

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

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

Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 11 luglio 1998

TAF: impressioni di viaggio

di David Campione

Con un'operazione promozionale completamente nuova rispetto alla consuetudine FS, il 24 maggio è entrato in servizio commerciale sulla linea metropolitana "FM1" Fiumicino-Orte il primo TAF - Treno ad Alta Frequentazione.



1. Il logo del TAF.

La novità a cui accennavo sta nel fatto che le nostre ferrovie hanno deciso di presentare al pubblico il nuovo rotabile, non solo con una breve esposizione statica, ma anche consentendo la possibilità di usufruirne gratuitamente per un mese, dal 24 maggio al 23 giugno, mentre effettua servizio regolare.



2. Il primo TAF della giornata: il Metropolitano 12183 appena giunto a Roma Tiburtina proveniente da Orte. Foto David Campione, 18 giugno 1998

L'occasione è ghiotta e naturalmente non mi lascio sfuggire l'opportunità di viaggiare sul nuovissimo TAF!

E così alle 10.30 del 18 giugno sono sul marciapiede del terzo binario di Roma Tiburtina in attesa delle nuove elettromotrici a due piani.

Decisamente non ho scelto la giornata migliore per fare il mio primo viaggio sul TAF: alle 10 è iniziata un'agitazione sindacale del personale di macchina che durerà fino alle 17 ed il servizio metropolitano non è garantito.

Ma fortunatamente il nostro treno, il metropolitano 21761, arriva in perfetto orario alle 10.48.

La coppia di macchinisti proveniente da Fara Sabina lascia il posto a due colleghi non scioperanti che, coadiuvati dal capo deposito di Roma San Lorenzo, condurranno il treno fino a Fiumicino e da lì indietro fino ad Orte.

Mi accomodo nel piano inferiore. La prima cosa che apprezzo del treno, in questa giornata molto calda, è l'efficiente sistema di climatizzazione, per la prima volta presente in Italia su del materiale rotabile destinato al servizio metropolitano.

Le poltrone nell'elettromotrice di testa in cui mi trovo, l'ALe 426.001, sono disposte in parte affacciate ed in parte a correre, questo per lasciar spazio dinanzi al posto riservato ai portatori d'handicap per i quali è stata appositamente attrezzata l'attigua toilette.

Con un'accelerazione decisa lasciamo la stazione di Roma Tiburtina diretti alla volta di Fiumicino, assumendo il numero di treno 22040.

A bordo sono presenti anche i tecnici del consorzio delle ditte costruttrici del TAF: Breda C.F., Firema, Ansaldo Trasporti ed Adtranz.

Il loro compito, in questi primi mesi di esercizio, è di scortare il materiale per intervenire prontamente in caso di guasti ed anomalie.

Intanto il personale viaggiante si prodiga nel distribuire ai passeggeri, per la verità un po' pochi forse a causa dello sciopero, un questionario da compilare e consegnare con allegata un'interessante brochure da conservare che riporta caratteristiche e servizi del TAF.



3. Prima di entrare in servizio sulla "FM1" romana, il treno 1 ha effettuato un lungo ciclo di corse prova tra Roma e Formia. Nell'immagine il TAF è ripreso durante uno di questi viaggi, mentre transita da Cisterna di Latina. (Foto David Campione, 21 maggio 1998)

Con piacere noto che viaggia con noi anche una coppia di agenti Polfer incaricata di controllare l'intero convoglio per prevenire atti vandalici che purtroppo non sono mancati: a meno di un mese dall'entrata in servizio del primo TAF, alcuni vetri sono stati incisi dall'interno, così come in alcuni punti gli interni sono stati imbrattati con delle scritte.

Un po' diverso è, invece, il discorso dei graffiti: proprio il giorno precedente avevo fotografato questo stesso materiale (il treno 1) nella stazione di Fidene, con la fiancata già abbondantemente sporca.

In questa occasione, prima di salire sul convoglio, ho potuto constatare con piacere che la stessa era stata prontamente ripulita alla perfezione: il personale viaggiante mi ha poi spiegato che l'attenzione rivolta dalla direzione regionale FS del Lazio a questo materiale è notevole così come l'intenzione di mantenerlo il più a lungo possibile nuovo e decoroso.

I 40 minuti di viaggio trascorrono velocemente e ben presto siamo nei pressi dell'aeroporto.

Transitiamo di fianco ad un palazzo dell'Alitalia con i vetri a specchi nei quali ci riflettiamo consentendomi di osservare per intero la piacevole linea del TAF, composto da due elettromotrici inquadranti due rimorchiate.

Sostiamo solo pochi minuti nell'avveniristica stazione ubicata all'interno dell'aeroporto "Leonardo Da Vinci", ed alle 11.57 ripartiamo nuovamente alla volta di Tiburtina, dove giungiamo alle 12.40 e dove termina il mio viaggio.



4. Le ampie porte di salita del TAF. Il pulsante per l'apertura si trova sulle porte stesse all'interno ed all'esterno. Foto David Campione, 19 giugno 1998

Il giorno dopo decido di viaggiare nuovamente sul TAF, ma questa volta tra Roma Tiburtina ed Orte, linea lunga 79 km, che consente di raggiungere e mantenere per alcuni chilometri velocità massime più elevate rispetto alla linea percorsa in precedenza.

Salgo sull'elettromotrice di testa al volo, l'ALe 501.001, mentre il capotreno sta chiudendo le porte; rispetto al giorno prima, la frequentazione è decisamente aumentata tant'è che devo salire al piano superiore per trovare un posto a sedere libero.

Partiti da Tiburtina, attraversiamo i binari della linea Roma-Firenze da e per la direttissima; a breve scadenza questo attraversamento a raso, che

ostacola la circolazione dei treni metropolitani con quella dei treni più veloci, non ci sarà più: fervono infatti i lavori di realizzazione del sestuplicamento tra Roma Tiburtina e Smistamento che consentirà, non appena completato, di destinare ogni coppia di binari al traffico della direttissima, alla linea metropolitana ed al traffico merci senza più intersecarsi.



55 Profilo della cabina di guida. (Foto David Campione, 19 giugno 1998)

Il metropolitano 21772 su cui sto viaggiando ferma nelle stazioni Nomentana, Nuovo Salaria, Fidene ed ancora Settebagni; le fermate vengono annunciate in successione tramite un sistema audiovisivo basato su una memory card, un supporto su cui sono memorizzati i nomi delle stazioni servite dal TAF.

Al momento questo supporto contiene solo i nomi delle fermate previste tra Orte e Fiumicino, ma presto riporterà anche i nomi di tutte le altre stazioni presenti sulle relazioni metropolitane capitoline su cui opereranno le nuove elettromotrici a due piani.

In partenza dalla stazione da cui ha origine il treno, il capotreno provvede a selezionare il nome della stessa tramite l'apposita tastiera ubicata in cabina; da questo punto in poi il computer gestisce autonomamente la diffusione degli annunci riguardo le fermate successive nell'ambiente viaggiatori, gli stessi sono aggiornati automaticamente ogni qual volta il macchinista dà lo sblocco delle porte dalla cabina.

Mentre siamo fermi nella stazione di Settebagni, dove scende un buon numero di passeggeri, sui binari della attigua Direttissima sfreccia un Intercity per Ancona composto da ben otto elementi tra elettromotrici e rimorciate del gruppo ALe 601.

Pochi minuti di sosta e ripartiamo affrontando una curva a destra con cui inizia il tortuoso tracciato della linea lenta Roma-Firenze.

Viaggiamo costantemente sui 110 km/h costeggiando la via Salaria; il traffico automobilistico a quest'ora è sostenuto e sorpassiamo anche alcuni pullman del Co.tra.I., azienda che cura i trasporti automobilisti extra urbani.

Fino ad oggi l'handicap maggiore del trasporto vicinale su ferro rispetto al trasporto su gomma era dovuto alla mancanza d'aria condizionata sui convogli destinati al servizio metropolitano ed extra-urbano; col TAF anche questo divario, particolarmente sentito alle nostre latitudini nei mesi estivi, è stato colmato rendendo il mezzo ferroviario sicuramente più veloce e confortevole rispetto ai trasporti pubblici automobilistici.

A Fara Sabina scende un altro consistente numero di pendolari lasciando il treno semi vuoto, in questa stazione difatti si attesta il grosso della domanda pendolare da e per Roma e Fiumicino.

E difatti qui durante la giornata si attestano 3 relazioni su 4 da e per la Capitale.



69 L'ALe 506.001 del Metropolitano 21810, da poco arrivato a Fara Sabina e già pronto per ripartire alla volta di Fiumicino. (Foto David Campione, 23 giugno 1998)

Viaggiamo verso Orte, attraversando la campagna laziale e costeggiando per diversi tratti il fiume Tevere, il tracciato è decisamente tortuoso ma nonostante ciò il comfort di marcia è notevole; di tanto in tanto incrociamo qualche treno metropolitano e merci, unico genere di convogli che in queste ore della giornata percorrono regolarmente la prima tratta della linea lenta Roma - Firenze.

Arriviamo ad Orte con due minuti di ritardo alle 14.03.

Scendo insieme a pochi passeggeri e mi incammino verso la testa del treno.

Mentre percorro il marciapiede osservo che le porte di salita si chiudono da sole in momenti diversi, ciò è dovuto ad un timer che dopo un minuto dall'apertura interviene chiudendo le porte e quindi evitando inutili dispersioni d'aria condizionata all'interno mentre il treno è in sosta.



Foto David Campione

7 Il treno 1 pronto a partire da Orte per Roma e Fiumicino Aeroporto. (Foto David Campione, 19 giugno 1998)

Ho giusto il tempo per scattare qualche foto ed il nostro segnale è aperto.

Salgo sull'elettromotrice di testa, l'ALe 426.001, accomodandomi al piano inferiore; anche qui lo spazio in altezza non manca.

Paragonandolo alle carrozze tradizionali a due piani, il TAF offre praticamente lo stesso spazio in altezza ma con poltroncine nel piano inferiore più larghe essendo disposte in file da 2+2 contro 2+3 delle prime.

Nel viaggio di ritorno siamo scortati anche da un istruttore che fornisce una serie di indicazioni tecniche sul materiale rotabile al personale di viaggiante.



Foto David Campione

8 Indicatore esterno di percorrenza a messaggi variabili. (Foto David Campione, 18 giugno 1998)

Ripartiamo da Orte puntuali come treno 21799 alle 14.14, con destinazione finale Fiumicino Aeroporto.

Mentre sostiamo a Gallese Teverina per effettuare servizio viaggiatori, sulla vicina Direttissima sfrecciano un Intercity trainato da un'E.402 ed un ETR.450.

La frequentazione è decisamente bassa ed anche nelle varie stazioni di campagna in cui fermiamo salgono pochissimi passeggeri, fin quando arriviamo a Fara Sabina, dove il treno si riempie nuovamente.

Incarrozzati tutti i passeggeri, senza guardare il segnale di partenza, il capotreno chiude le porte con la chiave quadra, torna al suo posto ma il treno trascorsi un paio di minuti non parte poiché il segnale è ancora rosso!

Seguo il personale viaggiante tornato sul marciapiede per avere notizie dal capostazione, il quale ci informa che il nostro segnale non è stato aperto per evitare di partire e poco più avanti di rimanere fermi in linea dietro al metropolitano che ci precede, bloccato in piena campagna per un'avaria all'ALe 940 di testa.



Foto David Campione

9. L'ALe 426.001 in sosta nella stazione di Fara Sabina, in attesa che si liberi la linea, bloccata dal treno metropolitano rimasto in avaria. (Foto David Campione, 19 giugno 1998)

Tramite il telefono cellulare il nostro capotreno si mette in contatto con i macchinisti del treno in panne, che intanto è riuscito a ripartire con la sola ALe 801 di coda efficiente: partiamo anche noi seguendolo a breve distanza.

Il resto del viaggio prosegue regolarmente fino a Settebagni dove arriviamo alle 15.24 con dieci minuti di ritardo.

Qui il TAF si riempie ancora di pendolari diretti nella Capitale ed una buona parte dei 475 posti a sedere sono adesso occupati.

Ripartiamo e mentre il nostro treno è in accelerazione, sento fischiare con decisione un altro treno volgo lo sguardo verso i binari della Direttissima ed ecco sfilare accanto a noi un'E.656, che al traino di un interregionale diretto a Roma Termini ci sorpassa mentre viaggia allegramente sui 100 km/h!

Il TAF quanto a comfort ha ben poco da invidiare alle carrozze per medie distanze che ci sfilano accanto una dopo l'altra, basta dire che sul treno vicino viaggiano con tutti i finestrini aperti per cercare un po' di refrigerio in questa calda giornata mentre noi godiamo in un ambiente silenzioso della climatizzazione!

Dopo poche decine di secondi raggiungiamo anche noi i 100 km/h: adesso viaggiamo con l'elettromotrice di testa del nostro treno parallela alla vettura di coda dell'interregionale che fiancheggiamo per un paio di chilometri, fin quando la nostra linea piega verso l'interno lasciando alla destra l'altro convoglio.

Mentre attraversiamo la periferia romana, ascolto con piacere i commenti positivi all'indirizzo del TAF dei tanti pendolari, che per anni hanno conosciuto solo le spartane ed ormai datate elettromotrici ALe 801 ed ALe 940.

Con dieci minuti di ritardo giungiamo nella stazione Tiburtina dove veniamo ricevuti sul terzo binario e dove scendo terminando il mio viaggio.

Qui il treno si riempie ancora di più, raccogliendo anche i passeggeri scesi dal treno metropolitano che precedentemente aveva ostacolato la nostra marcia.



Foto David Campione

10. Treno Metropolitano 21799 proveniente da Orte, in corsa tra Monterotondo e Settebagni. (Foto David Campione, 23 giugno 1998)

Tirando le somme a viaggio concluso, il mio giudizio sul TAF non può che essere positivo.

Sicuramente questo materiale segnerà una svolta nell'ambito dei servizi vicinali, offrendo un comfort prossimo a quello finora offerto dal solo materiale rotabile destinato alle relazioni a lunga percorrenza più prestigiose.

Unico neo, a mio parere, è rappresentato dall'assoluta mancanza nell'ambiente viaggiatori di spazi per i bagagli.

Considerando poi che i nuovi convogli a due piani sostituiranno gradualmente le più che ventenni elettromotrici ALe 801 ed ALe 940 sulla relazione metropolitana "FM1", linea che collega diverse zone della Capitale con il suo principale aeroporto, è facile immaginare l'affollamento dei passeggeri muniti di bagagli ingombranti che si potrà creare negli ampi vestiboli, dove tra l'altro confluiscono le scale dirette ai piani superiori.

Dalla fine di giugno il treno 1 è stato tolto dal servizio per effettuare le prime revisioni ed al suo posto è entrato in servizio il treno 2. Entro la fine del 1998 è attesa la consegna di altri due treni mentre è prevista l'assegnazione di 30 complessi TAF al deposito di Roma Smistamento; qui è in costruzione una rimessa che ospiterà i complessi a due piani e dove verrà effettuata la manutenzione ordinaria.

Composizione dei TAF già consegnati			
Treno 1	ALe 506.001	Le 736.001	Le 736.002 ALe 426.001
Treno 2	ALe 506.002	Le 736.003	Le 736.004 ALe 426.002

Principali caratteristiche	
Alimentazione	3 kVcc
Velocità massima	140 km/h
Potenza massima	3400 kW
Massa totale a pieno carico	273 tonnellate
Lunghezza massima	103,9 m
Lunghezza elettromotrici	18,590 metri
Lunghezza rimorchiate	19,500 metri
Numero pantografi	2
Posti a sedere totale	475+1 per disabili
Posti in piedi	372
Passeggeri trasportabili al massimo	847+1 disabile
Numero ritirate	2 a circuito chiuso

David Campione - 11 luglio 1998

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