



Ferrovie.it

da **Approfondimenti** del 02 aprile 2006

Le automotrici "crema e amaranto"

di **Mario De Prisco**

Mentre si avviano i servizi ad alta velocità fra Roma e Napoli e fra Torino e Milano con lunghi convogli destinati ad un pubblico numeroso che attualmente rappresentano il meglio dei servizi ferroviari del giorno d'oggi, riteniamo interessante esaminare un rotabile che è stato il simbolo dei servizi di classe di mezzo secolo fa.

Nel 1957, come conseguenza del trattato di Roma che gettava le basi della Comunità Economica Europea, venne attuata la soppressione delle barriere doganali nel commercio. Allo stesso tempo si concretizzava la volontà di offrire servizi ferroviari di classe che consentissero di raggiungere rapidamente le principali capitali Europee evitando il trasbordo dei passeggeri o il cambio di locomotore alle frontiere, il tutto in diretta concorrenza con i nascenti servizi aerei ed il prorompente sviluppo del trasporto automobilistico privato.



1. Un convoglio di ALn 442/448 nei primi tempi d'esercizio si allontana verso la sua destinazione fiancheggiando un cantiere per lavori di rettifica del tracciato. In primo piano la automotrice con il comparto cucina. (Foto FS)

Le basi di questo nuovo servizio vennero gettate alla conferenza di Le Haye, in Olanda, dove nasce il raggruppamento TEE che impegna le amministrazioni ferroviarie partecipanti a progettare e realizzare materiale rotabile che garantisca un comfort di classe superiore ed una velocità di almeno 140 km/h. Questo materiale venne caratterizzato da una vistosa livrea in rosso amaranto e crema, sormontata dalla iscrizione in rosso "Trans Europ Express".

Nazione	Amm.ne	Fondatori raggruppamento TEE	
		Materiale d'origine	Ultimo utilizzo
Francia	SNCF	RGP X 2271-2781	1965
Germania	DB	VT 11.5	1979
Italia	FS	ALn 442-448	1972
Olanda	NS	DE 1001-1003	1974
Svizzera	FFS	RAm 501-502	1974

Nota: Olanda e Svizzera hanno sviluppato in comune i propri rotabili: la locomotiva su modello olandese e le rimorchiate su modello svizzero

Benché servite fin dalle prime relazioni, Belgio e Lussemburgo aderirono al raggruppamento TEE solo nel 1964. Dieci anni dopo si aggregarono anche Spagna, Danimarca ed Austria.



2, La ALn 460.2008 a Roma Ostiense accoppiata alla ALn 448 in occasione di un treno speciale organizzato dal GRAF. (Foto Arnaldo Vesco, marzo 1993)

Nel 1956 le FS ordinarono alla Breda la costruzione di sette treni, ciascuno composto da due elementi classificati ALn 442 ed ALn 448 e numerati da 201 a 207. A questo primo ordine ne seguì un secondo nel 1957 per altri due treni numerati 208 e 209 nonché per quattro rimorciate da intercalare fra le due automotrici e che sarebbero state classificate come Ln 60. Il primo convoglio uscì dalle officine della Breda nel luglio 1957 mentre i restanti si susseguirono nel corso di qualche mese.

Già durante le prime prove ci si rese conto che le rimorciate penalizzavano troppo le prestazioni dei complessi, con un forte degrado della velocità e della potenza disponibile. Pertanto le rimorciate vennero riconvertite all'uso per la trazione elettrica e di conseguenza riclassificate come Le 602.001-004.



3 Il complesso ex-TEE formato dalle ALn 460.2008 + 448.2008 nel piazzale della stazione di Pavia. (Foto Luca Catasta, gennaio 1993)

I primi servizi ai quali furono destinati questi complessi furono il TEE "Mediolanum" Milano-Monaco ed il TEE "Ligure" Milano-Marsiglia seguiti poi nel 1958 dal TEE "Lemano" Milano-Ginevra e dal TEE "Mont Cenis" Milano-Lione che nella fase iniziale erano stati effettuati con le automotrici tipo RGP delle SNCF.

Le automotrici amaranto hanno prestato servizio fino al 1972 progressivamente sostituite da materiale rimorciato tipo "Grand Confort" che si dimostrava nettamente più confortevole e maggiormente flessibile nel seguire le variazioni periodiche della domanda di questi servizi di prestigio.



4 La ALn 460.2008 presso Salone in testa al convoglio con la ALn 448.2008 (Foto Arnaldo Vescovo, marzo 1993)

A cinquant'anni di distanza, ancora oggi si fa apprezzare la forte carica innovativa del progetto di questi complessi, con la soluzione del motore a dodici cilindri orizzontali contrapposti di basso sviluppo verticale che consentiva di massimizzare lo spazio a disposizione dei viaggiatori.

Durante il periodo del servizio TEE due automotrici andarono distrutte. La ALn 442.202 fu distrutta nel novembre 1969 da un incendio mentre percorreva la galleria del Sempione effettuando il "Lemano". Invece la ALn 448.207 andò distrutta nel novembre 1971 per la collisione con una locomotiva da manovra svizzera nella stazione di Loèche. Il convoglio 209 venne scomposto e rinumerato per reintegrare i due convogli incidentati.



5 Incrocio a Lunghezza tra il convoglio Breda (in testa l'ALn 460.2008) ed un ETR 220 proveniente da Pescara. (Foto Arnaldo Vescovo, marzo 1993)

Concluso il servizio TEE, gli otto convogli residui fra il 1974 ed il 1979 vennero ricondizionati per il servizio interno ed in particolare le ALn 442 videro la soppressione dell'ambiente cucina e l'incremento dei posti da 42 a 60, da cui il cambio di gruppo in ALn 460. In questa occasione la numerazione delle automotrici venne modificata con l'adozione del formato a quattro cifre analogamente con quanto già in uso per le altre automotrici Diesel del parco FS.

Per qualche anno fecero servizio sulla dorsale ionica assicurando i treni rapidi da Bari a Reggio Calabria, spesso nella inusuale composizione a tre elementi.

Successivamente questi treni furono trasferiti al deposito di Treviso dove conclusero la loro carriera effettuando modesti servizi locali. I primi accantonamenti e demolizioni sono cominciati nel 1983.



66 Testata dell'Aln 448.2008 a Roma Ostiense (Foto Arnaldo Vescovo, marzo 1993)

Dell'intero gruppo sopravvive il solo complesso 2008 che ha effettuato qualche anno fa numerosi viaggi in giro per l'Italia ed ora è fermo e sigillato per la presenza di amianto. Il suo incerto destino desta notevole preoccupazione nella cerchia degli appassionati di storia delle ferrovie.



77 Un'altra inquadratura del convoglio binato Breda ripreso in uscita dalla stazione di Salò. (Foto Arnaldo Vescovo, marzo 1993)

Anche la ALn 448.2007, costruita come TEE 448.209, si è salvata dalla fiamma ossidrica ed ora è conservata presso il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano, silente testimone dei passati fasti di uno sparuto gruppo di automotrici che ha portato il giro per l'Europa la tecnologia italiana.



La automotrice ALn 448.2007, esposta all'interno del padiglione ferroviario del Museo della Scienza e Tecnica di Milano, è transennata e porta gli adesivi monitori della presenza di amianto. (Foto Mario De Prisco, 3 novembre 2002)

Mario De Prisco - 02 aprile 2006

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003