

Elettromotrici ALe 841

di David Campione e Mauro Somigli

Fino ad alcuni anni fa eravamo abituati a vederle in composizione a treni prestigiosi come il "Marco Polo" o il "Peloritano", ed ancora, seppur per un breve periodo, le abbiamo viste nella livrea Alitalia con cui effettuavano i cosiddetti "voli di superficie" collegando l'aeroporto di Fiumicino con Firenze e Napoli; ora le ALe 601, gloriose elettromotrici delle FS con ormai 30 anni di attività alle spalle, stanno cambiando sensibilmente aspetto.

*Foto David Campione*

1. ALe 841 (treno 6) in corsa presso Ponte Galeria durante l'effettuazione del diretto 3320 Roma T.ni-Aeroporto Fiumicino (Foto David Campione, 22 maggio 1997)

Relegate sempre più ad un ruolo di secondo piano per l'avvento del nuovo materiale ad alta velocità e comunque giunte a circa metà della loro vita utile, per il gruppo 601 nel 1993 è stato studiato un programma di ristrutturazione, con il quale ricavare delle composizioni bloccate per servizi sulle medie distanze.

L'intervento è partito con la trasformazione delle ALe 601.037, 045 e del rimorchio Le 780.015 danneggiate (oltre la Le 601.020 non incidentata) in seguito all'incidente di Paduli (BN) nel 1992, dove rimasero coinvolti gli IC Bari-Roma e Napoli-Bari, entrambi composti da questo materiale.

*Foto David Campione*

2. Una delle due ALe 601 rimaste danneggiate nell'incidente di Paduli e trasformata in ALe 841 (Foto David Campione, 10 gennaio 1993)

Ma vediamo nel dettaglio cosa prevede il programma di riqualificazione di questo gruppo, la cui lavorazione viene effettuata presso l'Officina Grandi riparazioni di Bologna e l'Officina Stanga di Cittadella.

Innanzitutto è stata abbandonata la formula del singolo elemento (elettromotrice o rimorchiata) a favore di una più pratica composizione bloccata, formata da 4 elementi ovvero due elettromotrici inquadranti altrettante rimorchiata.

Per realizzare questi treni bloccati si è operato in maniera diversa tra i vari elementi.

Elettromotrici

Presso la cabina "A" è stata eliminata la porta intercomunicante che incorporava il mantice a soffietto, in luogo delle due ante scorrevoli il frontale ora presenta un unico cristallo centrale; dagli spazi ricavati internamente, è stato realizzato un piano d'appoggio per il personale di macchina.

Inoltre, sempre sulla cabina "A", sul lato del secondo agente è stata aperta una porta di servizio.

Pressoché invariato il banco di guida dove è stato aggiunto l'impianto citofonico tra le cabine.

Presso la cabina "B" è stata eliminata la cabina di guida dalla testata curva e l'intercomunicante a soffietto; la testata è stata ricostruita piana con l'adozione di mantici tubolari e porte intercomunicanti scorrevoli.

Eliminato in corrispondenza di questa cabina il pantografo.

Rimorchiate

Si è provveduto ad eliminare le due cabine di guida con i relativi mantici a soffietto, la testata è stata ricostruita piana con mantici tubolari e porte intercomunicanti scorrevoli.

Poche le modifiche che hanno interessato la parte meccanica, tra queste segnaliamo il nuovo rapporto di trasmissione 31/53 e la

conseguente velocità massima che è stata ridotta a 160 km/h.

L'impianto di condizionamento dell'aria è stato esteso anche alle due cabine di guida ed è stato sostituito il gas refrigerante R12, dannoso per l'ozono, con l'ecologico R134a.

Le porte di accesso originali sono state sostituite con più larghe porte pneumatiche da 960 mm.



3. Particolare delle nuove porte automatiche da 960mm, sul treno 5 (Foto David Campione, 23 giugno 1997)

Internamente è stato mantenuto l'allestimento a salone dell'ambiente viaggiatori, ma sono state sostituite le poltrone montando il modello già in uso sulle elettromotrici ALe 582.

Lo schema qui di seguito riporta, oltre alla nuova classificazione di questi mezzi, anche il numero di posti a sedere offerti.

Allestimento	Posti a sedere treni 1-2	Posti a sedere treni 3-4-5-6
ALe 841 II Classe	84	76
Le 581 I Classe	58+8 strapuntini	58
Le 761 II Classe	76+8 strapuntini	76
ALe 841 II Classe	84	76

E' evidente che i treni 1 e 2 offrono 84 posti a sedere sulle elettromotrici in luogo dei 76 del treno 3 e successivi.

Questa differenza è dovuta al fatto che sui primi due complessi, i vani precedentemente occupati dalle cabine "B" e dalle apparecchiature sono stati destinati ai viaggiatori, ricavando un salottino da 8 posti, così come sulle estremità delle rimorchiare sono stati messi in opera 4 strapuntini.

Dal treno 3 in poi, invece, l'allestimento è stato perfezionato sin dall'origine sulla base delle esigenze del servizio aeroportuale Roma Termini-Aeroporto Fiumicino, destinando questi spazi resisi liberi in prossimità degli intercomunicanti ad ampie bagagliere.



4. Il treno 4 in partenza dall'Aeroporto di Fiumicino alla volta di Roma Termini, come diretto 3315 (Foto David Campione, 23 giugno 1997)

Sempre in previsione dell'utilizzo di questi treni per i servizi aeroportuali, è stata omessa l'indicazione di classe, nonostante l'allestimento interno preveda la I; questo perché il collegamento con l'Aeroporto da Roma Termini viene tariffato a classe unica al prezzo di 15.000 lire.

La specializzazione del convoglio 3 e successivi, è inoltre evidenziata da tabelle applicate nei vestiboli che riportano schemi raffiguranti la stazione Termini e l'Aeroporto Leonardo da Vinci (Fiumicino) con i relativi servizi offerti ai passeggeri in transito.

Ulteriore e più appariscente distinzione tra i primi due treni ed i successivi, è la livrea adottata: sui primi è analoga a quella in uso sulle elettromotrici ALe 582 come sulle carrozze MDVE, mentre per gli altri si è fatto ricorso ai nuovi colori XMPR.



Foto David Campione

5. Complesso di ALe 841 (treno 5) in manovra nel deposito locomotive di Roma San Lorenzo (Foto David Campione, 23 giugno 1997)

Il programma di riqualificazione delle 601 predisposto nel 1993, prevede la realizzazione di 12 complessi da 4 elementi ciascuno. Al momento i convogli già ristrutturati e quindi circolanti sono 6 mentre è prevista entro la fine del 1997 la consegna di altri due complessi.

I treni 1 e 2, dopo un periodo iniziale in cui hanno effettuato alcuni Intercity tra Roma e Firenze in turno con ALe 601, sono stati trasferiti in Sicilia ed assegnati al deposito di Palermo, da dove effettuano relazioni dirette su Agrigento.

I treni da 3 a 6 sono invece stati assegnati al deposito locomotive di Roma San Lorenzo ed effettuano a rotazione servizio sulla relazione non-stop Roma Termini-Aeroporto Fiumicino che solitamente impegna due convogli per volta.



Foto David Campione

6. Il treno numero 3, diretto all'Aeroporto di Fiumicino, transita a Roma Ostiense di fianco all'Orient Express (Foto David Campione, 24 maggio 1997)

Dove trovare le ultime 601

Ogni volta che si preannuncia la scomparsa di un gruppo di materiale rotabile, vuoi per accantonamento, vuoi per riqualificazione, gli appassionati fotografi si scatenano alla caccia degli elementi superstiti o non ancora trasformati.

Vediamo perciò dove operano le ALe 601 non modificate, che al momento sono ancora la maggioranza.

Con l'orario estivo 1997, salvo eventuali modifiche dell'ultimo momento, la situazione è la seguente:

IC 753/754 "Mercadante" Roma-Lecce e vv.;
IC 675/676 "Il Perugino" Perugia-Roma e vv.;
IC 692/695 "Tevere" Roma-Firenze e vv. (si effettua fino al 18/7 e dal 18/8);
IC 679/682 "Conero" Ancona-Roma e vv.;
IC 671/672 "Trasimeno" Roma-Perugia e vv.;

Va infine precisato che è in corso il trasferimento di alcune unità in Sicilia.

Mentre per chi cercasse le ALe 841 in servizio a Roma, la partenza è prevista all'ora 22 da Termini per Fiumicino e all'ora 08 per il senso opposto, più alcune corse intermedie di rinforzo, il tutto dal primo mattino fino alla sera.

Ma attenzione, al posto di un fresco complesso di ALe 841, potrebbe anche capitare di trovare una quaterna di ALe 601 di cui qualcuna ancora nella livrea Alitalia e magari con qualche graffito!

David Campione e Mauro Somigli - 07 luglio 1997

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