



## Gli ETR.460-463 smettono di pendolare

di Redazione

ROMA - A partire da domenica 11 dicembre - in occasione del cambio orario - Trenitalia ha disposto la disattivazione del sistema di pendolamento sugli elettrotreni ad assetto variabile ETR.460-463, più comunemente noti come Pendolino ed oggi impiegati nei servizi Frecciabianca da Roma per Milano (via tirrenica), Ravenna e Reggio Calabria. Verosimilmente dettata da motivi economici (ovvero risparmio sulla manutenzione degli apparati di pendolamento) e dalla mancanza di ricambi, la scelta comporta allunghi dei tempi di percorrenza dei treni effettuati con questo materiale, lì dove l'assetto variabile abbinato al rango P consentivano velocità superiori rispetto al più lento rango C con il guadagno di decine di minuti sull'intero viaggio, come per esempio su tutta la fascia tirrenica da Genova a Roma e da qui a scendere verso Reggio Calabria.

Fino all'entrata in vigore della disposizione la velocità massima degli ETR.460 ed ETR.463 (questi ultimi in origine ETR.460 Polintensione, per servizi Italia - Francia) senza assetto cassa attivo era di 220 km/h in rango C; dall'11 dicembre con il controllo del serpeggio carrelli attivo gli ETR.460-463 possono viaggiare ancora in rango C a 250 km/h, dove la linea lo consenta.



*Foto David Campione*

**L'ETR.460-22 con il pendolamento in piena efficienza affronta il curvone della stazione di Pisciotta, con un Eurostar Roma - Reggio Calabria. (Foto David Campione)**

Il provvedimento riguarda indirettamente anche gli ETR.470, distolti da un anno dal servizio internazionale Italia - Svizzera, che oggi vengono impiegati in turno banalizzato con ETR.460-463 sui servizi Frecciabianca. L'assetto cassa resta invece attivo sugli ETR.485, che attualmente espletano servizi Frecciargento.

La storia del pendolamento degli ETR.460 (così come dei cugini ETR.480) è fatta di alti e bassi: prodotti tra il 1994 ed il 1996 da Fiat Ferroviaria, dopo i primi anni di esercizio si sono manifestati i primi guasti al sistema di inclinazione delle casse, che ha comportato l'esclusione dell'assetto variabile pressoché permanente un po' alla volta su quasi tutto il gruppo (10 ETR.460 e 15 ETR.480). Tra il 2002 ed il 2004 Trenitalia ha attuato un intervento massiccio di revisione e ripristino del pendolamento su entrambi i gruppi, che ha consentito l'impiego al meglio di questi treni fino ai giorni nostri.

Oggi la storia si sta ripetendo, aggravata dalla mancanza di ricambi e dalla inopportunità economica di investire ulteriormente sugli ormai ventenni ETR.460-463, vista tra l'altro l'abbondanza di materiale rotabile più "giovane" come ETR.600, ETR.500, composizioni di E.414 con carrozze IC901 ed ancora il probabile arrivo in flotta di alcuni V250 Fyra (vedi [News ferroviarie del 07/12/2016](#)).

**Redazione - 12 dicembre 2016**

□ 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.

---

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**