

NUOVI COLLEGAMENTI E MEZZI DI TRAZIONE DELLA RETE FS

Importanti novità sono state introdotte con l'orario invernale 1996 nei servizi con la Francia via Modane: due coppie di TGV, denominati "Alexandre Dumas" e "Manzoni", collegano di giorno Milano con Parigi in 6 ore e 40 minuti, mentre un ETR 460 bicorrente effettua sulla tratta Milano-Lione la coppia di treni "Mont Cenis" con un tempo di percorrenza di circa 5 ore. Il TGV-R-4504 è stato il primo treno ad uscire dalla Stazione di Milano Centrale alle ore 9.10 del 29 Settembre 1996 per effettuare il collegamento con Parigi.



TGV-R-4504, ripreso all'interno della Stazione di Milano C.le il 29.09.1996, giorno inaugurale del collegamento diurno tra il capoluogo lombardo e Parigi, poco prima della partenza.

Anche con la Svizzera via Sempione è stato istituito un altro importante servizio con l'utilizzo dei nuovi ETR 470 bicorrente, che riducono i tempi di percorrenza non essendoci perditempi per il cambio della locomotiva a Domodossola e grazie al migliore comportamento lungo linee di montagna. Milano è ora collegata con Ginevra da due coppie di treni in circa 3 ore e 45 minuti e con Basilea da una coppia in circa 4 ore e mezza. L'ETR 470 ha caratteristiche estetiche e tecniche simili a quelle degli ETR 460, ma ne differisce per un rapporto di trasmissione adatto a tracciati acclivi e per l'equipaggiamento di trazione bicorrente. Questi treni sono infatti dotati di 4 pantografi per convoglio: due posti sulle motrici di testa per la captazione della c.c. a 3 kV sulle linee FS e due monobraccio posti su due rimorchiate per la captazione della c.a. monofase a 15 kV sulle linee delle ferrovie elvetiche. Il complesso di nove elementi (sei motrici e tre rimorchiate) è lungo 237 metri e raggiunge la velocità massima di 200 km/h. Attualmente sono in servizio i primi quattro convogli consegnati, di proprietà della società "Cisalpino AG", che ne gestisce il servizio. Esiste inoltre un convoglio minimo di tre elementi di preserie, denominato "Treno 0", che ha compiuto le prime prove e ha effettuato viaggi di presentazione in alcune nazioni d'Europa.

L'ETR 470 (treno 2) qui ripreso a Rho il 29 settembre 1996 mentre effettua il CIS 44 per Basilea



Con l'orario estivo 1996 sono entrati in servizio regolare anche gli ETR 500 di serie: si tratta di treni ad alta velocità, composti da due locomotive E.404 inquadranti un convoglio di 11 carrozze di nuova concezione. Questi modernissimi treni sono frutto di un lungo periodo di prove con più prototipi. Il primo di questi è l'E.404.000, consegnato nel 1988, che, in composizione con alcune carrozze ed una locomotiva E.444 "chioccia", è stato denominato ETR-X-500. Hanno fatto poi seguito nel 1990 due convogli completi denominati ETR-Y-500, con le locomotive E.404.001-004 che, dopo una serie di prove, hanno prestato servizio regolare fino al 1995 sulla linea Roma - Reggio Calabria.

Attualmente (Novembre 1996) la fornitura di 50 locomotive non è stata completata, ma sono già in servizio regolare sulla linea Milano-Roma 5 coppie di treni ETR 500. Le locomotive raggiungono una velocità massima di 300 km/h, sviluppando una potenza continuativa di 4.400 kW.

L'ETR 500, con in coda l'E.404.103, ripreso in arrivo a Milano Centrale il 23.06.1996.



Nel 1996 si è ulteriormente consolidato l'utilizzo degli ETR 450 e 460, denominati "Pendolino" per la loro capacità di inclinare la cassa di 8 gradi, che migliora il comportamento in curva. Prestano servizio, oltre che lungo la direttrice Milano-Roma, anche fino a Torino, Bergamo, Bolzano, Venezia, Savona, S.Remo, Ancona, Bari, Lecce, Potenza, Taranto e Reggio Calabria. Sono composti da nove elementi e viaggiano ad una velocità massima di 250 km/h.



ETR.460 (treno 23), con in testa la motrice .053, ripreso a Cadeo il 23.08.1996, lungo la linea Milano-Bologna. Queste due città, nonostante l'intenso traffico di treni pendolari, merci e ad alta velocità, sono ancora collegate da due soli binari. Le perturbazioni al traffico sono pertanto molto frequenti, dato che anche una breve interruzione si ripercuote pesantemente sulla marcia di convogli dalle caratteristiche così eterogenee. Paradossalmente i lavori per la costruzione delle future linee ad alta velocità sono iniziati tra Roma e Napoli, città che sono già collegate da ben quattro binari: due della linea via Formia e due della linea via Cassino.

Dopo una fase di ricerche e di prove, si è ormai consolidata la presenza lungo le maggiori direttrici della rete FS della innovativa locomotiva E.402. Si tratta infatti di un mezzo con motori di trazione ad azionamento trifase che possiede un complesso equipaggiamento elettronico per poter utilizzare la corrente continua a 3 kV della linea. A partire dal primo simulacro E.402.000, che ha iniziato le prove nel 1985, e dai 5 prototipi, E.402.001-005, consegnati nel 1988, sono stati eseguiti gli esperimenti delle parti meccaniche e dei motori. Le locomotive di serie sono state consegnate a partire dalla seconda metà del 1994 ed utilizzate inizialmente tra Roma e Firenze. Oggi la fornitura di 45 esemplari è quasi completa, tanto che il loro utilizzo copre ormai le principali linee della rete: giungono infatti a Chiasso, Milano, Genova, Livorno, Napoli e si spingono sino a Reggio Calabria. Queste locomotive, molto versatili nel loro impiego, tanto che sono già state impegnate in servizi di treni merci, hanno rodiggio Bo'Bo', potenza di trazione continuativa di 5200 kW, massa in servizio di 84 t, sono predisposte per il comando multiplo e raggiungono la velocità massima di 220 km/h. Attualmente i prototipi sono stati ritirati dal servizio ed inviati alle O.G.R. di Foligno per un loro adeguamento alle caratteristiche delle locomotive di serie.

La E 402.015 in testa ad un IC da Roma mentre transita sulla Direttissima Firenze-Roma, nei pressi di Incisa (FI) il 19.06.1995.



A partire dal 1995, dalla trasformazione di alcune elettromotrici ALe 601 e relative rimorchiate, sono stati ricavati quattro convogli bloccati a quattro elementi, formati da due motrici classificate ALe 841 che inquadrano due rimorchiate Le 581 e Le 761. I primi due treni, con uno schema di coloritura simile a quello delle carrozze per medie distanze (MDVE), hanno inizialmente circolato tra Firenze e Roma e tra Roma, Pescara e San Benedetto del Tronto ed attualmente sono assegnati al Deposito di Palermo. Gli altri due treni, che hanno assunto la nuova livrea delle FS, prestano servizio tra Roma Termini e Fiumicino.



Il servizio tra Roma Termini e l'Aeroporto di Fiumicino viene effettuato con i nuovi Ale 841 a quattro elementi, derivati dalla trasformazione degli Ale 601 degli anni Sessanta. Di particolare interesse lo schema della coloritura, che verrà esteso gradualmente a tutti i rotabili delle FS. Nell'immagine l'ALE 841.006 è ripreso in partenza da Roma Termini il 2 ottobre 1996.

*Testo © 1996 Luca e Guido Catasta
Foto © 1996 Luca Catasta*