

da **Approfondimenti** del 26 giugno 2009

Le E.444 prototipo

di David Campione

Da Roma a Napoli in 84 minuti. No, non stiamo parlando del tempo di percorrenza di un moderno ETR.500 in servizio Eurostar AV tra le due città, bensì di un viaggio particolare (ma non troppo...) di oltre quarant'anni fa, che celebrava il debutto di un nuovo gruppo di locomotive elettriche: le E.444.

Siamo nel 1967. Sono le 9.00 del mattino dell'8 novembre quando la nuovissima E.444.001, prima unità del gruppo che ha ricevuto l'appellativo di "Tartaruga", muove dal binario 1 di Roma Termini con il suo treno inaugurale diretto a Napoli Mergellina. A bordo il Presidente del Consiglio Aldo Moro, il Ministro dei trasporti On. Scalfaro, altre autorità e giornalisti.

Con una vera e propria galoppata sulla Direttissima via Fomia, la nostra "Tartaruga" percorre i 209 chilometri in 1 ora e 28 primi, raggiungendo e superando per oltre 10 chilometri la velocità di 200 km/h con punta massima di 207 km/h.

Al ritorno, con le medesime otte carrozze del viaggio di andata la E.444.001 migliora ancora la prestazione, coprendo l'intera tratta in 1 ora e 24 primi. Solo 3 minuti in più di quanto impiega oggi un ETR.500 tra Roma Termini e Napoli Centrale (1 ora e 21 primi da orario), che raggiunge i 300 km/h su una linea dedicata...



1. La prima della classe! E.444.001 in sosta su un tronchino tra un turno e l'altro. Da notare a destra la carrozza officina Vofz 814.018 derivata da una carrozza a cassa di legno del 1929: un altro rotabile assolutamente raro in quanto ne esisteva una sola unità. Sulla sinistra invece una moderna carrozza PKP polacca: erano proprio i mesi delle rivolte nei cantieri di Danzica organizzate da Solidarnosc ed in quel periodo una carrozza polacca stazionava sempre a Termini, forse come punto di appoggio romano per i polacchi che avevano rapporti con papa Wojtyla. (Foto Arnaldo Vescovo, marzo 1981)

Con questo trionfale esordio debuttano così le E.444 prototipo, quattro unità (001 - 004) consegnate tra giugno 1967 e dicembre 1968, che ben presto diventano una presenza abituale in testa ai treni più veloci e prestigiosi: TEE, Rapidi, Espressi e non solo.

Anche loro hanno l'inconfondibile disegno della "Tartaruga" sulla fiancata della cabina ed anche loro appartengono al gruppo E.444, ma ciò nonostante come la maggioranza dei prototipi non avranno la stessa fortuna e notorietà delle unità di serie. Potenza continuativa di 3.040 kW contro 3.750 kW, velocità massima di 180 km/h contro 200 km/h, ma anche una linea meno gradevole rispetto alle 113 macchine di serie prodotte in seguito, relegheranno i quattro prototipi al ruolo di Cenerentola.



foto © Arnaldo Vescovo

Foto Arnaldo Vescovo

2. L'espresso 791 Ancona-Roma trainato dall'E.645.049 (erano i primi mesi di queste macchine senza modanature in alluminio), seguito da una tartaruga di prima serie in invio, che probabilmente aveva precedentemente ricevuto una revisione nelle Officine Grandi Riparazioni di Foligno. L'immagine è stata scattata dal "Ponte delle Valli", nei pressi dell'attuale fermata di Roma Nomentana. (Foto Arnaldo Vescovo, maggio 1982)

Dopo la sperimentazione di routine per la messa a punto del modello definitivo, per le E.444.001-004 comincia un'attività fatta di alti e bassi che terminerà molto prima rispetto alle E.444.005-117 di serie, protagoniste di miglioramenti, sperimentazioni ed infine della importante riqualificazione degli anni '90, che ne ha allungato la vita facendole rimanere tra le protagoniste indiscusse del trasporto passeggeri sulla lunga percorrenza.



foto © Giorgio Vescovo

Foto Giorgio Vescovo

3. La "Tartaruga" 002 nel giugno 1970, in attesa di rientrare nel deposito di Roma S.Lorenzo (notare il segnale verde) dopo aver trainato probabilmente un rapido Torino - Napoli o Napoli - Torino. (Foto Vescovo, giugno 1970)

Per i nostri prototipi l'accantonamento e la demolizione sono arrivati molto prima: la 002 e 003 sono state demolite seppur ancora efficienti, mentre la 004 è stata demolita in seguito ai gravi danni riportati nell'incidente con una E.626 a Vallo della Lucania, il 25 ottobre 1991; fino ai giorni nostri è arrivata solo la E.444.001, che dopo un lungo accantonamento a Roma Termini è stata accuratamente ristrutturata (solo esteriormente) presso le Officine Grandi Riparazioni di Foligno. Dovrebbe essere esposta dal prossimo anno nel Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, quale unica testimone di un glorioso passato.



Foto Arnaldo Vescovo

4. Torniamo a Roma al "Ponte delle Valli" ed ammiriamo la 002 appena uscita dalla GR a Foligno in testa sempre all'espresso 791 Ancona - Roma che quel giorno aveva come locomotore titolare (molto stranamente) un E.636. Il treno è stato ripreso in transito sulla linea Smistamento - Tiburtina, in corrispondenza del ponte sull'Aniene. (Foto Arnaldo Vescovo, 7 maggio 1983)

Dedichiamo questa carrellata di immagini alle quattro E.444, riprese in diverse situazioni attraverso l'obiettivo di Arnaldo Vescovo, tra i pochi ad aver documentato con tanta maestria queste locomotive elettriche in attività.



foto © Arnaldo Vescovo

Teoria di E.444 a Foligno, in attesa di entrare in officina per la grande riparazione. Quel giorno di luglio del 1982 vi erano la E.444.005 elettronica e ben tre dei 4 prototipi: la 001, la 002 e la 004. (Foto Arnaldo Vescovo, luglio 1982)



Foto Arnaldo Vescovo

E.444.004 con i finestrini modificati, in testa all' Intercity Ancona - Roma "Federico II" (le "Tartaruga" prototipo erano veramente molto rare da vedersi sulla ferrovia Roma-Ancona), composto da un bell' assortimento di carrozze Z di prima e seconda classe e da una Gran Confort. (Foto Arnaldo Vescovo, marzo 1990)



Foto Arnaldo Vescovo

Tartaruga in corsa! Gli organi di aggancio della E.444.002 in testa all'Italian Österreich Express in viaggio tra Roma ed Orte. (Foto Arnaldo Vescovo, marzo 1981)

David Campione - 26 giugno 2009

- 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. È 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