

da **Treni storici** del 24 maggio 2004

Tornerà in pressione la 691.022?

di Dario Pisani

Se non l'avessi letto su un quotidiano avrei pensato ad un pesce d'aprile con un ritardo biblico, invece la notizia è certa, certissima: le FS annunciano la rimozione dal Museo della Scienza e della Tecnica di Milano nientemeno che della 691.022, l'unico esemplare delle Pacific italiane, ad un anno dal centenario della costituzione della Rete di Stato!

Ma andiamo con ordine. Un po' di storia... Diceva un vecchio macchinista toscano, invitato a visitare un museo ferroviario, "non mi piaccion i cimiteri e nemmen le mummie": certamente una così possente ed enorme locomotiva, se fosse stata un essere vivente, avrebbe sofferto ferma e chiusa in quel padiglione stile Liberty nel cuore della città Meneghina, da dove invece partiva a tutto vapore verso la pianura padana!

Un restauro era stato ventilato nel 1989, come pure per la 746.038, ma in quel fatidico 150° della Napoli-Portici fu già molto se le FS fecero uscire la Bayard ed il suo treno per i festeggiamenti del 3 ottobre, specialmente per i venti di magistratura che soffiavano sull'ente statale in quel brutto frangente; nel 1995 lo scrivente si attivò per un comitato PRO 691 ma la risposta che pervenne nessuna speranza lasciava a chi chiedeva la rimessa in pressione della nostra 2-3-1!

Dopo un anno però una piccola inversione di rotta fu segnata dalla ispezione di personale del servizio materiale e trazione di Firenze sia alla 691 che ad altre macchine del Museo per inserirle, si spiegò poi, nel cosiddetto ASSET dei veicoli storici, la cui manutenzione si andava affidando al primo nucleo dell'attuale CERS.

Poi il silenzio, rotto da questa notizia: citiamo quindi quanto dichiarato dal sig. Dallai del CERS circa le operazioni di "prelievo" della 691 dal padiglione: questa fase affidata a ditta esterna alle FS avverrà nel mese di agosto, dopodiché la macchina dovrà giungere a Pistoia per le riparazioni del caso che, anche in base a quanto rilevato nel 1996, non dovrebbero essere di grande entità: non diciamo altro, non fantastichiamo, ma auguriamo un buon lavoro a tutti coloro che in ogni modo, con ogni energia, renderanno vero un sogno di molti, di tutti gli appassionati di vapore.



Foto Mario Diotallevi

1. La 691.022 nell'officina di Roma Smistamento che fra il 1965 ed il 1967 venne incaricata delle operazioni di restauro. (Foto Mario Diotallevi, marzo 1967)

Ma come si arrivò invece alla conservazione di questa macchina in un'epoca in cui non esistevano grandi energie e diciamole simpatie, per questo tipo di musealizzazione, almeno in Italia?

Lasciando da parte i primi timidi tentativi di conservazione ante FS, diciamo solo che già nel 1958, grazie anche al GRAF ed al compianto Ing. Bonazzelli, si erano accumulate in vari impianti macchine rare già all'epoca come la 552, la 477, la 910 uniche rappresentanti di gruppi ormai obsoleti; la nostra 691 invece era ancora in buona compagnia di almeno una metà delle sue 32 consorelle, anche se accantonate ed utilizzate addirittura come generatori fissi presso aziende private!

A Verona essa venne salvata insieme alla 010, anzi c'è chi racconta che era questa l'unità da preservare ma poi, le cronache del tempo sono scarse, essa servì solo come fonte di ricambi per il riordino della 022; entrambe furono inviate con tutte le altre macchine da museo a Roma smistamento dove sorgeva sorgere, secondo le FS, il museo.



Foto Mario De Prisco

2. La 691.022 nella sua ristretta sede museale di Milano. (Foto Mario De Prisco, 02 novembre 2002)

In una telefonata il sig. Mario mi disse che durante un reportage fra la massa enorme di veicoli accantonati (da demolire o preservare) non s'accorse della presenza della 010, cosa che invece rilevò dopo aver sviluppato le foto!

Pensate che nelle more, ci fu chi inserì pezzi unici come il locomotore E.360 e la piccola 822 a vapore, fra un lotto di mezzi da demolire: e così fu!

Per completezza diciamo che tutti i rotabili non inseriti nella raccolta di Milano, solo verso il 1981 vennero inviati a vari impianti di riparazione (FS e non), dopo aver vagato in diversi siti, fra i quali, nei primi anni '70 ci furono Cassino e Merano: in questo deposito nel 1974 vennero esibite al pubblico macchine certo poco note e rare come la 477, la 850.022, la 910.001, che solo dieci-quindici anni dopo avrebbero, finalmente, raggiunto il Museo Nazionale delle Ferrovie, concretizzando le aspirazioni di quel manipolo di studiosi ed appassionati che 40 anni prima si erano adoperati perché esemplari storici delle nostre ferrovie, scampassero al taglio della fiamma ossidrica cui li aveva destinati qualche zelante ma ottuso ed oscuro burocrate del tempo...

Dario Pisani - 24 maggio 2004

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