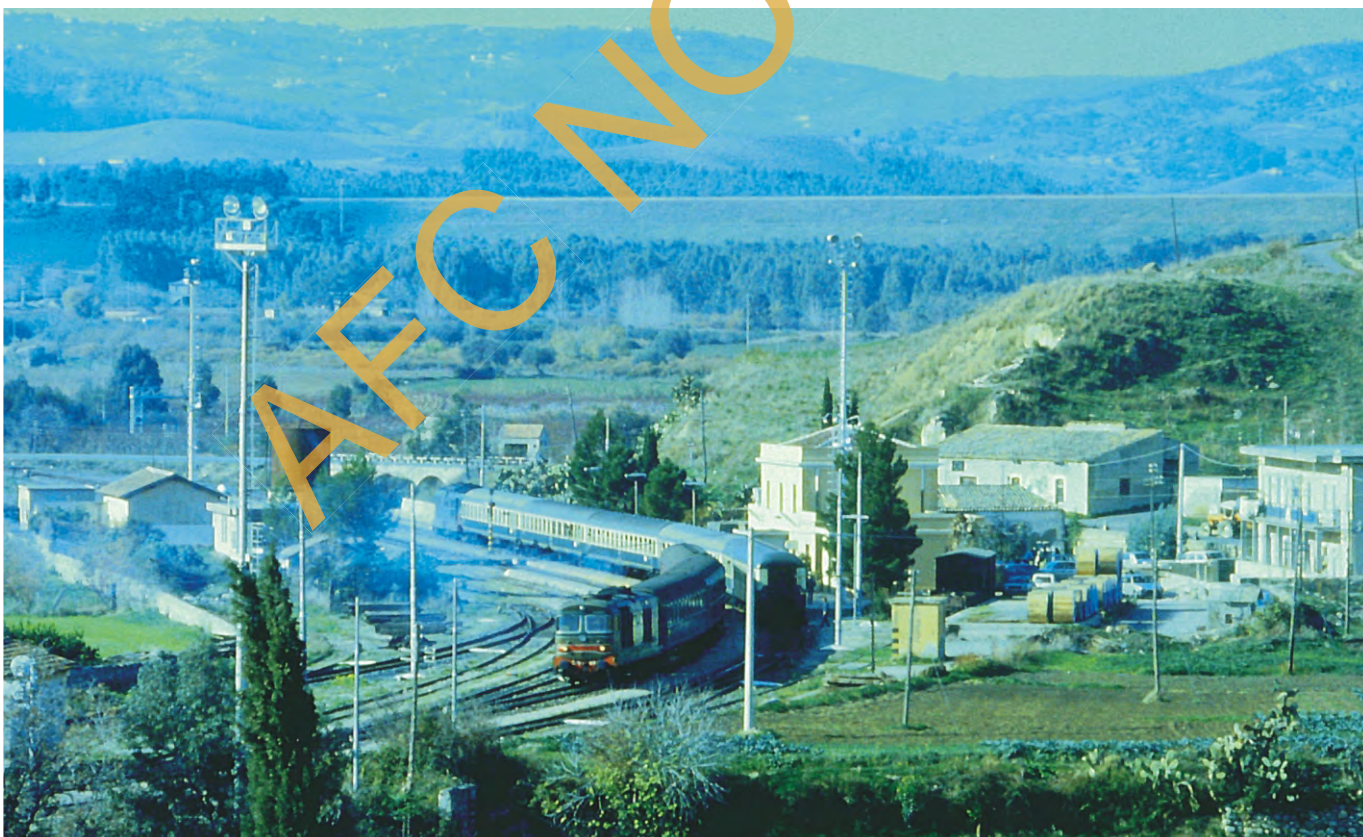
*L'uso di vecchie carrozze per i treni straordinari non è stata una prerogativa solo delle FS, in foto una carrozza delle Ferrovie Belge in forza ad uno straordinario Belgio-Sicilia. Luglio 1970. Foto: Francesco Santonocito*



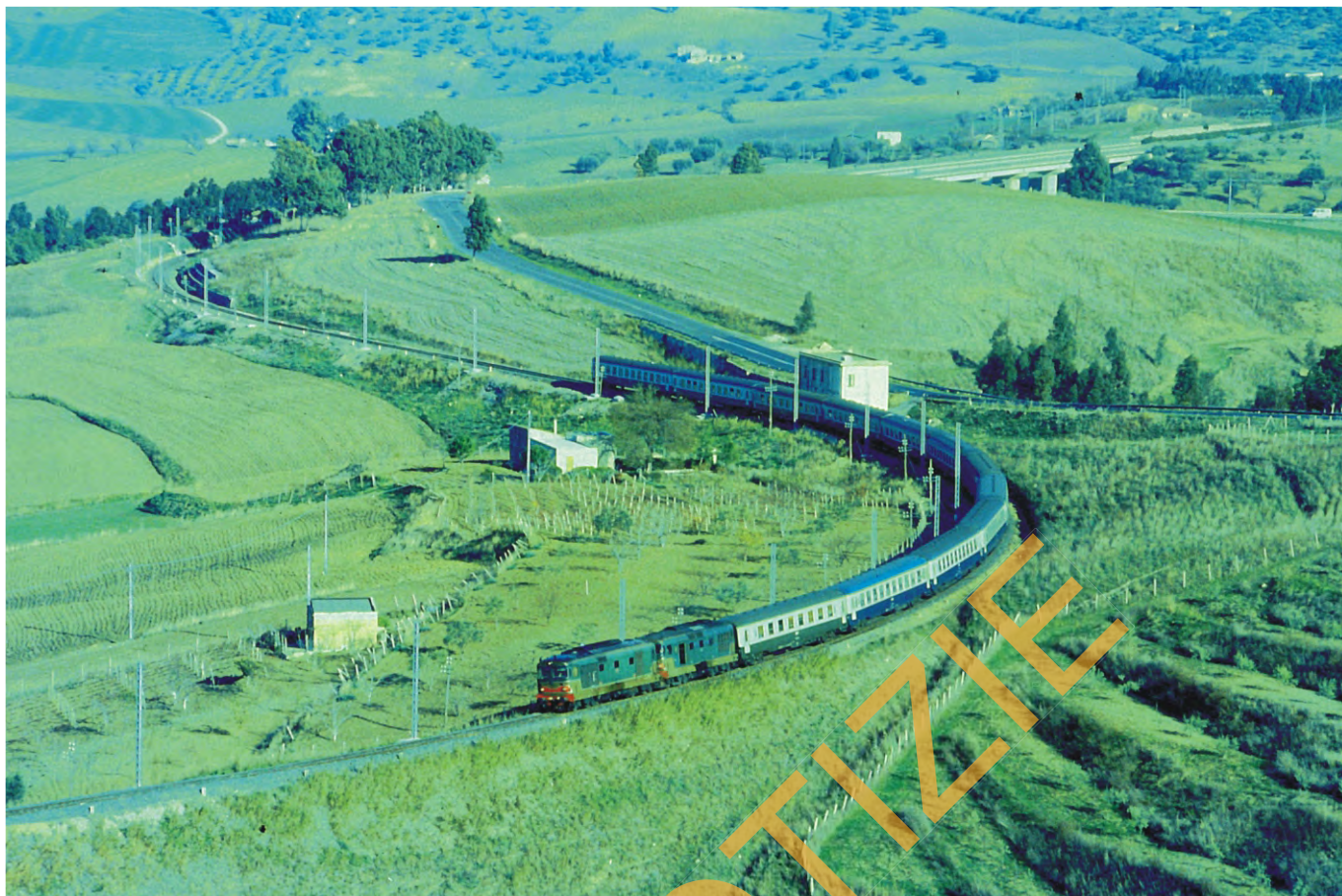
*Treno straordinario Germania-Agrigento nei pressi di Catenanuova. Dicembre 1985. Foto: Francesco Santonocito*



*Treno straordinario Germania-Agrigento su "Ponte cinque archi" presso Sparagogna.  
Dicembre 1985. Foto: Francesco Santonocito*



*Stazione di Pirato. Treno straordinario Germania-Caltanissetta-Agrigento incrocia espresso 720  
Palermo-Catania.  
Dicembre 1985. Foto Francesco Santonocito*



***Treno straordinario Francia-Caltanissetta-Agrigento in doppia trazione di D.343 sulle rampe di Enna.  
Dicembre 1985. Foto: Francesco Santonocito***



***Treno straordinario Francia-Caltanissetta-Agrigento in doppia trazione di D.343  
Sul viadotto di Caltanissetta.  
Dicembre 1985. Foto: Francesco Santonocito***



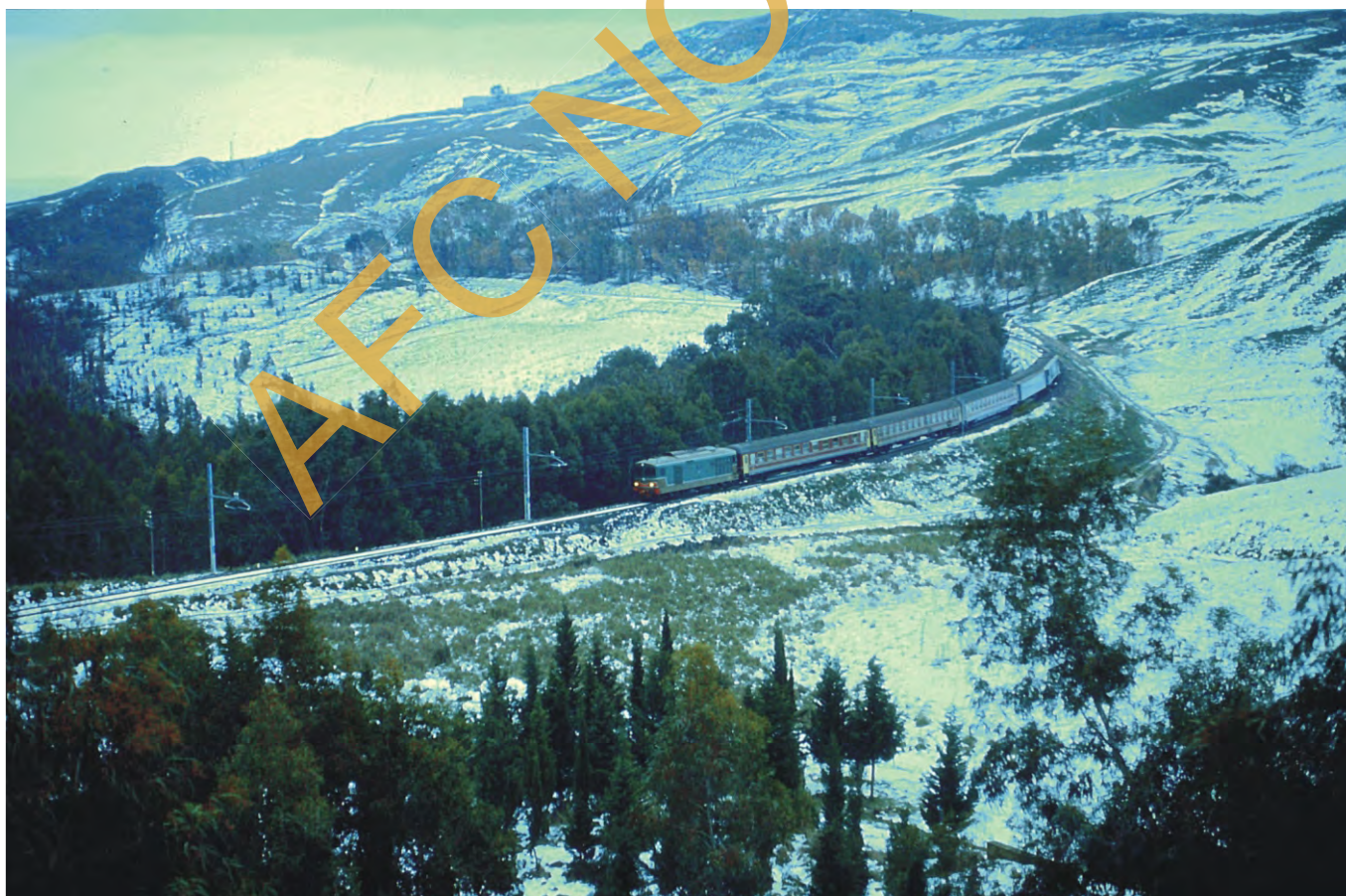
**Sopra: Straordinario 13090 Germania-Caltanissetta-Agrigento al traino della D.343.1029 e delle D.343.1004/1024 di rimando nei pressi di Seggio. Dicembre 1990. Foto: Francesco Virgillito**

**Sotto: Straordinario 13090 Milano-Caltanissetta-Agrigento in doppia di D.343.1029 e D.443.1010 con in composizione carro riscaldo e carrozza svizzera. Gennaio 1991. Foto: Francesco Virgillito**





*Straordinario 13390 Francia-Agrigento in doppia di D.443 con in testa la D.443.1013 nei pressi di Imera. Gennaio 1991. Foto: Francesco Virgillito*



*Straordinario Milano-Caltanissetta-Agrigento al traino di una D.343 in un tipico paesaggio invernale (non molto usuale in Sicilia) nei pressi di Enna. Dicembre 1988. Foto: Francesco Virgillito*



## GITA AFC AL DEPOSITO LOCOMOTIVE DI PALERMO E...

### ...VERSO PUNTA RAISI

DI  
JOHN COPSEY

Come da programma del calendario AFC per il 2018 è stata effettuata, il 20 Ottobre, una gita a Palermo con visita al Deposito Locomotive di Brancaccio e con la possibilità nel pomeriggio di ripercorrere con la ferrovia il tratto da Palermo Centrale all'aeroporto di Punta Raisi e ritorno.

Le precedenti visite organizzate dall'AFC nel deposito palermitano erano state effettuate nel 1998, nel 2003 e l'ultima era stata nel 2009, quindi 9 anni fa.

Come punto di ritrovo per la partenza si è scelta l'area di servizio Nord del Gelso Bianco che si trova già nell'autostrada A19 Catania-Palermo. Lì ci siamo ritrovati in 11 soci con 3 auto, con qualche defezione giustificata anche dal maltempo dei giorni precedenti che avevano bloccato alcune strade; mentre proprio il giorno della gita il tempo è stato invece bellissimo ed ideale con una giornata piena di sole e limpida fino alla sera (la leggenda del tempo buono dovuto alla mia presenza continua...) Dopo avere effettuato una sosta a Termini Imerese (Foto 1) per un break per gli autisti e con la possibilità della colazione o di un semplice caffè ci siamo diretti verso il centro di Palermo, in Via Brancaccio.



1 - foto di John Copsey

Arrivati all'ingresso del Deposito ed espletate le formalità di rito con liberatorie firmate da tutti i partecipanti (secondo quanto richiesto da Trenitalia quando ci ha comunicato l'autorizzazione a visitare il deposito, successivo a una nostra richiesta formale) abbiamo cominciato la visita accompagnati da 2 gentili ferrovieri.

Rispetto a 9 anni fa, è evidente che abbiamo trovato una notevole differenza dei mezzi presenti, anche in considerazione della veloce evoluzione del trasporto ferroviario di questi tempi.

Quello che abbiamo subito ritrovato girato l'angolo, e ancora più grande, è il colossale ficus (Foto 2)



2 - foto di John Copsey

che credo abbia la stessa età del deposito stesso, e andando avanti abbiamo cominciato a visitare i capannoni dell'officina dove abbiamo visto diverse lavorazioni in corso, con la presenza della locomotiva E.626.428, un E.646 da restaurare in epoca III, e un vagone tipo "Fma" fresco di verniciatura. Usciti poi sul piazzale dove stazionano i mezzi (quasi tutti elettrici) che sono in servizio abbiamo notato un paio di E.656 e soprattutto la coppia di ALn.668.1904 e 1936 che la Fondazione FS usa per i treni storici ed in particolare per quest'anno anche per diversi "Treni del Gusto" del 2018. I nostri gentili accompagnatori ci hanno detto che, se volevamo, potevamo fare già lì la classica foto di gruppo ricordo. Normalmente ciò avviene alla fine delle visite, ma abbiamo subito

acconsentito (Foto 3).

Inoltrandoci nel piazzale, con la vista di qualche "Minuetto" e "Jazz", abbiamo ritrovato anche altri mezzi in uso alla Fondazione FS come la locomotiva E.646.196 con le carrozze "tipo 1959" grigie e la loco diesel D.345.1121 (Foto 4).

notare nel piazzale inferiore tanti E.656 accantonati, molti di questi malridotti, e andando avanti tanti altri diversi mezzi accantonati, come 3 locomotive 214 accostati alla locomotiva a vapore GR.740.300 (Foto 5).

Questa locomotiva, famosa perchè



6 - foto di Antonio Verdirame

prossimità della “rotonda”. Da lì siamo stati accompagnati verso il capannone dove è presente un particolare tornio per la lavorazione delle sale, con in particolare il controllo di tutto il bordo della ruota e del bordino e successiva lavorazione senza che la sala venga smontata dal rotabile, risparmiando così tempo e costi. Abbiamo avuto la possibilità di visionare tutto il sistema, anche da sotto, con i ferrovieri che gentilmente ci hanno spiegato il procedimento. Molto interessante! Ritornati nei pressi della piattaforma girevole (Foto 7) abbiamo osservato tutti i mezzi ricoverati dentro i



7 - foto di Antonio Verdirame

vari settori della rotonda. Interessanti due antichi vagoni, entrambi in cassa di legno, uno "tipo F" l'altro "Fma", poi un altro "tipo F" con cassa metallica vicino al bagagliaio Dm 99.759 proveniente da Canicatti, mentre l'ALn.990.1005 era un poco sporgente ma semicoperta (Foto 8). Proseguendo nel giro dentro la piattaforma girevole abbiamo notato due carrozze etichettate come “Vadz” e “Vlad”; la prima a carrelli con finestrini tipo



8 - foto di Alberto Verdirame

bifore, l'altra a 2 assi con 10 finestrini, entrambe in grigio chiaro. Poco distanti abbiamo rivisto il D.343.1001, che proveniva dal deposito di Catania, con i vetri frontali dal lato A ancora da montare e il “Truman” D.143.3045 (Foto 9).

Il giro dentro la rotonda l'abbiamo finito nei settori dove erano presenti gli amici dell'Associazione

Dopo il pranzo ci siamo divisi, dato che un gruppo preferiva ritornare subito a Catania. Invece il sottoscritto e altri impavidi appassionati ferroviari hanno preferito farsi il viaggio fino a Punta Raisi e ritorno da Palermo Centrale.

Perchè

AFC NOTIZIE



11 - foto di John Copsey

dove il doppio binario verso Punta Raisi si interrompe con lavori che quindi non sono totalmente finiti come abbiamo notato più avanti con altre rifiniture da completare.

Superata la stazione Francia siamo arrivati a S.Lorenzo Colli e lì riemergendo dalla galleria abbiamo visto la grande differenza rispetto agli anni passati: adesso la moderna stazione è in una profonda trincea ed era comunque inutile cercare visivamente il vecchio fabbricato viaggiatori: fu demolito poco tempo dopo che l'avevamo visto nel 2015. Con la successiva fermata, La Malfa siamo ritornati al normale livello stradale; superata Cardillo-Zen, a Tommaso Natale siamo tornati di nuovo con la stazione in trincea, quella successiva, Sferracavallo, invece no e totalmente nuova. Negli ultimi anni era ridotta in pratica a un vecchio casello abbandonato: adesso invece è una stazione moderna facilmente raggiungibile dalle strade principali e con un attiguo comodo parcheggio!

La stazione successiva, Isola delle femmine, è stata totalmente ristrutturata eliminando il passaggio a livello, ma mantenendo i 3 binari di transito; seguono le due stazioni di Carini prima di arrivare alla stazione di diramazione di Piraineto, dove lasciata a sinistra la vecchia linea per Alcamo, il Jazz si è diretto verso destra sui binari che ci hanno portato all'aeroporto di Punta Raisi.

Un piccolo disagio di orario, alla fine ha avuto

aspetti positivi, dato che abbiamo avuto così la possibilità di parlare con dei ferrovieri riguardo questo servizio ferroviario restaurato e prossimi sviluppi, e di viaggiare su un altro jazz, ETR..425.096, con colorazione diversa (Foto 12).



12 - foto di John Copsey

Anche il ritorno è stato effettuato con totale pieno rispetto dell'orario programmato, nonostante che il treno effettuasse tutte le fermate. Anzi è successo talvolta che il treno arrivasse in anticipo a una certa stazione dimostrando che l'orario era impostato in modo "largo".

Ritornati a Palermo Centrale, e ripresa l'auto ci siamo diretti subito verso l'A19 per Catania, un poco stanchi ma molto contenti per la bella giornata trascorsa.

# INAUGURATA LA FERMATA DI “CATANIA PICANELLO”

DI  
John Copsey

La cerimonia di inaugurazione della nuova fermata di Catania Picanello si è svolta la mattina del 20 Dicembre 2018 con il treno 69308, che partito da Catania Centrale ed espletato con il “Minuetto” ME 058, è giunto direttamente nella nuova fermata ubicata nel popoloso omonimo quartiere. La fermata di Picanello è stata realizzata nell'ambito del completamento funzionale del raddoppio della linea ferroviaria da Catania Ognina a Catania Centrale ed è al servizio di un'area storica fortemente urbanizzata del capoluogo etneo. La fermata è stata visitata per l'inaugurazione dall'Assessore regionale Infrastrutture e Mobilità Marco Falcone e dal Sindaco di Catania Salvo Pogliese, accompagnati da Salvatore Leocata, della Direzione Investimenti Area Sud di RFI. Il 24 Luglio 2017 veniva inaugurata la fermata di Catania Ognina e dai discorsi dei responsabili RFI, Trenitalia e autorità cittadine si auspicava come imminente l'avvio di un servizio di tipo metropolitano che da Catania Bicocca (Sud di Catania, linea per Siracusa) arrivando fino ad Acireale incontrasse il favore del pubblico. L'ultimazione della fermata Picanello è andata per le lunghe, e nel frattempo l'utilizzo del servizio metropolitano non ha avuto un buon apprezzamento dall'utenza, che con un treno ogni due ore effettuante tutte le fermate urbane non invitava certo a lasciare a casa l'automobile per usufruire del mezzo pubblico. E' trascorso così oltre un anno, adesso con l'apertura della fermata Picanello si spera che questa situazione migliori.

Situata tra la stazione di Catania Ognina e la fermata di Catania Europa, la fermata si trova interamente sotto il livello stradale con i due binari notevolmente distanti fra loro. I due ingressi sono ai lati di Via Messina andando verso Nord e sono in corrispondenza di via Libertini, dove è disponibile un parcheggio, e di via Timoleone. E' dotata di ascensore, di 10 scale mobili e di un «Sistema di Supervisione Integrata» per la gestione degli impianti di sicurezza in galleria. La fermata, con marciapiedi lunghi circa 130 metri, è diventata operativa dal 21 Dicembre, il giorno dopo l'inaugurazione, con 18 treni che, proveniente dai 2 sensi di marcia, sostano brevemente per la salita e la discesa dei viaggiatori e si spera non solo che effettuino tutte le fermate ma soprattutto che vi sia in futuro un orario razionale e cadenzato tale da favorire l'uso del mezzo pubblico. A ciò dovrebbe contribuire una massiccia campagna di informazione per far sapere l'esistenza del nuovo servizio e le modalità per usufruirne. In passato le ferrovie, pur attuando delle iniziative lodevoli hanno avuto delle carenze nell'informare il pubblico. In una nota di RFI si fa presente che «Con l'attivazione di Picanello, il capoluogo etneo è adesso dotato di un servizio urbano ferroviario che attraversa l'intera città con le sette fermate di Cannizzaro (Comune di Aci Castello), Catania Ognina, Catania Picanello, Catania Europa, Catania Centrale, Catania Acquicella e Bicocca», non trascurando i grossi centri di Acireale e Giarre.



*Tabella del nuovo servizio metropolitano fra Catania Bicocca e Acireale. 31-7-2017  
Foto: Massimo Inzerilli*



*Minuetto 051 in servizio come Regionale 12874 per Messina in transito nella nuova fermata di Ognina il giorno dell'inaugurazione (24/07/2017).*

**Foto: Massimo Inzerilli**



*Regionale 26634 per Taormina in sosta nella fermata di Ognina, ripresa dal nuovo cavalcavia di Via Fiume (26/07/2017).*

**Foto: Massimo Inzerilli**



*Regionale 26574 per Taormina in transito sul binario pari del nuovo tratto raddoppiato, qui nei pressi della nuova fermata di Catania Europa (31/07/2017).*

**Foto: Massimo Inzerilli**



Sopra: Mappa della zona di Catania dove ricade la fermata di "Catania Picanello"

Sotto: Partenza treno inaugurale da Catania C.le per Catania Picanello. 20-12-2018. Foto: John Copey







**Esterno Fermata di Catania Picanello da Via Libertini.**

**20-12-2018**

**Foto: John Copsey**



**Fermata Catania Picanello esterno da Via Timoleone.**

**20-12-2018**

**Foto: John Copsey**



**Fermata di Catania Picanello interno con le scale mobili.**

**20-12-2018**

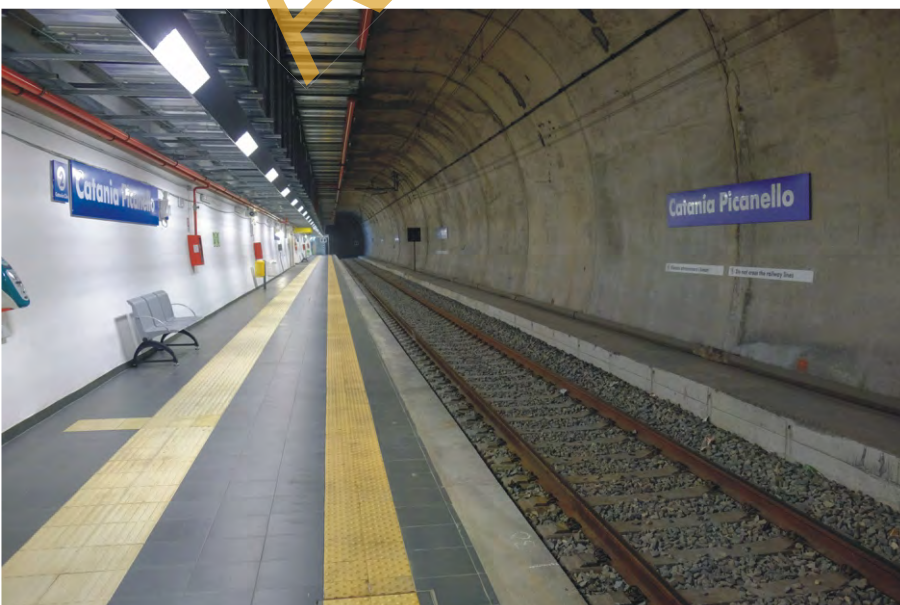
**Foto: Alberto Verdirame**



**Sopra: Arrivo del treno inaugurale alla fermata di Catania Picanello. 20-12-2018**  
**Foto: Alberto Verdirame**



**A lato: Fermata Catania Picanello. Le interviste al Sindaco di Catania e all'Assessore Regionale il giorno dell'inaugurazione 20-12-2018**  
**Foto: John Copsy**



**Fermata Catania Picanello. Uno dei tunnel che caratterizzano la fermata.**

**20-12-2018**

**Foto: Alberto Verdirame**

# IL TRENO NEL MIRINO



*Sopra: Treno diagnostico "CarOnTe" di RFI. Moncalieri 28-11-2013. Foto di Francesco Raviglione*

*Sotto: "Aiace" To-Na. San Germano Vercellese 20-1-2016. Foto di Francesco Raviglione*





**Sopra: Locomotore "Dispolok 189-989" con loco di rimando. Mi-Lambrate 10-5-2018. Foto di Aldo Falzone**

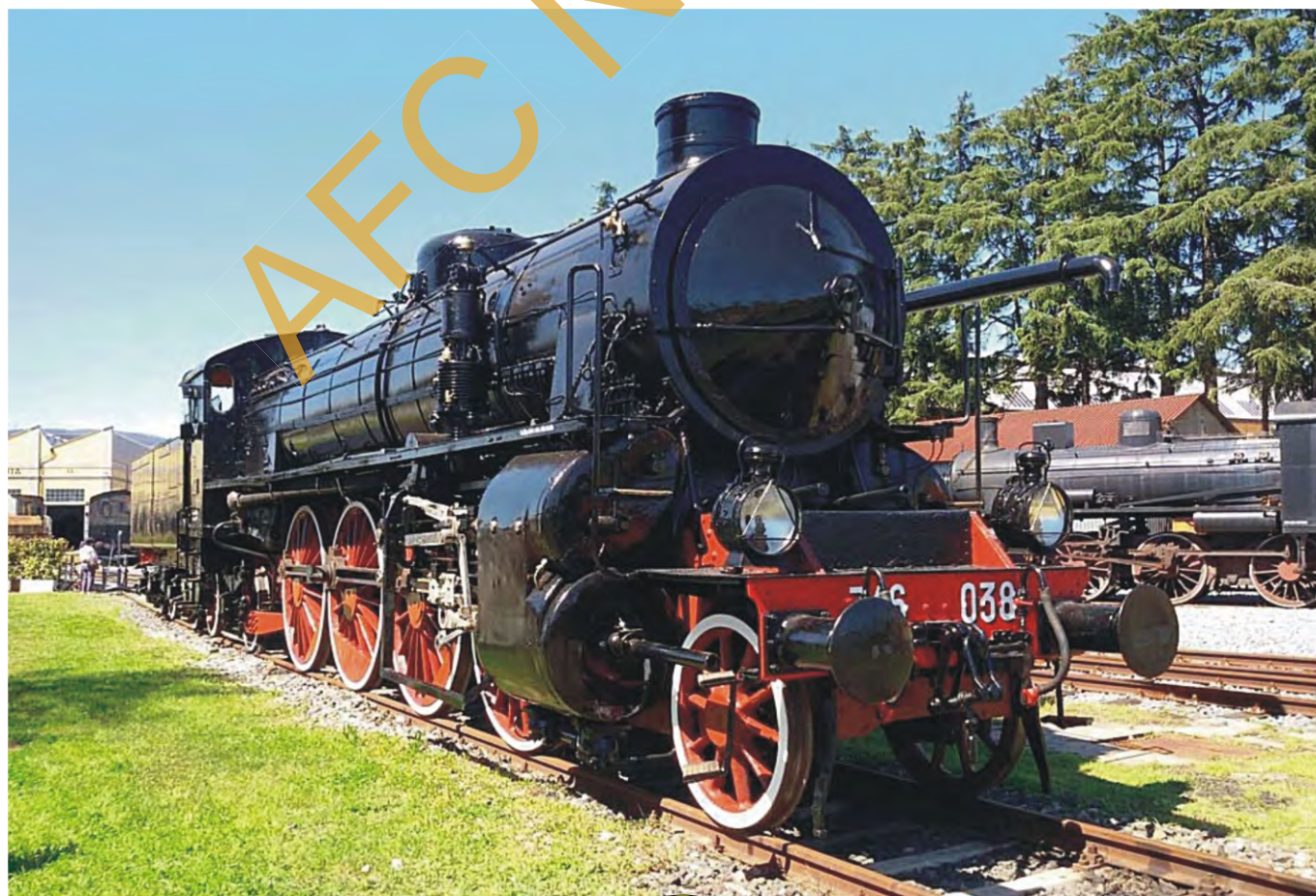
**Sotto: Lomotore "Dispolok 189-938" con carri coperti. Mi-Lambrate 10-5-2018. Foto Aldo Falzone**





**Sopra: E.656.023 restaurato per Fondazione FS è stato il primo esemplare di questo gruppo ad essere consegnato alle FS nel 1975. Milano. Foto Enzo Motta**

**Sotto: Gr.746.038 già monumentata nelle officine di Verona restaurata per Fondazione FS. Milano. Foto Enzo Motta**



# “SICILIAN ODYSSEY”

**L**o scorso mese di Settembre uno strano convoglio ha percorso le linee siciliane. Si è trattato di un treno di Agenzia formato da nove carrozze dalla vistosa colorazione bianca e blu. Dopo molti anni i binari siciliani hanno visto un treno concepito per il turismo su rotaia. Le carrozze sono di proprietà di una agenzia turistica inglese con immatricolazione nel parco delle ferrovie ungheresi (?) e questa composizione ha l'ambizioso nome di "Golden Danube Express". Dopo varie tappe in città italiane è approdato in Sicilia toccando Messina, Catania, Siracusa, Ragusa, Agrigento, Palermo per poi finire il suo giro a Taormina. Il nome che è stato dato al viaggio è "Sicilian Odyssey". Tanto per far fede al nome una piccola odissea i viaggiatori l'hanno vissuta ad Acireale (linea CT-ME), quando la locomotiva di testa, la D.345.1108 si è guastata piantando il treno. Dopo vari concitaboli è stato rimediato un locomotore, per la cronaca l'E.655.524, che più malconcio non si può, che ha provveduto a portare a destinazione il convoglio. Di seguito pubblichiamo alcune foto del treno in territorio siciliano, senza alcuna pretesa di foto "fine art", ma solo per informativa di cronaca.

*Il "Sicilian Odyssey" in transito da Catania C.le con in testa la D.345.1108. Settembre 2018.  
Foto di Nicolò Iacobello*





*La D.345.1121 in coda al treno d'agenzia "Sicilian Odyssey" in transito da Catania C.le. Settembre 2018. Foto Nicolò Iacobello*



*La E.655.524 intervenuta in soccorso del "Sicilian Odyssey" per il guasto di uno dei Diesel. Acireale. Settembre 2018. Foto di Rossano Privitera*



**La D.345.1121 coadiuvata dalla D.345.1108 transita col "Sicilian Odyssey" da Ragusa Ibla. 24-9-2018. Foto John Copey**



**La D.345.1108 in doppia simmetrica con la D.345.1121 al traino del "Sicilian Odyssey" nei pressi di Donnafugata. 24-9-2018. Foto Rossano Privitera**



# IL PLASTICO “STELLA”

di  
Giuseppe Stella

*Premessa - Sul numero 51 di “AFC Notizie” avevamo presentato il grande plastico Boscarino, pensavamo fosse un unicum, ma a quanto pare ci sbagliavamo. Eccoci infatti qui a presentare il plastico del nostro Socio Giuseppe Stella, il quale, fortunato tra i comuni mortali, godendo di un intero appartamento si è lanciato nella costruzione di un grande impianto in miniatura. E' ancora in costruzione ma già da quanto si può vedere promette bene e ...suscita l'invidia di chi non ha tutto questo spazio a disposizione.*

La passione per le ferrovie risale alla mia infanzia. Un mio zio lavorava come dirigente nelle Ferrovie dello Stato, a Catania, e spesso nel periodo estivo, quando ero privo di altri impegni, mi piaceva andare alla stazione centrale di Catania ad assistere alle manovre di composizione e scomposizione dei convogli da parte delle locomotive di manovra o delle locomotive titolari del treno che eseguivano le manovre di aggiunta carrozze in special modo con i treni a lunga percorrenza come, per esempio, il Siracusa-Torino o l'Agrigento-Milano. Di pari passo con la passione dei treni reali, cominciai a collezionare modelli di treni, soprattutto di quelli che vedevo spesso in stazione. Col passare degli anni la collezione si è viepiù ingrandita ed è nato in me il desiderio di vederli muovere in piccolo così come li vedevo al reale. Da qui l'idea di costruire un plastico ferroviario. In effetti prima dell'attuale impianto ne ho costruiti altri due che man mano non mi hanno più soddisfatto e sono stati smontati. Avendo avuto modo di aver a disposizione un intero appartamento di tre stanze, ho colto subito l'occasione e prima che i miei familiari opponessero qualche scusa ho dato il via alla costruzione dell'attuale impianto. Come dicevo prima l'impianto occupa l'intero appartamento a mia disposizione, ovvero le tre stanze principali, che, essendo l'appartamento di vecchia costruzione, si susseguono l'una dietro l'altra, cosicché

massima di m.4 e minima, nell'attraversamento delle porte delle stanze, variabile tra m.0,40 a m.0,80.

La scala scelta è la "H0", scelta obbligata vista la mole di modelli nel frattempo accumulati.

L'epoca di ambientazione, tipicamente "italiana", è concentrata agli anni '80 e '90, gli anni della mia giovinezza e dei miei ricordi più significativi.

Il materiale d'armamento è "PECO" e "RIVAROSI" codice "100", questo per non aver problemi di circolazione con eventuali modelli un po' datati della mia collezione o di qualche eventuale visitatore che vorrebbe far sgranchiare le ruote a qualche suo modello. Gli scambi sono del tipo "Insulfrog" sempre della PECO con motori sottopancia RIVAROSI. Il binario è poggiato, oltre che su uno strato di sughero, su massicciata in spugna sintetica della PECO. L'impianto, al momento privo, sarà dotato di linea aerea, solo estetica in ragione del fatto che l'alimentazione è digitale.

Il paesaggio, ad oggi solo abbozzato, sarà costruito con i classici metodi del polistirolo per i rilievi e varia componentistica del commercio, beninteso adattabile allo stile italiano prescelto.

Il circuito si compone di un anello a falso doppio binario, che ho chiamato circuito "alta velocità" dove i treni, di lunghezza adeguata come al vero, per un massimo di tre/quattro contemporaneamente, si susseguono senza però dare la sgradevole sensazione di inseguirsi, grazie anche alla notevole lunghezza del circuito che misura circa m.32 e al

Sempre dall'anello "alta velocità" i treni possono essere istradati verso una stazione nascosta. La stazione nascosta è dotata di 4 binari, ciascuno di m.3, capace di ospitare convogli con circa 9 carrozze lunghe oltre la locomotiva. Dalla stazione principale si diparte una seconda linea, che sarà anch'essa elettrificata, a doppio binario che dopo vario zigzagare toccando quota +cm.15, rispetto al piano base, ritorna alla stazione ma dal lato opposto. Anche da questo circuito i treni possono venire istradati verso una seconda stazione nascosta dotata di n.6 binari ciascuno lungo m.3. L'impianto nel prossimo futuro sarà dotato di una terza stazione nascosta di oltre 4 metri di lunghezza con quattro binari di stazionamento ed uno di transito per ospitare convogli lunghi di 12 carrozze oltre locomotore. Le pendenze sono contenute al 1% sia sull'anello "alta velocità" sia sulla seconda linea al fine di non affaticare le locomotive, mentre i raggi di curvatura corrispondono ai raggi "R3" e "R4" di PECO/RIVAROSSI rispettivamente di cm.51 e cm.58.

Il plastico ha un funzionamento totalmente in digitale, sia per quanto riguarda i modelli che per il funzionamento degli scambi; è gestito tramite la "Z21 black" di ROCO con l'ausilio di un "accesspoint" corredato da due antenne wifi disposte lungo il circuito. La "Z21" è corredata da ben 6 dispositivi multimouse, 4 wifi e due via cavo. La gestione del plastico si effettua anche per mezzo di un "ipad" debitamente configurato con tutti i percorsi già predefiniti tramite pulsanti digitali opportunamente programmati che permettono una facile gestione dei treni in entrata ed in uscita dalle 4 stazioni.

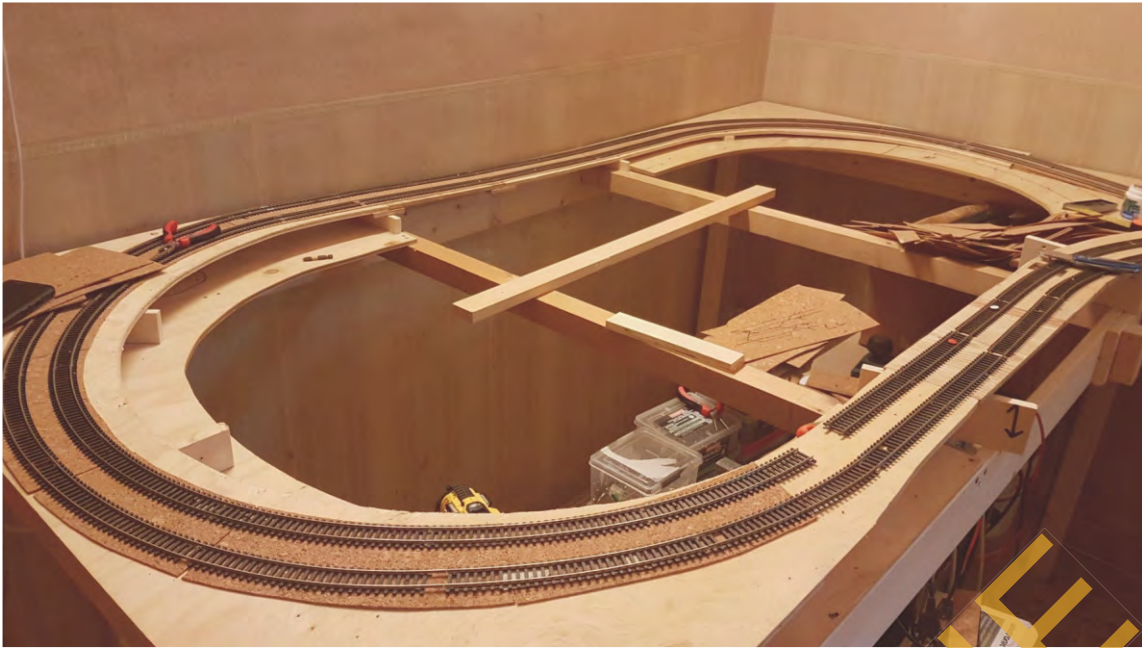
Sono state utilizzate n.10 centraline di decoder per scambi della LENZ. nello specifico il modello LS-150, che permette la programmazione di 6 scambi ogni centralina.

Inoltre l'impianto è dotato di 4 binari di circa 3 metri cadauno, sia per la composizione dei convogli che per la programmazione degli indirizzi digitali delle locomotive. Per adesso mi fermo qui...alla prossima puntata.



***Il Socio Giuseppe Stella accanto ai binari del plastico adibiti alla programmazione degli indirizzi digitali delle locomotive circolanti sull'impianto***

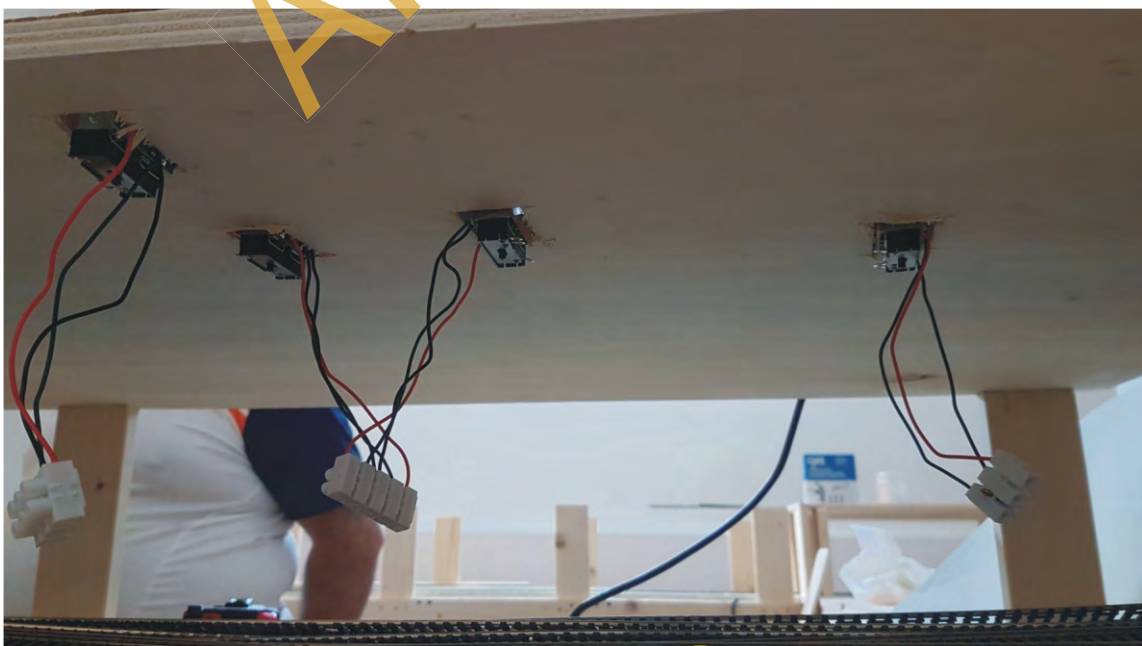




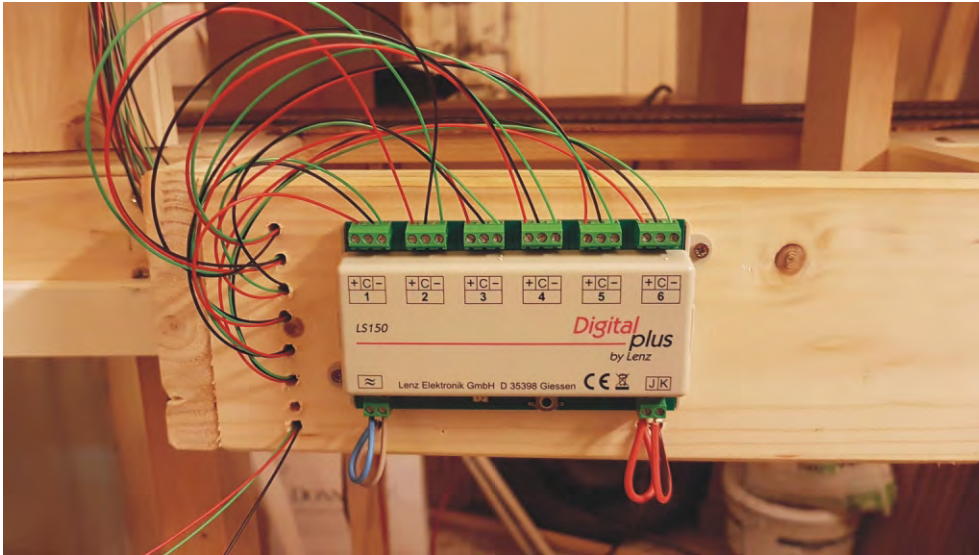
**Si comincia la costruzione del plastico realizzato col metodo del piano discontinuo.**



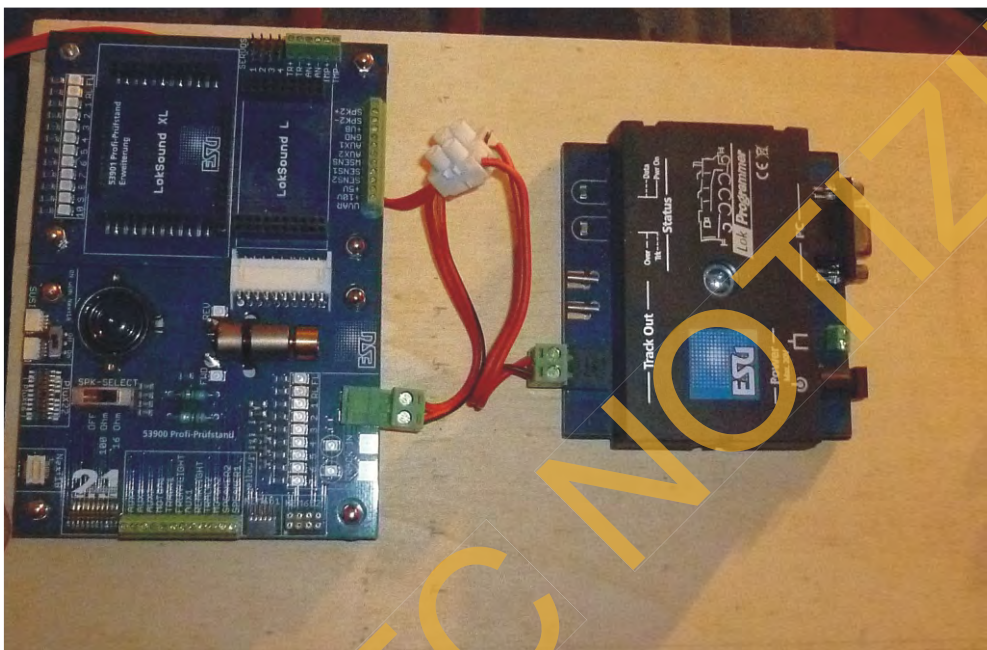
**Il plastico prende forma. Il tracciato si estende già nelle tre stanze. Nella foto la posa dei binari della stazione principale.**



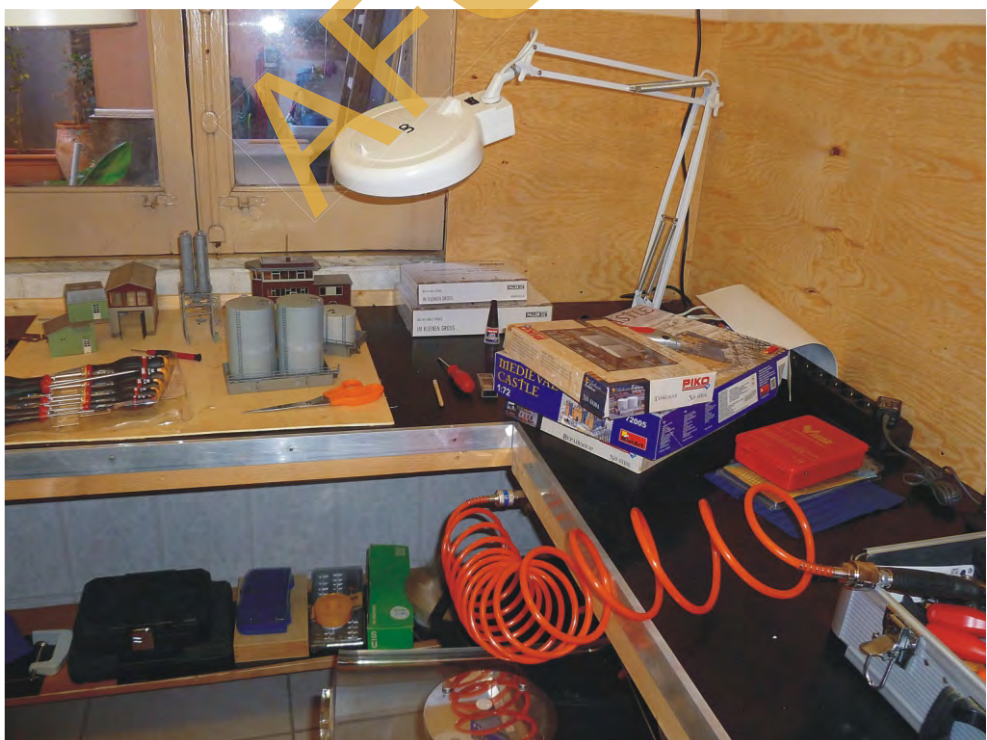
**Si posizionano i motori sottopancia degli scambi con collegamenti elettrici volanti per testarne il corretto funzionamento.**



*Il plastico a funzionamento digitale tramite la centralina ROCO Z21 per la trazione, utilizza i dispositivi Ls150 per i motori degli scambi ed i servizi ausiliari.*



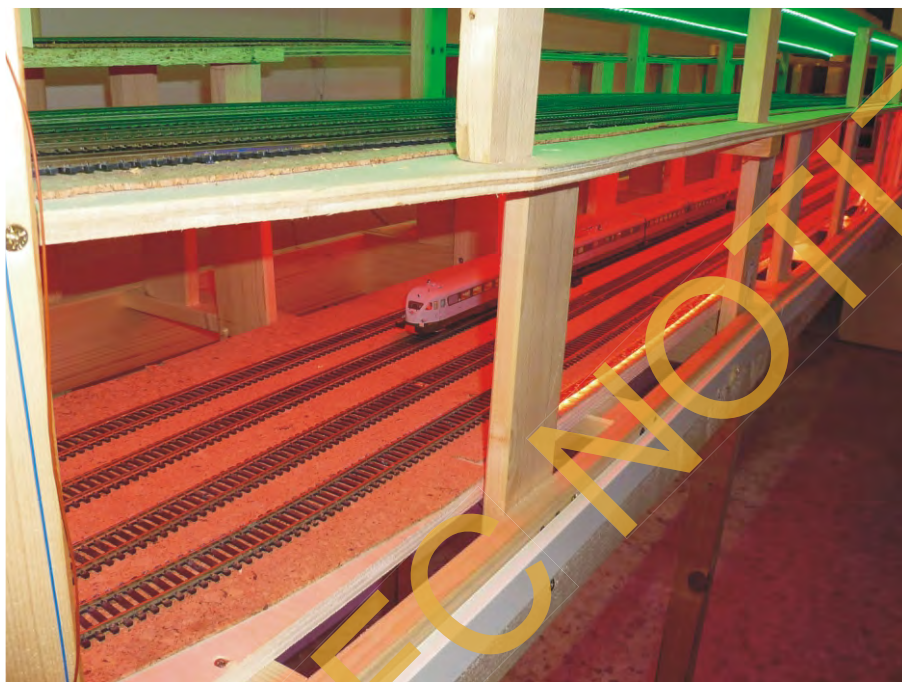
*Particolare del circuito elettronico con l'interfaccia ESU che collegato ad un PC permette di programmare gli indirizzi delle locomotive destinate al plastico.*



*Il tavolo officina dove si riparano i modelli e dove si sta procedendo ad assemblare le scatole di montaggio degli elementi che costituiranno il paesaggio.*



*Una delle stanze in cui è collocato il plastico ha due aperture che il circuito attraversa entrambe.*



*Una delle due stazioni nascoste che contribuiscono ad aumentare le potenzialità dell'impianto.*



*Vista d'infilata delle tre stanze occupate dal plastico.*



**Sopra: I binari che costituiscono il circuito sono già tutti posati, insieme al fabbricato della stazione. E' ora di far muovere i treni per collaudare il circuito, per l'occasione utilizzando i modelli dell'ETR.401 e ETR.460 della RIVAROSSI.**

**Sotto: Agli estremi della stazione principale sono stati posti i fabbricati delle cabine comando scambi e itinerari (al vero), attualmente di stile teutonico, che saranno sottoposti ad un restyling per italianizzarli. Nella foto l'E.636.117, ACME, col suo convoglio bandiera si appresta ad entrare nella stazione principale del plastico.**





**Sopra:** Nell'impianto è stata installata la piattaforma girevole con una parte degli stalli, che saranno oggetto di italianizzazione.

**Sotto:** Spetta alla D.343.1033 ROCO collaudare il ponte girevole della piattaforma.





Treno storico organizzato da "Fondazione FS e AFS" da Messina per Siracusa.  
Taormina Giardini 30-12-2018. Foto: Filippo Santonocito