

## Com'è fatto il treno storico delle Ferrovie Nord Milano

**Pubblicato:** Mercoledì 2 Aprile 2025



**Il treno storico delle Ferrovie Nord Milano** (oggi usato per le corse speciali proposte da Trenord), **composto da locomotive anni Trenta-Quaranta e carrozze anni Venti**, è un piccolo gioiello che **racconta una fase importante delle ferrovie locali** che servivano Varesotto, Brianza e Comasco, spingendosi anche verso Novara.

È una testimonianza del **periodo in cui “le Nord” iniziarono ad elettrificare le proprie linee**, riducendo i treni a vapore e offrendo più corse tra Milano e il territorio circostante, che iniziava ad essere diffusamente industrializzato.

Le Ferrovie Nord Milano nacquero nel 1883: come tutte le ferrovie allora si trattava di **una società privata**. Dopo la costituzione delle Ferrovie dello Stato nel 1905, alcune linee ferroviarie locali rimasero “indipendenti”: si parlava di “ferrovie in concessione”, perché operavano appunto su concessione dello Stato.

Alcune erano linee isolate, altre dei sistemi articolati, come le Ferrovie del Sud-Est, le Ferrovie Calabro-Lucane o appunto le Ferrovie Nord Milano.

A inizio anni Venti **le FNM gestivano un insieme di 200 chilometri di ferrovie con caratteristiche diverse**: alcune erano prevalentemente merci, come la linea della Valmorea, che risaliva la valle del fiume Olona; altre si spingevano in zone ad economia agricola come il Novarese o l’Alta Brianza, raggiungendo i capoluoghi come Novara, Como o Varese (provincia dal 1927). La Milano-Saronno attraversava la zona a Nord della città di Milano che era già in parte industrializzata.

Il crescente traffico soprattutto a ridosso della città di Milano spinse ad adottare molto presto l'elettrificazione: nel 1929 essa entrò in servizio sulla "dorsale" Milano-Saronno e tra Milano e Meda, sulla linea della Brianza. Nel 1937 i treni elettrici raggiunsero Como, nel 1948 fu elettrificata la Como-Varese e nel 1951 la linea principale Saronno-Varese.

## La locomotiva E600.3

Protagonista della prima fase di elettrificazione fu **la locomotiva tipo E600**, la prima introdotta sulla rete.

I "locomotori" (come si diceva allora) furono costruiti nel 1927-28 dalle **Officine Meccaniche e Compagnia Generale di Elettricità Milano**, che si trovavano nella zona di Porta Genova – via Tortona.

Furono costruiti da in sei esemplari, entrati in servizio nel 1928: in grado di raggiungere i 75 km/h, furono impiegati sia per treni merci che per i treni passeggeri con più carrozze (il grosso dei treni passeggeri erano affidati invece alle "elettromotrici", carrozze dotate di motori ma in grado di accogliere anche i viaggiatori)

**L'esemplare che fa parte del treno storico in servizio oggi è l'unità E600-3**, il terzo della serie: utilizzato per il servizio commerciale fino al 2005, per altri cinque anni rimase a disposizione come locomotiva di soccorso, fino alla dismissione nel 2010.

La cassa è interamente in acciaio, con due cabine di guida e appoggiata sui due carrelli.

È dotato di quattro motori di trazione che funzionano ad una tensione nominale di 3000v in corrente continua, per una potenza totale di 1030 kw. Il sistema di trazione

è a eccitazione serie/parallelo, con sospensione "a naso" di tipo tranviario. La locomotiva ha ruote a razze ricerciate, la trasmissione del moto è con pignone e ingranaggio, e le masse rotanti sono sostenute da cuscini e contralberi, con apporto di metallo bianco antifrizione per la riduzione degli attriti.

I carrelli hanno la sospensione primaria mista con balestra e molle elicoidali e la sospensione secondaria a balestra.

**Nata in livrea nera con ruote rosse, la locomotiva è passata successivamente ai colori detti "castano-Isabella"**, due diversi toni di marrone. Negli anni Novanta è passato alla più vivace livrea grigio chiaro, verde e blu.



Oggi la E600-3 porta la livrea “castano-Isabella”. È la più antica locomotiva elettrica a scartamento ordinario in servizio in Italia (la [ferrovia Torino-Ceres](#) conserva due locomotive del 1920-21, ma non sono oggi in grado di circolare)

## La locomotiva E610-4

Subito dopo la Seconda Guerra Mondiale, le Ferrovie Nord Milano avviarono l’estensione delle elettrificazioni, in particolare sulle due linee (da Milano e Como) che facevano capo a Varese Nord.

Per l’occasione **furono ordinate nel 1948 nuove elettromotrici e anche una nuova serie di locomotive, le E610. Realizzate in quattro esemplari** da Breda Termomeccanica Locomotive e a Breda Elettromeccanica entrarono in servizio nel 1949. D’aspetto più moderno rispetto alle E600, erano in realtà molto simili dal punto di vista tecnico: avevano gli stessi motori, avevano la stessa potenza e una velocità massima leggermente più elevata.



Rimaste pressoché immutate nell'aspetto e nella tecnica per oltre un trentennio, a seguito dell'acquisizione della maggioranza azionaria delle Ferrovie Nord Milano da parte di Regione Lombardia (nel 1977), le E610 furono interessate da un rinnovamento che prevedeva una nuova colorazione dei rotabili che passò dalla livrea "Bruno-Isabella", a quella a colori di base arancione e bianco.

A partire dal 1994 questa livrea moderna fu sostituita da quella detta "regionale", i cui colori dominanti sono il bianco, il verde e il blu.

L'esercizio delle E610 cessò definitivamente con il cambio d'orario del 12 dicembre 2010.

**L'esemplare inserito nel treno storico è il quarto e ultimo costruito, la E610-4. È stato riportato alla livrea adottata all'origine.**

## Le carrozze Az di prima classe

I viaggiatori che usano il treno storico vengono accolti su tre carrozze di prima classe, dagli ambienti particolarmente confortevoli.

**Le carrozze della serie Az sono state costruite in sessantadue esemplari dal 1923 al 1929**, in lotti diversi, da Officine Breda, Officine Meccaniche e Officine Elettroferroviarie Tallero, per l'impiego sugli ordinari convogli con locomotive a vapore e poi con i nuovi treni elettrici.

Le carrozze sono costruite con cassa interamente in legno, costituita da due comparti interni (fumatori e non fumatori), con corridoio centrale e due file di poltroncine rivestite in velluto rosso, dotate di cappelliere. I comparti viaggiatori sono separati da una porta intercomunicante scorrevole. Alle due estremità della vettura sono presenti due piattaforme, entrambe dotate di porte di salita a battente.



I servizi igienici (“ritirata”, nel lessico ferroviario d’un tempo) sono posizionati su una delle due piattaforme. La dotazione dei servizi igienici rappresentava un’innovazione, in quanto in quel periodo nessun altro rotabile ne era dotato. Nel vestibolo antistante la ritirata sono presenti anche l’armadio elettrico che, oltre ad alcuni strumenti di misura, contiene i dispositivi elettrici di controllo del riscaldamento (Webasto), e il pannello dei comandi di illuminazione.

La cassa era appoggiata su carrelli tipo “Fox”, con sospensioni primarie a balestra e molle elicoidali e secondaria a balestra. Il parasale del carrello è inserito nelle boccole, dotate di cuscinio a strisciamento in bronzo, rivestito con metallo bianco antifrizione.

**Gli esemplari inseriti nel treno storico sono le unità Az 130 e Az 136 (costruite nel 1924) e la Az 137 (del 1925).** In passato sono state impiegate per treni storici dal Club San Gottardo di Mendrisio, sono rientrate in Italia nel 2017, ri-acquisite e rimesse in ordine di marcia per il treno storico Fnm.

## **L’altro treno storico, che racconta le origini delle Ferrovie Nord Milano**

Se il convoglio con locomotive E.600 ed E.610 rappresenta bene la fase dell’elettrificazione e potenziamento delle Fnm tra fine anni Venti e fine Quaranta, c’è però anche un altro convoglio storico delle Nord, quello che rappresenta le origini della rete. Comprende anche la locomotiva più antica in circolazione in Italia, la Couillet 200.

La storia e le caratteristiche del convoglio le trovate nell’articolo qui sotto.

[Sapore d’Ottocento: il treno storico a vapore delle Ferrovie Nord Milano](#)

## Il Museo Virtuale FerrovieNord

Per chi è interessato a scoprire la lunga storia delle Ferrovie Nord Milano, c'è a disposizione anche il nuovo Museo Virtuale sviluppato da Ferrovienord che racconta la storia di quello che oggi è diventato il Gruppo FNM, attraverso l'esposizione di un ricco archivio video-fotografico relativo alle linee della rete ferroviaria, alle stazioni, ai veicoli ferroviari, alla vita del personale. Si può visitare partendo dal link [www.museo.ferrovienord.it](http://www.museo.ferrovienord.it)

Roberto Morandi

[roberto.morandi@varesenews.it](mailto:roberto.morandi@varesenews.it)