

**clamfer**

Club Amici della Ferrovia  
- Napoli -

*presenta*



**DARE E AVERE SULLE  
FERROVIE COMPLEMENTARI  
CAMPANE**

Serata del  
27 gennaio 2017

È caratteristica comune a molte ferrovie complementari essersi dotate nel tempo di materiale rotabile proveniente dalle FF.SS o da altre Società che, per vari motivi, hanno deciso di dismettere qualche locomotiva o qualche motrice. Intento di questa conferenza è di raccogliere in un unico contenitore tutti i dati relativi alle acquisizioni e alle cessioni di rotabili 'usati' da parte delle reti ferroviarie della Campania. Il nostro interesse sarà pertanto rivolto a quattro diverse realtà: la ferrovia Circumvesuviana, la Cumana, l'Alifana e la Canello-Benevento (o ferrovia della valle Caudina), tutte in qualche modo interessate all'acquisizione e/o alla cessione di materiale mobile.

Nell'ambito delle ferrovie complementari operanti in Campania l'unica che non abbia mai ricevuto rotabili da altre reti (quasi certamente a causa del suo scartamento ridotto) è la Circumvesuviana. Al contrario, in due diversi momenti (molto distanti nel tempo) è stata essa a cedere suo materiale ad altra ferrovia.

Nel 1926, con il completamento dell'elettificazione della rete, veniva a cessare la necessità per la *Vesuviana* di mantenere in esercizio le 12 vaporiere in dotazione. Non sappiamo se tutte o in parte esse vennero poste in vendita, ma è certo che tre furono trasferite alle cosiddette "Tranvie Elettriche Versiliesi". Secondo quanto scrive Betti Carboncini, dalla *Vesuviana* furono acquisite nel 1925 al parco della T.E.V. tre locomotive: la 10 "Ercolano", la 11 "Sarno" e la 12 "San Valentino Torio". Secondo fonti SF5M, invece, la locomotiva denominata *Sarno* era la n. 9 mentre la n. 11 recava il nome "Torre Annunziata". E questa notizia, anche se abbiamo avuto assicurazione dall'autore del volume di aver tratto i dati in suo possesso dal "libretto" della vaporiera, è certamente veritiera perché oggi supportata da un'immagine della locomotiva n. 9 che reca appunto il nome di "Sarno".



Locomotiva n. 9 «Sarno» della ferrovia Circumvesuviana

Cosa sia realmente accaduto all'atto del trasferimento ci sembra oggi assolutamente impossibile da ricostruire; vale piuttosto la pena di ricordare che i tre rotabili (costruiti nel 1904 dalla Maschinesabrik di Esslingen ed identici ai quattro numerati 6÷9 realizzati dalle Officine di Saronno due anni prima) furono riclassificati in Toscana Z4 "Arni", Z5 "Sumbra" e Z6 "Corchia" e destinati pressoché esclusivamente all'effettuazione di treni merce.

All'atto del trasferimento, le tre unità furono significativamente modificate: innanzitutto, lo scartamento fu portato da 950 mm a 1 metro; inoltre, dotate in origine del rodiggio 1-3-0, furono private dell'asse portante e sottoposte ad altre modifiche strutturali tese a ridurre la loro massa.

E veniamo così agli anni '70 del XX secolo: i 'vecchi' convogli avorio-rosso composti da elettromotrice + carrozze rimorchiate vanno progressivamente in pensione sostituiti da 'moderni' elettrotreni a due casse abbinabili fino a tre unità: è un mutamento radicale per l'esercizio della ferrovia che porterà necessariamente alla demolizione pressoché totale del materiale rotabile preesistente, composto da 6 locomotori, 36 elettromotrici e 149 carrozze. Ma, se alcuni rotabili, che sembravano già destinati ad ammodernare la ferrovia Alifana "bassa", dopo inutili trattative e soprattutto a seguito della chiusura della tratta nel 1976, finiranno anch'esse sotto la fiamma ossidrica, ben 16 carrozze avranno una vita ulteriore presso le Ferrovie Complementari Sarde.

CARROZZE A CARRELLI CEDUTE		
FCS		
B 417	1940	V. 9.1973
B 419	1940	V. 10.1973
B 420	1941	V. 9.1973
B 421	1941	V. 9.1973
B 425	1941	V. 8.1973
B 426	1941	V. 9.1973
B 428	1941	V. 9.1973
B 431	1942	V. 9.1973
B 432	1942	V. 9.1973
B 434	1942	V. 9.1973
B 436	1947	V. 9.1973
B 447	1948	V. 5.1973
AB 517	1936	V. 9.1973
AB 518	1941	V. 9.1973
AB 520	1941	V. 9.1973
AB 526	1948	V. 9.1973



Le carrozze della Vesuviana inviate in Sardegna furono di due tipi, di II classe ...





... e miste di I e II classe.



Nel 1927 veniva completata l'elettrificazione della strada ferrata da Napoli a Torregaveta, realizzata a scartamento normale nel 1890-'91. Fu in questa occasione che avvenne la prima cessione di materiale rotabile: nello stesso 1927, infatti, furono vendute alla tramvia Verbania-Omegna due delle dieci locomotive in dotazione alla Cumana e precisamente quelle di costruzione Henschel numerate 31-32.

A noi però preme qui sottolineare che dal 1927, data di attivazione del nuovo servizio, fino al 1956, l'esercizio della "Cumana" fu affidato solo e soltanto nove elettromotrici di costruzione O.F.M. che avevano costituito la prima dotazione 'elettrica' della ferrovia. Certo, la SEPSA (Società Esercizio Pubblici Servizi Anonima), gestore della linea sin dal 1938, prevedeva di modificare a breve e completamente l'esercizio con l'adozione di elettrotreni bidirezionali, ma intanto, a metà degli anni '50, anche a causa dell'indisponibilità di alcune motrici, apparve necessario potenziare il materiale motore a disposizione della ferrovia.

Nel corso del 1955 veniva chiusa all'esercizio tramviario e sostituita da una filovia la 'storica' linea Torino-Rivoli. Del materiale motore disponibile due "littorine" - costruite dalla FIAT nel 1937 (modello 022) - furono cedute dalla CTREA (Società esercente la tramvia interurbana torinese) appunto alla SEPSA che classificò EL1-EL2 i 'nuovi' rotabili. Dotate di motori Savigliano, le "Littorine" furono sottoposte a lavori di necessario adeguamento alla rete ferroviaria della Cumana, acquisendo un pantografo per la captazione della corrente in sostituzione dell'originario doppio trolley ad asta e rotella e respingenti ferroviari tipo FF.SS. Furono utilizzate esclusivamente per la relazione Montesanto-Bagnoli (a causa della ridotta capienza rispetto alla composizione di un treno 'completo' per Torregaveta) e risultano alienate nel 1965, ma certamente erano state dismesse già da almeno due-tre anni.

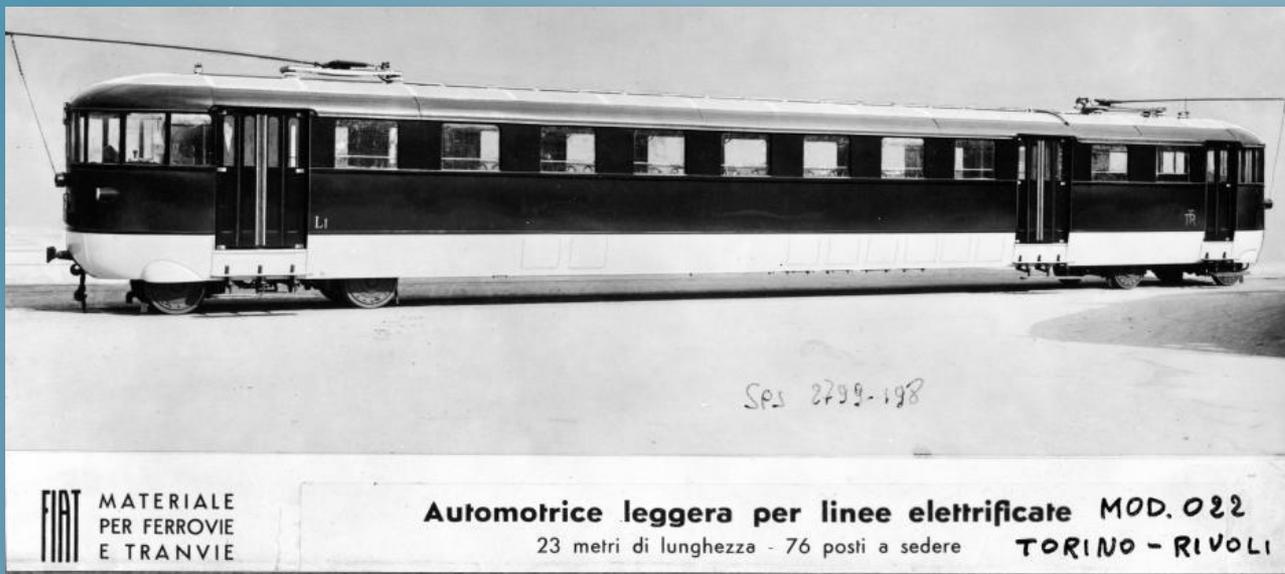
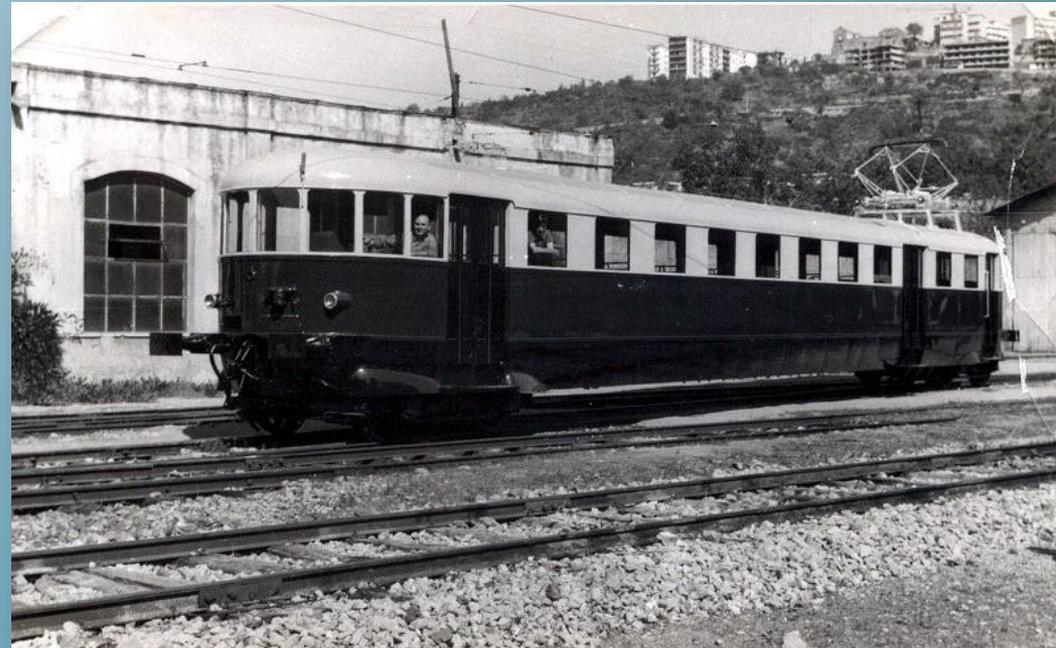
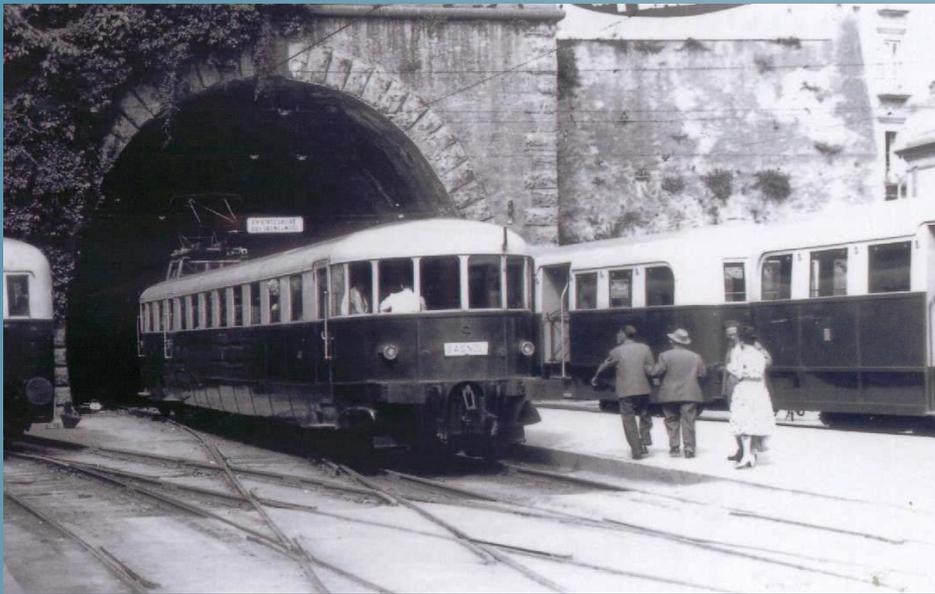


Foto di fabbrica delle «littorine» della Torino- Rivoli e – a lato – una foto di una di esse dopo la sostituzione dei trolley con il pantografo





Due littorine della Cumana alla stazione di Napoli-Montesanto e di Bagnoli.



Nel 1962, in previsione dell'apertura della linea Circumflegrea, la SEPSA acquistò un lotto di materiale usato che merita di essere indagato per le sue caratteristiche. Si tratta di un locomotore, tre elettromotrici e cinque rimorciate-pilota provenienti dalla dismessa Pisa-Tirrenia-Livorno. A parte il locomotore, che sarebbe stato in breve ridotto a carro attrezzi (e che tuttora esiste nel parco con la sigla CA1!), le elettromotrici e le rimorciate vennero inviate ad una sorta di revamping *ante litteram* presso la SACFEM di Arezzo. Dall'operazione di ristrutturazione vennero fuori completamente modificate nell'aspetto complessivo, soprattutto nelle testate, che furono rese bombate a fronte del disegno originario. Furono altresì dotate di intercomunicazione per creare dei complessi "bloccati". Di fatto, le tre motrici riclassificate Ep201÷Ep203 e le 'pilota' Rp021÷Rp023 finirono con l'essere permanentemente abbinare, mentre Rp024-Rp025 furono tenute di riserva. Nonostante l'età (erano state costruite nel 1931 da Carminati & Toselli) riuscirono a dare buona prova di sé nei lunghi anni nei quali furono impiegate esclusivamente sulla Circumflegrea. E non basta: ché al termine della loro esperienza in SEPSA furono di nuovo rivendute, questa volta alla ferrovia Cancellone-Benevento, dopo un ulteriore ricondizionamento operato presso l'AVIS di Castellammare di Stabia, come avremo modo di vedere nel prosieguo della trattazione.



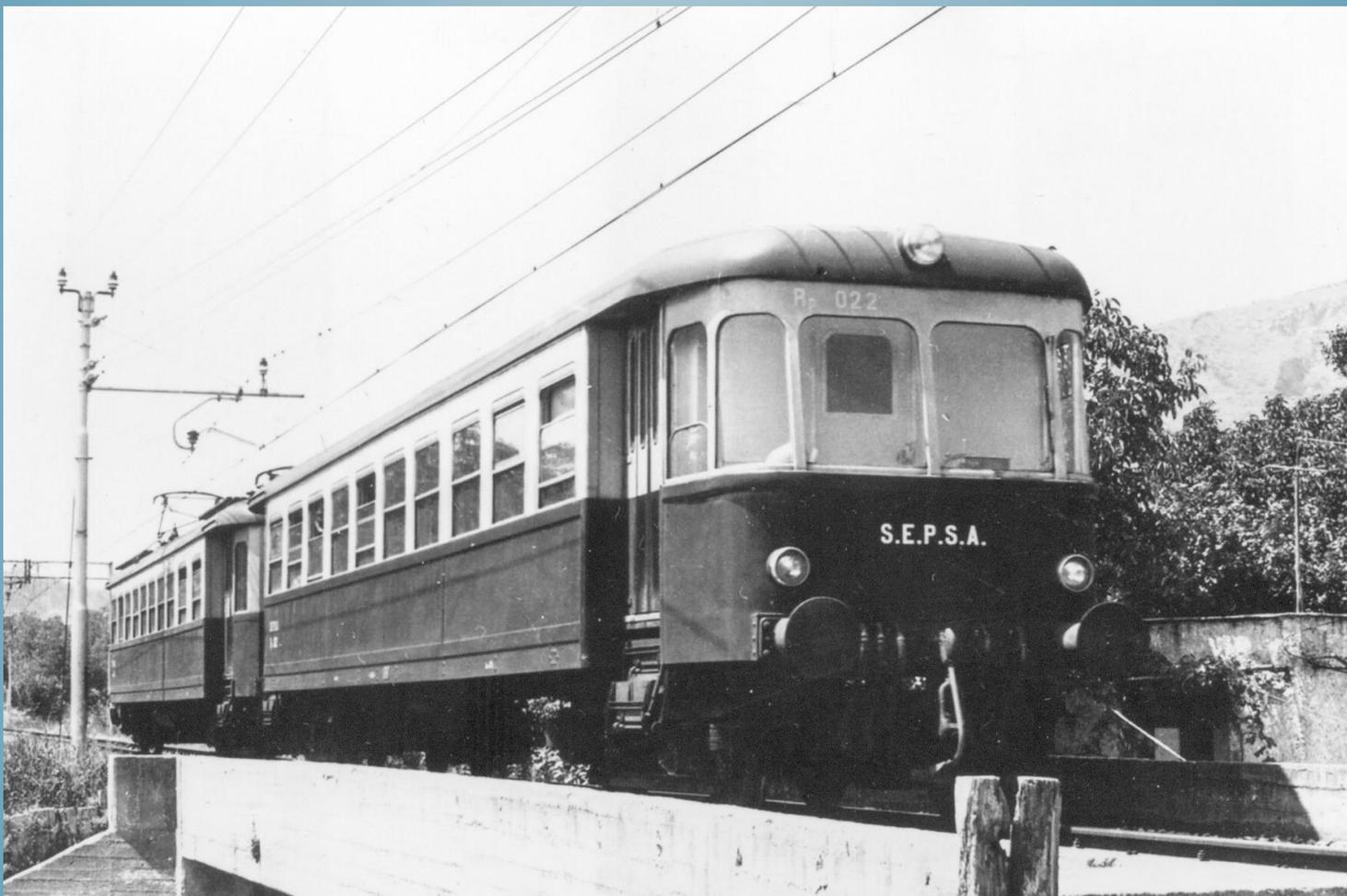
Le elettromotrici della Pisa  
– Tirrenia – Livorno allo  
stato d'origine.



MARINA DI PISA - Stazione ferroviaria - Interno



Convoglio ex-Pisa – Tirrenia – Livorno  
composto da Ep201 + Rp201 ritratto nel  
deposito di Fuorigrotta.



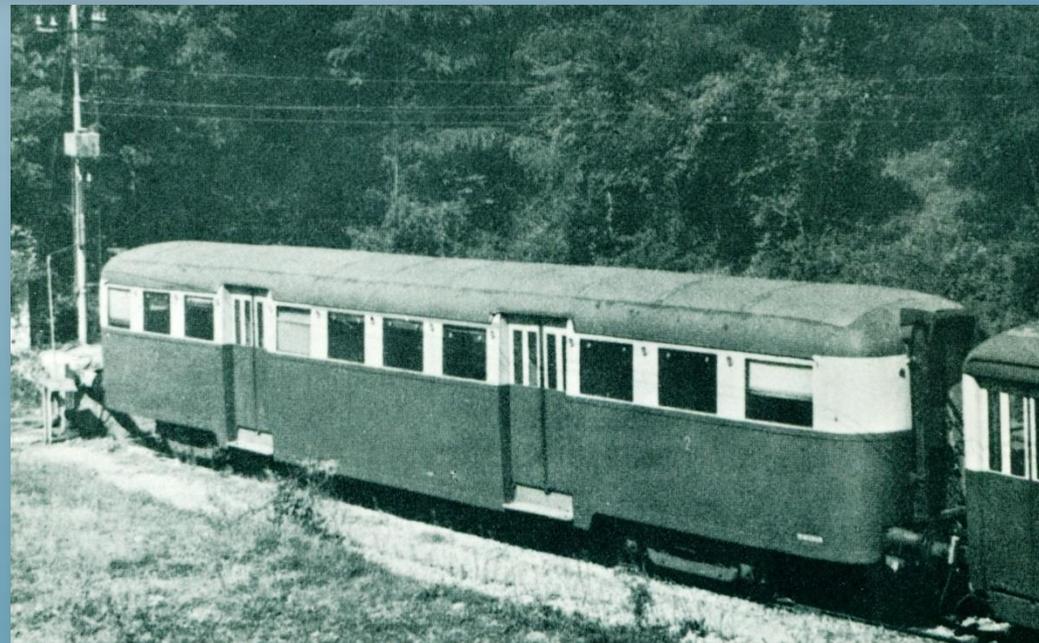
Convoglio ex-Pisa – Tirrenia – Livorno a Soccavo. In primo piano la rimorchiata pilota Rp022.



Carro attrezzi CA1 derivato da un locomotore ex-Pisa – Tirrenia – Livorno.

Proseguiamo nella disamina relativa alla ferrovia flegrea ricordando alcuni trasferimenti avvenuti dopo il 1961, allorché (modificato l'esercizio ferroviario con l'acquisto di 11 elettrotreni Aerfer/OCREN) SEPSA si trovò a disporre di materiale sia motore che rimorchiato in condizioni abbastanza valide da poter essere posto in vendita. Solo due elettromotrici, però, e precisamente la E.4 e la E.5, trovarono un acquirente in LFI (La Ferroviaria Italiana) di Arezzo, che acquistò anche un discreto quantitativo di carrozze FIAT a carrelli del 1940, e precisamente sette unità di seconda classe (C108÷C113) e due "miste" (AC106-AC114). Le vetture C105-AC116-AC117 furono, invece, trasferite alla ferrovia garganica.

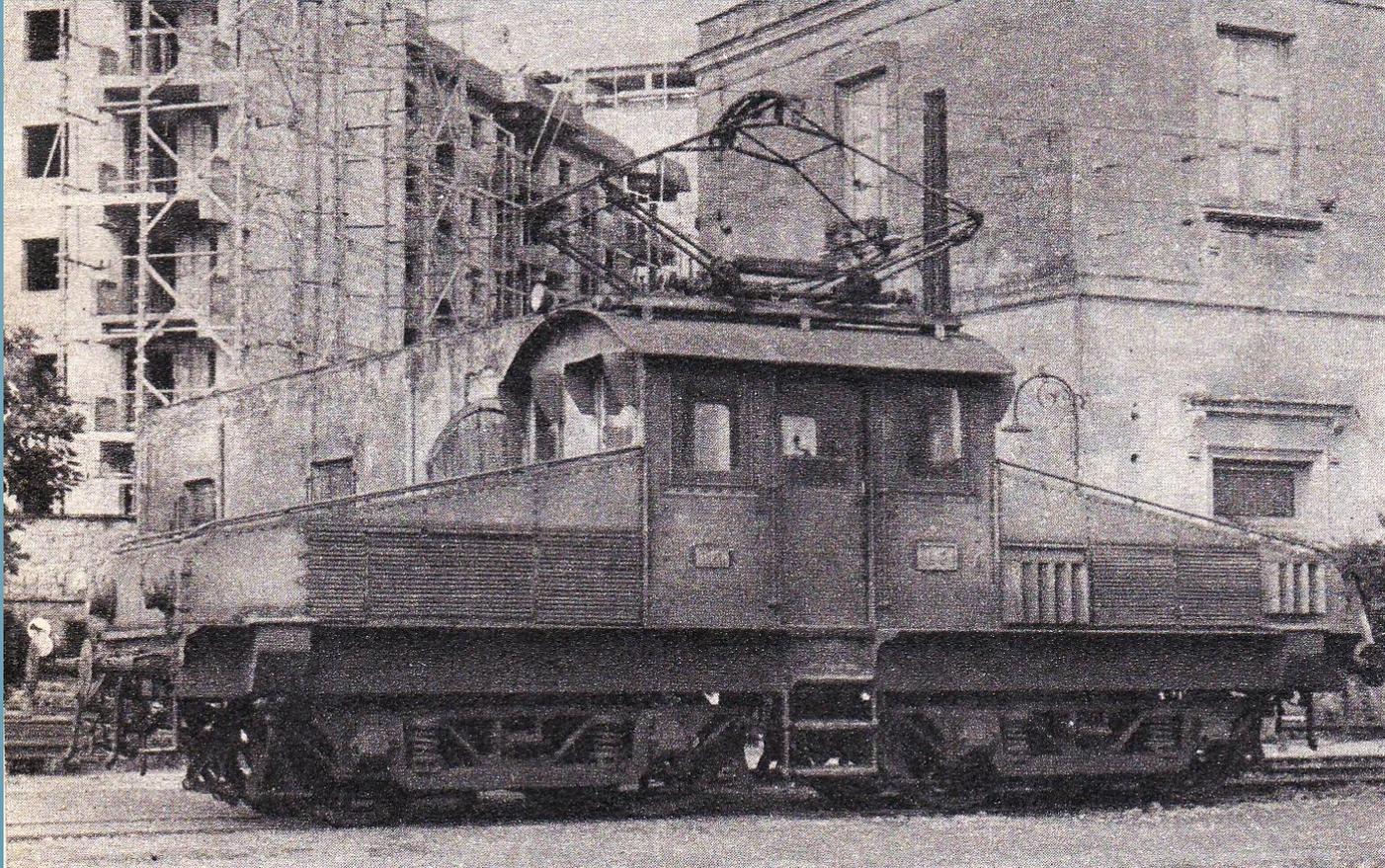
Per completezza dei dati relativi al materiale rimorchiato SEPSA va ricordato ancora che - durante il periodo bellico - SEPSA aveva ceduto alcune vetture (nelle elencazioni del 1946 ne risultano peraltro solo due, C64 e C66) alla ferrovia Canello-Benevento, dalla quale ricevette, invece, nel corso degli anni '50, alcune carrozze a due assi e terrazzini per accrescere (in estate) la composizione degli affollati treni diretti verso le spiagge del litorale flegreo.



Di tutto il materiale acquistato da SEPSA la LFI riuscì esclusivamente due carrozze, le ex-106 e 108 (foto in alto). Ecco quest'ultima dopo essere diventata l'«aretina» eBiz 122.

Ma non è ancora finita: ci siamo, infatti, occupati finora di materiale relativo alla gestione del servizio passeggeri. Per il traino dei treni merce, invece, SEPSA provvide, nel 1942, ad acquistare un vecchio locomotore FF.SS. (420.001) costruito nel 1901 dalla General Electric e dotato di quattro motori GE 55 (potenza 4 x 110 Kw). Bidirezionale, presentava una cabina centrale e due avancorpi a spiovente, secondo uno schema certamente arcaico, ma parimenti funzionale. Era stato utilizzato dalle FF.SS. (dopo un primo periodo “vissuto” sulle linee varesine) proprio in area napoletana, per l’esercizio a terza rotaia della tratta Villa Literno - Gianturco, ove aveva provveduto al traino di treni merce e/o di convogli passeggeri a lunga percorrenza.

Dopo l’elettrificazione della linea a 3000 V fu appunto ceduto alla Cumana che provvide a modificarlo per l’alimentazione a 1200 V con captazione della corrente da pantografo. In epoca bellica pare sia stato utilizzato anche per il traino di convogli passeggeri, ma era il periodo in cui si faceva ricorso anche alle vecchie vaporeiere ancora in dotazione! Il locomotore, classificato L.2, fu alienato nel 1965.

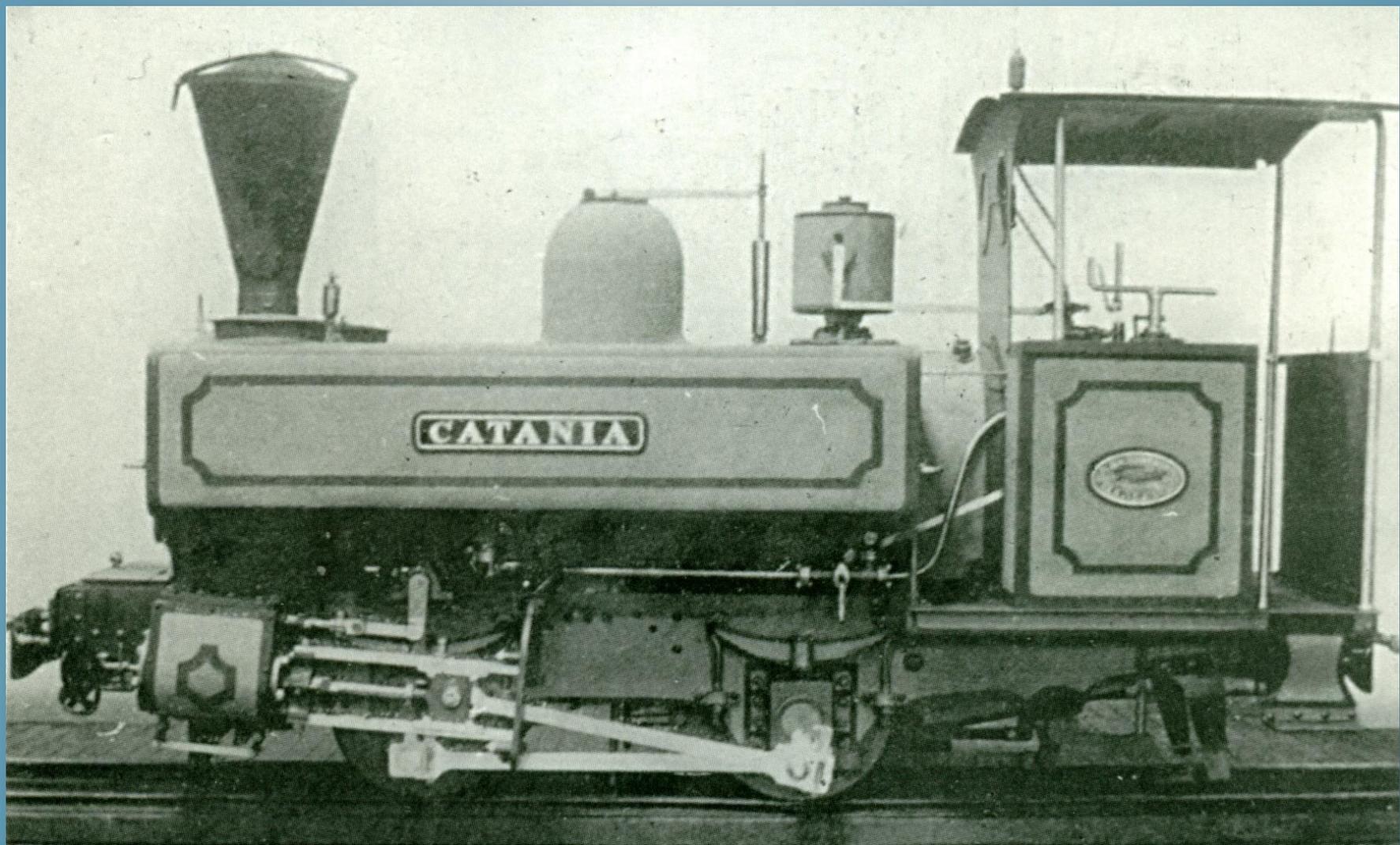


Il locomotore FF.SS. 420.001 è diventato il SEPSA L2

Com'è noto, la strada ferrata che da Napoli si dirigeva a Piedimonte d'Alife (oggi Piedimonte Matese) era costituita allo stato d'origine da due diverse tratte, ambedue a scartamento ridotto, la Napoli-Capua, a trazione elettrica, e la Capua-Piedimonte, con trazione a vapore. Quest'ultima, danneggiata in maniera gravissima durante la II Guerra Mondiale, sarebbe stata completamente ricostruita a scartamento normale, esercitata con trazione diesel ed istradata fino a Napoli (da S. Maria Capua Vetere) sui binari FF.SS. L'Alifana "bassa", invece, avrebbe continuato il suo servizio fino al 1976, quando, sotto la gestione TPN, ne fu interrotto l'esercizio, ufficialmente per l'eccesso di affollamento della linea (!!!), in realtà per l'assoluta obsolescenza delle infrastrutture e del materiale mobile.

E non basta: nel 2005 è stata inaugurata la prima tratta (Napoli-Mugnano prolungata ad Aversa nel 2009) della cosiddetta "Nuova Alifana", una sorta di metropolitana che dalla stazione di Napoli-Scampia, in comune con la Linea 1 della Metropolitana di Napoli, avrebbe dovuto raggiungere S. Maria Capua Vetere, ma che per ora - a causa del blocco dei finanziamenti e quindi dei lavori - non è credibile possa avere a breve ulteriori sviluppi. Ebbene, non vi è nessuna delle tratte qui sopra descritte, che non abbia qualche relazione col tema dei cambi di residenza!

Cominciamo dalla linea a vapore Capua-Piedimonte: apprendiamo da più fonti, ma soprattutto dal bel libro di Caracciolo e Lutri, che la più vecchia macchina che vi ha prestato servizio non fu mai immatricolata e numerata; si trattava di una due assi denominata “Catania V”, di costruzione inglese (R. & W. Hawthorn, numero di fabbrica 2053) acquistata usata da una ferrovia industriale a scartamento 850 mm di una miniera di zolfo in Sicilia. Per poter circolare sull’Alifana venne adattata allo scartamento di 950 mm; poi vi restò in servizio sino al 1939 quando, ceduta ad una ditta di Roma, venne destinata alle manovre nel porto di Assab in Africa.



Il più numeroso gruppo di vaporiere in servizio sull'Alifana alta era costituito da tre locomotive di costruzione belga (La Meuse) datate 1909; erano macchine di limitata massa (22 t) a tre assi accoppiati con ruote molto piccole (750 mm di diametro) e con distribuzione tipo Walschaert numerate V1÷V3 (numeri di fabbrica 2223÷2225). Anche in questo gruppo abbiamo un caso di “cambio di residenza”: nel 1926, infatti, la V2 fu venduta alla ferrovia Circumetnea ove fu immatricolata con il numero 14 e soprannominata dai ferrovieri “la Meusa”. E tuttora questa piccola vaporiera esiste, monumentata presso la stazione di Catania Borgo. E non basta: nel 1939, per rimpiazzare la “partenza” della «Catania V», venne acquistata dalle FF.SS. la R.305.4 (già in servizio sulla Palermo-Corleone-San Carlo) di costruzione Henschel, con rodiggio 1'C e immatricolata V21. Infine, nel 1944 giunse sull'Alifana anche la R.301.1 (1'C) di costruzione CEMSA del 1912, che venne immatricolata V31. Nel 1947 fu resa alle FF.SS.



Per quanto concerne la tratta elettrificata, in realtà, non sono da segnalare acquisti di materiale usato, ma vale la pena ricordare - come già si è accennato parlando della Circumvesuviana - del fallito tentativo di acquisizione di materiale da parte di questa ferrovia. In effetti, risultano contatti tra TPN (Tranvie Provinciali di Napoli, all'epoca gestore dell'Alifana) e la ferrovia Circumvesuviana per l'acquisizione di dieci elettromotrici, sette carrozze di prima classe (destinate però ad essere trasformate e 'declassate') e sei miste di I e di II, materiale che reso disponibile a causa della completa trasformazione della Circum. Sappiamo anche che - alla presenza di personale SFSM, TPN e della Regione - fu operata la scelta dei rotabili da trasferire all'Alifana, che però (purtroppo per loro e per l'utenza) rimasero solo due anni 'in attesa' per essere poi demoliti ugualmente nel 1976.

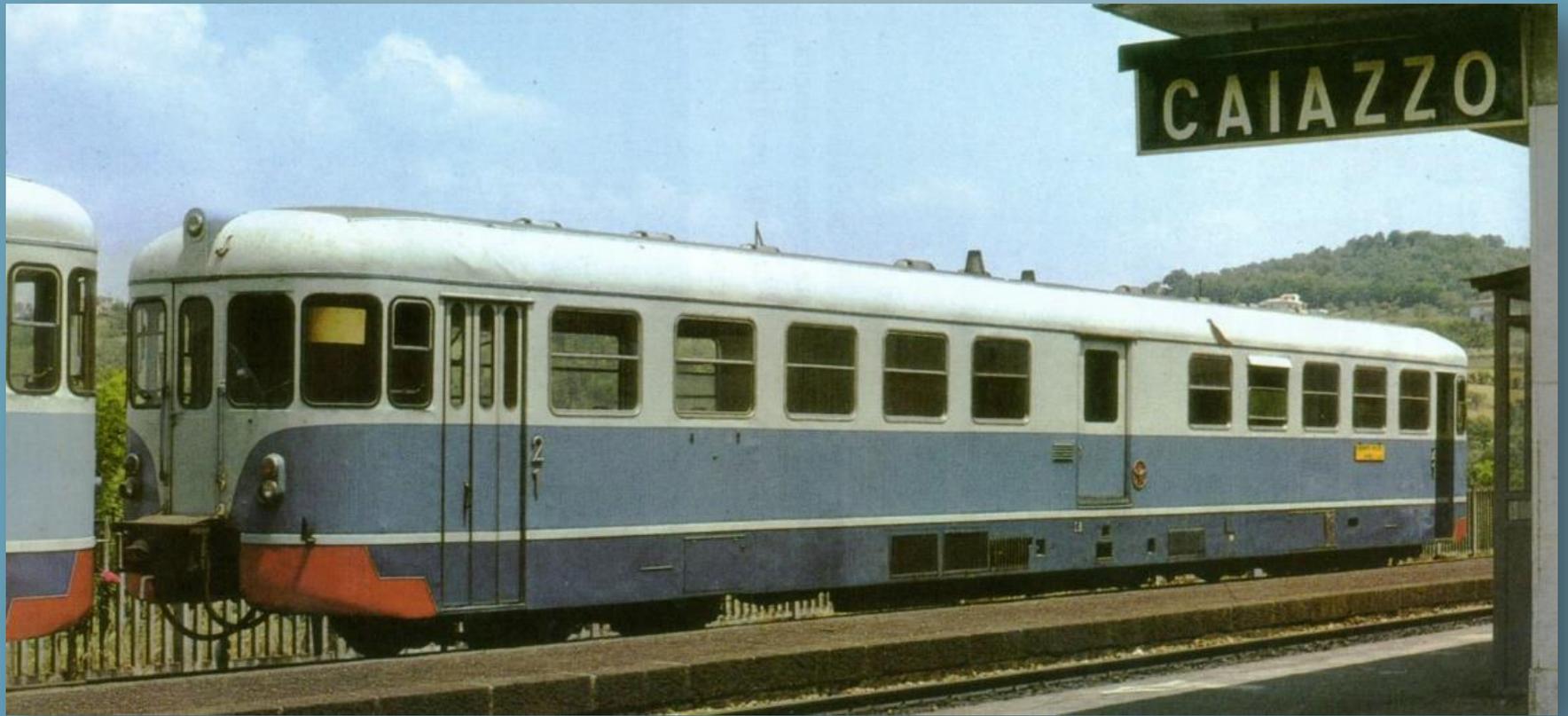
Quali siano stati i motivi che impedirono il felice esito del trasferimento non è dato sapere, ma è ipotizzabile - per le motrici - che sia stato impossibile adeguare il materiale della Circumvesuviana (l'Alifana 'bassa' era esercitata a corrente alternata monofase 11.000 V/25 Hz, mentre la *Vesuviana* utilizzava corrente continua a 3000 V) e che quest'evento abbia pregiudicato l'intera operazione: un peccato per l'Alifana 'inferiore', che avrebbe avuto forse vita più lunga.



Ricordiamo che le motrici da cedere erano quelle contrassegnate dalle matricole BD0202 (del 1924! – immagine qui riportata)-BD0209-BD0210-BD0211-BD0212-BD0213-BD0215 (tutte costruite tra il 1939 e il 1942)-BD0221-BD0222-BD0223 (1948), mentre le carrozze destinate all'Alifana erano A134-A135-A136-A138-A139-A142-A143 (di I classe) e AB519-AB521-AB522-AB524-AB528-AB529, miste di I e II classe.

Veniamo così a trattare della nuova Alifana a trazione diesel, aperta al pubblico nel 1963. Su questa tratta ha circolato la massima parte dei rotabili 'usati', come possiamo vedere in dettaglio, sempre seguendo la puntuale esposizione contenuta nel citato volume.

Nel 1978 - sempre durante il periodo di concessione affidata a TPN - la dotazione dell'Alifana 'alta' si arricchì di tre automotrici (e due rimorchiate) tedesche provenienti dalla Westfälische Landes Eisenbahn. Costruite dalla Uerdingen nel 1953 e destinate in Germania ad un servizio turistico, si rivelarono ben presto del tutto inadatte al nuovo compito sì da essere dismesse in breve tempo.





Come rimediare a questo ‘fiasco’? Ma con l’«usato sicuro» FF.SS.! Giunsero così sui binari pedemontani, al termine della loro carriera e con la formula del noleggio, quattro “vecchie” (ma efficientissime) ALn 556 e precisamente le unità numerate 2246, 2253, 2261 e 2320 che per un lungo periodo offrirono ai passeggeri dell’Alifana un servizio tutto sommato accettabile.

Alle ALn 556 seguirono - sempre noleggiate da FF.SS. - cinque ALn 773 e precisamente le unità classificate 3542, 3543, 3550, 3554 e 3565, che peraltro furono, nel tempo, acquistate dall'Alifana divenendo così parte integrante del suo parco veicoli. Analoga sorte sarebbe capitata, tra il 2003 e il 2004 a tre ALn 668-1400 e precisamente alle unità distinte, dalle FF.SS., con i numeri 1442, 1445 e 1472. Anche questi tre “pezzi di storia”, come giustamente li definiscono Caracciolo e Lutri, furono infatti ceduti in via definitiva alla Ferrovia Alifana.



Le Aln 773 prima noleggiate (in alto) e poi (foto a lato) acquistate dalla Ferrovia Alifana.



Per rinnovare e potenziare, infine, il settore delle merci e della manutenzione della linea l'Alifana acquistò due locomotive diesel provenienti dalle ferrovie federali tedesche. Del tipo V 100, erano state costruite dalla MAK di Kiel nel 1958 (DB 211.002) e nel 1962 (DB 211.105); dopo un ricondizionamento avvenuto nel 1989 presso le Officine Fervet di Castelfranco Veneto entrarono a far parte del parco della linea pedemontana nell'anno successivo, con i numeri I54 e I55.



Completiamo il nostro quadro con la “nuovissima” Linea Arcobaleno, così detta perché ognuna delle sue stazioni è caratterizzata da un diverso colore. Ebbene, essa può essere definita “il trionfo dell’usato”, dal momento che è stata esercitata provvisoriamente con convogli avuti in prestito dalla Metropolitana di Napoli (linea 1) per poi essere gestita “regolarmente” con convogli ‘revampizzati’ tipo MA 100 provenienti dalla Metro 1 di Roma. Ecco, di seguito, un prospetto delle unità trasferite da Metronapoli e dalla Capitale alla “Nuova Alifana”:

MATERIALE MOTORE MCNE		
MATICOLE	IMM. IN	NOTE
	SERVIZIO	
<b>ELETTROMOTRICI NOLEGGIATE METRONAPOLI</b>		
UDT 13	2005	Proveniente da / restituita a Metronapoli - Casse 025-026
UDT 15	2005	Proveniente da / restituita a Metronapoli - Casse 029-030
UDT 17	2005	Proveniente da / restituita a Metronapoli - Casse 033-034
<b>ELETTROMOTRICI TIPO MA.100 (ex-METROROMA)</b>		
MA100 - 04-05		
MA 100 - 20-21		
MA100 - 42-43		
MA 100 - 52-53		
MA 100 - 54-55		
MA 100 - 66-67		
MA 100 - 72-73		
MA 100 - 76-77		
MA 100 - 86-87		
MA 100 - 92-93		
MA 100 - 108-109		
MA 100 - 119-132		
MA 100 - 134-135		
MA 100 - 138-139		



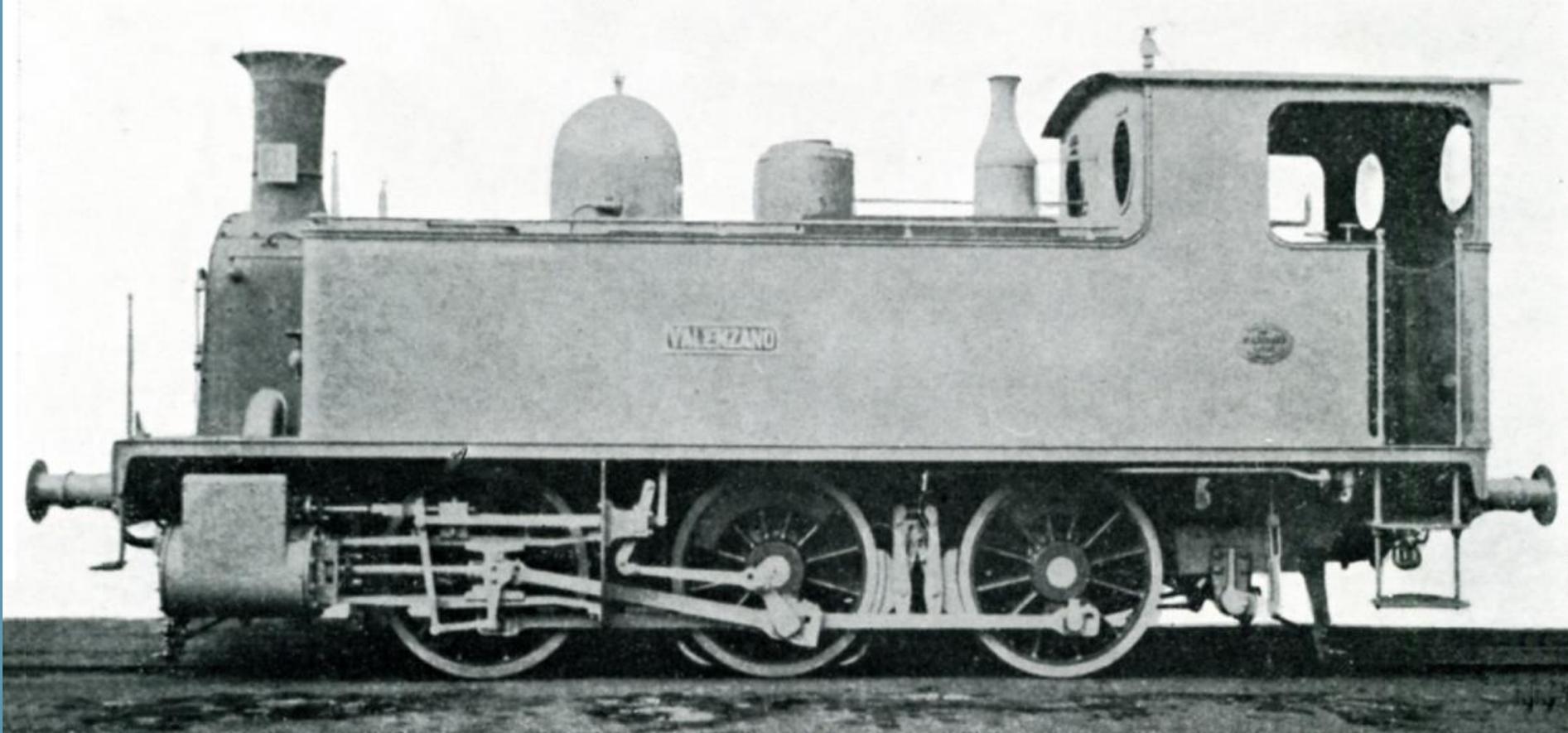
Convoglio della «Linea Arcobaleno» composto da due unità di trazione permanentemente accoppiate provenienti dalla Metropolitana di Roma.

Non diversamente dall'Alifana, anche la ferrovia della Valle Caudina (Benevento - Canello con prolungamento a Napoli) ha spesso fatto ricorso a materiale rotabile proveniente da altri esercizi, e questo durante tutti e tre i periodi nei quali si sono succedute e sovrapposte la trazione a vapore, quella diesel e quella elettrica. Ci sarà di guida nel nostro esame dei "cambiamenti di sede" registrati su questa linea la puntuale disamina operata nel suo recente volume da Alfredo Falcone.

Due sono le locomotive a vapore acquisite dalla Canello-Benevento. Negli anni '20 del secolo scorso, quando cominciò a manifestarsi la necessità di sottoporre ciclicamente a revisione le sei vaporiere della dotazione originaria, le SFS (Strade Ferrate Sovvenzionate), dopo un tentativo andato a vuoto di acquisire una locotender dalle Ferrovie del Salento, riuscì ad acquistare - per il tramite della Società "L'Ausiliare" - una loco Henschel, tipo Bismark costruita nel 1921, ma arrivata sui binari sociali cinque anni dopo: fu classificata 7 "Napoli" ed entrò regolarmente in servizio alternandosi con quelle della dotazione originaria.



Il secondo momento critico nella vita della SFS fu quello post-bellico, allorché non fu più possibile utilizzare le quattro automotrici termiche MAN-Stanga che avevano - più che sostituito - affiancato la trazione a vapore nel 1937. Queste furono cedute, nelle condizioni in cui si trovavano (non più che relitti), alle Ferrovie del Sud-Est ricevendo in cambio tre autobus e soprattutto una locomotiva Saint Léonard del 1905 che nel parco pugliese era classificata 12 “Valenzano”, classificazione che mantenne dopo il passaggio alle SFS. Peraltro, le quattro motrici furono ricostruite dalle FSE e ripresero regolarmente servizio con le matricole AD7÷AD10, e tre di esse sono state radiate nel 2008!!!



Il ritorno alla trazione termica, datato 1949, si deve esclusivamente al riuso di materiale FF.SS. Le SFS contattarono, infatti, le Ferrovie dello Stato ottenendo quattro ALb costruite sperimentalmente dalla Breda nel 1935 ed accantonate in periodo bellico, ma non per questo risparmiate dalle offese della guerra. I quattro esemplari - classificati ALb 201, 202, 206 e 210 - vennero totalmente ricostruiti nelle Officine Sociali delle SFS e dotati di motori diesel della General Motors (modello 6/71) residuati bellici. Assunsero una vivace livrea con imperiale e carenatura grigia, frontali rosso-arancio e fiancate blu. Furono riclassificate ALn 56. 401÷404. Le loro buone prestazioni indussero le SFS ad acquisire anche le altre tre unità ALb 207, 208 e 209 che le FF.SS. pensavano di alienare a causa delle gravi condizioni di degrado dovute ai danni bellici e che, invece, tornarono a nuova vita sui binari della Valle Caudina come ALn 405÷407. Diversa l'origine della ALn 408, acquisita nel 1951 dalle SFS: si trattava della ALn 56.1081 (di costruzione FIAT) che era stata utilizzata in periodo bellico (unitamente ad altre due unità gemelle) come "Business Car" dagli Alleati dopo lo sbarco in Sicilia. E non basta: va ricordato che da altre tre ALb di costruzione FIAT la Benevento-Cancello ricavò tre vetture rimorchiate.



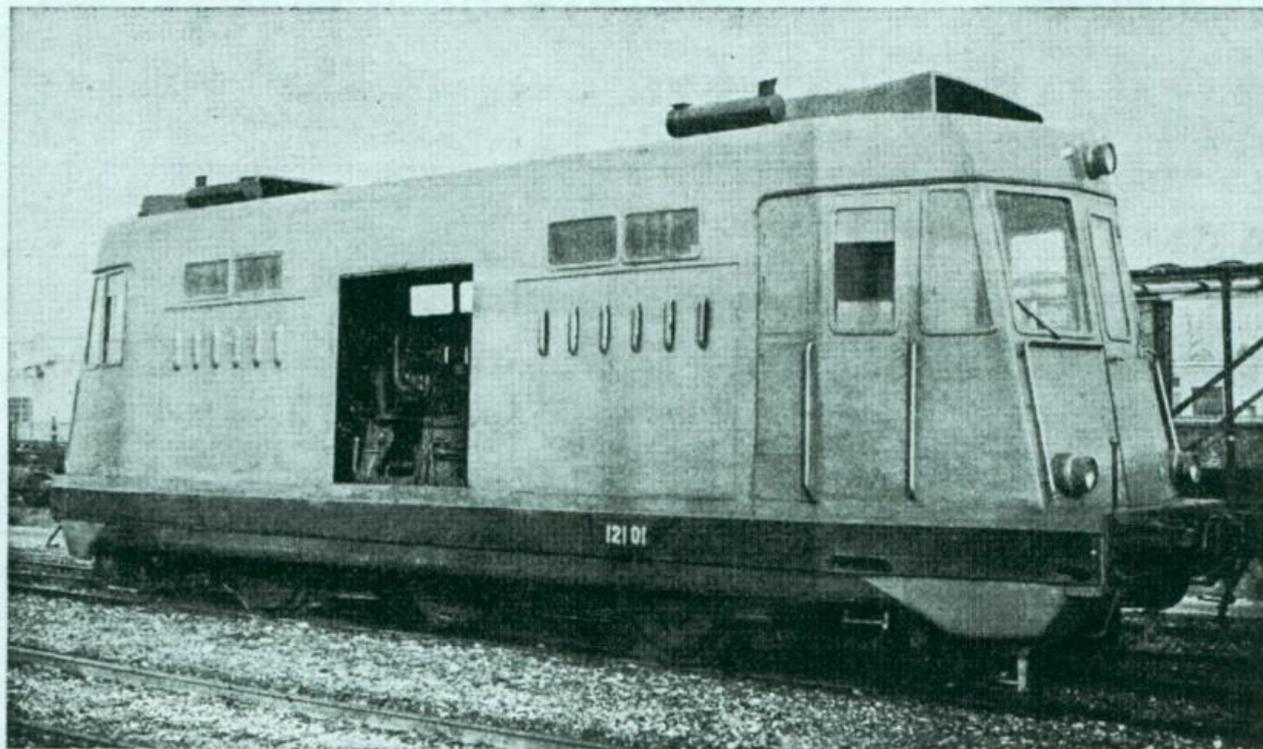
Aln 404 delle S.F.S. alla stazione di S. Maria a Vico.

A questi rotabili vanno aggiunti quelli che arrivarono a Benevento a seguito della chiusura della linea Padova-Piazzola-Carmignano (1958), legata da interessi proprietari alle SFS. In particolare, ricordiamo il locomotore di costruzione Romaro D121.01 (che dalla Campania, nel 1961, fu trasferito ancora al Nord, e precisamente alla ferrovia Ferrara-Suzzara), le automotrici ALn 56.001 e 002, l'automotrice ALn 56.014 e la rimorchiata 413 che - trasferite in realtà da Benevento a Padova - fecero ritorno alla Valle Caudina dopo il 1958 unitamente alla locomotiva 1 "Valle Caudina" che anch'essa era stata ceduta alla strada ferrata veneta.

# Romaro

INGG. ENZO ED ALDO ROMARO - PADOVA

COSTRUZIONI METALLICHE E MECCANICHE -  
MONTAGGI - GRU - APPARECCHI DI SOLLEVA-  
MENTO - COSTRUZIONE E RIPARAZIONE MATE-  
RIALE FERROVIARIO - IMPIANTI INDUSTRIALI  
- MANOPERE DI FORZA DEMOLIZIONI



« Locomotore Diesel bidirezionale da 550 HP »

## PADOVA

Uffici:

Via Aquileia, 4

Tel. 26.385

Stabilimenti:

Via Vicenza, 22

Tel. 23.937

Mandriola

Tel. 22.020

Ufficio di

## GENOVA - CORNIGLIANO

Via Cornigliano, 58/A

Tel. 41.102

Ufficio di

## MILANO

Piazza L. di Savoia, 28

Tel. 22.46.59

E veniamo al periodo più recente, quello dell'elettrificazione, che è caratterizzato da diverse acquisizioni di materiale usato. Nel 1966, dopo la cessazione della ferrovia Piacenza-Bettola, le SFS acquistarono gran parte del materiale rotabile della strada ferrata emiliana; in particolare, furono acquisite tre elettromotrici (Macd 51÷53), le rimorchiata semipilota 101-102, le rimorchiata 121-122 ed infine due locomotori (Ld1- Ld 2) destinati ad essere utilizzati per la trazione di treni merce. In realtà, solo una parte di questo materiale venne ricondizionato per l'utilizzo sulla linea beneventana. Vennero creati due complessi M+Rp, derivati dalle motrici Macd 51 e Macd 53 accoppiate alle rimorchiata 101-102, che assunsero la classificazione E505+Rp515 ed E506+Rp516. La locomotiva Ld2 assunse la nuova classificazione LE 22 e fu dotata, nel tempo, di un vomere spartineve, la rimorchiata R 122 fu rinumerata Rp 520, mentre il restante materiale venne utilizzato solo per prelevare ricambi.



Due immagini del convoglio Ep506 + Rp 516 delle S.F.S. composto da materiale proveniente dalle cessate Ferrovie Piacentine.



Anche il locomotore Le 22 – qui ritratto a BN Appia – proveniva dalle «Piacentine».

Per coerenza di trattazione non dovremmo occuparci dei noleggi di materiale da parte della Cancellò-Benevento. Ma non si può non ricordare, con una nota di simpatia, che alcune “Piacentine” FF.SS. (ad esempio E624.003, E624.004 ed E624.006 con le loro rimorchiate “Corbellini”) finirono la loro carriera proprio sulla linea della Valle Caudina insieme a quelle unità che avevano prestato servizio a Piacenza e dalle quali erano state “separate” dopo l’acquisizione alla rete FF.SS. della Piacenza-Cremona.



Convoglio S.F.S. con in testa la E624.003 FF.SS.

Nel 1978, la Gestione Commissariale della ferrovia Benevento-Napoli, subentrata alle SFS già dal 1973, per adeguare la dotazione della rete alle accresciute esigenze di traffico, acquistò dalla SEPSA (e lo sappiamo già!) i tre complessi e le due rimorchiate che la Società di gestione della ferrovia Cumana aveva a sua volta prelevato dalla cessata Pisa-Tirrenia-Livorno. I rotabili ex-SEPSA mantennero le loro matricole, ma vennero sottoposti (lo si è già accennato) a significativi ammodernamenti presso le Officine AVIS di Castellammare di Stabia: furono dotati di impianto di riscaldamento, di ritirata e di mantici di intercomunicazione; inoltre, venne modificato l'impianto frenante in modo da rendere compatibile il loro accoppiamento con il materiale ex-SIFT. Le rimorchiate Rp 024 e Rp 025, poi, furono rese compatibili anche con l'elettromotrice E507 (OMS-TIBB) acquistata nuova nello stesso periodo.



Il convoglio Ep201 + Rp021 ex-SEPSA ritratto a Napoli Centrale (foto sopra) e a BN Centrale (foto a lato).



Una parola di più merita il treno composto da Ep202-Rp022: dotato di apparecchiature elettroniche dalla EAA di Genova, ristrutturato anche esteticamente nelle testate e riverniciato in bianco-azzurro, fu sperimentato sulla linea Genova-Alessandria via Ovada e provato poi su varie strade ferrate in vista di una sua vendita mai però concretizzatasi. Il complesso - divenuto un vero e proprio elettotreno a causa della disposizione di parte delle apparecchiature elettriche sulla rimorchiata - fu così tristemente abbandonato a Benevento Appia ed avviato alla demolizione!!!



Inutilmente ristrutturato, l' «elettotreno» Ep202+Rp202 attende la fine accantonato a BN Appia.

Nel 2005 la Società “Ferrovia Alifana e Benevento-Napoli s.r.l.” ha mutato la sua ragione sociale in “MetroCampania NordEst s.r.l.” ed è stata in seguito assorbita nell’unica realtà regionale di trasporto su ferro denominata “EAVFerro”. È stato in questo recente lasso di tempo che è avvenuto l’ultimo acquisto di materiale usato da parte della ferrovia della Valle Caudina; si tratta di due elettrotreni a tre casse provenienti dalla FER (Ferrovia Emilia Romagna), anzi di uno solo giacché - a causa del mancato pagamento da parte della Regione Campania - l’Azienda emiliana non solo non ha consegnato il secondo elettrotreno, ma lo ha addirittura ristrutturato e rimesso in servizio sulle proprie linee. L’unico treno arrivato a Benevento è quindi l’ER 88.001 (modello FIREMA E126) in circolazione dal 2013.



ER 88.001 ex-FER ritratto sulla tratta FF.SS. tra Cancellò e Napoli.

Fine