



# Ferrovie.it

da *Treni storici* del 04 settembre 1998

## Un Polifemo per la Capitale

di Aurelio Basso e David Campione

La raccolta di immagini e ricordi qui proposta è un omaggio ai prestigiosi ETR.220, elettrotreni che per 60 anni hanno percorso in lungo ed in largo l'Italia, non più in turno regolare dall'ultimo cambio d'orario.

Il ricordo di Aurelio Basso

Due ore da Roma Termini a Napoli Piazza Garibaldi, senza fermate intermedie; due ore da Napoli Mergellina a Roma Termini con un'unica fermata Campi Flegrei...

E' la breve storia del glorioso ETR.220, titolare, fino allo scorso orario invernale, della coppia di Intercity 719/720 "Caracciolo" Roma - Napoli e viceversa.

Una storia fatta di consensi e dissensi, curiosità e timori... qualcuno lo chiamava "ferro da stiro su rotaie", qualcuno mi diceva "'sto vecchietto però va bene... ed è pure simpatico!'"... finchè andava bene!

Ma, devo dire, non mi risulta che abbia dato grosse noie... il maggior ritardo registrato, che sarà stato di 15 o 20 minuti era dovuto ai ben noti problemi di circolazione, sulla congestionatissima Roma - Napoli.

Anzi, nonostante ciò, il più delle volte il pari giungeva a Roma Termini con 15 - 20 minuti di anticipo!

Certo un po' "rigido", particolarmente rumoroso e con l'aria condizionata non sempre perfettamente funzionante... però scortare da caposervizi questo treno, mi ha sempre imposto un senso di profondo rispetto per un materiale che è stato detentore di un primato di velocità e non di rado mi sono soffermato a raccontare ai viaggiatori più ostili, onori e glorie.

Il risultato è stato una lenta ma crescente conversione da un'indifferenza velata di scetticismo ad un rinnovato interesse e curiosità sulla storia di questo mezzo che è stato il pioniere dell'alta velocità in Italia, tanto che qualche viaggiatore più sensibile è finito per trovarsi addirittura contento di viaggiare sull'ETR.220: "Allora sono a bordo di un treno d'epoca, non di un ferrovicchio?!"

Quella volta che (verso la fine dell'orario invernale) al posto del solito "ferro da stiro" mi si presentò a binario una E.444 con tre vetture Z1 e due Gran Confort, il che lasciava presagire la fine di un sogno, c'è stato chi ha detto "Finalmente un treno decente!" ma una ragazza, pendolare giornaliera, replicava: "Perché? Era così carino quel treno verde e grigio... perché non c'è oggi?".

720	
☆ IC 1-2	
(12) ETR (W)	
Margina 1:22	
★ 15.49	
50	FORMIA
(57)	Itiri
16(05)	Fondi-S.
(10)	Monte Sb
(19)	PRIV-FOS
(26)	Sceze R.
(31)	Latina
16(36)	Cisterna
16(44)	CAMPOLEO
(49)	Pomezia
(56)	Torricola
17(02)	RM CASIL
17.10	RM TERM.

1. Traccia oraria dell'IC 720 dall'orario di servizio, fascicolo 117. Notare i minuti di recupero previsti in ogni stazione (numeri in corsivo): per la sola tratta da Formia a Roma Termini erano 20' e 30"!

E' capitato anche che un viaggiatore avesse dei dubbi sulle qualità velocistiche di quel treno e addirittura sull'arrivo a Roma "sano e salvo".

D'accordo, forse la pulizia non era eccellente, l'insonorizzazione non era il massimo... ma un treno con 60 anni di storia alle spalle e chilometri macinati con onore, conserva il fascino di quello che fu un treno d'élite, il famoso "Super Rapido".

L'odore del verde velluto dei sedili e la massiccia presenza di legno e ottone delle rifiniture, facevano assaporare tutta l'atmosfera di un antico prestigio.



**2, L'ETR.222 in attesa di partire per Roma da Napoli Mergellina. Da questa stazione gli ETR.200 iniziarono ad operare nel 1937, con il collegamento diretto Napoli - Bologna. (Foto David Campione, 17 giugno 1997)**

Ricordo che alla partenza da Roma Termini, alle 6.10 di un freddo mattino di inverno, mi accingevo ad agganciare le barre di protezione alle porte di salita, mentre le scaldiglie facevano il loro dovere e ne verificavo, con compiacenza, il funzionamento.

Dopo poco, controllati quei pochi biglietti che c'erano da forare (la maggior parte dei viaggiatori erano abbonati, che ormai si conosceva) una signora mi si presentò chiedendomi: "Come mai tutte le porte sono guaste?". La cosa mi incuriosì alquanto, poiché ero certo di non aver etichettato nessuna porta e mi chiedevo cosa intendesse la signora per "guaste". Ci ho messo qualche minuto per capire che le barre di protezione avevano indotto nell'equivoco. La signora sospirò di sollievo quando le spiegai che era stata tratta in inganno da quel dispositivo antifortunistico così spartano...

Ed io giù a raccontare la storia dell'ETR.220... una storia che si consumava nei 214 chilometri commerciali della Roma - Napoli...

Oggi il 233, il 228, il 222... giacciono, prede dei graffitari a Roma San Lorenzo, in attesa di tempi migliori. Qualcuno viene utilizzato sporadicamente per effettuare qualche IC tra Roma e Pescara, per servizi tra Roma e Civitavecchia Marittima o ancora di rinforzo per i servizi aeroportuali Termini - Fiumicino, che sia l'inizio di una nuova era? Noi ce lo auguriamo; se ne parlava già ai tempi delle AL 601 Alitalia, ma la cosa non andò in porto.

Da caposervizi spero di poter ancora raccontare a qualche viaggiatore riottoso onori e glorie dell'ETR.220...





**3** L'ETR.222 titolare dell'IC 720 ripreso in partenza da Mergellina, diretto a Roma Termini. (Foto David Campione, 17 giugno 1997)

Il ricordo di David Campione

Personalmente ho viaggiato poche volte sugli ETR.220, ma difficilmente dimenticherò l'ultimo viaggio fatto su uno di questi elettrotreni, lo scorso aprile.

Dovendo tornare a Roma in treno dopo aver trascorso un week-end a Napoli con amici e parenti, scelsi "casualmente" di partire dalla stazione di Napoli Campi Flegrei con l'Intercity 720, dove il treno sostava pochi minuti prima di proseguire alla volta della Capitale, senza più effettuare alcuna fermata intermedia.

Sapevo che l'ormai imminente passaggio dall'orario invernale a quello estivo avrebbe decretato il ritiro dal servizio regolare degli ETR.220 e, per la verità, qualche timore di trovare altro materiale rotabile lo avevo, anche considerato quanto accaduto poche settimane prima all'amico capotreno (vedi l'altro testo all'interno di questo articolo).



**4** Giunto a Napoli, il "Caracciolo" veniva ricoverato nel deposito di Campi Flegrei per la pulizia, prima di affrontare il viaggio di ritorno verso Roma. Nella foto l'ETR.222. (Foto Aurelio Basso, 19 giugno 1997)

Tornando al mio viaggio, alle 15 passate da pochi minuti, in perfetto orario, vidi spuntare in lontananza la sagoma del treno: era un ETR.200!

Non appena il convoglio fu più vicino, riuscii a leggere il numero dell'elettrotreno "ETR.233", scritto con gli abituali caratteri minuscoli tra i due respingenti.

Purtroppo l'ETR.233 era (ed è tuttora) perfettamente riconoscibile per degli orribili graffiti che ricoprivano praticamente l'intero convoglio, compresa una testata...

Salutata mia madre che quel giorno aveva deciso di accompagnarmi al treno, presi posto nell'elemento in testa al convoglio.

Non appena partiti, mentre il treno era in accelerazione, squillò il mio cellulare: era mia madre che, ancora sul marciapiede, mi comunicava di vedere il treno partire...con una porta aperta!

Mi recai prontamente nella vicina cabina di guida per avvisare i macchinisti (quale scusa migliore?!), che per un secondo si voltarono contemporaneamente guardandomi con un'aria stupefatta, come a voler capire se li stessi prendendo in giro!

Ridotta subito la velocità a circa 50 chilometri orari, il secondo agente allertò il capotreno che si mise alla ricerca, nel breve convoglio, della porta aperta.

Attraversavamo intanto la periferia nord di Napoli e le fermate del servizio metropolitano Cavalleggeri Aosta e Bagnoli-Agnano Terme, mentre l'aspetto dei segnali che incontravamo lungo il percorso ci obbligava a mantenere una velocità limitata, fin quando, dopo pochi minuti di marcia, ci arrestammo nella stazione di Pozzuoli, dove trovammo il segnale a via impedita.

Sul marciapiede c'era ad attenderci il capostazione, che era stato anch'egli avvisato da qualcuno della porta aperta e che aveva ovviamente bloccato il nostro treno.

Assicurata la porta, che i macchinisti ed il capotreno erano certi d'aver visto chiusa in partenza da Campi Flegrei, ripartimmo alla volta di Roma, dove arrivammo, nonostante il perditempo, con 15 minuti d'anticipo!



**5** Ancora l'Intercity 720, in corsa tra Formia ed Itri. (Foto David Campione, 18 giugno 1997)

In questo ultimo anno, che ha visto i nostri elettrotreni in esercizio tra le due metropoli, ho dedicato molto del mio tempo libero ai 220, recandomi quando possibile sia in stazione che in linea, per immortalarne gli ultimi giorni d'esercizio regolare e trovandomi talvolta casuale spettatore di simpatici episodi.

Una volta, per esempio, mi trovavo presso la stazione di Mergellina per fotografare il 220 di turno, quando una viaggiatrice in procinto di salire sull'ETR esclamò all'indirizzo di un ferroviere presente sul marciapiede "Ma ce la fa questo coso ad arrivare a Roma?" ed il ferroviere in genuino accento napoletano, candidamente gli rispose "Signo', con questo ci arriva di sicuro a Roma, non è mica come i treni moderni che si fermano in mezz'a via..."

Il più delle volte cercavo di immortalare il transito dell'ETR.220 in piena linea, così come avevo intenzione di fare in una giornata di fine aprile. Complice la mia attività professionale, programmai un giro di lavoro nella zona di Latina, lasciandomi appositamente libera da impegni un'ora del primo pomeriggio.

Dotato di fascicolo orario, raggiunsi il punto già da tempo individuato per l'appostamento fotografico, con 10 minuti d'anticipo. Giunta l'ora prevista per il transito (all'incirca le 16.31), del "Caracciolo" non c'era alcuna traccia...sospettai in un ritardo maturato magari per cedere il passo ad un Eurostar, ma niente di niente...fin quando, dopo quasi 30 minuti di attesa, decisi di recarmi nella stazione più vicina per avere lumi, dove scoprii che quel giorno il 720 era transitato con un anticipo di 18 minuti!!!



**6** Frontale dell'ETR.233 a Napoli Centrale. (Foto Aurelio Basso, 19 marzo 1995)

Nei giorni successivi ebbi modo di tornare in zona per lavoro e quindi per fotografare il 220, ma preferii informarmi prima in stazione sulla marcia del "razzo" per evitare tardivi appostamenti. Un giorno, in particolare, grazie alla gentilezza del capostazione potei seguire il viaggio dell'ETR tramite il CLC (sistema che visualizza a video la marcia dei treni su una determinata linea) sin dalla stazione di Villa Literno, dove transitò in perfetto orario verso le 15.20. A Formia, dopo 52 chilometri, il passaggio era previsto alle 15.49 ma aveva già 7 minuti di anticipo, ad Itri, dopo solo sei chilometri, aveva un guadagno di un altro minuto e così via ad ogni stazione successiva, fino a transitare in quel di Latina con 15 minuti di abituale anticipo! Dal capoluogo pontino fino a Roma, non era poi infrequente l'accumulo di altri 5/7 minuti d'anticipo, per un totale di circa 22 minuti su 2 ore di viaggio e 214 Km di percorrenza!

E così era, praticamente ogni giorno, tra lo stupore dei passeggeri che lo utilizzavano e di chi si recava in stazione a Roma Termini ad attenderli!





**77** Ultimi giorni d'esercizio per l'ETR.233, in corsa tra Latina e Cisterna. (Foto David Campione, 21 maggio 1998)

Fotografare il 720 negli ultimi due mesi dell'orario invernale era diventato praticamente impossibile: l'unico ed ultimo elettrotreno abitualmente utilizzato era il 233, purtroppo ridotto sempre peggio per colpa dei graffiti, che giorno dopo giorno si aggiungevano uno accanto all'altro sulla fiancata e sulle testate, deturpandone l'elegante livrea.

Fino ad arrivare a sabato 23 maggio, quando mi portai ancora una volta nel pontino, per fissare sulla pellicola l'ultimo transito in turno regolare di un ETR.220 ed anche quel giorno fu il 233.

Dal giorno dopo, col cambio d'orario, dei vecchi 719 e 720 non è rimasto più niente se non il numero: al posto dei "Polifemo" c'è adesso una più confortevole e capiente composizione di carrozze Z1 e Gran Confort; nella denominazione l'ammiraglio "Caracciolo" ha lasciato il posto al fiume lucano "Basento", anche in considerazione del fatto che il treno adesso attraversa la Basilicata per attestarsi a Taranto anziché Napoli.





Foto David Campione

8. L'ETR.232 titolare del "Caracciolo" è giunto con 20 minuti d'anticipo a Roma Casilina, dove viene arrestato in attesa che si liberi l'itinerario d'ingresso alla stazione Termini. (Foto David Campione, 9 luglio 1997)

Negli ultimi giorni di agosto decido di recarmi nella rimessa Vallone del deposito locomotive di Roma San Lorenzo, per vedere in che condizione sono gli ETR.220

Lo spettacolo che mi si presenta davanti agli occhi non è dei migliori per un appassionato: ETR.222, 234, 233, 232, 226 e 228 giacciono pressoché inutilizzati in condizioni deprecabili, per colpa dei soliti vandali che non hanno risparmiato neanche un'unità di questi storici elettrotreni, usciti quasi indenni dalla II guerra mondiale, ma non dalle bombolette spray.

Prima di andar via, mi incammino lungo il 226 ed a metà treno scorgo un finestrino rotto: più tardi verrò a sapere che è scoppiato in una galleria della direttissima, durante l'incrocio con un Eurostar che viaggiava a 250 Km/h, senza fortunatamente ferire nessuno un motivo in più, purtroppo, per accelerarne l'accantonamento.



Foto David Campione

ETR.220 nella rimessa Vallone di Roma. Nella foto, da destra verso sinistra, ETR.228, 226, 234 e 222. (Foto David Campione, 31 agosto 1998)

Aurelio Basso e David Campione - 04 settembre 1998

□ 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**