

da *Approfondimenti* del 09 settembre 1999

La veste nuova #5: carrozze MDVC - MDVE

di David Campione

Consegnate alle Ferrovie dello Stato a partire dal 1980, le carrozze per medie distanze a vestiboli paracentrali (MDVC) sono state progettate per servizi sui percorsi locali, dove hanno gradualmente preso il posto di materiale rotabile più obsoleto, come le carrozze centoporte e Corbellini.

Dotate di condotta a 78 poli per il telecomando della locomotiva, le carrozze MDVC sono state costruite in 1.390 unità ripartite tra carrozze di sola seconda classe, miste, semipilota con intercomunicante per treni a trazione elettrica e semipilota aerodinamiche per treni a trazione diesel.



1

Foto Lorenzo Pallotta



2

Foto Ciro Vitiello



3

Foto Lorenzo Pallotta



4

1. Nella foto carrozza con vestiboli paracentrali di sola seconda classe nb 50 83 21-79 017-4 a Verona Porta Nuova. (Foto Lorenzo Pallotta, 2 settembre 1997)

2. Carrozza nAB 31-78 089 mista di prima e seconda classe a Napoli Centrale; l'ambiente di prima classe, riconoscibile esternamente dalla fascia viola all'altezza del finestrino, è quello centrale, mentre i posti di seconda classe sono ubicati alle due estremità della vettura. (Foto Ciro Vitiello, 21 luglio 1998)

3. Semipilota intercomunicante npBD 82-79 816 per treni a trazione elettrica, in sosta a Fortezza. (Foto Lorenzo Pallotta, 28 luglio 1999)

4. Semipilota con testata aerodinamica per treni a trazione diesel npBD 82 79 362, attrezzata per il trasporto di biciclette, a Venezia Santa Lucia. (Foto Ciro Vitiello, 26 giugno 1998)

Le carrozze per medie distanze con vestiboli d'estremità (MDVE) riprendono il progetto delle cugine MDVC ma adottano una livrea del tutto diversa, basata sul grigio e rosso.

Delle carrozze MDVE, anch'esse dotate di condotta a 78 poli, ne sono stati costruiti 941 esemplari compresa la versione pilota per treni a trazione elettrica; le carrozze intermedie sono disponibili sia con allestimento di prima che di seconda classe.



5

Foto Lorenzo Pallotta



6

5. nB 50 83 21-78 442-5 ripresa a Roma Tiburtina. (Foto Lorenzo Pallotta, 3 dicembre 1997)

6. Carrozza di prima classe MDVE nA 11-78 003, in composizione ad un treno Interregionale, in sosta a Roma Tiburtina. (Foto Lorenzo Pallotta, 21 aprile 1999)



Foto David Campione

7. Carrozza pilota per treni reversibili a trazione elettrica nella stazione di Sulmona, giunta dopo aver effettuato il treno Regionale 12137 da Pescara. (Foto David Campione, 5 luglio 1994)



8

Foto Ciro Vitiello

9

Foto Lorenzo Pallotta

10

Foto Aurelio Basso

11

Foto Lorenzo Pallotta

8. E' un esemplare unico la carrozza MDVE 11-78 299 di prima classe, finanziata dal CNR e costruita sperimentalmente con la cassa in acciaio inossidabile. Qui a Roma Termini, in composizione ad un treno Interregionale per Ancona. (*Foto Ciro Vitiello, 21 giugno 1998*)

9. Su numerose carrozze per medie distanze, sia con vestiboli paracentrali che d'estremità, sono state applicate alcune livree pubblicitarie; la più diffusa è sicuramente quella della rivista FS "Amico Treno", qui sulla carrozza 21-78 275 a Roma Tiburtina. (*Foto Lorenzo Pallotta, 21 aprile 1999*)

10. Ancora la livrea "Amico Treno", ma questa volta su di una vettura pilota, la npBD 82-78 093 ripresa a Roma Termini in composizione ad un Diretto per Napoli. (*Foto Aurelio Basso, 23 gennaio 1998*)

11. Più rara a vedersi, almeno sulle carrozze MD, è la pubblicità "Kimbo". La semipilota per treni a trazione elettrica della foto è la npBD 82-78 016 ripresa a Firenze Romito. (*Foto Lorenzo Pallotta, 8 ottobre 1997*)

Una variante oramai scomparsa delle carrozze MDVE sono le carrozze "Sleeperette", progettate per entrare in composizione ai treni notturni sui quali offre una nuova tipologia di servizio, di fascia intermedia tra le carrozze con posti a sedere e le cuccette.

Rispetto alle MDVE normali disponevano di poltrone reclinabili disposte a correre, moquette sul pavimento, spot di lettura individuali ed una sola unità dell'aria condizionata.

Le 40 "Sleeperette" (20 ottenute dalla trasformazione di vetture MDVE ed altrettante costruite ex-novo) hanno circolato regolarmente per alcuni anni, poi lo scarso gradimento ottenuto da parte dei viaggiatori ne ha decretato dapprima l'utilizzo sui treni diurni già composti da vetture MD (le 20 nuove "Sleeperette" uscivano di fabbrica già con la condotta a 78 poli o comunque la mantenevano per le altre 20 unità trasformate) anziché sui treni notturni e successivamente la conversione in normali carrozze MDVE di seconda classe, eseguita presso l'Officina Grandi Riparazioni di Voghera.

*Foto Ciro Vitiello*

12. Nella foto la "Sleeperette" 19 78 502 nA ovvero con marcatura di prima classe, ma con i pittogrammi esterni di seconda, a Mestre. (*Foto Ciro Vitiello, 25 giugno 1998*)

La Ferrotranviaria (Ferrovia Bari - Nord) è l'unica amministrazione concessa che dispone di carrozze MDVC di proprietà. Sulle quattro unità, acquistate con i fondi della legge 910/86, è stata applicata la livrea con doppio tono di grigio e filetti gialli, identica a quella già vista su molte carrozze tipo Z delle FS (vedi [Approfondimenti del 08/03/1999](#) e [Approfondimenti del 11/11/1997](#)).



Foto David Campione

13. Carrozza nB 03 in composizione con altre due MDVC ed il locomotore elettrico Le 101, in sosta a Barletta Scalo prima di effettuare il viaggio di rientro a Bari. (Foto David Campione, 18 maggio 1993)

L'adozione della nuova livrea unificata, ha reso possibile la distinzione delle MDVC dalle MDVE unicamente dalla posizione dei vestiboli. Anche la prima classe è ora individuabile soltanto tramite i pittogrammi esterni.



14

Foto David Campione



15

Foto Benedetto Sabatini



16

Foto David Campione



17

Foto Lorenzo Pallotta

14. Carrozza MDVC nB 21-79 069 di sola seconda classe, in deposito a Napoli Smistamento. (Foto David Campione, 24 dicembre 1997)

15. Carrozza MDVC di prima e seconda classe a Firenze Campo di Marte. (Foto Benedetto Sabatini, febbraio 1998)

16. Carrozza MDVE 21-78 175-1 dell'OMV di Ancona, in stazione a Roma Termini. (Foto David Campione, 28 luglio 1999)

17. Carrozza Conferenze Vc 89-78 000 ottenuta dalla trasformazione di una MDVE, a Roma Smistamento. (Foto Lorenzo Pallotta, 8 agosto 1997)

La livrea XMPR non sempre viene applicata con lo stesso schema: è il caso delle vetture MDVE 21 78 175 e 21 78 026. Nella prima è presente una striscia verde alla base del tetto che è di colore bianco (grigio chiarissimo); nella seconda manca la striscia verde sostituita dalla verniciatura in colore blu della sola lamiera di protezione degli automatismi delle porte, il tetto in questo caso è grigio.



18

18. Vettura MDVE 21 78 175. (Foto David Campione, 28 luglio 1999)
19. Vettura MDVE 21 78 026. (Foto David Campione, 28 luglio 1999)



19

La nuova livrea è naturalmente in corso d'applicazione anche sulle carrozze pilota. Adesso per riconoscere il tipo di trazione che può essere utilizzata con queste vetture occorre fare riferimento al pittogramma TE o TD.
Su alcune semipilota TE aerodinamiche è stata realizzata un'area bar, ubicata nell'estremità lato intercomunicante della carrozza. Esternamente sono riconoscibili da una banda gialla che attraversa trasversalmente la zona del bar.



20



21



22



23

20. Semipilota np BD 82-78 037 per treni a trazione elettrica in stazione a Napoli Centrale. (Foto Aurelio Basso, 2 ottobre 1998)
21. Semipilota per treni a trazione diesel np BD 82-79 338 nella rimessa di Chiusi. (Foto David Campione, 11 giugno 1999)
22. Semipilota intercomunicante per treni a trazione a trazione elettrica 82-79 827 npBD, in stazione a Fortezza. (Foto Lorenzo Pallotta, 26 agosto 1997)
23. Una delle carrozze con bar, in coda ad un treno Interregionale Ancona - Milano C.le, in transito a Senigallia. (Foto David Campione, 30 agosto 1999)

David Campione - 09 settembre 1999

- 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.

