



Soppresso in Sicilia l'ultimo servizio di "lusso" delle E 636

di Fernando Micciché

Dal 30 maggio 1999 con l'entrata in vigore dell'orario estivo non circolano più le carrozze dirette Caltanissetta - Roma, finora inserite da Catania a Roma nella composizione dell'Intercity 732 "Archimede". La particolarità di quest'antenna era il gruppo di locomotive adibito al suo traino da Caltanissetta a Catania, ossia le E 636. Queste macchine nell'Italia continentale stanno divenendo rare anche alla testa dei treni merci, date le non proprio confortevoli condizioni di lavoro all'interno di cabine di guida concepite sessant'anni fa, quando era previsto che i macchinisti viaggiassero in piedi... Sul gruppo di linee interne siciliane che si trovano tra Fiumetorto, Agrigento e Bicocca sono invece di casa, anzi sono le uniche locomotive elettriche utilizzabili per le condizioni della linea, come raggi di curvatura o peso assiale sopportabile dai ponti. E' da notare che per salire alla stazione di Enna i treni affrontano rampe tali che al confronto il Brennero sembra la pianura padana: parliamo del 31 per mille (con 41° all'ombra o con la neve)...

Robuste veterane, dal circuito di trazione derivato dalle famose E.626, le E.636 trainano su simili rampe treni merci ed espressi con composizione di otto carrozze; per consentire a queste macchine (di appena dodici anni più giovani delle agili vaporiere 744 che su questa linea hanno dato spettacolo fino a trent'anni fa) di mantenere una velocità di impostazione un po' meno indecente (50 km/h sulla rampa...) la composizione era limitata a sole due carrozze. A Catania queste venivano poi manovrate e riunite al resto del treno, proveniente da Siracusa.



Foto Fernando Micciché

L'Intercity "Archimede" trainato da una E.636 in transito a Villorosa, accanto all'automotrice RALn 60 poggiata temporaneamente su di un carro pianale. Foto Fernando Micciché, luglio 1998

Purtroppo l'esperimento ha causato alcuni problemi tecnici, legati all'utilizzo delle moderne e confortevoli carrozze Z1. Queste sono dotate di un impianto pneumatico ausiliario (oltre quello dei freni che ormai esiste su tutti i rotabili FS) che aziona le porte e, sulle serie più recenti, anche i dispositivi di scarico dell'acqua delle ritirate a circuito chiuso e dei lavabo.

Ora, mentre sulle altre locomotive elettriche recenti la pressione dell'impianto pneumatico e' di oltre sette bar, sulle E 636 e' limitata a cinque bar. Questo ha comportato problemi, quali bloccaggi delle porte o difficoltà nell'uso dei servizi igienici. Probabilmente anche questi fattori, oltre alla riduzione dell'offerta sulla rete siciliana, hanno contribuito alla decisione di sopprimere questo collegamento, che appariva comunque abbastanza affollato.

Oltre all'Archimede sono stati soppressi altri treni espressi sulla direttrice Agrigento - Catania: le carrozze dirette per Roma e quelle, periodiche, che si univano al "Treno dell'Etna" per Torino P.N. Alle pensionande E.636, vero pezzo da museo su rotaia, sono rimasti un localino periodico Caltanissetta - Agrigento e la Freccia del Sud Milano - Agrigento: naturalmente solo nel tratto da Catania per Agrigento, mentre in partenza da Milano potrebbe avere in testa perfino l'E.402 B. Questo treno è una specie di macchina del tempo: passato lo Stretto i passeggeri, partiti da Milano dietro un locomotore modernissimo, si ritrovano trainati da una vecchia locomotiva "castano - isabella" e proiettati indietro di sessant'anni di storia ferroviaria!

Fernando Micciché - 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.