



Traghettemento al "fresco" per gli IC Siciliani

di **Roberto Copia**

Il gran caldo di questa estate ha messo a dura prova la tempra dei viaggiatori dei treni che assicurano il collegamento tra la Sicilia e Roma: gli Intercity Peloritano ed Archimede.

Come noto, tali convogli sono composti da vetture tipo Z o Gran Comfort che quando non sono agganciate alla locomotiva titolare (che tramite la condotta REC garantisce l'alimentazione elettrica e quindi il funzionamento degli impianti di climatizzazione) si trasformano in vere e proprie trappole "crematorie" a causa della mancanza di finestrini apribili.

Tenuto conto che le manovre di imbarco e sbarco dei treni dalle navi traghetto vengono eseguite da locomotive diesel da manovra prive di condotta REC, per alleviare i disagi sofferti dalla propria clientela Trenitalia ha recentemente apportato alcune modifiche alle operazioni propedeutiche all'imbarco e allo sbarco.

Vediamole in sintesi, con l'ausilio di alcune foto.



Foto David Campione

1. La nave traghetto Sibari in arrivo a Messina: ancora una volta si ripeteranno le delicate ed affascinanti operazioni di sbarco ed imbarco dei convogli. (Foto David Campione, 4 agosto 2003)

Direttrice Sud-Nord (da Siracusa/Palermo per Roma)

Fino all'entrata in vigore delle nuove procedure la locomotiva titolare di ciascuna sezione (gruppo E.656) veniva sganciata immediatamente dopo l'arrivo a Messina Centrale lasciando il convoglio privo di alimentazione elettrica, situazione poco piacevole, in particolare qualora l'altra metà del treno viaggiava con consistente ritardo.

Oggi, invece, all'arrivo a Messina Centrale, la sezione da Siracusa (4 vetture: tre di 2a classe tutte a scompartimenti con corridoio laterale e una di 1a classe) rimane agganciata alla propria locomotiva titolare fino al momento in cui avviene il ricongiungimento con la sezione proveniente da Palermo (5 vetture: quattro di 2a classe, di cui una a salone unico attrezzata per trasporto disabili, e una di 1a classe).



Foto Roberto Copia

2. Vettura tipo Z di 2a classe in composizione all'IC Archimede, nella stiva del traghetto Scilla con il collegamento elettrico per l'alimentazione dell'impianto di climatizzazione inserito sulla fiancata. (Foto Roberto Copia, 4 luglio 2003)

Una volta ricongiunte le due sezioni (in tutto 9 vetture), la locomotiva viene sganciata e il convoglio viene spinto sui binari centrali delle navi attualmente in servizio (tipo Scilla/Villa o tipo Iginia/Sibari/Rosalia). L'operazione di imbarco, che consta di due manovre di ingresso e regresso eseguite da una locomotiva D. 145 del deposito di Messina con relativi carri scudo, non supera i dieci minuti. In caso di notevole ritardo di una delle due sezioni si procede all'imbarco separato del convoglio all'interno della medesima nave o, se necessario, su due diversi traghetti; il treno, nella sua definitiva composizione, verrà pertanto creato a Villa S. Giovanni durante le manovre di sbarco. Tale operazione consente da un lato di liberare il binario della stazione di Messina e dall'altro di garantire l'alimentazione elettrica delle vetture.



Foto Roberto Copia

3. Una vettura tipo Gran Confort in composizione all'IC Archimede, nella stiva della nave Scilla. (Foto Roberto Copia, 4 luglio 2003)

Ricoverato il convoglio nella stiva della nave, il personale di bordo mette in funzione l'impianto di climatizzazione delle vetture tramite l'apposita presa (380 V - 50 Hz trifase) situata sulla fiancata di ciascuna di esse. Le navi tipo Iginia (entrate in servizio nei primi anni '70) dispongono già della corrente nella misura necessaria mentre sulle navi tipo Scilla (entrate in servizio verso la fine degli anni '80) che dispongono di una corrente a 440V - 60 Hz l'erogazione della alimentazione elettrica nella misura necessaria è ottenuta tramite un apposito convertitore di bordo.

All'arrivo a Villa S. Giovanni il treno viene subito sbarcato dalla nave e spinto in manovra di regresso fino al binario alla cui testa è già in attesa la sezione proveniente da Reggio Calabria (3 vetture: una di 1a classe, una di 2a classe e una ristorante/self service) con la propria locomotiva titolare, una E.402 o una E.444R.



4. Vettura tipo Z di seconda classe in composizione all'IC Archimede al paraurti della nave Scilla, dotato di maglia di aggancio e presa di aria compressa per la frenatura del convoglio. (Foto Roberto Copia, 4 luglio 2003)

Direttrice Nord-Sud

Giunto a Villa S. Giovanni, e dopo la partenza della sezione per Reggio Calabria, il convoglio viene "tagliato" (gergo con cui si indicano le operazioni di disconnessione del REC e chiusura delle passerelle intercomunicanti tra le vetture) nelle due sezioni per Palermo e Siracusa ed agganciato da una locomotiva D.145 del deposito di Reggio Calabria (con relativi carri scudo) a cui è affidata la manovra di imbarco sul traghetto.

Anche in questo caso, ricoverate e assicurate le vetture nella stiva della nave, il personale di bordo mette in funzione l'impianto di climatizzazione di ciascun vagone tramite l'apposita presa situata su ciascuna fiancata.



5. Traghetto Scilla appena giunto a Messina Marittima con a bordo le due sezioni (per Palermo e Siracusa) dell'IC Peloritano. (Foto Roberto Copia, 30 luglio 2003)

All'arrivo a Messina Marittima le sezioni vengono sbarcate dal traghetto separatamente. Le manovre sono ancora una volta affidate a una coppia di D.145 del deposito di Messina con i propri carri scudo ai quali è stata già agganciata la locomotiva E. 656 titolare con il personale di macchina già al proprio posto.

Quest'ultima manovra comporta l'impegno da parte della locomotiva elettrica (inattiva) del ponte mobile che assicura la connessione tra terraferma e nave traghetto facendo venir meno una delle prerogative (sebbene la meno importante) dei carri scudo che era quella di evitare che la locomotiva, con la sua massa elevata, mettesse a dura prova la struttura del ponte mobile e si inoltrasse nella stiva della nave.

Le singole sezioni vengono così inoltrate già nella loro definitiva composizione alla stazione di Messina Centrale, distante poche centinaia di metri.



6. La E.656.039, titolare della sezione per Palermo, spinta dalla D.145 e relativi carri scudo si appresta ad agganciare la propria sezione del convoglio a Messina Marittima. (Foto Roberto Copia, 30 luglio 2003)

Durante il breve tragitto che separa le stazioni di Messina Marittima e Messina Centrale, superato l'apposito segnale posto sulla linea aerea, la E.656 alza il proprio pantografo dando l'alimentazione elettrica al proprio convoglio assicurando così il funzionamento dell'impianto di climatizzazione senza ulteriori perdite di tempo.



7. Tocca ora alla E.656.009, titolare della sezione per Siracusa, entrare nella stiva della nave per agganciare il proprio convoglio, sempre spinta dalla D.145 e relativi carri scudo. (Foto Roberto Copia, 30 luglio 2003)



8

Foto Roberto Copia



9

Foto Roberto Copia



10

Foto Roberto Copia



11

Foto Roberto Copia

8. L'uscita delle due sezioni del treno Intercity "Peloritano": la sezione per Palermo è la prima a lasciare la nave... (Foto Roberto Copia, 4 agosto 2003)

9. ...affidata ad una doppia di E.656. (Foto Roberto Copia, 4 agosto 2003)

10. La sezione per Siracusa. (Foto Roberto Copia, 4 agosto 2003)

11. Per entrambe le sezioni il pantografo viene azionato durante l'inoltro dei convogli alla stazione di Messina Centrale. (Foto Roberto Copia, 4 agosto 2003)

Un ringraziamento ad Antonio Donato, coautore del sito Navi FS, per le utili ed interessanti informazioni tecniche fornite all'autore.

Roberto Copia - 21 settembre 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