

PER IL 150° UNA "DUE GIORNI PORTE APERTE" A TORINO SMISTAMENTO

*di Alessio Pedretti
(Ottobre 2011)*

In occasione dei Festeggiamenti per il 150° della nostra nazione, particolarmente sentiti nella capitale sabauda, nelle giornate di **Sabato 8 e Domenica 9 Ottobre 2011** è stato reso accessibile al pubblico con un consueto **Porte Aperte** l'impianto di **Torino Smistamento**, capace di accogliere locomotori, automotrici, elettromotrici e carrozze varie, cogliendo così l'occasione per esporre al pubblico sia vetture e locomotori storici sia organizzando visite guidate nella parte "viva" del deposito, sia ancora organizzando mostre fotografiche e di modellismo, allestendo persino un piccolo spazio bimbi. In occasione dell'evento è stata organizzata anche una "navetta storica" collegante **Torino Porta Nuova** con **Torino Smistamento**, effettuata con un paio di carrozze **Centoporte** e le locomotive **940 041** Trenitalia ed MFP 3 del Tipo T3, quest'ultima già protagonista in passato di numerosi eventi in Val Padana.

Il deposito di **Torino Smistamento** è nato nel **1911** quando si decise di allontanare da Torino Porta Nuova gli impianti per la manutenzione ed il ricovero dei rotabili, in quanto le strutture precedenti erano ormai soffocate dall'avanzare della città e dagli stessi impianti ferroviari. Il deposito accoglie due rotonde circolari "parziali", una per la **TD Trazione Diesel** ed una per la **TE Trazione Elettrica**, originariamente quella TD era riservata al vapore ed era interamente circolare. Nel **1917** l'impianto torinese accolse le prime locomotive elettriche a corrente trifase, le quali rimarranno le uniche padrone della TE sino al **1961** anno in cui il nodo torinese passò definitivamente alla TE in corrente continua. Proprio Torino Smistamento è stato uno dei depositi che accoglieva i leggendari e sempre poco "considerati" **ATR**

Autotreni, tanto che ancora oggi uno dei capannoni del deposito viene definito con tale nome, rimasto nella storia sebbene gli stessi rotabili siano scomparsi da tempo, il vapore scomparirà invece nel **1975** e vi ritornerà solo occasionalmente per treni storici.

L'impianto accoglie dunque la **Rimessa TD** ex TV con piattaforma girevole da 21 metri, l'**Officina Medie Riparazioni** ove avvengono interventi limitati soprattutto sui materiali in uso alla Direzione Regionale Piemonte di Trenitalia, la **Rimessa TE** semicircolare, il capannone per la rimessa elettromotrici, il tunnel di lavaggio ed il capannone del tornio in fossa presso la quale vengono lavorati rotabili di ogni genere (carrozze, locomotori, elettromotrici ed automotrici) ed infine il già citato "**capannone ATR**" attualmente inutilizzato ma originariamente destinato ad Autotreni ed Automotrici, i cui primi esemplari qui giunsero già nell'anno 1936, complice anche la "forte" vicinanza di uno dei costruttori.

Gran parte dell'impianto era liberamente accessibile al pubblico con esposizione di rotabili d'epoca e di vario genere; mentre per i più curiosi e per una visita più approfondita era possibile effettuare visite guidate a piccoli gruppi accompagnati sul "piazzale vivo" dell'impianto e che giungevano sino al tornio in fossa il quale veniva mostrato persino in funzionamento con tanto di tecnici al lavoro, anche la Domenica!

Di seguito una carrellata fotografica sui rotabili storici (e non) esposti durante il Porte Aperte 2011 a Torino Smistamento.



Locomotiva a vapore 640.008, costruzione Schwartzkopff del 1907, esposta in rimessa TD

Presso la rimessa semicircolare TD Trazione Diesel già ex TV Trazione Vapore incontriamo e fotografiamo per la prima volta la locomotiva a vapore 640.008, realizzata nel 1907 dalla tedesca Schwartzkopff e preservata per treni storici già da diversi anni, se non erro prima ancora che il settore "treni storici" diventasse un vero e proprio mercato autonomo. La locomotiva sembra aver ritrovato casa in uno dei luoghi che probabilmente ha frequentato spesso in gioventù, anche se al tempo la stessa rimessa rotonda era pressoché coperta e completamente circolare.

Locomotore elettrico c.c. E428.058, costruzione Breda del 1937

Il locomotore elettrico E428.058 ormai è un affezionato cliente a questo genere di appuntamenti, lo ritroviamo a Torino dopo averlo incontrato a Luino nel Settembre 2002, a Lecco nel Dicembre 2004, a Domodossola e Cremona nell'Ottobre 2005, a Milano Centrale e Milano Smistamento nell'Aprile 2006. Ora lo incontriamo dunque a Torino e probabilmente è la macchina del gruppo E428 che abbiamo incontrato più spesso nell'ultimo decennio, la sua carta d'identità recita anno 1937, nascita da mamma Breda...



Locomotore elettrico c.c. E428.226, costruzione Ansaldo del 1941, III° serie con cabine aerodinamiche, ass. Bologna-Rimini

Ritroviamo dopo diverso tempo anche il locomotore E428.226 di 3 serie (cabine aerodinamiche), famoso in quanto per un certo periodo venne dotato della livrea Navetta ed attrezzato con telecomando. Anch'esso sopravvive come rotabile preservato storico, realizzato da Ansaldo durante il difficile anno 1941, in pieno Seconda Guerra Mondiale. Si presenta in perfette condizioni ed è esposto presso l'area "castano isabella" ove sono stati raggruppati numerosi rotabili con tale colorazione, rievocando magiche atmosfere di una ferrovia ancora senza certificati e licenze...

Locomotore diesel D343.1030, costruzione OMECA del 1969, livrea storica preservata

Un'interessante novità: tra i rotabili storici preservati ed esposti incontriamo la D343.1030 (in passato assegnata a Messina), per la prima volta il fotografo incontra dal vivo una serie 1000 ed in particolare si tratta di una macchina realizzata dalla OMECA a Reggio Calabria nell'anno 1969. Il locomotore diesel ha recuperato la sua livrea originale e se ci fate caso ha persino recuperato anche i vetri frontali curvi o con alette laterali, differenti da quelli successivamente montati, come modifica, sull'intera serie 1001/1040, operante in passato soprattutto in Sicilia.





Locomotiva a vapore 743.283, costruzione OM Napoli del 1920, trasformata nel 1953 in quanto ex 740.283

Altra new entry particolarmente interessante: per la prima volta incontriamo dal vivo una locomotiva a vapore del gruppo 743, ovvero una "modificata" in quanto nata nel 1920 nelle Officine Meccaniche di Napoli nel 1920 e successivamente trasformata in 743 pari numero durante l'anno 1953. Sono abbastanza evidenti sulle fiancate i due imponenti preriscaldatori Franco-Crosti la cui applicazione ha determinato il passaggio di classificazione da 740 a 743. La 283 è l'ultima superstite del suo gruppo.



Elettromotrice ALe840.046, costruzione OM-CGE del 1950

Un panorama tutto "Castano ed Isabella" in quest'area di Torino Smistamento: l'elettromotrice ALe840.046 è esposta al fianco della locomotiva E626.443 e della E424.075, rispettivamente da sinistra a destra, si tratta di macchine del 1950, 1939 e del 1949, in pratica 61+72+62: poco meno di due secoli in una sola immagine!. Se la E626.443 è abbastanza attiva e sempre impegnata in attività legate al Gruppo ALe883 di Tirano, ben più rara ed inedita è la ALe840.046 che incontriamo per la prima volta dal vivo.

Nella rotonda destinata alla TD Trazione Diesel incontriamo due locomotori D445 relativamente recenti e già da tempo in livrea XMPPR, spesso destinati sulle linee a nord di Torino (vedasi clamoroso caso di attivazione impianto antincendio al loro passaggio, a Torino Porta Susa Sotterranea in tempi recenti...); troviamo poi quello che sembra essere una parte del Treno Soccorso o comunque un carro Gru ed infine a destra ancora la 640.008 esposta parzialmente allo scoperto per la gioia dei fotografi...



Locomotore diesel D461.1001, costruzione FIAT del 1961, esemplare unico con carrelli a 3 assi

Ogni volta che la incontriamo è sempre o quasi infotografabile: l'imponente ed unica D461.1001 è un esemplare unico davvero straordinario nell'ambito della Trazione Diesel del nostro paese, compie inoltre 50 anni esatti essendo stata realizzata nel 1961 anche se effettivamente le sue ore "lavorate" sono davvero proprio pochine essendo stata accantonata per diversi anni. In passato l'abbiamo incontrata nel Gennaio 2010 presso la sua sede naturale, ovvero il MFP Museo Ferroviario Piemontese presso la sede di Savigliano (CN).





Carro Spartineve Vnx806.221 "ex Trifase", ricostruzione Off. Fiore nel 1966 dalla loco elettrica trifase E550.173 del 1921

Ritroviamo un'altra conoscenza: lo spartineve Vnx806.221 l'avevamo già in precedenza incontrato nel Gennaio 2010 presso il MFP Museo Ferroviario Piemontese a Savigliano (CN) tra l'altro recentemente revisionato. Si tratta in realtà della vecchia locomotiva trifase E550.173 del 1921, viene esposto giusto qualche metro avanti del più moderno Spazzaneve S244.003. Non è detto che eventualmente in futuro un rotabile del genere non possa ritornare una locomotiva trifase, anche se magari solo per un'esposizione statica.

Locomotore elettrico c.c. E636.002, costruzione Breda del 1940, ass. Torino, gruppo Feralp Team

Il locomotore elettrico E636.002 venne già in precedenza esposto ad un Porte Aperte di un altro "Smi-stamento" in questo caso però stiamo parlando dell'impianto milanese e durante sia la manifestazione dell'Aprile 2006 che quella dell'Ottobre 2008. Si tratta di una macchina realizzata nel 1940 da Breda, attualmente assegnata al Gruppo Feralp Team di Bus-soleno (TO) in quanto a preservazione. Non male la fila "tutta castano isabella" con E428.058 e 226...



Automotrice ALn776.1001, costruzione FIAT del 1940 per Novara-Biella, ex AUTO 2N BC 76 SFEN poi SBFN, ereditate da FS nel 1961

Più unica che rara: nel 1940 la FIAT realizzò per la "concessa" SFEN Novara-Biella una serie di 7 automotrici classificate AUTO 2N BC 76. All'atto della "statalizzazione" della SFEN (divenuta nel frattempo SBFN) le automotrici vennero immatricolate nel parco FS come ALn776 1001/1007. La 1001 è stata miracolosamente preservata in quanto è stata recuperata nel cuneese ove era diventata ufficio e magazzino di una segheria a Borgo S. Dalmazzo. E' l'ultima superstite del gruppo.

Locomotore elettrico c.c. E626.443, costruzione OM-CGE del 1939, ex E625.443 sino al 1940, Gruppo ALe883

Spesso impegnata in treni di servizio in appoggio alle varie attività del Gruppo ALe883, la E626.443 non si tira mai indietro per iniziative del genere e probabilmente sarà stata parte attiva ed impegnata durante il trasferimento a Torino del materiale di vario genere del gruppo valtellinese che ha partecipato all'evento torinese. Eccola dunque ritratta sotto il sole limpido di una giornata tersa, è una macchina che ormai ha i suoi 72 anni suonati, un colosso dei tempi che furono...





Locomotore elettrico c.c. E424.075, costruzione OM-CGE del 1949, ass. Torino
Locomotore elettrico c.a. E431.027, costruzione TIBB del 1924, restaurata esteticamente a cura di Bombardier Vado Ligure (SV)

In passato abbiamo avuto due sole occasioni con la quale scambiare quattro chiacchiere con la E424.075, preservata da qualche tempo e realizzata nel 1949: è accaduto in occasione di un treno speciale di inizio stagione per Gardaland a Peschiera del Garda nell'Aprile 2006 e l'esposizione a Milano Smistamento nei giorni successivi dello stesso mese ed anno. Dunque è ormai un lustro che non la incontravamo, eccola colta in una coppia insolita in quanto ritratta con la trifase E431.027, preservata ovviamente statica e già incontrata in precedenza a Savigliano.

Locomotore diesel manovra 245.1014, costruzione OM del 1966

Tra i rotabili meno nobili, meno storici e più giovani, spesso ignorati da appassionati e dai puristi fotografi (a meno che non percorrano il tal rarissimo raccordo alle quattro del mattino...) incontriamo qualche esemplare interessante: presso la rimessa TD incontriamo il locomotore 245.1014 appartenente alla serie 1000 dei "duequattrocinque", meno diffusa e meno nota rispetto alla serie "unificata" del gruppo, i 2000. Tale macchina venne realizzata nell'ambito della serie 245 1001/1020 costruita in toto dalle OM di Milano durante il triennio 1965/67.



Automotrice ALn668.1452, costruzione FIAT del 1959, preservata per treni storici e turistici in livrea giallo-verde lichene

Le automotrici ALn668.1401 e 1452 sono spesso impegnate nelle iniziative congiunte tra FBS ed ALe883 nella bergamasca e sul Lago d'Iseo, desta abbastanza stupore dunque incontrarle in Piemonte a Torino, anche se semplicemente in esposizione. In passato abbiamo già incontrato in più di un'occasione la coppia di automotrici, soprattutto a Bergamo, Lecco e Milano Smistamento (vedi precedenti mail). Insieme alla più storica e particolare ALn776.1001, erano le uniche automotrici presenti, fatto salvo il Minuetto MD092 esposto ma abbastanza soffocato...

Locomotiva a vapore 940.041, costruzione Reggiane del 1922, utilizzata per Treno Navetta Porta Nuova e carrozza passeggeri "Centoporte" Cz36950 di 3 Classe, utilizzata per Treno Navetta Porta Nuova

Per la Manifestazione è stata appositamente istituita una Navetta "storica" (come ai bei tempi di Milano San Rocco...) tra Torino Porta Nuova e Torino Smistamento con frequenza di un'ora c.ca da ogni capolinea e due vetture tra cui la Cz36950 di 3' classe. Al Sabato e di seguito la domenica pomeriggio è stata coinvolta la locomotiva a vapore 940.041 "lato Porta Nuova" mentre "lato Smistamento" il compito spettava alla piccola ma impareggiabile T3 numero 3 ex Grignasco Coggiola (FVS Valle Sessera), da anni un vero e proprio simbolo instancabile del MFP.



A Torino Smistamento, lato entrata Porta Nuova si poteva osservare uno scorcio della ferrovia dei tempi che furono con colonne per il rifornimento idrico ed una serie di carri merce abbastanza vetusti. Tra i carri ed il capannone sullo sfondo transita la Navetta in arrivo da Porta Nuova, composta da 2 locomotive e 2 carrozze Centoporte. Ci troviamo all'estremità nord del grande impianto torinese, realizzato nel 1911 e pertanto festeggiante i 100 anni di onorato servizio, sebbene con numerose trasformazioni legate al tipo di rotabili che ha ospitato nel secolo di vita.

Locomotore elettrico c.c. E646.158, costruzione Breda del 1964, livrea storica grigio-verde magnolia

Una colonna tra le loco storiche preservate è sicuramente la E646.158, con livrea preservata sin ancora da quando tale gruppo di macchine non era stato ancora alienato. La E646.158 è stata realizzata nel 1964 e in più di un caso l'abbiamo incontrata in servizio con treni Regionali e Diretti di ogni genere, venendo esposta in varie occasioni presso varie Stazioni e Depositi in occasioni di importanti manifestazione ferromotoriali e celebrative.



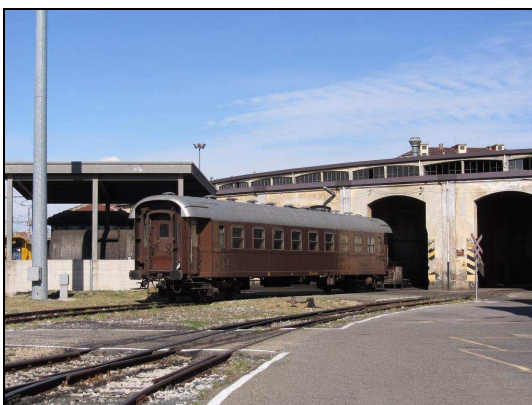


Locomotore elettrico c.c. E636.117, costruzione TIBB del 1953, livrea blu/grigia, Gruppo ALe883

Fianco a fianco troviamo due esempi di trazione elettrica completamente differenti: a sinistra la E636.117 in livrea "blu azzurro" con logo Trenitalia "anticato", una macchina del 1953 realizzata dal TIBB, a destra la ben più anziana E431.027 classe del 1924 restaurata solo esternamente a cura di Bombardier presso gli stabilimenti di Vado Ligure (SV), rotabile già incontrato nel Gennaio 2010 presso la sede di Savigliano (CN) del MFP Museo Ferroviario Piemontese. Chissà se mai un giorno rivedremo correre una macchina trifase su una breve tratta...

Carrozza Bagagliaio Di92015, costruzione anni '30, utilizzato come mensa per personale Gruppo ALe883 durante trasferimenti. Carro Furgone Generatore nVrec 99 39 811, costruzione del 1980/81, ricostruzione di carri riscaldamento tipo 1933

Il Bagagliaio MotoGeneratore nVrec 99-39-811 è una ricostruzione di inizio anni ottanta del secolo scorso riutilizzando un carro riscaldamento degli anni trenta dello stesso secolo, tale rotabile compare a Torino ma è portato in dotazione dal Gruppo ALe883 di Tirano (SO) per conto della quale l'abbiamo incontrato anche a Bergamo e Sondrio, analogamente al Bagagliaio preservato Di92015, già incontrato più volte in passato. In questo caso il primo, con la sua livrea smagliante e perfetta, è esposto in accoppiata con il locomotore D343.1030, intuibile sulla destra; mentre il secondo probabilmente è servito d'appoggio per il trasferimento dei rotabili del Gruppo ALe883.



Carrozza passeggeri "anni cinquanta" Bz45433 di 2 Classe, esposta in zona Rimessa TD

La carrozza preservata del "Tipo anni Cinquanta" Bz45433 durante la giornata di Sabato 8 Ottobre 2011 era curiosamente abbandonata in uno dei binari di accesso alla Rotonda TD, non è ben chiaro se l'intento fosse quello di esporla veramente in quella posizione (non toccata nemmeno dalle visite guidate...) oppure semplicemente era in attesa di esser utilizzata per qualche altro scopo. Tale vettura è un'altra "fedelissima" del Gruppo ALe883 dato che l'abbiamo incontrata più volte in vari treni speciali "lombardi".



Locomotore diesel spazzaneve S244.003, costruzione Beilhack del 1988

Un rotabile unico nel suo genere o quasi: in Italia presso RFI-Trenitalia esistono solo 4 spazzaneve "autotrainanti" ovvero rotabili aventi propria trazione e capaci di sgomberare dalla neve autonomamente una linea ferroviaria: il S224.001 assegnato probabilmente ad Udine e gli S244 001/003 più recenti e più potenti assegnati a Bolzano, Sulmona ed appunto Torino Smistamento. Sarebbe interessante sapere se tali macchine appartengono ad RFI o Trenitalia (il compito di tenere pulita una linea dovrebbe spettare all'infrastruttura...) e se in tal caso può essere condotto da Personale Trenitalia. Quanto alle sigle (TI etc etc) sono obbligatorie e necessarie solo in caso di nuovi operatori, quando si è in famiglia si può anche soprassedere...

Il rotabile più recente esposto presso la Manifestazione di Torino Smistamento (esposto e non incontrato per caso durante le visite guidate, intendiamoci...) è sicuramente il locomotore elettrico **E464.492**, decisamente recente ma non troppo recente nell'ambito del gruppo. Alle sue spalle, incastrato nella struttura di metallo ed infotografabile, l'altro unico rotabile recente esposto per la Manifestazione ovvero un Minuetto diesel, esattamente il treno MD092 probabilmente utilizzato nel cuneese e sulla linea di Tenda.



Il locomotore **D445.1110** sta attendendo di entrare nel capannone del tornio in fossa e pertanto aspetta il suo turno poco fuori dallo stesso. La 1110 appartiene alla sottoserie D445 1056/1123 realizzate dalle OMECA di Reggio Calabria tra il 1985 ed il 1987, bisogna ricordare che l'intero gruppo di D445 consta di 150 macchine di cui 35 originariamente consegnate senza telecomando. Tale macchina presenta già l'ultimo simbolo di Trenitalia, quello dotato di porzioncina in rosso.

I treni TAF assegnati alla DTR Piemonte sono relativamente pochi, nell'ordine della decina (indicativamente 9 treni) e vengono impegnati in servizi di vario genere tra cui ad esempio anche alcuni Asti-Alessandria sebbene si tratti rotabili prettamente legati e studiati per le aree metropolitane. Il treno TAF 020 rappresentato dall'elettromotrice **ALe506.020** lo incontriamo in sosta in uno dei binari passanti del deposito, sullo sfondo a sinistra il capannone Rimessa Elettromotrici, sullo sfondo è intuibile anche un convoglio ALe724.





Il deposito piemontese vede assegnate almeno 9 locomotive elettriche Tigre del gruppo E632 anche se ne vede circolare di più data la vicinanza di Alessandria, altro deposito interessato da tali macchine; ad esempio nella rimessa circolare TE incontriamo la **E632.013** di Alessandria realizzata da Savigliano-Marelli nel 1983. Le prime macchine vennero realizzate, tra le varie cose, con pantografi monobraccio, mai particolarmente amati nel mondo FS e relativi eredi, proprio la 013 sembrerebbe esser ancora dotata del pantografo monobraccio, oppure la visuale inganna.

In attesa tra un servizio e l'altro incontriamo anche la Tigre **E632.016** questa proprio assegnata a Torino ed appartenente come la precedente alla sottoserie 009/016 realizzata da Savigliano e Marelli nel 1983. Proprio la 016 in passato nella mischia era "particolare" in quanto si caratterizzava per esser dotata di 2 gruppi statici da 120kW l'uno per servizi ausiliari, modifica attuata nell'anno 1998, in passato la stessa l'avevamo incontrata a Bergamo nel Giugno 2002, quando ancora si presentava con la più pesante livrea XMPR1.



E avanti con un altro Tigre, in questo caso si tratta della **E632.043** sempre di Torino ed appartenente alla sottoserie 042/060 realizzata dal TIBB nel biennio 1985/86. Alle sua spalle la macchina fa coppia con la 063 di Alessandria realizzata da TIBB congiuntamente con Ansaldo sempre nell'anno 1986. Al loro fianco si scorge una E464, pericolosa minaccia che sta mietendo vittime a più non posso, costituendo di fatto il più grande gruppo di locomotive che sia mai stato immatricolato in Italia.

L'unica "collega" Tigre del gruppo E633 incontrata in deposito è la **E633.070** (Sofer-Ansaldo del 1984) osservata ancora in livrea originale presso una delle postazioni della rimessa TE, vistosamente conciata sebbene abbia un'età relativamente giovane. Anche questa macchina, probabilmente in attesa di qualche piccola riparazione dato che è "mezza sguercia" sembra esser dotata ancora del pantografo monobraccio, soluzione inizialmente adottata in quanto vi era poco spazio sull'imperiale (causa reostato) per il classico pantografo tradizionale tanto amato a Villa Patrizi...



I Minuetti MD sono una presenza consueta a Torino Smistamento e vengono ricoverati sui binari che portano all'ormai dismesso "Capannone ATR". Al giorno d'oggi dunque la trazione diesel è rappresentata in questo caso, oltre che dal **MD092** effettivamente esposto per la Manifestazione, dal **MD003** un Minuetto particolare in quanto tra i primi ad esser stati realizzati e successivamente obbligati a passare da Alstom Savigliano per un aggiornamento ed uniformazione agli altri esemplari, tanto che proprio lo 003 l'abbiamo incontrato a Savigliano nel Novembre 2006 e risulta esser stato consegnato definitivamente a Trenitalia nel Settembre 2007.



L'attuale rotonda TE in trazione elettrica con tanto di linea aerea "a intreccio" prevede almeno 16 postazioni al coperto, non mancano i vari musetti di E632 ed E464 che spuntano dalle varie "tane" delle rimesse. Alla Rotonda si accede sia da sinistra che da destra nell'immagine, verso sinistra è possibile accedere dalla Rotonda verso l'Officina Medie Riparazioni. Anche sommando le due parti coperte TD e TE delle rimesse circolari, non riuscirebbe a "farne una" intera rimessa circolare coperta, un tempo presente a Smistamento, ovvero l'attuale Rimessa TD.

Presso il capannone del tornio in fossa in entrambe le giornate era possibile osservare i tecnici al lavoro sul tornio: durante la giornata di sabato toccava alla vettura passeggeri MDVE avente matricola **11-87-076** mentre durante la giornata di domenica 9 Ottobre 2011 la stessa sorte spettava alla **D445.1110** che attendeva impazientemente fuori dalla porta durante la giornata precedente (vedi precedente immagine). Complimenti agli organizzatori e tecnici che si sono prestati per l'occasione, cosa davvero non da poco ed organizzata veramente bene!



Sempre presso l'impianto torinese sostano anche alcune macchine della cosiddetta "Lunga Percorrenza" ovvero le E402B: in questo scorcio possiamo osservare la **E402B.132** e la **E402B.146** assegnate a Milano, realizzate da Sofer ed Ansaldo nel 1998/99. Proprio la 146 era una delle macchine che vennero dotate di 3 pantografi onde poter circolare sia sulla rete italiana che su quella francese e pertanto alle tensioni 1,5 kW - 3 kW in continua e 25 kW in monofase.

Chi non muore si rivede: tra tanta elettronica e diesel, compare anche una signora di una certa età: è in attesa di farsi le scarpe presso il tornio in fossa la Tartaruga **E444.037**, realizzata da Reggiane e Mirelli nel 1971 e trasformata in "ribollita" nel 1994, una macchina tra l'altro dotata sul frontale di doppia presa TCN. Il tornio in fossa è infatti capace di lavorare qualsiasi rotabile pertanto passano a darsi una sistemata anche le macchine della "lunga percorrenza" anche ormai con qualche annetto alle spalle...



Una macchina particolare che non abbiamo incontrato sul percorso della visita guidata ma che sicuramente merita spazio è sicuramente la **D445.1113**, accolta presso la Rimessa TD di Torino Smistamento. Realizzata nel 1987 da Omea, ha incuriosito il fotografo per la presenza di un curioso "coso" sul frontale, scopriamo in realtà che tale macchina è od era destinata al Soccorso AV sulla Roma Napoli e pertanto dovrebbe viaggiare permanentemente accoppiata con la 1081, da cui curioso accoppiatore rosso al centro del frontale.

Testo e fotografie di Alessio Pedretti