



Gruppo 625: una Signorina tra le locomotive

di Neri Baldi

Belle macchine le 625...eleganti, veloci ed affidabili! Le locomotive che a far data dal 1910 costituiscono il Gruppo 625 sono senza dubbio fra le più indovinate dell'intero parco FS: nate a Firenze sui tavoli del Servizio Materiale e Trazione come sviluppo di un progetto della Rete Adriatica, le 625 sono eredi dirette del Gruppo 600, che aveva segnato l'avvento ed il successo del carrello italiano (collegamento dell'asse portante anteriore col primo asse motore, idoneo a migliorare il comportamento dinamico del rotabile in curva, grazie alla riduzione del passo rigido). Come per le 600, si trattava di macchine a cilindri interni e distribuzione Walschaerts, dotate però di surriscaldatore che determinava un incremento di potenza di circa il 15% rispetto al vapore saturo; inizialmente dotate di tender a carrelli da 22 mc, vennero poi generalmente accoppiate a tender a 3 assi da 12 mc.



Foto D. E. Shepherd

1. ¹Ai tempi in cui le 625 erano di casa a Roma, la 017 nel deposito di San Lorenzo qui con tender a 3 assi. *Foto D.E.Shepherd - Coll.ne L.Carnesecchi, 1953*

Locomotive destinate ad un ruolo importante, se pur non di primo piano, con rodiggio 1'C e ruote motrici di media grandezza sufficienti a sfruttare al meglio le velocità concesse dalle linee più tortuose, dettero sin da subito buoni risultati. Costruite in 108 esemplari tra il 1910 e 1914, si dimostrarono estremamente versatili ed affidabili, tanto che nel 1922 seguì l'ordine per la costruzione di ulteriori 80 unità, parte delle quali realizzata dalla Shwartzkopff di Berlino in conto riparazione dei danni di guerra. Macchine robuste e semplici, di conduzione facile ed economica, con una limitata massa assiale che ne favoriva la circolazione anche sulle tante linee con armamento modesto, hanno risposto egregiamente alle esigenze di servizio per cui erano state progettate.



Foto Stavelli - coll. L.Carnesecchi

2^a Viareggio Scalo la 625.092 manovra un carro cisterna. (Foto Stavelli - Coll.Carnesecchi, 1956)

Negli anni '30 entrarono a far parte del gruppo 625 altre 153 locomotive del gruppo 600, trasformate con l'adozione del surriscaldatore e della distribuzione a valvole sistema Caprotti. Tra il 1952 ed il 1954, 45 unità del gruppo 625 (di cui 35 originali e 10 derivate dal gruppo 600) vennero infine dotate di preriscaldatori sistema Franco-Crosti e rinumerate 623; questa trasformazione, che permetteva un ulteriore aumento delle prestazioni, giungeva però alla vigilia del massiccio piano di ammodernamento che di lì a poco avrebbe condotto al tramonto della trazione a vapore.



Foto Cirella-Vivan

3. Ancora la 625.017 a Foligno, con il tender a 3 assi da 16,5 mc che prese il posto di quello a carrelli da 22 mc inizialmente adottato dalle loco di questo gruppo. (Foto Cirella-Vivan, 30 aprile 1973)

Grazie alla velocità massima di 80 km/h, le 625 vennero utilizzate per il traino di treni sia viaggiatori che merci, prevalentemente su linee dal profilo pianeggiante e misto. Longeve e diffuse ovunque in Italia, sono sopravvissute fino alla definitiva scomparsa della trazione a vapore; gli ultimi Depositi che ne impiegarono un buon numero in servizio regolare furono quelli di Cremona (utilizzo promiscuo viaggiatori e merci) e Campobasso (accoppiate al tender da 22 mc e destinate al solo servizio merci).



Foto Arnaldo Vescovo

4. Composizione minima e assortita per la 625.170 presso Crocicchie, sulla ferrovia Roma - Viterbo. (Foto Arnaldo Vescovo, febbraio 1983)

Le 625 hanno saputo ritagliarsi un loro spazio nel grande libro di storia delle ferrovie italiane, come le più celebrate locomotive contemporanee, prime fra tutte le veloci 640, con cui condividevano il tipo di caldaia e quella linea semplice e snella che le ha fatte soprannominare e ricordare con il nomignolo di Signorine.

Oggi giorno poche sono le 625 conservate efficienti per i treni storici; sono però le macchine più apprezzate per questo utilizzo (con un buon compromesso fra potenza e velocità).

Tra queste la 625.017 (Ansaldo, 1910), che ha terminato il servizio attivo a Siena il 23 marzo 2014 con il primo Treno Natura della stagione. A causa della imminente scadenza della caldaia era giunta accesa il giorno prima da Roma, in quanto destinata ad essere accantonata a Pistoia in attesa della sostituzione del fascio tubiero.



Foto Andrea De Berti



Foto Neri Baldi

5. Inquadratura da cartolina per la 625.177 in testa ad un treno storico sulla Brescia - Edolo, diretto a Pisogne, sulle sponde del lago Iseo presso Toline. (Foto Andrea De Berti, 19 giugno 2011)

6. Ultima uscita con il pubblico per la 625.017 lo scorso marzo con il "Treno Natura", prima del rientro della locomotiva a Pistoia per scadenza della caldaia avvenuta il 25 marzo. (Foto Neri Baldi, 23 marzo 2014)

Pochi lo sanno e ancor meno lo ricordano: la 017 non è nuova alle terre senesi.

Prescindendo da altri servizi svolti in occasione di precedenti interventi manutentivi effettuati a Pistoia, per molto tempo è stata assegnata al DL di Siena, a cavallo degli anni '50 e '60, vivendo lì da protagonista l'ultima stagione del vapore regolare.

Sempre atte annoveriamo la 100 in servizio in Lombardia, la 142 ancora di Pistoia (prossima alla scadenza) ed infine la 177 di Tirano attualmente a Pistoia in attesa di revisione.



Foto Davide Galli



Foto Andrea De Berti

7. A Rovato la 625.100 in manovra durante un'uscita per un treno storico. (Foto Davide Galli, 23 marzo 2012)

8. La 625.116 dell'Associazione Verbanò Express, preservata ma non atta. (Foto Andrea De Berti, 08 settembre 2007)

Molte di più le unità non atte e sparse lungo lo Stivale, dalla Calabria al Trentino. Poco più di 20 unità, alcune monumentate, altre in attesa di decisioni sul loro futuro per un probabile ripristino ed altre ancora, purtroppo, malamente abbandonate. L'augurio di tutti coloro che hanno avuto la fortuna di utilizzarle è non solo che quelle in servizio tali rimangano, ma anche che possa aggiungersi qualche nuova unità che per il momento riposa da qualche parte in attesa di tempi migliori.



Foto Luigi d'Ottavi

9. Inusuale inquadratura dal basso per la "Signorina", in deposito a Roma San Lorenzo. (Foto Luigi d'Ottavi, 05 aprile 2003)

Neri Baldi - 19 aprile 2014

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