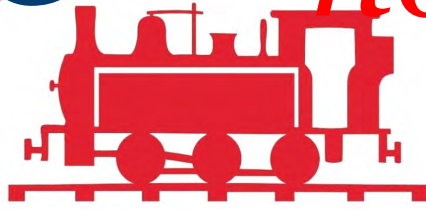


AFC

notizie



42
1981-2023

PUBBLICAZIONE APERIODICA DELL'ASSOCIAZIONE
"AMICI DELLA FERROVIA CATANIA"

60



Quando leggerete questa breve nota avremo già concluso la consueta assemblea annuale quest'anno avvenuta finalmente a gennaio secondo tradizione. Quest'anno ricade il 42mo dalla rifondazione dell'Associazione e non sono molte quelle che vantano tale longevità.

Tralasciando il 2020 ed il 2021 sui quali per i noti motivi è opportuno stendere un velo pietoso, il 2022 come ho già spiegato in assemblea è andato avanti a "rallentatore" come una sorta di rodaggio dopo quasi due anni di quasi fermo. Finalmente il 2023, per l'Associazione si preannuncia sicuramente un anno sicuramente più intenso, si è percepita la volontà dei soci di rompere da quella sorta di bolla nella quale il Covid ci ha costretto a fasi alterne. Il programma 2023 si presenta discretamente corposo, soprattutto nel primo semestre, non è detto che si riesca a fare tutto, e forse qualcosa slitterà ad altra data ma l'importante è ricominciare. Per ben cominciare pubblichiamo con un largo anticipo il numero 60 di questa rivista che di solito usciva in primavera

ERRATA CORRIGE "AFC NOTIZIE 59"

Nell' articolo "c'erano una volta gli intercity siciliani" le foto erano state attribuite a Federico Zanchetta, il quale ci invia la nota correttiva che riportiamo a seguire:

Foto pag. 20 in basso: IC738 a Villarosa **foto di Giuseppe Sparacio**

Foto pag. 21 in alto: IC738 a Villarosa **foto di Giuseppe Sparacio**

Foto pag. 21 metà pagina: IC738 Federico II presso Camaro **foto di Silvano Vecchi**

Ci scusiamo con gli autori per la svista

IN QUESTO NUMERO

La "Freccia del Sud"	pag. 3	Il Convegno a Randazzo	pag.18
Le OGR di Saline Ioniche	pag. 8	La piattaforma PECO	pag. 21
Il cartello "Ferrovie"	pag.11	Il Treno nel mirino	pag. 25
Il disastro della Battilocca	pag.13	Le ALe.841 in Sicilia	pag. 28

Foto in Copertina:

- FCL Borsig 353 stazione di Camigliatello Silano particolare caldaia. 21-8- 2021. **foto Antonio Verdirame**

Foto in 4ta di copertina:

- AL.56 FCE sale dal Capolinea Porto Iambendo la stazione Catania C.le FS 18-9-1979, **foto Vittorio Aragona**

A.F.C. NOTIZIE N.60 –1° SEMESTRE 2023



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:

Alberto Verdirame, Federico Zanchetta, Francesco Santonocito, Mario Moretti

Si ringraziano per il materiale fotografico fornito: *Claudio Pedrazzini, Associazione Ferrovie di Calabria, Francesco Bloisi, Luca Catasta, Massimo Tieso, Roberto Rava, Walter Bommartini, Vittorio Aragona, Antonio Verdirame*

Impaginazione e Grafica: Alberto Verdirame—Revisione: F. Santonocito



La Freccia del Sud



di Federico Zanchetta

Foto: Federico Zanchetta, Massimo Tieso, Walter Bommartini, Luca catasta, Francesco Santonocito

E. 652.052 DL Napoli SM con EXP 831 "Freccia del Sud", Milano C - Agrigento C a Milano Rogoredo . 15-8-1998. Foto Massimo Tieso

Ricordare per non dimenticare. Sono passati ormai dodici anni, da quando il famoso Espresso "Freccia Del Sud", Milano-Agrigento ha cessato il servizio. Vuoi perché ormai il destino di questo e altri nobili treni a lunga percorrenza fosse segnato, vuoi per decisioni affrettate nel settore dei trasporti, comunque, non ci sono parole precise per definire la fine del suddetto mitico convoglio.



Espresso "Freccia del Sud", Siracusa-Milano in arrivo a Catania Centrale Aprile 1982. Foto Francesco Santonocito

Lanciato nell'orario del 1953, ha corso su e giù per la penisola per quasi sessant'anni, diventando l'icona del treno degli emigranti, gente forte dal cuore grande che oppressa da difficili condizioni economiche, con la valigia di cartone, decideva di tentare la fortuna in altre zone d'Italia o addirittura all'estero. Treno, mezzo umile e modesto diventato iconico, la "Freccia Del Sud", partendo da Agrigento attraversava le province di Caltanissetta ed Enna, territori da cui gli emigranti partivano usando la ferrovia quale unico mezzo "low cost". Il treno giungeva a Messina, via Catania, dove ad attenderlo vi era una sezione di carrozze provenienti da Palermo.

369a

Catania Centrale-Caltanissetta Xirbi
Agrigento Centrale

Roccapalumba Alia-Palermo Centrale

		D 3908 3909	R 12771 #	D 3889 U	E 791 I	D 3897	D 3910 3911	D 3831	R 8850 8851
		12 7	2	12 8	12 8	12 9	12 10	2	12 11 12
km	Provenienza	■	■	Roma	Milano	■	■	Modica	■
0	Catania Centrale	.	.	9.40	10.15	.	.	.	.
3	Catania Acquicella	.	.			.	.	.	.
8	Bicocca	a.	.			.	.	.	.
	Bicocca	.	.			.	.	.	.
13	S. Martino Piana	.	.			.	.	.	.
19	Motta S. Anastasia	.	.			.	.	.	.
23	Portiere Stella	.	.			.	.	.	.
28	Gerbini	.	.			.	.	.	.
34	Sferro	.	.			.	.	.	.
41	Muglia	.	.			.	.	.	.
46	Catenanuova-Centuripe	.	.	10.20	10.56	.	.	.	.
51	Sparagogna	.	.			.	.	.	.
56	Libertinia	.	.			.	.	.	.
63	Raddusa-Agira	.	.			.	.	.	.
69	Dittaino	.	.	10.51	11.24	.	.	.	.
79	Pirato	.	.	11.02	11.36	.	.	.	.
90	Enna	a.	.	11.18	11.52	.	.	.	.
	Enna	.	.	11.20	11.55	.	.	.	.
101	Villarosa	.	.	11.36	12.10	.	.	.	.
109	Imera	.	.			.	.	.	.
116	Caltanissetta Xirbi	a.	.	11.52	12.26	.	.	.	.
	Caltanissetta Xirbi 367	.	.	11.55	12.28	.	.	.	.
	Caltanissetta Centrale	a.	.	12.05	12.38	.	.	.	.
	Agrigento Centrale	a.	.	14.15	14.50	.	.	.	.

Orario della
"Freccia del Sud"
del 1993

Imbarcato sulla nave traghetto, il convoglio giungeva in Continente da dove, aggiunte le altre carrozze provenienti da Reggio Calabria, proseguiva il suo viaggio per la città meneghina. Se gli anni sessanta e settanta sono stati quelli delle partenze, gli anni ottanta e novanta sono stati quelli dei ritorni a volte definitivi ma spesso solo per brevi periodi pagati con i soldi messi da parte con grandi sacrifici. I tempi di viaggio già allora si erano leggermente accorciati rendendo più agevole il ritorno a rivedere i propri cari. Va ricordato un altro dato

importante, tra la fine degli anni ottanta e i primi dei novanta le linee FS Catania-Palermo e Palermo-Agrigento furono elettrificate a corrente continua 3000 V. Finalmente in queste bellissime zone era arrivato il "progresso" che a distanza di un secolo ringiovaniva la ferrovia centrale siciliana.

I tempi di percorrenza della Freccia Del Sud, nonostante i suoi 1600 km, sono sempre stati da record, circa 25 ore fino la metà degli anni ottanta, poco meno negli anni novanta, fino a fine carriera circa 22/23 ore e mezzo.

Negli anni novanta, consentitemi questa breve divagazione, il percorso nel cuore della Sicilia di questo treno è stato caratterizzato anche dall'istituzione del Treno Museo di Villarosa, sito nella stazione del Comune ennese, aperto con grande impegno dal capo gestione Primo David, il quale ha dedicato la sua vita al mantenimento di questo sito, nel quale visitatori giungevano e transitavano quasi esclusivamente in treno.



E.402.102 in arrivo a Milano Centrale assieme alla E.656.299 in testa all'Espresso Freccia del Sud il 26 Ottobre 1997. Foto Luca Catasta



E.656.490, DL RC, con EXP.834 "Freccia del Sud", Agrigento C.le - Milano C.le, a Milano Rogoredo.15-6-1997. Foto Massimo Tieso

Sicuramente l'elettificazione della linea tra Catania e Agrigento ha diminuito sensibilmente i tempi, ma è anche vero che a Canicattì il treno era obbligato al cambio di direzione per via dell'instradamento da percorrere.

Un'altra peculiarità da annoverare alla Freccia Del Sud era il turismo termale; alla fine degli anni ottanta fu inserita in Toscana la fermata di Chiusi-Chianciano Terme, (oltre a percorrere alcuni tratti della neonata direttissima).

La ridente cittadina Toscana aveva delle famosissime Terme per la cura del fegato, di conseguenza si

sviluppa un turismo termale di notevole portata verso la località etrusca. Per questo, alcune volte, il treno aveva in composizione delle carrozze riservate a comitive che si recavano nella suddetta cittadina.

La composizione della Freccia Del Sud nel corso della sua storia è sempre stata standard, in

composizione ha avuto vario materiale, dalle carrozze centoporte, al vagone letto, un inserimento, questo, durato però pochissimo tempo. Per quanto riguarda le carrozze cuccette, le ha avute quasi sempre, eccetto gli ultimi anni di esercizio, quando scomparvero, in quanto il settore notturno ferroviario subiva allora uno dei più grossi tagli della sua storia.



La "Freccia del Sud" a Villa S.Giovanni. 5-7-1984. Foto Walter Bommartini

Si può dire che nella storia di questo treno, le vetture X sono quelle che per lo più vi hanno fatto da padrone. Una delle più frequenti composizioni del convoglio era seguente: Il treno giungeva a Villa S. Giovanni con in testa la sezione per Reggio Calabria formata da due carrozze X, una cuccette e una di seconda classe, il resto proseguiva per la Sicilia dove a Catania Centrale altre sei carrozze venivano staccate ed avrebbero proseguito fino Siracusa.

Queste però solo a posti seduti, tutte di seconda classe, eccetto una che era di prima, Questa composizione è durata fino al 2003 mentre il resto del convoglio (circa 7 carrozze) proseguivano per Agrigento, tra queste due erano cuccette di seconda classe.



"Freccia del Sud" con E.652.035 Milano Rogoredo 5-6-1999. Foto M. Tieso

anche la E.652 "Tigrone" svariate volte ha avuto il privilegio di condurre questo treno anche tra Milano e Firenze Santa Maria Novella, stazione dove il treno cambiava locomotiva.

La prima decade del duemila vide anche una novità nel tratto tra Catania e Agrigento, alla trazione arrivò la Tigre E.633 che fino ad allora non era mai stata in Sicilia.

Nel continente, la Freccia durante i suoi sessant'anni di viaggio ha avuto alla trazione svariate locomotive dalla classica E.636 alla E.402B che tra l'altro è stato uno dei primi treni italiani ad utilizzarla durante il suo

percorso nazionale, non solo

"Freccia del Sud" con E.652.076 a Milano Rogoredo 27-3-1999. Foto Massimo Tieso



Negli ultimi anni la composizione del treno viene "alleggerita", perde le carrozze per Reggio Calabria, le cuccette ed è ridotta a solo otto vetture circolando solo quattro giorni su sette, infine limitato a Roma Termini.

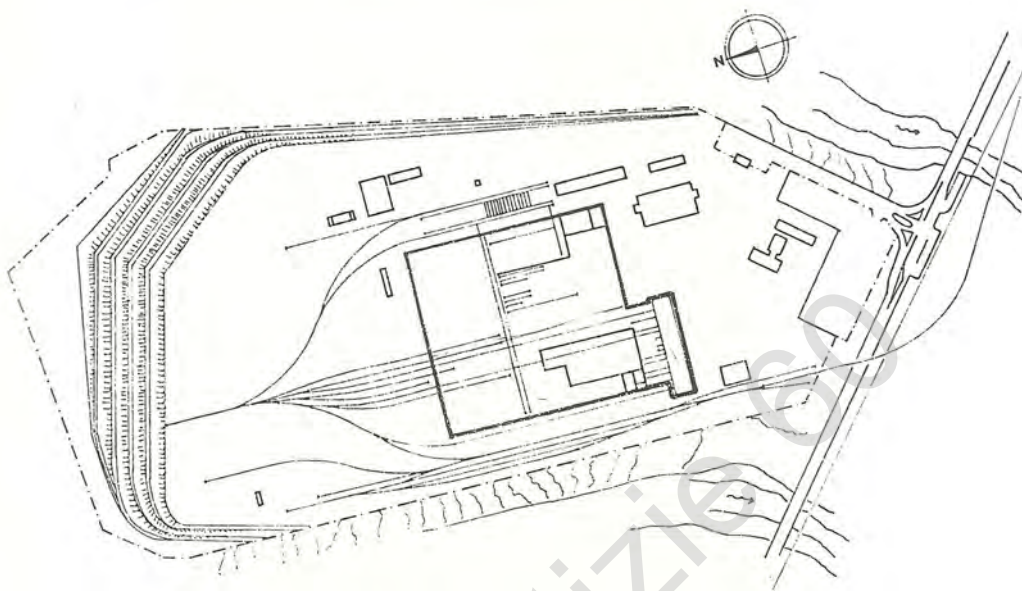
Con l'orario del 2011 si chiude il capitolo di un treno glorioso che ha scritto la storia del nostro paese, bella o brutta che sia, tra gioie e lacrime, ma dal ricordo intramontabile.

di Federico Zanchetta

Foto: F. Zanchetta, G. Malara, R. Galati, Associazione Ferrovie di Calabria



DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO
SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE
Ufficio Centrale 6°

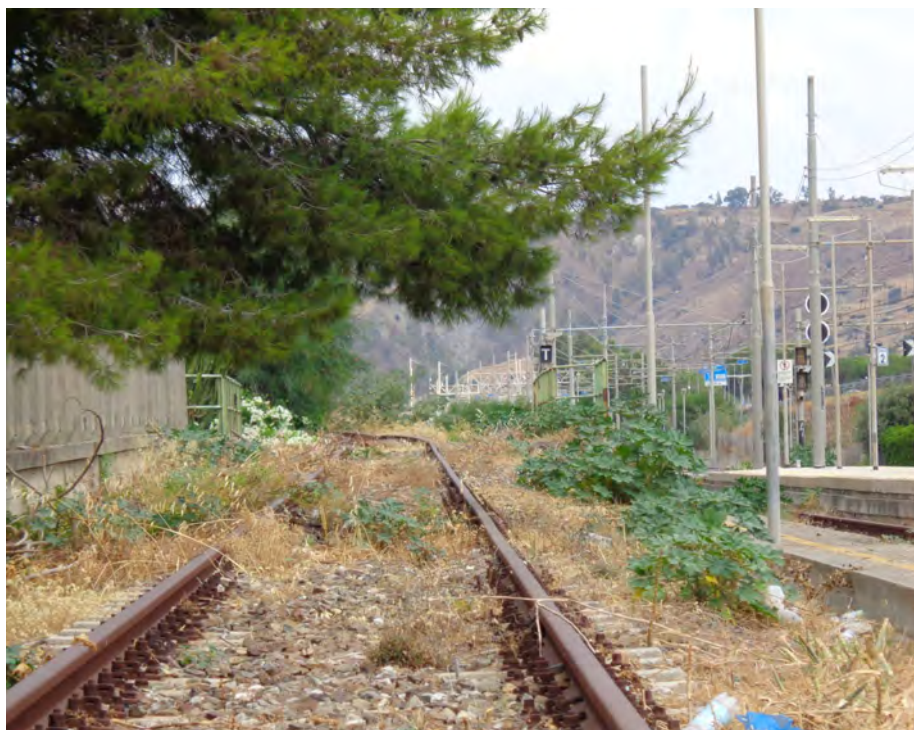


Officina G.R. "Saline di Reggio,"

Ricordare per non dimenticare a quasi vent'anni dalla sua chiusura definitiva è doveroso citare una meteora sorta negli anni 80' tramontata presto forse non troppo sfruttata.

Torniamo indietro nel tempo per la precisione a Montebello Jonico in provincia di Reggio Calabria dove nel 1976 per incentivare il lavoro nel mezzogiorno si decise di costruire un polo industriale scegliendo proprio la zona periferica di Saline Joniche realizzando così un'enorme petrolchimico della Liquichimica, il porto industriale e le Officine Grandi Riparazioni delle Ferrovie dello Stato. I lavori di costruzione delle officine si protrassero per 10 anni circa e nel 1986 furono inaugurate. Oggi, trascorsi 37 anni, nessuno dei siti è più attivo simbolo di un mezzogiorno tradito ed abbandonato. Un impianto di quasi 400.000 mq collegato alla linea FS Reggio Calabria-Metaponto tramite raccordo dotato di "salto di Montone" allacciato al terzo binario della stazione di Saline Joniche mediante una coppia di deviatori munito di un lungo tronchino di salvamento. Il raccordo delle officine corre per circa 600 metri (in costante ascesa) adiacente alla ferrovia Jonica e alla Strada Statale 106 facendo quindi ingresso all'interno dell'enorme piazzale delle OGR. Sotto il viadotto vi era anche la fermata di Saline Joniche OGR (oggi in disuso) la salita e discesa era esclusivamente per il personale che lavorava nello stabilimento e i convogli erano quelli in servizio regionale.

Le OGR di Saline Ioniche



Oltrepassato il cancello d'ingresso tre deviatori immettevano su 6 binari di ricovero o di attesa di entrata e uscita dei rotabili dotati di relative aste di manovra e tronchini per il regresso; dal binario adiacente ai capannoni tramite un ulteriore scambio si immetteva sull'asta di manovra che tramite regresso permetteva ai rotabili di accedere all'interno delle mastodontiche officine che disponevano di 200.000 mq coperti. Sulla sinistra un binario aggiuntivo si diramava dall'asta di manovra raggiungendo il parco ruote

Raccordo tra la stazione di Saline Joniche e le OGR. Foto F. Zanchetta

dove si sdoppiava in due tronchini uno dei quali servito da un binario morto da impegnare a regresso a servizio delle centrale termica e dell'impianto di trattamento delle acque. L'energia per le esigenze delle OGR era fornita da una sottostazione elettrica da 150/20 kV allacciata alla rete primaria AT dell'Enel. Entrate in servizio le officine si sono occupate esclusivamente di revisionare le locomotive elettriche E.636, E.646, E.645 e una piccola parte di E.424. I rotabili giungevano alla stazione di Saline Joniche in composizione a treni viaggiatori e merci provenienti da Reggio Calabria. Quelli diretti sulla Jonica, dopo il distacco dal treno con il quale erano arrivati, venivano prese in consegna da un 214 Badoni che li conduceva all'ingresso dello stabilimento.

Le riparazioni effettuate erano normalmente di tre tipi:

- Cambio carrelli
- Riparazione generale media
- Riparazione generale

Oltre alle varie prove tecniche di resistenza degli organi di trazione e repulsione, e verifiche dello stato della cassa dei locomotori, negli ultimi tempi di servizio fu istituito un reparto di due locali dedicati alla decoibentazione da amianto (le sale "A2" e "S") che spesso si trovava sul tetto della

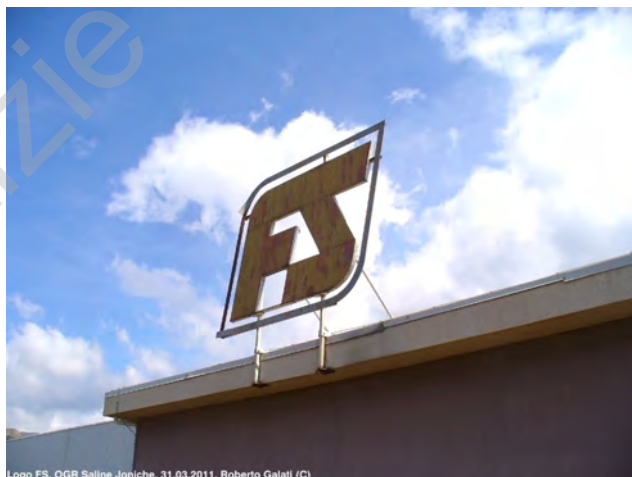
cabina di guida, venendo isolato termicamente da una speciale membrana d'isolamento. La revisione comprendeva anche tutti gli impianti elettrici ausiliari di trazione e gli impianti pneumatici. Solitamente la permanenza di un locomotore era di 40 giorni e una volta terminati tutti gli step citati il rotabile veniva rimontato eventualmente riverniciata la cassa e infine avveniva il riposizionamento dei carrelli che, nel frattempo, erano stati smontati revisionati e rimontati nel reparto dedicato. Uscita dalle officine la macchina raggiungeva l'OML di Reggio Calabria, sempre aggiungendola ad un convoglio proveniente dalla Jonica; la linea all'epoca era a trazione diesel fino alla città al capoluogo reggino quindi essendo locomotive elettriche non potevano ovviamente viaggiare in modo indipendente.



E.646.128 presso le OGR. Foto G. Malara (Ferrovie di Calabria)

Da lì la locomotiva viaggiava isolata fino la stazione di Lamezia Terme C.le. In cabina vi erano una coppia di macchinisti, il capo collaudatore delle OGR, due operai, un elettricista e un aggiustatore. Durante il viaggio il rotabile sostava in varie stazioni per poi verificare lo stato dei cuscinetti e il surriscaldamento alle sotto-boccole, se capitava. Giunto nello scalo lametino veniva condotto nella rimessa locomotiva locale per confermare l'idoneità per la circolazione. Qualora il risultato fosse stato favorevole il locomotore prendeva in carico un treno regionale fino a Reggio Calabria e, se non si fossero verificate anomalie, l'unità sarebbe stata riconsegnata all'impianto di appartenenza, in caso contrario veniva sottoposto ad un ultimo controllo presso l'OML in riva allo stretto. Le ultime revisioni per le OGR di Saline risalgono alla fine del 2000 inizi del 2001. Ultimati i lavori alle E.636 ed alle E.645 il sito rimase "aperto" ma l'infausto finale era ormai alla porta. Così nel 2002 arrivò la chiusura ufficiale. Negli anni successivi i vari binari all'interno dello stabilimento ospitarono decine di carri in demolizione di vario tipo e una quindicina di locomotori misti tra E.636 ed E.424 non in versione "navetta". Tutto il materiale rotabile lì accatastato fu poi demolito nel biennio successivo. Nel 2006 l'amministrazione regionale in carica aveva pensato di proporre la cessione dello stabilimento alla Siemens per la costruzione delle locomotive elettriche TRAXX dei gruppi E.190 e derivati vari e anche carri merci per il trasporto intermodale. Non sono mancate anche proposte singolari; come costruirvi un centro commerciale oppure un progetto regionale che comprendeva l'istituzione di un'impresa ferroviaria calabrese con sede a Gioia Tauro, ma di ripristinare a Saline le officine per i propri rotabili!

Alla fine solo parole. Oggi tutto giace nell'abbandono più totale, il fabbricato è ancora in piedi; ancora visibile dalla statale 106 e dalla ferrovia Reggio Calabria-Metaponto sventa un gigantesco logo FS anni 80' simbolo di un'era che abbracciava il mondo ferroviario ma si accorse in questo caso di avere le braccia troppo corte. Dentro è come se il tempo si fosse fermato al 2002, tra le varie scartoffie rimaste qua e là, lui scivola galante e brutale chiudendo questa storia ferroviaria calabrese.



Logo FS, OGR Saline Joniche, 31.03.2011, Roberto Galati (C)

Logo FS posto all'ingresso delle officine.

Foto Roberto Galati



TI-ALn.663.1177. Treno R21600 presso la fermata di Saline Joniche linea Reggio Calabria Metaponto

01-8-2022 Foto: F. Zanchetta

PER SORRIDERE UN PO'...MA NON TROPPO

IL CARTELLO "FERROVIA"

Di Francesco Santonocito

Il piacere di avere un impianto in miniatura è senza dubbio quello di veder girare i propri modelli spesso acquistati con notevole sforzo finanziario. L'impianto serve a collaudare i modelli e far girare i treni con alcune regole simili a quelle che regolano la normale circolazione dei treni veri. Certamente alcuni di voi obietteranno che, poiché trattasi di un intrattenimento ludico, leggasi per divertirsi, ognuno fa girare i modelli come gli pare e piace non badando a regole fisse, epoche di ambientazione e nazionalità. E qui nasce la distinzione che molti puristi fanno tra "Giocattolari" e "Modellisti". Una volta terminata la costruzione del sospirato plastico costato fatica, soldi e qualche discussione in famiglia, si è pronti per far vedere la propria opera a qualche visitatore. I visitatori, in genere si dividono in due categorie, quelli digiuni di conoscenze ferroviarie per i quali l'unico divertimento è vedere una locomotiva e dei vagoni che girano sull'impianto, più veloci sono e meglio è, e quelli saputelli che si interessano del mondo della ferrovia reale e/o modello. In questo caso è meglio fare affidamento sul miglior e affidabile modello e stare attenti ai cosiddetti "contachiodi" che trovano sempre la pur minima imperfezione sia nei modelli sia soprattutto nell'impianto. Ma tra i saputelli qualche volta qualcuno scivola sulla classica buccia di banana. In anni passati mi trovai a far vedere il mio plastico ad un amico fermodellista, anche lui possessore di un grazioso mini plastico in "HO", il quale dopo la descrizione fattagli del mio impianto e mostrato le potenzialità (circolazione treni e capacità di manovra) cominciò a osservare i particolari. "C'è troppo rosso nell'erba, peccato le scatole comando scambi in vista (ma anche nel suo plastico sono così) e via dicendo...". In questi casi, superato un certo spirito di sopportazione, viene voglia di strozzare il visitatore, ma me ne sono astenuto. D'improvviso la sua attenzione fu attirata da un particolare, un cartello a fianco dei binari nero con contorno bianco e al centro la lettera "F" maiuscola. Voltandosi verso di me esclamò: "Vedo che hai messo i cartelli *Ferrovia*". Eccola la buccia di banana. Con una certa *nonchalance*, ma in cuor mio pensavo ti ho beccato, feci notare che quel cartello non indicava la presenza della "*Ferrovia*" ma nella realtà è una segnalazione per il macchinista

che in quel tratto di linea deve azionare il fischio.

Punto sul vivo continuò a godersi lo spettacolo dei treni senza fare più alcun commento.

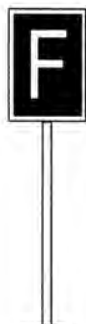
Per non cadere anche voi nell'equivoco, cari Soci, vi riporto quanto è prescritto dal "regolamento segnali" delle FS.

Art. 76.

TABELLE PER SEGNALAZIONI ACUSTICHE

Determinati passaggi a livello o punti della linea possono essere preceduti da apposita tabella rettangolare a fondo nero recante al centro la lettera maiuscola F dipinta di bianco con materiale rifrangente.

In corrispondenza di tali tabelle il macchinista deve emettere un fischio moderatamente prolungato.



**A lato: Dal
"REGOLAMENTO SUI SEGNALI",
capitolo :
"Segnali sussidiari ed Accessori",
art.76 di RFI.**



Sopra: Presenza del cartello “F”, al reale, presso la FCE, all’inizio di una curva cieca in prossimità di un passaggio a livello a raso incustodito.

Sotto: Esempio di trasposizione nel modellismo del cartello “F”, in prossimità di una galleria.



Il disastro della

Cascina Battilocca



di Mario Moretti

Foto Collezione C.Pedrazzini

Nebbia in val Padana. Questa era la laconica frase con cui il Colonnello Bernacca, occasionalmente soleva ripetere nelle sue “previsioni del tempo” durante il periodo invernale.

Questa frase divenuta nel tempo fatidica e quasi ilare, perché usata anche per altri significati, aveva però il preciso intento di allertare chi si metteva in viaggio per lavoro o per altro del possibile disagio occorso durante i bei nebbioni di un tempo causa di molti incidenti, più o meno gravi, alcuni dei quali addirittura tragici.

Una di queste disgrazie di cui ancora si ha un indelebile ricordo è stato lo scontro fra due mezzi pubblici accaduto la mattina di Sabato 31 gennaio del 1959 alla fermata di Cascina Amata, posta in territorio di Paderno Dugnano, lungo la linea tranviaria interurbana Milano- Varedo- Limbiate (Ospedale).

Quel giorno la nebbia, che fu la causa principale del disastro, era fitta e aveva ridotta la visibilità a pochi metri. L'incidente vide coinvolti un pesante convoglio tranviario dell'ATM e un'autocorriera con rimorchio della ditta “Autoservizi Grattoni” con Sede a Milano, che espletava servizio fra Milano e Senago lungo la ex Strada Statale 35 dei Giovi (Comasina).

Il resoconto dettagliato di questo evento ha il solo scopo di venire annoverato nella storia della dismessa tranvia interurbana Milano-Limbiate-Mombello (frazione di Limbiate e sede dell'ex Ospedale psichiatrico).

Prima di questo però è bene ricordare un altro episodio drammatico accaduto sul finire della guerra quando il 14 aprile del 1945 aerei alleati che al mattino avevano fatto incursioni in varie zone di Milano e della Provincia nel pomeriggio di ritorno si misero a mitragliare un convoglio tranviario lungo la Milano Limbiate causando la morte di due viaggiatori e una ventina di feriti, due dei quali ridotti in gravi condizioni.

La cronaca del disastro

Lo scontro avvenuto alle 7,20 circa di quel Sabato mattina avvenne quando una corriera della linea Milano-Cassina Nuova giunse al bivio della strada Comasina che portava alla Cascina Battiloca. L'autista del pullman Italo Beggio, iniziata la svolta procedendo nella fitta nebbia, era andato ad urtare il ciclista Carlo Brioschi che portava in canna la moglie facendo sbalzare a terra i due senza gravi conseguenze. La qualcosa però aveva finito per causare un intralcio alla circolazione stradale ed ostruito col rimorchio la sede tranviaria.

Nel mentre era nato un diverbio fra l'autista della corriera ed il ciclista che purtroppo doveva protrarsi diversi minuti a causa della vivace discussione sorta fra i due, tanto che alcuni dei presenti visto il prolungarsi del contendere, preoccupatisi dell'arrivo imminente del tram, si adoperarono per avvisare il Beggio dell'imminente pericolo mentre un altro inforcata la bicicletta si era messo a correre incontro al tram per cercare di fermarlo.

Nel mentre, proveniente da Mombello e diretto a Milano, favorito dalla linea in sede propria, sopraggiungeva a velocità sostenuta il convoglio composto dalla motrice interurbana 44 e cinque rimorchiate che era condotto dal tranviere Luigi Colombo.

Di lì a poco la tragedia si compì. Il convoglio in arrivo nonostante un tentativo di frenata andò a sbattere con estrema violenza contro il rimorchio rimasto sui binari che speronato, girando su se stesso di 45 gradi circa era spinto con forza contro il muro del caseggiato lungo il quale si trovarono in attesa del tram quattro uomini e due donne, di cui una poi risultò essere la moglie del ciclista Brioschi.



Collezione Pedrazzini

Dopo il fragore dello scontro e le strazianti grida di aiuto, molte persone di passaggio intervennero per prodigarsi negli aiuti ma ci volle un'autogru dei pompieri giunta da Milano per rimuovere le 27 tonnellate della 44 sviata e incastrata nel rimorchio della Grattoni per poi riuscire a staccare dal muro ed estrarre i sei malcapitati, uno dei quali ancora in piedi e un altro decapitato, ma tutti orrendamente schiacciati e pressoché irriconoscibili.

Appoggiati al muro in quel momento c'erano: Elio Feragutti di 17 anni da Paderno Dugnano; Emilio Ricco di 60 anni da Milano; Giovanni Anelli di 34 anni da Cascina Amata; Giuseppe Servida di 46 anni da Viboldone; Antonietta De Boni di 30 anni da Cassina Nuova di Bollate e Giuseppina Sala di 25 anni anch'essa di Cassina Nuova, moglie del Brioschi che fra tre mesi sarebbe diventata madre.

Altri per puro caso eran scampati al pericolo. Come il proprietario dell'adiacente negozio di posteria da cui i deceduti erano appena usciti dopo l'aver rinnovato l'abbonamento mensile per quello stesso tram su cui viaggiavano, parte in causa nella loro morte.

Un incidente pressoché identico a quello di cui sopra si era già verificato il 26 marzo 1955 quando alla stessa fermata in cui è avvenuta la sciagura, avevano perso la vita altre sei persone falciate da un'auto mentre stavano scendendo dal tram. In seguito a questo increscioso fatto chi di competenza aveva disposto che la discesa dei viaggiatori dal tram che allora avveniva dalla parte della strada, venisse fatta dalla parte opposta e a questo scopo era stato fatto costruire un piccolo marciapiede, paradossalmente nello stesso punto in cui la mattina del 31 gennaio 1959 si trovavano le sei persone orribilmente schiacciate dal rimorchio.





Desio, Via Garibaldi, un convoglio formato dalla motrice Desio e da due rimorciate per Milano, incrocia tram per Carate. Circa fine anni '70

Dopo gli opportuni rilievi sulla dinamica dell'incidente alla Battiloca, ad inchiesta conclusa il Procuratore della Repubblica di Monza incaricato, procedeva all'arresto dei due conducenti accusandoli di omicidio colposo plurimo.

Inevitabilmente la lunga vicenda giudiziaria che ne seguì, alla fine si concluse dopo sette anni con la sentenza definitiva. Tramite la quale la Corte di Cassazione confermando le condanne precedenti comminava all'autista Italo Beggio due anni e quattro mesi di reclusione e al tranviere Luigi Colombo a un anno e otto mesi di reclusione. Pene già scontate di un anno a ciascuno quando i due avevano già inoltrato la domanda di grazia al Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat.

Col senno di poi, qualcuno scrisse che i decessi della Battiloca si sarebbero potuti evitare solo se si fosse rispettata la data prevista di attivazione del nuovo Codice della Strada. Poi pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica il 30 giugno del 1959 con un nuovo Regolamento che fra altro modificava le norme sulla lunghezza degli autobus e l'utilizzo delle corriere con rimorchio circolanti su strade comunali di larghezza limitata.



La fine della tranvia Milano Limbiate

La sera del 30 settembre 2022 cessava di operare l'ultima delle tranvie interurbane (linea 179) facenti capo a Milano, la cui chiusura era motivata con la solita scusa del degrado dell'armamento puntualmente rilevato dai competenti Enti ministeriali sulla sicurezza delle infrastrutture e dall'ATM.

Dopo la chiusura la "Freccia Arancio", così sarcasticamente chiamata dopo il cambio di livrea, è stata rimpiazzata il giorno seguente lo stop da un servizio di autobus sostitutivo (linea 165) che doveva percorrere la già congestionata via Comasina fino al Capolinea della fermata "Comasina" della Metro 3 e i circa 3000 utenti che quotidianamente col tram percorrevano la tratta, come ampiamente previsto, cominciarono a denunciare i disagi e i forti ritardi accumulati, in particolare durante gli orari di punta.

Il resto poi è la solita storia fatta di interventi di manutenzione saltati, stanziamenti insufficienti e poi dirottati verso altri lidi e Bandi di concorso già programmati ma mai avviati.



IL CONVEGNO DEL 9 DICEMBRE 2022 A RANDAZZO



LA BIBLIOTECA CESARE POZZO DEI TRASPORTI E DELLA MUTUALITA' INCONTRA IL TERRITORIO NORD OCCIDENTALE ETNEO RANDAZZO (CT), 9-10 DICEMBRE 2022

LA MUTUALITA' TRA SCIARE E VIGNETI
lungo le antiche rotaie etnee

PROGRAMMA DEL CONVEGNO

VENERDI' 9

Dalle ore 9.00 - Accoglienza dei partecipanti presso Hotel Scrivano, sede del convegno, Via Giuseppe Bonaventura, 2 - Randazzo

Ore 10.30 - Presentazione, con visita guidata, della Valle del fiume Alcantara e del Mondibello - Pranzo libero

Ore 14.45 - Inizio dei lavori del convegno
Saluti degli Amministratori regionali e locali

La mutualità nel terzo millennio
Andrea Giuseppe Tiberti, Presidente nazionale Mutua Cesare Pozzo

Fare rete nel territorio per lo sviluppo ed il benessere sociale
Francesco Mineo, Presidente regionale Mutua Cesare Pozzo

La ferrovia Circumetnea
Salvatore Fiore, Direttore generale FCE

La Biblioteca Cesare Pozzo dei trasporti e della mutualità
Stefano Maggi, Docente Università di Siena, Presidente Fondazione Cesare Pozzo

Ore 16.30 - Pausa caffè

Evoluzione del paesaggio della valle dell'Alcantara
Palmiro Mannino, Geologo

Le eccellenze agro-alimentari del comprensorio dell'Alcantara
Domenico Tribulato, Agronomo

Un parco agricolo e una ferrovia per lo sviluppo locale
Massimo Inzerilli, architetto

Mobilità dolce e sostenibile
Eleonora Belloni, Docente Università di Siena - Vice presidente Fondazione Cesare Pozzo

I benefici ed i vantaggi derivanti dal ripristino della ferrovia Alcantara-Randazzo
Giovanni Russo, Presidente Associazione Ferrovie siciliane

Roberto Di Maria, Ricercatore infrastrutture del trasporto - Anm, Vice "Sicilia In Progress"

Le ferrovie secondarie e il territorio
Pietro Marra, Storico delle ferrovie

Il ruolo delle associazioni di studi storici sulle ferrovie.
Fedele Siriani, Presidente Associazione Studi Storici SISPM FCI

La sicurezza muove il treno
Ugo Pascale, Dirigente Ferrovie del Garano

Le ragioni del convegno e le conclusioni
Salvo Bordonaro, Segretario Fondazione Cesare Pozzo

Ore 19.30 - Cena sociale presso il ristorante Hotel Scrivano

SABATO 10

In mattinata - Visita della rimessa storica della ferrovia Circumetnea a Bronte e viaggio da Bronte con autotrice FCE verso Linguaglossa e ritorno

Biblioteca Cesare Pozzo dei Trasporti e della Mutualità

CESARE POZZO SANITÀ INTEGRATIVA DAL 1872

FCEM

www.creditrice.it ETREDITRICE

FONDAZIONE CESARE POZZO PER LA MUTUALITÀ

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO E LA RICERCA STORICA DELLE FERROVIE SICILIANE

Organizzato dalla "Biblioteca Cesare Pozzo dei Trasporti e della Mutualità" e dalla "Fondazione Cesare Pozzo" si è svolto a Randazzo (CT) presso l'Hotel Scrivano, il 9 Dicembre 2022, un convegno sul tema:

<< La Mutualità tra sciare e vigneti, lungo le antiche rotaie etnee >>

Dà il benvenuto agli intervenuti il Segretario della Fondazione Cesare Pozzo, Salvatore Bordonaro (Socio AFC), il quale ringrazia chi ha rinunciato ai propri impegni per partecipare a questo convegno che ha lo scopo di discutere sul ruolo delle ferrovie nel territorio, specie in quelli che per vari motivi si trovano emarginati. Ringrazia i relatori che si alterneranno nei vari interventi e soprattutto un ringraziamento va a Francesco Malfitana (Socio AFC), per il notevole contributo dato alla preparazione logistica del Convegno. Informa altresì che la Fondazione Cesare Pozzo ha già organizzato altri convegni simili in Puglia, Calabria e che adesso sono in Sicilia per parlare di mutualità e trasporti sulla parte nord-orientale del territorio etneo. Dopo questa introduzione iniziano gli interventi dei vari relatori tra cui Stefano Maggi, docente di Storia dei Trasporti Università di Siena e Presidente della Fondazione Pozzo che affronta svariati temi, dalla Mutualità in Italia al patrimonio di testi, disegni ecc. conservati nella biblioteca della Fondazione e che sono messi a disposizione di tutti gli studiosi e/o appassionati di trasporti. Tra i vari interventi che interessano proprio il comprensorio etneo vi è stato quello dell'ing. Salvatore Fiore, Direttore Generale della Ferrovia Circumetnea, il quale ha esposto i programmi in atto e futuri della FCE che spaziano dal prolungamento dell'attuale rete metropolitana da un lato verso l'aeroporto di Catania Fontanarossa e dall'altro verso Paternò con l'intenzione, almeno come desiderio, di estendere lo scartamento normale e l'elettrificazione sino ad Adrano. Poi ha aggiunto che nei programmi futuri vi è l'ammodernamento anche della tratta che rimarrà a scartamento ridotto, ovvero da Adrano a Riposto. Altro intervento è quello dell'architetto Massimo Inzerilli, il quale espone un suo progetto tendente a valorizzare le aree urbane di Biancavilla ed Adrano che nel tempo ormai si possono considerare una sola



Sopra: Il nostro Socio, Salvo Bordonaro, segretario della Fondazione Pozzo introduce il tema del Convegno e farà da moderatore.

Sotto: L'ing. Salvatore Fiore, Direttore Generale della FCE, espone le realizzazioni e i progetti della FCE



area urbana. Progetto ambizioso che assegna un ruolo importante alla FCE e che vedrebbe l'insediamento di un Centro Ricerche per l'agricoltura tendente a valorizzare i prodotti del territorio. Il



L'architetto Massimo Inzerilli espone la sua tesi di una unica zona urbana tra Biancavilla ed Adrano e sul ruolo che la FCE potrebbe avere per la Mobilità del territorio.

vi sono degli esempi virtuosi come la Ferrovia Merano-Malles, chiusa come ramo secco ma riaperta, riarmata ed elettrificata ad opera della Provincia Autonoma di Bolzano che affiancata da una rete di piste ciclabili è diventata non solo una attrattiva turistica ma svolge un ruolo importante nel sistema dei trasporti della Provincia.



Esempio positivo di ripristino di linea ferroviaria. La Merano-Malles. Corse frequenti e pista ciclabile quasi affiancata al tracciato ferroviario. Possibilità di nolo e/o trasporto delle biciclette in ogni stazione. In questo modo si è riusciti a coniugare necessità di trasporto del territorio con la vocazione turistica dei luoghi.



Giovanni Russo, Presidente dell'associazione "Ferrovie Siciliane" e Roberto Di Maria di Sicilia in Progress e cofondatore del Comitato pro Ferrovia Valle Alcantara, espongono le loro considerazioni sui treni turistici e sul ripristino delle linee ferroviarie dismesse.

Un intervento che ha interrotto il clima favolistico dei programmi di riaperture di linee e treni turistici è stato quello di Giovanni Russo, Presidente dell'associazione "Ferrovie Siciliane", il quale dopo la classica frecciattina per non essere confuso con l'altra associazione messinese (quasi omonima), ricorda gli scopi della sua associazione tendente a valorizzare il trasporto ferroviario in Sicilia e rivendica il successo ottenuto nel preservare la stazione di Taormina-Giardini e la tratta di linea ferroviaria ad essa attinente che non sarà abbandonata dal futuro spostamento a monte della tratta Alcantara-Letojanni. Fa notare, come cofondatore del

Comitato per il ripristino della ferrovia Alcantara-Randazzo, che la riapertura della linea solo per scopo turistico è solo un dispendio di denaro pubblico, mentre andrebbe utilizzata tutti i giorni della settimana e non solo per scopi turistici al fine di rendere un servizio a tutto il comprensorio della Valle dell'Alcantara. A supporto della sua tesi fa notare che la Regione Siciliana nel 2019 ha speso quasi un milione di euro per l'effettuazione di treni turistici, e si chiede se a fronte di tale spesa vi siano stati benefici per i territori interessati. Segue il suo intervento quello di Roberto Di Maria (Sicilia in Progress e Comitato pro Ferrovia Valle Alcantara) il quale si allinea in pratica a quanto espresso nell'intervento da Giovanni Russo.



Pietro Marra, storico delle ferrovie con al suo attivo parecchie pubblicazioni sull'argomento, espone il suo parere sui treni turistici e sul ripristino di linee chiuse, affermando che il tutto va visto in un'ottica che trascenda i confini nazionali per avere successo.

L'intervento di Pietro Marra, storico delle ferrovie, si incentra sul ruolo delle ferrovie cosiddette secondarie, sulla loro nascita, sviluppo e quasi morte, facendo un excursus storico dall'Italia preunitaria ai nostri giorni e del loro ridimensionamento a causa della motorizzazione privata. Prendendo spunto da quanto detto precedentemente in altri interventi, afferma che il ruolo delle ferrovie turistiche non è in contrasto con l'utilizzo di una linea ma una linea può vivere di solo traffico turistico a patto che il suo utilizzo sia proiettato in ambito quasi mondiale; impensabile, a suo dire, in un mondo globalizzato tenere aperta una linea anche se a scopo turistico solo per gli indigeni. Un'ultima precisazione viene fatta sull'utilizzo dei fondi regionali per treni storici, il Marra afferma che poiché questi soldi vanno a Fondazione FS che fa parte di Ferrovie dello Stato il cui unico Socio è proprio lo Stato, con un ragionamento da ragioniere, afferma che si tratta solo di una partita di giro. Ben diverso sarebbe il discorso se questi fondi andassero a privati. Gli ultimi interventi sono stati quelli di Fedele Siriani (Presidente Associazione Studi Storici SISFM FCL), il quale torna sull'argomento treni turistici affermando che ben venga l'apertura di una linea ferroviaria anche solo a scopo di treni turistici e, se del caso, non rinunciare all'aiuto di associazioni di appassionati specie per la logistica. Chiude gli interventi Vito Pascale (Dirigente delle Ferrovie del Gargano) il quale mette l'accento sulla sicurezza ferroviaria e sul ruolo che anche brevi tratti di ferrovia possono svolgere nell'ambito della mobilità di un territorio. Porta ad esempio la Foggia-Lucera, linea che le FS avevano chiuso ed abbandonato, ma riarmata ed elettrificata adesso ha un ruolo di primaria importanza nell'ambito del trasporto pendolare di quella Zona di Territorio.

In conclusione va dato merito agli organizzatori del Convegno di aver portato in risalto alcune problematiche del trasporto ferroviario nel comprensorio etneo e nord-orientale della Sicilia. Peccato che, a parte l'intervento dell'ing. Salvatore Fiore della FCE, sono mancati altri interlocutori importanti quali, i rappresentanti della Regione Siciliana, Autorità locali, i rappresentanti di RFI e di Fondazione FS.

L'AFC era rappresentata dal suo Presidente, Alberto Verdirame e dal Socio Francesco Santonocito.

NOTA: In occasione dell'evento il Socio AFC, Salvatore Sterlini (SAFER), ha presentato i campioni dei modelli in scala "HO" della RALn.60 FS, della AL.56.01/06 FCE e della ADe.21/25 FCE.

Chi volesse approfondire l'argomento sul Convegno di Randazzo, sul sito di "Ferrovie Siciliane" può trovare l'intera registrazione dell'evento.

Francesco Santonocito

Migliorare in modo semplice



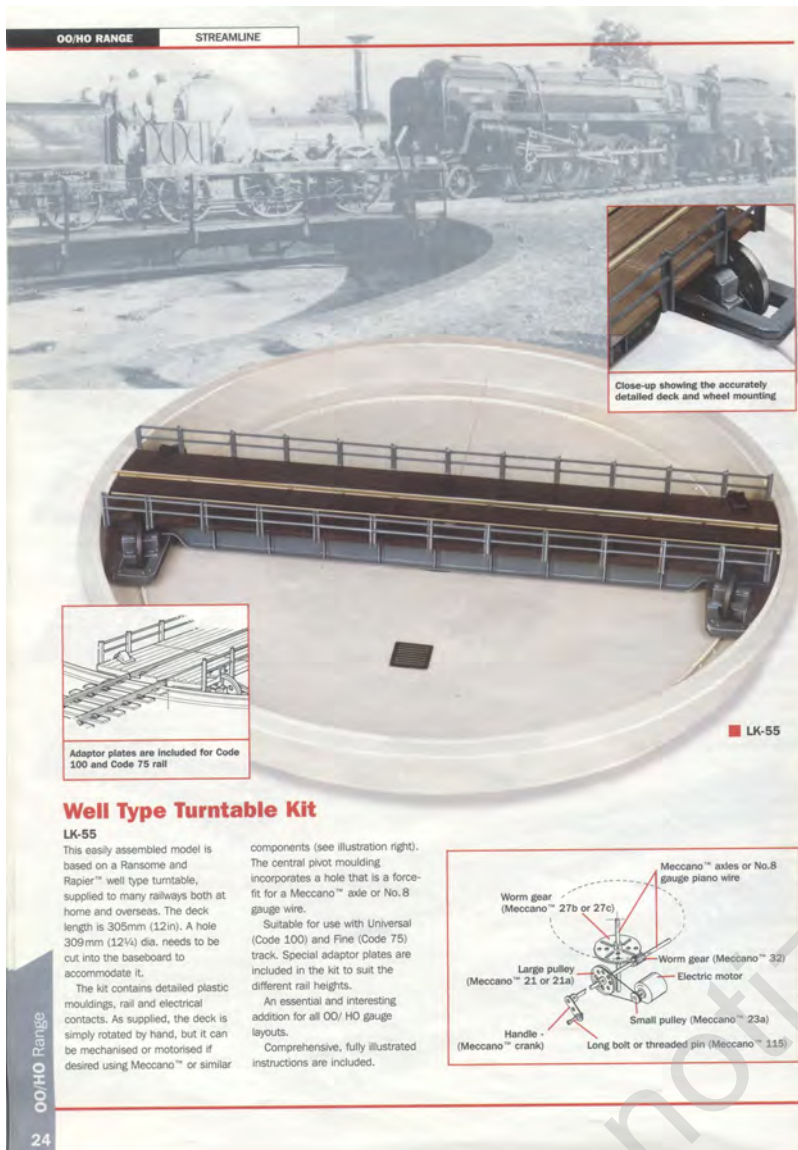
La piattaforma Peco

Testo e foto: Alberto Verdirame

La storia ebbe inizio parecchio tempo fa quando decisi di aggiungere al mio plastico un nuovo modulo. L'esigenza era di installare sul nuovo telaio un elicoide che correndo al di sotto del piano depositasse in modo più funzionale la parte esposta del circuito a quella nascosta sotto-telaio. Ma il piano superiore a vista restava inutilizzato ecco quindi l'idea di usarlo per realizzare il deposito con la piattaforma. La piattaforma Peco (art. LK55), che nel frattempo avevo



acquistato, riproduce una tipica piattaforma inglese (foto sopra), sebbene ben poco somigli in molti dettagli (oscure le enormi ruote) a quelle nostrane, "tappandosi il naso" si può tentare qualche elaborazione per "italianizzarla". Il modello Peco presenta alcuni indubbi vantaggi. Semplice ed essenziale, è in kit, la qual cosa abbassa moltissimo il prezzo rispetto a quelli iperbolici di noti produttori tedeschi, ricordo che il prezzo PECO allora si aggirava attorno ai 30€. Si assembla facilmente con la colla e la struttura del ponte è abbastanza ampia da consentire diverse modifiche e permette installazione di un perno di rotazione da collegare ad un motore.



La piattaforma sostanzialmente è tutta in plastica. le uniche parti metalliche sono le rotaie del ponte. Una volta assemblata ed incollata, il ponte fu subito dotato di un motorino elettrico di recupero.

Qui, vorrei raccontare in due parole la storia della prima motorizzazione.

Qualche tempo prima avevo portato la mia auto di allora in officina per un malfunzionamento all'impianto dell'aria condizionata. Quando andai a ritirarla chiesi ovviamente cosa si fosse rotto, il meccanico tirò fuori dagli scarti una scatola nera "E' il motore della serranda dell'aria esterna, si è rotto l'alberino, ma il motore funziona" colsi la palla al balzo "un motore 12 Volt, che funziona e che gira a bassa velocità!" gli tolsi dalle mani il motore che altrimenti sarebbe finito nel bidone dell'immondizia. Poi architettando una diavoleria meccanica riuscii a montare il motore su un supporto sotto-plancia ed a collegarlo al perno di rotazione del ponte.

Il funzionamento era un po' incerto ma comunque girava.

La piattaforma era sempre di quel triste beige plasticoso urgeva tentare qualche miglioramento. Sebbene come pittore

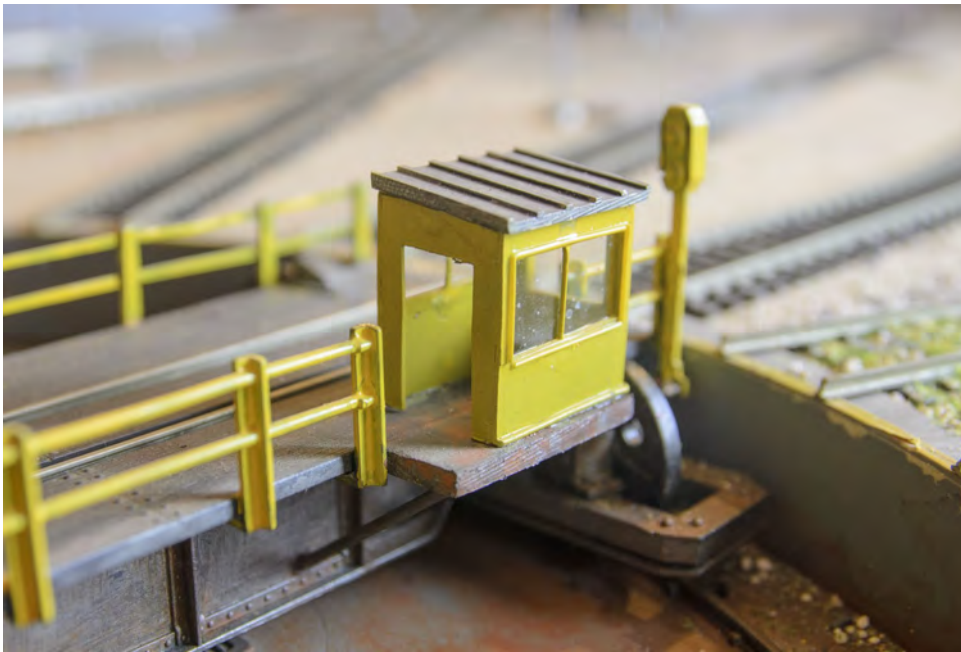
sono piuttosto scarso, mi procurai dei colori adatti, smontai la piattaforma e disassemblata a tavolino iniziai la colorazione. Le travi del ponte in plastica grigia assunsero un colore acciaio più realistico poi ritoccato con polveri diluite per ottenere un effetto ruggine, le ringhiere furono colorate in giallo segnale, ed il beige della vasca fu ritoccato con un colore "mattoni" un po' sporcato ed



annerito. Delle polveri ed un po' di erba incollata qua e là hanno completato la sporcatura della vasca.

Mi ricordai che le piattaforme che avevo avuto modo di osservare durante le visite agli impianti erano dotate della cabina di manovra.

Una sorta di "gabbietto" in vetro ed alluminio di solito piuttosto sgangherato dal quale un operatore manovra il ponte.



La piattaforma doveva quindi avere la cabina di manovra.

Con un po' di forex qualche profilato di stirene "EverGreen" e qualche pezzo di acetato trasparente ecco pronta ed incollata la cabina di manovra.

Ma lo spazio dove inserirla non c'era bisognava quindi crearlo.

Rimossa una porzione della ringhiera, ho allargato il camminamento accanto alla rotaia Utilizzando un pezzo di

masonite, con dei profilati in ottone ho creato i supporti per ancorarlo alla trave del ponte. Qualche ritocco di colore ed e la pedana è pronta. E' bastata un po' di colla e la cabina di manovra è sistemata al suo posto.

Si ma...manca un particolare che mi era capitato di osservare al vero. Il segnale rosso/verde posto all'ingresso del ponte. Non so se tutte le piattaforme da 21 metri erano dotate del segnale, ma in alcuni casi era presente. Ho ripescato dalle scatole della minuterie un segnale forse svizzero o tedesco, recuperato chissà dove, già cablato e funzionante, e che sembrava fatto apposta per l'occasione. Non c'è voluto molto. Incollato il segnale al ponte ed allungati il fili sotto la struttura del ponte fino al sotto-plancia passando all'interno dell'asse motore sono stati poi collegati per il comando on/off dal quadro di controllo.

Trascorse del tempo, poi un giorno l'imprevisto, la piattaforma non girava; controlli, misurazioni, scervellamenti vari fino a giungere alla ovvia conclusione che il motore era passato a miglior vita. E dove trovo un motore? Qui giunge in aiuto l'amico Nicolò che mi da una dritta. Contatto MFAL e Daniele Luzzeti mi invia un bel motore.

Lo installo sul supporto esistente opportunamente modificato eliminando con cura alcuni giochi che si erano creati nella meccanica precedente, e che causavano un funzionamento a scatti.

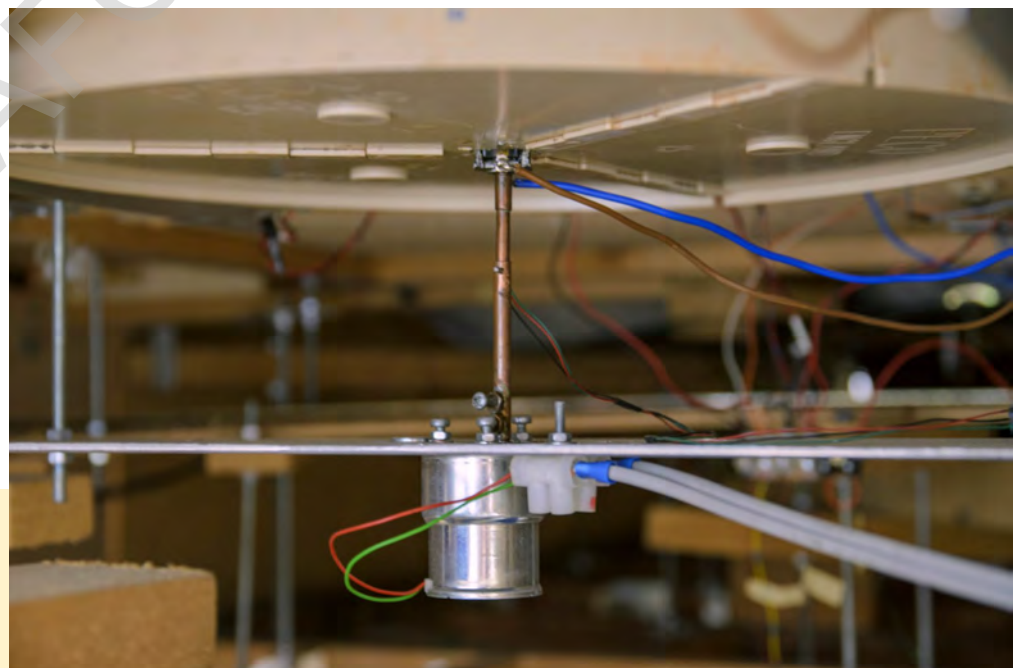
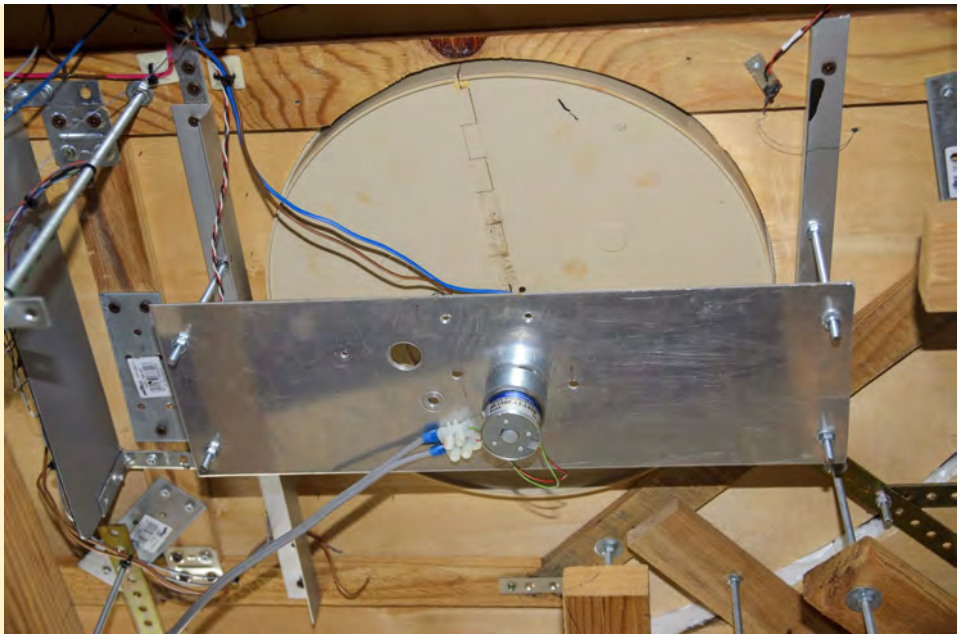


Foto accanto: il motore imbullonato sulla piastra di supporto. I fili blu /marrone in alto sono l'alimentazione delle rotaie collegati al binario di ingresso. I due fili grigi in basso sono l'alimentazione del motore dal quadro comando. A metà dell'asse (tubetti di rame) che collega il motore al perno di rotazione escono i tre fili del segnale posto all'ingresso del ponte.

La foto qui accanto dà un'idea più precisa dell'installazione del motore sotto la fossa. Le barre filettate che sorreggono la piastra di supporto del motore consentono tramite dadi e contro-dadi una regolazione micrometrica della stessa.

Sotto un particolare del segnale all'ingresso del ponte



Lo confesso. Avevo tentato di digitalizzare la rotazione del ponte della piattaforma, ma la faccenda sembrava essere piuttosto complessa oltre che discretamente dispendiosa. Il gioco non valeva la candela per le semplici manovre previste. Temendo di infilarmi nei guai lasciai perdere il digitale, ed optai per un più rassicurante impianto analogico dove un pulsante ed un deviatore consentono di girare il ponte. Certo....i binari li devo allineare ad occhio... ma è un problema ? Non credo.



Il quadro di controllo (foto accanto) del deposito è dotato, oltre ai comandi per la rotazione della piattaforma, anche di un sinottico minimalista, di interruttori per sezionamenti e luci ambiente, i dettagli della realizzazione dell'impianto sono un po' complessi e quindi ve li racconto il prossimo numero.

Il Treno nel Mirino



GE-Multedo 12-6-2021 Materiale CIWL al traino di E.402.160 - Macchinista Nicola Gambini - Foto Roberto Rava



Sturla - Regionale 12416 ETR 521.069 Rock in livrea pubblicitaria per il film Luca della Disney Foto Roberto Rava



*Vicomorasso 16-6-2021 - A5 della Genova-Casella sulla platea di lavaggio
Foto Roberto Rava*



*Locomotore tricolorrente SNCF 436347 "Astride" in testa a un intermodale percorre il binario illegale del Bivio
Ortica da Milano Forlanini verso Lambrate il 2 agosto 2022. Sullo sfondo sotto il cavalcavia il merci con un
E.405 fuori uso che aveva bloccato il binario legale pari di sinistra. Foto Aldo Falzone*



Invio del D.145.2030 di RFI al traino dell'E.656.586 a Milano Rogoredo l' 11 agosto 2022 presumibilmente in direzione del deposito di Smistamento. Foto Aldo Falzone



Treno storico di Fondazione FS denominato "Besanino Express" da Milano C.le a Lecco via Molteno il 24 aprile 2022 con la trazione della 685.089 e dell'E 656.023 non visibile Foto A. Falzone

Le 841 di Sicilia



di Federico Zanchetta

Foto: Francesco Bloisi e

Francesco Santonocito dove indicato

*Treno 2 - ALe 841.003+Le 581.002+Le 761.002+ALe 841.00
Messina Centrale 31 Gennaio 1999*

Treni, ognuno ha la sua storia; le elettromotrici elettriche ALe.841, senza dubbio, sicuramente una storia particolare. Gli anni novanta, hanno portato sui binari nazionali l'ETR 450, più noto come Pendolino di conseguenza, le ALe.601, uno dei convogli pionieri dell'alta velocità italiana, cominciava ben presto a trovarsi senza impieghi di prestigio. L'entrata in servizio degli ETR 500 e 460, avrebbe maggiormente tagliato fuori queste nobili elettromotrici. Le ferrovie andavano



*Treno 7 -ALe 841.014+Le 581.007+Le 761.007+ALe 841.013
Bagheria 13 Luglio 1999*

verso il passaggio in S. P. A che avrebbe portato anche ad un restauro d'immagine del gruppo aziendale. Come? Ottimizzando anche gli investimenti.

Le ALe.601, nonostante fossero materiale datato, erano ancora un elemento valido per il parco trazione FS, divenendo oggetto di investimento; una parte avrebbe continuato ad espletare servizi veloci sul territorio nazionale, mentre un lotto di 16 treni, dalle 045 alle 067, subì un grosso restyling, che riguardò le livree, i vestiboli, le porte, le ritirate e addirittura anche i posti all'interno.



**Treno 7- ALe.841.014+Le.581.007+Le .61.007+ALe.841.013
Bagheria 13 Luglio 1999**

Dando così origine ad un nuovo gruppo: le ALe.841, dalla 001 alla 032. Queste insieme a rimorchiate Le.581 e Le.761, anch'esse con un profondo restyling, tra il 1994 e 2003 andarono a formare 16 treni . In Sicilia, questi convogli rinnovati fecero la loro comparsa nel 1996. Inizialmente furono assegnati al DL di Palermo quattro treni ma nel triennio 1997/2000 il loro numero andò incrementandosi, arrivando a contare, nel giugno del 2000, ben 10 convogli.

Nel 2003 giunsero fino a 16 portando così tutti i convogli riqualificati nel deposito palermitano. Dal 2004 alcuni treni sono stati trasferiti al DL di Ancona, ripartiti poi, negli anni successivi: alcuni convogli (10) in Sicilia, altri trasferiti all'impianto marchigiano (6). Così è stato fino al 2013, anno in cui a Palermo sono arrivati i primi treni "Jazz" gli ETR.425.



Treno 13 - ALe.841.025+Le +ALe.841.026. Messina Centrale 5 Aprile 2006



Le ALe.841 in Sicilia hanno svolto il proprio esercizio in varie linee, la Messina-Palermo, la Messina-Siracusa, tra Palermo Notarbartolo-Palermo Centrale Giachery.

**Treno 16 - ALe.841.031+Le +ALe 841.032
Catania Centrale 14 Aprile 2006**



Treno 2 - DL Messina 12 settembre 1997

Nel 2001 l'attivazione della trazione elettrica tra Notarbartolo e l'aeroporto di Punta Raisi ha spinto queste gloriose elettromotrici anche lì, con un servizio di prestigio per l'isola, collegamenti veloci "Trinacria Express", tra Palermo Centrale e l'aeroporto. A causa della tortuosità delle linee interne siciliane, specie per i raggi delle curve, non proprio adatte per questo tipo di convogli (furono fatte delle prove tra il capoluogo siciliano e Agrigento), soltanto nei



Treno 12 - ALe.841.023+Le+ALe.841.024. Ali Terme 1 settembre 2006

collegamenti tra Catania e Palermo vennero sporadicamente utilizzate per il normale servizio passeggeri.

Il treno 4 ha effettuato alcuni viaggi "Charter" per i visitatori del Treno Museo tra Villarosa e Catania. Generalmente, i convogli nell'isola, viaggiavano con due tipi di composizioni, la prima, due elettromotrici, testa e coda e al centro la rimorchiata (ALe+Le+ALe); l'altra, invece, sempre uguale ma con una rimorchiata in più (ALe+Le+Le+ALe). Anche per le livree di questi treni merita spendere qualche riga. I convogli 1 e 2 (ALe.841.001/002 e relative rimorchiata e ALe.841.003/004 e relative rimorchiata), furono colorati in livrea MDVE, in fatti sui binari siciliani si sono visti circolare così nel periodo 1998-1999, gli altri elettrotreni arrivavano già in livrea XMPR, altri ancora furono "pellicolati" con livree pubblicitarie, come "Caffè Kimbo" e "Agrigento Valle dei Templi patrimonio mondiale dell'umanità".



*Treno 2 - ALe.841.003+Le+ALe.841.004
D.L. Catania Novembre 2001*

Foto Francesco Santonocito



*Treno 14
ALe.841.027+Le ALe.841.028
D.L. CATANIA
Settembre 2003
Foto Francesco Santonocito*

+

Il treno 6 (ALe.841.011+Le.581.006+Le.761.006+ ALe.841.012), Treno 8 (ALe.841.015+Le.581.008+Le.761.008+ ALe.841.016), Treno 9 (ALe.841.017+Le.581.009+Le.761.009+ ALe.841.018) e il 10 (ALe.841.019+Le.581.010+Le.761.010+ ALe.841.020) hanno ricevuto il logo "Trinacria Express". Tutti gli altri convogli hanno circolato con la normale livrea XMPR.

Nel 2013, l'arrivo in Sicilia dei nuovi treni "Jazz", ha sancito la fine della loro carriera, alcune elettromotrici sono state demolite, altre giacciono negli scali di Palermo, Messina e Siracusa; sicuramente i sedici anni di lavoro in Sicilia non devono essere dimenticati, li hanno onorati!

Ogni storia, quando è vera, è sempre buona e merita di essere sempre raccontata!



©Vittorio Aragona