

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 21 marzo 2004

Il cambiamento di Trenitalia

di Lorenzo Pallotta

L'aria di grande cambiamento che si respira nei palazzi di Trenitalia rende difficile ipotizzare il futuro delle nostre ferrovie, ma forse è possibile tracciare senza alcuna pretesa di assoluta veridicità, alcune brevi linee guida relative a quello che sarà il prossimo panorama nella nostra penisola, segnato come sempre da nuovo materiale che solcherà i binari e da altro che li lascerà definitivamente.

La consegna dei primi due lotti di 240 E.464 ha già portato una grossa ventata di aria fresca nel parco trazione Trenitalia. Queste locomotive monocabina, delle quali sono appena state ordinate altre 48 unità, hanno preso in consegna su molte linee numerosi convogli Regionali ed Interregionali, mandando definitivamente in pensione macchine come le E.424 tradizionali e le ultime ALe 540/840 e riducendo sempre più al ruolo di comparse le E.424 Navetta, con alcune unità già vittime di accantonamento in attesa di relativa e inevitabile demolizione.



1¹Transito a Castelnuovo di Porto per la E.464.106 in coda ad un convoglio Interregionale. (Foto Lorenzo Pallotta, 14 settembre 2003)

Sorte analoga, dettata questa volta principalmente dalla massiccia immissione in servizio dei Treni ad Alta Frequenzazione, spetterà a breve anche alle superstiti composizioni di ALe 803 e rimorchi, moltissime delle quali attualmente accantonate nei Depositi Locomotive napoletani e, in chiave futura, persino alle ALe 801/940, oramai stremate da anni di servizi Metropolitani estremamente dispendiosi in termini di danneggiamenti strutturali.

Come se non bastassero i TAF, a dare un ulteriore colpo alle speranze di sopravvivenza di questi rotabili penseranno anche i Minuetto che dal 2004 dovrebbero entrare in servizio su molte linee elettrificate della penisola minando oltretutto la sopravvivenza anche di altri rotabili ai quali potrebbero subentrare nella loro versione Diesel.

In questa ottica sembrano fortemente a rischio le ALn 668 della serie 1500, peraltro già ampiamente rimaneggiate dalle numerose demolizioni già eseguite, in compagnia delle ALn 668 delle serie 1600, 1700 e 1800 che comunque, ad onor del vero, sono insieme alle prime da tempo al tramonto della carriera dopo oltre 30 anni di onorato servizio.



2- La ALn 668.1575 transita sulla Domodossola - Novara fra Ornavasso e Gravellona-Toce. (Foto Maurizio Tolini, Anni '90)

Rimanendo alla trazione Diesel, la mancata costruzione di nuovi locomotori sembra offrire nuove opportunità ai rotabili già esistenti, anche se oramai numerose unità dei Gruppi D.343 e D.443 versano in stato di accantonamento laddove non sono già state demolite a causa della loro anzianità.

La mancanza di unità che vadano a rimpiazzarle è da attribuire in questo caso anche alle elettrificazioni che Trenitalia sta portando avanti da qualche anno, con opere in fase di completamento come la Brindisi Taranto, o di prossimo inizio, come la Catanzaro Lido Reggio Calabria.



3- Fa bella mostra di se nella stazione di Luino la D.343.2017 in compagnia della D.341.2004 esposte in occasione del classico appuntamento lombardo. (Foto Maurizio Tolini, giugno 1989)

Facendo un passo indietro ai locomotori elettrici, il destino sembra segnato una volta per tutte per le circa 200 E.636 scampate alla fiamma ossidrica grazie alla intensa operazione di riqualificazione della quale sono state protagoniste nel corso dell'ultimo anno, che ad ogni modo non riuscirà a salvarle da due eventi che risulteranno determinanti per la loro sorte, l'entrata in servizio delle 42 nuove E.405 prevista per il 2004 e la trasformazione di un notevole quantitativo di E.656 in E.655 con rapporto corto.

Le macchine di questi due Gruppi, infatti, andranno senza ombra di dubbio ad assorbire i servizi merci finora appannaggio anche delle anziane E.636, relegando queste, per gli ultimi periodi della loro esistenza, a ruoli importanti ma al di fuori degli onori della cronaca, quali le manovre all'interno delle stazioni o il traghettamento di materiale vuoto tra queste e i depositi, cosa che, peraltro, è da loro già attualmente effettuata ad esempio nel nodo romano.



Foto Lorenzo Pallotta

4. Proseguono serrate le consegne delle locomotive E.405 in origine costruite per le ferrovie polacche e successivamente acquisite da Trenitalia. Nella foto la E.405.005 è in sosta a sosta a Milano qualche giorno dopo il suo arrivo. (Foto Lorenzo Pallotta, 12 luglio 2003)

Se è certo che continueranno ad operare in testa ai convogli merci anche le E.645, destino analogo sembra prospettarsi anche per le E.646, alle quali, con buona probabilità, Trenitalia apporterà una variazione al rapporto di trasmissione con relativa immissione nel Gruppo E.645, al fine di poter usufruire di una più elevata potenza trainante a discapito della loro attuale maggiore velocità. A completare il quadro, già visibilmente complesso, contribuiranno poi tre fattori estremamente diversi ma altrettanto determinanti, l'immissione in servizio delle E.402C, le cui consegne sono previste a partire dal 2005, l'arrivo a ottobre del 2006 dei primi 12 nuovi Pendolino recentemente acquistati dalla Alstom e, soprattutto, lo spostamento in testa al materiale ordinario delle 60 E.404.100 monotensione, che verranno sostituite nella loro attuale funzione da apposite locomotive politensione già in costruzione.



Foto Lorenzo Pallotta

5. Transito nei pressi di Terranuova Bracciolini per un ETR.500 nella sua versione definitiva con motrice E.404.500 politensione. (Foto Lorenzo Pallotta, 4 aprile 2003)

Se il materiale viaggiatori e merci sarà a breve investito in pieno da questa ventata di aria fresca, lo stesso può dirsi pure, anche se in termini ridotti, per il materiale da manovra.

Le nuove D.146, consegnate a partire dai primi mesi del 2003 e già operanti a pieno regime in diversi scali italiani, segneranno, con tutta probabilità, la fine delle anziane e gloriose D.143 che, passate indenni attraverso la seconda guerra mondiale e mezzo secolo di manovre snervanti, sono destinate a cadere inesorabilmente sotto i colpi inferti delle neonate locomotive Firema dalla appariscente livrea.

In questo stesso ambito, poi, saranno certamente ultimate le demolizioni di numerosi automotori sparsi accantonati in molti scali della penisola e, sempre in tema di demolizioni di materiale già accantonato, verranno completate quelle relative alle altre macchine da anni in attesa.



Foto Lorenzo Pallotta

6. Manovra a Milano la D.146.2007, con alle spalle alcuni anziani automotori prossimi alla demolizione. Nel Deposito Locomotive meneghino sono già in servizio ben 3 unità di questo neonato Gruppo. (Foto Lorenzo Pallotta, 12 luglio 2003)

L'immissione in servizio di nuovo materiale leggero, infine, avrà come conseguenza secondaria ma non meno importante anche la demolizione di qualche vettura ormai agli sgoccioli della carriera.

Uniche indiziate, vista la avvenuta radiazione dagli albi negli anni passati di unità più vetuste, sono le UIC-X che non sono state oggetto di alcun tipo di revamping, ma che, rispetto alle originali, hanno ricevuto unicamente la livrea XMPR.



Foto Maurizio Tolini

7. Una immagine ormai datata che ripercorre gli antichi fasti delle vetture UIC-X trainate nella circostanza da una E.656 presso Savignano sul Rubicone che subiranno numerose demolizioni tra le unità più vetuste non oggetto di revamping interno. (Foto Maurizio Tolini, Anni '90)

Rimanendo in questo ambito possiamo affermare senza timore di smentita che entro il 2004 tutto il parco rotabili Trenitalia vestirà la nuova divisa XMPR, anche se, probabilmente, ad alcune unità previste in prossima demolizione sarà lasciata fino all'accantonamento la cromia originale.

Dall'analisi fatta è facile evincere l'immane cambiamento in atto da parte di Trenitalia, un cambiamento necessario che sarà senza dubbio apprezzato dalla clientela che avrà l'opportunità di viaggiare su mezzi maggiormente performanti e dotati di tutti quei comfort dei quali, nel 21° secolo, sembra non sia più possibile fare a meno.

L'unica speranza è che, durante questo cambiamento giustificato e comprensibile, non si dimentichino i rotabili che hanno fatto la storia delle Ferrovie dello Stato e che potrebbero fare bella mostra di sé durante il loro centenario che cadrà nel 2005 e che si provveda per tempo, quindi, al recupero nelle vesti di rotabili storici, di mezzi quali il glorioso TEE Breda o gli affascinanti ETR 220, testimoni di una ferrovia che va progressivamente scomparendo.

Lorenzo Pallotta - 21 marzo 2004

❑ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](http://www.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

