

# AFC *notizie*



BOLLETTINO D'INFORMAZIONE DELL'ASSOCIAZIONE

“AMICI DELLA FERROVIA CATANIA”

54



## EDITORIALE

Al pari delle grandi testate giornalistiche le cui redazioni ogni tanto subiscono stravolgimenti e dimissioni anche il nostro modesto notiziario ha subito qualche scossone. Come ormai sappiamo tutti il nostro socio Francesco che per anni ha curato la segreteria e che con grande meticolosità preparava anche il notiziario, non riuscendo più a seguire gli impegni che l'incarico comportava, ha lasciato la carica di segretario ed il lavoro di redazione del notiziario. Come qualsiasi cambiamento che manda in frantumi equilibri consolidati, dopo un primo momento di sbandamento ci siamo riorganizzati ricomponendo la struttura del CD e riassegnando la redazione del notiziario passata ora sotto la mia competenza. Eredità quasi naturale, non ero del tutto impreparato al ruolo, spesso collaboravo alla stesura degli articoli e padroneggiavo la tecnica di preparazione, ma un conto è la collaborazione più o meno parziale, ma la preparazione completa e montaggio di 32 pagine, vi assicuro, è tutt'altra faccenda. Da tempo sentivamo l'esigenza di un aggiornamento grafico, così approfittando del cambio di redazione abbiamo anche aggiornato la veste grafica della copertina.

Per il nostro notiziario il 2019 si è rivelato piuttosto complicato. Abbiamo scampato per un soffio il pericolo di non poterlo più stampare, ora il cambio di gestione; credo che per quest'anno tutto ciò sia più che sufficiente, non abbiamo di bisogno di altre complicazioni.

Approfitto di queste poche righe per ringraziare Francesco per il lavoro svolto fino ad oggi ed ai soci, sperando di essere all'altezza del precedente redattore, auguro **Buona lettura.**

Alberto Verdirame

### IN QUESTO NUMERO

Riaperta la CT-Caltagirone	pag. 3	Meglio N che niente	pag. 17
la 685-089 in Sicilia	pag. 5	Il Treno Armato di Catania	pag. 24
I Viaggi di Aldo	pag. 10	Il treno degli agrumi	pag. 27
Il treno nel mirino	pag. 13		

#### Foto In Copertina:

Aln668-3181 presso di Campobello di Mazara. Sullo sfondo Mazara del Vallo. Aprile 2019 /

foto Verdirame Alberto

Foto in 4ta di copertina: Gr685-089 a Vizzini / foto J.Copsey. Maggio 2019

### **A.F.C. NOTIZIE N.54 - 2° QUADRIMESTRE 2019**

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/](http://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: ALDO LO MONTE, JOHN COPSEY,

ALDO FALZONE, LUIGI RUSSO, ALBERTO VERDIRAME, ROBERTO RAVA, NICOLÒ IACOBELLO, ROSSANO PRIVITERA

-chiuso il 22-06-2019-





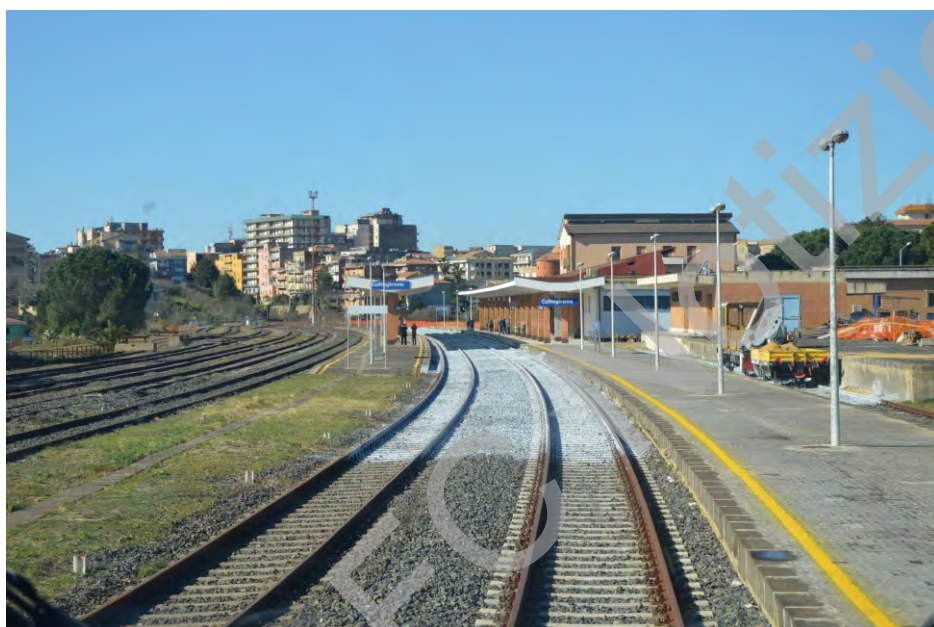
# RIAPERTA LA CATANIA-CALTAGIRONE

Testo e foto di John Copsey



Sabato 16 Febbraio 2019, con una breve cerimonia, è stata annunciata la riapertura della tratta ferroviaria da Lentini Diramazione fino alla stazione di Caltagirone, interrotta da quasi due anni.

Per il suo ripristino ci sono voluti notevoli lavori da parte di RFI ed una spesa di 11 milioni di Euro sostenuti dalla Regione Sicilia con Fondi Europei.



Alla stazione di Caltagirone dalla quale è partito il treno inaugurale, erano presenti il governatore Musumeci, l'assessore regionale alle infrastrutture Falcone, il Direttore di RFI Maurizio Gentile e anche diversi sindaci dei paesi interessati dalla tratta, e in particolare quello di Catania Pogliese e di Caltagirone, Gino Ioppolo.

*L'arrivo del treno inaugurale alla stazione di Caltagirone*

“Come tornare al 30 ottobre del 1892” ha detto il governatore Musumeci (data in cui giunse il primo treno a Caltagirone) nel suo discorso che dopo aver assunto la carica di governatore ha preso l'impegno di portare a termine il progetto di ripristinare tutta la linea fino a Gela, tratto chiuso dal maggio del 2011 con il crollo parziale di un viadotto, oggi totalmente demolito e ha sollecitato RFI e Trenitalia, per il suo completamento. L'assessore alle infrastrutture Marco Falcone, nel suo discorso, ha detto che è in programma di ridurre i tempi totali di percorrenza di circa mezz'ora, portandoli ad un'ora e 20 minuti.



Il treno coinvolto nella nuova inaugurazione era il minuetto diesel 009, e si prevede che il servizio sarà espletato in parte dai minuetto affiancati dalle onnipresenti Aln668 che sono in fase di radiazione; la regione da parte sua ha chiesto dei nuovi treni più moderni; quest'anno dovrebbero arrivarne 4, altri 17 nel 2020 ed altri 11 nel 2021.

Il servizio ferroviario è quindi ripreso il lunedì seguente, 18 Maggio; le corse nel tabellone degli orari, tra Catania e Caltagirone sono al momento in cui scrivo queste note, tre in ogni senso di marcia, con orari poco comodi sui quali ci sono state delle polemiche dai pendolari siciliani, ma sono già in programma, nei prossimi mesi, orari più adatti alle esigenze gli abitanti delle zone interessate.





# la 685 089 in Sicilia; l'evento dimezzato

foto F. Santonocito

testo di Alberto Verdirame- hanno collaborato John Copsey / Rossano Privitera  
Foto: Francesco Santonocito / Nicolò Iacobello

La vicenda della 685 in Sicilia la sappiamo tutti, ma per inquadrarla per intero vale la pena (soprattutto per chi era lontano) raccontare il contesto degli eventi.

Ambelia, antica tenuta agricola che ricade nel territorio di Militello Val di Catania, centro sotto la tutela Unesco per il barocco, paese di antiche glorie, Casa San Fratello, la Casina del Principe, le Scuderie romane, i percorsi e i campi di gara dei tornei cavallereschi, luoghi e territori appartenuti a ricchi feudatari; dapprima i Barresi e, dagli inizi del '600, ai Branciforte.



*uno scocio delle strutture prima del restauro*

La tenuta era da tempo abbandonata al degrado e all'incuria; le alluvioni e anche un incendio, avevano seriamente danneggiato le strutture il territorio e giardini.

Nell'ambito del rilancio delle attività dell'Istituto Incremento Ippico (in Sicilia l'allevamento dei cavalli è una antica tradizione che risale a Ruggero II) l'ARS finanziò il restauro con l'intento farne sede della fiera mediterranea del cavallo curandone il recupero avvenuto in tempi relativamente rapidi. Ben sei assessorati – Turismo, Beni Culturali, Agricoltura, Ambiente, Attività produttive, Infrastrutture più una decina di dipartimenti collaterali a questi enti sono stati coinvolti. Particolarmente impegnativo, l'attività di coordinamento il ruolo del Genio Civile etneo e della Struttura regionale contro il dissesto idrogeologico.

E così ha riacquisito l'antico aspetto la Casina del Principe, con il suo baglio padronale. Adesso l'arco antico che ne consente l'accesso, sormontato da una testa di cavallo, di nuovo restaurato sembra pronto al passaggio dei visitatori attesi per a mostra di reperti archeologici sugli equini



che sarà ospitata al piano terra della grande struttura totalmente restaurato dalla Soprintendenza dai tetti ai prospetti fino all'intera pavimentazione del chiostro.

Altro drastico intervento è toccato alla Casa San Fratello, antica dimora del custode della Tenuta, dove il Genio Civile ha provveduto al restauro del tetto, in parte crollato, e sulla facciata e i pavimenti, in parte recuperati dove è stato possibile e completati con mattonelle d'argilla di nuova fattura.



Anche le Scuderie romane sono state soggette ai restauri. E' stato sostituito gran parte del tetto, distrutto dalle piogge. Il Corpo forestale, invece, ha provveduto a recuperare i box dei cavalli. All'interno – dove sono stati realizzati anche i locali destinati ai servizi igienici – sono state allestite la sala conferenze e la sala espositiva.

Infine, il recupero e la messa in sicurezza dell'intera area estesa per 45 ettari. Le opere di idraulica consentiranno d'ora in poi il deflusso delle acque piovane, grazie alla realizzazione di una fossa di raccolta posta al di fuori della Tenuta, che convoglierà gli scarichi nel torrente Ippolito-Loddiero. Tutti i materiali usati per la ricostruzione di Ambelia, dal tipo di pietrame ai legni, sono stati rigorosamente scelti per rispettare le peculiarità dell'ambiente.

Fin qui il contesto ambientale, ma agli appassionati di ferrovia in quel momento forse la tenuta di Ambelia poco interessava; da mesi si rumoreggiava, dallo scorso dicembre per l'esattezza, quando a ridosso della festa dell'immacolata si dava per già per scontato che forse una 740 era già in procinto di attraversare lo stretto.

Finalmente ad Aprile le prime certezze circa l'arrivo di una locomotiva in occasione della dell'inaugurazione della fiera mediterranea del cavallo che avrebbe avuto luogo nella tenuta di Ambelia...va bene, ma quale locomotiva?

Ancora vivo il ricordo di circa 20 anni fa quando la Provincia di Catania presieduta allora dallo stesso Musumeci, organizzò una serie di treni turistici con la 740-244. Chiusa la presidenza Musumeci finì anche quella fortunata parentesi.

Quindi grande era l'attesa durante la quale si rincorrevano le ipotesi più disparate, si dava per certo il ritorno di una 740.

Un paio di settimane della data prevista per l'inaugurazione la coltre di mistero si cominciò a diradare e trapelò la notizia che sarebbe arrivata una 685. Tra il plauso generale non mancarono delle perplessità circa la macchina prescelta, le cui caratteristiche sembravano poco adatte a questa linea essendo a tratti tortuosa e caratterizzata dalle forti pendenze che tra Scordia e Militello raggiungono punte del 28 per mille. Al di là di ogni considerazione tecnica, dal deposito Rotabili Storici di Pistoia finalmente arrivò come una gran dama al ballo di corte la 685-089.





*il convoglio in partenza da CT C.le-foto Santonocito*

Venerdì 10 Maggio di primo mattino tra una folla variegata di passeggeri curiosi ed appassionati partì il viaggio dal binario 1 di Catania C.le.

La composizione era di tutto rispetto , 685-089 in testa, (1 carrozza serie 10000+ 4 corbellini (3 a 2 assi+1 a carrelli), chiudeva in coda la 445-1011. Il viaggio era gratuito bastava una prenotazione, Discreta folla anche lungo linea tra gruppi di curiosi ed appassionati. Durante il viaggio del primo giorno non furono apparentemente segnalate anomalie di alcun tipo e tutto si svolse secondo programma.

Sabato 11 maggio. Si ripete il copione del giorno prima. Si riparte alla volta di Militello. Di lì a poco questo treno sarebbe stato seguito da un secondo convoglio composto da un 345+ 3 carrozze serie 59000 + 1 centoporte +1 un 443 in spinta.

Un nutrito gruppo di appassionati dopo aver seguito in parte il treno si era appostato presso il PL posto sulla Sp28 2,5 di Km prima della stazione di Mineo. La strada era già affollata da numerosi automobilisti fermati poco prima dalle barriere abbassate. Il treno era atteso da un momento all'altro. l'attesa era trepidante , "Ora arriva...sta arrivando...e qui lo sento..." ma non era il treno ma il rumore delle pale eoliche che un pò più lontano giravano pigramente.



*il convoglio sugli archi della marina -foto Santonocito*

La tensione palpabile ormai faceva sentire i rumori che desiderava sentire. L'autista di un camion frigo in fila bloccato da oltre venti minuti, cominciava a dare in escandescenze. Gli saltavano uno dopo l'altro le consegne programmate ad orario. Dopo circa trenta minuti di attesa era chiaro che qualcosa era andato storto; si alzarono le barriere liberando la strada dagli automobilisti ormai inferociti.

La notizia si diffuse a macchia d'olio. Mentre percorreva la linea tra Catania- Caltagirone, la 685-089 fu costretta a fermarsi in uno dei punti con maggiore pendenza per un grave guasto: Con la 685 piantata la D445 posizionata in coda si sobbarcò il compito di spingere il treno fino alla stazione di Vizzini, l'unica con il doppio binario.

La 685 fu quindi sganciata dal treno e spostata sul binario di manovra. Nel frattempo uno dei diesel del secondo treno è risalito a Vizzini per riprendere la sfortunata 685 per trainarla fino al DL di Catania.





foto N. Iacobello

Lo sappiamo che Italia quando nazionale di calcio perde siamo tutti allenatori, tutti hanno la ricetta miracolosa per vincere le partite. Analogamente, in modo molto più limitato appena si diffuse la notizia del guasto alla 685 tutti diventarono improvvisamente macchinisti, esperti di caldaie, ingegneri ferroviari ...e via dicendo; ognuno aveva la sua incontrovertibile verità sui fatti e la soluzione per rimettere la sfortunata locomotiva in funzione.

Cominciarono a girare soprattutto sui social (autentico flagello planetario) le più fantasiose ricostruzioni sulle cause del guasto. Lasciando perdere teorie fantasiose e pittoresche (una per tutte, la caldaia sarebbe stata riparata durante la notte), con il trascorrere delle ore si è avuto un quadro più razionale motivi che hanno generato il problema che ovviamente aveva avuto origine da una concatenazione di cause.

Il peso del convoglio era stimato in circa 350 tonnellate, a cui vanno aggiunti i circa 22.000 litri d'acqua e 6.000 kg di carbone sul tender. A quanto poi è successivamente trapelato, la rottura o il cedimento di almeno un tubo della camera a fumo mise la caldaia fuori uso proprio nella tratta di maggior pendenza.

Giusto per onor di cronaca i treni domenicali si sono comunque svolti regolarmente ma ovviamente con la trazione diesel.

Lunedì 13 maggio iniziò il trasferimento del convoglio inclusa la 685, verso il DRS di Pistoia dove la sfortunata 685 sarà sottoposta alle opportune riparazioni.

Qualche considerazione forse banale; considerando che ormai l'età media delle locomotive a vapore del parco storico FS si aggira attorno ai 100 anni (anno più, anno meno) e da queste parti le locomotive a vapore è roba rara vorremmo sperare di vederne almeno un'altra in Sicilia il prossimo anno.





Scordia- foto N.Iacobello



# I viaggi di Aldo

Foto e testo: Aldo Lo Monte

## Ovvero: come percorrere in 11 ore quasi 300 Km in treno e metrò

In occasione della riapertura al servizio passeggeri della linea Caltagirone -Catania che ebbe luogo lunedì 18 febbraio 2019 mi è balenata l'idea di verificare «de visu» la situazione dopo quasi due anni di chiusura per manutenzione straordinaria,(sostituzione per lunghi tratti di traverse, pietrisco, messa in sicurezza dei P.L. ed altre opere minori) che l'AD di RFI Gentile ha spiegato in diverse occasioni di dibattito. Quindi detto fatto, ed ecco la cronaca del viaggio.

Partenza alle ore 8:00 con il Regionale 12806 esercitato dalla 668-3229 (FIAT Savigliano 1982 serie 3101-3250 abilitate al comando multiplo in composizione di tre automotrici anche con Aln663 pesantemente graffittate da entrambi i lati per tutta la fiancata. Scarsa l'utenza; quattro passeggeri compreso il sottoscritto.

A Grammichele (Km302+356) arriviamo con due minuti di anticipo e imbarchiamo tre utenti, a Vizzini (Km 290+689) deserto; nessun passeggero, giunti a Scordia sempre con due minuti di anticipo (Km262+368) salgono altri tre passeggeri.

Il segnale di protezione ad Acquicella (Km237+832) ci ferma per quattro minuti per far passare sul binario dispari il RV 3805 per Palermo.

Arriviamo in perfetto orario (9:38) quindi con un'ora e 38 minuti di percorrenza a cui vanno sottratti gli 8+4 minuti riducendo il tempo effettivo ad un'ora e 26 minuti.



Riparto per Giarre alle ore 10:42 con il R26612 corsa per Taormina espletata dal Me037 (ALSTOM 2005) che effettua tutte le sette fermate per un tempo totale di 38 minuti per 30Km; (TROPPI !!)

Vuoi vedere che quasi-quasi si potrebbe far concorrenza ai bus dell'AST ?



Assisto al passaggio del R12872 con il 464-001 in spinta.

Torno indietro con il R12819 nella composizione di E464-086+mB2186-791+mB2186-814+mB2178-872+mpBDH 8087-305 (serie 300-330 con gancio tradizionale e respingente)

Sono le 12:30 ed un ricco spuntino è d'obbligo al NAFE' di piazza Giovanni XXIII.

Alle 12:45 mi imbuco nella metro che mi porta (a bordo della M88,03 «ELVIRA» FIREMA 2011) alla stazione Borgo della FCE (km 3+837). Giusto il tempo di un buon caffè alle 13:05 il DMU 002A (NEWAG 2015) in uscita dal DL si piazza al binario 2 per effettuare il treno 27 delle 13:27 su Paternò.





Il primo incrocio è a Nesima (Km7+205) con il treno 28 (Ade15 serie 11-20 1974) (a destra)



il secondo avviene a Valcorrente (Km18+244) con il treno 26 (Ade25+23 serie 21-25 1991).  
(a sinistra la 23 di coda)

Giunti a Paternò (Km 22+577) in primo binario alle 14:10 resto in attesa che i rotabili vengano ricoverati sul binario 3; vana attesa, non avviene niente.

Chiedo lumi all'assuntore che spiega che il treno 31 per Randazzo delle 14:23 arriverà in composizione più robusta che si rivelerà essere composta da ADe13+R552 (RANIERI 1955)+ADe19 (LA SECONDA 2012)

a causa dell'affollamento di pendolari e studenti fino a Paternò e successivo trasbordo su VULCANO 002 ..Boh... comunque la tripla così assemblata rientra subito dopo a Borgo come OI2



Alle 14:45 arriva l'altra corsetta, Treno 33, espletata dalla Ade15, alle 14:55 il treno 32 da Randazzo con DMU001 e alle 15:13 il treno 35 per Randazzo con ADe23+25



Riparto alle 15:28 con il treno 40 ADe22+24 e a Valcorrente incrociamo il treno 37 per Bronte (Ade19 LA SECONDA) giungendo a Bronte alle 16:02. Ridiscendo con la metro (ancora la M88,03 ELVIRA) alla stazione centrale.



Dopo un altro buon caffè mi gusto la partenza dal binario 5 del R3857 per Siracusa delle 16:38 espletato da ALn668-3026. Perché una Aln sotto linea aerea ?

In lontananza, al binario 7 è già in moto il Md097 che sbrigherà il R34763 per Caltagirone delle ore 17:00 arrivato da Caltanissetta/C.le come 26626 alle 16:30



Sarò l'unico passeggero per tutto il viaggio che si svolge con il medesimo copione dell'andata, ovvero sosta al segnale di Bicocca (Km233+407) e a Lentini Diramazione (Km248-749). Si viaggia in anticipo sulle quattro fermate con arrivo a destinazione alle 18:49 nonostante la diminuzione di velocità a 80km/h invece dei 90 in rango B fra Diramazione e Scordia (Km262+368) per assestamento massiccata

Entro Aprile (sic !) hanno promesso nuovi orari più consoni alle

esigenze dei pendolari e studenti con una percorrenza più corta (si parla di 1':30" nei due sensi con il munuetto diesel previsto su tutte e tre le corse feriali) per come promesso dall'assessore regionale alle infrastrutture Falcone, sabato 16 febbraio alla cerimonia di apertura della tratta. Staremo a vedere !!



# IL TRENO NEL MIRINO



**Regionale Merano-Brennero all'imbocco sud della galleria in Val di Fleres, la mattina del 4 gennaio scorso.**

**foto A.Falzone**



**Convoglio Thello da Milano Cle per Nizza in transito a Lambrate il 15 febbraio scorso. Curiosamente le due carrozze di 1a classe sono poste in testa, normalmente viaggiano in coda.**

**foto: A.Falzone**





**Regionale Bergamo-Milano C.le composto omogeneamente da carrozze Vivalto nella nuova livrea. Lambrate, 2 marzo scorso.  
foto: A.Falzone**



**Il fascino delle vecchie glorie: E 652.003 prototipo in composizione a un merci Interzona in transito Lambrate il 2 marzo scorso.**

**foto: A.Falzone**





**GE-Brignole D 245.6026 + carrozza MD pesantemente imbrattata - 23.102019 - foto Roberto Rava**



**GE-Brignole Regionale co E464.399 - 23.102019 - foto Roberto Rava**





**Il simulacro dei nuovi treni di Ferrovie Nord, esposto a piazza Cadorna, già soprannominato Jeeq robot.  
foto A. Falzone**



**cabina di guida e scorcio degli interni  
foto A.Falzone**





# Meglio "N" che niente

Seconda Parte - Testo e foto Luigi Russo

La precedente puntata (AFC Notizie n°52-ndr) si era conclusa accennando ad esperimenti allora in corso per la realizzazione di rilievi e montagne ed ai progetti circa la consistenza ed il posizionamento dei vari fabbricati, ferroviari e non; i lavori sono proseguiti con continuità e sono giunti alla fase che mi accingo a descrivere.

Cominciando a parlare di scenografia, non ho difficoltà a confessare che due *tentativi di plastico* giovanili in scala H0 giunsero al completamento del tracciato (ai tempi dell'integrale sistema Rivarossi) su cui i treni giravano in attesa di un paesaggio che non apparve mai all'orizzonte; la stessa cosa avvenne per il plastico smontato, come ho raccontato all'inizio della prima puntata.

Con l'occhio abituato da decenni alle dimensioni della scala H0, ero cosciente della difficoltà (almeno iniziale) ad acquisire il *colpo d'occhio* necessario alla scala più piccola; nel provarci mi sono ispirato alle idee suggerite dalle varie riviste del nostro settore e, più concretamente, di quanto potuto osservare di persona; per questo motivo merita particolare citazione l'amico e socio Ruggero Sisi, le cui opere in scala N tutti apprezziamo da anni; è poi normale sviluppare idee e progetti arrangiandosi con le proprie intuizioni ed esperimenti.

Per montagne e rilievi il punto di partenza (utilizzabile in qualsiasi scala) è stato l'utilizzo della schiuma di polistirolo in bomboletta, che emette una poltiglia cui necessitano circa sei ore per il completo consolidamento, raggiunto dopo che la massa iniziale si è enormemente dilatata rispetto alla consistenza iniziale.

Per questa ragione lo spruzzo della schiuma direttamente sul plastico (per giunta in scala N ...!) si è rivelato subito pericoloso per l'integrità di binari, scambi e manufatti (i viadotti) già installati, anche a volere adottare l'accorgimento di coprire tutto con carta varia e carta adesiva da carrozziere.

La soluzione l'ho trovata per caso; dopo un pranzo domenicale in famiglia stavo per mettere nella spazzatura la confezione di un tronchetto-gelato, cioè la base di cartoncino con la corrispondente cupola di acetato trasparente; in un lampo ho deciso che non era il caso di buttare niente.

Dopo un accurato lavaggio, ho ricomposto la confezione del gelato nella forma originale fissando con qualche punto metallico l'acetato alla base; poi ho praticato ai lati corti dell'acetato due fori pari al diametro della cannula d'espulsione della bomboletta di polistirolo e quindi ho spruzzato la schiuma calcolando a occhio la quantità necessaria; poco importava se l'aumento di volume fosse stato inferiore o superiore alla capacità della cupola di acetato: nel secondo caso il contenitore avrebbe trattenuto il prodotto all'interno, sia pure determinandone una maggiore densità alla fine del consolidamento.

Le aspettative non sono state deluse: tolti i punti metallici ed aperto il contenitore mi sono ritrovato una massa di polistirolo avente già il vago aspetto di un rilievo montuoso/collinare; inoltre la massa, molto leggera ma resistente quanto basta ai nostri scopi (poggiare casette, fissare alberi, etc.) è lavorabile con il cutter anche non bene affilato e quindi si presta ad una facile scultura nel senso desiderato, a cominciare dai tagli con cui ottenere rilievi in pendenza più o meno pronunciata .



Foto 1: i rilievi in schiuma di polistirolo; in primo piano un'intera sagoma così come venuta fuori dalla confezione del tronchetto-gelato





Foto 2: parete creata fuori opera con pezzi di polistirolo avanzati dalla sagomatura della massa iniziale

particolare dai vassoietti di supermercato. Per motivi intuitibili da quanto già detto a proposito del polistirolo ho escluso, senza neppure provarci, di spruzzare colori in bombola direttamente sul plastico; i colori a spruzzo li ho utilizzati in altro modo.

In periodo natalizio mi sono procurato un scorta di due generi di carta da presepe; la prima di tipo ruvido e pesante con sopra uno strato di una sorta di granulato verde, discontinuo per concentrazione e tonalità del colore; l'altra di aspetto più fine, quasi vellutato e di un colore verde uniforme.

Su entrambi i tipi dei fogli di carta (fuori opera) ho spruzzato random leggeri strati di colore (terra di Siena, e tre tonalità di verde); asciugati i colori, la carta (previamente ritagliata grosso modo a misura della zona di intervento) è stata imbevuta di colla Vinavil sparsa dal lato interno e poi applicata conformandola al substrato di base (cartoncino/polistirolo) sfruttandone la consistenza morbida e malleabile assunta dopo il passaggio della colla; il tutto, dopo adeguata asciugatura, si presta benissimo ad essere rifinito con erbe, flocage vario, arbusti ed alberi di provenienza commerciale o di fattura casalinga; con il cutter, ad asciugatura completa, sono stati tagliati via i lembi di carta rimasti in eccesso (foto 4-5).



Foto 4: fase di posizionamento della carta da presepe (dei due tipi) modellata sulle sagome sottostanti, e (foto 5) il risultato quasi definitivo dopo l'applicazione degli alberi e di flocage vario

Tra l'altro, i pezzi che via via avanzano dalla "scultura", eventualmente rifilati secondo necessità, sono utilissimi per fare giunture e sistemazioni varie nei più piccoli dettagli della scena oppure per creare fuori opera pendii /pareti pronti da applicare in certe zone (esempio in foto 02).

In alcuni casi, inoltre, ho predisposto una sagoma dei rilievi per favorire il posizionamento e l'incollaggio del polistirolo (foto 3) con del cartoncino di recupero rimasto poi coperto dallo stesso polistirolo sul quale applicare un'accettabile scenografia di base (prati, terreni incolti, zone rocciose, etc.); va da sé che ho pure integrato secondo necessità l'uso del polistirolo ottenuto dalla schiuma con pezzi di questo materiale recuperati da imballaggi vari, in



Foto 3: sagome di cartoncino predisposte per il posizionamento del polistirolo



Per le rocce sono stato fortunato nel ritrovare in una busta dimenticata in garage (da anni ...) una buona quantità di piccole pietre pomice di varia misura a suo tempo raccolte alla foce del fiume San Leonardo; le pomice, leggerissime e di colore già adatto simulano perfettamente masse rocciose proporzionate alla scala e si prestano molto bene, tra l'altro, a raccordare in alcuni punti le varie giunzioni delle sculture di polistirolo come spiegato sopra (foto 6); allo stesso scopo (nascondere i lembi di giunzione della carta) concorrono vari tipi di flochage posizionati in modo da non rendere monotono l'aspetto del terreno ottenuto con la carta nel modo sopra detto



*Foto 6: parte centrale del plastico; oltre alla linea tranviaria (al centro) si notano alcune rocce (pietre pomice) sulla parete di sinistra e, a destra, il "quartiere della stazione"*

Dalle fotografie si può notare la presenza di numerosi alberi,

elemento – a mio parere – decisivo

per aumentare notevolmente la resa scenica del plastico; soppesando costi/benefici rispetto all'idea di costruirli in proprio (e tenendo presente che pure il tempo è un costo ...) ho pensato che potevo rinunciare ad una locomotiva (anche del negozio ebay di 2° mano come narrato nella prima puntata) per investire l'equivalente in confezioni di alberi offerte da varie ditte (Bush, Herpa, Heki, etc.) in buste da 20, 30 o 60 pezzi; miscelando gli acquisti tra i vari marchi mi sono procurato un parco di circa 150 alberi di vario tipo e misura che offrono visivamente un impatto positivo oltre a distrarre l'occhio da qualche magagna inevitabile per un plastico che, piccola scala a parte, costituisce comunque una prima opera.

Passando a parlare dei fabbricati, quelli delle stazioni provengono da altrettanti kits acquistati d'occasione nella maniera già detta più volte; la stazione principale è addirittura un modello Pola fuori catalogo da anni, la secondaria è un modello Kibri in stile alpino.

Nell'area della stazione principale sono già installate una rimessa ed una pompa dell'acqua (entrambe Kibri) e la torre serbatoio (Auhagen), il piccolo deposito del carbone è autocostruito; saranno aggiunti nella zona un casello di servizio (Auhagen) ed una seconda pompa dell'acqua, gemella della prima (Kibri le vende a coppia), da posizionare in testa tra 1° e 2° binario.

Come si nota dalle immagini (foto 7,8,9) il basamento della stazione principale non è quello originale del kit, ma in compensato sagomato in modo da raccordarlo con l'altezza del piano del ferro e la conformazione dell'adiacente



*Foto 7: vista d'insieme della stazione principale come inserita nel relativo quartiere*





Foto 8: particolare a destra del F.V. con il tronchino superstite dall'originario scalo merci (vs. in seguito nel testo)

“quartiere della stazione” nel quale è inserito; è completo l'intero marciapiede del primo binario e, sulla destra, è posizionato un tronco di binario destinato al ricovero di un breve convoglio (foto 8) i cui particolari saranno rivelati ad opera finita, al pari dell'elemento che occuperà l'area verde/giardino a sinistra del fabbricato viaggiatori (foto 9).

Il “quartiere della stazione” è già quasi completo; le immagini ne mostrano la sistemazione e le modalità di realizzazione delle strade, ottenute da fogli di carta abrasiva finissima (tipo 00), su cui si affacciano gli isolati degli

edifici, a loro volta posti su basamenti che ne costituiscono i marciapiedi; le costruzioni sono kits della Vollmer, per il cui montaggio (come per gli altri kits qui menzionati) è dovuto un sincero ringraziamento all'amico e socio Alfio Monfrini.



Foto 9: particolare a sinistra del F.V. con l'area verde destinata a giardino

Verso la parte sinistra del plastico, oltre un breve cavalcavia, il quartiere si allarga in una piazza con al centro una chiesa e, di lato a destra, un piccolo fabbricato destinato a ricevere l'insegna di un posto di polizia (foto 10), dotato di un piccolo parcheggio per gli automezzi d'istituto (dalle nostre parti sarebbe la stazione carabinieri del paese).





All'ingresso della piazza la strada attraversa la linea tranviaria (descritta nella prima puntata) con accanto la relativa fermata, e quindi sale verso la montagna girando attorno alla piazza per dirigersi verso la stazione secondaria.

Questa è sostanzialmente completa in tutti i suoi dettagli, compresi i marciapiedi (quello unito al fabbricato viaggiatori e quello posto sull'intervvia tra 1° e 2° binario), i lampioni di stazione e del piazzale esterno e la vegetazione circostante, tra cui quella che nella realtà ha invaso gli spazi del piccolo magazzino merci in disuso (foto 11,12).

*Foto 10: la piazza con al centro la chiesa; sulla destra la casetta del posto di polizia e, sulla sinistra, il marciapiede in curva della fermata del tram; all'interno della linea tranviaria si snoda la strada in salita verso il viadotto visibile sullo sfondo e la stazione secondaria*

*Foto 11: scorcio generale della stazione secondaria, di cui s'intuisce il semplicissimo piano-binari (raddoppio con tronchino di sosta in prosecuzione del 1° binario); a destra si vede la strada proveniente dalla piazza con la chiesa, sulla sinistra lo spazio del piano d'appoggio destinato all'installazione della linea a doppio binario*







*Foto 12: vista della stazione secondaria lato strada, con evidenti le erbacce che hanno in buona parte invaso l'area del piccolo scalo merci in disuso (vs. in seguito nel testo); in primo piano si notano due diversi ingressi in galleria, uno delle linea tranviaria e l'altro di quella ferroviaria, entrambi sottopassanti le arcate del lungo viadotto che attraversa la*

con l'occasione posso dare qualche indicazione su taluni criteri che mi hanno ispirato nell'esecuzione dell'impianto. *parte destra del plastico*

*Foto 13: lo scambio (triplo) posto all'ingresso sinistro della stazione principale al quale sarà raccordato il tracciato a doppio binario*

In fase di progetto avevo pensato di realizzare accanto alla stazione principale un vero e proprio scalo merci ed un deposito/rimessa, sia pure ridotti al minimo indispensabile; per fare questo, però, mi resi conto di dovere aumentare la lunghezza dell'impianto di almeno 50/60 cm., così rischiando di ritrovarmi con problemi d'ingombro simili a quelli del plastico in H0 demolito.

Non volendo dare al plastico una collocazione temporale ben definita, ho immaginato che nella ipotetica realtà (di stile tedesco) il tracciato interno, originariamente animato dalla trazione a vapore e dalla prima fase della trazione termica, venne affiancato da una nuova linea a doppio binario che raggiunse la stazione principale: scenario ben credibile se riferito alle grandi ricostruzioni tedesche post-belliche, cui in molti casi seguiva (come da noi in Italia) la progressiva dismissione del vapore e la conseguente rimozione degli impianti; analogamente, venivano eliminate le piccole strutture destinate al traffico merci su brevi distanze.



Come avrete notato da alcune fotografie, attorno al paesaggio già pressoché completo vi è una larga fascia con ancora a vista la base di compensato; il motivo ha a che fare con il complessivo progetto del tracciato ferroviario, come anticipato nella prima puntata.

La linea già realizzata, infatti, sarà circondata da un doppio binario di parata raccordato ad uno scambio posizionato a sinistra del piazzale della stazione principale (foto 13), che si troverà ad avere – alla fine – cinque binari passanti dinanzi al fabbricato viaggiatori;



Pertanto ho ipotizzato che la stazione (al pari di quella secondaria), ad un certo punto della sua storia abbia dismesso del tutto il servizio merci, che il relativo magazzino sia stato demolito, e che siano sopravvissuti solo due binari di sosta e la piccola rimessa per il temporaneo ricovero di anziane carrozze e di vecchie locomotive a vapore destinate al traino di treni storici, fino a lasciare in funzione il serbatoio con le pompe dell'acqua ed il modesto recinto di carico del carbone (foto 14).

Del vecchio scalo merci è rimasto anche quel tratto adiacente al marciapiede del 1° binario, tronco da ambo i lati, di cui ho fatto cenno in precedenza e che penso di destinare ad una scenetta da svelare nella prossima ed ultima puntata.



Foto 14: panoramica dall'alto della zona della rimessa, con il piccolo deposito del carbone, la torre dell'acqua ed una delle relative pompe (un'altra sarà posizionata in testa all'intervvia tra 1° e 2° binario).

Per adesso mi accingo a completare il "quartiere della stazione" con il quale potrà dirsi completo l'intero tracciato e paesaggio riguardante la linea secondaria; seguirà una prima fase di messa a punto dell'impianto elettrico con il collegamento a vari mammut dei numerosi fili che già pendono al di sotto della base di compensato (poli di alimentazione del binario di corsa, dei sezionamenti unipolari e bipolari, uscite tripolari dalle bobine degli scambi, alimentazione delle illuminazioni interne degli edifici ed esterne su banchine e strade) per quindi predisporre un progetto razionale

di quadro di comando, già da ora pensato per essere qualcosa di separato dal plastico (collegamenti con spinotti maschio/femmina).

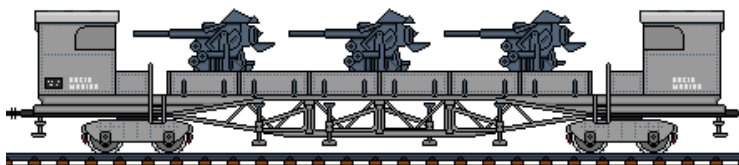
Verso la fine di questa fase del lavoro, quando sarà pronosticabile una minima necessità di ingombrare con arnesi e materiali vari la fascia esterna del piano di appoggio, su di essa si darà corso alla costruzione del doppio binario.

Qualcuno penserà: ma il doppio binario non presuppone la linea aerea? Calma, calma .... chi vivrà, vedrà ... ; intanto posso dire che su ebay (solo su siti tedeschi di Germania) si vendono a costi interessanti assortimenti di pali/catenaria Vollmer (da anni fuori produzione in scala N), sistema economico (simile a quello di LIMA in H0) perché i pali sono di plastica: dettaglio ininfluenza se si esclude il contatto tra catenaria e pantografo, come ho già sperimentato per il tram; insomma, nella prossima puntata vi farò sapere ....

Infine, chiedo scusa per avere scattato le fotografie senza rimuovere la carta gialla da carrozziere che protegge tutto l'armamento installato; sinceramente non me la sono sentita di toglierla per poi subito dopo doverla rimettere (operazione non proprio semplicissima) essendo ancora necessaria la protezione per il prosieguo dei lavori.



# IL TRENO ARMATO DI CATANIA



testo ed adattamento: Alberto Verdirame  
note biografiche a fine articolo

La presenza dei treni armati in Sicilia durante gli anni della II guerra mondiale è cosa piuttosto nota, esiste in proposito una documentazione fotografica e storica abbastanza vasta, infatti dalla pagina Facebook del Museo Storico dello sbarco in Sicilia del 1943 leggiamo della presenza di due di questi treni nei pressi di Licata e Mazara del Vallo.

«Nel novembre 1941, ai 12 treni armati in servizio se ne aggiunsero altri due allestiti con i pezzi antiaerei da 76/40 e due mitragliatrici Colt-Browning da 6,5 mm su affusto antiaereo. Questi due treni, il T.A. 76/2/T ed il T.A. 76/3/T, furono dislocati rispettivamente a Licata e Mazara del Vallo. Con il concretizzarsi di uno sbarco alleato sulle coste italiane, i T.A. (treni Armati ndr) vennero concentrati in Sicilia. Nel 1943 il MARIMOBIL Palermo fu trasferito a Messina. Il 10 luglio 1943 dipendevano dal MARIMOBIL Messina 10 treni armati. Il 31 luglio, avendo perso tutti i T.A. a causa degli eventi bellici, venne sciolto.»



A giudicare dai racconti degli eventi di quel tempo, la presenza di questi treni si rivelò essere del tutto inutile ai fini strategici. Sappiamo dalla storia che la durata della guerra in Sicilia dopo lo sbarco del '43 fu relativamente breve. La rapidità dell'avanzata dopo lo sbarco, sebbene a tratti rallentata da combattimenti piuttosto violenti ed anche da grossolani errori strategici da parte dei comandi alleati che poco si coordinavano per via delle note rivalità e gelosie tra i vari generali (Patton e Montgomery in primis) costrinse le truppe italiane e tedesche ad una ritirata a piuttosto frettolosa.

La stessa pagina sopra citata del Museo dello sbarco infatti riporta testualmente:

«Nonostante il trasferimento in Sicilia di 10 unità, i T.A. non presero parte a nessuna operazione dopo lo sbarco degli Alleati, in quanto il totale controllo del cielo da parte dell'aviazione anglo-americana non consentiva l'uscita dei treni dai ricoveri e questi furono fatti saltare dagli equipaggi durante la ritirata dall'isola.»

In questo contesto risulta invece poco nota la presenza di uno di questi treni a Catania. Scarse le notizie in merito, Ma il libro di Lorenzo Bovi (1) ha avuto il merito di gettare un pò di luce su questi eventi e che riporto, con qualche adattamento, qui a seguire.

«Lo SME (Stato Maggiore dell'Esercito) e l'Almanacco storico navale forniscono utili informazioni circa il T. A. 120/IV/S - Treno Armato n. 4 di La Spezia provvisto di 4 pezzi da 120/45 {120mm} dislocato a Catania nei giorni dello sbarco anglo-americano.

Sulla presenza del treno a Catania non vi sono dubbi, in quanto lo stesso viene menzionato, specie il 31 luglio 1943 quando viene data disposizione per l'utilizzazione delle mitragliere Oerlikon da 20 mm del Treno Armato n. 4 da parte del 372° Battaglione Costiero (e dai tedeschi).

Ad ulteriore riscontro, il Comando del T.A. era sempre invitato alle riunioni della Difesa Porto "E" la cui presenza è confermata dai verbali (quelli rimasti.ndr) degli incontri.



*Questo Treno Armato venne realizzato nel 1935 e armato con 4 pezzi da 120 mm in vagoni speciali, tra due ricoveri blindati, uno contenente il munizionamento e l'altro i servizi e gli alloggi dei serventi. Venne mobilitato il 20 aprile 1939 a La Spezia e dal 17 giugno 1940 difendeva la costa di Genova in Liguria.*

*Disponeva per gli spostamenti di una o due locomotive del tipo Gr. 735 FS oppure Gr. 740 FS. Il convoglio poteva raggiungere i 65 km orari ed era comandato da un Tenente di Vascello, con un equipaggio piuttosto numeroso composto da circa 15/25 sottufficiali e 80/100 marinai.*

*Secondo l'Almanacco navale al termine delle ostilità contro la Francia il treno fu inviato in Calabria nell'agosto 1940. Secondo invece lo SME il 21 novembre 1941 fu dislocato ad Albissola (Savona) e spostato poi a Catania il 29 novembre 1941, al comando del 140° Reggimento Costiero prima e successivamente del Distaccamento mobile Regia Marina.*



*La gittata dei suoi cannoni da 120 mm era di circa 16 km con 200 granate nella S. Barbara, 480 nelle riserve e 340 in altro carro. Il cannone n.4 aveva proiettili illuminanti per poter identificare il bersaglio. Le iniziali mitragliatrici antiaeree Breda vennero poi sostituite dalle Oerlikon di cui abbiamo parlato prima. Non sappiamo nulla di che fine fece questo treno armato. Il fatto che le mitragliatrici siano state smontate ed utilizzate dai reparti costieri indica evidentemente che al treno non servivano, forse a causa per problemi logistici legati agli spostamenti o perchè le navi inglesi restavano al largo e non erano quindi raggiungibili dai suoi proiettili.*

*Secondo una versione non documentata, un Treno Armato fu sabotato il 7 luglio 1943 da alcuni uomini del prof. Canepa (2) che, risalendo la scarpata davanti alla Stazione di Catania, avrebbero poi tolto la dinamo che alimentava i motorini dei cannoni.*

*Il fatto è possibile, anche se la storia presenta alcune incongruenze: si sostiene che non poterono essere fatti saltare i cannoni a causa della forte sorveglianza*

*treno armato da 120 in posizione di fuoco*

*tedesca, salvo poi dire che l'operazione alla dinamo durò ben due ore.»*

Inoltre la dinamo sabotata non poteva essere sostituita, una volta scoperto il sabotaggio? Forse sì, ma vista la scarsità di ricambi e difficoltà rifornimenti in zone assediate da alleati e partigiani, la sostituzione era una soluzione difficilmente praticabile (ndr).

Fin qui la sintesi della storia riportata da Lorenzo Bovi; Non sono uno storico, non ho le necessarie competenze ma si può azzardare qualche ipotesi. Sappiamo dunque che il treno fu parzialmente disarmato per utilizzare le armi altrove, e probabilmente subì anche qualche sabotaggio, di sicuro non attraversò lo stretto di Messina non esiste traccia storica che ciò sia accaduto, inoltre le truppe in ritirata verso la Calabria passarono lo stretto con mezzi di fortuna sotto le incursioni aeree degli alleati....impensabile portarsi dietro un ingombrante treno; nella confusione generale della ritirata fu abbandonato nei dintorni di Catania, verosimilmente in quel frangente fu fatto saltare per aria. Se distrutto ne rimasero rottami poi recuperati rivenduti al mercato nero fiorentino nel periodo successivo alla firma dell'armistizio di Cassibile... Ma è solo una ipotesi.

L'unica certezza è che il treno sparì nelle nebbie della storia e della sua sorte difficilmente se ne verrà a capo.



## Note Biografiche

(1) *Sicilia, Il Guerra Mondiale. La difesa di Catania 1943* di Lorenzo Bovi, Rita di Trio- Editore Lorenzo Bovi /2016

(2) Antonio Canepa nel 1937 era professore di Storia delle dottrine politiche all'Università degli Studi di Catania, dove viene ricordato come severo docente universitario e autore del Sistema di dottrina del fascismo, opera lodata dalla rivista fascista Gerarchia.

Nel 1933 con un gruppo di antifascisti tenta un colpo di mano di mano nella Repubblica di San Marino, con il solo scopo di dimostrare la presenza attiva di forze contrarie al regime fascista. Il piano fu sventato e Canepa venne arrestato il 17 giugno 1933 insieme al fratello Luigi e ad altri esponenti, che furono condannati a pene da due a quattro anni di carcere, mentre Canepa, fingendosi infermo di mente, fu ricoverato in manicomio fino al novembre 1934.

Nel dicembre 1942 pubblicò, come Mario Turri, l'opuscolo *La Sicilia ai siciliani*, che fu il manifesto della sua idea di separatismo siciliano. Nello stesso periodo diresse, con alcuni suoi studenti, azioni di sabotaggio contro installazioni militari italo-tedesche in Sicilia, come l'attentato, insieme a un commando inglese, la notte del 9 giugno 1943, alla base aerea di Gerbini, a Motta Sant'Anastasia, in mano ai tedeschi. Dopo lo sbarco degli Alleati fu inviato in Toscana, e si aggregò nel 1944 a una brigata partigiana anarchica. Tornato a Catania alla fine di quello stesso anno, riprese l'insegnamento universitario e si pose a capo, insieme ad Antonino Varvaro, dell'ala sinistra del Movimento Indipendentista Siciliano. Nel febbraio 1945 costituì una forza paramilitare clandestina, l'Esercito volontario per l'indipendenza della Sicilia (EVIS).

La sua sorte fu simile a quella che toccò pochi anni dopo al più famoso bandito Giuliano.

La mattina del 17 giugno 1945 Canepa fu ucciso in un conflitto a fuoco con i carabinieri, in contrada Murazzu Ruttu presso Randazzo, sulla strada statale 120 in circostanze poco chiare. Insieme a lui morirono il braccio destro, Carmelo Rosano di 22 anni, e Giuseppe Lo Giudice, di 18 anni.



# Treno storico degli agrumi e frutti della costa ionica

**Catania Centrale ad Alcantara, Castiglione di Sicilia e Castelmola -16 Giugno 2019**

Testo e foto di John Copsey

**A**lla stazione di Catania Cle, in quel periodo, causa interruzione della linea verso Siracusa, era possibile osservare le locomotive da manovra (Foto 1), gestire la preparazione degli IC da e per il continente (Foto 2).

Al binario 3 era pronto il treno storico (Foto 3) con la carrozza centoporte 39144 (Foto 4), e le due carrozze tipo '59 (Foto 5 e 6)

Era possibile acquistare i biglietti a partire dal 1 giugno attraverso tutti i canali di vendita Trenitalia: sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com), presso le biglietterie e le self service in stazione, nelle agenzie di viaggio abilitate,



oppure in vendita il giorno stesso dell'evento sotto bordo, senza alcuna maggiorazione, fino ad esaurimento dei posti disponibili.

## **IL PROGRAMMA TURISTICO COMPRENDEVA**

il percorso da Catania verso la costiera ionica, tra il Simeto e l'Alcantara attraversando i grandi scenari naturali del mito. Si sono svolti nel mare davanti ad Acitrezza l'amore di Aci e Galatea e la lotta tra Ulisse e Polifemo

*continua a pag 30*





3

E646-196 pronto al binario 3  
in testa al treno storico



4

la carrozza centoporte 39144





5

le due carrozze tipo '59



6



Sull'Etna (Etna era la ninfa figlia di Urano e di Gea) sono i miti popolati da Tifeo, Encelado, Efesto, e la leggenda di Re Artù, che un incantesimo della Fata Morgana portò lì sopra con tutta la sua Curia. Proseguendo lungo la possente falesia della Timpa ad Acireale, si percorre una costa popolata diffusamente nell'ottocento da piccoli centri abitati e vaste aree di agrumeti, pini mediterranei, palme e filari di cipressi. Si attraversano i paesi marinari



della costa (Foto 7), dove processioni e riti legati al mare rinsaldano l'identità delle comunità dei pescatori nel sollecitare la benedizione del mare da parte di Madonne e Santi patroni. Il viaggio, con a bordo circa 130 passeggeri, ha avuto le sue tappe in due dei Borghi più belli d'Italia. Sono territori ricchi di produzioni di eccellenza: il *limone Interdonato Messina* proposto nei terrazzamenti in pietra lungo la costa ionica, l'*arancia rossa di Sicilia* nelle varietà *moro*, *tarocco* e *sanguinello*, le antiche *mele dell'Etna* nelle loro varianti *cola*, *gelato* e *cirino*, le *pere dell'Etna*, nella specie *butirra d'estate* coltivata in questa fase dell'anno, le *noci di Motta*, lungo l'Alcantara, nelle varietà *currò*, *pacenzia* e *panuzzara*.

Al primo di questi borghi, **Castiglione di Sicilia**, (Foto 8) si è giunto in pullman costeggiando l'Alcantara in un paesaggio che De Roberto



descrive dantesco, affascinato dalle acque livide e lente e dalle scure pareti di rocce basaltiche, strette e serpeggianti. Poggiata su uno sperone di roccia scura Castiglione è stata fondata in età greca da esuli di Naxos ed ha vissuto la sua fase storica più importante a partire nell'età medievale. La Cuba bizantina di Santa Domenica, il Castello di Ruggero di Lauria, il ponte medievale e la chiesa di S. Nicolò, la Chiesa madre dedicata a Pietro e Paolo, il Quartiere della Giudecca sono alcune tappe significative per cogliere l'anima medievale dell'abitato.



Dopo una sosta presso le Gole dell'Alcantara onde permetterne la visita o, per chi lo desiderava, un veloce pranzo, si è disceso lungo la valle verso il mare si è risalito verso il Monte Tauro, incontrando il Santuario rupestre della Madonna della Rocca, il Castello Medievale con splendida vista sul territorio e la costa, per giungere al secondo borgo.

**Castelmola** (Foto 9) stato in età antica acropoli e difesa di Taormina e per questo distrutto dagli arabi, e negli anni sessanta luogo di ritrovo

del cinema internazionale. Il viaggiatore Gaston Vuillier al sorgere del '900 raccontava che *“vi si domina lo Stretto di Messina, le pendici dell'Etna e poi monti e monti (i Peloritani, ma anche l'Aspromonte calabrese), accumulati, accavallati, quindi il mare infinito e il cielo azzurro, immenso”*. Le cisterne del quarto secolo a.C. e la Porta Saraceni sono testimonianze di un insediamento antico, strategico per il controllo del territorio. Da qui in pullman si è ritornati alla stazione di Alcantara e il treno storico (Foto 10) ci ha



riportato direttamente a Catania Cle, con una breve sosta ad Acireale, in pochissimo tempo, appena 35 minuti circa, tempo impossibile da ottenere via strada o autostrada dato il caotico traffico costiero domenicale.

Una bella gita che ha soddisfatto i partecipanti, in una splendida giornata estiva, organizzata con la collaborazione di Slow Food Sicilia e l'aiuto delle associazioni Ferrovia Valle Alcantara e Ferrovie Kaos.





Gr685.089- Scordia / foto J.Copsey