

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

55



EDITORIALE

Siamo giunti quasi alla fine di questo anno trascorso tra luci ed ombre e come da consuetudine all'approssimarsi delle festività Natalizie lo chiudiamo idealmente con la pubblicazione dell'ultimo numero del 2019 nostro notiziario.

La precedente pubblicazione era la prima dopo il cambio di redattore, aveva da qualche svista e qualche errore; In questo nuovo numero, abbiamo apportato quelle modiche, a volte impercettibili, ma che complessivamente migliorano il prodotto finale. La più evidente è la copertina, quella del numero 54 era quasi sperimentale, in questo numero è stato riportato al centro il logo originale, che ha portato ad un insieme graficamente più equilibrato.

Cosa ci attendiamo da 2020 ? Difficile da dire, non azzardo previsioni. Gennaio sarà tenuta la consueta assemblea dei soci, la cui data sarà resa nota a breve, in quell'occasione ci sarà qualche rimprovero, qualche immancabile polemica ma anche spero delle proposte.

Spero che anche questo nuovo numero del nostro notiziario sia di vostro gradimento (se non altro per la fatica ed impegno che richiede) e vi auguro Buona Lettura

A.V.

IN QUESTO NUMERO

| | | | |
|---------------------|---------|--|---------|
| I treni del gusto | pag. 3 | La mia ferrovia secondaria | pag. 22 |
| 1839-2019 | pag. 10 | La festa dei morti e i treni resuscitati | pag. 28 |
| Il treno nel mirino | pag. 13 | La doppia di E464 sugli IC | pag 30 |

Foto in Copertina: Linea CT-PA *Stazione Motta (CT)* , *Ponte in ferro sul torrente Finaita*, lato Catania / Agosto 2018/ foto A. Verdirame

Foto in 3za di copertina: *GE-Brigole E464.510+102 - 23.1.2019 - foto Roberto Rava*



A.F.C. NOTIZIE N.55 - 3° 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/

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: *FRANCESCO SANTONOCITO, ENZO MOTTA, JOHN COPSEY, ANTONIO VERDIRAME, SALVO LOBIANCO, ALDO FALZONE, ALBERTO VERDIRAME, ROBERTO RAVA,*

chiuso il 26-11-2019



Treni storici del gusto con la Ferrovia Circumetnea

Testo e foto di John Copsey

Fra i tanti, anzi tantissimi treni che la Regione Siciliana in collaborazione con la Fondazione FS Italiane ha organizzato come “Treni Storici del Gusto” per il 2019 un gruppo di questi hanno visto come partner organizzativo di queste interessanti gite anche la Ferrovia Circumetnea. Per la partenza e l’arrivo di questi viaggi si sono sempre utilizzati i treni storici della Fondazione FS.



Questi particolari itinerari hanno permesso di fermarsi presso suggestive tappe con visite a interessanti luoghi e cittadine intorno all'Etna, e con la collaborazione di Slow Food, di conoscere in dettaglio e gustare i particolari prodotti tipici con i laboratori del gusto e degustazioni;

inoltre hanno avuto la particolarità di utilizzare i treni della Ferrovia Circumetnea che come sappiamo, percorrono un binario a scartamento ridotto. La notevole partecipazione di pubblico con quasi sempre il tutto esaurito, ha fatto predisporre dei treni dalla Ferrovia Circumetnea anche con notevoli composizioni.



Questi Treni del Gusto sono stati effettuati il 14 Settembre, 21 Settembre, 28 Settembre e 12 ottobre 2019 con città di partenza diverse, che sono state Catania, Messina e Siracusa, ma tutte con arrivo alla stazione FS di Giarre-Riposto,



e con successiva ripartenza dalla stazione di Giarre FCE ma...



...con differenti itinerari sempre intorno al vulcano, visitando soprattutto Bronte, ma anche Adrano, Randazzo, Acireale, come si vede da queste foto scattate proprio nei giorni delle gite in oggetto.



Bronte



Adrano



Randazzo



Per gli spostamenti, durante queste gite, sono stati utilizzati autobus della FCE e dove era necessario, anche dei minibus per facilitare e rendere più comodo raggiungere particolari luoghi.



Sono state delle interessanti gite che hanno soddisfatto i partecipanti, tutte con bel tempo tipo giornate estive non troppo calde, organizzate come detto anche con la collaborazione di Slow Food Sicilia, Pro Loco Bronte, volontari di Fondazione FS, con degustazioni presso l'azienda agricola Musa che si trova a est della zona di Roccacalanna, in territorio di Bronte



In questo agriturismo, che ama anche definirsi "La terra di Papà" in onore al fondatore, perito tragicamente proprio agli inizi della creazione di questa struttura, e che si trova in un magnifico luogo, con tanto verde intorno a poco più di 1000 metri di altezza e un panorama dell'Etna notevole, ai partecipanti alla gita è stato pure offerta, oltre la degustazione, un pranzetto comprendente anche della pasta condita con il famoso pistacchio di Bronte che era precedentemente mostrato nelle varie fasi della preparazione.



Alla fine di questi viaggi dei “Treni dei sapori” molti sono stati i commenti positivi dei partecipanti, anzi diversi piccoli gruppi di persone entusiaste sono stati visti ripetutamente in diverse giornate nei vari itinerari: devo aggiungere che pure il sottoscritto, accompagnando i visitatori nei vari luoghi turistici ha potuto apprendere interessanti notizie che le guide hanno fornito ai partecipanti e visitare luoghi particolari come la bellissima biblioteca del collegio Capizzi di Bronte (foto a fianco e sotto)



Per concludere durante queste viaggi si è notata la presenza di una ulteriore gentile guida che ha illustrato anche la storia e le particolarità della FCE, e che ha reso ulteriormente piacevole farsi trasportare in treno intorno al vulcano.



1839—2019

3 OTTOBRE 1839 – 3 OTTOBRE 2019,

180 anni fa l'inaugurazione della prima ferrovia in Italia, la Napoli-Granatello di Portici.



di Francesco Santonocito

Per ironia del destino la prima ferrovia in Italia presero posto il Re e vari dignitari di Corte. Il nacque in uno degli Stati più assolutisti e se pur con qualche eccezione dei più arretrati. Al Regno delle due Sicilie spetta anche il primato della prima nave a vapore e la costituzione di una comunità con notevoli diritti per i lavoratori, per l'epoca, per la produzione di porcellane e tessuti pregiati. L'artefice di tutto ciò è stato il re Ferdinando II°, il quale se da un alto non ammetteva deroghe al suo assolutismo dall'altro si mostrò aperto alle novità del tempo.

Ma torniamo alla nostra Napoli-Portici. L'idea era quella di collegare Napoli con gli aquartieramenti delle truppe di stanza a Capua e a Castellammare, non vedendo all'inizio il grosso potenziale per i commerci e il movimento delle persone che la ferrovia rappresentava. Quella inaugurata il 3 Ottobre 1839 era il primo tronco della linea che doveva arrivare sino a Castellammare da un lato e a Nocera dall'altro. La linea era stata progettata dall'ingegnere francese Armand Bayard de la Vingtrie, mentre il materiale rotabile era stato costruito in Inghilterra e lo stile delle locomotive lo ricorda ampiamente. Il convoglio inaugurale fu trainato dalla locomotiva "Vesuvio" e negli appositi vagoni, che in verità, somigliavano a carrozze a cui erano state applicate ruote con bordino,

che sembrava folle abituati come si era alla trazione animale. La popolazione reagì positivamente all'innovazione e andare per ferrovia diventò un motivo di svago.

Lo stato italiano che più di tutti comprese le potenzialità della ferrovia fu il Regno di Sardegna il cui Primo Ministro, il Conte di Cavour, si fece promotore di una vasta rete di ferrovie tra cui il traforo del Moncenisio (più noto come Frejus) per unire il Piemonte alla Savoia (dopo la seconda guerra di indipendenza con la cessione della Savoia diventò un traforo internazionale tra il Piemonte e la Francia), e l'ardita linea dei Giovi che univa il porto di Genova con le pianure del Piemonte. Presto ci si avvide che la ferrovia permettendo un rapido spostamento di persone e/o cose assumeva anche un'importanza dal punto di vista militare, e nella progettazione di nuove linee spesso vi fu il parere dei Comandi Militari. Nella nostra Sicilia, la prima linea ferroviaria fu la Palermo-Bagheria nel 1864, e data l'orografia della nostra isola, la costruzione delle linee come oggi le conosciamo fu oltremodo difficoltosa. Dopo l'Unità d'Italia, anche le ferrovie contribuirono al suo consolidamento e fu scelto di costruire due

lunghe dorsali, una adriatica che arrivava sino a Brindisi e l'altra tirrenica sino a Reggio Calabria. Queste linee con le altre trasversali contribuirono molto all'espandersi dei commerci e allo spostamento di persone creando una mescolanza che fece bene all'unificazione del paese. Frattanto la rete si univa a quelle dei paesi confinanti e si istituirono treni internazionali tra i quali, ricordiamo "La Valigia delle Indie" che univa Calais a Brindisi in coincidenza con le navi per l'India. Sul finire del XIX° secolo iniziava il servizio di traghettamento dei veicoli ferroviari nello stretto di Messina istituendo la continuità territoriale col Continente. Durante la Prima guerra mondiale le ferrovie ebbero un ruolo importantissimo nello sforzo bellico e successivamente il Fascismo fece delle ferrovie il suo punto d'orgoglio e sotto il Regime si portarono avanti l'elettificazione a corrente continua, vi fu la nascita dell'elettrotreno, l'introduzione delle carrozze con cassa metallica e l'istituzione dei *treni popolari* che contribuirono parecchio a far conoscere il nostro paese ad una vasta schiera di persone. Dopo le macerie della Seconda Guerra mondiale, risanate le ferite, le ferrovie cercarono di proiettarsi al futuro, ma una demagogica scelta politica che privilegiò eccessivamente il traffico privato dirottando gli stanziamenti sulle rete autostradale fecero accumulare notevoli ritardi nel rinnovamento delle linee e materiale



a cui contribuirono anche alcune miope vedute del mondo sindacale che ostacolò per diverso tempo la costruzione di nuove e moderne linee perché bisognava potenziare il traffico pendolare.

Le due cose potevano razionalmente coesistere, ma il nostro Paese non è fatto per le mezze misure ma per gli estremismi. Nel frattempo le ferrovie dovettero far fronte alle massicce migrazioni dal Sud verso il Nord come ricordano nell'immaginario collettivo i treni "Treno del Sole" (Palermo/Siracusa-Torino) o "La Freccia del Sud" (Palermo/Siracusa-Milano). Fortunatamente dopo ripensamenti con grandi sacrifici la rete ad alta velocità adesso è una realtà e si è capito che contribuisce alla crescita della nazione. Ne sono testimoni treni moderni come la "Freccia Rossa" e "Italo".



Parata di alcuni dei locomotori che hanno fatto la storia del trasporto ferroviario in Italia dal dopoguerra fino ad oggi .

Interessante l'accostamento della tanto disprezzata livrea XMPR con la più classica castano-isabella

da sinistra E424-353, E656-097 , E636-403, E636-407

DL Messina 2005

foto Verdirame

Solo che se “Cristo si è fermato a Eboli”, la rete ad alta velocità si ferma a Salerno. E il Sud? Non è remunerativo, ci dobbiamo accontentare di ritocchi alla rete esistente. In Sicilia si è messo mano al raddoppio della Catania-Palermo ma ci vorranno anni per vederne il completamento ed i benefici, mentre sono ancora da completare il raddoppio delle Messina-Catania, della Messina-Palermo, mentre non si parla di raddoppio della Catania-Siracusa, che con la scusa di lavori e parziali rettifiche sono anni che viene chiusa a singhiozzo. Dire che i Gestori di autolinee ringraziano è dir poco. Il futuro? Siamo ottimisti, il treno non è finito, ha ancora un suo ruolo importante nell'economia di ogni paese, ma va adeguato ai tempi e soprattutto nessun altro mezzo di trasporto può competere con esso per massa di merci e persone trasportate in modo rispettoso per l'ambiente. Il treno in Italia ha 180 anni tutto sommato portati bene, speriamo anche in futuro.



E652-102 in testa ad un merci in transito tra Messina e Siracusa nei pressi della stazione di Acireale lato Catania. Nonostante che il trasporto merci su rotaia non se la passi molto bene, la composizione, di questo convoglio era piuttosto “robusta” contava infatti circa 17 carri.

Luglio 2019 / foto Antonio Verdirame

Nel 1939 in occasione del centenario della prima ferrovia in Italia, il Regime volle celebrare l'avvenimento e fece realizzare, basandosi sui disegni originali, una copia al reale e funzionante del convoglio inaugurale e da esso nacque un equivoco che durò parecchi decenni. Sicuramente i disegni disponibili furono quelli della locomotiva “Bayard” e di conseguenza si ricostruì questa locomotiva e fu spacciata come quella che trainò il convoglio inaugurale del 3 Ottobre 1839. Dato che sia la locomotiva “Bayard” sia la “Vesuvio” erano praticamente gemelle dal punto di vista estetico nella cambiava. Negli anni '90 del secolo scorso alcuni appassionati napoletani rovistando vecchi documenti e confrontando varie fonti scoprirono l'equivoco e la locomotiva “Vesuvio” tornò al suo posto nel convoglio inaugurale. Per inciso la “Bayard” fu consegnata nel Dicembre del 1839. Stabilire le verità storiche spesso non basta e presso gli appassionati se chiedete della Vesuvio pochi sapranno darvi notizie, mentre della Bayard molti anche non cultori di ferrovie vi sapranno parlare.



la lenta evoluzione delle ferrovie siciliane coinvolgerà anche la sostituzione di rotabili ormai giunti a fine carriera. Parte degli intercity sono affidati (ancora per poco) alle ormai malridotte E656 ormai in fase di accantonamento. Qui il rattoppato E656-294 alla testa del ICN 35273 da Roma e diretto a Siracusa nei pressi della stazione di Acireale lato Catania

Il Treno nel Mirino



La raccolta di foto in questo numero è un po' più corposa del solito grazie al generoso contributo dei soci che hanno inviato bel po' di scatti



E 652.158 e carri trasporto coils - MRV 56603 Livorno - Fiorentina di Piombino presso il picchetto limite manovra della stazione di S.Vincenzo il 3/7/2019

Foto A.Falzone

D345 verosimilmente in trasferimento a Pistoia trainato da un E 652, presso S.Vincenzo il 4/7/2019

Foto A.Falzone





Inusuale tripla composta da ALn 668.3217+ALn 663.1098+1135 (ripresa da entrambi i lati) espletano il Reg. 3032 Orbetello - Firenze SMN il 16/7/2019 a Civitella Paganico sulla linea Grosseto - Siena via Buconvento. Foto A.Falzone





E 401 in spinta all'IC 501 Sestri Levante - Napoli C.le presso S.Vincenzo il 5/7/2019 Foto A. Falzone



Frecciarossa 8505 da Bergamo per Roma Termini in partenza da Verona Porta Nuova con il logo per il decimo anniversario dei treni av di Trenitalia / Foto:E.Motta



Tornando nel "profondo sud" FCE, ADE14 sulla sciare di Bronte / Foto:Antonio Verdirame/

Aprile 2019



Ancora sulla breccia: E 633.204 al traino di carri Shimmms Mercitalia, nel pomeriggio del 15/11/2019 a Lambrate. [▲](#)



ETR 610 SBB ed ETR 675 NTV effettuano rispettivamente un Milano-Zurigo e un Salerno-Torino il 23/6/2019 ripresi a Milano C.le.

Foto: A.Falzone



27 Ottobre, E646-158 in testa al Treno straordinario 96122 di Fondazione FS tra Milano C.le e Como S.Giovanni



In coda allo stesso treno Gr740-278

Foto A.Falzone



Un salto nel nord Europa

In questa pagina e foto in alto nella pagina seguente, Deposito locomotive della stazione di Køge in Danimarca dato in gestione alla BLDX a/s società di trasporto nata nel 2007 che ha acquistato diverse locomotive serie MX di costruzione Nohab dopo essere state dismesse dal servizio dalle DSB (ferrovie dello stato danese) In foto la MX 1019 ripresa il 11/09/2019 a Køge - Foto E.Motta





Svezia; a destra stazione di Malmö, treno regionale in partenza per Stoccolma

Foto E.Motta



Un treno regionale Copenhagen-Nykøbing sulla linea Køge-Næstved.

Foto E.Motta





Queta volta (per sua fortuna) non transitano treni, un gatto gironzola indisturbato per il piazzale della stazione di Tureby, sulla tratta Køge -Næstved

Questa linea è a binario unico, esercita con materiale diesel, ma l'attuale ammodernamento ha previsto l'elettrificazione 25KVac e l'implementazione del RTMS liv2 da parte della ALSTOM per cui lavoro.

Non è ancora chiaro quando il nuovo sistema entrerà in servizio, perché vi sono alcuni problemi tecnici che via via si stanno risolvendo. Questa è sempre la linea pilota del contratto Alstom in Danimarca

La linea fino ai primi anni '60 si trovava sulla direttrice principale dei collegamenti che da Copenaghen andavano verso la Germania Federale, infatti vi transitava anche lo Skandinavian Express con una sezione da e per Roma Termini (foto sotto)

Foto E.Motta



Gli ultimi E656 in Sicilia



Non è mancata l'occasione di qualche foto agli ultimi E656 che ancora prestano servizio in Sicilia e che saranno accantonato ben presto , sopra E656-492 al traino del IC1524 SR-ROMA a CT.Cle

Sotto E656-435 al traino del ICN1529 ROMA-SR a CT C.le

Foto F.Santonocito

La mia ferrovia secondaria in Sicilia

di Salvo LoBianco



Panoramica destro del plastico

Il plastico ha una conformazione a "S italice" a singolo binario con raddoppio in stazione e due cappi di ritorno alle estremità. Misura circa 9,5 metri di lunghezza con larghezza variabile da cm. 50 a cm.120, ed ha un'estensione di binari di circa 15 metri. La struttura portante è stata realizzata con un telaio in legno su cui è stato posato compensato da cm.1 e polistirolo coperto da carta e colla vinilica, che costituiscono il piano dell'impianto. Il tutto è sorretto da gambe in legno per un'altezza da terra di cm.110, secondo le norme FREMO. L'armamento è "Tillig H0 cod. 83", la massiciata è di "Linea Secondaria". Tutto il plastico è digitalizzato, con moduli loop digitali sui cappi e gestito con centralina Hornby Elite.



Panoramica lato sinistro dell'impianto

L'intero plastico è a norme "FREMO" con testate B96 ed è composto da n.3 moduli e due capi di ritorno. Si ispira alle linee secondarie siciliane elettrificate alla fine degli anni 80 e nello specifico riproduce una parte di linea compresa tra una galleria da un lato ed una diramazione d'altro, in mezzo si trova la stazione di Passo D'Arce il tutto protetto da segnali di 1° categoria, la cui circolazione avviene in regime di Dirigenza Unica con blocco elettrico a correnti codificate.



Il fabbricato della stazione di "Passo D'Arce"



Lo scalo merci di "Passo D'Arce"

I pali della catenaria sono di "Lineamodel" in kit FS M26 con braccio tipo 1970. I segnali sono di Nino Rizzo Borrello (Nino51). I caseggiati di stazione di Marco Ragozzino, realizzati insieme al modulo centrale poi restaurato. La planimetria della stazione riprende quella della stazione di Militello Val di Catania (al vero sulla linea Lentini Diramazione-Caltagirone). Gli scambi sono mossi per mezzo di servo motori a movimento lento gestiti da decoder. La vegetazione è per la maggior parte di "krea Modellismo".



*Particolare dello scalo merci dove fer-
vono attività*

Molti altri dettagli sono autocostruiti come ad esempio le tavole di orientamento, i telefoni di linea, le casse correnti, i CdB ed i ranghi di velocità. I portali delle gallerie sono in parte di "Struttura Ferroviaria" ed in parte della "Noch" opportunamente modificati ed invecchiati. I rilievi sono stati realizzati sagomando il polistirolo e poi coprendolo con carta e colla vinilica.

Successivamente si è lavorato sulle rocce, realizzate in gesso ed il tutto dipinto e decorato con varie polveri. La stazione è composta da un fabbricato viaggiatori, un fabbricato toilette, un serbatoio dell'acqua, un deposito merci con binario tronco ed un altro binario tronco nel piazzale posteriore. Di questi solo il binario di corsa ed il binario di raddoppio sono elettrificati con catenaria.



All'uscita della stazione la linea si dirama in due direzioni, ma in realtà è un artificio per camuffare il cappio di ritorno



Carrì di servizio per treno cantiere (elaborazione Kit Tuttotreno)

I pali della catenaria prevedono la poligonazione della linea aerea di contatto con ramo deviato sezionato e mantenuto in tensione da un lato con ormeggio fisso dall'altro con ormeggio regolato da contrappeso. Lo stesso avviene sul modulo riprodotto la diramazione, dove il ramo deviato viene tenuto in tensione da un palo di ormeggio regolato con contrappeso.



Un paesaggio agreste fa da contorno al Regionale con ALn.668 in arrivo a "Passo D'Archi"



Lo stesso avviene sul modulo riprodotto la diramazione, dove il ramo deviato viene tenuto in tensione da un palo di ormeggio regolato con contrappeso.

L'impianto è stato pensato come plastico passerella, ma essendo stato realizzato a moduli secondo le norme FREMO sarebbe possibile collegarlo ad altri moduli ed esercirlo secondo le regole del FREMO.

Sopra, una scena per ravvivare il paesaggio. Escursionisti e campeggiatori bivaccano in un ridente angolo del boschetto.



A destra, Un regionale al traino di un infaticabile E.636 è appena giunto a "Passo D'Archi"



Una doppia di ALn.668 sta per entrare in stazione

Il materiale rotabile circolante, di varie Case modellistiche, è vario andando dalle onnipresenti ALn.668 a treni Regionali con trazione elettrica e carrozze MDVC/MDVE.

Data la sua conformazione, con gli automatismi dei cappi di ritorno è possibile utilizzarlo anche solo per far sgranchire e/o collaudare modelli sia della mia collezione che di amici.



In alto, La E.636.019 col suo Regionale sta per entrare in



Doppia di ALn.668 sosta a "Passo D'Archi" in attesa dell'incrociante

La festa dei MORTI e i TRENII ...RESUSCITATI



Lo scorso anno per la mancanza di fondi da parte del Comune di Catania non sono stati effettuati "I Treni dei Morti". Questo tipo di servizio a spola dalla stazione di Catania C.le alla stazione di Catania Acquicella permette di raggiungere il Cimitero di Catania in modo molto agevole rinunciando all'uso della propria automobile.

Erano anni che questo servizio veniva effettuato e la sua soppressione è stata causa di malumori. Il Comune quest'anno era ben intenzionato a ripristinare questi treni, ma ricevuto il preventivo di spesa da parte di Trenitalia, come primo risultato si è avuta la rinuncia da parte del Comune ad effettuare i treni, per la solita mancanza di fondi avendo ritenuto il preventivo di spesa eccessivo.

Dopo un bel pò di tira e molla è intervenuta la Regione Siciliana, nella persona del Presidente e dell'Assessore ai trasporti, che ha assicurato il finanziamento e così i catanesi hanno potuto raggiungere il cimitero in treno e...gratuitamente. I treni sono stati effettuati nei giorni del 1 e 2 Novembre, con 16 corse il giorno 1 e 12 corse il giorno 2. Protagonisti di questi convogli sono stati, in ambedue i giorni i Minuetti.

Nelle foto a corredo il Minuetto ME.65 in partenza da Catania C.le (foto 1) il giorno 2 Novembre e in arrivo a Catania Acquicella (foto 2). Nella stazione di Catania Acquicella è stata allestita una pedana e una passerella per la salita/discesa dei passeggeri diretti al Cimitero affiancata al binario 3 (foto 3), dal quotidiano "LA SICILIA", per gentile concessione).

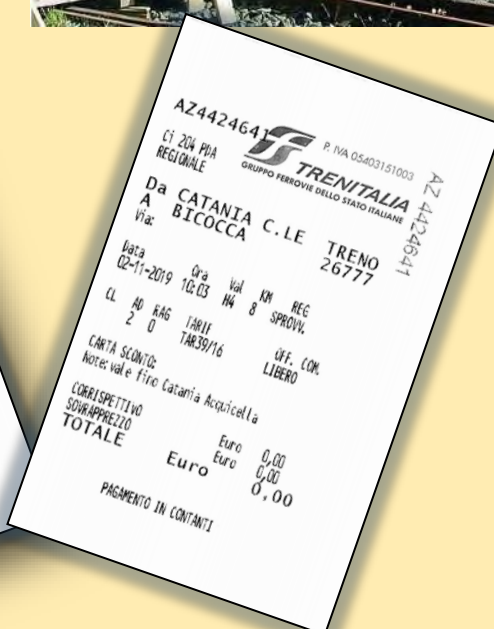


FOTO 2

Una novità introdotta quest'anno è stata la consegna a ciascun viaggiatore del titolo di viaggio (legga- si biglietto) sia nel percorso da Catania C.le ad Acquicella che nel senso inverso, probabilmente per accertare, in forma statistica, l'af- fluenza e/o l'utilizzo di questo ser- vizio. Stranamente il biglietto ri- porta invece il percorso sino a Bicocca, crediamo limite tariffa



FOTO 3



La doppia di E464 sugli IC in Sicilia

Foto di John Copsey scattate a Taormina-Giardini il 28.9.2019



Prosegue in Sicilia la progressiva sostituzione dei “caimani” E656, ormai giunti alla fine della loro gloriosa carriera, con le E464 nella nuova livrea al traino degli IC e ICN; le prime ad effettuare questi treni sono state, nel mese di Agosto 2019, le E464.617 e 619 ancora con la vecchia livrea; ecco le E464 309 in testa e 334 in coda con IC722 Siracusa-Roma.





GE-Brignole E464.510+102 - 23.1.2019 - foto Roberto Rava

*Fuguri di un sereno
Natale dagli Amici
della Ferrovia Catania*

