

“TEE Settebello”



Settebello. Nombre dado al siete de oros en el “scopone”, juego de cartas italiano derivado de la “scopa”, que a su vez procede del juego español conocido como “la escoba”.

Este tren fue uno de los diversos TEE de servicio nacional en Italia, junto con el Cynus, el Ambrosiano, el Aurora o el Vesuvio.

En este caso, se trata de la tercera relación diaria entre Milano Centrale y Roma Termini, con paradas en Bologna y Florencia, recorriendo un total de 630 kilómetros. El TEE Ambrosiano recorría la misma ruta, aunque en surcos diferentes, mientras que el TEE Vesuvio continuaba viaje hasta Nápoles.

Realmente, este tren no era un TEE de nueva creación, sino que consistió en la entrada en el club del ya existente desde 1954, aunque su status de TEE no lo consiguió hasta 1974, cuando los trenes ya llevaban 20 años funcionando con ese nombre. Sus números TEE fueron el 69 y 68, siendo la CIWL la encargada de los servicios de restauración a bordo. Los surcos utilizados en el servicio eran de salida a las 7:55 de Milán, con llegada a Roma a las 13:40, mientras que en sentido inverso salía de Roma a las 7:50, llegando a Milán a las 13:35.

Es curioso que, este servicio, en todo momento dependió del material con el que se realizaba, los automotores eléctricos ETR300 de Ferrovie dello Stato, manteniendo dicho nombre hasta la retirada de la circulación de los mismos, en 1984. En ese año, cuando el servicio se empezó a prestar con coches Gran Confort, el tren cambió su nombre por el de TEE Colosseum.

Otro punto curioso es que, inicialmente y antes de pasar al club TEE, se trataba de un servicio directo entre Milán y Roma, recibiendo la clasificación TEE a raíz de implantarse las paradas en Bologna y Florencia.

El parque de estos trenes era muy reducido, ya que la serie solo constaba de tres unidades, de las cuales, dos realizaban los servicios, mientras que la tercera permanecía en reserva o revisión. En caso de necesidad, eran reemplazadas por las ramas ETR220, ETR250 “Arlecchino”, versión reducida de los ETR300, o Ale601.

La composición de estos automotores, fabricados por Breda, constaba de siete coches, de los cuales, cuatro iban motorizados, siguiendo el concepto hoy conocido como tracción distribuida. Funcionando bajo catenaria a 3000 Vdc era capaz de alcanzar en servicio los 160 km/h, velocidad máxima que fue aumentada a 200 km/h a raíz de la sustitución de sus motores por otros más potentes.

De estos siete coches, los dos de cada extremo estaban configurados en departamentos, en número de cuatro por coche. Los dos extremos tenían, además, unos salones panorámicos, denominados Belvedere, que daban una posición privilegiada para seguir el viaje, ya que ocupaban la posición habitual de la cabina de conducción. Cabina que, en este caso, iba situada sobre estos departamentos, lo que les daba esa imagen tan particular.

Los tres coches intermedios estaban dedicados a los servicios. Uno de ellos era el coche restaurante, en el siguiente iba instalada la cocina y el departamento de correos mientras que el tercero hacía las funciones de furgón de equipajes.

Retirados de este servicio, ya que el confort poco tenía que ver con el de los nuevos coches TEE y GC, fueron reasignados a los rápidos entre Milán, Florencia y Venecia. Es en este momento cuando, sustituidos por el nuevo material remolcado, se renombra el tren como Colosseum.

El modelo presentado, fabricado por ACME, reproduce la rama en su estado de origen y, al estar digitalizado de origen con un LokPilot 4, reúne numerosas funciones que permiten controlar la iluminación de los diferentes departamentos de forma independiente

Nº	Tipo	Matrícula	Compañía	Fabricante	Referencia
1	1ª Belvedere	ETR302-A	FS	ACME	70020
2	1ª clase	ETR302-A	FS	ACME	70020
3	Restaurante	ETR302-R	FS	ACME	70020
4	Cocina – Correo	ETR302-AU	FS	ACME	70020
5	Equipajes	ETR302-AD	FS	ACME	70020
6	1ª clase	ETR302-A	FS	ACME	70020
7	1ª Belvedere	ETR302-A	FS	ACME	70020

En la foto, de Stefano Paolini, la rama ETR302, preservada, atraviesa la estación de Codogno (provincia de Lodi) en 2003.

Referencia: La Légende des Trans Europ Express. Entre luxe et grande vitesse. Maurice Mertens y Jean-Pierre Malaspina. LR Presse. Auray Cedex, France, 2007.

Barcelona, a 09 de Marzo de 2014.

Ángel González (Ciwl).