



Manovre notturne a Treviso

di **Benedetto Fanelli**

TREVISO - Si è chiusa il 25 febbraio 2024 la prima "stagione" di servizio di Treni Turistici Italiani. L'Espresso Cadore Roma Termini - Calalzo-Pieve di Cadore-Cortina, entrato in servizio il 15 dicembre 2023, tornerà a percorrere i binari italiani per l'estate 2024.

Nell'articolo di oggi ci concentriamo sull'elemento più singolare del lungo viaggio che il primo treno turistico della nuova società del Gruppo FS percorreva: nella stazione di Treviso Centrale, infatti, avveniva il cambio trazione. Il treno, proveniente da Calalzo in trazione Diesel, giunto nella città veneta, cambiava trazione dotandosi di due locomotive elettriche E.402. Una procedura singolare e senza dubbio assai rara nella ferrovia di oggi.

Circa un'ora prima dell'arrivo del treno espresso da Calalzo, le due locomotive elettriche E.402 di Treni Turistici Italiani, ferme nel deposito di Treviso, iniziavano le procedure di abilitazione. Poco prima dell'arrivo del treno, la prima delle due usciva dal deposito dal lato Tarvisio e, dopo aver attraversato la stazione ed effettuato il giro banco, si posizionava sul lato Venezia. Nel frattempo, la seconda locomotiva si posizionava lato Tarvisio, su una delle aste di manovra, pronta per agganciare, quando sarebbe giunto, la coda del treno.



1. L'Espresso 96101 giunto nella stazione di Treviso Centrale con la D.445.1050 in testa. Poco dopo sarebbero iniziate le procedure di sgancio. (Foto Stefan Balanica, 04 gennaio 2024)

2. La D.445.1050 in manovra sul binario adiacente al convoglio, pronta per entrare in deposito per il rifornimento. (Foto Stefan Balanica, 04 gennaio 2024)

3. La E.402.116 viene agganciata in testa all'Espresso. Il treno è ora pronto a ripartire verso Roma Termini. (Foto Stefan Balanica, 04 gennaio 2024)

L'espresso Cadore (EXP 96101), partito da Calalzo alle 21, giungeva poi intorno alle 23 alla stazione di Treviso Centrale in doppia simmetrica di D.445 di Treni Turistici Italiani: le due macchine a gasolio, poco dopo l'arrivo venivano sganciate. La locomotiva Diesel di testa avanzava e si posizionava lato Venezia, mentre quella di coda si posizionava lato Tarvisio, pronta per il successivo rientro in deposito. Avvenuto lo sgancio delle unità di trazione Diesel, la prima delle due E.402 si avvicinava alle carrozze e veniva agganciata in testa al convoglio, e lo stesso avveniva in coda con la seconda. Nel frattempo le due locomotive Diesel, muovendosi sui binari adiacenti, raggiungevano il deposito dove seguivano le procedure di rifornimento del carburante.

Dopo aver eseguito una serie di controlli tecnici e amministrativi, inclusa la prova freno integrato e l'aggiornamento dei documenti necessari, il Cadore Express, adesso in doppia simmetrica di E.402, era finalmente pronto per ripartire verso sud alla volta di Roma Termini. Una volta rifornite, le locomotive Diesel procedevano successivamente isolate alla volta di Venezia Mestre.

Le procedure avvenivano ovviamente in maniera speculare durante il cambio trazione da elettrico a Diesel del treno corrispettivo (EXP 96100 Roma Termini - Calalzo-Pieve di Cadore-Cortina).

Una complessa serie di manovre che rende affascinante questa procedura divenuta ormai totalmente assente nella ferrovia italiana contemporanea e che fa intravedere quella "magia" di cui era pregna la ferrovia del passato e che sembra sempre più perdersi nei tempi attuali.

Benedetto Fanelli - 07 marzo 2024

□ 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