

Visita all'impianto ed ai rotabili storici di Fondazione FS Italiane

Prof. Ing. Riccardo GENOVA^() - Dott. Alessandro e Fabio TRIPOLITANO^(*)*

Quello che è divenuto il tradizionale appuntamento di metà anno per le Sezioni CIFI di Genova e Milano, in contiguità con il solstizio di estate che ha offerto giornate di tempo stabile e clima gradevole, in netto contrasto con la calura che ha caratterizzato le successive settimane di luglio, si è concretizzato come da consuetudine l'ultimo venerdì del mese, lo scorso 26 giugno.

La novità di quest'anno, è stata la corsa speciale effettuata con materiale storico da Milano Centrale fino all'ex Squadra Rialzo e ritorno, dove sono ricoverati i rotabili di Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane: in tale modo i Soci CIFI ed i graditi ospiti invitati per l'occasione, hanno potuto raggiungere in treno la sede della visita, altrimenti accessibile da Viale Monza e raggiungibile in metropolitana.

Chi, come molti degli oltre 70 partecipanti all'evento, è giunto a Milano Centrale in treno proveniente da diverse regioni italiane, ha trovato direttamente rapida "coincidenza" al binario 21 di fronte alla Sala Reale di Milano Centrale. Ai partecipanti è stata infatti riservata l'accoglienza prevista per le occasioni di prestigio che vede proprio nel binario 21 e la piattaforma prospiciente la Sala Reale il punto di arrivo e partenza per i treni dedicati a tali servizi: la stessa Sala Reale è stata indicata come punto di ritrovo per la comitiva.

Per il viaggio è stata utilizzata l'elettromotrice E 623 629 "Varesina" (fig. 1), in livrea semplificata castano, dunque allo stato di servizio degli anni Sessanta, successiva all'elegante

colorazione in due toni di colore castano – isabella ed antecedente alla più sobria tinta grigio ardesia.

Le elettromotrici gruppo del E 623 vennero ottenute dalla trasformazione a 3 kV e con presa a pantografo, concretizzatasi all'inizio degli anni Cinquanta, utilizzando i precedenti rotabili risalenti agli anni Trenta, impiegati sulla linea Milano – Varese – Porto Ceresio alimentati a 650 V da terza rotaia.

Tra il 1931 ed il 1932 venne infatti deciso il rinnovamento del materiale in esercizio sulle linee "Varesine" risalente all'apertura delle stesse avvenuta nel 1901 (gruppo E 10, 20 unità) e tra il 1903 e 1904 (gruppo E 15, 5 unità e gruppo E 20, 16 unità). Vennero così realizzate nuove elettromotrici con cassa in lamiera saldata, progettate dall'Ufficio Studi Locomotive di Firenze, inizialmente classificate E 10 ed E 60 e, subito dopo, riclassificate E 100 ed E 600, gruppi che si compone-

vano, rispettivamente, di 8 e 16 unità e con numerazione FS EAiz 100 – 107 e EACiz 600 – 615.

Il rotabile utilizzato per il trasferimento dei visitatori del CIFI fa parte dell'originario gruppo, sempre risalente all'inizio degli anni '30, di 9 rimorchiate pilota eACiz 623 (tra cui la eACiz 623 663 ora E 623 629, impiegata per il viaggio speciale) convertito in elettromotrici tra il 1954 e il 1960 e che, al suo arrivo a Milano Centrale, ha attirato l'attenzione di numerosi viaggiatori presenti in stazione che hanno approfittato dell'occasione per scattare alcune istantanee con telefoni cellulari, smartphone e macchine fotografiche.

Va rimarcato come la presenza delle "Varesine" in Centrale, è stata una costante trasformazione in tutti gli anni del dopoguerra, fino alla loro uscita dall'esercizio avvenuta negli anni ottanta, ed è stata quindi questa l'occasione per un loro gradito ritorno.

Giunto presso i locali di Fondazione FS Italiane, il gruppo è stato ricevuto da Federico CREMONESI, referente Treni Storici di Fondazione FS, da Riccardo GENOVA, Preside della Sezione CIFI di Genova e da Marco BROGLIA, Preside della Sezione CIFI di Milano: erano presenti anche le guide di Fondazione FS e delle Asso-



Fig. 1 - E 623 629 "Varesina", accanto alla Sala Reale di Milano Centrale (Cortesia Riccardo GENOVA).

^(*) CIFI - Sezione di Genova

ciazioni che collaborano stabilmente con la stessa al fine di accompagnare i visitatori ed illustrare loro i dettagli tecnici e storici degli impianti e dei rotabili presenti (fig. 2).

La meritoria attività della Fondazione FS è sintetizzata nella descrizione riportata sul sito della stessa (www.fondazionefs.it) in cui si enun-

cia come essa sia “costituita nell’ambito del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane per preservare, valorizzare e consegnare integro, a vantaggio anche delle generazioni future, un Patrimonio di storia e di tecnica, simbolo del progresso e strumento di rafforzamento dell’unità degli Italiani”.

I risultati di tanto e complesso im-

pegno sono tangibili rispetto agli eccellenti risultati raggiunti: la visita si è svolta all’interno del sito di Fondazione FS operativo presso la “Squadra Rialzo”, già OMV di Milano, acronimo per Officine Manutenzione Vetture (fig. 3). L’impianto venne costruito nel 1931 contestualmente all’apertura della nuova Stazione Centrale di Mi-



Fig. 2 - Comitativa CIFI durante il briefing tenuto da Federico CREMONESI (Cortesia Riccardo GENOVA).



Fig. 3 - Interno OMV (Cortesia Fabio TRIPOLITANO).

lano ed utilizzato proprio come officina fino al periodo recente in cui, in dotazione a Fondazione FS, viene impiegato per il ricovero e la manutenzione dei rotabili storici.

Oltre all'impianto, i visitatori hanno potuto osservare i numerosi rotabili presenti, tra cui la locomotiva elettrica E 646 004 di prima serie con testate semi aerodinamiche, in livrea grigio nebbia e verde magnolia, la E 626 443 (fig. 4) con i caratteristici avancorpi e la E 646 028 (fig. 5), di seconda serie con testate piatte, riportata allo stato di origine in livrea grigio nebbia e verde magnolia e modanature in alluminio. Era esposta anche la locomotiva E 636 284 "Camilia", un unicum degli anni novanta ottenuto dalla trasformazione avvenuta dopo un incidente della corrispondente unità del gruppo con l'applicazione di cabine stile E 656 presso le Officine FS di Verona Porta Vescovo: il progetto di estendere l'intervento ad altre unità è stato poi abbandonato considerata la ormai età avanzata del gruppo E 636.

Il semitreno del prototipo ad assetto variabile ETR 401 rappresenta una delle pietre miliari dello sviluppo della tecnica ferroviaria ed è conservato proprio presso l'impianto milanese: salendo sullo stesso è possibile attivare il dispositivo di pendolamento al fine di illustrarne le caratteristiche tecniche e di verificare come il pantografo si sposti rispetto alla cassa per rimanere in asse rispetto alla linea aerea di contatto.

Sul fronte elettromotrici, raffigurando diverse epoche, erano presenti anche l'altra "Varesina", la E 623 612 in livrea castano isabella e la ALe 883 007 con la rimorchiata Le 883 001 con la caratteristica testata aerodinamica nello stesso stile degli elettrotreni ETR 200 (poi ETR 220). La trazione termica era rappresentata dall'unità D 343 1030 (fig. 6), efficiente e perfettamente restaurata allo stato di origine, risalente alla fine degli anni sessanta quando queste locomotive diesel elettriche alla base del progetto unificato, che prevedeva anche i gruppi D 345, D 443 e D 445, vennero immesse in servizio per sostituire lungo



Fig. 4 - E 626 443 all'interno OMV (Cortesia Fabio TRIPOLITANO).



Fig. 5 - E 646 028 sul piazzale antistante la Squadra Rialzo (Cortesia Riccardo GENOVA).



Fig. 6 - D 343 1030 (Cortesia Riccardo GENOVA).

le linee non elettrificate le ancora numerose locomotive a vapore presenti.

Proprio l'epoca del vapore era a sua volta espressa dalla macchina 640 143 (fig. 7), pronta per effettuare un trasferimento previsto per il giorno successivo: tra le carrozze erano presenti numerose "Centoposte", "Corbellini", il Treno Presidenziale, già Treno Reale, con le vetture S1, S16 e S35 costruite tra il 1929 ed il 1932 e due Gran Confort nella sgargiante e rappresentativa colorazione TEE (Trans Europ Express).

Sulla carrozza Stampa e Conferenze posizionata sul piazzale antistante l'impianto e climatizzata (fig. 8), si è svolto, a conclusione della visita, un rinfresco a cura dal CIFI: si è quindi proceduto al trasferimento dei partecipanti su elettromotrice "Varesina" per il rientro a Milano Centrale, con arrivo sempre di fronte alla Sala Reale.



Fig. 7 - 640 143 (Cortesia Riccardo GENOVA).



Fig. 8 - Carrozza Stampa & Conferenze VCS 61 83 89-99 000-1 (Cortesia Alessandro TRIPOLITANO).