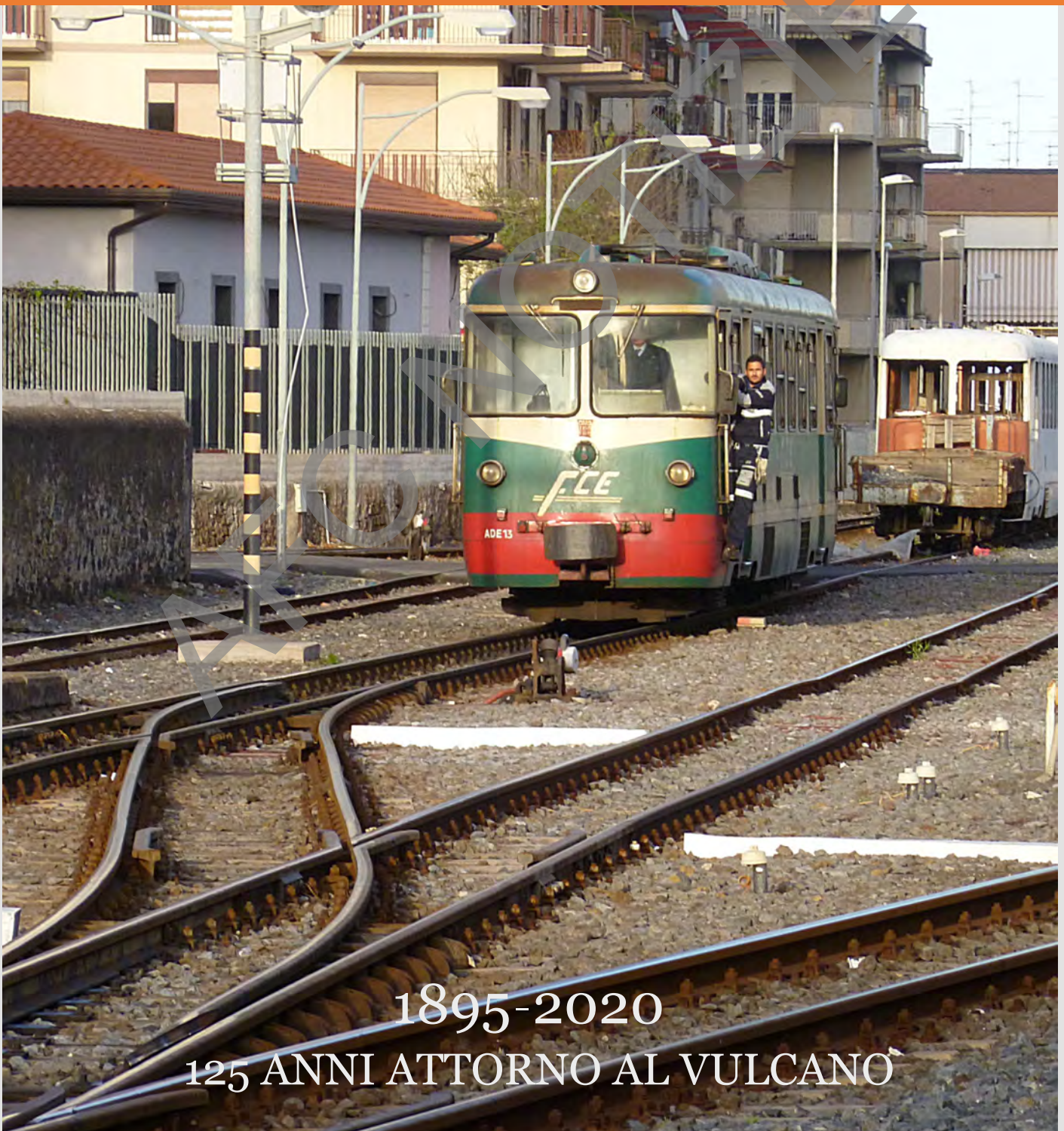


BOLLETTINO D'INFORMAZIONE DELL'ASSOCIAZIONE
"AMICI DELLA FERROVIA CATANIA"

56



1895-2020
125 ANNI ATTORNO AL VULCANO

EDITORIALE

Per fortuna ci ritroviamo grazie al nostro notiziario; Avevamo appena concluso la prima visita al cantiere della Metro di Nesima, che cominciarono le avvisaglie della pandemia. Poi un crescendo fino alla ultima riunione in sede il 7 di marzo ad emergenza appena iniziata, quando già molti soci sentendo che aria tirava si erano già defilati; qualche giorno dopo l'inevitabile decisione di chiudere. Il resto lo sappiamo, i contatti, a parte qualche telefonata li abbiamo tenuti soprattutto grazie alla provvidenziale chat su WhatsApp che è stato un po' il surrogato delle riunioni del sabato. Dopo la "attraversata del deserto" siamo giunti ad oggi, ma vige ancora il divieto di assembramento, quindi al momento (scrivo agli inizi di Giugno) non siamo in grado di riaprire. Ma se riapriamo dovremo limitare le presenze? Non si sa, forse si; Speriamo tra la fine Giugno e Luglio (la vedo dura con la mascherina) di poterci rivedere in sede.

Di solito non ci occupiamo mai di politica, ma consentitemi un'eccezione su un argomento che ci tocca e che merita qualche modesto commento. Il governo discute sulla ripresa dell'economia azzoppata che dovrebbe ripartire sulla spinta delle opere pubbliche che invece non ripartono. Gli aiuti tanto sbandierati arrivano con il conta-gocce ed il malcontento è crescente e ai piani alti sanno perfettamente che se le cose non ingranano il governo difficilmente arriverà a Natale. A questo punto spunta "l'ideona", tentando il tutto per tutto si torna a parlare del ponte sullo stretto, ottimo argomento elettorale che di solito prelude ad elezioni anticipate, ma stavolta l'argomento, ha trovato qualche "SI" diversi "Ni", ma dalla maggioranza ballerina e contraddittoria sono arrivati anche i "NO". Il Presidente Conte sa bene che "l'affaire" delle grandi opere è una brutta bestia; ci sono due possibilità o ci salti sopra e la cavalchi o vieni travolto.

Ma... dal 2013 la "Società dello Stretto", che si occupava del progetto del ponte, è in liquidazione. La faccenda è finita in tribunale con una richiesta miliardaria di danni da parte della società nei confronti dello stato per inottemperanza contrattuale (qualcosa di simile ha minacciato anche la società *Autostrade* per altri noti motivi); E siccome lo stato perderà la causa, come giustificare agli occhi di una nazione affamata di lavoro ed infrastrutture uno stratosferico risarcimento per la mancata realizzazione di un'opera strategica che avrebbe assicurato lavoro ed un notevole indotto? Inoltre sono già stati investiti 350 milioni di Euro tra progetti, consulenze e quant'altro che andrebbero buttati al vento. Tutti sappiamo che il completamento del ponte propedeutico al famoso corridoio Palermo-Berlino, sarebbe un formidabile volano per una serie di attività economiche a beneficio dell'intera economia isolana e non solo; a Palazzo Chigi l'hanno capito e forse tentano di spostare i macigni ideologici...o forse prende solo tempo. Confesso il mio scetticismo, troppe volte ho visto questa sceneggiata, ma sebbene la posta in gioco sia alta, qualcuno si metterà di traverso minacciando la crisi, voleranno stracci e quindi finirà a niente. Intanto nonostante quarantene e pandemia, AFC NOTIZIE è uscito ugualmente! Leggetelo con calma mentre attende con pazienza il ponte sullo stretto **A.V.**

IN QUESTO NUMERO

Inaugurazione Treno PoP	pag. 3	La ferrovia Lugano-Cadro-Dino	pag. 16
FCE 125 anni attono al vulcano	pag. 8	Stazione Motta a che punto siamo	pag 35
Il treno nel mirino	pag. 10	Una nonnina davvero arzilla	pag 40

Foto in Copertina: FCE, ADE 13 in manovra a stazione Borgo 11/04/2016
foto Francesco Santonocito

Foto in 4ta di copertina: Convoglio merci con D445-1106 sulla Romagnano-Sesia-NovaraBoschetto
03/04/2019 **foto Francesco Ravaglione**

A.F.C. NOTIZIE N.56 - 1° QUADRIMESTRE 2020

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 WEB: <https://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, CLAUDIO BUFFOLINO, NICOLO' IACOBELLO, ALDO FALZONE,
ALBERTO VERDIRAME, ROBERTO RAVA, ENRICO BERTORELLO, FRANCESCO RAVAGLIONE

chiuso il 9-06-2020



CERIMONIA PRESENTAZIONE DEI TRENI POP A CATANIA



Testo e foto John Copsey

Mercoledì 8 Gennaio 2020, alla stazione centrale di Catania è stato presentato il nuovo elettrotreno 104 chiamato familiarmente "Pop". Alla cerimonia hanno partecipato il governatore Nello Musumeci, l'assessore regionale ai Trasporti, Marco Falcone, per Trenitalia l'amministratore delegato, Orazio Iacono, e il direttore Divisione passeggeri regionale, Sabrina De Filippis.

La Sicilia è la prima regione nel Sud Italia dove i pendolari possono viaggiare sui treni Pop, i convogli di ultima generazione di Trenitalia, del gruppo Fs Italiane. Finora, ad oggi, sono 5 quelli arrivati nell'isola, e il quinto è uno dei 43 nuovi treni previsti per il rinnovo della flotta nella Trinacria, che permetterà la riduzione dell'età media dei convogli dai 24,5 anni del 2017 ai 7,6 del 2021.

I cinque nuovi treni hanno già cominciato a circolare sulla Palermo-Messina e Messina-Siracusa, le linee dove è previsto, almeno inizialmente, il loro impiego; quelli in esposizione al binario 1 di Catania Centrale erano gli Etr 104 numeri 006 e 007, tutti e due con la composizione a 4 casse.

Dopo i discorsi delle autorità di rito, sopra citate, è avvenuto il taglio del nastro davanti all'ingresso del Pop numero 007 e il treno è stato visitato dalle autorità, dai ferrovieri, e dal pubblico presente che ha avuto il piacere anche di fotografarlo dentro e fuori scattando numerose immagini. E' seguito un apprezzato rinfresco con brindisi augurali dedicati al nuovo elettrotreno.

Le foto seguenti sono tutte scattate dal sottoscritto nel giorno dell'inaugurazione.



Questi nuovi mezzi rientrano nel Contratto di Servizio decennale, sottoscritto nel maggio 2018 da Regione Siciliana e Trenitalia, che prevede investimenti per oltre 426 milioni, di cui circa 325 destinati all'acquisto di nuovi rotabili per potenziare la mobilità regionale e metropolitana nell'isola. Sarà così possibile anche un progressivo incremento dell'offerta e un ulteriore miglioramento della qualità di servizio.

«Rete ferroviaria italiana sta lavorando intensamente anche al Sud. Appena ci saranno le nuove fasi di sviluppo delle infrastrutture, saremo pronti anche noi a cogliere le nuove opportunità e sfruttare ancora di più la rete ferroviaria siciliana» ha detto l'amministratore delegato di Trenitalia, Orazio Iacono, a margine della consegna dei treni Pop a Catania. «Grazie a questi nuovi treni, avremo un'esperienza di viaggio positiva che ci permetterà di aumentare ancora di più il numero dei passeggeri, quindi - ha aggiunto - più gente sui treni, mezzo decisamente più sicuro, e meno nelle strade».

Il Presidente della Regione Musumeci ha ribadito che anche questi treni Pop hanno bisogno di una infrastruttura ferroviaria adeguata, auspicando una accelerazione nei lavori di miglioramento nelle linee ferroviarie dell'isola.



I nuovi treni regionali Pop sono tecnologicamente avanzati, comodi, ecologici e facilmente personalizzabili: sono commissionati da Trenitalia ad Alstom e hanno una capacità di trasporto fino al 15 per cento superiore rispetto alla precedente generazione, possono trasportare oltre 500 persone, sono equipaggiati con una rampa di accesso per facilitare anche l'ingresso di bici e sono dotati di porta biciclette e altri mezzi simili di serie, che sui treni regionali dell'isola viaggiano gratis.

CARATTERISTICHE TECNICHE DEI TRENI

“POP” con composizione «A» per Trenitalia a 4 casse:

Velocità massima: 160 km/h - Motori di trazione: 4 - Ampiezza porte: 1.300 mm - Porte: 4 per lato - Posti a sedere: 321 (di cui 2PRM* e 27 strapuntini) - Passeggeri in piedi [4 pass/m2]: 188 - Posti totali: 509 - Porta biciclette: 8 bici - Numero di gradini interni totale: 6 (3 per ciascuna cassa di testa) - Toilette: 1 PRM (persona a ridotta mobilità) - Condizionamento: - Tempo pre-raffreddamento: < 75 min - Tempo pre-riscaldamento: < 60 min - Accelerazione media tra 0-30 km/h del convoglio: 1,01 m/s² - Lunghezza treno: 84,2 m - Video sorveglianza: 32 telecamere - Superficie monitor: 148,42 cm² - Prese elettriche sedie: 230V+USB



Il treno è conforme alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI).

Pop è treno comodo e accessibile, le carrozze spaziose offrono aree di seduta ampie per i viaggi di media durata tipici del servizio regionale e interregionale, mentre le sedute singole o quelle longitudinali e il facile accesso nell'area del vestibolo sono adatti per i viaggi di breve durata tipici del servizio suburbano. Le sedute sono dotate di prese per alimentazione di PC, tablet e cellulari.



L'illuminazione è ottimizzata grazie a grandi finestrini che consentono un maggior ingresso di luce naturale. La circolazione dei passeggeri è facilitata da ampi corridoi adatti alle persone a ridotta mobilità. I livelli di rumore e le vibrazioni ridotti al minimo consentono a Pop di offrire un viaggio tranquillo e confortevole.

Le temperature nelle carrozze vengono modulate grazie

a un particolare impianto di condizionamento. La struttura e le caratteristiche della cassa in alluminio contribuiscono a migliorare l'isolamento termico, pertanto i tempi di raffreddamento durante la stagione estiva e di riscaldamento durante quella invernale sono stati ulteriormente ridotti. Il monitoraggio dell'anidride carbonica consente di regolare la quantità d'aria fresca proveniente dall'esterno.

I sedili cantilever senza appoggi a pavimento consentono più igiene e un'agevole pulizia. I passeggeri, in particolare quelli seduti accanto al finestrino e non bassi di statura, devono però alzarsi con attenzione dato che, per ottenere ampio spazio per il ripiano bagagli, lo stesso è posizionato non molto in alto.



Pop è un treno hightech : più comfort e informazioni ai passeggeri Il nuovo treno Pop è dotato di un sistema informativo integrato con l'infrastruttura di terra di Trenitalia e offre un servizio di informazione e intrattenimento audio video con numerosi display LCD su ciascun veicolo visibili da tutte le aree, predisposizione per la rete Wi-Fi, la sicurezza dei passeggeri è garantita da un sistema di telecamere digitali di videosorveglianza con visualizzazione sui monitor nei comparti delle immagini riprese. Sistemi integrati per il conteggio dei viaggiatori permettono di monitorare in tempo reale il numero di passeggeri presenti a bordo.



Monitor più grandi consentono un'agevole lettura delle informazioni ai passeggeri sugli aggiornamenti del traffico in tempo reale, sulle condizioni meteorologiche e sulle attrazioni turistiche locali e diffonderanno le immagini live catturate dalle telecamere aumentando la sicurezza percepita dal passeggero. Il sistema informativo per i passeggeri presente in

ciascuna carrozza utilizza monitor e display disposti in modo ergonomico e dotati di un sistema di diffusione del suono.

La versatilità si vede considerando che si possono considerare più treni in un unico treno: Pop è facilmente personalizzabile, i treni Pop sono facilmente riconfigurabili. L'architettura consente alle Regioni di personalizzare il layout degli interni e modificare la disposizione dei sedili secondo la tipologia di servizio. Possono essere inseriti sedili aggiuntivi per i viaggi più lunghi, o un numero minore di sedili e un maggiore spazio in piedi per le tratte più brevi.

Un treno amico dell'ambiente e del risparmio energetico: i nuovi Pop rispondono alla politica di sostenibilità ambientale e sono riciclabili per il 96 per cento. Consumano il 30 per cento di energia in meno rispetto alla precedente generazione. Nessun solvente o altra sostanza chimica tossica utilizzati nel processo di produzione dei treni. I sistemi di condizionamento dell'aria e di ventilazione sono regolati in funzione del numero dei passeggeri. La chiusura delle porte è programmata al fine di evitare la dispersione termica. La modalità Eco viene attivata quando è necessario. L'illuminazione per i passeggeri, a LED, si regola automaticamente sulla base della luce esterna.

Ferrovia Circumetnea

1895-2020

125 anni...sempre attorno al vulcano

Di Francesco Santonocito

Di una ferrovia, che girando attorno all'Etna, collegasse importanti centri pedemontani con Catania si era cominciato a parlare già dagli anni '70 del XIX° secolo, ma le discussioni sul tracciato, lo scartamento e il tipo di ferrovia da realizzare si protrassero a lungo e con accese dispute tra i fautori di una soluzione o l'altra.

Si arriva così al 1883, quando si ha il primo atto ufficiale di riconoscimento del progetto di una ferrovia attorno al vulcano che partendo da Catania toccasse centri importanti come Paternò, Adrano, Bronte, Randazzo, Linguaglossa, Giarre riaffacciandosi al mare a Riposto. Solamente il 23 Maggio 1889 vi fu l'assegnazione dei lavori al Consorzio dei Comuni promotori della ferrovia che a sua volta li subappaltò alla "Società Siciliana di Lavori Pubblici" facente capo all'imprenditore inglese Robert Trehwella.

Per questa ferrovia appartenente al tipo "4" delle ferrovie economiche fu scelto lo scartamento ridotto tipico italiano di 950mm.

La prima tratta entrata in funzione, il 2 Febbraio 1895, fu la Catania (in realtà Cibali) -Adrano e nei mesi successivi si aggiunsero altre tratte, cosicché alla fine del 1895 si poteva andare da Catania Gaito a Giarre senza soluzione di continuità. Per il tratto Giarre-Riposto e Catania Gaito-Catania Porto, si dovrà aspettare rispettivamente Novembre 1896 e Luglio 1898. Logicamente la trazione scelta fu quella a vapore e la ferrovia si dotò di 12 locomotivi di rodiggio "C", le prime quattro costruite nel Regno Unito e le successive otto, su licenza, dall'italiana Breda.

A queste si aggiunse una ulteriore locomotiva, simile alle precedenti, costruita nelle Officine sociali di Catania Borgo e per questo battezzata "Catania", come del resto tutte le altre che portavano nomi delle località toccate dalla ferrovia. Un'ulteriore locomotiva, la n.14 detta "A Meusa" (dalla storpiatura del nome del costruttore) proveniente dalla Ferrovia Alifana arrivò a metà degli anni venti del XX° secolo. Inizia così il solito tran tran quotidiano che in ogni caso contribuì a togliere dall'isolamento diversi territori oltre ad incrementare i commerci permettendo di far arrivare le merci al porto di Catania o a quello di Riposto in modo più rapido ed economico.

Il Vulcano ha dato diversi grattacapi alla ferrovia con le sue eruzioni; nel 1911, nel 1923 che comportò la costruzione della variante di Castiglione. Sfortunata variante nata su terreni instabili e soggetta a continue frane e smottamenti, talché nel 1960 si decise il suo abbandono e la linea ricongiunta alla stazione di Cerro. Ulteriori interruzioni sono state causate dall'eruzione del 1928, che seppellì Mascali, e da quella del 1981 presso Randazzo.

L'incremento del traffico fece intravedere i limiti della trazione a vapore, e nell'onda dell'entusiasmo suscitato dall'apparire sulla rete FS delle automotrici termiche, le famose "Littorine", nel 1936 la FCE ordinò alla FIAT sei automotrici a gasolio classificate "AL.01-06" che entrarono in esercizio a partire dal 1938. Esse permisero il dimezzamento dei tempi di percorrenza.

La bufera della seconda guerra mondiale si abbatté anche sulla FCE, che alla fine del conflitto era piuttosto malconcia sia nel materiale rotabile che nella struttura, fabbricati compresi.



L'indagine ministeriale condotta alla fine degli anni quaranta ebbe come risultato la revoca della concessione alla Società esercente e il passaggio sotto l'egida dello Stato con la "Gestione Commissariale Governativa". Usufruento di alcune leggi ponte, la Gestione Commissariale provvide a risanare un po' tutto, dalle migliori condizioni di lavoro per i dipendenti, ai fabbricati, al tracciato ed anche al materiale rotabile con l'acquisto di tre automotrici Diesel-elettriche (TIBB-STANGA) "ADe.01-03", di due automotrici "Ranieri" (AL.541-542) e l'acquisizione di una ulteriore Ranieri (AL.52) a carrelli e tre automotrici a due assi sempre Ranieri (AL.35.01-03) provenienti da altre ferrovie dismesse.

Negli anni successivi il parco rotabili fu incrementato con l'acquisto di dieci automotrici TIBB-STANGA (ADe.11-20), quattro automotrici provenienti dalle Calabro-Lucane (ADe.7-10), sei automotrici meccaniche, ex FS RALn.60, provenienti da linee a scartamento ridotto siciliane dismesse e trasformate dalle officine FCE in RALn.64.01-06, con sostituzione dei motori e rifacimento cabine e arredo.

Ultime automotrici ad entrare a far parte del parco FCE sono state le cinque macchine costruite a Catania dalla ITIN (ex IMPA) denominate ADe.21-25.

Il tempo passa, le esigenze aumentano e nel 2015, dopo varie vicissitudini, arrivano i nuovi binati, Diesel-elettrici costruiti in Polonia dalla NEWAG, denominati "Vulcano", finalmente mezzi al passo coi tempi, comodi, veloci, con aria condizionata e silenziosi.

Uno dei punti deboli della linea FCE sono stati e sono i passaggi a livello sia quelli ufficiali a cavallo delle strade statali e provinciali, ma soprattutto la miriade di passaggi e attraversamenti privati. Tutto questo ha avuto ed ha ripercussioni sulla sicurezza di marcia e sulla velocità commerciale.

Dove si è potuto intervenire sono stati in parte eliminati, altri dotati di barriere automatiche azionate dal treno stesso, ma ancora ne esistono molti

Uno dei problemi che venne alla ribalta negli anni sessanta e successivi fu l'attraversamento di Catania. Quando fu costruita la ferrovia l'attraversamento della città etnea avveniva lungo un vallone disabitato che faceva in modo che la linea ferrata arrivasse sino al porto scavalcando la linea FS Messina-Catania senza interferire col traffico cittadino.

L'incremento della motorizzazione privata e gli insediamenti urbani nella zona attraversata dalla FCE resero pericoloso questo tratto di ferrovia, con incidenti quasi quotidiani. La Dirigenza FCE, conscia del problema, dopo varie ipotesi si orientò sull'interramento della tratta Borgo-Porto, anzi con lungimiranza presentò un progetto per trasformare la tratta in questione in una vera e propria "Metropolitana". Così cominciarono i lavori e nel Giugno 1999 fu aperta al pubblico la Metropolitana catanese, da Borgo a Porto. Son trascorsi 125 anni dalla nascita della FCE, ma lungi da dormire sugli allori la nostra ferrovia ha esteso la tratta metropolitana aggiungendo a quella sopra menzionata la tratta Borgo-Nesima (quartiere lato Ovest di Catania) e la tratta Galatea-Stesicoro che permette di giungere in pieno centro di Catania. Ma non è finita, sono in corso i lavori da un lato sul prolungamento Stesicoro-P.zza Risorgimento con ulteriore ipotesi di arrivare all'aeroporto di Fontanarossa e dall'altro sul tratto Nesima-Monte Po-Misterbianco che lambisce l'Ospedale "Garibaldi" e un Centro Commerciale. Nel corso di questi 125 anni si è passati dalla trazione a vapore a quella Termica e a quella elettrica (la metropolitana). La marcia dei treni regolata dalla Dirigenza Unica con l'ausilio del telefono ha ceduto il passo ad un moderno DCO. Le Officine sociali sono state dotate di moderne apparecchiature per la manutenzione dei mezzi in dotazione sia vecchi che moderni. Non è stato trascurato il servizio automobilistico, pensato in un unico con la ferrovia e che in questi tempi di chiusura totale dovuta al "Coronavirus" ha fatto da valida alternativa al traffico ferroviario sospeso per la Pandemia. Dalla Dirigenza non è stato trascurato il potenziale turistico dato che la ferrovia attraversa territori affascinanti per la varietà del paesaggio, dai prati quasi svizzeri del pianoro di Roccacalanna al paesaggio lunare delle Sciare di Bronte. A memoria del passato sono state preservate due "Littorine", la AL.56.01 e 06, di cui la 06 riportata agli splendori degli anni '30. Rientra in questo progetto il restauro della rimessa di Bronte con la creazione della "Rimessa Espositiva", a cui ha collaborato la nostra associazione, dove sono conservati, la locomotiva n.10 "MASCALI", la AL.01 nei colori castano/isabella, e alcuni carri rappresentativi del parco rotabili FCE. Al tutto fanno corona una piccola galleria di foto ed alcuni diorami. Appare evidente da tutto ciò che la Ferrovia Circumetnea, nonostante i suoi 125 anni ha ancora molto da dire sia sul piano della mobilità delle genti attorno al vulcano sia sul piano storico culturale per un territorio ricco di potenzialità.

Chi volesse approfondire l'argomento Circumetnea, può far riferimento al n.48 del nostro notiziario "AFC Notizie", ancora disponibile.

Il Treno nel Mirino



La rubrica delle foto dei soci e non solo



E644 Mercitalia al Brennero 5 gennaio 2018 foto A.Falzone

Lambrate, lavori sostituzione binario e massicciata sul 5° binario da notare asta di messa a terra , Maggio 18 /foto A.Falzone

ex 582 Sicilane a Lambrate 10 Maggio 2018 foto A.Falzone



Locomotori per
treni merci: E
652.176 di MIR in
attesa di ripartire
mentre a fianco
transita il 483.107
DB Cargo Italia -
Lambrate
25/01/2020

Foto A. Falzone



E 403.022 alla trazione dell'ICN 35904 Reggio Cal. C.le-Torino P.ta Nuova
- Milano Lambrate 25/01/2020

Foto A. Falzone



Sequenza di un invio di un convoglio Trenord completo di semipilota ed E 464 in coda, trainato dalla DE 520-015 "occhialuta". Lambrate 25

Foto A. Falzone



Qui nel mirino non ci sono finiti i treni ma un pezzetto dall' Alcantara-Randazzo chiusa da circa 30 anni.

Le due immagini prese al volo durante una gita lo scorso Febbraio testimoniano parzialmente lo stato della linea; Numerosi privati con case e terreni a ridosso della linea hanno esteso senza troppi problemi orti e giardini occupando abusivamente larghe porzioni della linea ferroviaria. *Foto A. Verdirame*



Da tempo si parla di un ripristino parziale della linea più che altro a scopo turistico

Si sono susseguite, riunioni appelli dei sindaci, documenti di tutti i generi, ipotesi di costo e progetti.

I costi sono molto elevati ed i rientri economici forse incerti allungano i tempi indefinitamente. Ad oggi la situazione è quella mostrata.

Draisina danese in deposito

Foto E.Motta





8-4-2015. RomagnanoSesia, D445.1018 con tradotta Romagnano Sesia-
NovaraBoschetto

Foto Ravaglione



10-2-2015. Località Santo Stefano_(NO). D445.1070 tradotta Romagnano Sesia
-NovaraBoschetto

Foto Ravaglione



26-07-2016. D445.1106 con tradotta Romagnano Sesia-NovaraBoschetto

Foto Ravaglione



31-08-2016. Romagnano Sesia. D.445.1106 in manovra. Nella foto si vedono anche le due linee che una volta passavano da Romagnano: a destra i binari verso Varallo Sesia (Novara-Varallo), a sinistra invece i binari verso Santhià, della Santhià-Arona, chiusa dal 2012. *foto Ravaglione*



di Claudio Buffolino

La *Società per la Ferrovia Elettrica Lugano-Cadro-Dino (Sonvico)*, in sigla LCD era una delle tante linee ferroviarie a scartamento metrico Svizzere, costituita nel Canton Ticino il 29 dicembre 1908; la quale iniziò pertanto i lavori di costruzione della linea, che venne attivata il 2 gennaio 1911 per la tratta urbana di Lugano dalle caratteristiche tranviarie, e il successivo 27 giugno per la tratta extraurbana, più specificamente ferroviaria.

La linea fu interessata sin dall'inizio da un intenso traffico vicinale e turistico, a cui si sommava l'intensissimo traffico nella tratta urbana, effettuato con mezzi tranviari.

Storia e origini

Su impulso del Dott. Giovanni Reali di Cadro, il 16 agosto 1904, a Cadro, viene indetta una "pubblica adunanza" per la costruzione di una linea ferroviaria regionale "Lugano-Cadro-Tesserete", in contrapposizione alla già progettata linea tramviaria "Lugano-Tesserete"^[1] che, dopo la concessione ottenuta nel 1897, era rimasta ancora ferma al solo progetto iniziale.

1. *LT ferrovia Lugano-Tesserete, era una breve linea ferroviaria di 8 km a scartamento metrico, che collegava la città di Lugano con la località di Tesserete (attualmente comune di Capriasca), in esercizio dal 1909-1967.*



Questa situazione, “risvegliò” la società promotrice della citata linea fino a Tesserete, che fece rivalere Tesserete come “suo” capolinea già acquisito, disponendo già di una concessione federale fino a lì. A seguito di questa contestazione, il progetto venne così modificato in ferrovia “Lugano-Cadro-Dino (Sonvico)”.

La ferrovia elettrica Lugano-Cadro-Dino (LCD), ottenne la concessione federale il 20 giugno 1906, valida per ottant’anni. I lavori di costruzione iniziarono il 2 gennaio 1910, diretti dall’Ing. Alessandro Balli ed eseguiti dall’impresa Crivelli e Bettosini di Viganello. Già il 2 gennaio 1911 fu ufficialmente aperto l’esercizio del tratto urbano dal lungolago di Lugano, alla Santa di Viganello, completato poi con l’inaugurazione dell’intera linea, avvenuta il 27 giugno 1911.



Convoglio in cavo comando multiplo, in Passaggio sul lungolago di Lugano “altezza debarcadere”.



Vista di Piazza Manzoni 1911 (Lungolago di Lugano).



Percorso e Fabbricati

Per assicurare il collegamento, le costruzioni più importanti furono: due gallerie (Viganello 98 metri e Soragno 65 metri), tre ponti di ferro e un ponte a volta; furono pure edificati i seguenti fabbricati: rimessa officina e uffici a La Santa a Viganello; la stazione di Dino; sei piccole fermate in legno e muratura a Cadro, Davesco, Soragno, Ventuno, Pregassona e Viganello. Tutti gli edifici vennero progettati dall'Arch. Giuseppe Ferla.

Nel 1929, venne costruita la rimessa a Dino. La ferrovia, a trazione elettrica con tensione di linea 1000 Volt continua (cc), partiva dal lungolago di Lugano e, dopo due chilometri di percorso per le vie cittadine, seguiva un tracciato proprio che procurava ampia vista sul golfo del Ceresio^[2], per poi proseguire lungo la sponda sinistra del Cassarate^[3] fino a Dino. La linea ferroviaria misurava, in totale, 7'834 metri, con un dislivello di 210 m, pendenze fino al 40 ‰ e con un tempo di percorrenza di circa 30 minuti.

La linea aveva inizio di fronte al debarcadere centrale, quindi percorreva in sede stradale riva Albertolli, Corso Elvezia, via Madonnetta e via La Santa, ove vi era il deposito centrale (officina e amministrazione). Continuando su via Pazzalino, il tracciato per 200 metri si inerpicava sulla pendenza più importante della linea 40 ‰. Questo dislivello "detto lo strappo", faceva sì che nei periodi invernali le motrici perdessero aderenza, costringendo i macchinisti durante la fase di retromarcia ad effettuare una seconda sabbiatura della rotaia, in modo che con una seconda marcia (rincorsa) riuscissero a proseguire.

Nel 1929, venne costruita la rimessa a Dino. La ferrovia, a trazione elettrica con tensione di linea 1000 Volt continua (cc), partiva dal lungolago di Lugano e, dopo due chilometri di percorso per le vie cittadine, seguiva un tracciato proprio che procurava ampia vista sul golfo del Ceresio^[2], per poi proseguire lungo la sponda sinistra del Cassarate^[3] fino a Dino. La linea ferroviaria misurava, in totale, 7'834 metri, con un dislivello di 210 m, pendenze fino al 40 ‰ e con un tempo di percorrenza di circa 30 minuti.

La linea aveva inizio di fronte al debarcadere centrale, quindi percorreva in sede stradale riva Albertolli, Corso Elvezia, via Madonnetta e via La Santa, ove vi era il deposito centrale (officina e amministrazione). Continuando su via Pazzalino, il tracciato per 200 metri si inerpicava sulla pendenza più importante della linea 40 ‰. Questo dislivello "detto lo strappo", faceva sì che nei periodi invernali le motrici perdessero aderenza, costringendo i macchinisti durante la fase di retromarcia ad effettuare una seconda sabbiatura della rotaia, in modo che con una seconda marcia (rincorsa) riuscissero a proseguire.

2. *Lago di Lugano, altrimenti detto Ceresio, è un lago prealpino ramificato lungo il confine italo-svizzero. La divisione amministrativa è piuttosto complessa, estendendosi tra il Canton Ticino, la Provincia di Como e la Provincia di Varese. Lungo 35 km, profondità max 288m e una superficie di 48.7 km².*
3. *Il Cassarate è un fiume che scorre nel distretto di Lugano che sfocia nel lago Ceresio, La sua sorgente si trova nella parte superiore della Val Colla a valle del Passo San Lucio sul monte Gazzirola, poco distante dal confine di stato con la Provincia di Como.*

Lugano piazza Manzoni: **272 m/sm**
 Dino: **482 m/sm**
 Inaugurazione: **1911**
 Chiusura: **1970**
 Lunghezza tratta: **7,8 km**
 Scartamento: **Metrico (1000mm)**
 Massima pendenza: **40 ‰**
 Stazioni e fermate: **16**
 Numero Tunnel: **2**
 Numero ponti: **9** (oltre 2 m di lunghezza)
 Tensione: **1000 V**
 Velocità massima: **55 km/h**

Stazioni e fermate		
0.0	Lugano Piazza Manzoni	272 m s.l.m.
0.5	Lugano Piazza Indipendenza	275 m s.l.m.
	Lugano Corso Elvezia	
	Lugano Ospedale	
	Lugano Ponte Madonnetta	
1.8	Lugano La Santa (deposito)	282 m s.l.m.
2.0	Lugano La Santa	286 m s.l.m.
2.3	Scarpino	303 m s.l.m.
2.9	Viganello	322 m s.l.m.
3.3	Viarnetto	348 m s.l.m.
3.9	Pregassona	351 m s.l.m.
4.8	Ventuno	374 m s.l.m.
5.2	Soragno	394 m s.l.m.
5.8	Davesco	412 m s.l.m.
7.1	Cadro	456 m s.l.m.
7.8	Dino-Sonvico	482 m s.l.m.



Da qui (km 2) iniziava la tratta ferroviaria vera e propria, che guadagnava quota con due stretti tornanti tra le fermate di Scarpino-Viganello e Viganello-Viarnetto, seguendo poi a breve distanza la strada cantonale sterrata, a mezza costa sul fianco della valle.

Linea in costruzione in via La Santa,

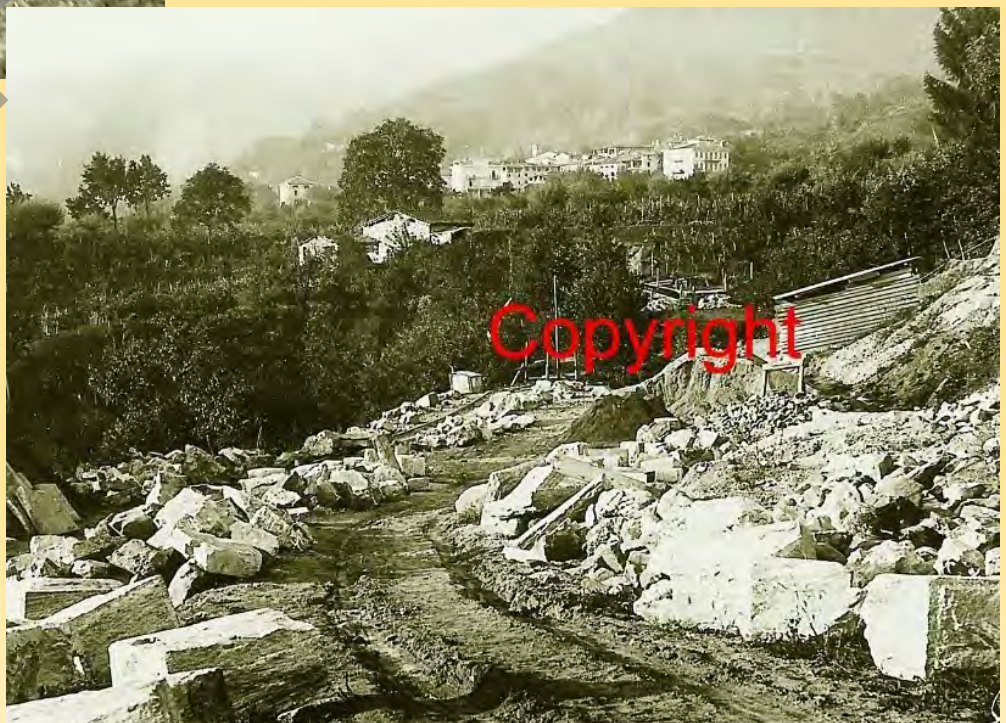
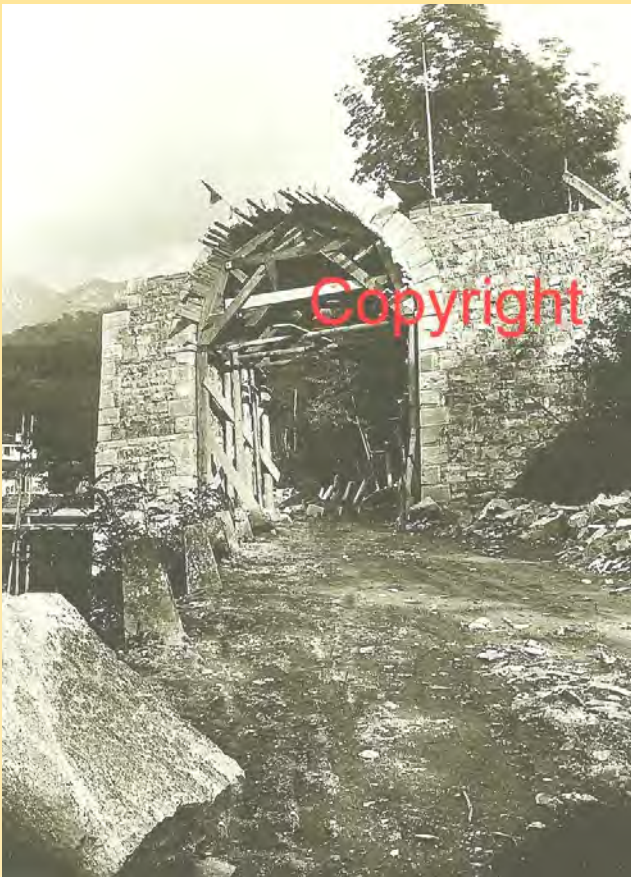


Immagine del 1910, tratta Cadro campagna (ex frazione Dassone



Ponte tra Davesco e Cadro



Carro Scala (posa catenaria) ideato e costruito dal capo-deposito Bianchi E.

Prima della soppressione la LCD trasportava circa 1 milione di viaggiatori all'anno. Le immagini di quell'epoca all'inizio del servizio del 7 giugno 1911, presentano un parco veicoli che ricordava molto la scatola iniziale di un ferromodellista con quattro motrici a due assi le CFe 2/2 1-4 (previste per l'impiego nel traffico urbano e suburbano), due rimorchi uno dei quali, la carrozza viaggiatori C 11, la C 21 per la stagione estiva "giardiniera" e il carro merci a bordi alti coperto L 51. Di questi tre veicoli ne sono rimasti due:

"la carrozza per l'estate C21, che fu ceduta alla ferrovia-museo "Blonay – Chamby", la quale grazie a questo vagone soprannominato Giardiniera ha implemento il suo valore turistico (carrozza ancora in servizio). È la carrozza viaggiatori C11 che dal 2010 al 2016 venne restaurata in maniera esemplare".

Nel corso degli anni, il materiale fu ammodernato e completato con veicoli d'occasione provenienti da altre compagnie, tra cui, nel 1941, con la motrice Be 4/4 nr. 10 (ex "BMB" Biel – Meinisberg – Bahn) affettuosamente soprannominata "Freccia arancio" o "Littorina", che si contraddistingueva appunto per il suo colore biancoavorio e arancione, livrea conservata per tutto il tempo del suo esercizio sulla linea ed era impiegata come motrice singola per viaggi speciali e in modo particolare sulla tratta urbana.

E dall'unico acquisto di un veicolo nuovo, l'automotrice Be 4/4 nr. 9 nel 1955 che dopo la chiusura della linea negli anni 70 passo alla ferrovia MOB "Be 4/4 1001". La quale nel luglio 2019 è stata ceduta al gruppo Amici LCD & LT "Claudio Buffolino, Andrea Dall'Ara che fa parte con Angelo Ghirlanda, Graziano De Ambroggi, Mariangelo Scalena e dal compianto Ronald Fassora dei primi fondatori



Una delle tante fermate realizzate dall'architetto Ferla.



Stazione capolinea di Dino anni 70.



Deposito centrale (L-C-D) Viganello Via la Santa



Il modello in scartamento I

Un posto d'onore alla LCD (attuale ARL) spetta anche ad un modello in scala I dell'automotrice CFe 2/3 nr. 1, realizzato nel 1942 dall'allora capodeposito Ermanno Bianchi (Raffigurato nell'immagine al suo tornio). Egli era stato assunto nel 1927 in virtù della sua formazione di fabbro ferraio e di meccanico e grazie alle sue eccellenti capacità venne promosso capodeposito nel 1940; diede così inizio all'ammodernamento dell'intero materiale rotabile.

L'iscrizione in curva difficile e rigida delle CFe 2/2 nr. 1-4 costruite nel 1911 dalle ditte SWS/ BBC/ SLM e Alioth con un interasse di 4 m erano insoddisfacenti soprattutto nella doppia serpentina di Viganello, ragione per cui nel 1941 la LCD prese contatto con la ditta SLM di Winterthur per risolvere il problema con l'inserimento dell'asse intermedio; in seguito realizzato nel modello in sala 1:32 con materiale di scarto, da Ermanno Bianchi. L'offerta della SLM giunse il 29 ottobre 1941. A causa delle risorse finanziarie ridotte questa trasformazione dovette essere ponderata con precauzione e i lavori non sarebbero stati eseguiti simultaneamente.



Dato che le Officine Franzi, cui era stato affidato inizialmente il mandato di effettuare i lavori, vi avevano rinunciato per mancanza di capacità libere (dovuto al secondo conflitto mondiale), essi furono eseguiti dal personale LCD nell'officina di Viganello.

Ancor prima che l'ordinazione alla SLM fosse partita, il 3 marzo 1942, Ermanno Bianchi aveva già portato a termine la costruzione come modello in scala 1:32 della CFe 2/2 nr.1 da trasformare per prima. Il modello in scartamento I non motorizzato aveva già un pantografo e poteva circolare su rotaie fabbricate in casa. La cassa poteva essere tolta per mostrare il funzionamento del supporto di guida. L'iscrizione "Scart. 4.30" si riferiva al nuovo passo confermato il 9 marzo 1942 dalla SLM. Un vero rompicapo è rappresentato dalla data di revisione „1. 5. 1945“, dato

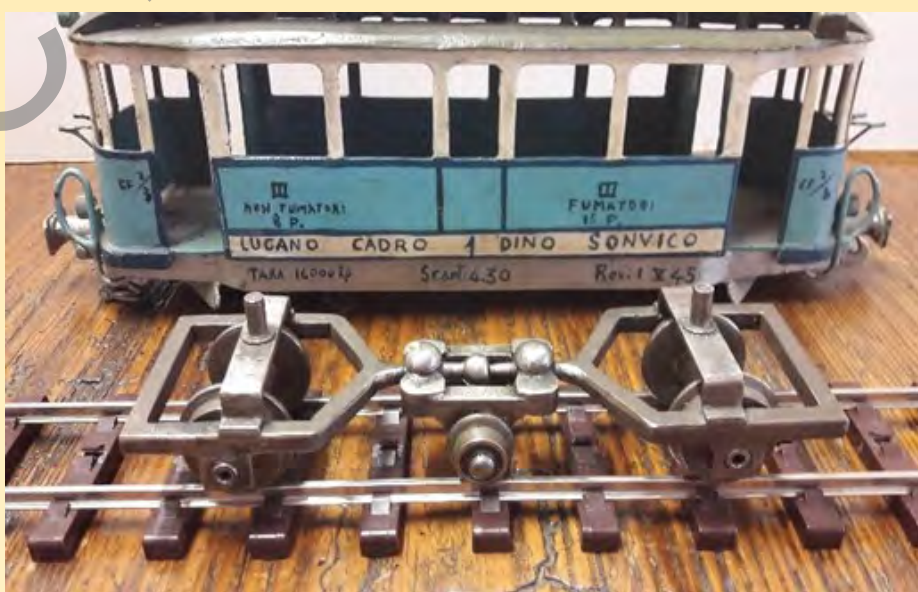
che la SLM aveva prospettato un termine di consegna non vincolante di 6 mesi.

La consegnagiuuse franco di porto a Lugano FFS e la SLM propose anche di inviare un tecnico o un montatore a condizioni "molto convenienti" per l'assistenza nel montaggio.

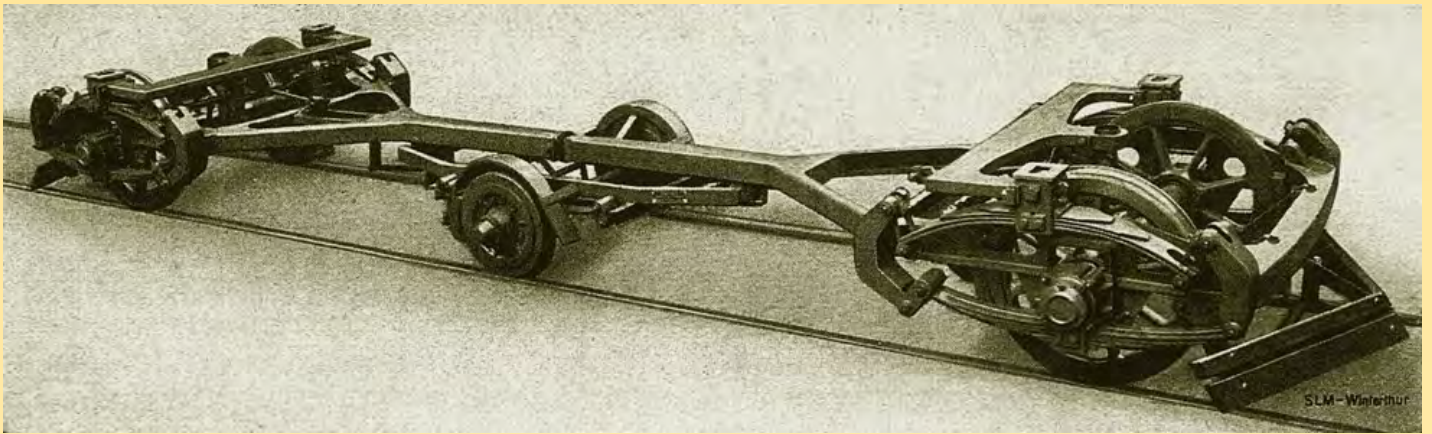


Modello in scala 1:32 CFe

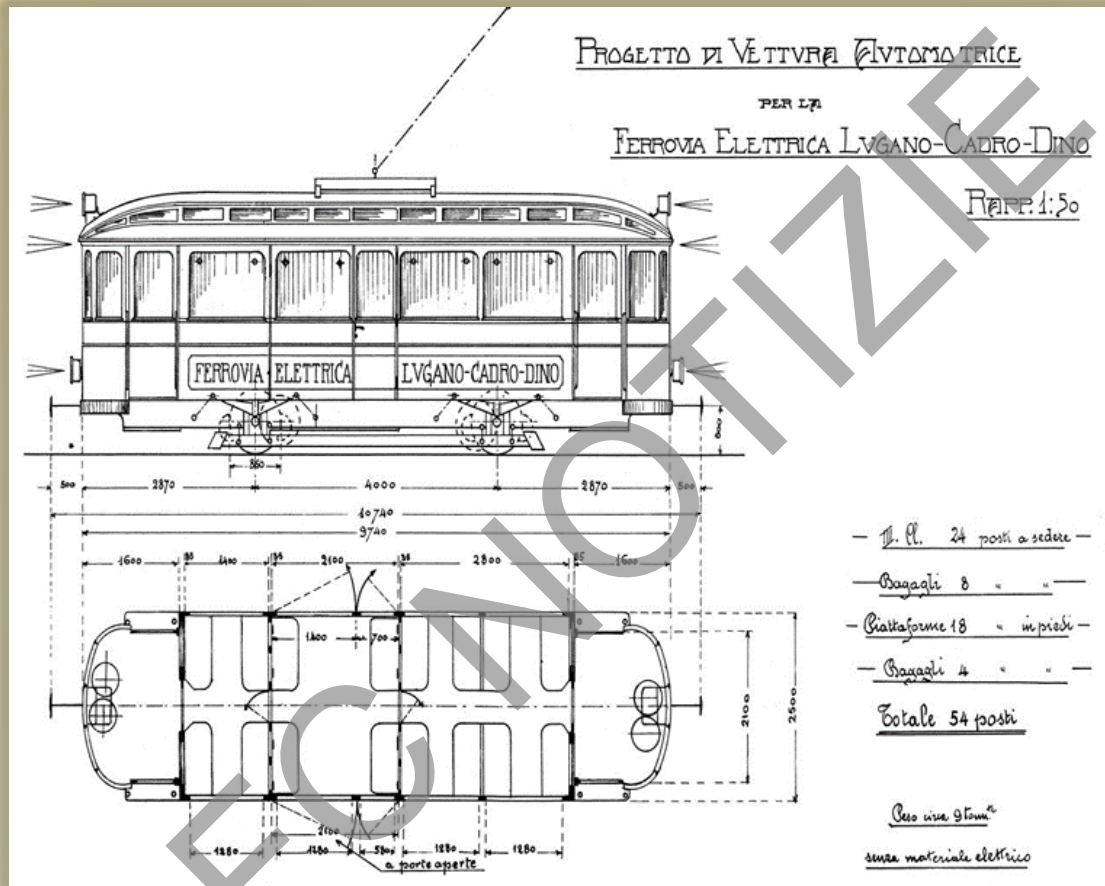
Dopo la rimessa in servizio in primavera dell'automotrice numero 1 con ottimi risultati, l'8 giugno 1943 la LCD ordinò un supporto di guida anche per l'automotrice numero 4. Nell'estate del 1946 il supporto fu ordinato anche per le automotrici 2 e 3. A causa di difficoltà di fornitura del fabbricante dei cuscinetti a rulli assiali la SLM comunicò però che l'ultimazione dei lavori non sarebbe potuta avvenire prima della metà di maggio del 1947. In realtà la trasformazione avvenne poi nel 1948. In contemporanea con l'inserimento del nuovo supporto di guida si provvide ad ammodernare anche le casse dei veicoli e nelle automotrici 1 e 4 si ampliò l'equipaggiamento elettrico ammodernato con il comando multiplo. Lo stesso comando multiplo a corrente fu integrato nell'impianto elettrico esistente delle automotrici 2 e 3.



Visione del modellino del telaio con l'aggiunta del terzo asse.



Carrello modificato con l'applicazione dell'asse centrale, chiamato sistema SLM



Materiali Rotabili:

Nell'elenco del materiale rotabile sia in quello motorizzato che rimorchiato è ben messa in evidenza la dotazione degli scompartimenti non fumatori che fumatori. Questa sensibilità verso l'utenza che già allora amava viaggiare senza sobrirsi il fumo altrui era dovuto sin dal 1881. Già all'epoca il dipartimento federale delle ferrovie aveva invitato alle differenti compagnie svizzere una richiesta di arredare i rotabili con compartimenti non-fumatori. Dal dicembre 2005 il fumo è stato bandito da tutti i mezzi di trasporto svizzeri.

- Parco veicolo:**
- N° 1 automotrice C1
 - N° 2 automotrice C2
 - N° 3 automotrice C3
 - N° 4 automotrice C4
 - N° 4 Tram
 - N° 5 Tram
 - N° 6 Tram
 - N° 7 Tram
 - N° 8 Tram
 - N° 9 Autom. (Anatra).
 - N° 10 Autom. (Litorina)
 - N° 11 carrozza C11 (Pulee)
 - N° 12 carrozza C12
 - N° 21 Giardiniera
 - N° 31
 - N° 41
 - N° 42
 - N° 51 Carro merci

Motrice C1 (CFe 2/2 – BFe 2/3 - BDe 2/3)



Motrice C1-4.
1° classificazione
CFe 2/2 in seguito
BFe 2/2.
BDe 2/3 nel 1956.
Costruttore: SLM
(Winterthur)

*CFe 2/2 Immagine
1910 con presa di
corrente a lira.*



BDe 2/3 Immagine del 1963 alla stazione di



BFe 2/3.

Motrice C2 (CFe 2/2 – BDe 2/3)



Immagine della CFe 2/2



BDe 2/3

Motrice C3-4 (CFe 2/3 - BDe 2/3)



**BDe 2/3 C3 Viganello Via la Santa
(in tripla trazione con Giardiniera)**



CFe 2/3 C4 con C41 "Viganello" con rimorchiata

Come già anticipato nel 1948, le motrici furono tutte trasformate in veicoli a tre assi orientati, grazie al nuovo telaio costruito dalla società SLM. Inoltre la BBC consegnò una nuova attrezzatura elettrica che permise la circolazione di questi veicoli in convogli. Si videro così apparire le tipiche composizioni con un'automotrice ad ogni estremità. Le prese di corrente "a lira o archetto" cedettero il loro posto ai più moderni pantografi. Ganci semiautomatici di tipo Fischer (+GF+) sostituendo i tamponi centrali caratterizzati da due attacchi a vite. Di un comando multiplo diretto (la motrice di testa trasmetteva il comando di trazione a quella di coda mediante un cavo) e per le motrici 1 e 4 si lavorò anche per migliorare i motori la cui potenza fu aumentata da 65 a 70 HP. Nel 1956 in fine diventarono poi BDe 2/3.

Motrice 9 (Be 4/4 "Anatra")

Costruita nel 1955 dalla ACMV-ABB di Vevey, la motrice Be 4/4 classificata con il n. 9 è stata l'unica motrice acquistata a nuovo. L'anatra era attrezzata per circolare in unità multipla con le vecchie BDe 2/3, e aveva motori analoghi ai loro. Il combinatore e le resistenze di partenza erano dunque disposti per il comando dei quattro motori. Quando la Be 4/4 n. 9 era posta di coda, bisognava però "escludere" due motori per renderla simile ad una delle vecchie motrici. Il soprannome Anatra le fu data poiché in confronto alle altre era dotata di sospensioni Neidhart, che durante la marcia le davano un'andatura simile ad un'anatra



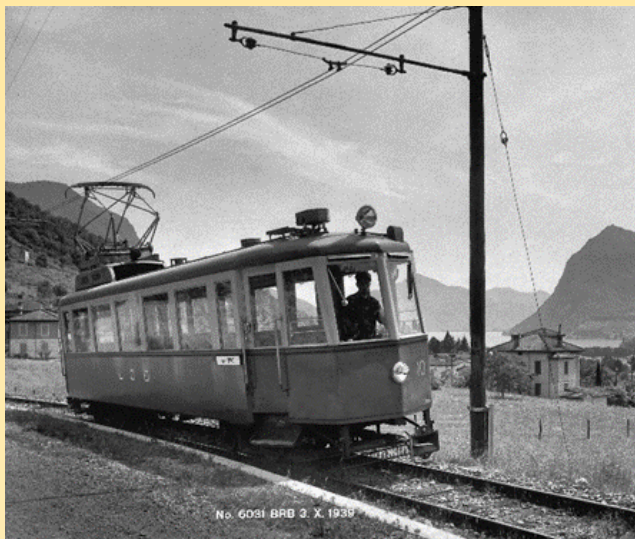
N° 9 "Davescio-Soragno, fermata di Soragno"

N° 9 "Stazione Dino con l'autopostale per Sonvico"



Motrice 10 (Ce 4/4 "Littorina")

Nel 1941, la LCD comprò la Ce 4/4, quasi nuova dalla defunta ferrovia Bienne-Montménéil (BMB). Questa motrice, costruita da SIG e BBC nel 1937, disponeva di carelli BBC tipo Simplex a motori longitudinali di concezione molto speciale. Si trattava della "Littorina", un veicolo di tipo tranviario assolutamente incompatibile con gli altri in dotazione (senza ganci adeguati e senza freno ad aria), essa si distingueva per il suo colore arancio luminoso. Questa motrice non era concepita per la trazione in coppia con altre elettromotrici e di rimorchi. Acquistata per 42000 CHF giunta alla LCD fu numerata con il numero d'esercizio 10.



Be 2/4 "Littorina, Viganello Paese 1939"



Be 2/4 "Stazione capolinea di Dino 1969",

Tram (4-8) (Be 2/2)

Questi veicoli furono costruiti quasi tutti nel 1910 (nr. 5 nel 1896) e vennero usati solo per il traffico cittadino da Lugano "Lungolago" a La Santa, fino al termine del loro onorevole servizio avvenuto alla fine degli anni 60. Purtroppo ai giorni nostri, l'unico esemplare che è scampato alla demolizione è la vettura nr 8. La motrice nel 1968 fu acquistata dalle Autolinee Mentrisenzi la quale nel 1980 venne ceduta alla Metkom di Stabio, di proprietà del sig. Bruno Baumgartner, che la restaurò nel 2006 esponendola all'entrata del proprio Hotel (Coronado) a Mendrisio.



Tram 4, Lugano "Corso Elvetia"



Tram 5



Tram 6, Lugano fermata Lungolago

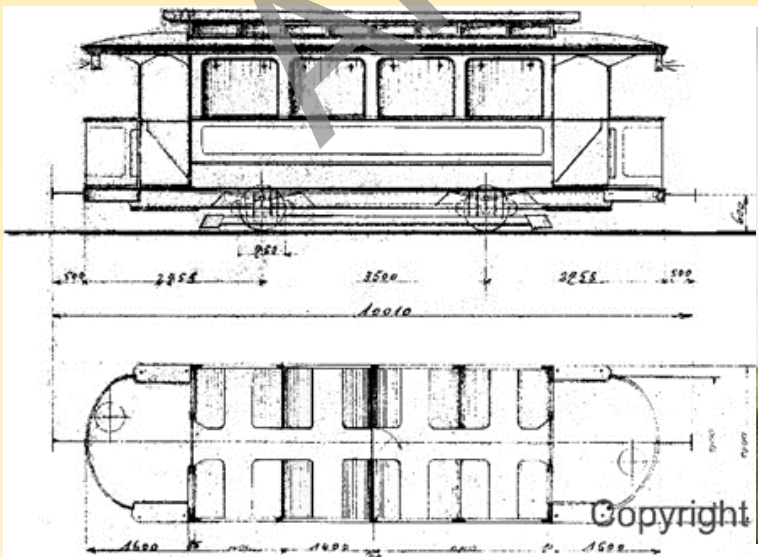


Tram 5



Be 2/2 Tram 8, Viganello la Santa deposito principale.

Carrozza C11 "Pulee" (B2)



B2 Realizza dalla ditta Schlieren (SWS) 1911

Il Pollaio “Pulee”



Costruita dalla ditta SWS (Fabbrica di veicoli ferroviari di Schlieren) e messa in servizio il 25 giugno 1911, nella carrozza C 11 si notano soprattutto le piattaforme convesse, che non servivano unicamente per offrire dei posti in piedi, ma nei giorni di mercato anche per trasportare ceste piene di frutta, verdura, uova e formaggio. Le fu appioppato il nomignolo di „pulée“ (pollaio) più che altro per le condizioni di spazio spesso carenti; infatti il pollame e il bestiame minuto venivano caricati sul carro L 51. La LCD registrò un forte traffico anche durante il 2°

conflitto mondiale perché l'Esercito svizzero per raggiungere la regione di frontiera sorvegliata tra il Monte Brè e il Gazzirola utilizzava i suoi convogli da Lugano a Davesco. Il 31 dicembre 1945 la carrozza C 11 ricevette gli accoppiamenti +GF+ e nell'agosto del 1949 si poté aumentare da 18 a 30 il numero dei posti in piedi sulle piattaforme eliminando il passaggio tra una carrozza e l'altra. Nel 1972 la carrozza, rimasta quasi allo stato originale, fu risparmiata dalla demolizione a San Siro al portale sud della galleria di Viganello e diventò di proprietà dell'omonimo Comune, che la espose nel piccolo parco della nuova scuola dell'infanzia.



In quel luogo la carrozza subì rapidamente gli influssi atmosferici e fu oggetto di atti vandalici, ma nel 1984 il Comune di Viganello la fece riparare. Nel 2004, dopo l'aggregazione di Viganello con Lugano la competenza per il „pollaio“, il cui stato di conservazione era di nuovo peggiorato, passò alla Città. Su iniziativa di Angelo Ghirlanda scaturì l'idea di restaurare la carrozza e di conservarla in via definitiva per i posteri. Le trattative tra la Città di Lugano e le ARL si conclusero con successo nel

2009: il 17 marzo la C 11 poté essere trasportata nella vecchia officina di Tesserete e ricoverata su un pezzo di binario dell'ex Ferrovia Lugano-Tesserete (LT) ancora esistente. I relativi costi furono assunti dalla Città. In seguito fu trasferita nell'attuale sede nella moderna rimessa per gli autobus e sottoposta ad un restauro protrattosi sull'arco di alcuni anni. I lavori di carrozzeria e di tinteggiatura furono eseguiti man mano dal personale delle ARL, i lavori di falegnameria dai giovani dell'OTAF (Fondazione Opera Ticinese di Assistenza per la Fanciullezza).



C11 "completamente restaurata "presso la rimessa ARL Tesserete 2".

Buffolino Claudio

Le iscrizioni e le decorazioni furono oggetto di un lavoro di progetto degli allievi della Sezione „Pittori di scenari" del CSIA (Centro Scolastico per le Industrie Artistiche) nell'autunno del 2011 e nell'inverno del 2012. Il loro docente Andrea Dall'Àra che fa parte con Angelo Ghirlanda e Graziano De Ambroggi del gruppo di tre persone che curò il restauro dirigendolo, misero a disposizione i documenti necessari e procurarono i pezzi originali.

La carrozza C11 (che naturalmente dopo il 1956 diventò la B2 11) restaurata in maniera esemplare ricorda oggi in uno spazio d'onore protetto dell'autorimessa delle ARL la bellezza in stile „Liberty" della LCD. Dimostra l'impegno, finora praticamente sconosciuto a nord delle Alpi, della Direzione delle ARL in collaborazione con amici della ferrovia locali per la preservazione dell'eredità delle ferrovie LCD e LT che le precedettero.

Carrozza C12 (B2)



Carrozza 21 “Giardiniera” (B2)



B2



B2 “ Ferrovie museo Blonay–Chamby”

La „Giardiniera“



Il veicolo più famoso della LCD rimane la carrozza per l'estate C 21, la “Giardiniera”, con i suoi predellini lunghi sui due lati e con gli schienali dei sedili ribaltabili in funzione della direzione di marcia. Per far fronte alla penuria di materiale delineatasi fin dall'inizio si prevede di trasformare la C 21 in una carrozza viaggiatori chiusa. Fortunatamente, grazie all'acquisto di veicoli d'occasione, ciò non accadde e la „Giardiniera“ fu mantenuta pressoché allo stato originale. Nel 1943, in occasione di una trasformazione ne fu aumentato unicamente il numero dei posti a sedere (da 40 a 50) quando anche sulle piattaforme furono installate delle panchine. Ma la stessa „Giardiniera“ non era solo unica nel suo genere (a parte i due rimorchi tranviari estivi simili dei BVB-Trasporti pubblici di Basilea e della BEB-Ferrovia della Valle della Birsa), lo era anche l'esperienza di attraversare con essa pian piano, a

una velocità che avrebbe consentito di cogliere i fiori, il paesaggio allora ancora intatto, costeggiando i giardini delle ville fuori Lugano, i prati, i boschi e i campi della sponda sinistra della Valle del Cassarate e di godere di un panorama impareggiabile. Già prima della soppressione della LCD era stato annunciato che la „Giardiniera“ sarebbe stata conservata dalla Ferrovie museo

Blonay–Chamby (BC). Quando le trattative erano già abbastanza avanzate la Città di Lugano decise però sorprendentemente di tenere la carrozza estiva come monumento. La „Giardiniera“ rimase ricoverata per circa 5 anni su un tratto di binario a La Santa, poi fu esposta all'aperto a Tesserete, dove il suo stato si degradò rapidamente. 20 anni dopo, nuove trattative ebbero un esito positivo e il 22 dicembre 1990 la „Giardiniera“ arrivò alla BC e fu subito sottoposta a revisione:



il tetto e il pavimento furono rinnovati, le panchine furono completamente sostituite, le tende eliminate da tempo furono ricucite e riapplicate. Inoltre la Ferrovia retica RhB provide a dotare gli assi di nuovi bandaggi, il freno a vuoto esistente fu completato col freno ad aria compressa e l'accoppiamento +GF+ fu sostituito col repulsore centrale. 25 anni dopo la soppressione della sua linea la C 21 tornò in servizio il 15 luglio 1995 alla BC nei vivaci colori azzurro-bianco della LCD e da allora è impiegata con successo. In occasione del centesimo anniversario della LCD nel 2011 la tinteggiatura è stata riportata allo stato originale sulla base di documenti disponibili.

Carrozza 31 (B2)



Rimessa Viganello anni 30

Rimessa Viganello



Carrozza 41 (B4)



B4 "4 assi" acquistata nel 1945



Carrozza 42 (B)



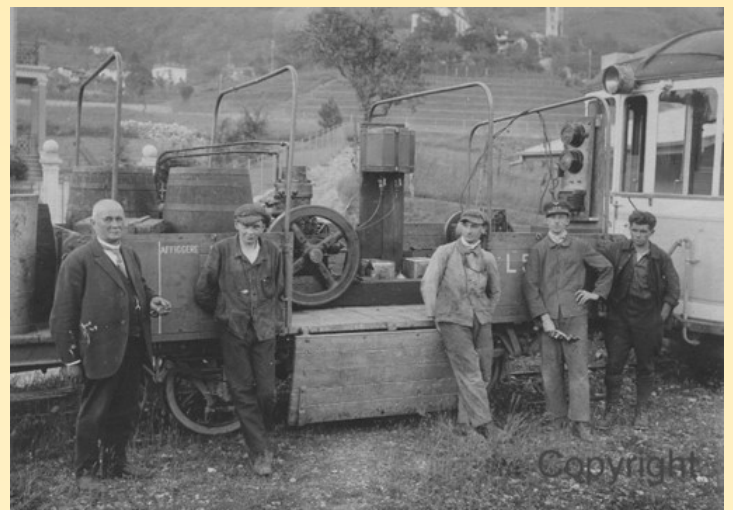
La 42b fu acquistata 1946, era anche detta "Cinema" perché era stata concepita con gli schienali orientabili sul facsimile della Giardiniera. Anche le vetrate erano facilmente smontabili ma era un lavoro che comunque doveva essere eseguita in officina.

Carro merci L 51

La particolarità di questo carro era la polivalenza, in quanto non veniva utilizzato unicamente per merce di ogni genere, ma anche come carro generatore. Fu costruito nel 1911 dalla ditta SWS (Schweizerische Waggon- und Aufzugfabrik-Schlieren), del peso di 3t, lunghezza di 5.73m, portata 5t e freno pneumatico Hardy. Purtroppo sovente si verificavano disfunzioni nell'erogazione della corrente elettrica, di conseguenza l'azienda si dotò allora di un generatore di corrente, a motore diesel, monocilindrico, raffreddato ad acqua (si vedono le due botti che la contengono) che montava sul carro. Tale gruppo era stato concepito per sopperire ai cali di tensione lungo la linea di contatto e permetteva di immettere sulla catenaria un supplemento di corrente.



Carro L51 sponde alte



Carro L51 con generatore Diesel, immagine del 1946.

A Dino, la corriera postale portava i viaggiatori sino in Val Colla e a Tesserete, sull'altro versante della valle. A prescindere dall'esercizio 1917, la LCD aveva sempre chiuso il suo bilancio in attivo, sino a quando il servizio urbano fino a La Santa fu rilevato dall'Azienda Comunale dei Trasporti (ACT). Il numero dei viaggiatori cadde allora da 1'064'807 nel 1964 a 475'164 nel 1965, la società LCD subì così un duro colpo.



Il gatto



Nel periodo iniziale, nonostante i mezzi limitati a disposizione e la parsimonia di rigore, la LCD teneva molto a proporre una pubblicità originale e artistica, ragione per cui al pubblico si regalavano delle cartoline postali pubblicitarie. Il recto presentava fotografie della ferrovia e della Valle del Cassarate, il verso l'orario e addirittura indicazioni tariffali trascritte nelle tre lingue nazionali. Lasciando lo spazio sufficiente per un messaggio di saluto, avevano lo scopo di far conoscere ovunque il fascino turistico della ferrovia.

Per l'allestimento dei manifesti pubblicitari la ferrovia si rivolse al noto pittore Fausto Agnelli (1879–1944). Al Consiglio d'amministrazione Agnelli presentò due progetti: il primo era la rappresentazione idealizzante, allora piuttosto in voga, del paesaggio e dei villaggi, con le montagne con gradazioni di colore rossastro; il secondo mostrava la sorprendente immagine di un *gatto terrorizzato in una notte di luna piena*.

Il gatto nero spaventato si trova sotto il portale della chiesa di Sonvico e soffia sconvolto contro un trenino illuminato a giorno, formato da due veicoli chiaramente riconoscibili come automotrici della LCD, che giungono a Dino da Lugano affiancati da una fila di luci. Sullo sfondo risplendono le luci della città col lago, il San Salvatore e il ponte-diga di Melide. Col suo manifesto Agnelli voleva attrarre il pubblico dinamico o anche annoiato in attesa, ma si attendeva una critica dalla LCD: che cosa aveva a che fare un gatto spaventato dal rumore insolito e dall'illuminazione del trenino elettrico con la pubblicità ferroviaria? La direzione della LCD non poté però sottrarsi al fascino, alla curiosità e all'originalità di questa meraviglia per cui la acquistò per 300 franchi e la impiegò come manifesto e come copertina per gli orari tascabili. Anni dopo l'originale fu ritrovato arrotolato nel vecchio fabbricato d'esercizio di La Santa. Dopo essere stato restaurato è ora presente nel locale esposizione dell'autorimessa ARL Tesserete 2.

LUGANO - CADRO - DINO												
	102	102	2	4	104	6	8	10	108	12	114	
LUGANO P. G. part.			5 ³⁰	6 ³⁵	9 ³⁰	11 ³⁰	12 ⁰³	14 ¹⁰	16 ²⁰	17 ³⁰	18 ³⁰	19 ⁵⁰
La Santa			5 ⁴⁰	6 ⁴⁵	9 ⁴⁰	11 ⁴⁰	12 ¹²	14 ²⁰	16 ³⁰	17 ⁴⁰	18 ⁴⁰	20 ⁰⁰
Scarpino (term. fac.)			5 ⁴⁵	6 ⁵⁰	9 ⁴⁵	11 ⁴⁵	12 ¹⁴	14 ²²	16 ³²	17 ⁴²	18 ⁴²	20 ⁰²
Viganello			5 ⁴⁴	6 ⁴⁹	9 ⁴⁴	11 ⁴⁴	12 ¹⁴	14 ²²	16 ³²	17 ⁴⁴	18 ⁴⁵	20 ⁰⁵
Pregassona			5 ⁴⁶	6 ⁵²	9 ⁴⁷	11 ⁴⁶	12 ¹⁸	14 ²⁶	16 ³⁶	17 ⁴⁸	18 ⁴⁸	20 ⁰⁸
Ventuno			5 ⁴⁸	6 ⁵⁴	9 ⁴⁹	11 ⁵²	12 ²²	14 ³²	16 ⁴⁴	17 ⁵³	18 ⁵⁴	20 ¹¹
Soragno			5 ⁵⁰	6 ⁵⁶	9 ⁵¹	11 ⁵⁵	12 ²⁵	14 ³⁵	16 ⁴⁶	17 ⁵⁶	18 ⁵⁶	20 ¹⁴
Davesco			5 ⁵²	6 ⁵⁸	9 ⁵³	11 ⁵⁸	12 ²⁸	14 ³⁸	16 ⁴⁹	17 ⁵⁷	18 ⁵⁷	20 ¹⁷
Cadro			5 ⁵⁵	7 ⁰²	9 ⁵⁸	12 ⁰¹	12 ³¹	14 ⁴²	16 ⁵³	18 ⁰⁰	19 ⁰⁰	20 ²⁰
DINO			5 ⁵⁸	7 ⁰⁵	10 ⁰³	12 ⁰⁴	12 ³⁴	14 ⁴⁵	16 ⁵⁶	18 ⁰²	19 ⁰²	20 ²²

DINO - CADRO - LUGANO											
	101	3	5	7	9	11	13	115	501		
DINO	6 ⁰²	7 ¹⁶	10 ¹⁰	13 ²⁰	15 ³⁰	17 ²⁵	19 ¹⁰	20 ³⁰	22 ⁰⁰		
Cadro	6 ⁰⁵	7 ¹⁹	10 ¹³	13 ²³	15 ³³	17 ²⁸	19 ¹³	20 ³³	22 ⁰³		
Davesco	6 ⁰⁸	7 ²²	10 ¹⁶	13 ²⁶	15 ³⁶	17 ³¹	19 ¹⁶	20 ³⁶	22 ⁰⁶		
Soragno	6 ¹¹	7 ²⁵	10 ¹⁹	13 ²⁹	15 ³⁹	17 ³⁴	19 ¹⁹	20 ³⁹	22 ⁰⁹		
Ventuno	6 ¹⁴	7 ²⁸	10 ²²	13 ³²	15 ⁴²	17 ³⁷	19 ²²	20 ⁴²	22 ¹²		
Pregassona	6 ¹⁷	7 ³¹	10 ²⁵	13 ³⁵	15 ⁴⁵	17 ⁴⁰	19 ²⁵	20 ⁴⁵	22 ¹⁵		
Viganello	6 ¹⁹	7 ³⁴	10 ²⁸	13 ³⁸	15 ⁴⁸	17 ⁴⁴	19 ²⁸	20 ⁴⁸	22 ¹⁸		
Scarpino (term. fac.)	6 ²¹	7 ³⁶	10 ³⁰	13 ⁴⁰	15 ⁵⁰	17 ⁴⁶	19 ³⁰	20 ⁵⁰	22 ²⁰		
La Santa	6 ²³	7 ⁴⁰	10 ³²	13 ⁴²	15 ⁵²	17 ⁴⁸	19 ³²	20 ⁵²	22 ²²		
LUGANO P. G. arr.	6 ³⁰	7 ⁵⁰	10 ⁴⁰	13 ⁵⁰	15 ⁵⁰	18 ⁰⁰	19 ⁴⁰	21 ⁰⁰	22 ³⁰		

Orario 1930.

Dal 27 settembre 1967, a causa dei problemi viabili, il capolinea luganese fu arretrato in Piazza Indipendenza, abbandonando la stazione sul lungolago, che fino ad allora aveva consentito un comodo interscambio con la navigazione lacuale, apprezzato soprattutto dai turisti.

Il 7 giugno 1969 la LCD fu assorbita dalla LT^[4], che eserciva la ferrovia Lugano – Tesserete da poco sospesa. La LT, che mutò ragione sociale nel 1971 in **Autolinee Regionali Luganesi (ARL)**^[5], decise anche la chiusura della ferrovia Lugano – Cadro - Dino e la sua sostituzione con un'autolinea; la quale avvenne il 31 maggio 1970, dopo aver subito le conseguenze di ben 2 arretramenti del capolinea cittadino (prima a Piazza indipendenza, poi alla fine di Corso Elvezia), la ferrovia a scartamento ridotto soccombe in modo inesorabile, chiudendo definitivamente il suo esercizio al termine dell'ultima corsa, il 30 maggio 1970.

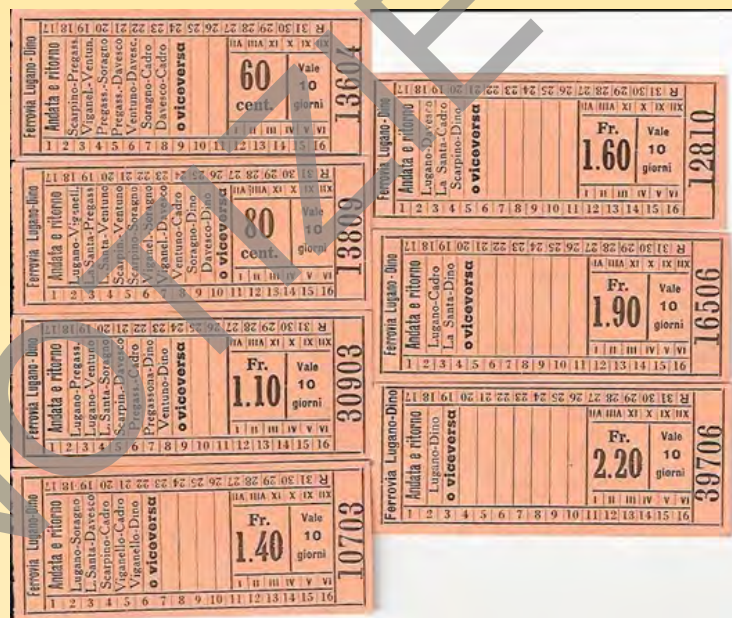
Comunque la nata società ARL attiva ancora oggi, chiuso il collegamento ferroviario non lasciò le località affacciate lungo il vecchio tracciato, prive di collegamento con l'agglomerato urbano di Lugano; ma le assicurò da subito da un servizio di autobus fino a Sonvico-paese.

La ferrovia Lugano-Tesserete (LT) era una breve linea ferroviaria di 8 km, anch'essa a scartamento metrico, che collegava la città di Lugano con la località di Tesserete (attuale Capriasca), toccando i centri abitati posti sul versante occidentale della valle del Cassarate. Fu in esercizio dal 1909 al 1967.

Autolinee Regionali Luganesi (ARL) è un operatore di trasporto pubblico nella regione della città svizzera di Lugano. Gestisce servizi di autobus da Lugano a varie comunità extraurbane. La società è stata costituita dalla fusione della ferrovia Lugano – Tesserete e della ferrovia Lugano – Cadro – Dino.

Elenco delle fonti:

- C'era una volta la Lugano-Cadro-Dino, Alberto Polli, Angelo Ghirlanda, 2010. Collezione Angelo Ghirlanda.
- Collezione ARL.



Biglietti anni 30

STAZIONE MOTTA

a che punto siamo?



Foto Verdirame

di A.Verdirame

Foto: A. Verdirame , N. Iacobello

Il ponte metallico sul torrente Finaita direzione Catania (già protagonista della copertina di AFC Notizie 55) destinato alla demolizione

I lavori sono ripresi dopo circa due mesi di fermo causa pandemia. Se sulla SS192 dove sono in costruzione la variante per la rimozione del PL ed il nuovo ponte a doppio binario, il cantiere, dopo la frenetica fase iniziale, ora appare abbandonato, i lavori all'interno della area di stazione Motta sono invece ripresi anche se piuttosto lentamente.

Senza entrare in dettagli che non abbiamo riportato alcune immagini riprese a pochi giorni di distanza.



Foto Iacobello -1

Ripresa dall'alveo del torrente Finaita, ormai in secco e largamente rimaneggiato. Il ponte appare semi-nascosto appena sotto l'albero al cento



Foto Verdirame - 2

Ripresa dall'alveo del torrente Finaita, ma da sopra il ponte. Sullo sfondo le strutture di una vecchia cartiera ormai abbandonata

Il tracciato di uno dei due binari di corsa in direzione Palermo. Accanto a questo tracciato sarà poi scavata la sede del binario parallelo. L'edificio della stazione appare sullo sfondo a destra. Il lavoro di scavo del tracciato ha comportato la quasi completa rimozione del fascio binari di manovra –tranne uno che è ancora sul posto



Foto Verdirame- 3



Foto Verdirame - 4

Analoga inquadratura ma direzione Catania. L'edificio sullo sfondo che è parte delle strutture della stazione sarà anche esso demolito. Ricade Infatti al centro del tracciato del nuovo binario



Foto Iacobello -5

Trivella per l'inserimento dei pali di consolidamento del terreno a ridosso del ponte metallico.



Foto Iacobello -6

Inquadratura da lontano, la guardiania del cantiere ha impedito di avvicinarsi ulteriormente. La freccia indica la struttura in cemento armato circa 30mt x10mt che ospiterà il nuovo posto movimento (PM) attualmente all'interno del vecchio FV di stazione Motta. Per quello che si sa appena il nuovo PM sarà abilitato il vecchio sarà smantellato per consentire la demolizione della stazione.



Foto Iacobello -7

Il tracciato attuale direzione Catania poco dopo il torrente Finaita all' altezza di un PL interpodereale si notano sulla sinistra le delimitazioni dei passaggi di cantiere e le zone di scavo



Foto Verdirame -8

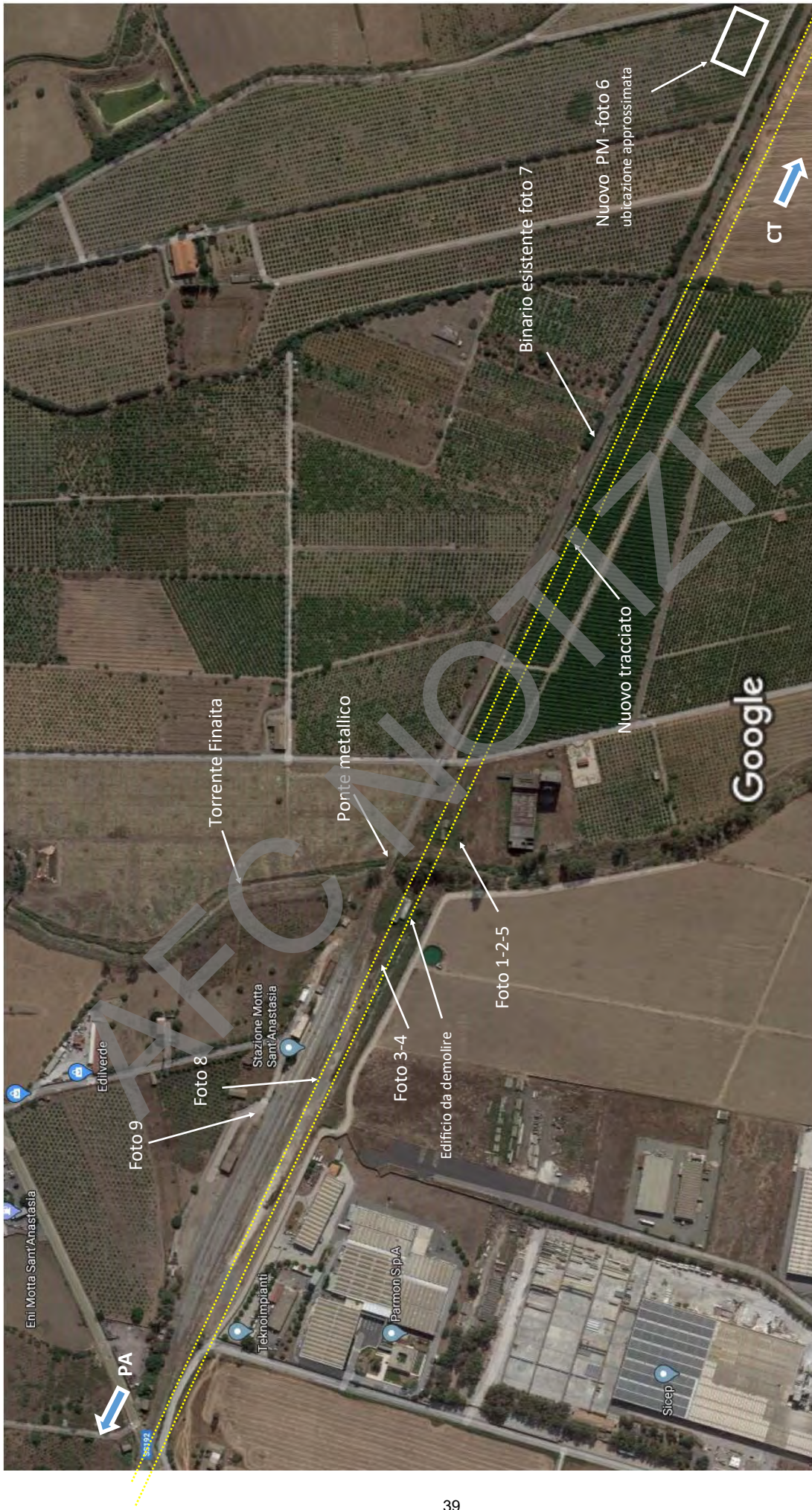
Tornando in stazione, un vecchio carro tramoggia resiste, sviato ed abbandonato sull'unico binario di manovra superstite, anch'esso destinato alla rimozione per far posto, nella fase successiva al nuovo binario



Foto Verdirame- 9

Uno scambio nuovo ancora smontato sul piazzale. Sopra l'imballaggio della bulloneria posto sulle rotaie è stata posata la sezione con il cuore dello scambio.

La stazione dispone attualmente di tre binari di transito. Il primo non è in uso da tempo, il secondo è quello di corsa, il terzo è per gli incroci. Appena si inizieranno i lavori per la seconda linea il terzo binario sarà disabilitato (forse rimosso) ed il traffico si sposterà dal terzo al primo binario



Vista satellitare della stazione con l'ubicazione delle dei luoghi mostrati nelle foto

Una nonnina davvero... molto arzilla



Di Roberto Rava

Foto: R. Rava / E. Bertorello

21.5.2016-Arrivo a Casella del treno inaugurale
per la riapertura della linea

Lo scorso anno la Ferrovia Genova Casella (FGC) ha compiuto novant'anni, ma davvero non li dimostra.

Questa bella linea a scartamento ridotto che partendo da Genova si arrampica sulle pendici degli Appennini fino a raggiungere il versante padano, offre splendidi panorami che dapprima hanno il mare come fondale per poi lasciare il posto a boschi polifiti.

Mentre si sale verso il valico di Trensasco (m 370 s.l.m.) è un susseguirsi di panorami della Superba sempre diversi, dove il mare fa da sfondo, col profondo blu del Mar Ligure che nel tardo pomeriggio diventa d'argento, fino a colorarsi d'oro nell'immediatezza del tramonto.

Questa ferrovia, impareggiabile bandiera del lento viaggiare, non si gode solo con gli occhi. I profumi che, nelle varie stagioni pervadono l'aria che il "trenino" attraversa, di fiori in primavera e di funghi, di bosco, in autunno, la rendono godibile a tutto tondo.

Quella turistica non è la sola funzione, in considerazione che per alcuni dei paesi attraversati è il mezzo più veloce per raggiungere Genova, molti sono i lavoratori che mattino e sera ne usufruiscono per andare e tornare dal lavoro.

Un'altra preziosa caratteristica è costituita dal fatto che, in varie epoche, avendo ricevuto mezzi dell'Orapredazzo, della Spoleto-Norcia, della Sangritana, con alcuni rotabili di ognuna di queste ferrovie tuttora in servizio, è una vera e propria ferrovia museo che ogni anno riceve la visita di centinaia di appassionati.



Sardorella -
10.11.2007 -
A5 con merci

foto Enrico Bertorello

Ancora recentemente l'elettromotrice A2, pervenuta dalla Ora-Predazzo, è stata restaurata riportandola all'aspetto esteriore che aveva quando giunse in FGC, nei primi anni Sessanta, dalla FEVF di cui riveste l'originale livrea e di cui riporta la marcatura.

Nel novembre 2014 disastrosi eventi alluvionali colpirono in più punti la ferrovia. Pronti finanziamenti da parte della Regione Liguria scongiurarono il pericolo di chiusura definitiva. Dopo la lunga interruzione dal servizio la "Signora in rosso" il 21 maggio 2016 tornò a correre sul binario accolta, in ogni stazione, da calorosi festeggiamenti da parte della popolazione dei centri attraversati.

Nel frattempo il personale della ferrovia, rinunciando alla cassa integrazione, si rimboccò le maniche per collaborare al riordino dei rotabili, alcuni dei quali assunsero una sgargiante livrea rossa, ed alla rimessa a nuovo dei fabbricati di stazione.

A proposito di livree, verso la fine del 2019, è stato pubblicato un agevole libro, riccamente illustrato con immagini preziose di cui è stata particolarmente curata la qualità di stampa.



21.5.2016- Casella treno
inaugurale per la riaper-
tura della linea pronto
per il ritorno a Genova

foto Roberto Rava

17.5.2016 - treno di collaudo. sullo sfondo il Forte Puin (Padrino)



Lo scorso anno la ferrovia ha celebrato in grande il proprio novantesimo compleanno con una livrea studiata appositamente anche se, a giudizio di alcuni, un po' troppo dimessa. Grandi i festeggiamenti e massiccio il concorso di pubblico che ha fatto spesso registrare il tutto esaurito per le corse domenicali.



Sinistra: Stazione di Genova Manin. una Firema, una Spoleto, il Castello McKenzie con un'inusuale spruzzata di neve



foto Roberto Rava

Torrazza - A11 incrocia A10 - 18.7.2017

treno celebrativo del 90° sul Ponte Scrivia



foto Roberto Rava

AFCN
AFCN
AFCN

03-04-2019 D445-1106 tradotta sulla RomagnanoSesia-NovaraBoschetto-
foto Francesco Ravaglione

