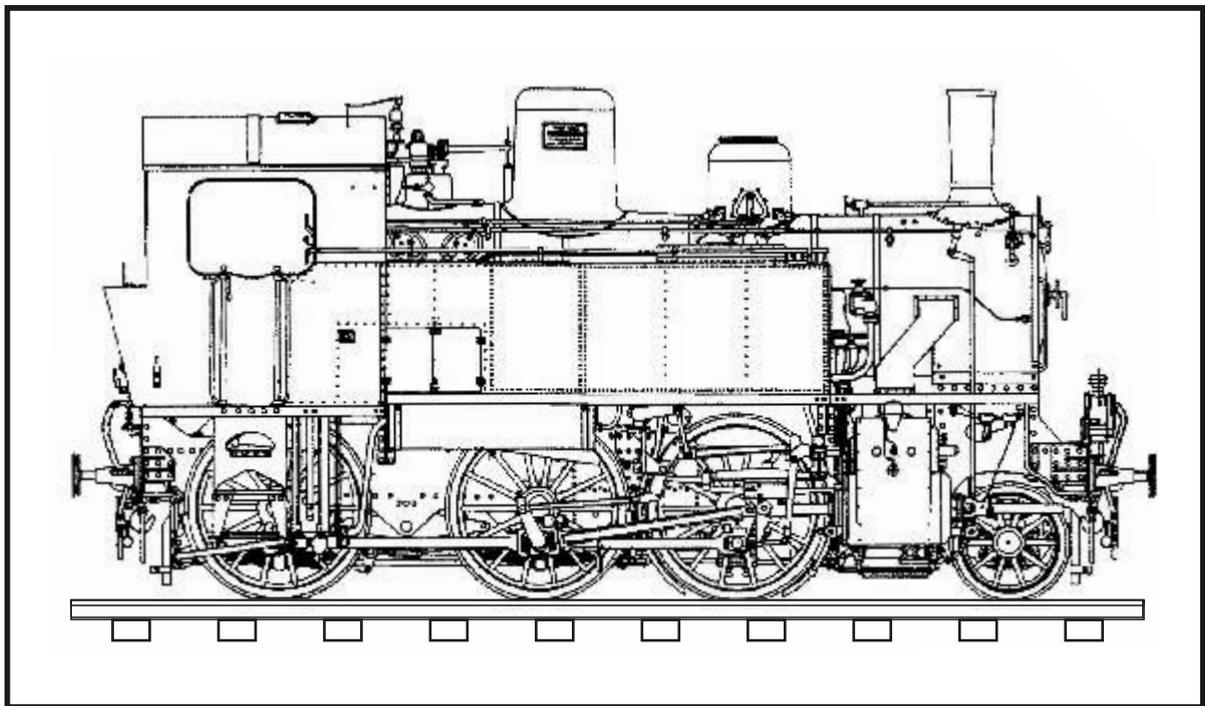


PROGETTO PER IL
RECUPERO E RIPRISTINO DELLA
LOCOMOTIVA A VAPORE
880.001



LA 880.001 ALLE OFFICINE DI CITTADELLA

di Giovanni Andretta

La storia della 880.001 alle Officine inizia con il salvataggio della unità gemella 880.002 (oggi monumentata a Carmignano di Brenta) che il Sig. Giuseppe Chemello, dirigente delle Officine e quindi sempre a stretto contatto con il Servizio Materiale e Trazione FS, portò a buon fine intorno al 1985.

In quegli anni c'erano ancora tante locomotive a vapore accantonate in buono stato e la 880 001 era una di queste. La macchina era in condizioni tali che le FS l'avevano inserita nell'elenco delle locomotive per il Museo di Pietrarsa (venne prescelta invece un'altra unità), e quando poi le FS la resero disponibile per la vendita le OFFICINE DI CITTADELLA l'acquistarono, non lasciandosi sfuggire l'ottima occasione.

In effetti dopo un sopralluogo nel Deposito di Udine, la macchina venne trovata effettivamente in ottime condizioni, come confermò anche il Capodeposito.

La locomotiva giunse a Cittadella all'inizio del 1987, trainata da una E626, dopo un viaggio notturno dal Deposito di Udine, impianto dove prestò servizio fino al 1983, anno in cui il forno venne spento: fu subito amorevolmente accudita dal personale delle Officine che con mano esperta la riportò all'antico splendore, con un completo lavoro di verniciatura e revisione parziale.

Fu eseguita anche una modifica all'impianto pneumatico per consentire alla locomotiva di muoversi autonomamente sfruttando i serbatoi del freno come accumulatori d'aria per i cilindri motori.

Fu revisionata la pompa dell'aria che tornò ad ansimare come un tempo, il fischio e naturalmente furono fatte fondere appositamente le nuove targhe in ottone col numero di servizio che erano andate perdute.



La 880.001 nel 1991 a fianco dei capannoni delle Officine. (foto G. Andretta)



La 880.001 nel 1995 accoppiata a due carri E in occasione della manifestazione Porte Aperte. (foto G. Andretta)

La locomotiva così revisionata fu sempre tenuta al coperto e, dal 1987, ogni anno venne esposta in occasione della festività di Pasquetta all'interno delle Officine per la manifestazione porte aperte venendo sempre accoppiata a qualche carro o bagagliaio d'epoca per riproporre l'atmosfera di un tempo, riscuotendo notevole interesse tra bambini e adulti.



Sempre in occasione della manifestazione di Pasquetta, ritroviamo la locomotiva con un postale appena revisionato, è il 1996 (foto G. Andretta)

Nel Settembre del 1994 la locomotiva, che per l'occasione fu nuovamente riverniciata, partecipò alla manifestazione ferroviaria di Conegliano dove fu ammirata da migliaia di persone e dove fece bella mostra di sé accanto ad un modernissimo Pendolino (ETR 450). Il suo trasferimento venne effettuato al traino della 245.6002 fino a Castelfranco e poi da una D141 di Conegliano. I viaggi di andata e ritorno andarono benissimo, senza alcun riscaldamento alle bronzine delle bielle né a quelle degli assi, segno che il lavoro delle maestranze delle Officine era stato ottimo.



La 880.001 esposta nel 1994 a Conegliano insieme ad altri rotabili FS.
(foto G. Andretta)

Con la triste chiusura, nel 2000, delle Officine di Cittadella, la locomotiva è rimasta prigioniera all'interno dell'area, privata dei binari e, soprattutto, dei capannoni dove per tanti anni trovò riparo dalle intemperie permettendole, comunque, di arrivare al 2006 in buone condizioni.



La locomotiva protetta solo da un telone rimane all'esterno in balia degli agenti atmosferici.
(23/03/2006 foto P. Scoizzato)

IL PROGETTO DI RECUPERO

di Pierluigi Scoizzato

La Società Veneta Ferrovie, associazione di promozione sociale, riceverà in donazione dall'Ing. Dino Marchiorello la locomotiva a vapore 880.001 preservata nel sito delle Officine di Cittadella dal 1984. E' intenzione di questa Associazione trasportare la locomotiva da Cittadella, dove ancora si trova, in un impianto di un'impresa ferroviaria di trasporto in ambito veneto. Il nostro Progetto non si limita solo al recupero del rotabile dal punto di vista estetico ma soprattutto di un suo ripristino funzionale con lo scopo di utilizzare il mezzo per l'effettuazione di treni storici sulla rete ferroviaria del Nord Est che descriveremo in seguito.

Una volta conclusi i lavori e ricevuti i nulla osta necessari la locomotiva sarà in grado di circolare in testa a convogli di materiale rimorchiato d'epoca, mentre l'Associazione continuerà ad occuparsi della sua manutenzione rispettando le normative vigenti sul mantenimento dei rotabili storici tramite convenzione con l'impresa ferroviaria.

La SVF è presente sul territorio veneto per la diffusione della cultura ferroviaria sotto tutti gli aspetti, soprattutto storici. La possibilità di far circolare il mezzo in questione ci permetterebbe di farla conoscere anche alle giovani generazioni dato che da sempre la locomotiva a vapore è l'archetipo della ferrovia e il suo transito attira sempre più appassionati e non.

Ci sono molti esempi in Italia e all'estero dell'interesse che suscita il treno d'epoca, utilizzato sia per rievocazioni storiche, per turismo, che per riprese cinematografiche.

Con un calendario ben pianificato, tenendo conto anche degli eventi e delle manifestazioni locali, il treno storico rappresenta un mezzo che ha la possibilità di creare un vero e proprio indotto sul territorio soprattutto se alla base di tutto ciò si crea un efficace sistema informativo.

UN BINOMIO INDISSOLUBILE: FERROVIA E TURISMO

Il Veneto rappresenta una tra le regioni italiane più ricche di beni artistici e naturali d'Italia. La laguna di Venezia, le Dolomiti, così come il Delta del Po sono località uniche riconosciute a livello internazionale per il loro interesse turistico: ogni Provincia veneta racchiude in se' un coacervo di cultura e arte difficilmente riscontrabile altrove.

Tuttavia riteniamo che questo immenso patrimonio sia sottostimato, sottovalutando il suo reale potenziale turistico che, sfruttato nella maniera più corretta, potrebbe rivalutare un settore sempre più in fase di crescita.

La possibilità di coniugare turismo e trasporto ferroviario potrebbe dare la possibilità a molte località di rientrare in circuiti turistici finora mai realmente approfonditi.

Considerando che la rete ferroviaria del Veneto è discretamente sviluppata e da la possibilità di raggiungere tutti i capoluoghi di provincia e di collegarli in maniera veloce, l'utilizzo di un treno d'epoca (d'agenzia o comunque programmato) comporterebbe l'impiego di un mezzo di trasporto esclusivo quanto interessante.

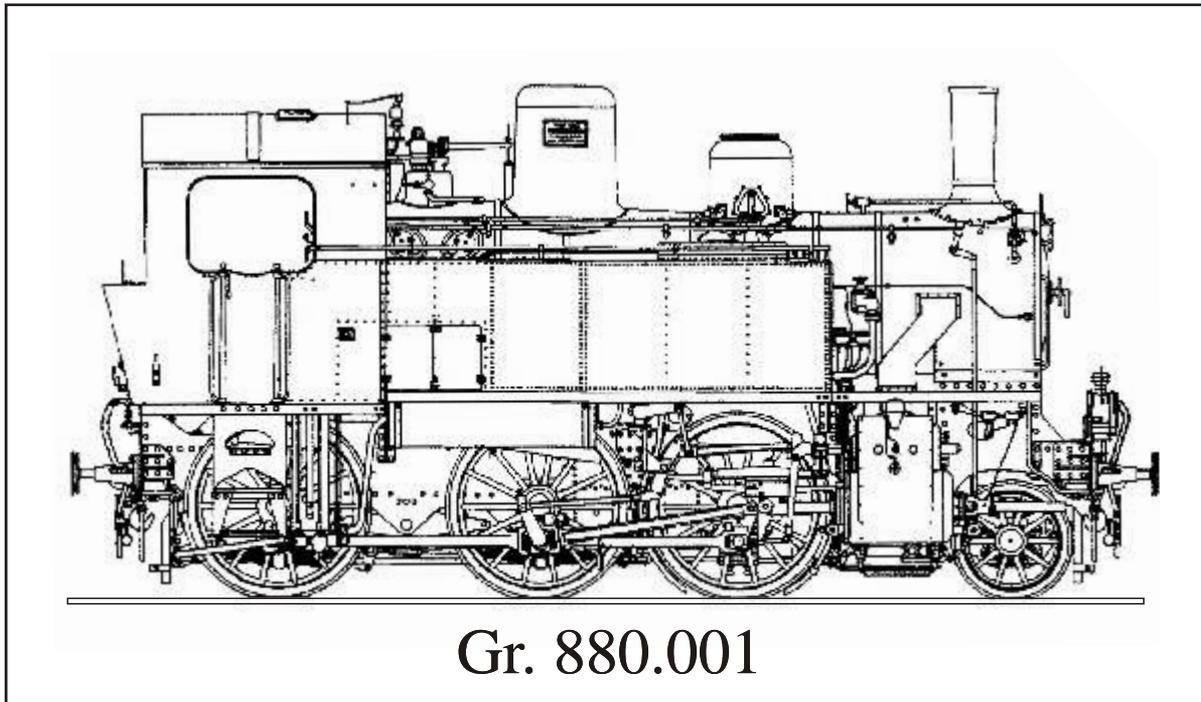


Locomotiva a vapore 625.100 con vetture centoporte appena giunto alla stazione di Asciano da S. Giovanni d'Asso in Val d'Orcia. (16/11/2005 foto P. Scozzato)

Possiamo elencare molti esempi anche a livello europeo nei quali le aree adiacenti alla linea ferroviaria percorsa dal treno a vapore sono state influite positivamente. Nel Regno Unito di Gran Bretagna sono segnalate sulle carte stradali e la segnaletica locale in materia è particolarmente precisa. Per quanto riguarda l'Italia due casi che si sono evidenziati negli ultimi anni è la Ferrovia del Basso Sebino (da Palazzolo a Paratico, sul Lago d'Iseo) e la Ferrovia della Val d'Orcia, in Toscana. Quest'ultima chiusa al traffico nei primi anni '90 è stata riaperta da un'associazione di volontari che permette la circolazione di treni ad orario nei fine settimana. Il successo di questa operazione ha comportato l'utilizzo del treno d'epoca (a vapore e non) specialmente in occasione di manifestazioni culturali e culinarie di numerosi paesi del Senese .

Attualmente nella nostra regione non ci sono ferrovie esclusivamente turistiche, ma alcune tratte possono risultare interessanti allo scopo contemporaneamente all'uso ordinario della linea. Il calendario delle manifestazioni culturali e tradizionali è tuttora molto fitto di date e rappresentano tutte l'occasione per utilizzare un convoglio d'epoca dando maggior risalto all'evento, magari facendo partire il viaggio da località particolarmente frequentate da turisti.

E' ovvio che consolidando nel tempo le eventuali effettuazioni con treni a vapore, queste possono essere poi inserite in programmi annuali diffusi alle agenzie di viaggi dei circuiti internazionali. Siamo consci che un tale progetto deve coinvolgere le amministrazioni locali, di concerto con gli enti regionali e gli operatori del settore turistico.



SCHEMA TECNICA

Anno di costruzione 1916
Rodiggio UIC/FS 1'C/1-3-0
Numero cilindri 2 esterni
Distribuzione Walschaerts
Peso in servizio 51.700 kg
Pressione massima in caldaia 12 kg/cmq
Potenza 500 CV (a 75km/h)
Velocità massima 75 km/h
Lunghezza tra i respingenti 9060 mm
Capacità Acqua 5500 litri
Capacità carbone 1700 kg
Costruzione Breda - Milano