

da *Approfondimenti* del 05 maggio 1997

25 anni di carrozze Gran Confort

di David Campione

E' un'assoluta domenica primaverile quella che fa da cornice al mio ultimo viaggio in treno. L'Intercity su cui mi trovo ha da poco lasciato Roma Termini e già serpeggiava a 110 km/h lungo il tortuoso tratto di linea che, costeggiando la Via Salaria, conduce dal centro della Capitale fino a Settebagni.

Stiamo entrando sulla direttissima Roma-Firenze, opera che dopo 22 anni di lavoro è stata finalmente completata ed il pensiero corre subito ai cantieri aperti da poco più di due anni tra Napoli e Roma: riusciremo entro il 2000, com'è nelle previsioni, a viaggiare ad alta velocità tra le due metropoli?

Intanto l'E.402 che abbiamo in testa sfoggia i suoi 5.200 kW di potenza ed in poco tempo il convoglio, composto da 11 carrozze, raggiunge i 200 chilometri orari, la velocità massima consentita per questo genere di composizioni.

**Foto David Campione**

1. L'intercity 549 "Cilea" Milano-Napoli in corsa sulla Direttissima verso Roma (Foto David Campione, 08 marzo 1997)

La campagna laziale scorre veloce fuori del finestrino e le auto che sorpassiamo sulla vicina Autostrada del Sole sembrano quasi ferme.

Sono comodamente seduto nel mio scompartimento, nonostante l'elevata velocità la stabilità di marcia è eccezionale così come l'insonorizzazione: ancora una volta ho il piacere di constatare che, nonostante abbiano raggiunto il quarto di secolo, le carrozze Gran Confort rimangono in assoluto il materiale rimorchiato più confortevole del parco FS.

La storia

Sul finire degli anni '50, le Ferrovie dello Stato insieme ad altre amministrazioni europee, aderirono all'allora costituendo gruppo TEE che si proponeva di offrire collegamenti veloci e confortevoli di sola prima classe tra le principali città europee. I primi servizi TEE furono pertanto espletati da materiale automotore di diverse amministrazioni tra cui i complessi di ALn 448-442 delle nostre FS, che furono appositamente progettati e costruiti.

Ben presto questo materiale divenne inadeguato non potendo più soddisfare la crescente domanda di posti a sedere e comunque non consentendo di sviluppare velocità massime superiori ai 140 km/h.

Da lì a poco, inoltre, essendo ormai imminente la nascita delle prime relazioni TEE nazionali, si rese necessario per le ferrovie italiane disporre di materiale rotabile rimorchiato che rispondesse, quanto a comfort e velocità, alle rigide norme imposte dalla commissione TEE e che consentisse di realizzare composizioni flessibili da adeguare secondo la domanda.

Pertanto, verso la fine degli anni '60 le Ferrovie dello Stato affidarono alla FIAT di Torino la progettazione delle carrozze Gran Confort nelle due versioni per servizi nazionali ed internazionali; contemporaneamente le FS iniziarono la progettazione di un locomotore da destinare a questi convogli: l'E.444.

Nel 1972 furono consegnate le vetture per servizi internazionali e subito dopo, nel 1973, seguirono le prime GC per i TEE interni che vennero anche denominati treni "Bandiera".

Infine nella seconda metà degli anni '80 riprese la costruzione di queste carrozze di prima classe nella sola versione GC, da destinarsi ai treni Intercity la cui rete era in quel periodo in espansione.

La tecnica

Come detto prima, il progetto iniziale delle carrozze Gran Confort (che d'ora in avanti per comodità chiameremo GC) prevedeva una versione per i TEE internazionali ed un'altra per i TEE interni che, per essere distinte nella pratica, furono denominate rispettivamente Gran Confort e TEE, nonostante fossero entrambe Gran Confort e comunque entrambe destinate ai treni TEE!



Foto David Campione

2^a Carrozza Gran Confort a scompartimenti della prima fornitura 18-98 001 (Foto David Campione, 29 ottobre 1993)

Gli allestimenti con cui vennero costruite erano i seguenti:

GC Internazionali

Carrozza a scompartimenti;

Carrozza salone;

Carrozza ristorante;

Furgone generatore.

GC Nazionali

Carrozza a scompartimenti;

Carrozza salone;

Carrozza ristorante;

Bagagliaio.

Le due versioni erano facilmente riconoscibili esteriormente per le differenti coloriture adottate: sulle carrozze per servizi nazionali fu scelta un'inedita ed elegante livrea composta dal grigio ardesia nella parte inferiore della fiancata e sull'imperiale, l'avorio antico nella parte superiore della fiancata ed una fascia rossa di 10 cm. al di sopra ed al di sotto dei finestrini mentre, sulle carrozze per servizi internazionali, si riprese la coloritura rosso e crema già adottata sul materiale automotore, già in origine ufficiale del gruppo TEE.

Internamente le carrozze differivano per l'impianto di alimentazione dei servizi ausiliari che per la serie GC prevede la tradizionale condotta REC ed un convertitore statico da 45 kVA mentre sulla versione TEE i servizi erano alimentati da furgoni generatori che furono appositamente costruiti insieme alle carrozze e che erano presenti in ogni convoglio.

Nei primi anni '90, poi, queste ultime furono rese identiche alle sorelle GC tanti nella livrea che nell'impianto elettrico il che richiese tra l'altro l'installazione di un convertitore statico.



Foto David Campione

3. Carrozza Gran Confort a scompartimenti della terza fornitura 18-98 181 (Foto David Campione, 17 dicembre 1993)

Le carrozze GC, sin dalla loro progettazione, furono concepite per offrire il massimo del comfort ai passeggeri anche a velocità elevate e, per questo, si rese inevitabile l'approdo ad alcune soluzioni tecniche innovative che tutt'oggi rimangono uniche nel panorama del materiale rotabile italiano; tra queste ricordiamo:

pavimento rialzato rispetto al telaio;
doppi vetri con interposte tendine "veneziane" a comando elettrico;
armadietto con grucce dietro ad ogni poltrona (solo nelle versioni a scompartimenti);
porte intercomunicanti a comando elettropneumatico azionate dal transito dei passeggeri su pedane poste sotto la moquette ed in prossimità delle porte stesse; nel corso degli anni e sulle GC di nuova costruzione le pedane sono state sostituite con più funzionali pulsanti;
porta cartelli di percorrenza retroilluminati;
aria condizionata;
impianto di sonorizzazione.

Internamente le vetture a scompartimenti e salone offrono 48 posti a sedere, nel primo caso divisi in 8 scompartimenti, nel secondo in ambiente unico con corridoio longitudinale e moduli da 4+2.



Foto David Campione

4. Il corridoio della versione a scompartimenti ed il luminoso interno della carrozza GC salone (Foto David Campione, 03 marzo 1992)

Le carrozze ristorante, invece furono costruite in due momenti diversi: una prima fornitura presentò 41 posti a sedere per altrettanti coperti più 6 di riserva mentre la successiva, anche per venire incontro al maggiore numero di passeggeri trasportati dai treni Intercity, portò a 54 il numero dei posti a sedere.

Nonostante fossero nate per raggiungere i 200 km/h, di fatto queste vetture nei primi anni d'attività non superarono mai i 180 km/h, velocità cui erano limitate.

Per sperimentare il comportamento di questo materiale alla velocità per la quale erano state progettate, con l'orario estivo del 1985 fu istituita la coppia di rapidi Roma-Firenze e viceversa 918/919 che sui tratti di Direttissima allora completati era impostato a questa velocità. Il treno era composto da 5 Gran Confort, un bagagliaio ed un locomotore E.444; l'unica modifica che fu apportata alle carrozze fu l'aggiunta di smorzatori dei moti di serpeggio nel numero di 4 per vettura e quindi uno su ogni lato del carrello. Visti gli ottimi risultati gli smorzatori furono gradualmente applicati a tutte le GC e dall'anno successivo tutti i TEE che percorrevano la direttissima viaggiavano regolarmente a 200 km/h.

	Principali caratteristiche tecniche carrozze Gran Confort			
	Compartimenti	Salone	Ristorante	Bagagliaio
Lunghezza fra i respingenti [mm]	26400	26400	26400	26400
Lunghezza cassa [mm]	26100	26100	26100	26100
Lunghezza telaio [mm]	25100	25100	25100	25100
Larghezza cassa [mm]	2805	2805	2805	2805
Altezza totale [mm]	4050	4050	4050	4050
Altezza pavimento dalle rotaie [mm]	1260	1260	1260	1260
Velocità massima [km/h]	200	200	200	200
Carrelli	Fiat 71	Fiat 71	Fiat 71	Fiat 71
Posti a sedere	48	48	41+6..54 /41+6 -	-
Tara media [t]	53,4	50,3	52,3	-



Foto David Campione

5. Carrello FIAT 71 con smorzatore dei moti di serpeggio (Foto David Campione, 20 maggio 1996)

La classificazione				
Tipo vettura	Classificazione	Unità	Note	
TEE Compartimenti	18-90 900..912	13	1	
TEE Salone	18-90 950..954	5	1	
TEE Ristorante	88-90 900..904	5	1	
TEE Furgone-bagagliaio	95-90 900..902	3	1-2	
TEE Furgone-bagagliaio	95-90 950..951	2	1-3	
GC Compartimenti	18-98 000..119	120		
GC Compartimenti	18-98 120..169	50	5	
GC Compartimenti	18-98 170..204	35	6	
GC Salone	18-98 500..529	30		
GC Salone	18-98 530..578	49	7	
GC Salone	18-98 579..613	35	8	
GC Ristorante	88-98 000..020	21		
GC Ristorante	88-90 800..809	10		
GC Ristorante	88-90 810..819	10	9	
GC Bagagliaio	95-98 000..019	20	4	

Note:

Rese identiche alle GC come equipaggiamento e livrea nei primi anni 90;

Unità 901 e 902 munite di un gruppo convertitore da 240 kVA, successivamente portati a 2;
 Unità 900, 950 e 951 munite sin dall'origine di 2 gruppi convertitori da 240 kVA;
 Costruiti tra il 1975 ed il 1977; inizialmente muniti di carrelli Minden-Deutz FD1 successivamente modificati con F.71;
 Ordinazione 27/12/1985, costruttore Breda Costruzioni Ferroviarie;
 Ordinazione 07/01/1988, costruttore Breda Costruzioni Ferroviarie;
 Ordinazione 27/12/1985, costruttori Breda Costruzioni Ferroviarie, Officina Meccanica della Stanga, Officine di Cittadella;
 Ordinazione 07/01/1988, costruttori Officina Meccanica della Stanga e Officine di Cittadella;
 Ordinazione 26/08/1987, Officine di Cittadella.



Foto David Campione

**6. Quando c'erano le tartarughe non riqualificate... E.444.099, carrozze GC e Z pronti ad effettuare l'IC 610 "Capodimonte" Napoli C.F.-Torino P.N.
 (Foto David Campione, 30 marzo 1992)**

In definitiva la situazione attuale delle GC circolanti, comprese le 28 unità ex-TEE, è la seguente:

Tipo vettura	Totale unità
GC Compartimenti	218
GC Salone	119
GC Ristorante	46
GC Bagagliaio	25

L'esercizio

La carriera delle carrozze Gran Confort inizia nel 1972, quando furono consegnate le vetture per i treni internazionali che iniziarono ad operare dall'estate andando da subito a comporre nell'ordine i TEE Leman, Mediolanum e Ligure in luogo dei convogli automotori.

L'anno successivo iniziarono le consegne delle Gran Confort per relazioni nazionali; nacquero così i TEE Adriatico, Cycnus e Vesuvio seguiti nel 1974 dai TEE Ambrosiano ed Aurora (quest'ultimo declassato a rapido dopo meno di un anno di esercizio).

Nel 1975, compatibilmente alla disponibilità delle nuove carrozze che erano ancora in consegna, altri treni videro comparire nella loro composizione le Gran Confort nella sezione di prima classe in luogo delle carrozze tipo X. A beneficiare di questo cambiamento furono delle coppie di rapidi Napoli-Torino, Roma-Torino e Milano-Sestri Levante.

Seguirono diversi anni in cui le carrozze prestarono servizio in composizione ai treni su citati, oltre qualche sporadica apparizione nei treni rapidi.



Foto David Campione

7 E.656 con l'IC 578 "Adriatico" Lecce-Milano (Foto David Campione, 01 febbraio 1995)

Intanto in Europa le esigenze commerciali del trasporto passeggeri su rotaia andavano mutando e l'alta velocità ferroviaria non veniva più vista come un lusso riservato agli uomini d'affari o a facoltosi viaggiatori ma come un sistema di trasporto per tutti che, pertanto, doveva offrire la possibilità di viaggiare non solo nella costosa prima classe.

Nascevano così le primi relazioni Intercity che di fatto gradualmente sostituivano i lussuosi treni TEE riprendendone spesso il nome e la traccia oraria ed offrendo in più il servizio di seconda classe; in Italia tale conversione iniziò nel 1982 interessando dapprima le relazioni Leman, Ligure e due anni dopo il Mediolanum.

A farne le spese furono le carrozze TEE che, non trovando utilizzazione nelle nuove relazioni Intercity, furono aggiunte in composizione all'Adriatico affiancando le sorelle "bianche e rosse" od ancora in alcuni rapidi Roma-Torino.



Foto David Campione

8. Intercity 578 "Rossini" Bari-Torino in transito presso San Vito Marina (CH) (Foto David Campione, 11 ottobre 1995)

Dall'orario estivo del 1985, come visto ne "La Tecnica", queste vetture iniziarono a viaggiare regolarmente a 200 km/h sui tratti già completati della direttissima Roma-Firenze, seguite nell'anno successivo da tutti i TEE interessanti la stessa linea. Ancora, un anno dopo, con l'orario estivo del 1987, giunse la fine anche per le relazioni TEE interne che in blocco furono riclassificate Intercity. Le carrozze Gran Confort furono pertanto utilizzate nella composizione di questi treni la cui sezione di seconda classe era dapprima composta da vetture tipo X ed in un secondo momento dalle nuove Z; il servizio di ristorazione di questi treni era in alcuni casi affidato alle carrozze Self-Service ed in altri ai vagone ristorante GC. Da allora, grazie anche alle 169 carrozze di nuova costruzione ed alle 18 ex TEE ritrasformate, le vetture GC sono diventate una presenza abituale sui binari di quasi tutta Italia; la rete IC in via d'espansione le ha infatti portate su relazioni che fino a qualche anno prima erano per loro inusuali, basti ricordare gli Intercity Torino-Venezia, Roma-Cosenza, Milano-Lecce...

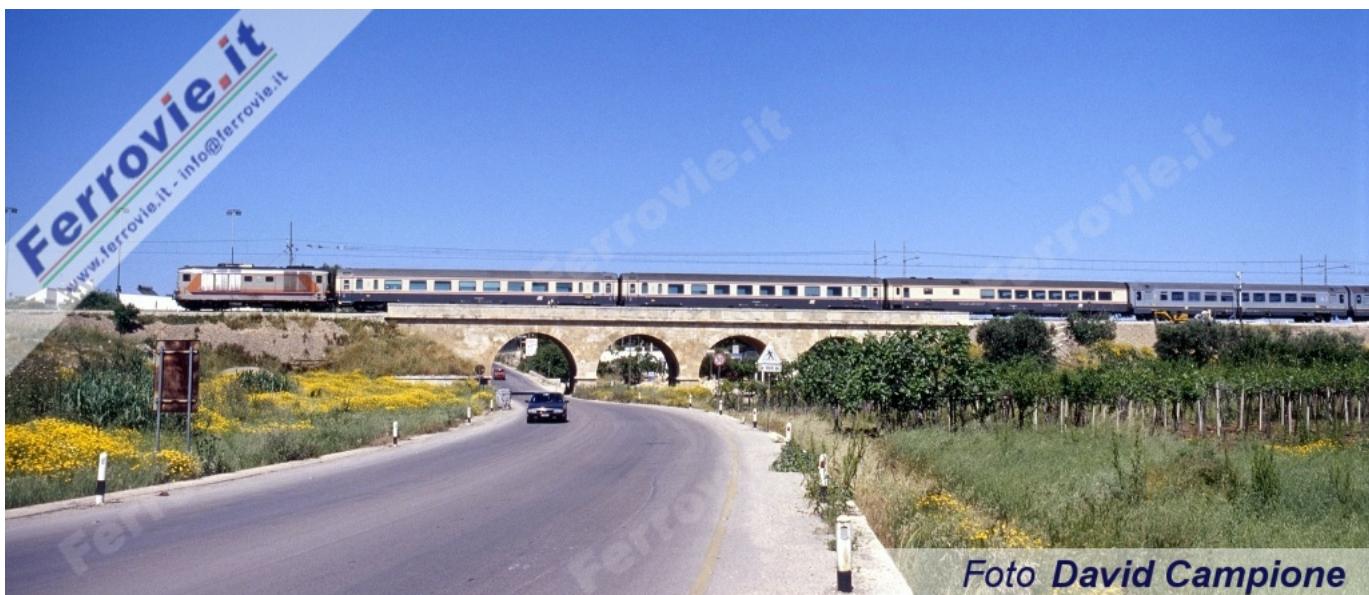


Foto David Campione

9. Fino all'attivazione della trazione elettrica, avvenuta con lo scorso orario estivo, sulla linea Bari-Lecce circolavano gli Intercity provenienti e diretti a Milano che erano gli unici ad essere regolarmente composti da vetture GC e trainati da locomotori diesel; nella foto l'IC 580 "Adriatico" Lecce-Milano C.le con in testa una D.445 nei colori navetta (Foto David Campione, 21 maggio 1996)

Purtroppo, essendo aumentata la disponibilità di queste carrozze, negli ultimi tempi si è dovuto assistere sempre più spesso a casi di Gran Confort declassate.

Casi limite sono due treni IC di sola seconda classe composti esclusivamente da vetture di questo tipo declassate: una coppia che ha viaggiato tra Napoli e Milano per alcuni mesi a cavallo tra il 1995 ed il '96, come treno periodico non in orario (8 pezzi), oltre l'IC Pitagora, solitamente trainato da una E.656, da tempo circolante tra Bari e Villa S.Giovanni, sempre di sola seconda classe e composto regolarmente da tre GC declassate.

Infine, degno di nota come curiosità segnalo l'utilizzo sporadico di GC salone con la carrozza "Girotondo" (ex vagone ristorante Francese) in composizione ai treni speciali della società Italy Express di Torino che effettuava viaggi giornalieri in partenza da

Torino e Milano sulle principali località turistiche del nord Italia.



Foto David Campione

10. Vetture GC in composizione all'IC 613 Capodimonte Torino-Napoli trainato dall'E.444R.051 (Foto David Campione, 07 febbraio 1995)

E' ormai scesa la notte fuori del "mio" treno...il transito veloce nella stazione di Lodi ci preannuncia che Milano è ormai vicina. Dopo poco più di 5 ore dalla partenza da Roma ci arrestiamo sotto le imponenti tettoie della stazione Centrale della metropoli Lombarda. I marciapiedi alti agevolano la discesa dal treno e mentre mi allontano rivolgo ancora uno sguardo al treno: arrivederci a presto Gran Confort!

David Campione - 05 maggio 1997

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