

## Cronache del Congresso FIMF 2006 a Nocera

Quest'anno il Congresso è stato gioioso e divertente oltrechè ricco di interessi ferroviari.

E' iniziato con la visita alle Officine di Ponticelli della Circumvesuviana, di cui parliamo più diffusamente in calce, che ci ha presentato un'immagine moderna e molto attiva di questa rete essenziale per il collegamento di Napoli col suo entroterra attorno al Vesuvio e con le bellezze della costiera meridionale .

Il sabato mattina c'è stata poi una *full immersion* nel .....carbone: infatti è stata la giornata del vapore vivo con macchine di ogni tipo che sputavano fumi di corposo coke ad ogni colpo di scappamento. Dalle 2 assi alle Mallet scartamento 5", a quelle a cremagliera (da 5" e 7 1/4") per vincere anche una delle più aspre salite dell'impianto sito fra gli ulivi del Parco del Castello di Fienga: Tutti i soci dell'ACSF (Associazione Culturale Storia delle Ferrovie), con in testa il suo Presidente dr. Cozzitorto, si sono prodigati ad accendere i focolai, a spalare carbone (ne sono stati consumati ben tre quintali!), a manovrare scambi e a trainare vagoncini pieni di ragazzini, alcuni giovani d'età ma molti giovani ormai solo nello spirito.



Foto G. Di Modica

Nella rimessa fervono i lavori di messa in pressione delle macchine.



Foto G. Di Modica

La piattaforma girevole.



Foto G. Di Modica

La Mallet in posa



Foto G. Di Modica

Accensione della loco a cremagliera.

Il pranzo è stato servito all'ombra degli alberi al centro dell'anello di ritorno della ferrovia con un convoglio in doppia trazione che fischiava allegramente caricando e scaricando commensali: pasta asciutta, tenere e profumatissime bistecche alla brace, frutta appena colta dagli alberi e un buon caffè del bar del Castello.



Foto G. Di Modica

Il pranzo col fumigante trenino in doppia trazione (locomotiva della Val di Fiemme + diesel elettrico)

Alle 15.30 è iniziato il Congresso, che quest'anno prevedeva anche il rinnovo delle cariche sociali; al termine i Congressisti hanno ammirato il plastico in scala N di Di Giulio portato da Lecce a dimostrazione delle soddisfazioni che anche una scala così piccola può dare. Da segnalare il perfetto funzionamento dell'impianto, i rotabili elaborati dagli stessi modellisti e la cordialità degli scambi di idee e informazioni costruttive tra presentatori e pubblico.

Nel grande salone di esposizione del plastico, protagonista e allo stesso tempo degna cornice, era visibile una interessantissima mostra sulla cessata Ferrovia Rocchette-Asiago, opera encomiabile di Roberto Sperotto, e su di un tavolo anche la riproduzione di una delle locomotive che vi avevano circolato, compagna- in scala maggiore- del modello di treno TILO in H0, presentato al Congresso dal nostro infaticabile Presidente.



Modello del treno TiLo in versione “costruzione integrale”. In secondo piano possibile procedimento di trasformazione delle carrozze Trheingold (articolo sulla Rivista *I Treni* n 283 luglio 2006.)

La cena sociale ha concluso la giornata in amicizia e allegria.

**Domenica 18 luglio a Sarno** ci attendevano le tre unità del treno storico della Circumvesuviana, nella loro sgargiante livrea bianco/rossa, per festeggiare anche i *Cento anni della ferrovia a Sarno* con un giro riservato Sarno-Barra-Sorrento, previo interessante discorso storico-rievocativo dell'avv. Ogliari,



Il treno storico della Circumvesuviana

Foto G. Di Modica

Terminato il Congresso nello smagliante sole della costiera amalfitana un comodo Eurostar ci ha riportato a casa felici seppur con una punta di stanchezza più che giustificata dalle intense giornate trascorse.

## Visita alle officine di Ponticelli della Circumvesuviana

Alle 15.30 di venerdì 16 giugno 2006 ci troviamo tutti davanti alla sala d'aspetto di 1<sup>a</sup> classe di Napoli Centrale e veniamo accolti da un irricognoscibile Romeo (chiamato anche dr. Cozzitorto dai non addetti ai lavori) che, senza tuta da macchinista e soprattutto senza la solita maschera di almeno 2 metri di carbone sul volto, appare quasi come un essere terrestre normale.

Normale sì ma dal carisma eccezionale e dalla simpatia che ti lega.

Ci fa strada fino alla Circumvesuviana dove un elettrotreno riservato ci porta in pochi minuti direttamente sul piazzale delle officine di Ponticelli, ove –come per gli aerei- scendiamo tramite apposita scaletta esterna affinché il gentil piede delle signore congressiste o accompagnatrici non abbia a inciampare .



Il Sea train (ETR 089)

Qui l'orda degli appassionati si lancia subito all'assalto del treno storico ricoverato su un binario adiacente che viene esaminato e fotografato fin nei minimi dettagli: e si mormora che qualcuno l'abbia passato ai raggi X con una macchina per radiografie camuffata da fotografica!

Successivamente altri due pezzi attirano i fotografi : il carro soccorso ed un pianale a scartamento ridotto ma con respingenti per lo scartamento normale.

A questo punto agenti del SSF (Servizi Segreti Fermodellistici), individuabili dagli immancabili occhiali neri *modello fuochista* indossati anche nelle notti fonde e senza luna, spargono la voce di un *sea-train gate* (intrighi mare-rotai) e i congressisti vengono inghiottiti in un ampio capannone dove un elettrotreno mostra

un restyling per essere impiegato per..... gli spostamenti a terra di croceristi navali. Come dire: quando i pullman fanno il pisolino in colonna nel traffico caotico il treno diventa competitivo ..... Comunque il lusso e buon gusto degli interni mi hanno fatto fare un pensierino sulle crociere!



L'elegante salottino interno



L'ETR 086 in versione normale

Il signor Ciro, Capo Area delle Officine, ci mostra poi altre particolarità o primati delle Officine: la fossa per il distacco dei carrelli senza sollevare la cassa, il tornio in fossa, i guancialini per ridurre la rumorosità delle ruote, i nuovi capannoni in corso di attrezzaggio, ecc. E tutta l'area appare così ordinata e pulita da farmi meditare sulla stanza dove mio marito fa i suoi modelli. A ciascuno la sua croce!



I guancialini per diminuire la rumorosità delle ruote.



Il tornio in fossa



Interno del treno storico della Circumvesuviana.

Finita la visita, il nostro elettrotreno ci riporta a Napoli e da lì, con un interregionale, ci trasferiamo a Nocera Inferiore dove vediamo il bagagliaio Di 99.000 splendidamente restaurato dall'ACSF e dove ci aspetta una allegra serata in pizzeria: d'altronde è noto che in Italia tutto finisce sempre a tarallucci e vino!



Irene

*Nota 2013: riportiamo la seconda pagina del Verbale d'Assemblea FIMF 2006 con la quale fu stabilito di effettuare il Congresso nei primi sei mesi dell'anno. La firma autografa del compianto nostro Presidente Francesco Ogliari, che come avvocato Patrocinante in Cassazione conosceva le norme del Diritto Civile certamente meglio dei Consiglieri che si ostinano a negarne l'applicabilità alla nostra Associazione, dovrebbe far meditare i soci e i Consiglieri che oltre a non riconoscere la sovranità delle decisioni dell'Assemblea, non si uniformano all'art. 10.3 del nostro Statuto né alla legge.*

Chiedono la parola: il **geom. Cutrignelli** che propone Bari per il prossimo Congresso 2007 da effettuare in giugno con gita il sabato e Assemblea la domenica; il **dr. Di Modica** che chiede di fare il congresso nei primi 4 mesi dell'anno come da Codice Civile; l'**avv. Ogliari** chiede se è accettabile il termine massimo di 6 mesi previsto per casi particolari (la proposta è accolta); il **dr. Da Casto** informa che il CFB ha avuto proposte dalle ACLI di Brescia (che hanno ricevuto in comodato dalle FS la stazione di Calvisano sulla linea BS-PR) per sviluppare una attività museale, didattica e manuale per fermodellisti, con un circuito a vapore vivo in esterno; l'**ing. Mario Regazzoli** informa che il CFB ha ricevuto in regalo un plastico monolitico anni '70 della ex Rivarossi che, una volta ristrutturato, potrà essere portato a Calvisano; il **sig. Di Giulio** fa osservare che per rendersi visibili occorre sempre presentare oggetti che si muovono; altrimenti il pubblico non viene attratto e non si ferma. Illustra quindi il plastico modulare in scala N (8 pannelli e variegati treni) da lui portato da Lecce e che, insieme alle fumanti locomotive di sogno dell'ACSF, al modello H0 del TiLo costruito a mano da Di Modica e a una interessantissima mostra fotografica sulla ex linea Rocchette-Asiago, opera encomiabile di **Roberto Sperotto**, hanno caratterizzato fino a quel momento l'aria ferroviaria che si è respirata al Congresso. A questo punto interviene il **sig. Domenico Nappo**, che distribuisce i biglietti per il treno storico (Sarno-Sorrento via Barra) della Circumvesuviana per i Cento anni della linea a Sarno, evento questo in scala 1:1 per la cui celebrazione è previsto anche un discorso storico-rievocativo del nostro Presidente.

Dopo la pausa-biglietti prende la parola il **sig. Cipriani** che porta il saluto del G. Rhegium illustrandone l'impegno per la diffusione del modellismo e avanzando un'ipotesi per il Congresso 2008 a Reggio Calabria. L'avv. Ogliari ringrazia e, su richiesta del **dr. Dell'Amico**, chiede ai presenti di restituire firmati i moduli -già pubblicati sul Bollettino- e relativi alla normativa sulla privacy; il **sig. Pelegatta** vuol sapere se la FIMF sarà presente a Novegno e, l'**ing. Beverini** glielo conferma informando che chi vuole esporre modelli può rivolgersi a lui.

Terminato lo scrutinio dei voti l'avv. Ogliari dà lettura degli esiti: Dell'Amico voti 260, Icardi 260, Beverini 258, Parigi 247, Cariddi 243, Da Casto 239, Manino 239, Chiavelli 206, Di Modica, 26, GF Regazzoli 6; sindaci: Borzoni 259, Casini 259, Benvenuti 259. Per il triennio 1.1.2006-1.1.2009 (escluso) risultano pertanto eletti i primi otto Consiglieri e i tre Sindaci.

Il presidente legge poi i nomi dei soci premiandi per 15 e 25 anni di fedeltà alla FIMF i cui nomi non vengono riportati essendo stati già pubblicati sul Bollettino.

L'Assemblea si conclude con la consegna del distintivo alato all'ing. Francesco Abate, alto Dirigente FS, per l'attenzione da questi sempre rivolta alla FIMF. L'ing. Abate ringrazia.

Alle ore 17.24 -nessuno chiedendo la parola e non essendoci altro da deliberare- l'Assemblea viene dichiarata chiusa.

Il Segretario  
(dr. Giorgio Di Modica)

Il Presidente  
(avv. Francesco Ogliari)