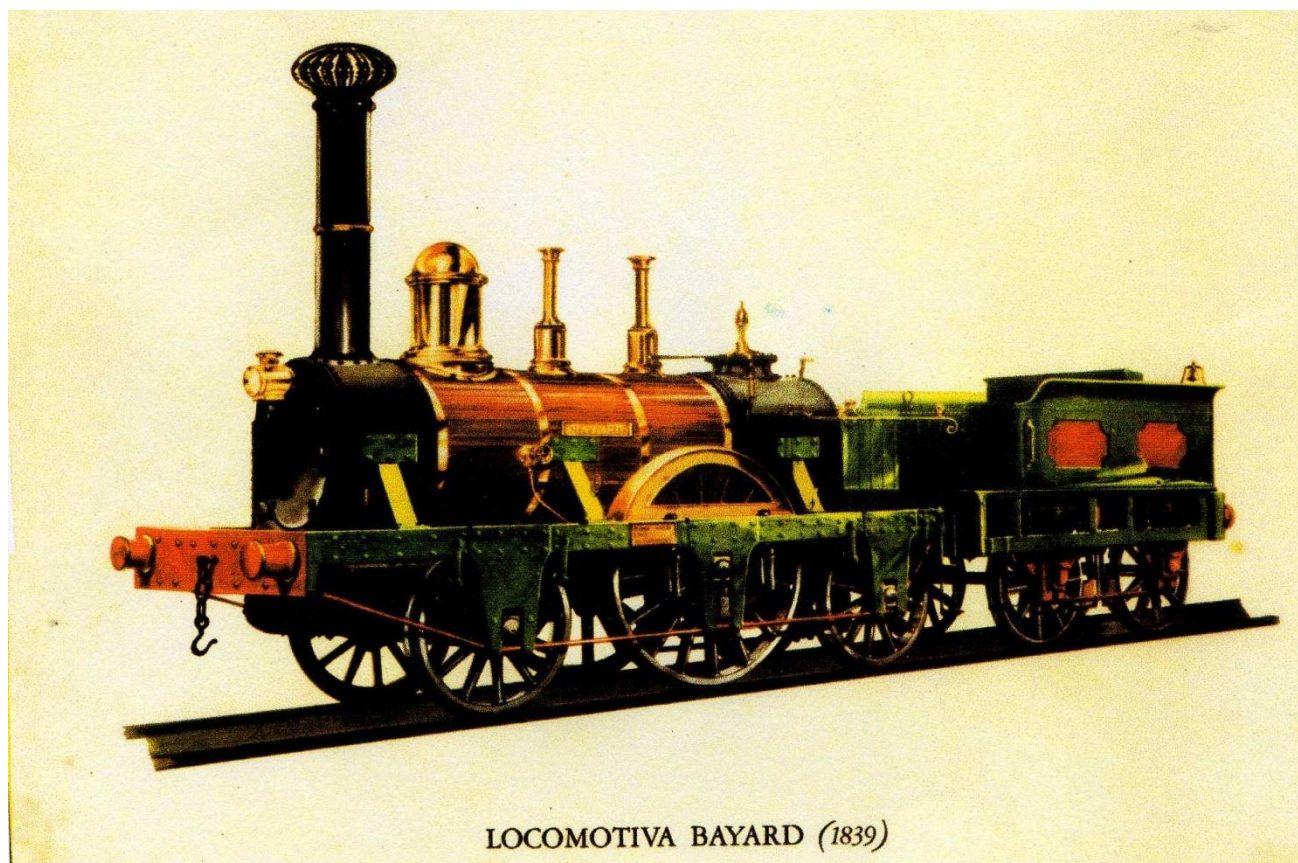


**FIMF**  
FEDERAZIONE ITALIANA  
MODELLISTI FERROVIARI



*LA STORIA DELLA FIMF  
E DEL  
FERMODELLISMO  
IN ITALIA*



LOCOMOTIVA BAYARD (1839)

### **60...e non li dimostra.**

Scriveva 10 anni fa l' Ing. Gianfranco Regazzoli *“Il Consiglio Direttivo della nostra Federazione, ha deciso all’unanimità che non è ammissibile che il 50° anniversario della fondazione della FIMF passi tra l’ indifferenza generale, o quasi”*.

Possiamo noi oggi ignorare il 60° compleanno della nostra Federazione?

Vorremmo ricordare e celebrare la nascita e gli avvenimenti più significativi della sua storia, con notizie e fatti liberamente tratti da “Storia del fermodellismo” di Italo Briano, ed “Excursus storico sulla FIMF” di Gianfranco Regazzoli, soprattutto a vantaggio dei più giovani che non hanno vissuto quegli eventi, con l’ intento specifico di evidenziare come i problemi che ancora oggi assillano la FIMF (scarso numero di Soci iscritti, problema quote, scarsa partecipazione attiva dei Soci e dei Gruppi, sconti commerciali, etc) sono gli stessi problemi che hanno segnato tutta la sua storia.

La FIMF, ufficialmente, nasce il 19 luglio del 1953 a Genova per opera e volontà di un certo signore, il Dr. Italo Briano che molto ha dato al fermodellismo Italiano ed Europeo, tanto da farci definire tutti figli suoi, il quale definiva il fermodellismo *“arte tridimensionale”* alla faccia di coloro che invece definivano, e definiscono, i fermodellisti *“quelli che giocano con i trenini”*.

Non si comprende però come il pubblico accetti e riconosca i collezionisti di francobolli, addirittura collezionisti di biglietti tranviari o di lattine e trovi nei fermodellisti motivo di facile critica o di compatimento.

Era l’ inizio del 1900 quando comparvero giocattoli più o meno fedeli a modelli di locomotive, carrozze, carri e un gran numero di auto costruttori cercarono di imitarli. Anche i ragazzi incominciavano a prediligere quel tipo di giocattolo, ma dato che in Italia venivano importati costavano cari e costituivano un genere di giocattolo per ricchi.

Da allora il fermodellismo ne ha fatta di strada, dai primi modelli di latta, con trazione a molla, con scartamenti più strambi per non parlare poi delle scale più che approssimative per poi arrivare all’ elettronica.

Dal trenino sull’ ovale all’ esercizio ferroviario.

Il fermodellismo nasce ufficialmente in Inghilterra quasi contemporaneamente alle ferrovie reali, come in simbiosi; infatti ferrovie reali e fermodellismo nascono e si sviluppano di pari passo tanto che un fermodellista senza interesse per le ferrovie reali rappresenta una forte anomalia.

Non si può pensare di costruire modelli o plastici senza tener conto della realtà. E fu così che nel lontano 1913 (100 anni fa!) il nostro giovanissimo Italo Briano, noto poi anche come Ranio Lobita, in mancanza di adeguate risorse economiche per poter comprare un modellino della Märklin , auto costruì un locomotore trifase E 550 (il mulo dei Giovi) con materiali di fortuna utilizzando tappi di bottiglia per le ruote e stuzzicadenti come assali.

Ma questa passione non era appannaggio di soli singoli appassionati, tant'è che a Bologna si costituì il primo gruppo, l'Associazione Modellisti Ferrovie in miniatura, nel marzo del 1949, 64 anni orsono.

Quale l'obiettivo di questa associazione?

- a) raccogliere informazioni e pubblicazioni ferroviarie e ferromodellistiche
- b) costituire una biblioteca
- c) pubblicare un Bollettino
- d) pubblicare manuali e disegni
- e) provvedere all'erudizione dei principianti
- f) promuovere un'unificazione in campo ferromodellistico
- g) avviare accordi con le case produttrici per ottenerne particolari vantaggi
- h) promuovere incontri e convegni
- i) stabilire rapporti amichevoli con associazioni similari

Degli antesignani! Scopi non dissimili da quelli della FIMF.

Quale fu il futuro di questa Associazione? Come spesso accade, anche nelle migliori famiglie, a causa di divergenze "interne" l'Associazione bolognese non diede, ben presto, notizie di sé.

Ma dalle ceneri di questa Associazione per merito di Leopoldo Ruggeri nacque il "Centro Italiano di Modellismo Ferroviario", il CIMF, ancora oggi esistente, la cui iscrizione, nel 1950 ammontava a ben 3.000 lire!

Ma mentre in Italia il ferromodellismo stentava a decollare negli altri paesi nascevano le prime Associazioni Nazionali, Germania in testa con la "Verband Deutscher Model-Eisenbahn-Club" che si fece promotrice di un Congresso tenutosi a Stoccarda nel 1950 con lo scopo di normalizzare ed unificare le scale, i raggi di curvatura, l'altezza dei bordini delle ruote, lo scartamento dei binari, il tipo di alimentazione, comando degli scambi e dei segnali e quant'altro fosse necessario.

I modelli di oggi, nella loro totalità, sono figli di questo processo di normalizzazione, quindi del lavoro di un'Associazione europea di ferromodellisti e non certamente grazie alle ditte produttrici.

Ma qualcosa cominciava a muoversi anche in Italia. A Genova nel gennaio del 1951, sempre grazie all'opera e alla volontà di Briano, nasceva "Italmodel" la prima rivista del settore dedicata non solo al ferromodellismo ma, nelle intenzioni dell'Autore, soprattutto ad organizzare manifestazioni di carattere divulgativo, tale era lo spirito di aggregazione e di appartenenza che animava Briano!

Fu così che venne organizzato il primo "Convegno Ferromodellistico Italmodel" a Genova, nello ottobre del 1951, con lo scopo dichiarato di favorire la presa di contatto tra i ferromodellisti di tutta Italia, con scambi di idee, relazioni e comunicazioni, unificazione degli standard dei materiali, mostre di modelli: la nascita di un'Associazione nazionale era nell'aria.

A tal proposito è da mettere in rilievo la necessità fatta presente, allora, dal Maggiore Taibel che ogni fermodellista conoscesse nomi degli altri appassionati, dove risiedessero, le loro preferenze modellistiche allo scopo di scambio di notizie, informazioni e risultati. Ma pare che “non si ritenesse ancora giunto il momento di una maturità psicologica per sentirsi autorizzati a divulgare notizie personali”...eravamo nel periodo della guerra fredda!

Ma fondamentale fu nell’ anno successivo, il 1952, il Congresso di Rüdesheim in cui fu posta la prima pietra dell’ Associazione Internazionale, più conosciuta come MOROP, i cui lavori si svolsero in due riunioni diurne ed una notturna a cui parteciparono 26 membri in rappresentanza di Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Italia, Inghilterra e Svizzera.

Associazione MOROP che si concretizzò poi in seguito.

Sempre per volontà di Briano si svolse nel settembre del 1952 il secondo Congresso Italmodel, tra Como e Villa D’ Almè con visita al famoso impianto dell’ Ing. Boccalari, convegno a cui parteciparono l’ Ing. Maurizio Patanè e l’ Ing. Ivo Angelini, quest’ ultimo noto ai fermodellisti, alti funzionari delle ferrovie che espressero lusinghieri commenti ed apprezzamenti sulle attività e la passione dei fermodellisti.

La valenza e l’ importanza dei primi convegni erano ben diversi da quelli di oggi, non potendo contare, allora, dei mezzi di comunicazione odierni, per cui tali incontri erano attesi in maniera trepidante: infatti rappresentavano le uniche occasioni per incontrare gli altri fermodellisti.

E la FIMF?

A Rüdesheim si ipotizzò la necessità che ogni Paese aderente a MOROP avesse una propria Federazione che raccogliesse tutti i Club e le Associazioni Nazionali che si occupano di fermodellismo.

Intanto in Italia si erano già costituiti gruppi a Villa D’ Almè, Torino, Genova, Roma, Milano, Napoli, Padova, Bologna e Modena.

Briano tornato da Lione dove aveva partecipato alla fondazione della Federazione Francese Modellisti Ferroviari, FFMF, senza perdere tempo inviava, ai Presidenti, a mezzo lettera, una circolare di convocazione dell’ Assemblea costituente della Federazione Italiana Modellisti Ferroviari: nasceva ufficialmente la FIMF, ed era, come detto, il 19 luglio del 1953.

Quanto dobbiamo noi tutti alla convinzione, alla caparbia e alla passione di Briano.

E così la FIMF aveva le carte in regola per presentarsi al Convegno MOROP di Monaco di Baviera nel settembre del 1953, riunione che vide quale scopo principale la normalizzazione del modellismo ferroviario.

E’ da sottolineare e notare che MOROP anticipò la nascita della Comunità Europea a dimostrazione che il fermodellismo non conosce confini.

Nel Congresso di Genova dell' 11 settembre 1954 fu poi ufficialmente approvato lo statuto di MOROP, Statuto che recita all' articolo 3: *“L' Unione ha lo scopo di incoraggiare l' idea fermodellista e della sua diffusione in Europa, come pure di creare e mantenere relazioni amichevoli fra i suoi appartenenti. Essa si propone di condurre trattative con le competenti autorità e di mantenere un organismo incaricato di unificare la materia fermodellistica, senza tuttavia togliere al singolo fermodellista il modo di perfezionare il suo impianto secondo la sua personale sensibilità e secondo le possibilità tecniche”* . Genova rappresenta, quindi, senza dubbio un punto di partenza importante sia per MOROP che per FIMF, per cui ben venga il Congresso il prossimo anno per festeggiare i 60 anni della Federazione Europea.

Inevitabili, purtroppo, i segni di stasi che si manifestarono poi nel movimento fermodellistico, ma Briano con il suo spirito battagliero ed il suo pragmatismo scrisse su Italmodel una rassegna delle attività in atto da parte dei Gruppi con l' intento di *“risvegliare”* coloro che sembravano caduti in una fatale catalessi; *strigliare ogni tanto fa bene!*

Nel 1955 si svolse, a Firenze, il quinto Congresso Nazionale ma, cosa inusuale, senza un ordine del giorno ben preciso, per cui la riunione si trasformò in un piacevole incontro tra amici uniti dalla stessa passione, con scambi di opinioni, di idee e ammirazione dei modelli esposti e il ritrovare vecchi e nuovi amici, anche questo è FIMF, è aggregazione.

Il Congresso purtroppo produsse, a causa di fraintendimenti e prese di posizione di alcuni organi di stampa, malumori tali da indurre Briano ad annullare il Congresso del 1956 e spostarlo all' anno successivo, sempre a Firenze.

Ma inevitabilmente la mancanza del Congresso amplificò un certo malessere che già serpeggiava in seno alla FIMF: malessere , come evidenziato dai gruppi, era dovuto da una parte alla mancanza per numerosi Club di una sede propria dove costruire un plastico o dove organizzare le proprie attività e dall' altra alla mancata disponibilità da parte delle aziende produttrici di offrire delle condizioni commerciali di favore.

Come si vede non sono solo problemi di ieri, ma di.....sempre!

Bisogna saper superare i momenti di criticità, che ci saranno sempre!

Briano, non d' accordo con queste posizioni, trovò una certa opposizione tra i Soci tanto da fargli affermare che *“in queste condizioni non pare giustificata l' esistenza di una Federazione”*.

Ma nel successivo Congresso unanime fu la risposta dell' Assemblea, contraria allo scioglimento della FIMF, atteggiamento che non soddisfò pienamente Briano che rassegnò le sue dimissioni.

Per molti non rappresentò un male visto che il suo successore fu Gino Bechi, il famoso baritono, la cui presidenza durò ben dieci anni, definti da Briano *“il periodo aureo”* durante il quale il fermodellismo italiano toccò le più alte vette.

Durante questo Congresso, Firenze 1957, fu presentato ed adottato l' ancor immutato distintivo FIMF creato da Arnaldo Pocher, altro benemerito pioniere del fermodellismo italiano.

Tantissimo fece Bechi per stimolare le attività dei gruppi e per portare nelle case degli italiani l' hobby più bello del mondo: il fermodellismo.

Infatti partecipò alla trasmissione *“Lascia o raddoppia?”* chiaramente il tema erano le ferrovie reali ed il modellismo e da qui nacque la trasmissione per la TV dei ragazzi *“Il treno in casa”* di cui la ERI ne pubblicò il libro. Non solo, ma il *“vulcanico”* Bechi promosse il viaggio attraverso l' Italia del famoso plastico di Wuppertal sistemato in due vagoni a tale scopo adibiti, che attirò migliaia di visitatori ed appassionati e che si tradusse in un vero e proprio assalto ai negozi di modellismo. Questo boom commerciale, si pensava, potesse produrre un cospicuo aumento del numero dei Soci, infatti sarebbe stato logico pensare che una volta usciti dal negozio con il trenino sotto braccio, sarebbero passati al Club locale.

Niente di niente, dal negozio direttamente a casa a far girare il trenino.

Quanti negozi espongono una vetrofania indicante il Club locale?

Nel 1961, nell' ambito del Congresso MOROP in svolgimento a Villa d' Olmo (Co), Bechi era a Brescia per inaugurare il primo monumento italiano alla locomotiva sul colle Cidneo nei pressi dell' omonimo Castello fortemente voluto dal CFB e dalla sua instancabile animatrice, Dada Bruneri.

Sempre sotto la sua spinta propulsiva, nel marzo 1962 vide la luce il primo numero del *“Bollettino FIMF”*, punto di riferimento ed organo ufficiale di informazione per tutti i Soci e Gruppi.

Sotto la sua presidenza si tennero Congressi a Palermo, Firenze, Udine, Benevento, Padova.

Qui giova ricordare che se i Congressi FIMF avevano sempre una sede centro-nord è perché secondo un' indagine statistica condotta da Briano su Italmodel, il 70% dei Club erano presenti al nord, il 20% al centro e solo il 10% al sud e nelle isole.

Ma nubi si addensavano all' orizzonte!

Infatti nel maggio del 1967, sul numero 33 del Bollettino, Bechi espose come gli impegni professionali, che lo portavano in giro per il mondo, non gli permettevano di poter assolvere egregiamente il suo compito di Presidente.

A lui si devono, inoltre, il permesso di fotografare liberamente presso gli impianti ferroviari, l' istituzione del *“Premio Maestro modellista”* e i Congressi di

Brescia(1958), Ancona('59), Bologna ('60), Como ('61), Palermo('62), Firenze('63), Udine('64), Benevento('65), Padova('66) Milano ('67).

Alle dimissioni di Bechi ufficializzate nel Convegno di Milano del giugno '67 si associarono le dimissioni di altri Consiglieri: Alessandro Rossi, Mario Boccalari e Gianfranco Regazzoli, al che seguirono le dimissioni di tutto il Consiglio.

Nella stessa Assemblea fu eletto all' unanimità Presidente l' Ing. Ivo Angelini già dirigente FS e al tempo funzionario dell' Azienda tranviaria di Milano.

Ma la breve presidenza dell' Ing. Angelini, pur se animata da buoni propositi, a causa di contrapposizioni in seno al Consiglio, stimulate anche da qualche collaboratore che remava contro, ebbe vita travagliata.

Il 1968 vide la nascita del Gruppo Tirreno e del Gruppo di Trieste.

Ma bisogna avere anche il coraggio e l' onestà di riferire di episodi poco piacevoli.

Come quello accaduto durante il Congresso di Alba quando la relazione finanziaria fu ridotta ad un semplice e banale conticino di entrate e uscite totali che destò le proteste e lo sdegno in particolare del Gruppo Bresciano che con una lettera al Presidente protestò per il trattamento ricevuto.

Offeso, il segretario si dimise, seguito dal Presidente e da altri Consiglieri.

La FIMF fu gestita da un governo transitorio... retto dal Sig. Ballarin, di Bologna, fino all' Assemblea straordinaria di Milano del 21 settembre 1969.

In tale circostanza fu eletto Presidente l' Avv. Prof. Francesco Ogliari, autore di un'opera imponente: la "Storia dei trasporti italiani" e Presidente del "Museo della Scienza e della Tecnica" di Milano il quale nel discorso di investitura richiamò i sani principi di amicizia, di reciproca simpatia e concordia che dovrebbero animare tutti i Soci.

Il XX Congresso FIMF si svolse a Torino il 18 e 19 settembre del 1971 in occasione del centenario dell' inaugurazione del traforo del Frejus con trasferta a Modane con un treno concesso gratuitamente dalle FS a conferma della crescente considerazione della sua dirigenza verso la FIMF ed il fermodellismo.

Cose d' altri tempi, forse irripetibili?

Di rilevante importanza fu quanto proposto in merito alle modifiche da apportare ad alcuni articoli dello Statuto della Federazione.

Tra le diverse novità proposte, è importante segnalarne una che fu motivo di ampie ed animate discussioni, quella riguardante l' articolo 8 che recita: "*I Presidenti dei Sodalizi presenti in Assemblea rappresentano tutti i loro Soci assenti, salvo dissenso scritto dagli interessati*". In questo modo si sperava che tutti i Presidenti ottemperassero correttamente all' obbligo di iscrivere alla Federazione tutti gli iscritti al Club in modo tale d' avere un maggior potere rappresentativo nelle Assemblee elettive, grazie ad un numero più elevato di Soci effettivamente iscritti alla FIMF.

Ma neppure questa modifica riuscì a sortire l'effetto di vedere tutti i Soci di un Club iscritti anche alla FIMF, tanto che ancora oggi continuano le lamentele e le recriminazioni tra i Gruppi che iscrivono correttamente tutti i loro Soci e quelli che invece si limitano ad iscrivere solo una piccola rappresentanza con grave danno per tutta la Federazione.

Altro esempio dei bei tempi andati: il XXI Congresso si tenne a Trieste con il patrocinio della locale Università e per iniziativa del Prof. Maternini (docente di strade e trasporti) il quale fece costruire all'interno dell'Ateneo un plastico in scala HO per finalità didattiche.

Lo stimolo a cercare nuove idee e nuove proposte non è dei tempi d'oggi; nel marzo del 1973 il Presidente Ogliari in occasione di una seduta del Consiglio Direttivo a Milano invitava all'incontro anche i Presidenti dei Gruppi con lo scopo preciso di raccogliere quei suggerimenti utili a migliorare la FIMF. I Presidenti che raccolsero l'invito e quindi presenti furono solo... cinque!.

Il XXII Congresso si svolse a Brescia dove il Prof. Ogliari fu riconfermato nel suo terzo mandato alla presidenza.

Di interessante da segnalare lo svolgimento a Milano del Congresso MOROP che doveva affrontare il moltiplicarsi dei problemi del fermodellismo per poi vedere i congressisti partire da Milano alla volta di Villa Rachele di Malnate sede del museo storico dei mezzi di trasporto, a bordo di un treno speciale delle Nord.

A proposito di gite gentilmente offerte dalle FS da non dimenticare quella effettuata per i partecipanti al XXV Congresso FIMF a Genova sulla tratta Genova-Acqui T.-S. Giuseppe di Cairo-Genova con una 740 in testa!

In occasione delle votazioni per il rinnovo delle cariche per il triennio 76-79 il Prof. Ogliari fu riconfermato nella sua carica di Presidente così come tutti i Consiglieri.

Le cronache del tempo ci segnalano il XXIV congresso MOROP a Como, dall'11 al 18 settembre 1977, con trasferimenti a Milano con treno a vapore e vetture a terrazzini a due assi trainate dalla 685.190 e visita alla stazione di Milano

Smistamento; a Roma con visita al Deposito locomotive e nel pomeriggio viaggio sulla Roma-Anagni-Fiuggi in treno speciale con vetture d'epoca; nei giorni successivi trasferta a Napoli con visite nella zona vesuviana chiaramente a bordo dei treni della circumvesuviana per arrivare poi fino a Capri, il tutto con mezzi di trasporto concessi gentilmente a titolo gratuito dalle diverse amministrazioni...

Una piacevole sorpresa colse i partecipanti del Consiglio Direttivo a Genova nel novembre 1977: il Presidente Ogliari annunciò che Arnaldo Pocher avrebbe fatto omaggio a tutti i Soci FIMF di uno splendido carro merci FS per il 25° anniversario della FIMF.



Ma la vita dei fermodellisti è fatta, purtroppo, anche di avvenimenti non favorevoli: infatti sul numero 102 del Bollettino venne pubblicata una circolare delle FS corredata da una tabella dei costi per l' utilizzo di materiale rotabile della stessa. Si apriva così l' era che vedeva la rarefazione dei viaggi su treni speciali!

L' evoluzione del fermodellismo muoveva i suoi primi e timidi passi!

Sul Bollettino numero 108, luglio 1979, compare il primo articolo di elettronica a firma di Bruno Levi inerente al " dispositivo di partenza ritardata e progressiva dei treni" corredata da esauriente schema elettrico.

Gli anni passavano e l' inflazione..galoppava.

Al Convegno di Carrara del 1979 si discusse, anche animatamente( quando c'è da tirare fuori i soldini son dolori..) dell' adeguamento delle quote sociali con un aumento di ..1.000 lire che la Assemblea approvò. Le votazioni per l' elezione del Consiglio Direttivo confermarono la presidenza dell' Avv. Ogliari al suo quarto mandato consecutivo. Seguì una meravigliosa gita a vapore in Garfagnana e Lunigiana: Massa-Carrara-Sarzana-Aulla-Piazza al Serchio-Lucca-Viareggio-Massa.

Per far fronte alle prime problematiche economiche in campo fermodellistico, fu organizzato a Siena nel giugno del 1980, il "Primo seminario modellistico" che vide da una parte una non nutrita presenza di fermodellisti (che occasione sprecate) e dall' altra le Aziende produttrici, per discutere di argomenti e problemi tecnici ed economici.

Le Aziende si dimostrarono sensibili alle istanze proposte pur ribadendo l' inevitabile necessità di rientrare nei costi di fabbricazione pur garantendo un buon standard di prodotto. Infatti la produzione del materiale rotabile doveva tener conto che il modello-giocattolo rappresentava il 90% della richiesta, ma dimostrandosi ben disposte a seguire i desideri dei fermodellisti a condizione che questi desideri fossero espressione di un ente collettivo che fosse in rappresentanza della maggioranza, non potendosi seguire i desideri più disparati ed eterogenei di tanti singoli.

Finalmente nel settembre del 1981 viene raggiunta e superata la fatidica quota 1.000 di iscritti.

Nell' ottobre dello stesso anno si svolse a Napoli il XXX Congresso FIMF che se pur brillantemente organizzato dal locale gruppo CLAMFER vide una scarsa affluenza di partecipanti, pur essendo stata allestita una importante mostra modellistica con oltre 400 pezzi esposti, del cui livello fa testo il modello FS "Old Time" di Romeo Cozzitorto in scala HOm.

Purtroppo nello stesso periodo cessava le pubblicazioni la rivista "Italmodel" di Brianò che tanto ha dato al fermodellismo italiano; dura la reprimenda del Vicepresidente Raoul Rossi che citiamo:

*“appare chiaro che nessuno ha voluto, o saputo raccogliere la sua eredità. Senza nessuna voce che tratti i vari problemi di tecnica, di elettricità, di fabbricazione di modelli e, in generale, che faccia anche scuola, l’ ambiente fermodellistico italiano, costruito pezzo per pezzo con tanta fatica fino a raggiungere l’ attuale consistenza della FIMF, s’ inaridirà e comincerà fatalmente una fase discendente, dopo la quale diverrà sempre più difficile un recupero. Il problema è reso ancor più acuto da fattori negativi anche per il solo mantenimento dell’ attuale livello. Ragioni economiche hanno costretto drasticamente a diradare incontri e raduni, tanto efficaci in passato per diretti scambi di idee e di informazione fra i Soci; l’ organizzazione di viaggi ferroviari è stata resa impossibile dalle FS con la sua politica tariffaria, da un certo punto di vista inevitabile mentre i prodotti fermodellistici hanno raggiunto prezzi proibitivi soprattutto per i giovani; vengono a mancare gli strumenti d’ istruzione e formazione. Stando così le cose rimarrebbe sulla breccia solo il nostro Bollettino a tentar di salvare il mondo fermodellistico dalla dissoluzione: ma a quanto dovrebbe ammontare la quota annua e quanti Soci sarebbero disposti alla collaborazione indispensabile per mantenere la periodicità e la natura che esso dovrebbe assumere?”*

Il XXXI Congresso vide la città di Lucca protagonista con gita alle officine Breda di Pistoia dove facevano bella vista le vetture in costruzione della metropolitana di Washington.

Dopo un’ interessante conferenza su “i programmi ferroviari della Toscana” nella “sala degli specchi” di Palazzo Orsetti, l’ Assemblea riconfermerà alla presidenza l’ Avv. Ogliari.

Durante il XXXII Congresso di Genova, il Dr. Guadagno lamenta la scarsa partecipazione alle Assemblee FIMF dei Presidenti di Club auspicando almeno la presenza di un Consigliere.

Scettico poi sull’ istituzione di un Museo fermodellistico dato che i musei d’ arte sono così poco frequentati nel nostro paese. Sarebbe opportuno, invece, che le FS se ne facessero carico allestendo delle vetture per poi portarle in giro per il paese.

Interessante fu “il II seminario di Ferrovie e Modellismo ferroviario” nel novembre del 1983 a La Spezia, promosso dal Gruppo Tirreno, che vide la partecipazione di circa 90 appassionati che trassero grande soddisfazione dall’ incontro con le case produttrici.

Durante la seduta annuale del gennaio 1984 del Consiglio Direttivo venne data lettura di una lettera indirizzata al Presidente Avv. Ogliari da parte del Direttore Generale delle FS il quale si riprometteva di *“esaminare quelle proposte di treni speciali che rivestano un rilevante significato e valore promozionale...Alla luce di tali criteri, è prevedibile la concessione di un numero ristrettissimo di autorizzazioni in modo da conciliare le esigenze inderogabili dello esercizio con le iniziative, per tanti versi apprezzabili dei fermodellisti”*.

Sempre in tale seduta il Consiglio decise di creare, per il Bollettino, tre “redazioni operative Sud-Centro-Nord!

Un’ interessante editoriale del Presidente Ogliari sul Bollettino 138 (luglio 1984) faceva riferimento ai ripetuti episodi di Gruppi che iscrivevano alla FIMF solo una parte più o meno esigua dei propri Soci, ponendosi in contrasto con la lettera e lo spirito dello articolo 4 del nostro Statuto , cercava civilmente di convincere i riottosi a regolarizzare la propria posizione perché, a parte la violazione dello Statuto, la quota annuale FIMF è la base fondamentale per il mantenimento in vita del nostro Bollettino. Ci sono poi Gruppi che si ritengono in regola iscrivendo alla FIMF 5 persone. Ricordava l’ Avv. Ogliari che l’ articolo 4 recita: *“possono iscriversi alla FIMF gruppi locali composti da almeno 5 soci. Questa definizione significa esattamente: quando in una località si riuniscono almeno 5 persone appassionate di fermodellismo , esse possono chiedere alla FIMF di costituire un Gruppo. Ciò non significa che pagate le 5 quote alla FIMF ogni iscritto in più è esonerato dal versare la quota alla FIMF”*

Ma la mancanza di fondi va anche a scapito della Federazione stessa che senza un adeguato bilancio economico poco o nulla può fare! Organizzare Convegni, istituire Premi, organizzare un treno speciale, hanno dei costi oggi molto elevati ecco perché è necessario il contributo e la partecipazione di tutti i Soci al bilancio della Federazione.

E a proposito di partecipazione udite cosa accadde nel 1983 quando fu istituito il “Concorso FIMF 1983” indetto per celebrare il trentesimo anno di vita della Federazione mediante la individuazione dei migliori articoli pubblicati sul Bollettino a cui potevano partecipare tutti gli autori di articoli di argomenti di modellismo ferroviario, di storia delle ferrovie, di aneddoti o memorie. Tramite una scheda pubblicata sullo stesso Bollettino ebbero segnalazioni di merito: Antonio Sartori-Borotto, Bruno Maurri, Romeo Cozzitorto .

Numero di cartoline pervenute? 42! Alla faccia della partecipazione!

Intanto al Congresso di Brescia del 1985 l’ Avv. Ogliari venne ancora una volta riconfermato nella sua carica di Presidente mentre agli inizi di dicembre si spegneva Italo Briano, padre fondatore e figura carismatica non solo della FIMF ma di tutto il movimento fermodellistico italiano ed europeo. Davvero una gran perdita, seguita, purtroppo, da quella del Vicepresidente della FIMF Raoul Rossi, di cui bisogna ricordare ed apprezzare la benemerita opera di proselitismo ed attività rivolta ai giovani, tant’è che in sua memoria il Gruppo Tirreno istituì il “ Premio Raoul Rossi” da conferire al Socio o al Club che maggiormente si era distinto nell’ anno per le attività di promozione del fermodellismo e di divulgazione dello spirito della FIMF tra i giovani.

Il 17 gennaio del 1987 venne a mancare anche l’ Ing. Mario Boccalari pioniere del fermodellismo in Italia e ricordato anche per essere stato , allora, il

costruttore del primo grande impianto in scala HO in quel di Villa d' Almè.  
Entrano a far parte del Consiglio Direttivo FIMF l' Ing. Alceo Manino e il Cav. Alberto Parigi.

Con il Congresso di Viareggio, settembre 1988, venne istituito il premio "Modello dell' anno" da votare da parte dei Soci FIMF tra i materiali rotabili prodotti nell' anno. La votazione si svolgeva tramite compilazione di una cartolina allegata al Bollettino, così come accade ancora oggi. Venne approvato l' aumento della quota a...18.000 lire ed entrano a far parte del Consiglio Direttivo Mario Bicchierai, che tanto diede al CFB, e Claudio Dell' Amico.

L' anno 1989 che vedevano festeggiare il 150° anniversario della prima ferrovia in Italia, la Napoli-Portici, videro le FS esporsi con iniziative ben modeste e ciò destò non poco scalpore soprattutto se confrontato con quanto si fa in paesi come la Germania o l' Austria.

Marco Icardi entrava a far parte del Consiglio Direttivo.

Il 38° Congresso che si tenne a Roma nella sede "Disco Verde" alla Stazione Termini vide una dettagliata relazione dell' Ing. Muscolino capogruppo della Commissione che si occupava della realizzazione del Museo Ferroviario di Pietrarsa , e malumori espressi soprattutto dai Soci romani per le richieste di FS per la realizzazione di treni a vapore con versamenti di depositi cauzionali di ..84 milioni di lire.

Il 7 ottobre 1989 venne inaugurato il Museo di Pietrarsa con partecipazione di autorità e ospiti d' onore, nonché di una mostra fotografica/modellistica organizzata dal CLAMFER di Napoli e la connessa manifestazione di "vapore vivo" del Dr. Romeo Cozzitorto di Nocera.

Nel gennaio del 1990, a causa di un incidente stradale, ci lasciava Arnaldo Pocher, così che il fermodellismo italiano perdeva un altro illustre e laborioso interprete.

Il Consiglio Direttivo riunitosi a Milano nel gennaio del 1990 conferiva all' Ing. Muscolino la nomina di Socio onorario in omaggio all' opera svolta e alle pubblicazioni prodotte.

Tormentato ed animato si mostrò il XLI Congresso tra Firenze ed Arezzo.

Tra gli argomenti trattati nei vari interventi spiccò senza dubbio la richiesta di molti Soci di conoscere le motivazioni del perché non pochi Soci pur appartenendo a Club affiliati non accettavano l' iscrizione alla FIMF. Le motivazioni? Chi lo trovava nel fatto a sfondo utilitaristico che la FIMF non riusciva ad ottenere dai produttori condizioni di favore per i propri Soci, chi nella scarsa informazione ai Soci su pregi e difetti dei prodotti modellistici, chi nella scarsa informazione da parte dei Gruppi sulle iniziative in atto.

*Ma una Federazione con pochi iscritti che potere contrattuale può avere presso le ditte costruttrici?*

*E come si fa a pubblicare “pregi e difetti” di un modello di una casa produttrice quando FIMF ha chiesto alla stessa uno sconto?*

Il Presidente Ogliari ricordava che era imprescindibile che un Socio di un Club fosse anche socio FIMF, come correttamente facevano alcuni Club, come il CFB di Brescia ed il CLAF di Lucca ed il Gruppo Tirreno.

Nel febbraio del 1993 si spense Gino Bechi che come Presidente tanto diede e fece per la FIMF, tra cui da non dimenticare la fondazione del Bollettino.

Intanto nuovi Gruppi si affiliavano alla FIMF, molti altri cessavano la propria attività o svanivano nel nulla a causa di contrasti interni o per perdita di iscritti.

Non poche difficoltà incontrarono gli organizzatori del Congresso MOROP di Milano nel settembre del 1993 ( Marco Icardi e Alceo Manino) per riempire otto giornate congressuali per le difficoltà a reperire linee ferroviarie idonee a causa della chiusura da parte di FS dei cosiddetti “rami secchi” che in altri paesi diventano interessanti “Ferrovie turistiche” ma il comitato organizzatore (Ogliari, Icardi, Manino e Dell’Amico) fece miracoli e le otto giornate furono colme di impegni grazie alla visita ai depositi tranviari di Milano, ad un viaggio con treno storico delle FNM, giro sul lago Maggiore con battello riservato, visita a Ranco, al Museo Ogliari, escursione con treno a vapore fino a Varallo Sesia, visita al Museo della Scienza e della Tecnica, viaggio in elettrotreno fino a Verona e visita agli impianti Lima di Vicenza e una capatina al Museo di Pietrarsa a Napoli e con gita conclusiva a Sorrento. Nel bollettino Morop fu apertamente riconosciuto che si trattò di uno dei più bei congressi fatti

Novembre 1994: venne pubblicato il numero 200 del Bollettino FIMF!

Il XLIII Congresso si tenne a Bari nel settembre del 1994 che fu un’ Assemblea elettiva.

Anche qui discussioni animate sulle necessità ed opportunità di iscrizione alla FIMF: il Socio Merlo di Trento, nel suo intervento, sottolineava come la FIMF dovesse essere la casa comune dei Soci, ma come fosse difficile renderla obbligatoria , altri ancora ritengono poco incisiva l’azione della Federazione.

Dalle votazioni risultò confermata la presidenza dell’ Avv. Ogliari e vennero eletti Consiglieri: Giampiero Chiavelli, Claudio Dell’ Amico, Marco Icardi, Alceo Manino, Alberto Parigi, Gianfranco Regazzoli, Italo Sacco e Paolo Schiazza.

Due interessanti gite animarono il Congresso: una viaggio sulle Ferrovie Calabro Lucane da Bari a Grumo Appula ed il giorno successivo da Bari ad Alberobello con le Ferrovie del Sud-Est.

Maggio 1995: il XLIV Congresso si svolse a Napoli dove oltre le consuete attività assembleari numerose furono le gite proposte ai Congressisti.

Visita al Museo di Pietrarsa viaggiando in Circumvesuviana, gita sulla rete della Cumana con visita a Quarto, sede delle officine sociali, a Torregaveta e a Pozzuoli con visita al Tempio di Serapide; ma molti dei partecipanti prolungarono il loro periodo di vacanze con puntate a Sorrento, agli scavi di

Pompei, chi con escursioni sulle funicolari di Napoli.

Un' interessante iniziativa venne presa dal Consiglio Direttivo durante il XLV Congresso FIMF svoltosi a Brescia nel settembre del 1996: premiare il Socio più giovane ed il Socio che proveniva da più lontano presenti in Assemblea.

Lodevole iniziativa...che purtroppo si spense in breve tempo e mai più riproposta.

Intanto molti Gruppi incominciavano a lamentare lo sfolgimento dei ranghi, addirittura alcuni con un numero di iscritti inferiore ai cinque, da qui la necessità di adottare un' energica opera di proselitismo.

Il Presidente Ogliari ricordava, ancora una volta, che da Statuto il Presidente di un Club si fa garante per il voto dei propri Soci assenti mentre quelli presenti hanno diritto di voto singolo.

Una lodevole iniziativa venne proposta dall' Ing. Chiavelli del Gruppo "La Rotaia" di Roma nello intento di coinvolgere sempre più i vari Club: inserire sul Bollettino la rubrica "Speciale Club La Rotaia" con una serie di articoli nei quali i Soci dei Club si fanno conoscere rendendo partecipi gli altri Soci e Club dei propri lavori, delle ricerche e delle realizzazioni nell' intento di trovare adepti per scambi di vedute , di suggerimenti e di opinioni.

E vista la tipica propensione di noi italiani all' associazionismo e alla collaborazione...la proposta cadde nel vuoto.

Singolare fu la partecipazione al XLVII Congresso di Trento nel settembre del 1998 del Sig. Gerard Lambourn esponente della britannica "Italian Railways Society" un' Associazione inglese di appassionati di ferrovie ...italiane. I Congressisti, sotto la guida dell' esperto Pietro Merlo, ebbero l'occasione di effettuare un' interessante gita in Valsugana e sulla linea Trento-Malè, con visita a diversi impianti modellistici ed infine una capatina all' altopiano del Renon. Molte poi le proposte avanzate nel corso dell' Assemblea, tra le quali intraprendere nuove iniziative per attirare più Soci, migliorare la visibilità della Federazione, la FIMF che invecchia sempre di più senza un adeguato ricambio generazionale, e la sempre più scarsa partecipazione di tutti gli iscritti.

Importante fu la partecipazione della FIMF a Novegro 2000 dove si poté godere di uno spazio di 450 mq che permise la esposizione di diversi impianti modulari. e grande fu la soddisfazione dell' Avv. Ogliari che sottolineò l' enorme afflusso di appassionati e di pubblico tale da gratificare tutti coloro che avevano creduto nell' eccezionale manifestazione e tanto si erano prodigati alla sua realizzazione.

Il 50° Congresso del settembre 2001 si svolse a Pistoia egregiamente organizzato dal Gruppo "La Porrettana" dove oltre ad una mostra fotografica dedicata alla suddetta linea si poté ammirare il deposito locomotive dato in gestione al Club, dove solerti e competenti appassionati rimettono a nuovo vecchie locomotive esposte per l' occasione tutte sul piazzale, deposito

appena assunto a “Deposito rotabili storici”, mentre all’ esterno dei padiglioni si notavano la 685.222, la 940.042, due740, la 286 e la 054 ed altri pezzi “d’ antiquariato”.

D’ obbligo fu la visita al plastico sociale i via di costruzione nella sede del Club a Piteccio. La domenica, poi, si svolse una gita sulla Porrettana con l’ E 626.225 e quattro carrozze di III classe tra lo stupore dei comuni viaggiatori in attesa in stazione a chiedersi perché tanta soddisfazione a viaggiare su scomodi sedili di legno...

In quell’ Assemblea l’ Ing. Gianfranco Regazzoli comunicava che le FS si era data una nuova organizzazione strutturale, da una parte “*Trenitalia*” per la gestione dei rotabili e del traffico, dall’ altra “*RFI*” “*Rete Ferroviaria Italiana*” per la gestione degli impianti.

Venne sottolineato come il numero di Soci fosse in lenta ma progressiva crescita avendo raggiunto quota 900, pur riscontrando la defezione di molti Soci rispetto all’anno precedente. Sottolineava, poi, che il fermodellismo è probabilmente l’ hobby più completo ed appagante richiedendo capacità e conoscenze molteplici, tali da far sentire il Socio FIMF fiero del proprio stato di appassionato di ferrovie e di fermodellismo e trasmettere tali sentimenti ai nuovi Soci e agli appassionati non associati, con un’ efficace e convinta opera di proselitismo, auspicava, infine, un ricambio generazionale, anche nelle cariche direttive e invitava i tanti validi giovani fermodellisti a candidarsi.

Vivace e nutrito il successivo dibattito tra i partecipanti tra cui spiccava l’ intervento di Mario Regazzoli che invitava i Gruppi a riscoprire la propria appartenenza alla FIMF e a farsi promotori d’ iniziative ed attività a cui la FIMF potesse dare il proprio contributo ed il proprio patrocinio e a contribuire attivamente con proposte e idee alla vita della Federazione.

Il 51° Congresso di Roma, 19 e 20 ottobre 2002, fu un Convegno...itinerante avendo i partecipanti girato Roma a bordo di un tram compreso il pranzo con vista Colosseo.

Due gli aspetti salienti di questo Congresso.

La Cassa di Risparmio di Città di Castello (Pg), proprietaria della Villa Garavelle nella quale è custodita la raccolta di modelli del Marchese Cappelletti, invitava la FIMF a prendersene cura.

Il secondo argomento posto all’ attenzione dell’ Assemblea fu la necessità di apportare modifiche allo Statuto che è sempre di difficile attuazione per la mancanza fisiologica del numero legale dei Soci presenti. Si formulava l’ ipotesi di poter votare le modifiche delle norme statuarie anche per corrispondenza, ma la proposta venne bocciata.

Da diversi partecipanti venne sottolineata la difficoltà a coinvolgere maggiormente i Soci nelle attività dei Club e l’ invito a superare le

incomprensioni e continuare a collaborare e lavorare tutti insieme nell' ambito della Federazione, come espressione dell' unione dei Gruppi.

Città Di Castello fu la sede del 52° Congresso FIMF, ottobre 2003, organizzato a Villa Garavelle con ampia esposizione dei modelli del Marchese Cappelletti e che vide la partecipazione di due decani della FIMF Raoul Chiesa e Giuseppe Locatelli festeggiati per la loro cinquantennale appartenenza ininterrotta alla FIMF.

Il Presidente Ogliari evidenziava come, finalmente, la stampa non specializzata, cominciasse a vedere il fermodellismo non più come un "giocare con il trenino" ma dava sempre più spazio alle manifestazioni modellistiche con toni e considerazioni più consone agli eventi.

L' Assemblea rinnovava, per il triennio 2004-2006, la carica di Presidente all' Avv. Ogliari e la elezione a Consiglieri di Chiavelli, Gianfranco Regazzoli, Dell' Amico, Manino, Beverini, Icardi, Tortora e Parigi.

Come per Pistoia, anche il 53° Congresso FIMF si svolse in un deposito di cimeli di rotabili, il Museo Nazionale dei Trasporti di La Spezia, nel quale sono intensamente impegnati numerosi Soci FIMF. Il Museo, come ricordava l' Ing. Regazzoli nella sua relazione, merita ben un viaggio.

La prevista gita a vapore sulla pontremolese venne annullata per... difetto d' iscrizioni, e poi ci si lamenta che non ci sono treni speciali.

Ancora una volta l' Avv. Ogliari sottolineava come l' età media dei fermodellisti andava aumentando per cui si rendeva sempre più pressante la necessità di prevedere la possibilità di un avvicinamento al nostro hobby delle nuove giovani forze.

Le cronache del 54° Congresso ci portano a Rimini nel giugno del 2005 che vide la partecipazione di circa una...ventina di Soci, mentre la 640 messa in bella mostra sui binari del deposito era stata oggetto di ben 700 visite, forse di curiosi?

Congresso organizzato dal sodalizio Adriavapore (Associazione Treni Storici Emilia Romagna) che in convenzione con le ferrovie si impegna a mantenere in perfetta efficienza, attraverso il lavoro volontario dei Soci, i mezzi storici delle FS, offrendo un supporto tecnico e logistico alle FS nell' ideazione ed organizzazione dei treni d' epoca! Parco rotabili imponente, per varietà e conservazione. Nella seconda giornata fu organizzata , dal Gruppo FIMF di Pesaro, una gita sulla dismessa linea Fano – Urbino, effettuata con auto carrello per ispezione linea aerea con agganciato un piccolo rimorchio per ospitare le sei persone partecipanti all' avventuroso viaggio. Una petizione pubblica per il ripristino della linea aveva brillantemente già raccolto oltre 6.500 firme. Nel corso dell' Assemblea si rinnovarono le solite esortazioni ad azioni di proselitismo con manifestazioni nelle scuole o corsi di modellismo come già alcuni Club facevano.



Nel giugno del 2006 il Congresso FIMF si sposta al Sud, al parco Fienga di Nocera Inferiore, convegno voluto fortemente dal Dr. Cozzitorto Presidente dell' "Associazione Culturale di Storia Ferroviaria". Convegno iniziato al pomeriggio del sabato con una visita al deposito officine di Ponticelli della Circumvesuviana sotto la guida dell' Ing. Polese.

Al Parco Fienga è allestito in maniera permanente un impianto di "vapore vivo" a scartamento di 5" di scartamento, con un parco locomotive costituito da 5 unità, di cui i convenuti poterono apprezzare lo sferragliare e gli sbuffi di vapore. L' indomani la partecipazione a Sarno alla commemorazione del centenario della Circumvesuviana con interventi dell' Ing. Pesce, direttore della Società, con ampi riferimenti ai lavori di ammodernamento della rete e del materiale rotabile e del Presidente Ogliari, che oltre a congratularsi con il Dr. Cozzitorto per l' ottima organizzazione del Convegno ricordava come la Sua pubblicazione "Terra di primati" narrasse la storia e l' evoluzione della ferrovia in Campania, terra che vide la nascita della prima ferrovia in Italia, della stessa Circumvesuviana, che fu una delle prime linee in Italia ad essere elettrificata.

I lavori dell' Assemblea registrarono le dimissioni irremovibili dell' Ing. Regazzoli che, su proposta dell' Avv. Ogliari, fu acclamato Presidente Onorario della FIMF. Dal successivo scrutinio il Presidente Ogliari venne riconfermato nella sua carica e risultarono eletti come Consiglieri: Claudio Dell' Amico, Marco Icardi, Paolo Beverini, Alberto Parigi, Domenico Caridi, Adalberto Da Casto, Alceo Manino e Giampiero Chiavelli.

Il Congresso 2007 vide ancora una volta protagonisti la città di Brescia ed il CFB in occasione delle manifestazioni di rilancio della Ferrovia Brescia – Iseo - Edolo. Il Convegno iniziava con la rituale visita ai plastici sociali "Cidneo" e "Villa d' Almè", da molti conosciuto per essere stato l' impianto dell' Ing. Boccalari, e proseguiva con l' omaggio alla "prigioniera del Falco' Italia" il monumento alla numero 1 delle SNFT, oggi *Trenord*.

Il piazzale della stazione di Iseo si trasformava nel set di un film di 100 anni fa grazie alla presenza di tanti convogli trainati da locomotive a vapore, mentre da Milano giungeva la 625.177.

All' ingresso del salone dell' Assemblea faceva bella mostra di sé il plastico modulare del CFB, impianto riprodotto la linea ferroviaria "Brescia-Iseo-Edolo". La gita sociale, o meglio le gite, videro un gruppo di partecipanti viaggiare sullo "Schienenbusse" sulla tratta Iseo – Pisogne ricco di gallerie e panorama mozzafiato sul lago d' Iseo e l' altro gruppo percorrere la tratta Iseo – Brescia tra i filari delle vigne della Franciacorta, treno a vapore trainato dalla 880.051. Nella discussione assembleare spiccava una nota che richiamava i Presidenti dei Gruppi ad una maggiore responsabilità ed organizzazione con azioni di aggregazione dei Soci soprattutto nei confronti di quegli iscritti meno propensi a collaborare attivamente.

Si levarono da più parti esortazioni a fare di più, a proporre idee, ad impegnarsi maggiormente, tanti bei propositi enunciati, ma in definitiva nessuna concreta proposta su cosa fare realmente, proposte concrete di cui la FIMF avrebbe reale bisogno. Ci sembra opportuno e doveroso richiamarci a quanto scritto da Marco Icardi nelle sue riflessioni intorno al 56° Congresso e cioè che bisogna avvicinare coloro che ruotano intorno al nostro hobby e che non avvertono la necessità o il bisogno di aderire ad un club o il riconoscere la validità di una Federazione nazionale.

Il 57° Congresso, per problemi sopraggiunti, si svolse a Ranco sede del Museo dei trasporti dell' Avv. Ogliari. Il viaggio di trasferimento da Milano a Laveno venne effettuato con un treno speciale delle Nord costituito dallo storico locomotore 600-3 al traino di quattro vetture a carrelli . Il tutto offerto dalla signorilità del presidente Ogliari che sventò anche un tentativo di sopprimere il treno da parte di una solerte impiegata nella settimana precedente al congresso.

Le cronache dei lavori assembleari non ci raccontano nulla di particolare.

Con l' avvento dell'era dell' alta velocità diversi gruppi organizzano visite guidate ai nuovi impianti, come racconta il Socio Di Modica testimone delle prime prove tra Milano e Bologna.

Mentre il vecchio materiale certamente non va rottamato ma piuttosto recuperato e restaurato come hanno già fatto i Soci del Gruppo Adriatico "Amici del Treno" di Forlì che sono riusciti a recuperare l' impianto ACEI della stazione di Rimini, compreso il quadro sinottico.

Così come il Gruppo del Museo di La Spezia continua con la brillante iniziativa di "Porte aperte" recuperando sempre più importante materiale rotabile.

Il giorno 8 marzo del 2009 ci lasciava l' Avv. Ogliari, che tanto fece per la Federazione lasciando una impronta indelebile nella Storia della FIMF: da noi tutti i fermodellisti italiani un sentito ringraziamento per l' opera svolta. Il Suo credere fermamente nella federazione e nel suo ruolo educativo/ricreativo, i suoi interventi di "pompieri" quando le discussioni degeneravano in futilità, il Suo contributo anche economico , difficilmente potranno trovare eguali.

Il 2009 si chiudeva con l' inaugurazione della TAV punta di diamante di *Trenitalia* di cui l' AD Moretti ne vanta tutti i successi e i primati di efficienza e sicurezza enunciando i nuovi programmi per ridurre i tempi di percorrenza tra i grandi centri.

Spiace che l' AD abbia dimenticato di sottolineare come le reti dedicate ai pendolari diventino sempre più rami secchi da eliminare.

Il 58° Congresso FIMF, 12 settembre 2009, si svolse a Firenze con accurata visita alle strutture del DCO (Dirigente Centrale Operativo) che sovrintende tutta la tratta Firenze - Roma.

Oltre alla presentazione di nuovi modelli proposti da alcune ditte artigianali italiane, venne presentato anche il nuovo Direttore Responsabile del Bollettino, il Dr. Orazio Cipriani del Club Rhegium di Reggio Calabria nonché giornalista della RAI.

Per il “modello dell’ anno” venne premiato il Sig. Faustini della Gieffegi per il pregevole modello “*TEE Breda*”.

Venne poi ribadito un annoso problema dal Consigliere Beverini (responsabile del sito Web): la richiesta, più volte avanzata, di essere coadiuvato nella redazione del sito, richiesta caduta nel silenzio....ma senza assenso.

Diversi e diversificati gli interventi dei congressisti: chi sottolineava l’ importanza degli incontri con le case produttrici, chi ancora auspicava che il Congresso fosse sempre più l’ occasione per un incontro tra appassionati e per discuterne i temi inerenti e non essere solo il pretesto per una gita ferroviaria, chi ancora sottolineava il problema dei Soci singoli spesso dimenticati anche se molto numerosi, chi, ancora, auspicava poi di far interagire il sistema modulare FIMF con il FREMO.

Al termine dell’ Assemblea fu data lettura dell’ esito delle votazioni, con la nomina a Presidente dell’ Ing. Piero Muscolino , già conosciuto ed apprezzato dai Soci per la sua partecipazione a passati Congressi FIMF ed autore di numerosissime pubblicazioni su tema ferroviario vantando ben 35 anni di lavoro presso l’ Amministrazione FS.

Infine venne insignita del premio “Raoul Rossi” la Sig.ra Irene Trabattoni per l’ intensa opera di proselitismo svolta con la “scuola di modellismo” in collaborazione con G. Di Modica. Merita senz’ altro un accenno la riuscita manifestazione, nell’ ambito del “Festival dei sensi”, che è già un programma, in terra di Salento del “Treno storico FSE” letteralmente preso d’ assalto da appassionati fermodellisti, curiosi e turisti sulla tratta Locorotondo - Cisternino.

Ma la vita dei Gruppi, si sa, è costellata di difficoltà ed è sempre più difficile mantenere e preservare le proprie sedi, a volte storiche. Come capitò in quei giorni dell’ inizio del 2010 quando giunse la notizia della richiesta di sfratto al CFB dopo oltre 50 anni di permanenza al Castello Cidneo di Brescia.

Così come accadde al Museo ferroviario di Roma Termini, aperto nel 1954 e chiuso dopo 10 anni; altre minacce sono giunte alla sede del Gruppo di Prato dove è possibile ammirare lo splendido plastico “La direttissima”. Vogliamo ricordare la misera fine della “Leopolda”? Anche lo storico Museo di Pietrarsa ha vissuto alterne fortune a testimonianza di come sia difficile ed arduo nel nostro Paese conservare la memoria storico-ferroviaria.

Ci si chiede cosa possa mancare ai musei istituzionali per decollare: la linfa vitale degli appassionati e del loro volontariato. Si rende quindi necessario un sempre maggiore coinvolgimento di soggetti istituzionali, di Amministrazioni locali, di Associazioni tese alla tutela del patrimonio storico e culturale.

Ma qualcosa per muoversi nell' ambito dei festeggiamenti del 170° anniversario delle ferrovie in Italia e cornice d' obbligo fu il Museo Storico di Pietrarsa, perché fu la Napoli - Portici ad essere la prima ferrovia a veder la luce in Italia e perché il Museo napoletano è l' unica struttura di dimensioni tali da ospitare un tal degno convegno e tanti...politici.

Erano presenti oltre all' Ing. Cipolletta, Presidente di Trenitalia, l' AD Moretti, il Ministro delle infrastrutture Matteoli, il Presidente della Regione Campania, Bassolino, il nostro Presidente Ing. Muscolino e decine e decine di Onorevoli.

La visita fu guidata da un giovane ma esperto conoscitore del mondo ferroviario l' Ing. Luigi Cantamessa coadiuvato da tre ferrovieri tra cui un certo...Marco Icardi. Cospicua la partecipazione modellistica curata dal CLAMFER di Napoli, mentre da Pistoia giungeva una 685 che faceva bella mostra dei suoi sbuffi e dei suoi biellismi.

Pungente fu l' editoriale del Bollettino numero 292 del marzo 2010 dove il redattore si chiedeva chi fosse, in realtà, il fermodellista: colui che acquista di tutto e accantona o colui che acquista solo per il diletto di veder girare i propri trenini sul proprio impianto?

Il modellista, continuava il redattore, diventa tale quando cessa di essere solamente un "acquirente del pezzo finito" in pratica quando decide di creare.

Ma tutti sono dotati di maestria e valida manualità?

L' importante è cominciare a cimentarsi nelle prime costruzioni come cassette di cartone e accessori vari, per arrivare, per i più valenti, ad auto costruire dei veri modelli.

Iscriversi ad un corso di modellismo non è degradante né indice di incapacità, bensì un atto di coraggio e di umiltà: c'è sempre da imparare.

Si susseguono lungo tutta la penisola celebrazioni ed anniversari come il trentennale della riapertura della Cuneo-Ventimiglia con tanto di treno a vapore trainato da una sbuffante T3 del 1907 lungo le valli di Gesso e Vermenagna , mentre per la stessa occasione da La Spezia partiva un altro convoglio composto da un E 645, dalla 740.278 e un D 343, 4 vetture Corbellini ed una cento porte...gremite di appassionati. Incredibili furono le accoglienze sia Italiane che Francesi a questa vaporiera che aveva affrontato un simile viaggio.

Evento che vide coinvolte tante autorità politiche locali e nazionali, provenienti anche dal versante francese.

Da non dimenticare i 153 anni della Santhià – Biella, storica linea ferroviaria inaugurata nel 1856 per volontà di Cavour sulla relazione Torino – Novara; linea certamente gradita alle varie industrie laniere presenti sul territorio.

Novità giungono da MOROP con l' emanazione delle norme NEM 800 che fanno riferimento all' entrata, in tutta Europa, dell' *Epoca VI*.

Il 59° Congresso FIMF si svolse ad Asso (Co) nei giorni 23 e 24 ottobre del 2010 con la partecipazione di diverse ditte produttrici che espongono le loro

novità, molto apprezzata, poi, fu l' esposizione di modelli auto costruiti di Giorgio Di Modica. Ampia fu la discussione sul mondo del digitale che sta cambiando il nostro hobby con sempre più aderenza alla realtà della scala...1:1. La domenica fu dedicata alla Borsa scambio e ad attività didattiche come invecchiamento dei modelli, trucchi e curiosità e visita al plastico sociale allestito nella sede del CTB, concessa dalla amministrazione comunale nei pressi dell' area sportiva.

Alle 12,40 giungeva in stazione il treno storico delle *Nord* nei colori sociali arancio-avorio.

Nello stesso mese di ottobre ci lasciava l' Ing. Alessandro Rossi, fondatore e titolare della azienda Rivarossi, ma anche membro attivo di FIMF e MOROP.

Mentre il 2010 si chiudeva in bellezza per il CFB con lo svolgimento della cena degli auguri di Natale a bordo di un treno, detto "*dei sapori*" con vagoni riadattati delle vecchie SNFT sotto un fitta nevicata ed una gelida serata, il 2011 si apriva con la triste notizia che l' Ing. Gianfranco Regazzoli non era più tra noi. L' Ing. Regazzoli è stato un punto di riferimento non solo per il CFB, ma per tutto il movimento fermodellistico italiano, per la FIMF, dove ha ricoperto le cariche di Tesoriere, Vicepresidente, Presidente Onorario e per il Bollettino, di cui è stato redattore dal 1966 in poi.

Il 19 giugno 2010 nasce il Museo "Vecchio Mondo Ferroviario" al piano ferro della stazione di Signa (Fi) per opera e volontà dell' "Associazione Ferrovieri" , un Museo che raccoglie testimonianze e cimeli dei bei tempi andati, di quando le locomotive sbuffavano e i sedili erano di duro legno.

Il 60° Congresso FIMF si tenne a Torino nel giugno 2011 in occasione dei festeggiamenti dei 150 anni dell' Unità d' Italia, organizzato dall' ArcaModellismo.

Si iniziò con una visita al plastico sociale del DLF di notevoli dimensioni, seguita poi da una visita guidata alla cabina scambi e nel pomeriggio visita al plastico "Gardesio" dell' ArcaModellismo. Il giorno successivo fu dedicato alla visita del "Museo Ferroviario Piemontese" di Savigliano, veramente molto interessante grazie alla gran quantità di mezzi custoditi e per lo stato di conservazione.

Animata e costruttiva la riunione assembleare dei Soci con diversi interventi.

Venne proposto ed approvato l' aumento della quota a 25€ e si decise di penalizzare quei Club in ritardo con il pagamento delle quote sospendendo l' invio del Bollettino. Secondo Mario Regazzoli non è la quota il vero problema ma bensì il clima di sfiducia che aleggia tra in Soci e quindi la FIMF deve adoperarsi per produrre un risultato maggiore della somma dei prodotti che derivano dai singoli Club. Lamentele vennero espresse verso la stampa specialistica che non fa mai riferimento alla FIMF così come nessuno ha fatto cenno alla morte dell' Avv. Ogliari.

Da più parti si reclamò una maggiore visibilità della FIMF: Manino propose di

evidenziare quei plastici costruiti a norme FIMF; Merlo chiese ai Gruppi di collaborare maggiormente all' opera di visibilità e Di Modica suggerì che al premio Ogliari i modelli fossero suddivisi per scala in modo tale che il pubblico potesse esprimere un giudizio su modelli comparabili .

Intanto nel 2011 si segnarono i festeggiamenti del 50° anniversario del Gruppo Fermodellistico Mestrino, perso nelle brume della laguna, i 50 anni del monumento alla locomotiva "La prigioniera del falco d' Italia" a Brescia e il 100° anniversario della nascita di Arnaldo Pocher.

Ci sembra doveroso concludere questo rapido e succinto Excursus ricordando le parole di Italo Briano a conclusione della sua cronistoria, a cui ci siamo riferiti, pubblicata su Italmodel *"La FIMF pur attraversando le sue lunghe vicissitudini è un organo vivo e vitale, avendo ripreso un nuovo slancio. Da qui il dovere per quanti amano le ferrovie per le ferrovie, come noi, di contribuire, con l' adesione a Soci, a tale slancio. L' Italia fu promotrice e cofondatrice di MOROP e che quindi ha l' obbligo morale di continuare ad occupare quel posto di alto prestigio che le spetta. Ma ciò sarà possibile e maggiormente giustificabile se al prestigio ideale verrà aggiunto un congruo numero di aderenti. Si contribuisca quindi a tale ideale se non si vuole che il nostro Paese abbia ad essere considerato anche in questo settore il fanalino di coda"*

Qui termina la Storia della FIMF perché il resto è.....cronaca, una cronaca che per noi è purtroppo dolorosa vista la recente scomparsa del nostro Presidente, l' Ing. Piero Muscolino.

Se è vero , così come dicono, che la storia è maestra di vita a noi preme sottolineare che anche per la FIMF, come per qualsiasi sodalizio o aggregazione di persone, ci sono stati e ci saranno periodi più o meno brillanti, periodi di maggiori o minori coesioni, così come momenti di collaborazione e di critiche.

Ma mai che venga a mancare la buona volontà di proseguire il cammino di chi ci ha preceduti perché altrimenti sarebbe solo la fine.

Un appello quindi a tutti coloro che hanno a cuore le sorti, non solo delle ferrovie reali che rappresentano un patrimonio storico-culturale comune, ma soprattutto a coloro che vedono nel fermodellismo non solo un gioco ma un hobby a più vasto raggio, senza confini, che al di là delle nostre mura domestiche permette di ampliare gli orizzonti ed accomunarci in un' unica grande famiglia dove il senso di appartenenza dovrebbe riempirci di orgoglio, una famiglia dove ogni componente senta il dovere ed il diritto di trasmettere le proprie esperienze, la propria maestria, le proprie opinioni sempre in maniera costruttiva, perché è sempre facile criticare e scappare ma molto più difficile è saper dare proposte e risposte alla cosa comune.

La FIMF per crescere, per migliorarsi, ha bisogno dell' appoggio e della collaborazione di tutti, perché i successi sono figli della sommatoria delle attività dei singoli e dei Club, così come i fallimenti sono altrettanto figli di tutti noi, anche di chi vive il fermodellismo nella propria desolante soffitta.

Bisogna avere il coraggio di mettersi in discussione e osare in prima persona; in un sodalizio fatto di volontariato non è concepibile e non ha senso delegare.

Ma per crescere, oggi come non mai, c'è bisogno di un sano ricambio generazionale, una azione profonda di proselitismo, di diffusione della cultura ferroviaria, far conoscere la bellezza del nostro hobby, ecco perché è necessario che tutti i Soci dei Club così come tutti gli altri appassionati, riconoscano nella FIMF lo strumento ideale per accomunarci tutti e tutti si riconoscano nella FIMF, perché più saremo e più sarà visibile il nostro ruolo, la nostra funzione.

Diversamente saremo sempre i soliti quattro gatti, senza credito, senza voce destinati solo all' oblio.

Alessandro Giglio



