



Ferrovie.it

da *Treni storici* del 05 febbraio 2004

Ultimi viaggi per l'ETR.302?

di **Giuseppe Bianchi e Luigi Velani**

L'ultimo sabato di gennaio l'ETR.302 Settebello è stato ancora una volta protagonista di un servizio charter, che in questa occasione lo ha visto impegnato a portare un gruppo di giovani religiosi da Torino Porta Nuova a Roma San Pietro.

Il treno, che in entrambi i viaggi ha percorso la linea Tirrenica, via Alessandria - Genova - La Spezia - Grosseto, ha lasciato Torino venerdì sera. E' poi rientrato con il suo gruppo di viaggiatori lasciando la Capitale la sera successiva, con il risultato di avere un curioso (e soprattutto raro) impiego in servizio notturno di un ETR (anche se, vale la pena di ricordarlo, proprio l'ETR.302 non è nuovo a questo tipo di esperienza, in quanto in passato è stato impiegato per il Palinuro Express, un servizio stagionale d'agenzia che d'estate collegava Milano con il Cilento partendo dalla città meneghina in tarda serata). Purtroppo, però, questo potrebbe essere stato, almeno per ora, uno degli ultimi viaggi per l'ETR.302.

Unico elettrotreno della serie ancora esistente, il Settebello ha oramai superato il limite di chilometraggio ammesso tra una revisione e l'altra. Agli inizi di dicembre 2003, dopo una visita in officina all'OML di Ancona (dove il mezzo è attualmente assegnato), all'ETR.302 era stata concessa un'ultima proroga di 10.000 km di percorrenza, al raggiungimento della quale il mezzo verrà accantonato.

In ogni caso, sembra che vi siano delle speranze per il futuro dell'ETR.302, data l'inclusione nel parco rotabili storici delle Ferrovie dello Stato e le iniziative allo studio per il Centenario.

Foto **Lorenzo Pallotta**

Illuminato dai tremolanti raggi di un cadente sole invernale, l'ETR.302 attende nella stazione di Roma Ostiense di effettuare il charter che da Roma San Pietro riporterà i pellegrini partiti il giorno prima a Torino Porta Nuova. (Foto **Lorenzo Pallotta**, 31 gennaio 2004)

L'incognita peggiore rimane però come l'ETR.302 trascorrerà il tempo tra il suo imminente accantonamento e la successiva rimessa in servizio, un periodo sicuramente non breve se non altro in considerazione dei tempi necessari ad espletare tutte le formalità "burocratiche".

Purtroppo fino ad oggi mezzi del genere, una volta raggiunta la scadenza, in attesa del concretizzarsi delle decisioni sul loro destino, sono stati quasi sempre abbandonati a se stessi per anni all'aperto in qualche scalo, dove le intemperie e gli atti di vandalismo li hanno a volte compromessi al punto tale da rendere molto difficile, o comunque altamente oneroso, un recupero funzionale.

Eppure, a giudicare dall'entusiasmo dei viaggiatori che hanno trascorso la notte nel famoso belvedere (a tutt'oggi il Settebello è l'unico rotabile italiano che regala ai passeggeri una vista frontale in ambi i sensi di marcia), nel registrare l'esperienza del P.d.m. sull'affidabilità e la passione trasmessa da questo elettrotreno, o semplicemente nell'osservare la gente nelle stazioni di transito catturata dal fascino del design italiano degli anni '60, diventa inaccettabile ipotizzare che un simbolo della storia nazionale possa diventare lamiera corrosa dalla salsedine e deturpata dai vandali: equivarrebbe ad esporre un Picasso per strada nell'attesa di procedere al restauro.

Tanto più che la richiesta per servizi charter, come alternativa al trasporto gommato, è sempre elevatissima per treni storici di questo tipo in grado di far viaggiare ad "altra velocità" un turismo sempre più in voga.

Giuseppe Bianchi e Luigi Velani - 05 febbraio 2004

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.