

VECCHIE GLORIE IN SERVIZIO.....ANCORA PER POCO!

Dopo l'uscita dal servizio delle "mitiche" E.626, avvenuta nella primavera del 1994, delle ALe883, che hanno effettuato le ultime corse nel 1996 sulla tratta Novara-Vanzaghello delle FNME in regime di noleggio, e delle ALn 773, il panorama dei mezzi FS circolanti regolarmente si va via via rinnovando, con la graduale immissione di nuove locomotive elettroniche, policorrenti, di moderni elettrotreni superelevati e, fra breve, di treni ad alta frequentazione per il servizio locale (TAF).



I convogli composti da ALe 840 e rimorchi hanno caratterizzato il panorama dei mezzi circolanti sulla linea della Val Pusteria dopo l'elettrificazione della linea; a partire dall'orario estivo 1997 sono stati quasi completamente sostituiti da E.424 "navetta" con carrozze MDVC. Nell'immagine la ALe 840.019 in testa ad un treno in arrivo a Valdaora (BZ) il 26.12.1996

Pertanto i treni effettuati ancora oggi con materiale risalente agli Anni Cinquanta-Sessanta costituiscono una rarità ed un motivo di interesse per i feramatori più attenti che, muniti di fotocamera, non si lasciano scappare l'occasione di fissare sulle pellicole le ultime immagini dei mezzi che fra breve saranno accantonati nei depositi in attesa di demolizione.

Lo scopo di questa breve nota è quella di attirare l'attenzione degli appassionati su un particolare gruppo di rotabili che sono stati utilizzati dalle FS per effettuare treni di prestigio e di elevato comfort per i passeggeri. Ci riferiamo alle elettromotrici ALe 840, ALe 660, ALe 540, oggi impiegate in modesti servizi di treni regionali nell'Italia Settentrionale ed alle ALe 601.

Ecco la situazione aggiornata all'inizio dell'orario invernale 1997-1998:

ALe 840: costruite fra il 1950 ed il 1954 in 68 esemplari, sono dotate di entrambe le testate "a bulbo" con intercomunicante; in origine raggiungevano la velocità massima di 150 km/h, oggi ridotta a 130 km/h. Una curiosità: fino al 1956 erano dotate di posti di III classe. Circolano ancora circa 25 elementi nella zona di Alessandria (Tortona-Novati L., Alessandria-Novati L. e Arquata S.-Voghera) e di Bolzano (Fortezza-San Candido e Brennero-Trento).

Nel mese di agosto 1997, nel periodo di massima riduzione della circolazione dei treni regionali, alcune composizioni hanno raggiunto addirittura Verona, ove non si vedevano da tempo.

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 inquadrata 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.

Nella stazione di Castelfranco V., ove è facile vedere mezzi sia a trazione elettrica, sia diesel, la ALe 660.008, in coda ad un treno per Treviso, incrocia la ALn 668.1201 il 20.04.1996



ALe 660: di grande prestigio nel periodo di immissione in servizio, avvenuto fra il 1955 ed il 1957, queste elettromotrici, costruite in 15 esemplari, erano dotate di 18 posti di prima e 48 di seconda classe e, come le precedenti, raggiungevano i 150 km/h, oggi ridotti a 130 km/h.

Sono oggi in servizio solo circa 5 elementi che circolano nel Veneto, prevalentemente lungo la linea Vicenza-Treviso, ma si possono trovare anche sulla Venezia-Vicenza-Verona.



La ALe 540.002 ripresa in piena corsa tra Tortona e Voghera il 21.04.1997. Il nodo di Voghera riveste attualmente un certo interesse per la contemporanea presenza di "anziane" elettromotrici e per i convogli trainati da E.424 non trasformate

ALe 540: il gruppo, in origine con posti di sola prima classe, è costituito da tre serie: le prime due (001-007 e 008-022) hanno ancora testate "a bulbo" e differiscono fra loro per il tipo di carrelli e per la trasmissione; la terza serie (023-030) inaugura un nuovo disegno di frontale "piatto", che verrà poi ripreso nelle successive ALe 601 ed ALe 803. Entrano gradualmente in servizio tra il 1957 ed il 1960.

Attualmente possiamo trovare nella zona di Alessandria le ultime tre elettromotrici di prima serie, oltre alla .009 di seconda ed alla .028 di terza, che circolano sulle linee già indicate per le ALe 840. Nella zona di Trieste circolano sulle linee Trieste-Udine, Udine-Gemona ed Udine-Cervignano circa 8 esemplari di seconda e terza serie, mentre a Bologna sono assegnate le altre sette, ancora in servizio sulle linee della Romagna e tra Bologna e Prato. Particolarità: la 840.017 è stata attrezzata per sperimentazioni e prove elettriche, dipinta con una livrea bianco azzurra e privata degli intercomunicanti. E' quasi in permanenza nel deposito di Firenze Romito.

L'ALe 601.062, in sosta nella stazione di Vicenza, attende di ripartire per Treviso il 15.12.1996



ALe 601: queste prestigiose elettromotrici, costruite in due serie (001-045 e 045-065) tra il 1961 ed il 1972, dotate di posti di prima classe, elevato comfort di viaggio, anche grazie all'insuperata stabilità del carrello durante la marcia, aria condizionata e velocità fino a 200 km/h, sono state utilizzate fino a pochi anni fa per formare, insieme ai rimorchi, la composizione dei treni rapidi più importanti, fra i quali ad esempio la "Freccia della Laguna" tra Bolzano, Trieste e Roma, il "Tirreno" fra Torino e Roma o il più recente "Marco Polo". Con l'entrata in servizio dell'ETR 450 "Pendolino" e dell'ETR 500, il loro utilizzo è stato gradualmente ridotto a servizi minori, quali gli Intercity tra Ancona e Roma, Pescara e Roma, Firenze e Roma e tra Roma e Fiumicino; inoltre, dall'orario estivo 1997, vengono utilizzate per alcuni servizi interregionali della Sicilia. E' in atto da alcuni anni un progetto di radicale trasformazione delle ALe 601 e rimorchi in convogli a composizione bloccata a 4 elementi per servizi interregionali, denominati ALe 841. Poichè una delle officine ove avvengono queste trasformazioni si trova a Cittadella (PD), numerosi esemplari di prima serie vengono concentrati nel deposito di Venezia Mestre, ove effettuano i servizi regionali già citati per le ALe 660, in attesa di entrare nella vicina officina. Pertanto il viaggio tra Vicenza e Treviso o tra Verona e San Bonifacio con aria condizionata è un'occasione da non perdere!



E.636.191 nella stazione di Rogoredo, alla testa di uno dei rari convogli con carrozze "tipo 1959" ancora in circolazione nella zona di Milano, diretto a Tortona il 8.06.1996

Nell'attuale panorama dei mezzi "storici" che circolano ancora sulla rete FS, sono infine da citare i convogli effettuati con carrozze "tipo 1959", alcune ancora in livrea grigia, trainati da E.424 ed E.636, entrambe in "castano-isabella", divenuti una vera e propria rarità degna di nota.

Nella zona di Milano sono rimasti alcuni treni sulla linea Milano P.ta Genova-Mortara ed un convoglio di tre carrozze, di cui una ancora grigia, tra Milano C./Milano P.ta Garibaldi e Tortona/Voghera (R20357 e R20361), mentre sono scomparsi del tutto sulle linee per Bergamo e per Piacenza.

E.636.191 nella stazione di Rogoredo, alla testa di uno dei rari convogli con carrozze "tipo 1959" ancora in circolazione nella zona di Milano, diretto a Tortona il 8.06.1996 (foto Luca Catasta).

Se siete interessati all'argomento o a conoscenza di altre notizie in merito a tutti i convogli di una certa età che circolano ancora regolarmente, vi preghiamo di inviare una e-mail a Guido Catasta oppure direttamente al GFMIB.