

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Ferrovie.it

da *Treni storici* del 27 giugno 2019

Con l'ETR.252, il fascino di un tempo torna attuale

di David Campione

ROMA - Torna sui binari l'Arlecchino, il treno simbolo dell'eleganza e dello stile italiano degli anni '60. A poco più di tre anni dall'entrata nelle officine OMS di Porrena (vedi *Treni storici* del 31/03/2016), è stata completata la ristrutturazione estetica e funzionale dell'ETR.252 di Fondazione FS, che adesso si ripresenta in tutta la sua bellezza e fascino, pronto per ricominciare a correre lungo la Penisola (vedi *Treni storici* del 22/06/2019).

L'elettrotreno è stato presentato a Roma Tiburtina il 27 giugno, in occasione del lancio del Polo per lo sviluppo del turismo in Italia di FS. Ed è proprio questo l'impiego designato per l'Arlecchino: far conoscere ai turisti, italiani e non solo, le infinite bellezze storiche, culturali, gastronomiche e paesaggistiche del nostro Paese che il mondo intero ci invidia, viaggiando a bordo di uno dei treni che hanno fatto la storia delle Ferrovie dello Stato.



1. L'ETR.252 a Roma Tiburtina, pronto per presentarsi alla stampa e alle autorità. In lontananza si riconosce la E.656.023 che ne ha curato il trasferimento da e per Pistoia.

Consegnato alle FS nel 1960, l'ETR.252 è l'unico dei quattro ETR.250 scampato alla demolizione e giunto fino ai giorni nostri. Distolto dal servizio commerciale nel 1986, nel 1990 fu parzialmente trasformato (insieme agli ETR.251 e 253) per meglio adattarlo alle esigenze dettate dal nuovo impiego per servizi turistici; dopo circa 10 anni di treni charter, per l'ETR.252 nel 2002 ebbe inizio un lungo accantonamento che non lasciava presagire nulla di buono e che faceva temere un destino pari ai tre "fratelli", la cui storia si è conclusa tra il 1999 e il 2001 sotto la fiamma ossidrica.



2. Due stili, due generazioni di treni a confronto. L'ETR.400 n.28 accoglie con un "bacio" il ritorno dell'ETR.252 sui binari. (Foto David Campione, 27 giugno 2019)

3. Le moderne architetture della nuova stazione di Roma Tiburtina sovrastano le antiche - ma sempre attuali - linee dell'ETR.252 Arlecchino. (Foto David Campione, 27 giugno 2019)

A 60 anni dalla sua costruzione, oggi l'Arlecchino vive una nuova giovinezza. Gli arredi interni rispecchiano lo stato dell'elettrotreno degli anni '90: le 4 carrozze - tutte di prima classe per totali 170 posti a sedere - presentano poltrone in velluto con rivestimenti di colore differente in ciascuna vettura: blu per la carrozza 1, marrone per la carrozza 2, rosso per la 3 per metà occupata da un bar con banco realizzato nel corso degli interventi del 1990, verde per la 4. Il modulo con le poltrone conserva la mensola alla base del finestrino con tavolino a scomparsa, tende a scorrimento orizzontale e moquette. Non mancano alcune "licenze" che rendono più attuale l'ETR.252, come prese di corrente al posto e schermi inseriti nelle pareti di testa delle carrozze.



4. Interni della carrozza "blu" n.1, con le poltrone rivestite in questo colore. (Foto David Campione, 27 giugno 2019)

5. Particolare di un modulo della carrozza "blu", con la mensola che sovrasta il vano del tavolino a scomparsa e le nuove prese di corrente sulla parete e tra le due poltrone della stessa fila. (Foto David Campione, 27 giugno 2019)

6. La carrozza 2 "marrone". (Foto David Campione, 27 giugno 2019)

7. La carrozza 3, per metà occupata da un ambiente bar con bancone. (Foto David Campione, 27 giugno 2019)



8. Il banco del bar sovrastato dall'insegna "L'Arlecchino". (Foto David Campione, 27 giugno 2019)

9. La carrozza n.4 "verde". (Foto David Campione, 27 giugno 2019)

I due belvedere, peculiarità dell'Arlecchino e del Settebello, mantengono le 8 poltroncine girevoli e il divano da 3 posti sulla parete

di fondo dell'ambiente.

Anche le due cabine di guida che sormontano i belvedere mantengono il loro aspetto d'origine, con il banco di manovra sostanzialmente invariato e i due strapuntini per i macchinisti.

Dal punto di vista funzionale, l'intervento ha comportato un completo aggiornamento degli impianti elettrici e indispensabili adeguamenti tecnici, tra cui l'installazione di SCMT e lateralizzazione delle porte, che ne consentono la circolazione sulla rete di RFI nel rispetto delle attuali norme di sicurezza.



Foto David Campione



Foto David Campione



12



Foto David Campione

10. Il belvedere nella carrozza 4 (Foto David Campione, 27 giugno 2019)

11. La parete di fondo del belvedere con il divano di tre posti. (Foto David Campione, 27 giugno 2019)

12. Il cielo del belvedere, con il caratteristico elemento ellittico che ingloba i faretti e le bocchette della climatizzazione.

13. I due posti in prima fila nel belvedere dell'ETR.252, con il "muso" della E.656.023 che sembra sbirciare nel salotto panoramico dell'Arlecchino. (Foto David Campione, 27 giugno 2019)



14



Foto David Campione

14. Insolita prospettiva per la cabina di guida con i caratteristici vetri triplex anteriori dell'Arlecchino.

15. Particolare del banco di manovra. (Foto David Campione, 27 giugno 2019)

La riconsegna dell'ETR.252 a Fondazione FS segna il ritorno dei convogli di lusso che hanno fatto la storia delle nostre Ferrovie dello Stato, ovvero il primo tassello per la ricostruzione di un parco rotabili storici di rango che speriamo presto possa contare anche sulla disponibilità dell'ETR.302 (vedi [Treni storici del 12/04/2019](#)), dell'ETR.232, delle ALe 601 (vedi [Brevi ferroviarie del 26/06/2019](#)) e magari di una composizione ordinaria con E.444 con cabine allo stato di origine e carrozze Gran Confort e TEE.

Per approfondimenti sugli ETR.250 e 300 è disponibile nello shop di Ferrovie.it il numero speciale di Tutto Treno:

http://www.shop.ferrovie.it/index.php?main_page=product_info&cPath=42&products_id=679



16. Tra le carrozze 2 e 3 con entrambi i pantografi tipo 52 e striscianti piatto in presa.

17. L'inconfondibile logo dell'Arlecchino, da sempre simbolo degli ETR.250. (Foto David Campione, 27 giugno 2019)

Video Unavailable

This video may no longer exist, or you don't have permission to view it.

[Learn more](#)

David Campione - 27 giugno 2019

☐ 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