

da **Approfondimenti** del 08 aprile 2024

Cala il sipario sulle carrozze a Piano Ribassato di Trenitalia

di Benedetto Fanelli

Ogni storia, per quanto lunga, inevitabilmente arriva ad un termine. Si è definitivamente conclusa il primo aprile 2024 l'avventura durata sessant'anni delle vette Piano Ribassato di Trenitalia sui binari italiani. In tale data tutte le ultime vette circolanti, assegnate alla regionale Puglia, sono state radiate dal servizio ed accantonate a Foggia, in attesa di essere inviate a demolizione. Si tratta di un avvenimento storico: nel bene e nel male le "PR", rese camaleontiche dai cambi di livrea, i vari revamping e restyling che si sono susseguiti, hanno accompagnato gli ultimi 60 anni delle nostre ferrovie. Oggi ripercorriamo le varie tappe che hanno segnato la storia di queste vette.



1. Un convoglio di carrozze a Piano Ribassato ripreso nel penultimo giorno di servizio su un regionale per Fasano in partenza da Barletta. (Foto Benedetto Fanelli, 20 marzo 2024)

La progettazione delle Piano Ribassato iniziò a metà degli anni sessanta. Venne ideato un tipo di vettura molto differente dagli standard del tempo: essa infatti presentava due tipi di pianale: al di sopra dei carrelli un pianale ad altezza "normale", e un pianale ribassato, posto nella sezione centrale della carrozza tra le due porte a libro con due battenti pieghevoli. Il pianale ribassato era più in alto di soli 350 mm dei marciapiedi ad altezza normale e di 50mm dei marciapiede rialzati. L'assenza di scalini all'interno dei vestiboli rendeva l'incarrozziamento molto più rapido e semplice ad esempio per le persone con ridotte capacità motorie o in carrozzina.

Vennero prodotte in due serie per un totale di più di mille esemplari tra vette intermedie e semipilota: La prima serie, prodotta a partire del 1965 era soprannominata "Farini" dallo scalo di Milano al quale le carrozze erano in gran parte assegnate. Dotate di freno a ceppi e di alimentazione dei servizi ausiliari tramite generatore sull'asse, le "Farini" risultavano già antiquate al momento della produzione. Ne vennero prodotte circa 165 esemplari tra vette intermedie e semipilota.

La seconda serie, prodotta a partire dal 1972, presentava diverse migliorie come ad esempio i freni a disco. Di seconda serie sono state prodotte, tra intermedie e semipilote, più di 800 esemplari.

La velocità massima fu inizialmente fissata a 160km/h quando la locomotiva era in testa, e 120km/h con l'unità di trazione in spinta. Fu successivamente riscontrato che il confort dei passeggeri e la stabilità generale non risentiva della posizione della locomotiva, e dunque la velocità massima fu portata in maniera generale a 140 km/h.



Foto Stefan Balanica

2. La E.464.118 spinge un convoglio di Piano Ribassato impiegato in un regionale Foggia-Bari in entrata a Barletta. (Foto Stefan Balanica)

Le prime modifiche arrivarono molto presto: all'inizio degli anni novanta vennero riadeguate le porte delle v vetture ai nuovi standard di sicurezza e alcune carrozze semipilota di prima serie, originariamente progettate con frontale "passante", furono ristrutturate presso le Officine Gallinari di Reggio Emilia. In questo processo, il frontale "apribile" fu sostituito con uno completamente chiuso, caratterizzato da un doppio parabrezza e una parte inferiore incavata. Questo cambiamento ha garantito più spazio e migliore visibilità al personale di macchina durante la guida. Le semipilota che ricevettero tale aggiornamento sono note come "pilote Gallinari".

Negli anni duemila, la maggior parte delle carrozze subì un importante intervento di "revampizzazione". Questo comportò il rifacimento degli interni con nuovi sedili, illuminazione e rivestimenti, la sostituzione delle attrezzature tecniche e l'installazione dell'aria condizionata. Inoltre, i finestrini scorrevoli "a ghigliottina" furono sostituiti con nuovi a cristallo sigillato o con l'estremità superiore apribile "a compasso", mentre gli scambiatori dell'aria condizionata furono posti sopra il tetto a causa del pianale ribassato delle carrozze. Le cabine di guida delle v vetture semipilota furono ricostruite per migliorare l'insonorizzazione e adottare un design più moderno, simile a quello delle locomotive E.464. Inoltre, per le rimanenti semipilota "passanti", l'accesso all'intercomunicante frontale fu soppresso sigillando l'area con due vetri parabrezza provenienti dalle locomotive E.646 e rimuovendo il mantice dell'intercomunicante.



3

Foto Paolo Fanelli



4

Foto Andrea Rizzo

3. Un convoglio misto di Piano Ribassato di prima e seconda serie effettua un regionale Bari-Foggia. In testa una vettura Pilota "Gallinari". (Foto Paolo Fanelli, 02 aprile 2011)

4. Una pilota "ex Passante" revamp, in sosta a Lecce. (Foto Andrea Rizzo, 15 febbraio 2020)

Tra il 2012 e il 2015 la maggior parte delle vetture piano ribassato di prima serie, venne accantonata o demolita. Alcune vetture però rimasero in servizio a Trenord fino a sfiorare i primi mesi del 2019, per poi anch'esse venire dismesse. Le vetture di seconda serie però, revampizzate ed enormemente diffuse, la facevano ancora da padrone in tutto lo stivale, specie in Puglia, dove prima dell'arrivo degli ETR.104 "Pop" e ad eccezione dei tre Jazz ETR.324 in servizio, rappresentavano la quasi totalità del materiale rotabile. Proprio tra il 2019 e il 2021 vennero dismesse le ultime semipilota ex passanti di seconda serie.



Foto Andrea Rizzo

5. L'interno di una vettura revampizzata di seconda serie, ferma a Barletta in attesa di partire alla volta di Fasano. (Foto Andrea Rizzo, 30 marzo 2024)

L'arrivo progressivo dei moderni "Pop", "Rock" e, in misura minore "Blues", è stato il colpo di grazia per le Piano Ribassato. Gradualmente, tra il 2020 e il 2024 sono state accantonate in tutte le regioni dove erano ancora presenti. Per ultima la Puglia che, dopo aver visto assottigliarsi sempre di più il numero di composizioni di piano ribassato in servizio, ha ufficialmente fermato tutti i rimanenti esemplari dal primo aprile 2024, sostituendole momentaneamente con alcune vetture Medie Distanze provenienti da Marche e Campania. Le medie distanza in questione seguiranno lo stesso destino delle piano Ribassato una volta terminata anche per la Puglia la fornitura di Pop e Rock.

Attualmente, alcune vetture piano ribassato restano ancora in servizio a Trenord anche se anch'esse sono ormai prossime alla fine. L'inevitabile declino del materiale ordinario a favore di un futuro costituito da soli elettrotreni si dimostra ogni giorno più evidente. Non è chiaro il futuro delle tantissime E.464 che, visto l'accantonamento di sempre più carrozze, si trovano spesso in situazioni di

esubero.

Sulle carrozze a Piano Ribassato vedi anche: [Approfondimenti del 06/01/2000](#)



Foto Daniele Neroni

⁶ Un convoglio di quattro carrozze effettua un regionale Ancona-Pescara ripreso da Torre di Palme (FM). (Foto Daniele Neroni)



Foto Stefan Balanica

⁷ La E.464.109 spinge un convoglio di quattro Piano Ribassato in direzione sud. (Foto Stefan Balanica, 29 giugno 2021)

Benedetto Fanelli - 08 aprile 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