

da *Approfondimenti* del 21 novembre 2003

Quell'ultima manovra a Tiburtina...

di Giancarlo Scolari

Il 12 dicembre 2002 si è chiuso, forse definitivamente, un capitolo significativo per le Ferrovie italiane. Con il nuovo orario annuale, in vigore dal 15 dicembre, è stato infatti abolito il trasporto auto al seguito dalla coppia di Espressi 1910/1911 tutto letti Roma - Milano e viceversa effettuato fino ad allora per mezzo di tre carri chiusi tipo Hbbccqs.

All'Espresso 1910 di giovedì 12, quindi, a Roma Tiburtina sono stati agganciati per l'ultima volta i tre carri porta auto che venivano inseriti in composizione a questo treno il martedì, il giovedì e la domenica.

Questi stessi carri, andavano a completare una composizione estremamente variegata che prendeva forma nel Parco Prenestino e che era costituita da una cuccetta e tre vetture UIC-X di rimando a Chiusi, dove l'indomani mattina agganciate al 1911 sarebbero ripartite alla volta di Roma Termini effettuando servizio viaggiatori di 1^a e 2^a classe, quattro vetture letti MU, un bagagliaio dove avrebbe preso posto il Capotreno, il Capo Servizi Treno ed un agente Polfer ed altre due vetture MU fuori servizio.

In queste poche righe ripercorriamo il viaggio di questo particolare convoglio nel suo ultimo giorno di effettuazione in un freddo autunno dello scorso anno.

**Foto David Campione**

1. Una 245 manovra i tre carri porta auto da agganciare all'Espresso 1910 sul piazzale della stazione di Roma Tiburtina. Foto David Campione, 12 dicembre 2002)

Il treno, partito da Roma Termini alle 23.20, si attesta dopo pochi minuti a Roma Tiburtina dove viene ricevuto sotto una incessante pioggia battente al binario numero 5.

Al binario accanto, nel frattempo, è già pronta una anziana ma robusta locomotiva da manovra appartenente al Gruppo 245 che provvede a posizionare i carri porta auto in coda al treno, in una collocazione tendente a facilitare la manovra di sgancio una volta arrivati a Milano.

Nel frattempo si contano sulle dita di una mano i viaggiatori sul marciapiede in attesa di prendere posto in vettura letto, mentre all'interno i conduttori sono ancora impegnati nell'accoglienza dei viaggiatori partiti da Termini.

Espletate le formalità di aggancio, tra cui la prova freno, qualche minuto prima dell'orario di partenza il segnale viene disposto a via libera e alle 23.50 esatte il Capotreno comanda la partenza.



Foto David Campione

2. Con l'aggancio dei tre carri porta auto e la regolarizzazione della coda, l'Espresso 1910 è pronto a lasciare la stazione di Roma Tiburtina. (Foto David Campione, 12 dicembre 2002)

La E.402.008 titolare dell'Espresso, non ha alcun tentennamento nonostante le rotaie bagnate e con un ottimo spunto inizia a trainare il convoglio del peso di circa 800 tonnellate nella sua lenta corsa di 627 km verso Milano.

Il convoglio, secondo la scheda treno, è impostato da Settebagni sulla Linea Lenta ma in questa occasione, per un blocco programmato tra la stessa stazione dell'hinterland romano e Poggio Mirteto, viene instradato in Direttissima fino ad Orte, dove alle 0.44 effettua la prima ed ultima sosta per servizio viaggiatori in partenza.

Lasciato questo importante scalo, in cui la linea si biforca per proseguire verso Firenze o dirottare verso Ancona, il treno prosegue il suo viaggio superando Chiusi - Chianciano Terme dove vengono sganciate le tre UIC-X di rimando e raggiungendo Terontola, dove effettua una curiosa fermata di servizio.

Limitatamente alla domenica e al giovedì, viene infatti inserita in composizione al treno una vettura letti proveniente da Orte e instradata via Terni - Foligno - Perugia, che giunge nella stazione Toscana alle 0.30 in composizione al Regionale 12130 partito da Orte alle 22.06 e costituito da una E.424 e da tre vetture a Piano Ribassato.



Foto David Campione

3. Sotto una pioggia battente, titolare dell'Espresso 1910 è la E.402.008 in livrea XMPR con il rosso della livrea originale che tenta di spuntare sotto ai finestrini. (Foto David Campione, 12 dicembre 2002)

Effettuate tutte le manovre e le verifiche di rito, il treno riparte proseguendo la sua indisturbata corsa sulla Linea Lenta con limitazione a 120 km/h per la presenza dei carri auto e nel pieno della notte raggiunge la desolata stazione di Firenze Campo Marte dove avviene il cambio del Personale di Macchina e di scorta.

Dopo aver attraversato senza indugi le austere rampe dell'Appennino, l'Espresso alle 5.17 del mattino, in perfetto orario, viene accolto a Bologna Centrale e, complice una traccia oraria molto larga, esattamente due ore dopo si attesta a Piacenza dove incominciano a scendere i primi viaggiatori.

Mancano tuttavia ancora quasi due ore per entrare in Centrale e così, alle porte del capoluogo lombardo, ci sono le soste di qualche minuto a Secugnago e Melegnano per effettuare delle precedenze e a Milano Rogoredo per espletare servizio per i soli viaggiatori in arrivo.

Finalmente alle 9.10, in perfetto orario, il treno termina la sua corsa a Milano Centrale dove, pochi minuti dopo, i carri provenienti da Roma vengono sganciati e portati per l'ultima volta nella vicina zona di scarico.

Con questa manovra termina definitivamente la presenza degli Hbbccqs in composizione all'Espresso 1910, così come sarebbe terminata il giorno dopo anche sul corrispettivo Espresso 1908 al quale venivano agganciati il lunedì, il mercoledì e il venerdì.



Foto Luca Catasta

4. La già varia composizione del Tuttoletti 1910 si è arricchita in questa circostanza anche di un bagagliaio tipo UIC-Z con il treno in transito a Milano Lambrate. (Foto Luca Catasta, 11 febbraio 2002)

Tale Espresso, infatti, lasciava la stazione di Milano Centrale alle 23.15 con i tre carri in testa dirigendosi verso Milano Greco Pirelli,

stazione limitrofa situata sulla linea per Chiasso.

Qui la macchina titolare veniva sganciata e portata in quella che fino ad allora era la coda del treno, in modo da lasciare i carri auto nella parte posteriore per facilitare le manovre di sgancio a Roma Tiburtina e subito dopo l'intero convoglio si rimetteva in marcia come Espresso 1911.

Come nel corrispettivo treno pari, limitatamente al lunedì e al venerdì a Terontola era prevista una sosta di servizio per sganciare la vettura letti che avrebbe proseguito alle 5.55 per Perugia - Foligno - Terni - Orte in composizione al Regionale 12093 trainato da una E.424 con tre vetture Piano Ribassato mentre quotidianamente venivano agganciate le vetture trasferite la mattina prima dall'Espresso 1910 al fine di effettuare un servizio viaggiatori di 1^a e 2^a classe per i pendolari diretti a Roma.

Come sopra accennato i carri auto venivano poi sganciati a Roma Tiburtina mentre il treno completava la sua corsa fino alla principale stazione della Capitale.



Foto Lorenzo Pallotta

5. Arrivo a Orte per il Regionale 12093 trainato dalla E.424.227 con in composizione in ultima posizione la vettura letti proveniente da Milano e sganciata a Terontola. (Foto Lorenzo Pallotta, 16 ottobre 2001)

Come ultima curiosità che rendeva questi Espressi estremamente interessanti, resta da citare una pratica effettuata fino a pochi anni fa che prevedeva l'aggancio dei carri auto a Roma Termini con il treno che, per fare in modo che a Milano gli stessi fossero in coda, effettuava una manovra simile a quella messa in pratica nel capoluogo lombardo con giratura a Roma Prenestina.

Oggi gli Espressi 1910 e 1911 effettuano ancora servizio tra Roma e Milano e viceversa ma senza vetture al seguito, senza la vettura da Terontola e senza le UIC-X da Chiusi - Chianciano Terme.

Scompare così, almeno per il momento, l'ultimo servizio di auto al seguito tra Roma e Milano, un servizio decisamente insolito che permetteva la visione di composizioni particolari ed estremamente variegate.

Giancarlo Scolari - 21 novembre 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. È 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