

# LA NOSTRA VOCE



Anno XXV n°5 – OTTOBRE - NOVEMBRE - 2024 - Autorizz. N°24/2000 del 29/12/2000  
Tribunale di Rimini. Proprietà e Redazione Dopolavoro Ferroviario Rimini via Roma 70  
Direttore Responsabile Giovanni Vannini – Per contattarci Tel 0541 28901.  
Copia distribuita gratuitamente ai soci. Stampato da tip. Bacchini - Rimini - Tel. 0541 734849.  
Per inviare Articoli la nostra E-Mail: [dlfrimini@dlf.it](mailto:dlfrimini@dlf.it) Anche sul sito: [www.dlfrimini.it](http://www.dlfrimini.it)  
INFORMATIVA BIMESTRALE DEL DOPOLAVORO FERROVIARIO di RIMINI

## IL DLF PROSSIMO CENTENARIO



Roma il DLF più grande d'Italia

Il Dopolavoro Ferroviario (DLF) che venne fondato con Regio Decreto n. 1908 il 25 ottobre 1925 si appresta, il prossimo anno, a raggiungere il secolo di vita.

L'approssimarsi di tale ricorrenza ha già, da qualche mese, allertato l'Associazione Nazionale DLF.

Questa, infatti, ha posto l'argomento all'attenzione delle Associazioni DLF Territoriali, con il susseguirsi di un'incessante campagna fatta di appelli per preparare in tempo utile e al meglio questo eccezionale evento.

A questo fine, la Dirigenza C.le DLF ha suggerito la promozione d'iniziative di festeggiamento e di curare, per quanto possibile, l'aspetto estetico delle sedi sociali affinché questa non passi inosservata.

Adempimento per il quale il Consiglio Direttivo del nostro DLF si è già espresso con sue idee e tracciato alcune linee guida ancora da sviluppare che per essere attuate, almeno in parte, rimangono subordinate al contributo economico che la Sede C. le DLF allo scopo vorrà o potrà elargire.

In quest'ambito, l'Associazione Nazionale DLF

(segue)

## UN RICORDO DELL'ESTATE



Il socio Giuseppe Rossi, ci ha fatto pervenire questa foto ed è stata da lui scattata, in tempo di mietitura del grano, in campagna in località San Mauro Pascoli. Questa luminosa immagine che ci rimanda all'estate, in contesto agreste, infonde una sensazione di pace e tranquillità che giova tanto all'animo.

ha anche chiesto ai DLF Territoriali notizie riguardo al loro percorso passato, fin dalle origini, pregandole in merito di trasmetterle scritti, corredati da foto e testimonianze che ne documentino i momenti salienti; a quanto pare lo scopo ultimo è una volta selezionato tale materiale, di dare alle stampe uno specifico libro.

In questo caso al DLF di Rimini non si deve di certo dannare in affannose ricerche, perché sulla nostra storia associativa la documentazione in possesso della Sede C.le DLF è da tempo più che congrua.

In merito come non orgogliosamente evidenziare che siamo fra i pochissimi DLF, almeno per quel che è dato a sapere, meno di quelli delle dita in una mano, che nel tempo hanno pubblicato un libro sulla loro storia. Per quel che ci riguarda questa pubblicazione avvenne nei primi anni duemila (2002), per il Settantacinquesimo del DLF.

Questo circostanziato libro dal formato cm. 28 x 20 – di 160 pag. – fu curato dall'autore Gianluca Colbucci, ne risultò, a detta di tanti, un'opera valida, ricca di testimonianze, con innumerevoli foto anche a colori, disegni e vignette.

Le sue pagine articolate in capitoli, riportavano: la mia presentazione; quindi quella di noto scrittore, ex ferroviere, Liliano Faenza; il Fascismo e l'organizzazione del tempo libero; Strade ferrate (Riminesi) e i ferrovieri; Il Dopolavoro Ferroviario a Rimini; Fotostoria; Poeti Ferrovieri; gli Organi Dirigenti del DLF Riminese 1961 -2002 .

Per rimanere in tema, sempre riguardo al nostro DLF, la Dirigenza Centrale è in grado volendo anche di reperire e attingere storia e notizie ulteriori (presenti e passate) che vanno oltre a quelle citate in questo nostro libro, attraverso quel canale informativo rappresentato dal periodico bimestrale del DLF di Rimini

“La Nostra Voce”. Questo, infatti, è pubblicato ininterrottamente dall'agosto dell'anno 2000.

Si coglie l'occasione per puntualizzare che il nostro giornale è uno dei pochi superstiti ancora presente nel panorama di quelli DLF, rimasto in compagnia dei soli bimestrali del DLF di Firenze “Il Grillo” e del DLF Genova “Superba”, tutti e tre a 16 pag., c'è né anche un quarto il DLF Ancona con “La Cicala”, con uscita però semestrale e a 8 pag.

A tale proposito ci si permette un commento: ovvero che stupisce l'assenza su questa scena della stragrande maggioranza dei DLF più importanti, che invece ne dovrebbero essere i protagonisti principali, considerato che godono di congrui apparati: dipendenti, ferrovieri distaccati e dell'elemento che più conta, così almeno si suppone, della disponibilità discrete risorse economiche. Chissà che in questo senso la ricorrenza del centenario non rappresenti un fattore di stimolo e si assista ad una svolta, magari addirittura con l'istituzione di un organo di stampa nazionale, che da sempre manca all'appello.

Giovanni Vannini

## NOTIZIE IN BREVE

(a cura di Giovanni Vannini)

**NECROLOGIO** - Giorgio Bugli – nato il 26 dicembre. '37 – è deceduto il 23 – luglio '24 – a 86 anni –



Pensionato FS. La ferale notizia della sua dipartita si è appresa solo in tempi recenti. Giorgio era molto legato al DLF, dove aveva ricoperto la carica di “capo gruppo ballo” dal 1983 al 1994, in questa sua funzione si caratterizzò per impegno, dinamismo, spirito d'iniziativa, passione e calore umano.

Questi rari, innati, aspetti positivi lo proiettarono verso il sociale, la comunanza, la solidarietà e gli spalancarono presto le porte dell'AVIS dove ricoprì, dal 2000 al 2007, la carica di presidente dell'AVIS Comunale.

In questo ruolo si distinse per il suo proverbiale attivismo e operò, sulla scia dei suoi predecessori, per mantenere e per quanto possibile rafforzare i già saldi rapporti di collaborazione con la nostra associazione; intento che in questo trovò terreno fertile nel DLF in particolare nel condurre in comune iniziative e manifestazioni tese, nel reciproco interesse di promozione di valori sociali, a favorire sia gli associati e più in generale i cittadini. Negli ultimi anni, frequentò assiduamente l'associazione Centro Sociale Anziani Parco Marecchia, dove come volontario si distinse fra i fautori di iniziative che animavano il tempo libero degli associati. Giorgio in vita fu un fulgido esempio di come bisognerebbe operare in modo leale e disinteressato per il bene comune. Da parte del DLF giungano alla famiglia, all'AVIS, al Centro Sociale Parco Marecchia le più sentite condoglianze.

**ERRATA CORRIGE** – Nel n° 4 della “Nostra Voce” nella 1° pagina la didascalia che accompagnava la foto (del Marlin) è stata segnalata il cognome del ristoratore in Boldrini invece di Buldrini e il ristorante citato come Kappa invece di la Cappa.

## COMMEMORAZIONE ALLE OFFICINE FS



02 Agosto – In quella mattina, una delegazione del Dopolavoro Ferroviario Rimini, raccogliendo l'invito della Dirigenza della Officina Manutenzione Locomotive Trenitalia, si è recata, con le sue insegne, a presenziare alla cerimonia indetta a ricordo della strage, 86 vittime, alla stazione di Bologna del 1980

## FERROVIA RIMINI – NOVAFELTRIA



Mercatino - 18 giugno 1922  
inaugurazione della Ferrovia

Il socio Bruno Bernardini, già direttore delle poi soppresse Ferrovie Padane, ci ha consegnato una relazione scritta nel lontano 1957 a supporto delle allora posizioni di opposizione espresse dalle comunità del territorio alla ventilata ipotesi, avanzata dal Governo, di soppressione della linea ferroviaria Rimini – Novafeltria. Chiusura poi avvenuta, sostituita da un servizio di autolinea, dal 1960.

La situazione geologica della zona è notissima ed assorbe quasi tutte le energie e la pressoché completa totalità dei mezzi delle Province; ad avvalorare tale affermazione è sufficiente citare il fatto che gli Uffici Tecnici delle, Province di Forlì e Pesaro hanno dovuto progettare, come ultimo tentativo di soluzione di tali problemi, la sistemazione della strada Rimini – Sansepolcro con un preventivo di spesa di

lire settecento milioni per il tratto Rimini – Novafeltria e di lire duemiliardisettecento milioni per l'intero tracciato. Non si comprende quindi come potrebbe essere assicurato un intenso, veloce e pesante traffico automobilistico su una strada che, anche in condizioni normali, non è attualmente in grado di permettere un regolare transito alla viabilità ordinaria.

Il problema di trasformazione della ferrovia in autolinea potrà quindi essere seriamente esaminato solo quando saranno stati portati a compimento i lavori della strada Provinciale.

Si deve inoltre tenere presente che durante la stagione invernale la zona del Montefeltro di Novafeltria (circa 40.000 abitanti) rimane facilmente isolata, e per lunghi periodi di tempo, non appena si verificano una qualunque modesta nevicata.

E' noto che durante l'inverno scorso la neve nella zona è stata scarsa e di breve durata (contrariamente al solito, poiché il Montefeltro è invece proverbiale per le lunghe e abbondanti nevicature); ciò malgrado, l'intero traffico stradale è rimasto bloccato.

Qualora si considerino i consueti eventi atmosferici della regione (per esempio quelli degli inverni 1954 -55 e 1955-56) si rileva che rientra nella normalità l'arresto completo ed assoluto del traffico stradale per periodi prossimi a due settimane consecutive.

In tali casi la Ferrovia ha posto particolarmente in luce le sue doti di insostituibilità, proseguendo con assoluta regolarità il servizio ed anzi intensificandolo o addirittura raddoppiandolo per far fronte totalmente alla crisi seria e qualche volta estrema derivante dalla assoluta impraticabilità delle strade per ogni veicolo.

## UNA VALIDA INIZIATIVA



Foto che riprende una fase dell'evento

**I**l sottoscritto Geom. Gianpaolo Pollini, esponente del gruppo Fermodellistico DLF, ha promosso e partecipato all'evento FERROVIE IN PARROCCHIA presso la Chiesa di San Giovanni Battista, in Rimini, poiché da qualche tempo ambiva a realizzare un circuito con binari in scala H0 1:87 di facile assemblaggio a condizione di disporre un adeguato spazio e un sufficiente numero di tavoli di uguale altezza. Destinato ad accogliere i lunghi convogli che crescenti carenze di spazio rendono difficile far circolare, è alimentato in analogico

con un potente trasformatore Fleischmann rendendo ancora possibile la circolazione di macchine non ancora provviste di decoder, in attesa di “ passare digitale”. Binari Lima e Roco di passate produzioni (ormai non più utilizzati dei fermodellisti) trovano posto in questo impianto di facile realizzazione e semplicità organizzativa, 4h e 40' per posizionare il tutto in un comodo ambiente presso la suddetta Parrocchia. Presente anche il grande circuito Faller, produzione molto nota in Germania negli anni '70 e '80 con convoglio a vapore di tre vagoni gialli e locotender Henschel.

Un ulteriore piccolo circuito “tutto curve” è stato realizzato per i “convoglietti”, treno delle Coccinelle, della Birra; qualche bottiglia di birra di Monaco Hacker Pschorr era vicino al suo carro Rivarossi in scala 1: 80 in livrea pubblicitaria. Esposte anche lampade da capotreno e conduttore non più in utilizzo presso le F.S., il libro “L'ERA delle FERROVIE” di Mondadori inizio anni ottanta e diversi modelli di autobus che per le loro caratteristiche londinesi non richiedono presentazione! Con ulteriore cura è stato possibile mantenere il binario al centro dei tavoli, anche in curva con raggio cm.50 al fine di garantire sicurezza ai delicati convogli circolanti. I parrocchiani accorsi numerosi ricordano doverosamente in questo evento ludico il compianto amico e collezionista TARCISIO VENTURINI. Il sottoscritto ringrazia quanti sono intervenuti personalmente unitamente a quanti non presenti per le più svariate motivazioni.

# PIERINI & VIGOROSI assicurazioni

Con la presente vogliamo comunicare l'esistenza di una convenzione operante con la nostra compagnia, a favore di tutti i Ferrovieri in servizio e pensionati, iscritti al Dopolavoro Ferroviario di Rimini ed estesa anche a tutti i familiari conviventi.

Per il settore RCA:

Tariffa RCA scontata del 20%; incendio e furto sconto del 40%; Kasko sconto 15%

Per il comparto polizze infortuni e casa sconto del 20%

**UnipolSai**  
ASSICURAZIONI

Via XX Settembre, 56 Rimini tel. 0541/783434-783377 Email: 10581@agenzie.unipolassicurazioni.it

## RICEVIAMO PUBBLICHIAMO



Un giorno di buon mattino passeggiavo lungo il molo della darsena del porto canale a Rimini (RN) quando già a distanza mi appare un'immagine strana, due ragazzini che dondolavano spensierati su un tronco di un albero di grosse dimensioni, steso fra due sponde di scogliera frangiflutti, che in quel punto forma una stretta insenatura. Forse si trovavano lì per godersi l'aria purissima del mare in quella splendida, quieta, giornata. Rossi Giuseppe

*N.d.R. – Quanto osservato dal socio Rossi, lascia fra l'altro trasparire la pericolosità per la posizione precaria in cui i due ragazzini, seduti su quel tronco, si trovavano, perché se questo malauguratamente non avesse retto il loro peso cedendo o per un avventato movimento si fossero sbilanciati sarebbero inevitabilmente caduti in acqua, con conseguenze che si lasciano immaginare; aggravate dal fatto che l'abbigliamento indossato lascia intuire che non si era di certo in stagione estiva.*

## LA CASA AL MARE



Rimini - Porto canale

La riminese Saulla Bacchini 1920 -2015 giornalista, scrittrice, ha lasciato alla unica figlia Gabriella (Lella) memorie che ci ha gentilmente consegnato.

Il padre Gualtiero, già ferroviere a Rimini, nel 1922 con l'avvento del Fascio fu licenziato, come tanti altri, perché antifascista.

La sua famiglia si trasferì allora per lavoro a Milano. Dove Saulla, dopo gli studi, trovò lavoro e in seguito si maritò. Nell'immediato dopoguerra il marito, di religione ebraica, raggiunse la Palestina e le loro strade si separarono.

I miei genitori avevano realizzato il sogno della loro vita, costruirsi una casetta a Rimini e andare ad abitarvi. La mamma tornò alle sue origini. Scelse una villetta in costruzione, a schiera con altre sei, in via Sinistra del porto. Mio padre era stato reintegrato nel servizio ferroviario, ma per limiti d'età mandato subito a riposo con una pensione e un vitalizio che

permetteva loro di vivere dignitosamente.

La villetta costava circa 1.700.000 lire e la liquidazione di mio padre non era sufficiente a coprire le spese. "il resto lo metti tu" disse mia madre. "Mamma no!"

Stavo lavorando da alcuni mesi per il settimanale Intrepido: fornivo trame e a volte anche sceneggiatura. Ero pagata bene, ma ero occupata anche parte della notte: un settimanale stritolato i tempi e gli illustratori si fermano se non li "foraggi" continuamente.

Con quei soldi intendevo acquistare mobili decenti, perché Lella si sentisse attorniata da serenità e armonia. "Saulla". Ribatte mia madre. "E' nel tuo interesse partecipare all'acquisto. I mobili possono attendere, la casa no". Mi lasciai convincere.

In quella villetta vado tuttora a Pasqua, in estate e a volte anche a Natale, insieme con mia figlia, nipoti e pronipote. Prima vi venivano le mie sorelle, i miei cognati, i loro figli, Lella. Io solo a ferragosto, perché ero molto occupata in redazione.

Quando apro il portone dopo mesi di assenza, mando un grazie a mia madre

(segue)

e “all’Intrepido” e alla mia fantasia che inventava in continuazione trame avventurose, con il trionfo, sempre del bene sul male. Quando i miei genitori si sistemarono a Rimini, dissero che si sentivano un poco soli. Perché non mandavo Lella a godersi l’aria buona del mare? Poteva frequentare le tre classi medie dalle Maestre Pie. Lella sarebbe stata accudita e io sarei stata libera nel mio lavoro.

## NOSTALGIA



Rivabella, spiaggia anni 60

Il socio Benito Colonna (Toni), ex Macchinista FS, classe 1937, nato e residente nella frazione cittadina di Rivabella, dallo scrigno delle sue memorie ha estratto quella che rappresentò

la svolta della sua vita: l’assunzione nelle Ferrovie dello Stato dove avrebbe svolto, poi, fino alla pensione la sua attività lavorativa. Argomento che Toni aveva, almeno in parte, già trattato in un suo libro.

**P**artii dalla mia terra il 27 settembre 1955 alla volta della città di Torino dopo avere vinto un concorso nel Genio Ferroviario.

La prospettiva era che dopo la ferma di tre anni l’amministrazione delle Ferrovie dello Stato ci avrebbe assunti.

La cosa era risultata alquanto difficile: quarantamila domande per sessantacinque posti. Speranza poca, ma valeva la pena di tentare. Altri prima di me erano stati costretti ad andare a cercare lavoro in località lontane dal paese d’origine. Lavoro qui in zona ce n’era poco, mal remunerato e senza prospettive per il domani. Quella di entrare in ferrovia era la soluzione che più di ogni altra si confaceva a noi romagnoli, perché ci offriva la possibilità di un futuro trasferimento e ritorno alla nostra terra.

Partimmo in tanti durante quegli anni e tutti col pianto nel cuore: i più, amici e compagni della scuola professionale industriale.

Lontani di casa, ogni qual volta ci si trovava, in preda alla nostalgia, facevamo lunghe chiacchierate nella “nostra lingua madre”, così facendo ci trasmettevamo un poco di romagnolità, fra lo stupore dei colleghi che non comprendevano una sillaba di ciò che ci dicevamo.

Ritornai a casa per la prima volta in licenza premio, per avere realizzato una pittura sulla mezzaluna sopra la porta d’ingresso alla camerata raffigurante un treno a vapore e un’elettromotrice. Mancavo da casa da sette mesi. A mano a mano che il treno si avvicinava alla mia meta, saliva l’apprensione, mancavano solo una decina di chilometri, aperto il finestrino, respirai quell’aria che già conteneva, lo avvertivo, il profumo salmastro del mare; che mi stimolava forti sensazioni intime.

Quegli ultimi chilometri sembrava non finissero mai. Scesi dal treno che già era buio.

Con la mia valigetta uscii dal fabbricato della stazione e vidi l’amico Mario, il taxista.

Ci scambiammo i saluti e mi disse: “E’ un pezzo che non ci vediamo, dove ti sei cacciato? Noto che sei in divisa militare, ma hai solo diciotto anni, come mai?” Gli raccontai il perché.

Si offrì di condurmi a casa col taxi, naturalmente a gratis. Ringraziandolo rifiutai; volevo camminare, provare sensazioni ed emozioni derivate da quel ritorno che avrebbero di certo giovato al mio stato d’animo. Dovevo percorrere più di due chilometri. Passato il ponte sul Marecchia sarei stato a casa, a Rivabella.

Notai subito qualcosa di cambiato nel volto della mia terra: cominciavano a sorgere da quella campagna che avevo lasciato poco tempo prima palazzi e alberghi, strade nuove, illuminazione; erano i primi segni del progresso.



*La qualità al miglior prezzo.  
Andrea Vittori*

L’unica agenzia funebre convenzionata DLF

**ONORANZE FUNEBRI  
SAN GAUDENZO  
RIMINI**

*via Lagomaggio, 35/b*

*Tel. 0541/307170*

Avrei dovuto sentirmi orgoglioso per questo, invece avvertii una stretta al cuore.

Sapevo per certo che nel tempo vi sarebbe stata una trasformazione, ma, mi rendevo conto che ciò mi feriva, era una realtà difficile da accettare. L'impatto era stato forte, ma comprendevo che tutto ciò era inevitabile. La sensazione di disagio e disappunto un poco alla volta scomparvero. Ero consapevole dell'inutilità del rimpianto, anche se a malincuore dovevo accettare la realtà.

## TRASFERIMENTO AL NORD



Stazione FS di Palmanova

Ariodante Schiavoncini 1922 – 2013, per anni figura di rilievo della politica riminese, ha lasciato aneddoti sulle sue vicende personali, in particolare quelli del periodo bellico.

In questo suo scritto racconta come Rimini, con il susseguirsi, dal primo novembre 1943, dei distruttivi, terrificanti, bombardamenti alleati sulla città, si fosse spopolata. Gli abitanti sfollarono, per lo più, in campagna o nei comuni limitrofi dell'entroterra. Anche Ariodante, agli inizi del 1944, rotti gli indugi, decise di raggiungere la fidanzata, che con la famiglia, già qualche mese prima, si era trasferita in un paese del Friuli di cui era originaria.

**A**ffrontai il viaggio, con la paura di capitare sotto i bombardamenti e i mitragliamenti, con il timore di essere preso dai Tedeschi. Le prime difficoltà incominciarono alla stazione di Ferrara. Da quella città il treno non poteva proseguire perché i binari verso nord erano stati divelti dai bombardamenti aerei. Il convoglio per proseguire il viaggio partiva dalla stazione di Pontelagoscuro, a qualche chilometro da Ferrara. Con il peso che trasportavo, avevo anche in una valigia una macchina per cucire, attraversare l'accidentata zona industriale sconvolta dai bombardamenti, sarebbe stata una vera impresa. La fortuna mi venne incontro, nel piazzale esterno alla stazione un anziano con un triciclo a pedali, per poche lire, si offrì di trasportare i bagagli alla stazione di Pontelagoscuro.

Quell'anziano fu una vera manna per me e altri viaggiatori nelle mie stesse condizioni.

Lo aiutammo a spingere il triciclo e raggiungemmo la stazione, dove attendeva in partenza il treno per Mestre. Dopo un viaggio senza incidenti, l'amara sorpresa in arrivo, da quella stazione il primo treno

per Palmanova ci sarebbe stato solo il mattino successivo. In partenza c'era, però un treno per Portogruaro, ci salii seguendo il suggerimento di alcuni ferrovieri che mi scongiurarono di trascorrere la notte in stazione a Mestre.

Un viaggio triste in una carrozza vuota, con scompartimenti dalle spesse tende a copertura dei vetri e una luce blu scura che a fatica permetteva di vedere i sedili di legno.

Scostando l'angolo di una tenda per guardare fuori, vidi solo buio. Non si vedeva alcuna luce il treno che pure transitava vicino a case e paesi, fra l'altro era una notte senza luna, perché l'oscuramento era imposto dalle leggi di guerra, per non essere individuati dagli aerei.

Nella piccola stazione di Portogruaro ho trascorso le ore notturne in compagnia dell'unico ferroviere in servizio. Fattosi giorno, sono salito sul primo treno diretto a Palmanova, ultima tappa del mio viaggio. Arrivai verso le undici, ma dovevo ancora procedere per Trevignano Udinese, dove abitava la mia fidanzata, un piccolo comune distante circa sei chilometri da Palmanova.

## LA DURA VITA POSTBELLICA



Montetauro – Coriano – Oratorio della Beata Vergine

Vincenzo Santolini di Coriano, deceduto nel 2020, già partigiano, contraddistinse la sua esistenza in un pervicace impegno politico e sociale. Raccolse le memorie di un amico Guido Ceccarelli, di cui in questo scritto racconta come questo, garzone presso un colono a Cotignola, passato il fronte di guerra, ottenuta una settimana di permesso fosse ritornato, con mezzi di fortuna, a casa che si trovava a Montetauro (Coriano).

**A** casa trascorsi i sette giorni di assenza dal lavoro, assorto in impegni vari, mi ritrovai a dover ripartire meravigliandomi che il tempo fosse trascorso così (segue)

## MILITARI ITALIANI INTERNATI 4



Elio Biagini (1923 -2005) già ferroviere con la qualifica di Capo Treno e Sindaco Revisore al DLF di Rimini, lasciò memorie sulle vicissitudini che lo coinvolsero da militare, durante la seconda guerra mondiale: queste sia in Albania che, dopo la cattura da parte dei Tedeschi, quelle da internato nel campo di concentramento a Kaisersteinbruch (Austria) dove rimase prigioniero fino all'arrivo dell'armata rossa.

**I** giorni passavano lentamente, notizie non ce n'erano, i tedeschi parlavano di una nuova arma che appena pronta avrebbe assicurato loro la vittoria, ponendo così fine al conflitto.

Una mattina notai nella bacheca un foglio appeso con dei nomi, fra i quali anche il mio.

Ero stato considerato fino allora convalescente, perché reduce da infortunio. Questo elenco indicava le persone che dovevano presentarsi al Comando per essere inviate al lavoro. Ci ritrovammo in una

velocemente. In quei giorni di permanenza parlando con i miei famigliari e amici raccontai della mia esperienza da garzone a Cotignola e da loro seppi degli avvenimenti con il passaggio della guerra, a Coriano i combattimenti terminarono nel settembre del 1944, tanti i morti, innumerevoli i feriti in particolare a Montetauro e alle Saline. Le case erano quasi tutte completamente distrutte, come le strade e i ponti.

Era il prezzo pagato per quella terribile guerra. Molti abitanti del luogo si erano salvati sfollando nella vicina Repubblica di San Marino, che non era in guerra, a Faetano dentro le gallerie ferroviarie e nei rifugi.

Dovevo ripartire per Cotignola, per terminare l'anno lavorativo pattuito. Sarebbe scaduto dieci giorni dopo.

Terminato il lavoro quando poi tornai a casa, mi accorsi che avevo necessità di scarpe, ne ero privo.

Recatomi al mercato, ne comprai un paio, spesi 9.000 lire. La lira era in corso di svalutazione.

In pratica avevo lavorato un anno, rischiando la vita, per poco più di un paio di scarpe.

Dopo avere trascorso qualche giorno a casa, perché i soldi erano pochi e il mangiare anche, saputo che parenti dei miei ex padroni di Cotignola cercavano un garzone, decisi di offrirmi come lavorante.

Con loro pattuii una paga di lire 28.000 per un anno. I primi di luglio 1945 arrivai a Cotignola presso la nuova famiglia. Mi trovai bene e il cibo era ottimo e abbondante.

Siccome dopo un mese c'era poco lavoro, fui trasferito nuovamente a lavorare presso i miei precedenti padroni.

Nel ravennate i lavori in campagna si eseguivano già con il concorso di macchine, trattori, mentre da noi nel riminese, ci si serviva ancora, in gran parte, dell'ausilio del bestiame.



Omnia 2 servizi s.r.l.  
Via Marino Moretti 23  
47890 Serravalle  
Rep.San. Marino  
Cell 392 2795183-c.o.e.  
rsm 19433

ventina. Ci ordinarono di salire su un camion e quindi subito dopo si partì. Dopo circa un'ora di viaggio l'automezzo si fermò, scendemmo. La guardia ci accompagnò in un grande capannone, dove una persona ci consegnò due piccoli sacchi di iuta, mentre ad alcuni anche delle seghe speciali. Finita la distribuzione fummo condotti verso un fiume dove la superficie si era trasformata in una lastra di ghiaccio. Ci fu spiegato che i sacchi di iuta li dovevamo calzare ai piedi e legarli con dei lacci e con le seghe si dovette tagliare il ghiaccio e accatastarlo nel capannone. In pratica si dovette creare una specie di cella frigorifera per conservarlo e utilizzarlo poi in estate. Quando portavo sulle spalle i blocchi di ghiaccio, dal fiume al capannone, incontravo spesso persone che si fermavano e mi squadravano da capo a piedi, forse provavano compassione per come ero ridotto: vestito miseramente, zoccoli di legno avvolti in tela di iuta, sul camice consunto che riportava nella parte posteriore impresso il marchio "IMI" e le mani cianotiche per il freddo. Capitò che qualche bambino rivolgendosi alla mamma chiedesse chi fossi e la risposta era: "Italiener, Italiener" e non riuscivo a capire se era in termini dispregiativi o compassionevoli.

A una certa ora arrivò un uomo con un cesto e distribuì una fetta di pane di segala con una specie di salame che subito mangiai avidamente. Era tanta la fame. Verso sera, terminato il lavoro, la guardia ci fece salire su un camion contandoci uno a uno e ritirandoci le pezze di iuta che avevamo calzato. Rientrati nel lager, nel camerone scalai il castello, cercai il mio pagliericcio e subito mi addormentai. Passavano così i giorni, ogni tanto ero chiamato in infermeria per verificare il mio stato di salute.

## PERCHE' VISITARE RAVENNA?

**I**l mio servizio militare è iniziato il 6 febbraio 1970 ad Albenga (SV) presso l'89° Reggimento Fanteria Salerno. Qui dopo aver effettuato il C.A.R. (centro addestramento reclute), sono stato assegnato per la specializzazione alla Scuola Trasmissioni di Cecchignola (Roma). Successivamente dopo aver conseguito il diploma di Motorista Gruppi Elettronici, sono stato trattenuto con le mansioni di Furiere fino al termine dei 15 mesi. Nelle libere uscite ho cominciato a girare Roma. Ogni volta trovavo sempre qualcosa di nuovo che mi incuriosiva. Naturalmente qui ho visto monumenti e resti antichi di rara bellezza, che

tutto il mondo ci invidia.

Quando sono tornato a casa, al termine del servizio militare ho pensato di visitare i monumenti della mia città Ravenna che avevo fino allora trascurato e sono rimasto sorpreso perché i suoi monumenti in una scala di valore artistico, per una certa fase storica, sono da annoverare fra i più celebri d'Italia.

Sono stati circa cinquecentomila nel 2023 i visitatori dei monumenti **Unesco** di Ravenna. Sarebbero stati molti di più se non ci fossero stati gli eventi alluvionali e sicuramente si sarebbe superato il record di visitatori del 2019 che erano stati cinquecentonovemila. Ravenna è famosa in tutto il mondo per le sue bellezze artistiche e ospita un sito **UNESCO** composto di ben otto monumenti dichiarati Patrimonio dell'Umanità:



**Mausoleo di Galla Placidia, Battistero Neoniano, Basilica di S. Apollinare Nuovo, Battistero degli Ariani, la Cappella Arcivescovile, Mausoleo di Teodorico, Chiesa di S. Vitale, Basilica di S. Apollinare in Classe** edificati fra il V e il successivo secolo d.C. Questi edifici rappresentano le vicende storiche politiche e religiose del passato di Ravenna per ben tre volte capitale dell'Impero Romano d'Occidente (402-476), del Regno Ostrogoto (493-540), e l'Esarcato Bizantino (584-751).

Il Mausoleo di Galla Placidia è un sorprendente edificio di piccole dimensioni con all'interno le pareti con decorazioni di mosaici di rara bellezza. Il Battistero Neoniano una semplice costruzione in laterizi a forma ottagonale al cui interno si evidenziano splendide tarsie e una cupola ricoperta con mosaici,

(segue)

composti di tessere di diverse nature e colore, che rappresentano il tipico esempio di Battistero Paleocristiano.

La Basilica di S. Apollinare Nuovo i cui mosaici riflettono la tradizione stilistica romana e il forte influsso bizantino. Il Mausoleo di Teodorico, fu fatto costruire da Re Teodorico come tomba della propria sepoltura, monumento architettonico unico nel suo genere di forma decagonale costruito con grandi blocchi di pietra d'Istria e da una cupola monolitica, ed è l'unico monumento rimasto con una tomba di re barbarico di questo genere. La Cappella Arcivescovile è l'unico monumento ortodosso costruito durante il Regno di Teodorico. La Basilica di S. Vitale rappresenta l'apice di bellezza dell'architettura bizantina in Italia. La Basilica di S. Apollinare in Classe la cui costruzione risale al Sesto secolo ed è dedicata a Sant'Apollinare il primo vescovo di Ravenna, di rara bellezza per i suoi mosaici e i suoi marmi e con un campanile a pianta circolare con finestre bifore e trifore. Oltre ai monumenti citati in precedenza, meritano di essere visitati: il Duomo, la Basilica di San Francesco, la tomba di Dante costruita nel 1781, la Rocca Brancaleone fortezza costruita nel 1457 per proteggere la città. Si tratta di un quadrilatero di circa 2200 mq con quattro torrioni circolari agli angoli uniti tra loro da muri, il Parco Archeologico di Classe che comprende l'antico porto che ospitò la flotta dell'esercito Romano che aveva il compito di sorvegliare la porta orientale del Mar Mediterraneo, il Museo Classis (Museo della Città e del Territorio) e il MAR (museo d'arte della città di Ravenna), che espone la collezione di mosaici contemporanei. In conclusione ritengo che Ravenna meriti per la sua storia e per la bellezza dei suoi monumenti di essere visitata almeno una volta nella vita.

Masini Marino

## IN COLLEGIO AL "PIO FELICE"

Il Sig. Pietro Foschi, classe 1940, fratello di Silvano già Sindaco Revisore fino ad anni recenti al DLF di Rimini, ha lasciato memorie, riprese in un libro da Maurizio Matteini Palmerini, dove si narra anche di sue vicissitudini. A Verucchio, nel 1944, il padre Primo rimase vittima di un'atroce rappresaglia tedesca. Il tragico evento non solo lasciò nel doloroso sconforto la famiglia, vedova e quattro figli, ma la privò, o quasi, del sostentamento. La ricaduta, infatti, fu contrassegnata da duri tempi fatti di disagi, privazioni, umiliazioni. Del racconto si è stralciato il periodo di vita più infelice per Pietro quello trascorso in collegio.

**N**el 1946, dopo due anni, dalla morte del babbo, la mia mamma mi ha messo in un collegio per orfani di guerra a Bagnacavallo; lei mi ci ha portato con una bicicletta da uomo, seduto sulla canna, con la valigia davanti sul portabagagli, se ci penso, mi fa ancora male il sedere. E' stato un supplizio stare seduto sul cannone della bicicletta, per un'intera giornata, per i frequenti sobbalzi a causa strade ancora dissestate dalla guerra.

Il collegio era gestito dalle suore; erano esigenti, pretendevano ed io ero un po' birichino, mi ricordo che mi sgridavano sempre e mi mettevano in castigo, però si mangiava e non picchiavano.

Non ci volevo stare, alla fine dell'anno scolastico la mia mamma mi è venuta a prendere, sempre in bicicletta e mi ha portato nell'istituto Pio Felice di Rimini; era sulla via Flaminia, dove adesso c'è il palazzetto dello sport. Il peggio però doveva ancora venire: sono caduto dalla padella alla brace.

Chissà perché ai luoghi più tristi e malfamati a quei tempi assegnavano nomi rassicuranti.

Il direttore era un prete, ma il collegio era un

## Rimini

📍 Viale Tripoli, 145

☎ 0541787211

📞 3288096732

✉ rimini@prink.it

✉ rimini.vialetripoli@iriparo.it

**Sconti riservati a soci Dopolavoro Ferroviario!**

**prink**  
cartucce per stampanti

**iRiparo** RIPARAZIONI EXPRESS

lager, non ci mettevano nei forni ma ci facevano fare una vita stentata, non c'era neanche il riscaldamento in inverno, col freddo avevamo le mani e i piedi coi geloni, ci davano da mangiare pochissimo, avevamo sempre fame; eravamo circa 200 bambini ed in un'ala del fabbricato c'erano anche alcune famiglie di senzate.

Un assistente che chiamavamo il "censore", un tipo grosso di corporatura e cattivo; si divertiva a frustarci con il nerbo di bue, trattati proprio come degli animali. Quando ti passava vicino due o tre frustate immancabilmente te le dava. Ne avevamo terrore. Una volta ho raccontato a mia mamma cosa capitava lì dentro, per questo ho pagato poi duramente le conseguenze, il "censore" mi ha dato un sacco di botte e allora non le ho detto più niente.

Ogni tanto la mia mamma mi portava del pane ed io lo mettevo in una scatola di metallo chiusa con il lucchetto ... delle volte faceva anche la muffa ma lo mangiavo ugualmente.

Quando non c'era la scuola ci tenevano fermi in piedi in un grande corridoio al freddo, stavamo ore così. Sul dietro verso lo stadio Romeo Neri, c'era un grande terrazzo e quando la domenica pomeriggio c'era la partita ci obbligavano a guardarla con dei freddi della miseria ... questo mi ha portato all'avversione di questo sport, quando in televisione c'è il calcio cambio canale. Sono stato lì fino al 1949. Un giorno di giugno, si era fermato davanti al cancello un camion con un carico di susine, erano molto mature e parecchie andate a male, forse le portavano in una fabbrica per fare succhi di frutta o la marmellata ... ebbene sono salito sul camion e me ne sono fatta una gran scorpacciata. Le conseguenze si sono fatte ben presto sentire: mi è venuta la febbre alta e sono stato messo a letto, l'indigestione mi procurava una gran sete, l'acqua era stata chiusa e bevevo qualche goccia attaccandomi a tutti i rubinetti. Per mia fortuna in quei giorni è venuta a trovarmi mia zia Clelia che abitava a

Rimini in via Lagomaggio; appena mi ha visto si è rivolta al direttore dicendo: "Il bambino sta male, sta morendo". Solo allora mi hanno fatto accompagnare all'ospedale da due ragazzi un po' più grandicelli, che mi sorreggevano durante il percorso, uno di questi si chiamava Pinuccio ... l'ho incontrato poi molti anni dopo.



Il "Pio Felice" prima della sua demolizione nel 1969

Mi riscontrarono la polmonite doppia, pleurite e deperimento organico, il dottor Gabici, diceva: "questo bambino non ce la fa". Hanno contattato la mia mamma che mi ha portato 18 uova; me le sono bevute tutte una dietro l'altra. Nella stessa camera dove ero ricoverato, nel letto di fianco, c'era un bambino che aveva il tifo e non mangiava, in sua vece mangiavo tutto io; dopo circa tre/quattro mesi guarito sono tornato a casa, avevo nove anni.

Mi soffermo spesso a pensare al periodo trascorso in collegio, perché ha lasciato in me ricordi indelebili e cicatrici che non si sono più rimarginate.

All'interno del Pio Felice, al piano terra, c'era un cortile che ai lati aveva una decina di gabinetti a turca che spesso si tappavano; io e altri bambini, a mani nude, dovevamo togliere gli escrementi per sturare i condotti.

Tutti i ragazzi del collegio nei momenti liberi dovevano pulire e ordinare le camerate, i materassi erano infestati da cimici e pidocchi; li bruciavamo con una lampada a benzina.

Mi ricordo di un bambino che fuggiva spesso dal collegio per raggiungere la famiglia contadina a Pieve di Verucchio, i Marcoin, che sempre lo accoglievano e lo rifocillavano.

Ogni volta però era riportato in collegio, come un malfattore, scortato dai carabinieri.

Qui era duramente punito, frustato e lasciato senza cibo.

In seguito dopo che ero tornato a casa, ho saputo che il "Pio Felice" era stato chiuso perché era stata somministrata ai bambini, minestra avvelenata dall'ossido di rame, questo perché era rimasta per giorni nel paiolo.

## SFERISTERIO

Virginio Cupioli (Tonino) 1926 -2023, ha lasciato memorie che riguardano prevalentemente la sua gioventù. In questo suo scritto focalizza la sua attenzione su un gioco, un tempo in voga, quello del pallone col bracciale. Questo sport in città si svolgeva in un apposito campo in terra battuta, per praticarlo secondo le regole su uno dei lati lunghi vi era un alto muro, sopraelevato su un tratto della cinta muraria Malatestiana, mentre sul lato opposto e su quelli corti si trovavano le gradinate riservate al pubblico. Questo luogo veniva chiamato: Sferisterio Comunale, era sorto nel 1816 e si trovava in via Circonvallazione Occidentale. Declinata nel tempo l'attenzione per questo sport il complesso, a metà degli anni sessanta dello scorso secolo, fu abbattuto. In tali spazi poi si realizzarono due edifici: quello dell'AUSL Romagna e a questo attiguo un asilo nido, entrambi tuttora presenti.



Rimini - Piazzetta Sferisterio

Spesso andavo allo sferisterio comunale a osservare il gioco della palla del bracciale, i giocatori usavano un attrezzo di vimini e guanto di cuoio che copriva la mano e il polso, lanciavano e rilanciavano una palla di gomma contro il muro parietale alto oltre 14 metri, il campo in terra battuta era di metri 16 per 86. I limiti del campo e la divisione del centro erano segnalati da una fila di mattoni sporgenti 3 centimetri dal terreno. I più grandi stadi per questo sport, fornito di tribune e gradinate, erano in Romagna e nelle Marche. Molto diffuso e praticato nel diciannovesimo secolo.

## ORRORI DI: GUERRA E DOPOGUERRA

Zeno Zaffagnini Imola 1932 – Rimini 2019, ultimo Sindaco comunista della città - 1978 – 1983

In alcune memorie, descrisse eventi accaduti a Imola durante la guerra. In questo caso nel 1945, ovvero precedenti e successivi alla Liberazione, avvenuta da parte degli Alleati. Tempi terribili, caratterizzati dalla barbarie, che lasciano ancora oggi sgomenti. Orrori derivati dalla più spietata delle guerre: quella civile.

**I**n città spadroneggiavano le brigate nere, una specie di pulizia privata fascista, che arrestavano, torturavano, uccidevano antifascisti, partigiani e anche inermi cittadini, per vendetta personale.

La Rocca, all'epoca sede del carcere, era diventato un luogo di tortura; non passava notte che non fosse assassinato un partigiano o antifascista.

Tanti e poi tanti sarebbero gli episodi da ricordare a questo proposito, ma basti sapere che girando per le vie di Imola non è raro imbattersi in una casa nella cui facciata c'è una lapide che ricorda qualcuno assassinato dai fascisti, per la maggioranza giovanissimi.

Il fatto che creò maggiore indignazione, rabbia, risentimento avvenne il giorno prima della liberazione: le Brigate Nere prima di fuggire gettarono, in un pozzo di una fabbrica di conserve alimentari, la Becca, un gruppo di antifascisti, li seppellirono vivi, procurando loro una morte orrenda.

In quegli anni si era intensificata e rafforzata la lotta antifascista, molti giovani avevano aderito alle formazioni partigiane. Arrivò il 25 aprile, la liberazione, entrarono in città i partigiani della 36° Brigata Garibaldi e l'esercito alleato composto di inglesi, indiani, polacchi. Furono giornate di festa, tanta gente in strada ad applaudire i "liberatori".



# MAIOLI IMPIANTI

## INTERVENTI CIVILI E INDUSTRIALI

BONIFICHE AMBIENTALI - OPERE MURARIE - ISOLAMENTI TERMICI  
CANNE FUMARIE - MANUTENZIONE E CONDUZIONE IMPIANTI ANTINCENDIO  
E SEGNALETICA DI SICUREZZA - CONDIZIONAMENTO DELL'ARIA - IMPIANTI TECNOLOGICI

**VIA BRODOLINI n. 4 – RIMINI Tel. 0541/733666**  
[www.maiolimpianti.it](http://www.maiolimpianti.it) - [info@maiolimpianti.it](mailto:info@maiolimpianti.it)

Le sofferenze, i soprusi, le angherie che i fascisti avevano arrecato alla popolazione ebbero inevitabili contraccolpi per cui la collera popolare si riversò sui responsabili di tante malefatte.



Foto: all'indomani della Liberazione a Imola

Avevo 14 anni, la mia curiosità e il mio entusiasmo mi spinsero a partecipare a numerosi cortei, a tanti festeggiamenti; mi sentivo, nell'euforia generale, anch'io artefice della liberazione.

Il mio essere ficcanaso mi portò anche assistere ad episodi di grande drammaticità. Uno di questi fu il linciaggio delle brigate nere nella piazza centrale di Imola, da parte della folla inferocita.

Di questo episodio ricordo tutto, mi è rimasto impresso nella mente, ricordo il mucchio dei cadaveri e la folla festante, ricordo che fu salvato e fatto fuggire da un gruppo di partigiani un giovane, un certo Simone che era stato autista nelle brigate nere e forse aveva collaborato con i partigiani. La folla era sempre più eccitata, anche dopo che i cadaveri erano stati trasportati nel cortile della caserma dei carabinieri; solo quando "Liberò" comandante partigiano, si affacciò ad una finestra urlando: "Giustizia è fatta", gli animi si calmarono. Sono, questi, i ricordi belli e brutti di un periodo fra i più esaltanti, ma dolorosi e tristi che ho vissuto. Ero ragazzino, ma quegli avvenimenti mi hanno portato ad odiare la guerra e con essa tutti gli orrori che comporta.

## UN PICCOLO RICORDO



**C**osì ricordo le mie scuole elementari: una classe mista di 60/70 anni fa. Il bidello passava ogni mattina a rifornire d'inchiostro nero i calamai di vetro a coppa fissati nel banco. La nostra penna era in tre pezzi: astuccio, ghiera e pennino.

Indossavamo un grembiule nero e un colletto bianco con un nastro legato a fiocco.

La cartella era di cartone, in cui si riponeva il

sillabario, un quaderno a righe e uno a quadretti, la penna e la colazione.

Il maestro o la maestra si faceva rispettare con una tirata di orecchie o con una bacchetta di legno, con cui assestava colpi in mezzo alle mani a chi secondo lui o lei le meritava. Le punizioni più severe consistevano nell'essere spediti dietro la lavagna, in ginocchio e con dei ceci sotto le ginocchia.

L'Irpinò Pompilio Parzanese

## NOTIZIE PROVENIENTI DAL PASSATO RIMINI E CIRCONDARIO



Cartolina d'anteguerra ricevuta dal socio Riccardo Fabbri

**06 DICEMBRE 1901** — Il Consiglio Comunale delibera di dare la cittadinanza onoraria a Gabriele D'Annunzio.

**03 DICEMBRE 1913** — Vengono iniziati i lavori per la costruzione della ferrovia per Mercatino Marecchia, che verranno ultimati nel 1916. Tra gli effetti, la distruzione dell'ingresso in città di fronte all'Arco d'Augusto. La ferrovia si sarebbe dovuta congiungere con la linea di San Sepolcro e arrivare ad Arezzo.

**10 APRILE 1921** — Si costituisce la Cassa Rurale interparrocchiale di S. Fortunato – S. Andrea dell'Ausa S. Gaudenzio di Rimini. Veniva definita "la banca dei preti". Diventerà la Banca di Credito Cooperativo San Gaudenzio.

**29 GIUGNO 1932** — Le colonie hanno ormai soppiantato i tradizionali Ospizi Marini, con oltre 7.000 posti letto. La colonia rappresenta, infatti, una sublimazione delle politiche assistenziali e culturali del regime per la gioventù: in un paese di forti non si può consentire che esistano giovani rachitici. In verità la promozione dei soggiorni marini nasconde una sottile azione di propaganda militar-clericale per i figli delle classi meno abbienti.

**28 GIUGNO 1944** — Rimini è al centro di un bombardamento che interessa anche Savignano, Gambettola, Riccione, Santarcangelo, Cattolica. L'allarme inizia alle ore 6,05 e termina alle 20,15. Viene bombardata la città e la zona a mare, mitragliate le vie di comunicazione, soprattutto la strada provinciale verucchiese. Molte case lesionate. Numero imprecisato di morti.

**20 OTTOBRE 1955** — Il viale dei bagni è il principale collegamento con la marina, essendo l'asse privilegiato del trasporto pubblico fra la città e il lido, ed il più rapido con la stazione ferroviaria. E' questo l'unico viale dotato di un funzionale sottopassaggio veicolare: nel secondo dopoguerra il Viale ha mantenuto inalterate le sue caratteristiche ambientali.

**22 NOVEMBRE 1964** — Elezioni Comunali Coriano – Voti di lista riportati – Comunisti 1.542 (49,19%) Socialproletari 162 (5,17%) – Socialisti 362 (11,55%) – Democristiani 956 (30,49%).

# COMITATIVE DLF



14 luglio - Gita in Veneto a visitare il castello di **Montegaldà** per proseguire nel pomeriggio, dopo il pranzo ristoratore, con un'escursione a **Montagnana**. La giornata è bollente, ben oltre i 30 gradi, e i gitanti, pur restii a lasciare l'aria condizionata del bus, si lasciano prendere dalle bellezze dei luoghi visitati e quindi si ritorna a casa sudati ma soddisfatti. Alla prossima, speriamo meno calorica.

Foto di gruppo, con parte dei partecipanti, con commento didascalico del socio Giorgio Deangeli.



28 - luglio - L'escursione DLF ha avuto come meta in mattina **Fiesole** dove si è visitato l'antico duomo di San Romolo, l'area archeologica e museo, la pinacoteca Bandini, ... Quindi dopo il un congruo pranzo, il pomeriggio è proseguito con la visita del vicino **Parco del Pratolino** di Veglia, a seguire vi è stata la partenza per Rimini. La foto di parte del gruppo qui pubblicata, con alle spalle il Colosso dell'Appennino, si deve alla socia Giuseppina Baldacci.

La giornata è stata caratterizzata dal disagio fisico, provocato dall'oppressiva intensa calura.

# SEZIONE TURISTICA

**VIAGGI IN PULLMAN - IMPORTI GITE COMPRESIVI DI BEVANDE AI PASTI**

**13 - OTTOBRE - CASTELFRANCO VENETO - CASTELLO IMPERIALE DEL CATAJO**  
**QUOTA DI PARTECIPAZIONE € 94,00 SCONTO SOCIO A. € 4,00**

**16 -17-18 - OTTOBRE LOMBARDIA - BERGAMO - LAGO D'ISEO - LAGO DI GARDA**

**1° G. BERGAMO**

**2° G. PISOgne - LOVERE - LAGO D'ISEO ISOLE (BATTELLO) SAN PAOLO  
LORETO - MONTISOLA**

**3° G. LAGO DI GARDA - GARDONE RIVIERA (VITTORIALE) - SALO'**

**QUOTA DI PARTECIPAZIONE € 390,00 SUPPL. SING. € 35,00 sc. SOCIO € 6,00**

**19 OTTOBRE - BALZE DI VERGHERETO - SARSINA (RACCOLTA CASTAGNE)**

**20 OTTOBRE - AQUA PARTITA - SARSINA (RACCOLTA CASTAGNE)**

**26 OTTOBRE - BALZE DI VERGHERETO - SARSINA (RACCOLTA CASTAGNE)**

**QUOTA DI PARTECIPAZIONE € 65,00 SCONTO SOCIO € 3,00**

**21- 22 - 23 OTTOBRE - SLOVENIA**

**1° G. TRIESTE**

**2° G. BLED ISOLA (BATTELLO)**

**3° G. LUBIANA**

**QUOTA DI PARTECIPAZIONE € 480,00 SUPPL. SING. 70,00 sc. SOCIO € 7,00**

**24-25-26-27 OTTOBRE PUGLIA MERIDIONALE**

**1° G. BRINDISI - GALLIPOLI**

**2° G. GALATINA - ACAYA**

**3° G. OTRANTO - MINERVINO MURGIE - GIURDIGNANO**

**4° G. TARANTO**

**QUOTA DI PARTECIPAZIONE € 619,00 SUPPL. SING. € 80,00 sc. SOCIO € 7,00**

**11-12-13- NOVEMBRE - ABRUZZO**

**1° G. FRANCAVILLA AL MARE - SAN VALENTINO ABRUZZO CITERIORE**

**2° G. PESCO COSTANZO - ERAMO DI SAN VENANZIO**

**3° G. BUCCHIANICO**

**QUOTA DI PARTECIPAZIONE €390,00 SUPPL. SING. € 50,00 scv. SOCIO € 6,00**

## **VIAGGI IN PROGRAMMAZIONE:**

ULTERIORI VIAGGI SONO PREVISTI, ANCHE DI PIU' GIORNI, FINO ALLA FINE DELL'ANNO

INFORMAZIONI DI MERITO APPARIRANNO, OLTRE CHE NELLE BACHECHE DLF, SUL SITO UFFICIALE

**TURISMO DLF RIMINI E SULLE PAGINE FACEBOOK DOPOLAVORO FERROVIARIO RIMINI**

ALCUNE DELLE DATE DELLE GITE QUI ANNUNCIATE IN PROGRAMMAZIONE POTREBBERO SUBIRE VARIAZIONI

PROGRAMMI DETTAGLIATI, INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI PRESSO GLI UFFICI DEL DLF RIMINI

VIA ROMA 70 TEL. 0541-28901 - E-MAIL: DLFRIMINI@DLF.IT