

A MORETTA LA «METALMECCANICA MILANESIO» RIPARA E RISTRUTTURA VEICOLI FERROVIARI

E DOPO L'AUTO ANCHE IL TRENO D'EPOCA

di Patrizia Buffa

I clienti sono le Ferrovie dello Stato, la Satti e la Fiat. Ma c'è stato anche un miliardario americano, collezionista accanito che, «innamoratosi» di una littorina Fiat del 1937 scovata in Calabria, l'ha fatta restaurare e se l'è portata a Miami in Florida.

Dopo la passione per le auto d'epoca è nata quella per i treni

d'epoca. Ma non quelli in miniatura il cui percorso si allestisce in salotto per la gioia di grandi e piccini. Stiamo parlando di treni veri e propri, di vagoni e littorine, di quelle automotrici ferroviarie azionate da motore elettrico, a scoppio o Diesel, che presero il nome dal «fascio littorio» perché costruite nel periodo del ventennio fascista.

A Moretta il dottor Milanese e il signor Gullino dirigono la «Metalmeccanica Milanese», ditta che si occupa della riparazione e della ristrutturazione di veicoli ferroviari in



Un locomotore di proprietà della Fiat Auto risistemato dalla «Milanesio». Sotto: Nel capannone della «Milanesio».



Il locomotore attende il suo turno.

un vecchio stabile già delle Ferrovie dello Stato. Sì, perché fin verso il 1950 (chi se ne ricorda?) questo edificio era la stazione ferroviaria di Moretta, collegata con Cavallermaggiore e Alessandria. Ora le rotaie non sono più visibili, sepolte dalla rete stradale. Dopo il taglio di questo «ramo secco», i capannoni sono stati utilizzati a rimessa di vagoni e locomotori.

Perché occuparsi proprio di treni?

«I nostri genitori erano ferrovieri e la passione per i treni si è tramandata di generazione in generazione. Anche i nostri dipendenti provengono dal settore ferroviario» dicono Milanese e Gullino. Le officine che si occupano di treni sono una quindicina in tutta Italia. In Piemonte ne esiste un'altra a Santhià.

«La nostra è la più piccola in assoluto. Le altre si sono specializzate nella revisione di veicoli recenti e ancora impiegati nel trasporto. Noi ▶

DIPENDENTI AL 31 AGOSTO '92

n° 1 Dirigente
n° 4 Impiegati
n° 15 Operai

FATTURATO

1989 L. 1.007.042.000
1990 L. 1.674.509.000
1991 L. 1.841.865.000



La littorina AL 56 rimessa a nuovo e pronta per emigrare negli U.S.A.

non abbiamo posto limiti alla nostra attività - affermano -. Ci avvaliamo di un'ampia flessibilità di risposta ai problemi dei nostri clienti: possiamo riparare i mezzi gravemente sinistrati o revisionare locomotive di alta tecnologia, come l'Etr 401 ad assetto variabile e velocità prefissata. A Moretta si ristrutturano anche vecchie carrozze per trasformarle in mezzi speciali per le esigenze più diverse (carrozze scuola, carrozze appoggio, ecc.). Anche il Museo Nazionale delle Ferrovie di Pietrarsa (Na) è cliente della «Metalmeccanica Milanese».

Gli altri committenti chi sono?

«In primo luogo le Ferrovie dello Stato e quelle in concessione, la Satti, ad esempio. Ci forniscono i treni da revisionare o restaurare. Proprio per la Satti stiamo rimettendo a nuovo un'automotrice degli anni '30 che tra non molto tornerà a viaggiare sulla linea Torino-Ceres. Anche la Fiat Auto e la Lancia di Chivasso si sono rivolte a noi per rimettere a nuovo i loro veicoli per il trasporto merci.

E i privati?

«Indubbiamente sono una rarità: il costo dell'acquisto e la manutenzione di un treno costituiscono un deterrente. Immaginiamo le difficoltà burocratiche che un privato potrebbe incontrare nel far viaggiare un "suo" treno».

Se poi si parla di un treno d'epoca gli ostacoli di moltiplicano: per quanto il mezzo possa essere restaurato e revisionato tecnicamente in modo da fornire tutte le possibili garanzie, i costi assicurativi sono astronomici per le tasche di un privato cittadino.

Nonostante ciò, le officine di Moretta hanno avuto un cliente priva-

to, anche se del tutto particolare.

«Sì, è vero - dice Milaneseo -. Nell'89, un ricco magnate statunitense, Mister Mitchel Wolfsons Jr., un grande collezionista di arte del '900 che vive tra Miami (Florida) e Genova, dove espone alcuni pezzi della sua collezione nel Castello Mackenzle, ci ha commissionato il restauro di un pezzo raro. Mr. Wolfsons nutre una forte passione per i treni: pare infatti che abbia compiuto un viaggio, della durata di due mesi, percorrendo tutta l'America a bordo del suo treno privato, costituito dalle più prestigiose carrozze che hanno fatto la storia delle ferrovie americane».

Un bel giorno l'«americano» si è innamorato di una delle dieci littorine della serie «Al 56», costruite dalla Fiat nel 1937. Il veicolo diesel, che negli anni '30 aveva rappresentato uno dei massimi traguardi della tecnologia italiana nella costruzione di automotrici ferroviarie e che per tanti anni aveva sferragliato su e giù sulla linea a cremagliera Paola-Co-

senza; si trovava, ormai destinato alla demolizione, nei magazzini della stazione di Cosenza.

«Il collezionista l'ha acquistata e l'ha affidata a noi per il restauro. Con l'aiuto della Fiat, che è riuscita a recuperare i disegni originali dell'automotrice, e dell'ingegner Cherubini, della direzione F.S. di Firenze, che ci ha fornito le fotografie e le indicazioni sui particolari costruttivi, la nostra azienda ha intrapreso l'opera. Abbiamo rimesso in funzione i due motori da 115 cavalli, riparato la carrozzeria e ci siamo occupati della ricostruzione di tutti gli arredi interni originali: dal velluto sulle poltrone alle tendine ai finestrini, dai lampadari in vetro smerigliato alle riproduzioni di quadri d'Autore alle pareti, dalle rifiniture in legno ai portabagagli in corda di canapa».

Nel '90 la littorina era già pronta, lustra e funzionante, ed è partita alla volta del nuovo continente, per portare oltreoceano un pezzo di storia delle ferrovie italiane. Ora la cara vecchia littorina ha ripreso a sferragliare: trasporta i numerosi visitatori dalla stazione del metrò di Miami fino a Washington Storage, dove ha sede il Museo di arte del '900, allestito dalla Wolfsons Foundation.

Come vi procurate i pezzi di ricambio per la ristrutturazione dei veicoli più datati?

«Per la maggior parte i ricambi, anche se ormai rarissimi, sono rintracciabili nei depositi di rottami e nelle demolizioni. Quando non riusciamo a trovare gli originali, li ricostruiamo facendo un lavoro di precisione basato sullo studio di disegni e di progetti originali o risalendo ad essi attraverso le fotografie d'epoca che riusciamo a recuperare». □

1990: la littorina restaurata sbarca a Miami.

