

Torino, 20 gennaio 2008

Spett. Redazione de
FARONOTIZIE

Gentili Signori / e,

mi permetto di scrivervi in merito all'articolo LA LITTORINA (n.17 – settembre 2007).

Prima di arrivare al “dunque”, faccio una piccola premessa: sono nato e vivo a Torino, ma le mie origini sono calabresi in quanto i miei genitori sono nativi di un paese della provincia di Catanzaro.

Alla terra calabra sono legato e quindi, con interesse, mi dedico alla lettura di argomenti che la riguardano.

Qualche giorno addietro, per caso, ho scoperto il vostro giornale web ed ho letto l'articolo a firma di Gianfranco Oliva.

Chiusa la premessa, desidero fare all'autore i complimenti per come ha raccontato un mondo che purtroppo non c'è piu' ed a me che per motivi anagrafici non ha vissuto quegli anni, egli ha ben trasmesso la semplicità di una società che viveva intorno alla strada ferrata e viaggiava sui trenini delle calabro-lucane.

Scritto questo, desidero poter fare delle segnalazioni su alcune cose che ho letto nell'articolo e sulle quali mi permetto di fornire qualche informazione in piu':

PAG. 1:

“Detta linea faceva parte di una piu' vasta serie di tracciati, che oltre alla Calabria ed alla Basilicata, sconfinavano fino in Puglia...”

In realtà, le FCL sconfinavano anche in Campania: Atena e' in provincia di Salerno.

PAG.1:

“La società di gestione, all'origine, era la M.C.L. (Mediterranea Calabro Lucane); tempo dopo, a seguito di variazioni societarie e scorpori con le ferrovie Appuro-Lucane, venne denominata F.C.L. (Ferrovie Calabro Lucane)...”

In realta', la Societa' italiana per le strade ferrate del Mediterraneo detta piu' semplicemente "Mediterranea" (sigla aziendale MCL) ha gestito la rete delle calabro-lucane fino al 01 gennaio 1964 quando e' subentrata la Gestione commissariale governativa (sigla aziendale FCL). Nel 1990 avviene lo scorporo e nascono due societa': FAL (Ferrovie Appuro-Lucane) per la gestione del patrimonio lucano e pugliese, FC (Ferrovie della Calabria) per la gestione del patrimonio calabrese.

PAG.2:

"La tratta Lagonegro – Spezzano Albanese entro' in esercizio nel 1929..."

In realta', tutta la tratta e' stata aperta il primo luglio 1931 mentre i circa 25 km tra Castrovillari e Spezzano Albanese erano stati aperti gia' il 15 settembre 1915. Proprio il tronco che interessa Mormanno, da Laino Borgo a Morano Calabro e' stato l'ultimo ad essere aperto il 01-07-1931.

PAG.3:

"ALn 35.01 (cosi' veniva tecnicamente classificata), prodotta dal '52 nelle officine Raffaele Ranieri di Roma".

Qui, il discorso e' un po' piu' lungo. Il tipo di automotrice che cita l'autore non ha mai fatto servizio in Calabria. Trattasi di 3 unita' commissionate dalla ferrovia Rimini – Novafeltria e li' hanno fatto servizio fino alla chiusura del tronco avvenuta nel 1960. in seguito alla chiusura, queste automotrici hanno continuato a prestare servizio sulla Circumetnea.

Le automotrici alle quali fa riferimento l'autore sono unita' appartenenti alla serie M1C-80R, quarta ed ultima serie del gruppo di automotrici a due assi delle calabro-lucane.

Queste 10 macchine, costruite dalle officine Raffaele Ranieri di Roma, furono consegnate tra il 1951 ed il 1953 ed avrebbero dovuto sostituire le piu' anziane automotrici della serie M1C-80 della Piaggio sulle linee con tratte armate di cremagliera come la Lagonegro – Spezzano Albanese e la Catanzaro Citta' – Catanzaro Marina.

Tra le automotrici della Rimini – Novafeltria e quelle delle calabro-lucane non c'e' una grande differenza estetica ma non sono assolutamente la stessa cosa.

PAG. 4:

(in merito al volante) *"...In seguito qualcuno mi spiego' che il volante serviva per la gestione delle marce".*

Io non sono certo che sia proprio cosi': alcuni anziani macchinisti mi hanno raccontato che il volante serviva come freno di stazionamento (freno a mano) attraverso la sua rotazione.

Questo e' un argomento da approfondire.

PAG. 6:

“A meta’ della galleria, un meccanismo alquanto arcaico posto sui binari, nel momento che veniva attivato dalle ruote, segnalava, con un doppio colpo a mo’ di gong stonato, che si era percorsa meta’ galleria...”

In realta’, penso che l’autore si riferisse ad un risuonatore meccanico posto nella galleria di Mormanno (lato Spezzano Albanese) che azionato dalle ruote del treno preavvisava al macchinista la posizione del disco (segnale) di protezione della stazione, il quale era posto sempre all’interno della citata galleria in luogo quindi difficile per la sua individuazione e posizione.

PAG. 8:

“Nel 1955, la linea subi’ un primo rimaneggiamento...”

Che io sappia, il ponte di Lagonegro subi’ il danneggiamento nel maggio 1952.

PAG. 9:

“Nel 1977 il servizio venne soppresso...”

Che io sappia, la chiusura definitiva di tutta la linea e’ avvenuta nel giugno 1978.

PAG. 9:

(didascalia) *“Carrozza passeggeri in deposito nella stazione FCL di Cosenza”.*

La foto e’ stata scattata a Gioia Tauro.

Notare sullo sfondo il piazzale FS e la palificazione della catenaria non esistente a CS.

PAG. 9:

“E’ molto probabile che questo materiale rotabile risulti ormai demolito”.

Per fortuna non e’ cosi’: due unita’ della serie M1C-80R sono state acquistate da privati dopo l’accantonamento da parte delle FCL. Una di queste macchine e’ in esposizione presso il museo dei trasporti “Ogliari” situato a Ranco in provincia di Varese.

Meno fortuna hanno avuto le Piaggio. Nessuna si e’ salvata dalla fiamma ossidrica anche se fino a pochi anni fa’, l’ultima di queste “emmine’ con cassa in acciaio inox era ancora presente a Cosenza e si poteva recuperare ai fini storici.

Probabilmente, non vi e’ stata sufficiente sensibilita’.

Infine, desidero rinnovare l’apprezzamento per l’articolo e desidero far presente che tali mie note vogliono solo essere una integrazione allo scritto. Niente di piu’.

Concludo, chiedendovi una cortesia: di quelle due belle foto della stazione di Mormanno, e' possibile chiedervi un file .jpg...?

Vi ringrazio per l'attenzione e trasmetto a Voi i miei saluti piu' cordiali.

Francesco Piperata