



PRESENTA:

IL SETTEBELLO



Da ragazzino, in stazione a Roma, mi era capitato spesso di vedere questo strano treno tutto tondo, con i vetri sul davanti e il macchinista lassù, ricordo anche che mio padre mi diceva trattarsi del Settebello, un treno di lusso. Dopo circa venticinque anni, un giorno in stazione a Firenze, proveniente da Piacenza per un servizio charter, comparve il "Settebello", il 302, giusto il tempo di fargli due foto al volo e rivederlo partire verso sud.

Decidemmo con l'amico Michele che prima o poi saremmo andati ad Ancona, deposito di assegnazione del treno, per fotografarlo con la dovuta calma, ma, vuoi gli impegni, vuoi altro, per arrivare alla stazione di Ancona abbiamo fatto passare altri due anni, fino alla mattina del 7 novembre scorso, ma, credetemi, ne è valsa la pena.

Giungendo dall'autostrada si scende a picco verso il mare, seguiamo i cartelli stazione e ci immettiamo sul lungomare, di fianco ai binari, uno-due chilometri di strada e, sulla sinistra, in sosta sui binari di ricovero della stazione, di fianco a una Le780 compare il 302.

E' difficile spiegare cosa prova un appassionato, è come se all'improvviso un pezzo importantissimo della nostra storia ferroviaria si fosse materializzato all'improvviso.

Mettiamo mano subito alla fotocamera e scattiamo le prime foto.



Prima di proseguire nella cronaca della giornata parliamo un po' di questo bellissimo treno.

1. Perché gli ETR300:

La seconda guerra mondiale aveva lasciato profonde ferite sul corpo e nell'anima della nostra azienda ferroviaria. Benché, con gli ETR220, la creatività italiana fosse ancora ai vertici, si pensò bene di elaborare un nuovo modello, di concezione estremamente originale per l'epoca, che avrebbe dovuto rappresentare il rilancio delle nostre ferrovie ed un ritrovato entusiasmo per lo sviluppo dei treni di lusso, destinati alla clientela VIP.

Nel 1947, mentre ancora si ripristinavano gli ETR200, si pensò alla realizzazione di otto nuovi treni. Il ridimensionamento economico del 1949 costrinse le FS ad ordinarne soltanto tre.

2. Lo stile:

Il concetto realizzativo ricalcava, di massima, quello degli ETR200, con carrelli comuni a due casse, in pratica venne però effettuato un accurato studio al fine di garantire un più ampio numero di posti, un maggiore comfort e, cosa essenziale, la separazione netta degli ambienti destinati ai viaggiatori da quelli destinati ai servizi.

Per tale motivo il treno venne suddiviso in tre sezioni, la prima e la terza simmetriche e speculari, comprendevano due carrozze ciascuna, interamente destinate ai viaggiatori. Le due carrozze di testa presentavano il classico e ineguagliabile belvedere con la cabina posta in posizione sopraelevata e leggermente arretrata rispetto alla testata. La sezione centrale, le carrozze 3, 4 e 5 era destinata al ristorante, cucina, bagagliaio, negozio e locali per il p.d.m.

Il complesso era spinto da 12 motori suddivisi su 6 carrelli, i due estremi di ciascuna sezione. In origine il treno marciava a 180 km/h quale velocità massima, dopo le modifiche del 1969-1970 poteva raggiungere i 200 km/h.

Venne messa tutta la cura e la passione possibile per la realizzazione degli interni, la cui progettazione fu affidata ad architetti di fama internazionale (da notare che i disegni degli interni erano diversi tra i tre treni, affidati, ognuno, ad una coppia di architetti diversi), per la prima volta venne installato l'impianto di condizionamento dell'aria. Oltre al bar-ristorante, venne inserito anche un negozio per la vendita di tabacchi, giornali e souvenir, soppresso nel 1959, permettendo una riorganizzazione dei posti il cui numero fu portato a 190 dai 160 originari.

Per la livrea fu scelta la composizione tra il verde magnolia e il grigio nebbia che avrebbe contraddistinto i servizi veloci italiani

3. Il nome "Settebello":

La realizzazione del treno avvenne nello strettissimo riserbo. I tecnici dell'Ufficio Materiale e Trazione e della Breda lavorarono per anni, ma del treno in realizzazione si vedeva ben poco. Le poche riprese consentite vennero vincolate dalle F.S., che pretesero la loro messa in circolazione solo dopo la consegna del primo treno. Il primo treno cominciò le prove nel 1952, dapprima su Como, poi tra Milano e Firenze. In occasione di una delle corse "fiorentine", nella stazione di S.M.N., un giornalista, che era confuso tra i curiosi che osservavano il nuovo treno, chiese all'aiuto macchinista se lo stesso avesse un nome e quest'ultimo riferì che, per la bellezza e il numero delle carrozze, gli operai della Breda lo avevano soprannominato "Settebello".

Il giorno seguente il giornale fiorentino "La Nazione" titolava a nove colonne "E' ARRIVATO IL SETTEBELLO" battezzando di fatto il convoglio. Seguì una precisazione della Breda che attribuiva il soprannome al presidente pro-tempore Pietro Sette.

In pratica tutto rimase confuso fino al 1958, anno in cui le F.S. ufficializzarono la cosa apponendo sulle carrozze d'estremità la scritta IL SETTEBELLO seguita da un rombo verde al cui interno vi erano delle carte da gioco con in evidenza il sette di denari.

4. Le prove e le polemiche

La gioventù del 7bello fu caratterizzata da numerosi inconvenienti, alla prima corsa vi fu il blocco dei freni, un suicida scelse una delle corse prova del nuovo treno per terminare la sua vita, durante un viaggio di propaganda, nei pressi di Reggio Emilia, ad alta velocità, il pantografo anteriore divelse una mensola della line aerea provocando la rottura del pantografo posteriore e di un finestrino.

A questi "peccati di gioventù" si aggiunsero le polemiche sull'eccessivo, in un momento poco felice per le finanze italiane, costo del convoglio.

5. Il servizio

Il treno ETR301 venne consegnato il 20 novembre 1952 e il 302 il successivo 10 marzo 1953. Trascorsero ben sei anni per vedere correre sui binari anche il treno 303, consegnato il 14 febbraio 1959, che permetterà finalmente la continuità del servizio sulla direttrice Milano-Roma.

Dal 30 marzo alla fine di ottobre 1953 i primi due settebello svolsero regolare servizio sulla tratta Napoli-Milano e vcv., durante l'inverno furono sottoposti a controlli e revisione da parte della Breda, tornando in servizio nel 1954, sulla tratta Milano-Roma e cadenza trisettimanale. Avendo sufficiente garanzie di affidabilità, dal 1955 il treno assunse la cadenza giornaliera.

Nel 1969/70, al fine di permettere la velocità di 200 km/h, ai tre ETR300, in sede di O.G.R., vennero sostituiti i carrelli originali con quelli delle AL601, con conseguente cambio anche dei motori di trazione. Contestualmente gli originari pantografi 42LR furono sostituiti dai nuovi 52 e, all'interno, venne installata una cabina con telefono pubblico.

Nel 1974 i "settebello" vennero impiegati su una relazione T.E.E., ma, quello che sembra un ulteriore riconoscimento, rappresenta l'inizio della fine per un treno, che ormai aveva più di vent'anni e si vede surclassato, in termini di comodità, dalle nuove carrozze gran comfort, che stavano entrando in linea in quel periodo.

Nel 1984, ritirati dai servizi sulla dorsale principale, vennero impiegati sulla Milano – Venezia e, successivamente al ridislocamento a Roma San Lorenzo, sulla Roma – Ancona – Rimini, ove rimasero sino al 1988, anno in cui furono ritirati dal servizio.

6. La fine di un mito:

Gli ETR 301 e 303 furono subito accantonati e demoliti nel 1998 a cura della Magliola di Santhià. L'ETR302 fu trasformato dalle O.G.R. di Bologna in treno turistico con la sostituzione degli arredi originali con nuovi arredi di tipo moderno. Attualmente è assegnato al O.M.L. di Ancona per l'effettuazione di treni speciali su richiesta della clientela.

Nella seguente tabella (fonte TuttoTreno) sono riportate le caratteristiche degli ETR.300

CARATTERISTICHE	Allo stato originale	Dopo le modifiche del 1969-70
Rodiggio	Bo'2'Bo'+Bo'2'2'Bo'+Bo'2'Bo'	
Lunghezza totale (mm)	165.500	
Interperno (tutte le casse) (mm)	20.000	
Carrelli motori	6	6
Tipo carrelli motori	N 1000	Z 1040
Passo carrelli motori (mm)	3.000	3.000
Diametro ruote (mm)	1.000	1.040
Carrelli portanti	4	4
Tipo carrelli portanti	Np 1000	Zpm 1040
Passo carrelli portanti (mm)	3.000	3.000
Diametro ruote (mm)	1.000	1040
Numero motori	12	12
Tipo motori	62.RS.100	T 165
Potenza oraria (kW)	2.280	3.145
Potenza continuativa (kW)	1.800	2.616
Rapporto di trasmissione	33/53	38/46
Velocità massima (km/h)	180 (1)	200 (2)
Massa in servizio (t)	310	328 (3)
Posti a sedere (n°)	190 (4)	190 (3)
Posti nel belvedere (n°)	11+11	11+11 (3)

(1) velocità limitata nel servizio corrente a 160 km/h; (2) velocità limitata nel servizio corrente a 180 km/h; (3) 333 t per l'ETR 302 dopo le modifiche del 1991 con 114 posti di 1^a classe, 224 di 2^a classe, 18 nei belvedere, snak bar, compartimento ristoro e 2 cabine per telefono pubblico; (4) ETR 301 e 302 in origine con 160 posti.

CRONOLOGIA
 ETR 301: consegna il 20/11/1952, trasformazione in AV 9/1969, accantonamento 3/1988, demolizione il 13/11/98.
 ETR 302: consegna il 10/3/1953, trasformazione in AV 4/1970, in servizio.
 ETR 303: consegna il 14/2/1959, trasformazione in AV 10/1970, accantonamento 3/1988, demolizione il 30/10/98.

Torniamo al 7 novembre. Parcheggiata l'auto entriamo in stazione. Sulla sinistra, sui binari di ricovero, l'ETR401 e l'ETR242 fanno compagnia al 302.

Restiamo sulle nostre poi, al primo addetto che incontriamo chiediamo se ci sono problemi a far qualche foto. Gentilissimo ci risponde che basta stare attenti ad eventuali manovre di altri treni.

Detto tra noi, in stazione c'è il coprifuoco, la domenica è sacra per tutti.

I 200 metri che ci separano dal treno sembrano lunghissimi, ma poi eccoci ai piedi... alle sale del 302.



la linea filante del convoglio, a 51 anni suonati, è sempre affascinante



vicino alla porta d'accesso la targa che ricorda l'opera di riqualificazione operata dalle O.G.R. di Bologna



sul fianco della prima carrozza il nome e il logo entrati nella storia delle nostre ferrovie



scorriamo affascinati lungo tutte e sette le carrozze, anche se all'aperto e incustodito, il 302 è pulito da graffiti o opere vandaliche varie, qualche segno di ruggine, già passante, dà un chiaro segnale per la conservazione di questa macchina. Giungiamo all'altra estremità, riprendo dal basso le forme arrotondate del muso e mi soffermo sulla testata con il gancio celato dalla grata rossa



ripercorriamo in tutta la sua lunghezza il treno, non si dovrebbe, ma la tentazione è forte e l'occasione unica, apriamo la porta e saliamo.

La sobrietà degli interni attuali contrasta con le intenzioni originali dei progettisti



così come il belvedere sembra aver perso qualcosa con questi sedili fissi.



immagino cosa dovesse essere con la tendina arricciata a contornare i vetri e i sedili in velluto che permettevano la rotazione. Mi rendo conto che è passato e mi accontento al solo pensiero di poter fare la foto in un mezzo perfettamente tenuto, salgo in cabina e solo allora mi rendo conto di quanto sia piccola e sacrificata anche se, avendo visto quella degli ETR232/233, mi rendo conto di quanto sia diversa



e presenti chiari segni di modernità rispetto all'altra.

Viene voglia di restare a far foto e finire la scheda, ma il tempo passa e bisogna andar via e dedicare il giusto tempo anche all'altro materiale presente e interessante.

Scendiamo quasi a malincuore, ci allontaniamo verso i binari della stazione di Ancona ove è atteso un ETR450 e una giovane 464, che poi si rivelerà essere in livrea Ti.Lo., giusto il tempo di girarsi indietro e fare una foto dal binario,



in raccoglimento davanti a questo pezzo di storia, con la speranza di rivederlo presto, anche se solo per la gioia di qualche gruppo di turisti, correre come una volta sui binari della penisola.

Le notizie storiche riportate in questo articolo sono state liberamente tratte da riviste in mio possesso, la tabella con i dati caratteristici degli ETR300 è tratta dal numero di marzo 1999 della rivista Tutto Treno, le foto a corredo sono tutte di proprietà dell'autore.

E' vietata la riproduzione e l'uso commerciale a qualsiasi titolo dei contenuti del presente. TMF2004 – Ernesto Imperato