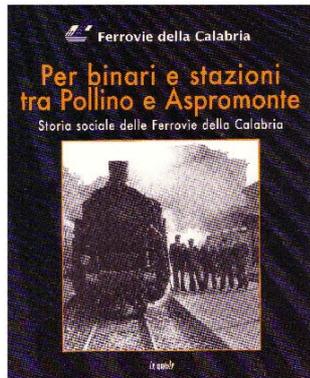


# NOTA SULL'ARTICOLO "LA LITTORINA"

di Gianfranco Oliva

Nel numero di Febbraio di Faronotizie è stata pubblicata , nella rubrica Lettere alla Redazione , un nota del Sig. Francesco Piperata a riguardo il mio articolo "La Littorina" apparso sul n° 17 di Faronotizie del settembre 2007 , puntualizzando su alcuni aspetti tecnici trattati e sulla rispondenza di alcune date .



Lui è di origini calabresi (il padre e la madre sono nativi di un paese in provincia di Catanzaro) e risiede a Torino ,.

Francesco Piperata ha curato i capitoli "Il viaggio delle automotrici a due assi" , "Andar per treni" ed il racconto "Una galleria di ricordi" nel testo "Per binari e stazioni tra Pollino e Aspromonte. Storia sociale delle Ferrovie della Calabria" a cura di Iannicelli Antonio , edizioni Le Nuvole , Cosenza ; per cui si può sicuramente affermare che risulti un addetto ai lavori .

Ha inoltre espresso apprezzamenti per l'articolo (e di ciò lo ringrazio amichevolmente) ; naturalmente , resto soddisfatto a riguardo il fine che avevo voluto dare all'articolo stesso , ovvero stimolare sensazioni , che lui stesso ha manifestato , verso "un mondo che purtroppo non c'è più" .

L'articolo , a suo tempo , è stato redatto su due diversi livelli :

- quello principale , esposto con intenso legame affettivo , rivolto più in particolare al mio paese natale, utilizzando il riferimento ad un mezzo di trasporto che all'epoca "era" il mezzo di trasporto ;
- quello secondario , che io definisco "a latere" , inerente qualche aspetto tecnico e qualche ricorrenza , che necessariamente dovevano rimanere sfumati , con il solo scopo , come d'altronde avevo già puntualizzato , di fornire alcune chiavi di lettura per i non addetti ai lavori .



Premetto che le notizie a riguardo il materiale rotabile , la linea ed altro , sono state principalmente raccolte da manuali , dalla pubblicazione "Da Rimini a Novafeltria in treno" di Gian Guido Turchi , ETR Editrice , del 1986 e da un lungo peregrinare sul Web ove le notizie si intrecciano a volte collimando , a volte divergendo completamente , nei dettagli e , in special modo , nelle date .

Molte altre , fanno parte di ricordi personali , che si sono accumulati nel tempo .

Attualmente via E-mail è in atto con Francesco Piperata un interessante scambio di notizie e vedute a riguardo la scomparsa ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese ed altro .

In ogni caso , la sua nota alla Redazione mi ha stimolato a qualche repentina ricerca su quanto da lui puntualizzato ; ed a tal proposito ho rintracciato , a mezzo giro di telefonate , un mio compaesano , perso di

vista da tanti anni , Mario Tucci , che operava come macchinista sulla tratta Lagonegro-Spezzano Albanese ; oggi vive a Potenza ove fu trasferito dopo la chiusura della linea .

Ora , anche se quanto trattato risulta più congruente ad una rivista specializzata , ritengo doveroso per i lettori approfondire alcuni aspetti fatti emergere da Francesco Piperata per non tralasciare eventuali dubbi su quanto è stato esposto nell'articolo "La littorina" .

Il seguito , come già sta avvenendo , sarà oggetto di scambi di notizie al di fuori di Faronotizie , a meno che qualcuno dei lettori mostri interesse a tali particolari argomenti .

## Le date

Ho riportato quelle date che ritenevo più congruenti anche in relazione a quelle che ricorrevano nei racconti di quelli più grandi di me .

Le date ufficiali della "inaugurazioni" (che in generale non coincidono con quelle della messa in servizio dei

Tracciato	Inaugurazione	Numero km
Lagonegro-Laino Borgo	30 ottobre 1929	39,857
Laino Borgo-Morano Calabro	1 luglio 1931	32,255
Morano Calabro-Castrovillari	23 giugno 1930	3,377
Castrovillari-Spezzano Albanese	15 settembre 1915	25,254

vari "lotti funzionali" , come per le strade e per le autostrade) , sono riportate nella tabella allegata .

Da essa si evince che la inaugurazione della tratta Laino Borgo-Morano Calabro è stata effettuata l'1 Luglio 1931 e ciò naturalmente collima con quanto esposto nella nota di Francesco Piperata .

L'anno 1929 , riportato cumulativamente non a caso nell'articolo , veniva sempre riproposto nei suddetti racconti , nei quali , ad esempio , in coincidenza a tale data , si parlava dell'inizio dell'approvvigionamento a Mormanno della pasta a mezzo ferrovia .

Ovviamente non possiedo documenti in merito , ma ciò risulterebbe abbastanza congruente con la data riportata sul cippo posto sul ponte sul fiume Battendiero che si nota sulla foto seguente .

Compare , a fianco del fascio littorio scolpito sulla pietra , la data **AN VIII** , che riporta , ovviamente all'anno ottavo dell'era fascista" che corrisponde al periodo compreso fra il 28 Ottobre 1929 (Ricorrenza della marcia su Roma) ed il 28 Ottobre 1930 .



Detto ponte risultava essere l'opera più imponente fra Laino Borgo e Mormanno e nel suddetto periodo risultava già completata ; è quindi probabile , che il lotto funzionale della ferrovia fra Laino e Mormanno risultasse già operativo prima della completa apertura della linea fino a Morano , forse solo per ottimizzare l'approvvigionamento dei materiali (e quindi non per uso viaggiatori) in quanto , l'area della stazione di Mormanno costituiva l'impianto di cantiere dell'imbocco Nord della galleria al disotto dell'abitato (lunga all'incirca due chilometri), sicuramente opera abbastanza impegnativa per l'epoca .

Ovviamente risultano solo considerazioni logiche basate su fatti riportati , e dati rilevati (la data sul ponte) , ripeto , in assenza di prove documentali .

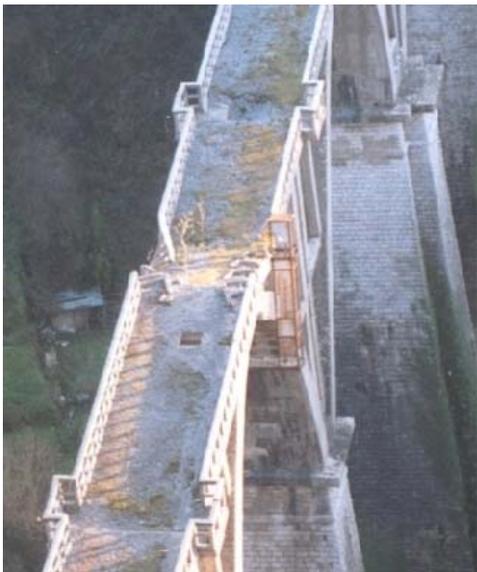
Nell'articolo , la soppressione del servizio di linea si fa risalire al 1997 ; Francesco Piperata puntualizza sul 1998 .

Abbiamo già dissertato su tale data : io mi riferivo al cosiddetto "viaggio d'addio" organizzato dal GRAF (Gruppo Romano Amici della Ferrovia) il 5 Giugno 1997 ; Francesco Piperata riporta invece l'ordine di servizio n. 6 delle FCL del 20 gennaio 1979 :

*".....il servizio ferroviario, sulla tratta Lagonegro-Castrovillari, e' stato soppresso e sostituito con servizio automobilistico.....pertanto.....l'esercizio*

*della Lagonegro-Spezzano A. T. , dal 18-6-1978 viene svolto interamente con servizi automobilistici "* ; nulla da eccepire , in quanto trattasi di documentazione ufficiale ed inoltre risulta poco probabile che dal 5 Giugno 1977 a 18 Giugno 1978 , nessun servizio di trasporto sia stato effettuato lungo la tratta .

Sulla dismissione del ponte di Lagonegro , le mie risultanze (tramandate verbalmente) sono le seguenti :



- nel 1952 cominciarono a manifestarsi le prime fessurazioni nell'arco in cemento armato ; quindi fu predisposta una gabbia in acciaio al fine di permettere ai tecnici preposti di verificare la progressione del dissesto lungo l'intradosso della struttura ; detta gabbia la ricordo ancora benissimo e la vidi nel mio unico viaggio sulla linea fino a Rivello (per poi trasbordare con l'autobus a Lagonegro) nel Luglio del 1957 , con il ponte ormai fuori servizio ; nelle foto odierne essa appare ormai fatiscente.

- nel 1955 le deformazioni risultarono talmente consistenti che il ponte fu posto fuori servizio .

Francesco Piperata , cita una pubblicazione di Salvatore Rongone del 1979 sulle FCL che a sua volta riporta i dati d'esercizio delle stesse FCL da cui risulta che il servizio ferroviario tra Rivello e Lagonegro fu sospeso dal 07-05-1952 fino alla fine dello stesso anno e poi ancora sospeso per tutto il 1953 , senza riferimenti al dopo .

Entrambi ci siamo attestati su queste notizie senza poter definire una data certa in mancanza , appunto , come sopra , di una documentazione ufficiale ..

## ***Gli aspetti tecnici***

Mario Tucci , nella lunga chiacchierata telefonica , ha chiarito due problematiche sollevate da Francesco Piperata .

Mi ha confermato l'utilizzo del volante come freno di stazionamento (come affermato da Piperata) e non solo, in quanto veniva usato , nelle discese, anche come ulteriore modico supporto al frenamento della macchina ; e qui intervengono le mie testimonianze da adolescente : durante le permanenze in cabina di guida che mi venivano concesse con molta affabilità dal controllore e quindi dal conducente , ho potuto più volte notare che il suddetto volante veniva continuamente utilizzato durante la marcia .

Ora , se due indizi , per di più provenienti da fonti diverse , fanno una prova , penso che null'altro sia da aggiungere all'utilizzo di questo attrezzo .

Mi ha confermato la funzione del risuonatore meccanico posto all'interno della lunga galleria adiacente alla stazione di Mormanno come avvisatore della presenza del disco di protezione della stazione (come affermato da Francesco Piperata) ; non mi ha saputo indicare la posizione esatta , ma sicuramente in prossimità dello sbocco della galleria stessa ; mi ha anche indicato la posizione dell'altro disco lato Lagonegro .

Mario Tucci ha anche aggiunto (cosa impensabile oggi) che a segnale rosso , lentamente ci si avvicinava alla seconda galleria (lunga qualche decina di metri) fino ad intravedere la stazione e quindi , il capostazione, che con cenno della mano avvisava quando finalmente poter procedere . Altri tempi !

In una domenica di tanti anni fa (avevo forse dodici-treci anni), assieme al gruppo di incoscienti amici dell'epoca , muniti di torce elettriche, percorremmo l'intera galleria all'andata ed al ritorno , incrociando il famigerato risuonatore .

Vorrà dire che questa estate , passerò qualche ora a sviluppare in loco queste verifiche ; purtroppo non sarà possibile determinare la posizione del disco all'interno della galleria , perché quest'ultima risulta ormai murata da tempo .

Mi resta un unico dubbio data la posizione del risuonatore al centro della galleria (lunghezza , si è detto di circa 2 Km) e date le basse distanze di frenamento di quelle macchine ; ma questo è un argomento che tratterò direttamente con Francesco Piperata .

Delle Officine Ranieri , ho provato parecchi anni fa ad effettuare una ricerca qui a Roma (ma con poca convinzione , lo ammetto) onde poter rintracciare la collocazione degli edifici (ammesso che esistano ancora) ed eventuali risultanze di carattere tecnico quali disegni di progetto , manuali ecc. ; ovviamente , il tutto , senza successo ; sul Web , di esse , risulta solo la citazione , quando si fa riferimento appunto alle automotrici monodirezionali ; della bidirezionale , che ha fatto servizio sempre sulla Rimini-Novafeltria e trasferita anch'essa sulla Circumetnea , si ritrova solo una serie di files elaborati per l'utilizzo su Microsoft Train Simulator sul sito [www.odoredifumo.net/ftp.htm](http://www.odoredifumo.net/ftp.htm) ed una sua foto che la mostra fatiscente in deposito. Francesco Piperata ha fatto notare che la sigla ALn35 era riferita alle automotrici che facevano servizio sulla Rimini-Novafeltria (io ho utilizzato questa sigla nell'articolo , che ripropone la codifica ufficiale FFSS per le automotrici a nafta ; in effetti dovevano chiamarsi rALn35 , ove r sta per scartamento ridotto) non sono le stesse di quelle che operarono sulle linee FCL denominate M1C-80R ; a tal proposito voglio io puntualizzare che le FCL possedevano una loro codifica di immatricolazione diversa da quella ufficiale citata .

Per cui le differenze (lo dico solo per i lettori) non risiedevano nella sigla diversa ma in altri aspetti che di seguito provo a mettere in evidenza , ovviamente , in base alle mie risultanze :

- il periodo di costruzione delle due macchine risulta pressochè lo stesso : sulla Rimini Novafeltria le consegne delle tre automotrici fu effettuata nel corso del 1952 , fra Gennaio e Maggio .

Per le FCL le consegne delle dieci automotrici furono effettuate fra il 1951 ed il 1953 , come esposto nella nota di Francesco Piperata e quanto a me risulta .

A tal riguardo , considerando che Roma non ha mai avuto grande tradizione metalmeccanica e che le grosse società di costruzioni ferroviarie , quali la FIAT , la Breda , l'Ansaldo ecc. operavano da tutt'altra parte , si può desumere che la linea di produzione della Ranieri probabilmente era costituita da una qualificata struttura artigianale rivolta principalmente all'assemblaggio ; di certo non poteva basarsi su più schemi progettuali , ma su uno principale dal quale derivare piccole modifiche non sostanziali , rivolte a forniture diverse , che non stravolgessero lo schema generale .

Ma sembrerebbe che la produzione di queste macchine si sia fermata alle tredici automotrici in questione, più , ovviamente , la bidirezionale ALn52 fornita sempre per la Rimini-Novafeltria (è chiarito che sulla Circumetnea , hanno operato le stesse che sulla Rimini-Novafeltria) : su questo punto probabilmente Francesco Piperata possiede altre notizie .

- Il numero dei posti risulta il medesimo : trentacinque a sedere per complessivi sessanta .

La configurazione degli ambienti risulta la stessa : unica cabina di guida a cui si accedeva da un porta dislocata sulla parete divisoria dalla scompartimento viaggiatori ; doppio sportello di ingresso dislocati questi lungo le due fiancate laterali (*sulle macchine della Rimini-Novafeltria era stata prevista una terza porta posteriore atta al transito di servizio verso la eventuale carrozza rimorchiata, non prevista per quelle delle FCL*) .



- Automotrici della Rimini-Novafeltria .



- Automotrice delle FCL

- La motorizzazione era la stessa : nelle due macchine veniva montato il motore diesel General Motors 6/71 a due tempi , il cambio meccanico ed il ponte di trasmissione,tutti recuperati dalle demolizioni dei carri armati tipo Scherman M4 , revisionati dalla Ricupero Finsider S.p.a. Perrotta di Napoli e rivenduti a prezzi concorrenziali per vari utilizzi.

Ho inoltre ritrovato una nota inerente le automotrici Aln64 (ex automotrici a gasogeno restaurate dai danni di guerra subiti) ed acquistate dalle Ferrovie Mantova-Peschiera che di detto motore ne montava due ed un'altra relativa ad un particolare mezzo ottenuto tagliando , accorciandola , una Aln56 Breda che montava sempre due di questi motori .

Personalmente , ho potuto osservare in funzione in un cantiere un vecchio gruppo elettrogeno provvisto di GM 6/71 .

*Tenendo conto delle caratteristiche delle due linee ferroviarie ove la differenza sostanziale era rappresentata dalla loro lunghezza e dalla pendenza delle livellette , sulle macchine FCL era stata montata la ruota dentata per cremagliera (tipo Strub) , "probabilmente" non presente su quelle della Rimini-Novafeltria .*

- La presenza del volante su entrambe le automotrici , avvalorava l'utilizzo degli stessi meccanismi ; il sistema frenante era il medesimo per entrambe : tipo Westinghouse .
- Nelle due immagini che seguono , si può verificare visivamente la perfetta coincidenza dei dettagli fra le due automotrici (salvo il faro centrale in testa) : nella prima è rappresentata una ALn35 su un tratto non identificato della Rimini-Novafeltria ; nella seconda una automotrice della serie M1 nella stazione di Catanzaro (con l'ultima colorazione adottata) : griglia del radiatore , carenatura trapezoidale al disotto dello sportello passeggeri e griglia al di sotto dello sportello cabina di guida coincidono perfettamente. Ciò fa presupporre un medesimo progetto ed una medesima linea di montaggio per entrambe .



In conclusione , le differenze sostanziali , appaiono del tutto marginali , anche se , *alla lettera* , convengo che le due automotrici , come affermato nella nota , "*non sono la stessa cosa*" .

A riguardo la foto inerente la carrozza (facente parte di una serie di foto relative ai rotabili delle FCL) che il Francesco Piperata individua nella stazione di Gioia Tauro e non in quella di Cosenza , riporto che la didascalia impressa sulla foto che ho scaricato dal web fa riferimento proprio alla stazione di Cosenza e l'anno è 1974 ; probabilmente l'improprietà sta nella didascalia stessa (o forse no) , in quanto l'elettrificazione della linea a Cosenza , coincide con l'ultimazione della messa in servizio della nuova linea Paola-Cosenza , successiva al 1974 .

Posso soltanto aggiungere che di questo tipo di carrozze me ne ricordo parecchie in deposito nella vecchia stazione FCL di Cosenza ed in una di esse facemmo bisboccia con gli amici in una indimenticabile marinata a scuola .

Spero di non aver tediato i lettori , ma l'argomento (parlo per me) è molto interessante , perché non soltanto puntualizza su aspetti prettamente tecnici , ma si rifà ad una storia e più precisamente stimola la cosiddetta "*cultura della memoria*" (la definizione non è mia ma la trovo azzeccata) .