

TAF: TRENI AD ALTA FREQUENTAZIONE

Ancora novità dal panorama parco rotabili FS. Da tanto tempo i viaggiatori che effettuano sempre la stessa tratta locale in tutto l'arco dell'anno si lamentano del troppo freddo d'inverno (complice una notte con tutti i finestrini aperti) e del troppo caldo d'estate (complice il sole cocente sul tetto). Le FS hanno voluto tentare una strada del tutto nuova, in Italia, ovvero quella di un Treno ad Alta Frequentazione (da qui l'acronimo TAF) con livelli qualitativi simili ad un treno di punta quale l'ETR500. Questo anche (e soprattutto) in funzione di un materiale rotabile decisamente vetusto (pensiamo alle carrozze a piano ribassato trainate da E646 piuttosto che dalle E424 navetta) che risulta avere già fin troppi anni nel 1993. Figuriamoci quando finalmente andranno in pensione!

Nel 1993 (ben quattro anni fa) le Ferrovie dello Stato hanno indetto una gara d'appalto a cui hanno partecipato vari costruttori, vinta poi da un consorzio di imprese dai nomi decisamente di calibro come ABB Tecnomasio, Ansaldo Trasporti, Breda Costruzioni Ferroviarie e Firema, segno di un alto livello qualitativo di partenza. Ovviamente ognuna di queste imprese ha preso in mano solo una parte della progettazione del treno, dando vita ad un progetto complesso ma decisamente interessante. Ecco come si sono divisi la progettazione: ABB Tecnomasio: motori di trazione; Ansaldo Trasporti: azionamento trifase; Breda Costruzioni Ferroviarie: arredi, carrelli e struttura della cassa; Firema: ambienti interni, banchi di guida, controllo degli azionamenti, gruppi statici, impianti a bordo.



Tale consorzio ha dato vita ad un nuovo tipo di elettrotreno, a due piani, ora chiamato sempre ed esclusivamente TAF, e contrassegnato da marcatura ALe426 Le736 ALe506 composto da due rimorciate gemelle inquadrare dalle due differenti elettromotrici.

Il criterio con cui è stata decisa la marcatura è relativamente nuovo, anche se in passato le cose non sono mai state uniformi. Il significato letterale è sempre lo stesso, la "A" indica l'unità motorizzata; per la numerazione vera e propria si è deciso di seguire il numero 6 finale per indicare compatibilità di Gruppo, così che sia chiara la non compatibilità tra, per esempio, ALe426 e Le724. Le prime due cifre indicano la metà dei posti a sedere della carrozza, così sappiamo per che per ogni convoglio avremo in totale $84+146+146+100=476$ posti per i passeggeri.

Viene spontaneo confrontare la capacità dei nuovi convogli con quelli che attualmente circolano. Si scopre così che i nostri TAF riescono a portare un minor numero di passeggeri a parità di lunghezza di treno rispetto ad uno formato da carrozze a due piani.

In realtà le novità che questi nuovi treni porteranno ci lasciano il dubbio: se davvero si sia trovato un giusto compromesso tra praticità e qualità, potremo saperlo solo testando di persona in situazione normale questi nuovi treni.



Infatti l'ambiente passeggeri (di Pininfarina) si discosta notevolmente dal livello a cui siamo (purtroppo) abituati oggi, nonostante alcune affinità con i tradizionali treni a due piani come i quattro ambienti passeggeri a carrozza. Come ad esempio di particolarità c'è da considerare che per ogni treno da quattro carrozze ci saranno solo due ritirate, una su ogni elettromotrice (di cui una per portatori di handicap e comunque a circuito chiuso), assenza di divisori tra ambienti, intercomunicanti di nuova progettazione (maschio e femmina -con problemi di dover girare le carrozze per poter completare un treno!-), scale di salita verso il piano superiore che seguono un andamento curvilineo (contro ogni tipo di abbattimento di barriere architettoniche), maggiore interspazio tra i sedili, impianto di climatizzazione integrale che dovrà essere garantito poichè le carrozze hanno esclusivamente finestrini sigillati.

Con queste soluzioni pratiche si è voluto usare il più possibile lo spazio a disposizione per aumentare la capacità dei passeggeri. Infatti le apparecchiature elettriche ed elettroniche sono state tutte spostate alle estremità delle elettromotrici, un po' come abbiamo visto nelle Ale584. Certo è che con questo tipo di treni molto corti (103 metri) e facilmente e velocemente componibili si può pensare ad un servizio intelligente per evitare corse con convogli mezzi vuoti piuttosto che ad una sostituzione immediata senza particolari problemi di una rimorchiata con qualche problema elettrico. Problemi elettrici che vengono subito in mente per un impianto di climatizzazione integrale sottoposto a duro lavoro durante tragitti di media distanza con frequenti fermate. L'impianto in questione pare sia stato volutamente sovradimensionato, per compensare tali situazioni.



Finalmente nel 2000, il gruppo trova ampi spazi presso il plesso scolastico "Gianni Rodari" sito in via Gabbro 6, nel quartiere Bovisasca. Attualmente la sede occupa una superficie di circa 450mq, ed è suddivisa in tre diversi ambienti di lavoro dove, oltre alla sala per l'esposizione e fruizione del plastico e l'area laboratorio, una sala è dedicata agli incontri tra soci ed alla biblioteca sociale. Quest'ultima, a disposizione di tutti gli iscritti,

raccoglie libri, riviste, pubblicazioni anche tecniche e cataloghi fermodellistici spesso introvabili o di altissimo valore storico. E' altresì in allestimento una piccola fototeca di immagini anche storiche riguardanti i mezzi di trasporto.

Riguardo gli aspetti più tecnici questi convogli sono dotati di azionamento trifase a controllo automatico con trasmissione rigida a tre ruote dentate. L'alimentazione è fornita da un frazionatore e da un inverter a tensione impressa, a tiristori GTO. Il raffreddamento avviene attraverso liquido a circolazione forzata. I convertitori sono usati uno in alternanza all'altro, così da fare da riserva all'altro: per la prima volta si parla di elettromotrici ad un solo carrello motore.

I carrelli di Breda Costruzioni Ferroviarie (costruiti in parte da ABB) sono stati progettati per un uso ad alta potenza piuttosto che ad alta velocità, dato che questa sarà limitata a 140km/h. Grazie ad esperienza di Breda e ad una rielaborazione di ABB si è arrivati a questi nuovi carrelli, novità assoluta in Italia.

Personalmente ho potuto vedere il nuovo treno TAF esclusivamente fermo in deposito a Milano all'inizio di settembre '97, ancora decisamente incompleto per quello che riguarda ogni tipo di arredamento (ma già ci si stava dando da fare), sia per la colorazione, completamente in bianco se non per le vistose (in quanto molto larghe) porte d'accesso alle carrozze di colore blu e per il frontale di colore verde in tono con la nuova colorazione FS, già diversa da quella usata per la presentazione dello stesso treno (molto più chiara). Il convoglio, seppur unidirezionale poichè composto da elettromotrice ALe506.001 e due rimorciate (senza marcatura ufficiale, tanto che le targhe di fabbrica apparivano lisce!) pare sia arrivato in deposito con i propri mezzi pur non superando i 15km/h in deviate. Ora, dopo l'attrezzatura dell'arredamento interno, verrà presumibilmente usato per test sul quadrilatero Milano-Treviglio-Cremona-Codogno-Milano oppure verso Pavia-Voghera. Appena possibile vi terremo aggiornati.

Abbiamo potuto vedere di nuovo il TAF in questi giorni (inizio di ottobre) poichè il "nostro" treno sta facendo tutto un ciclo di corse prova facendo il giro Milano Greco Pirelli- Monza -Bergamo- Brescia- Cremona- Milano Lambrate- Milano Greco Pirelli che comincia la mattina alle ore 8 (traffico ferroviario permettendo!) e che termina verso le 14.

E' capitato piu' volte di vedere il treno "tornare a casa" prima, ma le cause non si sono potute sapere (problemi, traffico particolare, ritorno programmato...).

Aggiungiamo ancora alcune foto (anche migliori di quelle che si sono potute scattare all'interno del deposito), che trovate qui a fianco, in una strisciata fotografica.

Da notare che gli interni, seppur in fase di arredamento, non sono assolutamente completi, mancando molti dettagli, anche se sono stati quasi finiti in particolar modo alcuni ambienti, per permettere ai tecnici di poter lavorare (e viaggiare) comodamente. Però alcuni "particolari" non proprio minimi non erano al loro posto: parte del tetto mancava delle rispettive apparecchiature.

In ogni caso la sensazione ricevuta è quella di un buono stato dei lavori. Evidentemente i problemi più grossi di tipo elettrico/meccanico sono stati superati, se si sta preparando l'arredamento. Infatti la sensazione che abbiamo avuto è stata della trazione propria del treno, anche se "supportata" dalla E424 in coda: comunque la trazione è avvenuta a spinta con comando a distanza, dalla cabina semipilota.

Il treno TAF è stato citato anche dal quotidiano più venduto in Italia. Il Corriere della Sera di Martedì 21 Ottobre 1997 ha riportato che lo slittamento dell'apertura del tanto atteso Passante ferroviario di Milano sia dovuto in parte ai ritardi nella consegna dei treni previsti a questo servizio, i TAF, appunto. La cosa ci lascia ovviamente un po' perplessi.



Tutte le foto che vedete in questa "strisciata" sono state scattate il 10 Ottobre 1997. La prima foto è quella dell'uscita dal DL di Milano Greco Pirelli una ventina di minuti prima delle 8 del mattino. Qui l'impressione è che la trazione sia completamente a carico dell'E424.



La spinta viene così garantita dall'E424.350, che qui vediamo in primo piano. La deviazione è stata eseguita ad una velocità più bassa del solito, a 15Km/h. Il treno con cui si stanno svolgendo le corse prova è composto dalla semiplota (qui in coda) e da due carrozze di cui una sola, l'ultima, pareva più completa come arredamento.



La tabella di destinazione consiste in un pannello elettronico di questo tipo, evoluzione di quello già in uso da tempo sulle Ferrovie Nord Milano. Questo è uno dei piccoli particolari di maggior comfort a cui si punta con questo nuovo treno per una utenza costretta a spostarsi con treni a breve distanza: i confort sono tanto desiderati a quanto risulta da un sondaggio tra i clienti da parte delle FS.



In attesa che venga dato il via libera i tecnici controllano che tutto funzioni a dovere. Qui vediamo che la motrice ha un pantografo alzato contemporaneamente all'E424. Segno che il TAF non farà... tutto da solo!



Questa è una delle due rimorciate del treno TAF numero zero (ancora incompleta sotto molti punti di vista): l'unica cosa che spicca da questo treno molto chiaro è il colore acceso delle porte. Da notare il tetto ancora incompleto e l'assenza totale di ogni tipo di marcatura. Infatti il treno attualmente appartiene alla FIREMA ed è collaudato dai suoi tecnici, ovviamente con personale FS a bordo.



Il treno prende "la strada" per Monza passando per Sesto San Giovanni in piena corsa (a circa 100km/h): ovviamente c'è stata molta curiosità da parte di chi ha visto transitare questo nuovo treno e che non è passato certo inosservato visto che per timore di investimenti si è fatto sentire davvero tanto!

Testo e foto di Marino de Stena