

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

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



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 09 dicembre 2017

Sessanta anni fa, la prima della D.341

di **Vincenzo Foti**

Il 9 dicembre 1957 incominciava in Italia l'era della dieselizzazione delle linee secondarie. Quel giorno la Fiat consegnava alle FS, presso il deposito di Torino Smistamento, la locomotiva D.341.101, prima Diesel-elettrica italiana non sperimentale. Questo nuovo gruppo di motrici, alimentate a nafta, avrebbero presto sostituito le locomotive a vapore di tipo più obsoleto sui tronchi della rete a minor traffico non destinati dalle FS all'elettificazione.



¹ **Presentazione della prima D.341 a Torino Porta Nuova, nel dicembre del 1957. (Foto Centro Storico Fiat, 12 gennaio)**

Nel secondo dopoguerra, sulle macerie di una disfatta che aveva colpito la rete ferroviaria nazionale in modo assai grave, si era aperto un dibattito. Dal vapore al Diesel? Va bene. Ma con trasmissione idraulica o elettrica? La scelta cadde sul secondo sistema. Rispetto a quella idraulica, tecnicamente più semplice, e anche economica, ma delicatissima in alcuni suoi meccanismi come il gruppo inversore, la trasmissione elettrica assicurava a una locomotiva Diesel prestazioni migliori, per giunta semplificandone la condotta. Inoltre, c'era la possibilità di installare il Rec per la climatizzazione del materiale rimorchiato. Nonostante fosse più costosa, nonché più pesante e ingombrante, alla fine la trasmissione elettrica vinse la partita.



2² D.341 di prima serie, in corsa probabilmente tra Sibari e Taranto nel 1965. (Foto Centro Storico Fiat, 1965)

Il risultato furono le D.341.101-116 (poi 1001-1016), la prima serie di macchine prodotta da Fiat, Om e Reggiane con parte elettrica Marelli, Tibb e Cge. Sempre della prima serie fanno parte le D.341.2001-2002 Breda. Una seconda serie di D.341, con cassa rinnovata e livrea in verde-marrone, vedrà la luce nel 1960. I dati salienti delle prime macchine erano rodiggio Bo' Bo', massa aderente di 64 tonnellate (16 t/asse), potenza installata di 970 kW a 1.000 giri/min e velocità massima di 100 km/h. Il gruppo elettrogeno (motore Diesel 2312 SF a 12 cilindri+generatrice principale Marelli) alimentava quattro motori di trazione tipo Tibb alloggiati nei carrelli. La trasmissione del moto alle ruote era di tipo tranviario. Da notare, sulla cassa, la porta d'accesso frontale, munita di vistosi corrimano, prevista per l'eventuale utilizzo in comando multiplo con altra unità accoppiata. La livrea prevedeva un Isabella esteso all'intero corpo della motrice, con fascia castano sui finestrini frontali e laterali della cabina e sul tetto. Il baffo frontale all'altezza dei fanali, che proseguiva restringendosi sulle fiancate in corrispondenza del telaio, era dipinto in rosso.



3³ La D.341.101 sotto la linea aere bifilare, probabilmente a Torino nei giorni immediatamente successivi alla consegna. (Foto da Nparty)

Dopo alcune corse di prova fra Torino e Chivasso la D.341.101 fu inviata al deposito di Taranto per essere saggiata sulla linea verso Potenza e Battipaglia. Esattamente un mese dopo, il 9 gennaio 1958, veniva presentata ufficialmente a Roma al ministro dei Trasporti Armando Angelini e al direttore generale delle Fs ingegner Severo Rissone. L'esordio al Sud vide la prima D.341 in testa

alla coppia di treni diretti 820/821 Lecce - Napoli, con sezione da Taranto per Roma, che veniva presi in consegna tra il capoluogo pugliese e Potenza. Suscitò una certa impressione la potente accelerazione che la locomotiva era capace di imprimere ai treni nella fase di partenza, di solito molto lenta con le vaporeiere. Ciò le procurò il soprannome di 'Sputnik', come il razzo lanciato nello spazio dall'Unione Sovietica.

Dal 21 gennaio 1958, data di uscita della D.341.102, fino all'intero mese di settembre, il deposito di Taranto si affollò di macchine appartenenti a questo nuovo gruppo, che al traino di treni diretti e rapidi verso Napoli e poi anche verso Reggio Calabria, conquistarono e mantennero per decenni la supremazia sulle linee non elettrificate del Mezzogiorno. Oggi l'unica D.341 di prima serie superstite, la 1016, è preservata presso il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, a Napoli.



L'unico esemplare di D.341 serie 1001-1016 giunto ai giorni nostri è la 1016, esposta nel Museo Ferroviario Nazionale di Pietrarsa.

Vincenzo Foti - 09 dicembre 2017

□ 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