



Ministero dello sviluppo economico

Serie tematica “le eccellenze del sistema produttivo ed economico”. Francobollo dedicato alla locomotiva elettrica trifase E.431, nel centenario della costruzione

Giovedì, 23 Giugno 2022



Il Ministero emette il 23 giugno 2022 un francobollo ordinario appartenente alla serie tematica Le Eccellenze del sistema produttivo ed economico dedicato alla locomotiva elettrica trifase E.431, nel centenario della costruzione, con indicazione tariffaria B.

La vignetta riproduce la locomotiva elettrica trifase E.431 del 1922 in primo piano, con un fascio di binari ferroviari sullo sfondo. In alto, a destra, è presente il logo ufficiale di Ferrovie dello Stato italiane e, a sinistra, la targa in bronzo di un esemplare della storica locomotiva.

Completano il francobollo le legende “Locomotiva elettrica trifase E.431” e “100 anni”, la scritta “Italia” e l’indicazione tariffaria “B”.

Bozzettista: Claudia Giusto.

Tiratura: trecentomila esemplari.

Foglio: venticinque esemplari.

Il francobollo è stampato dall’Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., in rotocalcografia; colori: sei; su carta patinata gommata, fluorescente non filigranata; grammatura: 100 g/mq; formato carta 60 x 40 mm, formato stampa: 56 x 36 mm; dentellatura: 13 x 13,5; colori: sei.

Poste Italiane comunica che oggi 23 giugno 2022 viene emesso dal Ministero dello Sviluppo Economico un francobollo ordinario appartenente alla serie tematica *"le eccellenze del sistema produttivo ed economico"* dedicato alla **locomotiva elettrica trifase E 431**, nel centenario della costruzione, relativo al valore della tariffa B pari a 1,10€.

Tiratura: trecentomila esemplari.

Foglio da venticinque esemplari

Il francobollo è stampato dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., in rotocalcografia, su carta patinata gommata, fluorescente non filigranata.

Bozzatto a cura di Claudia Giusto.

La vignetta riproduce la locomotiva elettrica trifase E.431 del 1922 in primo piano, con un fascio di binari ferroviari sullo sfondo; in alto, a destra, è presente il logo ufficiale di Ferrovie dello Stato Italiane e, a sinistra, la targa in bronzo di un esemplare della storica locomotiva.

Completano il francobollo le legende "LOCOMOTIVA ELETTRICA TRIFASE E.431" e "100 ANNI", la scritta "ITALIA" e l'indicazione tariffaria "B".

L'annullo primo giorno di emissione sarà disponibile presso lo sportello filatelico dell'ufficio postale di Roma nomentano.

Il francobollo e i prodotti filatelici correlati, cartoline, tessere e bollettini illustrativi saranno disponibili presso gli Uffici Postali con sportello filatelico, gli "Spazio Filatelia" di Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, Roma 1, Torino, Trieste, Venezia, Verona e sul sito poste.it.

Per l'occasione è stata realizzata anche una cartella filatelica in formato A4 a due ante, contenente una quartina di francobolli, un francobollo singolo, una cartolina annullata ed affrancata e una busta primo giorno di emissione, al prezzo di 15€.

Emissione di un francobollo ordinario appartenente alla serie tematica “le Eccellenze del sistema produttivo ed economico” dedicato alla locomotiva elettrica trifase E.431, nel centenario della costruzione



- Data di emissione: 23 giugno 2022.
 Valore: tariffa B.
 Tiratura: trecentomila esemplari.
 Vignetta: riproduce la locomotiva elettrica trifase E.431 del 1922 in primo piano, con un fascio di binari ferroviari sullo sfondo; in alto, a destra, è presente il logo ufficiale di Ferrovie dello Stato Italiane e, a sinistra, la targa in bronzo di un esemplare della storica locomotiva. Completano il francobollo le legende “LOCOMOTIVA ELETTRICA TRIFASE E.431” e “100 ANNI”, la scritta “ITALIA” e l’indicazione tariffaria “B”.
- Bozzettista: Claudia Giusto.
 Stampa: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., in rotocalcografia.
 Colori: sei.
 Carta: patinata gommata, fluorescente non filigranata.
 Grammaturo: 100 g/mq.
 Formato carta: 60 x 40 mm.
 Formato stampa: 56 x 36 mm.
 Dentellatura: 13 x 13 ½.
 Foglio: venticinque esemplari.
 Codice: 100002208.

Prodotti filatelici correlati

- Cartolina oblitterata: € 2,00, cod. 1060013667.
 Cartolina non oblitterata: € 0,90, cod. 1060013668.
 Tessera: € 2,00, tiratura 2.500 esemplari numerati, cod. 1060013669.
 Bollettino illustrativo: € 5,00, tiratura 1.000 esemplari numerati, cod. 1060013670.
 Folder: € 15,00, formato A4 3 ante, tiratura 2.000 esemplari numerati, cod. 1060013671.
 Busta Primo Giorno: € 1,60, cod. 1060013672.

A commento dell’emissione viene realizzato il bollettino illustrativo con articolo a firma di Luigi Ferraris, Amministratore delegato Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e di Luigi Cantamessa, Direttore generale Fondazione FS.

Lo Sportello Filatelico dell’Ufficio Postale di Roma Nomentano utilizzerà, il giorno di emissione, l’annullo speciale realizzato da Filatelia di Poste Italiane.

Il francobollo ed i prodotti filatelici correlati possono essere acquistati presso gli Uffici Postali abilitati, gli “Spazio Filatelia” di Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, Roma 1, Torino, Trieste, Venezia, Verona e sul sito filatelia.poste.it.

Roma, 23 giugno 2022

Testo bollettino

Il 2022 è un anno importante per le ferrovie italiane. Un secolo fa, nel 1922, veniva consegnata alle Ferrovie dello Stato dalla TIBB (Tecnomasio Italiano Brown Boveri) la prima di 37 locomotive elettriche trifasi E.431 destinate a potenziare il parco elettrico FS a seguito del completamento dei primi programmi di elettrificazione della rete ferroviaria. Lo stesso anno divenivano Legge i provvedimenti che finanziavano l'applicazione della trazione elettrica ad oltre 5.000 Km di linee ferroviarie, il più vasto programma di conversione alla nuova forma di energia mai varato in Europa da un'azienda ferroviaria.

Dopo la Prima guerra mondiale l'Italia aveva rapidamente ultimato una prima estensione del nuovo sistema di trazione su importanti direttrici della rete come la Modane-Torino-Genova-La Spezia-Livorno e la Bologna-Firenze via Pistoia (Porrettana) ponendosi all'avanguardia in Europa nel settore dell'elettrificazione ferroviaria. D'altronde il nostro Paese era stato tra i primi ad applicare il nuovo sistema di trazione avviando, sin dal 1898, esperimenti su diversi tratti di linee ferroviarie e le Ferrovie dello Stato, a partire dal 1905, avevano dato un forte impulso all'applicazione della trazione elettrica su linee ferroviarie in esercizio caratterizzate da elevato traffico e grandi tonnellaggi merci e passeggeri.

Il sistema prescelto dal nostro Paese fu, inizialmente, quello trifase a 3,4 kV e 16,7 Hz e sin dal 1911 si cominciarono a costruire locomotive elettriche ed impianti per l'utilizzo del nuovo standard di trazione. Ben presto, con l'aumento del traffico merci e passeggeri, il parco dei rotabili elettrici delle FS si rivelò insufficiente e si cominciò a progettare un nuovo tipo di locomotiva trifase capace di trainare, ad elevata velocità, convogli pesanti. Al primo esemplare della nuova macchina, presentato al pubblico nel 1922, fu data la classificazione E.431 e, tra il 1922 e il 1925, ne fu completata la fornitura con 37 unità realizzate in tre serie di cui le prime due, rispettivamente di 18 e 7 esemplari, costruite interamente dalla TIBB nello stabilimento di Vado Ligure e la terza, costituita da 12 unità, con la partecipazione della Ansaldo di Genova. Le E.431 entrarono in circolazione in livrea nera che richiama lo schema colore delle locomotive a vapore, e solo negli anni successivi vennero riverniciate in Castano Isabella.

Questa nuova macchina nasceva con una idea progettuale innovativa, elaborata dall'Ufficio Studi Locomotive delle Ferrovie dello Stato: ripartire la potenza motrice su 4 assi accoppiati, anziché su 3 come in passato, e azionare tali assi con un nuovo tipo di biella, progettata appositamente per questo nuovo modello.

La E.431 adottava, inoltre, carrelli Zara di tipo italiano, una soluzione originale che già aveva dato ottimi risultati su altre locomotive del parco rotabili FS. Esteticamente la nuova locomotiva si presentava con una cassa centrale e due avancorpi di estremità dal profilo allungato secondo lo stile elegante che caratterizzava ormai le locomotive elettriche italiane.

La motorizzazione era stata prevista con 2 motori da 1.000 kW orari ciascuno, e le due ruote misuravano 1.630 mm di diametro. Essa poteva sviluppare 4 velocità di marcia: 37,5; 50; 75 e 100 Km/h e sulle linee più acclivi, come la Succursale dei Giovi (Genova-Ronco S.), la Pontremolese (Parma-La Spezia) e la Porrettana (Bologna-Pistoia-Firenze), era utilizzata normalmente in doppia trazione.

Impiegata per il traino veloce di convogli pesanti, composti anche da 20 carrozze, diede il meglio di sé sulle linee di pianura come la Ventimiglia-Genova-La Spezia-Livorno-Roma o al traino dei grandi treni rapidi internazionali provenienti dalla Francia e diretti a Torino e Roma.

La locomotiva E.431 fu utilizzata sino alla definitiva soppressione del sistema trifase che avvenne nel 1976.

Luigi Ferraris

Amministratore delegato Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Luigi Cantamessa

Direttore generale Fondazione FS