

*da Approfondimenti del 12 maggio 2003*

## Una giornata con i "traghetti"

**di David Campione**

Pensando alla figura professionale del macchinista, quasi sempre la si individua impegnata alla guida di convogli passeggeri o merci in viaggio tra due località più o meno distanti tra loro.

Pochi invece sanno che i macchinisti della divisione Passeggeri e Regionale in forza a grossi impianti ferroviari come Roma e Milano, hanno in turno regolare una giornata molto particolare confidenzialmente chiamata dagli addetti ai lavori come la giornata dei traghetti.

Nulla a che vedere con i mezzi marittimi, ovviamente, bensì una giornata di lavoro basata su circa 8 ore, che impegna il macchinista nel trasferimento per pochi chilometri di treni completi o della singola locomotiva tra la stazione, il parco di ricovero o il deposito locomotive, con procedure inusuali che vediamo in questo articolo, dove seguiamo un macchinista impegnato proprio in uno di questi servizi.

*Foto David Campione*

**1. Dopo aver percorso migliaia di chilometri attraverso tutta la penisola in quasi 24 ore di viaggio, l'Espresso 834 proveniente dalla Sicilia è giunto a Milano Centrale, con la E.402.172 che lo ha condotto da Villa San Giovanni fino a destinazione. Dopo la discesa dei passeggeri, il macchinista di turno ai "traghetti" provvede a portare il convoglio nel parco. (Foto David Campione, 27 ottobre 2002)**

1

Sono le 10 del mattino di una giornata di ottobre dell'anno scorso, quando l'Espresso 878 giunge a Roma Termini da Siracusa/Palermo con la E.444R.024 e ben 16 carrozze, tutte di tipo X di I e II classe. Il nostro macchinista è già al binario per dare il cambio ai colleghi in arrivo da Napoli, che possono finalmente concedersi un caffè rifocillante dopo ore di macchina, lasciandola abilitata in carico al macchinista dei traghetti!

Adesso bisogna attendere il pilota, un manovratore che ci guiderà nell'uscita a ritroso da Roma Termini verso il parco Prenestino dove verranno ricoverate le carrozze.

Dopo quasi mezz'ora questi si annuncia battendo contro la porta della locomotiva ed esclamando a gran voce Meccanicooo! Prontamente ci consegna la radio attraverso la quale ci ripeterà i segnali dalla coda del treno, dove prenderà posto. L'equipaggiamento del pilota è composto da un'altra radio e da una condotta con la pistola, un rubinetto che consente di intervenire prontamente sulla condotta generale del freno per l'arresto del convoglio.

A questo punto si provvede ad allentare la maglia tra la locomotiva e la prima carrozza, per sveltire l'operazione di sgancio definitiva che verrà poi effettuata nel parco Prenestino. Il macchinista porta la leva del senso di marcia a ritroso e quindi pressa leggermente posizionando la maniglia dei motori in posizione di Manovra, mentre il manovratore interviene sul gancio allentandolo e di seguito staccando il cavo del REC.

Eseguita questa operazione, si avvia verso la coda del lungo treno e nel mentre si provano le gracchianti radio, con il manovratore che anche in questo caso si annuncia attraverso l'etere gridando Meccanico 77128 mi senti?!?; il macchinista prontamente risponde Macchina 77128. Ti ricevo forte e chiaro!

A questo punto il nostro treno ha assunto la nuova numerazione che lo contraddistingue nel breve viaggio.



*Foto David Campione*

**2. La E.444R.024 con la lunga composizione dell'Espresso 878 da poco giunto a Roma Termini. I passeggeri sono già scesi e la coppia di macchinisti ha già dato il cambio al macchinista "dei traghetti" che condurrà il convoglio al Parco Prenestino. (Foto David Campione, Ottobre 2002 )**

2

Ancora venti minuti di attesa e dalla radio arriva la comunicazione che da inizio al nostro breve viaggio: Meccanico 77128 segnale rosso giallo. La disposizione a via libera del segnale basso è per noi ininfluente, in quanto siamo a tutti gli effetti "treno" e non "manovra": la cosa importante, oltre all'aspetto del segnale, è l'indicatore di direzione, onde evitare di ritrovarsi a Formia a marcia indietro...! Il macchinista replica Macchina 77128 ricevuto!, porta la maniglia su Serie e la Tartaruga lentamente lascia le pensiline di Roma Termini a ritroso.

Per quanto pratica diffusa, il macchinista confida che è comunque innaturale condurre a spinta un treno di oltre 430 metri senza poter vedere l'aspetto dei segnali e tanto meno la linea, affidandosi unicamente ai comandi vocali impartiti dal pilota.

In una manovra di questo genere non si superano solitamente i 20 km/h ed il macchinista una volta dato lo spunto iniziale al convoglio riporta la maniglia a zero, intervenendo frequentemente sul freno moderabile e sul continuo, per contrastare le circa 670 tonnellate delle vetture che sull'acclività del fascio di Termini trascinano il convoglio aumentandone la velocità.

Poco dopo la solita radio ci informa che "Meccanico 77128 segnale Giallo", ovvero che il segnale successivo, quello di protezione al parco, è disposto a via impedita. Il macchinista anche in questo caso conferma la ricezione del messaggio e gradualmente interviene sul freno riducendo ancor più la velocità. Il pilota da parte sua lo agevola nel lavoro, all'approssimarsi del segnale, con indicazioni utili per arrestare per tempo il convoglio: Meccanico 77128 abbiamo quattro carrozze al segnale ed a seguire ""tre carrozze al segnale. Il conto alla rovescia delle carrozze è riferito allo spazio stimato dal manovratore tra la coda del treno, in quel momento di fatto testa, ed il segnale da rispettare.

Mentre sostiamo in attesa di essere accolti al parco Prenestino, sugli attigui binari per Firenze prosegue regolare il traffico di treni in partenza ed in arrivo a Roma.



*Foto David Campione*

**3. Il nostro treno, classificato 77128, sosta all'ingresso del parco Prenestino, in attesa dell'apertura del segnale di protezione. (Foto David Campione, Ottobre 2002 )**

3

Il segnale si dispone al Giallo e prontamente il manovratore ci informa: è sufficiente sfrenare il treno per rimetterci in movimento, mentre a 15 km/h affrontiamo i deviatoi che danno accesso al parco. Il nostro convoglio, oggi più lungo del solito, crea alcuni problemi in fase di ricovero, in quanto abbiamo difficoltà nel liberare l'attraversamento a raso che adesso impegniamo con la locomotiva.



*Foto David Campione*

**4. Ultime fasi del ricovero del convoglio nel parco Prenestino: si sta procedendo lentamente per liberare l'attraversamento a raso, prima di sganciare la locomotiva.**  
**(Foto David Campione, Ottobre 2002)**

4

La macchina viene sganciata e adesso siamo di nuovo in testa, pronti per ripartire verso il deposito locomotive di San Lorenzo, dove terminerà questo servizio. Il segnale basso si dispone a via libera, mentre l'indicatore di direzione del segnale riporta il numero 4. Attraversiamo i binari della linea Roma Temini Roma Prenestina - Sulmona, oggi interrotti per consentire i lavori di realizzazione della penetrazione urbana dell'Alta Velocità, con i pantografi abbassati superando anche un breve tratto neutro, e pieghiamo con decisione verso destra costeggiando subito la rimessa Vallone. Rialzato il pantografo prendiamo sputto per superare la livellata che da accesso al deposito, dove giungiamo subito dopo.



*Foto David Campione*

**5. La Tartaruga isolata attraversa i due binari che collegano Roma Termini a Prenestina, piegando verso destra primadi affrontare la breve rampa che conduce in deposito.**  
**(Foto David Campione, Ottobre 2002)**

5

Qui viene cambiato il banco per retrocedere nel fascio antistante la rotonda TE. Penultima sosta dinanzi la cabina, dove il macchinista consegna i documenti della locomotiva, prima di percorrere poche decine di metri a bassissima velocità, con la nostra Tartaruga che si accosta ad una gemella.

Il macchinista prima inserisce il freno di stazionamento, ne verifica la tenuta ed infine disabilita la macchina. Sono le 11.30 e la sua giornata di lavoro, cominciata alle prime luci dell'alba con altri traghettamenti, è finalmente terminata. Le carrozze verranno ripulite e rifornite d'acqua in attesa di ripartire nel pomeriggio nuovamente alla volta della Sicilia con l'Espresso 877. La nostra Tartaruga, invece, seguirà un altro turno che la porterà dopo poche ore di nuovo in marcia, in testa a qualche veloce treno Intercity.



Foto David Campione

**6. Penultima sosta per la consegna dei documenti al capo piazzale, prima che la macchina venga ricoverata in attesa di un nuovo servizio. (Foto David Campione, Ottobre 2002)**

#### I trasferimenti romani

Sono numerosi gli invii di materiale rotabile che interessano la Capitale, a carico dei macchinisti sia della divisione Passeggeri che Regionale.

Nel primo caso quelli più frequenti riguardano il trasferimento di convogli completi (Intercity, Espressi, Euronight ed Eurocity) dalla stazione Termini al parco Prenestino e viceversa; non mancano poi gli spostamenti delle locomotive isolate dal deposito alle stazioni (Termini e Tiburtina quando i treni hanno da qui origine di corsa) o da e per il parco Prenestino.

Invii riguardano anche gli ETR.450/460/480 e 500 per servizi Eurostar tra il MAV di San Lorenzo e Roma Termini.

Per quanto riguarda la Divisione Trasporto Regionale, i trasferimenti interessano composizioni ordinarie (E.464, E.646, E.656 ed E.652 con carrozze MD, Doppio Piano e Piano Ribassato) oppure elettromotrici (ALE 801/940 oppure ALE 426/506 TAF), che si spostano tra Termini, Tiburtina, Ostiense e Roma Smistamento (deposito della Regionale).



Foto David Campione

**7. In alcune ore della giornata si forma una vera e propria fila di locomotive in uscita da Roma San Lorenzo dirette a Termini dove prenderanno in carico il loro treno. Nella foto la E.656.433 con la 004 attendono il loro turno per l'uscita, mentre in seconda posizione si è accodata una E.402. In lontananza si individua una E.444R, che a breve si accorderà alle altre macchine. (Foto David Campione, 19 aprile 2003)**

7

Tra le particolarità di questi invii dell'area romana, menzioniamo la difficoltà che incontrano i treni completi in trasferimento dal parco Prenestino alla stazione Termini: la livellata che da' accesso alla stazione mette infatti a dura prova le prestazioni delle Tartarughe con i convogli più pesanti, in quanto non si riesce a completare l'esclusione del reostato alle basse velocità concesse e si rischia la fusione dello stesso. In questo caso si ricorre ad una potente E.656 o ad un'altra macchina, che "accompagna" il convoglio fin dentro Roma Termini, per poi essere sganciata e tornare in deposito isolata. La E.444R condurrà poi il suo convoglio fino a destinazione.

Altra particolarità riguarda i treni della Regionale (e più di rado anche quelli della Passeggeri), che occasionalmente vengono condotti da Roma Smistamento o dal parco Prenestino a Termini con una anziana E.636. La macchina rimane bloccata a tronchino fin quando non avviene la partenza del convoglio che ha trasferito in stazione.



*Foto David Campione*

8. L'anziana E.636.243 ha condotto dal parco Prenestino a Roma Termini un Espresso notturno diretto in Sicilia e sosta in attesa della partenza del convoglio, tra due moderne E.402. (Foto David Campione, 30 dicembre 2002)

**David Campione - 12 maggio 2003**

- 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**