

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

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



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Ferrovie.it

da *Racconti di viaggio* del 06 gennaio 2000

A caccia di un merci d'altri tempi

di Luca Catasta

Uno dei miei "sogni ferroviari" è stato da sempre quello di riuscire a fotografare un treno merci con trazione a vapore: il mese scorso sono fortunatamente riuscito a realizzarlo.

Bersagliando di telefonate, nei fine settimana, il gentilissimo ingegner Mirko Pirazzini per avere notizie sui movimenti del materiale storico della zona di Bologna, sono casualmente venuto a sapere dell'effettuazione di una corsa di prova della locomotiva 740.143 del deposito bolognese, fresca dei lavori di manutenzione precedenti i treni speciali di Ottobre.



1. La 740.143 ripresa in ingresso nella stazione di Bologna Centrale, durante la manovra per raggiungere lo scalo di San Donato. (Foto Luca Catasta, 29 settembre 1999)

In realtà la corsa si divideva in due giornate: il martedì un giro sulla cintura di Bologna ed il mercoledì il fatidico merci regolare.

Reduce dell'esame di Stato sostenuto tra Giugno e Luglio di quest'anno, ero per fortuna ancora in "vacanza", visto che i corsi all'università cominciavano i primi giorni di Ottobre; la prospettiva di un giretto nella zona di Bologna in una bella giornata infrasettimanale di fine Settembre mi piaceva molto, vista anche la possibilità di fotografare un treno così eccezionale per questi tempi.

Ho contattato, la sera prima dell'effettuazione del treno, qualche amico della mia zona, ma alla fine nessuno si è rivelato disponibile: convinto di poter riuscire nel mio intento ho deciso di andare comunque, da solo, a Bologna. Mercoledì 29 Settembre sono salito a Milano C. sull'IC "Adriatico", per poter prendere a Bologna Centrale il R 11533 fino a Castelbolognese, così da essere sicuro di fotografare il transito del merci in una stazione della linea.

Mi era stato detto infatti che la 740 avrebbe trainato un merci regolare da Bologna S. Donato a Faenza, al posto della titolare E.636, con partenza intorno alle 10:00.

Al mio arrivo a Bologna Centrale sono stato subito tranquillizzato e al tempo stesso galvanizzato dalla visione della 740.143, ferma fuori del deposito centrale e già accesa per l'occasione.

Dopo una pausa di tre quarti d'ora a Bologna, in cui ho potuto fotografare (graffiti permettendo) qualche ETR in arrivo in stazione, ho preso il regionale e sono arrivato a Castelbolognese, sicuro di essere nel posto giusto, nell'ora giusta, nel giorno giusto.



2. E.404.124 in coda ad un ETR.500, ripreso in uscita dalla stazione di Bologna Centrale per Milano. (Foto Luca Catasta, 29 settembre 1999)

Per maggior sicurezza ho chiesto informazioni ai dirigenti della stazione sulla posizione del treno, trovando persone gentilissime che hanno subito telefonato a S. Donato: sono così venuto a sapere che il merci (se tutto andava bene) sarebbe transitato verso le 15. Le 15? E io che avrei fatto in quella stazioncina per 5 ore?

Prendo così la decisione di fare qualche telefonata in deposito, per sapere se la macchina era già uscita o meno; apprendo che la 740 sarebbe uscita intorno alle 11:48 per effettuare poi la manovra nella stazione Centrale e dirigersi quindi a S. Donato.

Senza pensarci su troppo, ho preso il primo regionale che tornava a Bologna, scoprendo però che l'orario d'arrivo previsto era per le 11:49 e che il mio treno viaggiava già con 10 minuti di ritardo!

Ho incominciato a pensare quindi alla sfortuna che quel giorno forse mi perseguitava (ero sul posto da quasi tre ore ed ero riuscito a fotografare solo un ETR 500 ed un ETR 480).

Orario alla mano mi accorgo però (con grande stupore e felicità) che stazione dopo stazione e nonostante i rallentamenti (abbiamo addirittura viaggiato sul binario illegale per un po' di chilometri!) stavamo recuperando l'orario e addirittura siamo arrivati (è difficile da credere) con qualche minuto d'anticipo!

Sono sceso quindi a razzo dal treno e mi sono diretto verso la testata del marciapiede del primo binario, sperando di poter fotografare, almeno con lo zoom, la 740 che s'allontanava.

Arrivato sul posto mi rendo conto di aver avuto fortuna: la locomotiva era ancora ferma ad una marmotta in ingresso in stazione, dandomi giusto il tempo di montare l'obiettivo adatto per fotografarne l'arrivo.

Dopo due o tre scatti, ho osservato l'ottimo lavoro che gli amici di Bologna hanno svolto su quella macchina, che splendeva in quella limpida giornata di inizio autunno, attirando l'attenzione di tutti i passeggeri presenti.

Fatta la manovra mi sono subito accorto di una strana presenza davanti ai miei occhi: sul binario 4 o 5 sostava un convoglietto veramente fuori dalla norma, composto dalla E.656.214 (con un pantografo AV) inattiva, dalla D.345.1110 del deposito di Bologna C.le accesa e dall'ETR.460.309, uno degli elementi del Pendolino n° 29 deragliato a Piacenza due anni fa, con evidenti segni dell'incidente.



3. Un elemento del Pendolino 29 deragliato a Piacenza, l'ETR.460.309, in manovra nella stazione di Bologna Centrale diretto verso le officine. (Foto Luca Catasta, 29 settembre 1999)

Dopo aver scattato numerose foto a quella strana composizione, ho incominciato a chiedermi perché fosse lì, dimenticandomi quasi il motivo primo della mia gita.

Mangiato un panino in stazione mi sono appostato sempre sul binario uno, attendendo l'ingresso di una ALe 540 che mi avevano segnalato i piazzalisti del deposito per telefono; si trattava della ALe 540.024 di terza serie, l'unica in livrea semplificata quasi completamente isabella, che effettuava, isolata, il Regionale 6422 per S. Pietro in Casale.



4, ALe 540.024 ripresa in uscita dalla stazione di Bologna C.le con il Regionale 6422 per San Pietro in Casale. (Foto Luca Catasta, 29 settembre 1999)

Non ancora soddisfatto del risultato, prima di lasciare Bologna per tornare a Castelbolognese, fotografo nuovamente lo strano convoglio col pendolino incidentato, mentre effettua la manovra probabilmente per le officine dove si revisionano gli ETR: per uno dei Pendolini deragliati si parla infatti di costituire un treno diagnostico oppure di demolizione riutilizzando i pezzi sani come ricambi.

Ritornato a Castelbolognese ho deciso di informarmi nuovamente presso i dirigenti, che nel frattempo erano cambiati; mi trovo davanti due facce stupite per quello che dicevo (un merci a vapore e senza spinta? Non sono mica pazzi). Telefonato a S. Donato veniamo a sapere invece che il merci c'era eccome e che era già in linea!

Il dirigente, anch'egli gentilissimo, mi dice di tornare più tardi a chiedere notizie, dal momento che, anche lui interessato ad assistere a quel transito fuori della norma, si sarebbe informato. Decido così di correre al PL prima della stazione lato Bologna, sperando di non vedere passare la 740 durante la mia corsa. Mi sbagliavo e di grosso! Per le 15 è transitato sì un merci, ma con una E.636 titolare, così che ho pensato di aver fallito in pieno il treno, facendo anche una figuraccia coi dirigenti.



5, Locomotiva E.636.242 ripresa in transito verso le ore 15 dal PL prima della stazione di Castelbolognese, con un merci diretto verso Rimini. (Foto Luca Catasta, 29 settembre 1999)

Tornato così in stazione vengo per fortuna informato del fatto che il treno era in forte ritardo, cosa comprensibile, e che sarebbe transitato intorno alle 16.

Per farla breve, ho dovuto aspettare fino alle 16:30, ma ne è valsa la pena, sia per i 4 scatti che sono riuscito a fare al treno, sia per lo spettacolo favoloso che mi sono trovato davanti: un merci regolare composto da 25 carri coperti a carrelli a passo lungo, per un totale di 550 m e 650 tonnellate (così mi ha detto poi il dirigente), trainato esclusivamente dalla 740.143, con un fumo ed un effetto sonoro irripetibile e difficilmente spiegabile.



6 La 740.143, ripresa in testa al merci per Faenza, in transito nella stazione di Castelbolognese. (Foto Luca Catasta, 29 settembre 1999)

Finalmente soddisfatto appieno della giornata, ho deciso comunque di seguire il treno prendendo il primo che andava a Faenza, dove ho trovato però la locomotiva già nello scalo merci; l'ho potuta così fotografare solo dal ponte stradale adiacente alla stazione e dal marciapiede più lungo quando era sulla piattaforma per la giratura.



7, Dopo essere giunta a Faenza, la 740.143 è stata trasferita sulla piattaforma girevole di Faenza per la giratura, qui fotografata con l'ultimo sole della giornata. (Foto Luca Catasta, 29 settembre 1999)

Assistito anche a quest'ultima manovra, ho dovuto prendere il treno per tornare a casa, sia perché altrimenti sarei arrivato ad un'ora assurda, sia perché oramai non c'era più luce a sufficienza per fotografare.

Auguro a tutti di poter assistere ad un simile spettacolo (anche se è veramente raro) e di poter trascorrere una giornata varia e piena di imprevisti fotografici come è successo a me.

Luca Catasta - 06 gennaio 2000

☐ 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