

da **Racconti di viaggio** del 01 settembre 2005

## L'Italia in Intercity (1a parte)

di **David Campione**

"Promozioni, sempre più promozioni": sembra essere questo il motto di Trenitalia, che da un po' di tempo a questa parte sforna una dietro l'altra offerte promozionali sempre più vantaggiose per spostarsi in treno.

Ultima in ordine di tempo la "Last Minute 15 agosto", che consentiva di viaggiare in tutta Italia, a Ferragosto, spendendo 1 euro sui treni Regionali ed Interregionali (prima promozione unificata a livello nazionale della Divisione Trasporto Regionale), oppure 10 euro per Intercity ed Eurostar.

L'occasione ben si presta per un "giro" in treno attraverso l'Italia, da cominciare proprio il 15 agosto. Obiettivo attraversare il maggior numero di regioni italiane in cinque giorni, servendosi esclusivamente di treni Intercity, quando possibile, ed usufruendo delle promozioni di Trenitalia.

Lunedì 15 agosto

Programmo la partenza con l'Intercity Plus 725 da Roma per Palermo.

Dal sito di Trenitalia ed in biglietteria non risultano più prenotabili posti in promozione, ma questa offerta last minute non è contingente e quindi occuperò uno dei posti liberi da prenotazione, dal 71 all'86 nella carrozza 9 di prima classe.

Il "Peloritano" lascia puntuale Roma Termini alle 7.27, con la sua lunga teoria di dodici vette. In testa la E.402.112 con la sezione per Siracusa composta da tre carrozze di seconda classe ed una prima tutte tipo Z, a seguire la sezione per Palermo con quattro Z di seconda ed una prima Gran Confort a salone infine le tre vette per Reggio Calabria, ovvero una seconda classe Z a compartimenti, una prima GC a salone e la Self Service in coda a chiudere il convoglio.



1 Alle 7 del mattino, la E.402.112 è pronta per partire con l'Intercity 705 per Palermo / Siracusa, che condurrà fino a Napoli Centrale. Foto David Campione, 15 agosto 2005

Arriviamo a Napoli Centrale con 9 minuti di ritardo, che diventano 28 alla partenza: durante la sosta si è reso necessario l'intervento della Polfer, per il recupero di un bagaglio incustodito rinvenuto a bordo treno. Ripartiamo quindi nel senso opposto alle 10.04 e adesso in testa c'è la E.656.288: le speranze di recuperare il ritardo sono praticamente nulle e come se non bastasse la marcia è rallentata da un treno Regionale che ci precede fino a Santa Maria la Bruna, dove prendiamo il passo con 33 minuti...

Fin qui la marcia lenta ha comunque permesso di ammirare il suggestivo paesaggio del golfo di Napoli che ci lasciamo alle spalle; nonostante la giornata festiva c'è un discreto movimento di navi merci e passeggeri, tra cui spicca la moderna "Vincenzo Florio" della Tirrenia che alle 10 è salpata dal porto Partenopeo, anch'essa diretta a Palermo!



**2. Il Regionale 12359 Napoli Campi Flegrei - Salerno ostacola la marcia dell'IC 725, imponendogli una breve sosta nella stazione di Portici, che affaccia direttamente sul piccolo porto. In lontananza si riconosce la sagoma del "Vincenzo Florio" della Tirrenia, che ha da poco lasciato Napoli verso Palermo. (Foto David Campione, 15 agosto 2005)**

All'uscita della lunga galleria Santa Lucia, Salerno ci accoglie con un improvviso ed inaspettato acquazzone estivo che si esaurisce nel giro di pochi minuti, mentre il ritardo rimane invariato.

L'affluenza a bordo è buona, ma non è facile capire quanti viaggiatori oltre il sottoscritto stiano usufruendo dell'offerta a 1 e 10 euro.

Il nostro treno intanto lambisce le spiagge tirreniche, tutte affollate di bagnanti in questa giornata di Ferragosto.

E così, in una lunga corsa senza fermata o rallentamento alcuno, sfila via la Campania con Agropoli, Ascea, Pisciotta e Sapri, seguita dal breve tratto di costa lucana dove si affaccia Maratea.

Il "Caimano" fa del suo meglio viaggiando costantemente a 150 km/h, ma purtroppo non è sufficiente per recuperare tutto il ritardo; del resto per lunghi tratti la linea consente i 180 km/h in rango C...

Alle 11.35 la Calabria ci da il benvenuto con lo splendido mare blu di Praja e dell'isola di Dino, cinta di imbarcazioni da diporto. Seguono a breve distanza l'una dall'altra Cirella, Diamante, Belvedere Marittimo, Guardia Piemontese e Fuscaldo.

E' un "verde continuo" quello che si presenta dinanzi ai nostri macchinisti da Salerno fino alle porte di Paola, dove la velocità scende a 110 km/h prima della fermata da orario, che avviene con 25 minuti di ritardo alle 12.35: non male 8 minuti di recupero, nonostante la limitata velocità massima della nostra E.656 rispetto alla linea!!!

Il viaggio verso la Sicilia riprende con un'amara sorpresa: da Paola manca l'incaricato della Chef Express e pertanto la vendita nella vettura self service è sospesa... Impossibile quindi acquistare un panino o una bottiglietta d'acqua, mancando anche il carrello bar. Poco male, penso, mi rifarò a bordo della nave traghett FS con un gustoso arancino di riso!

In compenso è salito il pulitore viaggiante, ma oggi ha poco lavoro da svolgere, considerato che il treno è complessivamente pulito...

Fino Villa San Giovanni è un'altra corsa sul filo dei 150 km/h, con altre spiagge anch'esse affollate di bagnanti che scorrono oltre il finestrino, finché a Scilla la Sicilia si presenta in tutta la sua bellezza, con la punta di Cariddi, Torre Faro ed il caratteristico Pilone.

A Villa San Giovanni arriviamo con 29 minuti di ritardo e ad attenderci in invasatura c'è già "Scilla", pronta per traghettarci a Messina.

Si procede immediatamente con il taglio della sezione di testa che riparte in pochi minuti per Reggio con la E.656.288 che ci ha condotto fin qui da Napoli. Arriva quindi la D.145 incaricata di manovrare il convoglio a bordo nave e viene allentato il gancio tra le due sezioni Palermo/Siracusa, per accelerare l'operazione di sgancio completa da eseguirsi sullo "Scilla".



3. Pochi minuti di sosta a Villa San Giovanni e la breve sezione per Reggio Calabria del "Peloritano", numerata IC 729, riparte verso il capoluogo reggino. (Foto David Campione, 15 agosto 2005)

L'imbarco di un convoglio ferroviario su una nave è sempre affascinante e naturalmente calamita le attenzioni dei passeggeri presenti in carrozza.

Al termine della manovra, l'equipaggio provvede ad allacciare la condotta pneumatica del freno all'impianto di bordo della nave, nonché ad alimentare con presa a 380 Volt l'impianto di condizionamento dell'aria della nostra Gran Confort.

La traversata dello stretto però non è completa se non si sale sul ponte per ammirare il paesaggio! E così la pensano quasi tutti i passeggeri del treno, che si confondono con gli altri passeggeri che traghettano con la propria auto, affollando i ponti dello "Scilla".

Intanto il bar di bordo è preso d'assalto ed in men che non si dica la cospicua scorta di arancini termina...



4. Piano binari dello "Scilla", con la carrozza Gran Confort in testa alla sezione per Palermo dell'IC 725. Alla destra dell'immagine si riconosce il cavo inserito nell'apposita presa della vettura, per l'alimentazione a 380 Volt dei servizi ausiliari di bordo tra cui l'aria condizionata. (Foto David Campione, 15 agosto 2005)

Pochi minuti e siamo a Messina Marittima con la E.656.019 che si porta fin sulla nave, spinta da una D.145, per agganciare la più lunga sezione di Palermo, che arriva al limite della celata di prua. La presenza del "Caimano" già in manovra di sbarco non è una novità: si è scelto di accelerare le operazioni agganciando da subito il locomotore titolare della sua sezione. Inoltre sarebbe previsto l'alzamento del pantografo non appena il locomotore è sotto la linea di contatto per alimentare i servizi di bordo, tra cui l'indispensabile aria condizionata nel caso di vettura con vetri bloccati come le nostre (vedi [Approfondimenti del 21/09/2003](#)). Ma oggi non è così e respireremo nuovamente aria fresca soltanto pochi minuti prima di lasciare Messina.

Sul binario attiguo di Messina Centrale è pronta la E.656.099 con un altro D.145, che ripeteranno l'operazione per portare in stazione la sezione del "Peloritano" diretta a Siracusa, classificata IC 727.



5. La E.656.019 sul ponte in legno dell'invasatura di Messina Marittima, si avvicina lentamente al convoglio manovrata da una D.145. (Foto David Campione, 15 agosto 2005)

Il viaggio riprende sulla costa settentrionale sicula alle 15.40 con 25 minuti di ritardo.

Qui la musica cambia rispetto ai binari precedentemente percorsi: dopo i primi 14 chilometri a doppio binario, che termina a Villafranca Tirrenica, si passa al semplice binario, che rimarrà tale fino a Termini Imerese, nonostante in più tratti si stia lavorando al raddoppio.

Una precedenza e diversi incroci rendono variegata la nostra marcia, accompagnata dallo splendido paesaggio siciliano: il mare anche qui la fa da padrone, con la cornice delle isole di Vulcano e Lipari nitidamente riconoscibili in questa giornata ventilata.

L'affluenza a bordo è decisamente aumentata: nella nostra carrozza un animato gruppo di ferrovieri di ritorno a Palermo in vettura, dopo un servizio su Messina, occupa diversi posti a sedere.

Intanto la Sala Operativa Passeggeri comunica al nostro Capotreno che da Cefalù dovremo accogliere a bordo anche i viaggiatori in attesa del treno Regionale che ci segue, insufficiente per trasportarli tutti. Ed infatti il "Peloritano" si riempie di bagnanti, che tornano a casa in Intercity dopo la giornata trascorsa al mare, con in tasca il biglietto promozionale ad 1 euro!

Dopo Altavilla Milicia, Palermo ormai è in vista. In ingresso nel porto del capoluogo siculo riconosco la "Vincenzo Florio" di Tirrenia in arrivo da Napoli, vista in partenza 9 ore prima: negli stessi minuti il viaggio del nostro treno si ricongiunge a quello della nave, due modi diversi di interpretare un viaggio con uguale destinazione!

Alle 18.52 con 42 minuti di ritardo, dopo quasi 879 chilometri ed 11 ore e mezzo trascorse sulla comoda Gran Confort Plus, la prima giornata di viaggio si conclude al binario 6 di Palermo Centrale.



6. Al binario 6 di Palermo Centrale, si è da poco concluso il lungo viaggio dell'Intercity 725 "Peloritano". (Foto David Campione, 15 agosto 2005)

Il ritorno a Messina avviene in serata con l'Espresso 1936 "Bellini" per Roma, con biglietto acquistato anche in questo caso a 10 euro.

Fino alla città dello Stretto, la composizione odierna prevede due E.656, di cui una inattiva, due carrozze cuccette T4, una letti MU, altre due carrozze T4 e da ultima una vecchia X di seconda classe con posti a sedere limitata a Messina Centrale, su cui dovrò viaggiare volente o dolente.

L'impianto di condizionamento dell'aria è acceso (cosa eccezionale per queste vetture), ma tutti i finestrini aperti nel corridoio ne vanificano l'attività e comunque non sono sicuro che l'aria che esce dalle bocchette è davvero fresca...

Poco male, la serata non è molto calda; sono solo nel compartimento, spengo la luce e mi gusto in notturna la linea Palermo -

Messina, con i tanti falò che illuminano le spiagge nella notte di Ferragosto.

**Martedì 16 agosto**

Oggi è la volta dell'Intercity 690 di sola seconda classe "Tommaso Campanella", da Reggio Calabria Centrale a Bari Centrale: poco più di 493 chilometri percorsi in 7 ore circa, alla velocità commerciale di 71 km/h. Costo del biglietto 32,95 euro in seconda classe.

Nonostante il periodo estivo, a Reggio trovo l'abituale e striminzita composizione di tre vette e mi preparo al peggio.



**7. A Reggio Calabria Centrale la E.656.052 del Deposito Locomotive di Roma San Lorenzo, attende di partire per Bari con l'Intercity "Tommaso Campanella". (Foto David Campione, 16 agosto 2005)**

Dietro la E.656.052 fresca di revisione, due vette tipo X di seconda classe (non ristrutturate, quindi senza aria condizionata) malamente imbrattate ed a seguire una Gran Comfort declassata a compartimenti, che ha visto tempi decisamente migliori: l'aspetto d'insieme è alquanto dimesso, manca la moquette nei corridoi come nei compartimenti e mancano anche le foderine ai poggiapiedi...

Comunque l'impianto di condizionamento è efficiente ed ovviamente prescelgo questa vettura tra le tre.

A Villa San Giovanni inevitabilmente il peggio accade: 192 posti a sedere sono assolutamente insufficienti per la domanda estiva della direttrice Calabria/Sicilia - Puglia e diversi viaggiatori rimangono in piedi.

Come se non bastasse, il Capotreno sbraitando "invita" due incaute viaggiatrici ad uscire dal proprio scompartimento di servizio dove si erano accomodate in sua assenza, senza che peraltro sulla porta del compartimento fosse affisso l'apposito avvertimento.

Mi lascia molto perplesso l'intrasigenza di questo Capotreno, che non curante della presenza di persone in piedi nel corridoio, anche anziane, si chiude la porta alle spalle sbraitando qualcosa in dialetto calabrese e torna al suo foglio di corsa... Ancor più che i posti da lui occupati vanno dall'81 all'86 ovvero tra i pochi liberi da prenotazione in tutto il treno.

Nel mio compartimento, invece, la compagnia è assicurata da una simpatica signora in viaggio da Reggio Calabria a Policoro con figli e cagnolino al seguito; ha intuito il motivo del mio viaggio vedendomi armato di macchina fotografica nonché intento nel prendere appunti sul computer palmare, ma comunque incuriosita chiede lumi!



**8. Interno di un compartimento della Gran Confort 18-98 185 in composizione all'Intercity 690 per Bari Centrale. Risalta la mancanza del tappetino in moquette sul pavimento e delle foderine poggiapiedi in tessuto bianco. (Foto David Campione, 16 agosto 2005)**

Intanto procede, in perfetto orario, la marcia dell'Intercity "Tommaso Campanella" costeggiando ancora una volta le belle spiagge tirreniche. A bordo non è previsto carrellino bar per tutta la percorrenza ed un tempestivo venditore ambulante trova terreno fertile per i suoi affari!

A Paola prima inversione di marcia con sosta di 17 minuti, quindi ho tutto il tempo per acquistare dal bar di stazione panino e acqua!

Ripartiamo puntuali alle 14.25 come Intercity 691 e dopo 22 minuti di viaggio, inclusa la fermata a Castiglione Cosentino, siamo a Cosenza; qui dopo soli 26 chilometri è necessaria una nuova inversione di marcia (!) con altri 15 minuti di sosta, che mi consentono di consumare in tutta calma un caffè nel bar del binario 1...

L'affluenza nel frattempo è aumentata al punto che si affollano anche i vestiboli, ma almeno il Capotreno montato a Paola è decisamente più disponibile ed ha lasciato accomodare nel suo compartimento cinque viaggiatori.



9. A Cosenza sosta di 15 minuti per il "Tommaso Campanella" per il secondo giro locomotore, ed i fumatori ne approfittano per la "pausa sigaretta"! (Foto David Campione, 16 agosto 2005)

Da Cosenza la marcia dell'Intercity (adesso 692) sul binario unico che porta a Sibari è divenuta irregolare, ostacolata da diversi incroci con altri treni, tra cui il corrispondente del nostro IC che ha identica composizione.

Non manca per il "Tommaso Campanella" perfino "l'umiliazione" di essere ricevuti in deviata nella piccola stazione di Acri Bisignano, dove sul binario di corretto tracciato pochi minuti dopo sfreccia una ALn 668 in viaggio nel senso opposto, in servizio regionale!

Dopo aver attraversato la piana di Spezzano, a Villapiana ritroviamo il mare, questa volta lo Jonio. Il binario unico segue l'andamento della tortuosa costa jonica, correndo per lunghi tratti a pochi metri dal mare; qui le spiagge sono decisamente meno affollate di bagnanti e la fanno da padrone i gabbiani, che non si scompongono più di tanto al passaggio del nostro treno.

Presso il castello di Roseto Capo Spulico, il rallentamento a 5 km/h per un movimento franco preannuncia l'imminente ingresso in Basilicata; abbiamo 8 minuti di ritardo quando giungiamo a Metaponto, dove si cambia ancora numero: IC 693 per poche decine di chilometri.

A Castellaneta sfiliamo in velocità sul corretto tracciato, mentre sul binario di precedenza sosta l'Intercity "Pitagora" Bari - Reggio Calabria con un "Caimano" e tre Gran Confort a salone, anche in questo caso tutte declassate.

Siamo quindi alle porte di Taranto, riconoscibile a distanza per le alte ciminiere dell'Italsider.

Ennesima ed ultima inversione di marcia, la terza, e nuovo numero: Intercity 694 che il "Tommaso Campanella" conserverà fino a Bari, mentre la locomotiva è sempre la stessa, la E.656.052.



10. Ancora un'inversione per la E.656.052, che dopo Paola e Cosenza si porta ancora una volta in testa al convoglio da condurre a Bari. (Foto David Campione, 16 agosto 2005)

L'ultima parte del viaggio consente di osservare che procedono i lavori di raddoppio da Taranto a Palagianello, dove si passa al

doppio binario già in servizio da diversi anni.

Attraversiamo veloci le Murge con unica sosta a Gioia del colle, ed alle 19.08 con 5 minuti di ritardo si conclude a Bari Centrale anche questa giornata di viaggio.



11. Al binario 1 del piazzale Ovest di Bari termina la corsa del "Tommaso Campanella". Il convoglio è stato già sganciato dal "Caimano" ed una locomotiva da manovra 245 è pronta a ricoverare la breve composizione nel fascio vetture. (Foto David Campione, 16 agosto 2005)

Mercoledì 17 agosto

Nuova giornata, nuovo viaggio verso il nord Italia.

Decido di lasciare Bari alle 11.18 con l'Intercity straordinario 32178 per Milano Centrale, non prima di averne verificato al binario la composizione ond'evitare di ritrovarmi con v vetture "riciclate" per questo servizio e quindi senza aria condizionata. In questo caso propenderei per l'IC 572 Bari - Milano sicuramente climatizzato, previsto in partenza alle 11.13.

Alle 10 il 32178 è già al binario 5 di Bari Centrale ed ho la piacevole sorpresa nel trovare un bel treno di dieci vetture assortite: due Gran Confort a salone, una Z di prima classe, un'altra Gran Confort a salone ed un'altra Z di prima classe, quattro Z a compartimenti di seconda con intercalata ancora una Z di prima classe! In realtà di ben sei vetture di prima, soltanto le due di testa sono realmente di questa classe, mentre le altre sono tutte declassate anche se manca qualsiasi indicazione in merito sulle porte di salita e sarà il Capotreno a fornire lumi una volta in viaggio, ai passeggeri disorientati...

In testa la E.656.421, che se fosse necessario non consentirebbe di recuperare eventuali ritardi nei tratti più veloci, ma non ci saranno problemi di questo tipo vista la traccia oraria extra-large del nostro treno!



12. La E.656.421 è la titolare dell'Intercity 32178 da Bari Centrale a Milano Centrale. Alla destra l'Intercity 572, sempre per Milano Centrale, durante l'aggancio della sezione proveniente da Crotone. (Foto David Campione, 17 agosto 2005)

La mia scelta ricade quindi sul 32178; come per l'IC 572 non ci sono posti disponibili in promozione e quindi spendo 53,04 euro per viaggiare nella classe superiore fino Bologna.

Dovremmo partire dopo l'Intercity "Murge", che peraltro è più veloce e fa meno fermate di noi, ma così non è ed alle 11.18 in punto lo lasciamo alle spalle, ancora fermo a Bari Centrale.



**13. Interno della Gran Confort 18-98 618 complessivamente in buone condizioni, prescelta per il viaggio fino a Bologna con l'IC 32178. (Foto David Campione, 17 agosto 2005)**

Corriamo attraverso la provincia di Bari e Foggia, con il tipico paesaggio della Capitanata con vigneti e coltivazioni di pomodori di cui è in corso la raccolta. Precedendo il 572, nelle fermate che abbiamo in comune con questo treno (Barletta, Foggia e San Severo) raccogliamo diversi viaggiatori che confondono i due Intercity; alcuni hanno la prenotazione per il "Murge" ma comunque da noi i posti a sedere non mancano in entrambi le classi. Il disappunto è piuttosto per l'orario di arrivo a Milano con questo treno: ben due ore dopo...

Le loro speranze di poter scendere a Termoli ed attendere l'Intercity che segue, svaniscono al Posto Movimento di Lesina, dove veniamo accolti in deviata con 5 minuti di anticipo, per cedere il passo al Crotone - Milano che ci sfreccia accanto, lanciato per recuperare i suoi 28 primi di ritardo...



**14. L'Intercity 32178 cede il passo all'IC 572, presso il Posto Movimento Lesina sul nuovo tracciato della Foggia - Termoli. (Foto David Campione, 17 agosto 2005)**

Scivolano via le regioni una dopo l'altra; la Puglia ed il promontorio del Gargano lasciano il posto ai pochi chilometri costieri del Molise, subito seguito dall'Abruzzo con il mare Adriatico che fa da sfondo con i suoi colori intensi, anche se oggi è battuto dal vento di maestrale.

A Vasto la sosta si prolunga di 20 minuti oltre orario, per incrociare l'Intercity 713 Venezia - Bari: da alcuni giorni è stato definitivamente dismesso il vecchio e suggestivo tracciato costiero Vasto - Porto di Vasto e si sta lavorando per attivare il raddoppio nella galleria che lo sostituisce.

Perciò a Casalbordino arriviamo con 21 minuti di ritardo, recuperati percorrendo la veloce variante interna (quasi interamente in galleria) che termina ad Ortona, anziché la pittoresca linea costiera a binario unico, da cui comodamente si ammira lo stupendo paesaggio della costa dei trabucchi, tra Torino di Sangro e San Vito Chietino.

A bordo anche questa volta l'atmosfera è allegra, animata da un simpatico quanto professionale Capotreno di Foggia che ha come spalla due macchinisti distaccati a Bologna, anche loro foggiani!

Unica nota stonata, anche su questo treno manca un qualsiasi servizio di ristorazione e come per magia anche qui compare il venditore abusivo di turno...

Il ritardo di Casalbordino è già un ricordo e l'arrivo nella moderna stazione di Pescara Centrale avviene con 7 minuti di anticipo, mentre a San Benedetto del Tronto arriviamo con 11 minuti di anticipo, per la gioia dei fumatori che ne approfittano per recuperare l'astinenza forzata da nicotina. La storia si ripete ancora una volta a Civitanova dove ci presentiamo alle 16.24, adesso con 6 minuti in meno...



15. A San Benedetto del Tronto i minuti di anticipo accumulati dal treno sono ben 11 e così c'è tutto il tempo per sgranchirsi le gambe sul marciapiede e scattare qualche foto al convoglio. (Foto David Campione, 17 agosto 2005)

Riprendiamo la corsa sul filo dei 150 km/h, mentre al di là del finestrino scorrono i colori dell'estate in riviera marchigiana: ombrelloni, barche a vela, surf, campi da beach volley il tutto completato da centinaia e centinaia di bagnanti!

Il viaggio fino Bologna prosegue regolare, con un treno decisamente affollato in seconda classe, in particolare di albanesi sbarcati la mattina a Bari, che ritornano verso il nord dopo aver trascorso le feste nel loro paese d'origine.



16. Un caldo sole al tramonto illumina a Bologna Centrale la E.656.421, mentre il personale di macchina si congeda dai colleghi che condurranno il treno fino Milano Centrale. (Foto David Campione, 17 agosto 2005)

A Bologna c'è giusto il tempo per cenare e si riparte. Destinazione finale, per oggi, Venezia Mestre che raggiungo con l'IC 716 "Manin" Pescara - Venezia Santa Lucia, spendendo 12,09 euro per la seconda classe. In testa ancora una volta un "Caimano", il quanto consecutivo, su cinque treni Intercity finora impiegati...! Dietro la E.656.435, tre Gran Confort a compartimenti, una Z a salone di seconda classe, una Z a compartimenti di seconda e sei X "Giubileo" con porte ad espulsione e smorzatori antiserpeggio, quindi atte ai 200 km/h. Proprio su una di queste vetture decido di percorrere i 152 chilometri che mancano alla meta'.

Il viaggio è confortevole e veloce su un treno poco affollato, con la vettura in discrete condizioni e con aria condizionata efficiente.

Anche questa volta non vi è traccia di carrellino bar, ma non posso sapere se era presente da Pescara a Bologna.

Puntuale alle 22.26 a Venezia Mestre si conclude anche questa giornata.

(continua in [Racconti di viaggio del 01/11/2005](#))

**David Campione - 01 settembre 2005**

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.