

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

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



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 29 gennaio 2006

L'ETR.500 si rifà il look per l'Alta Velocità

di Leonardo Tempesti

In previsione del graduale utilizzo sulle nuove linee ad alta velocità Roma - Napoli e Torino - Novara, alcuni complessi di ETR.500 sono oggetto di modifiche sostanziali.

La trasformazione riguarda sia le locomotive (vedi *Approfondimenti* del 29/01/2006), che le carrozze sottoposte ad un revamping completo degli interni.

Un viaggio da Firenze a Roma per motivi professionali è l'occasione per testare in prima persona uno di questi treni.

Il mio primo incontro con l'ETR.500 nella nuova livrea "Alta velocità" avviene la mattina del 3 novembre alla stazione di Firenze Santa Maria Novella, quando sono in attesa di partire per Roma con l'Eurostar 9423 proveniente da Bologna Centrale.

Mi colpisce in prima battuta il lungo "sorriso" di colore rosso che circonda il finestrino frontale della cabina e la livrea in toni di grigio dell'intero convoglio, quindi l'imperiale della E.404 (serie 500) con i suoi due pantografi, uno per 3 kV in corrente continua e l'altro per le nuove linee AV/AC alimentate a 25 kV in alternata.



1. L'ETR.500 n.4 con allestimento Alta Velocità ripreso mentre lascia la stazione di Firenze Santa Maria Novella. (Foto David Campione, 19 novembre 2005)

Tutto il treno di recente è stato oggetto di una revisione complessiva eseguita presso le Officine di Vicenza, ma subito vengo colpito osservando l'indicazione dei display di percorrenza che mostrano purtroppo un percorso errato (sarà guasto o non aggiornato?).

Per niente scoraggiato e con una buona dose di curiosità salgo sulla carrozza, ben identificabile dall'esterno grazie alla generosa dimensione dell'indicazione di classe, argento per la prima e rosso-arancio per la seconda, come dalla chiara etichetta apposta su ogni porta che indica il numero della carrozza. Anche all'interno la vettura è facilmente identificabile nel numero e nella classe dalle nuove scritte poste sopra le porte automatiche che dividono il vestibolo dal salone.



2, Indicazioni chiare di classe e di carrozza accolgono i viaggiatori sull'ETR.500. L'accesso a bordo è facilitato dalle ampie porte e sulla battuta degli scalini non manca un piccolo tocco di classe: il logo "AV" retroilluminato in colore arancio. *(Foto David Campione, 7 novembre 2005)*

Le pareti dei vestiboli sono di colore crema con fascia marrone in alto e i pulsanti per l'apertura delle porte sono corredati con una nuova simbologia costituita da due frecce orizzontali contrapposte, che non mi sembrano tanto più comprensibili delle precedenti.



3 Il vestibolo di una carrozza di seconda classe dell'ETR.500 AV. *(Foto David Campione, 7 novembre 2005)*

Sono in prima classe ed i nuovi colori su toni di marrone conferiscono all'ambiente un tono elegante e caldo al tempo stesso, come per la seconda classe. Le poltrone sono rimaste le stesse di prima della trasformazione, rivestite però di una nuova stoffa marrone con poggiatesta crema e dotate dei soliti comandi per la reclinazione dello schienale e per l'audio diffusione: peccato che non ho con me un paio di cuffiette, perché mi sarebbe piaciuto verificare se il servizio fosse efficiente, dopo tanti anni di cattivo o mancato funzionamento...



4. Ambiente di prima classe dell'ETR.500. Il colore marrone della moquette e dei rivestimenti delle poltrone rende molto caldo l'ambiente, senza pregiudicarne comunque la luminosità. (Foto David Campione, 6 novembre 2005)

Finalmente ci sono dei nuovi tavolini rivestiti in color legno, apribili a libro e senza l'inutile "gobba" di divisione mangia-posto, sorretti da una nuova struttura color grigio fissata sotto il finestrino che integra, sotto il coperchio incernierato, un capiente cestino doppio. Questa soluzione, oltre che alleggerire visivamente il tutto, lascia soprattutto molto più spazio alle ginocchia dei passeggeri, risolvendo uno dei difetti maggiori quanto a confort dell'ETR.500 tradizionale.

Nella fila dei posti doppi (un solo lato in prima classe e da entrambi in seconda) il tavolino è necessariamente completato da una zampa grigia dal profilo ellittico molto schiacciato, la cui forma rende minimo il possibile intralcio.



5. Tavolino in posizione aperta nella carrozza di seconda classe. La sottile gamba grigia che sorregge il piano non intralcia oltre misura il movimento dei passeggeri. (Foto David Campione, 7 novembre 2005)

Sotto il tavolino, in posizione un po' nascosta ma pratica, si trova la presa per l'alimentazione a 220 Volt e il pulsante a bilanciere per il controllo della tendina parasole, che è dotata di una nuova motorizzazione più rapida e speriamo più affidabile.

Il comando delle tendine parasole è corredato anche da un automatismo che, a fronte di una pressione prolungata del pulsante, le porta automaticamente in apertura o chiusura completa senza tener premuto il pulsante stesso, mentre una successiva pressione, blocca il movimento della tendina. L'azionamento manuale delle tendine da parte di viaggiatori distratti non ne preclude l'efficienza ed inoltre se la marcia delle stesse è ostacolata o comunque bloccata, interviene automaticamente il blocco del motore per prevenirne la bruciatura.



6. Particolare del tavolino nel posto singolo di prima classe. A sinistra l'ampio cestino porta rifiuti; sotto la ribaltina si riconoscono il pulsante verticale per l'azionamento delle tendine e la presa di corrente a 220 Volt. (Foto David Campione, 6 novembre 2005)

Completamente nuovi anche i due salottini da quattro posti ciascuno, ubicati nel vagone 3 di prima classe. Le comode poltrone sono rivestite in pelle e dispongono di tavolini "rotanti" che non sono il massimo della praticità: in posizione di lavoro "serrano" difatti il passeggero nella poltrona praticamente immobilizzandolo e come se non bastasse la posizione molto ravvicinata allo stomaco rende impossibile l'uso di un computer portatile qui poggiato.

Nel salottino non mancano le prese di corrente a 220 Volt, pulsanti per la tendina e capiente porta rifiuti. E' inoltre possibile spegnere la tradizionale luce al neon, che lascia il posto ad una calda e rilassante luce blu.



7. Il salottino nella carrozza 3, con le eleganti poltrone in pelle ed il tavolino da lavoro, che non eccelle quanto a praticità e comodità d'uso... (Foto David Campione, 6 novembre 2005)

Il nuovo logo "Alta Velocità", costituito da due linee grigie che in intersecano su una linea orizzontale rossa formando una "A" o "H" stilizzata (secondo di come la si vuol interpretare), è presente oltre che sulle fiancate delle carrozze anche all'interno, in particolare sul poggiatesta, sul coperchio del cestino e sui braccioli delle poltrone lato corridoio, sostituiti integralmente su tutte le poltrone anche per eliminare il precedente portacenere presente nelle carrozze ex-fumatori.

Il meccanismo automatico di chiusura dell'aspirazione dall'esterno della climatizzazione, necessario per evitare il fastidio dei colpi di pressione in entrata in galleria o negli incroci, ha un funzionamento impeccabile e silenzioso, cosa che ultimamente non era facile trovare, specialmente sulle carrozze di prima fornitura.



8. Un particolare di classe del "nuovo" ETR.500: il poggiatesta imbottito con il logo "AV" ricamato sulla federa. (Foto David Campione, 7 novembre 2005)

Roma si avvicina e a Settebagni decido di alzarmi e di spostarmi in seconda classe per una rapida occhiata, ma a parte la mancanza della moquette, la disposizione dei doppi posti su entrambe le file e la differente forma del bracciolo, comunque rinnovato e con tanto di logo "AV", non c'è molta differenza.



9. Il luminoso interno della seconda classe. Rimane invariata la disposizione dei sedili, ma con i nuovi colori ne beneficia decisamente l'aspetto di insieme. (Foto David Campione, 7 novembre 2005)

Transitando dalla carrozza ristorante non rilevo alcuna differenza apparente, neanche negli arredi che restano quelle precedenti. Decido così di fare una capatina in toilette e scopro un ambiente rinnovato, dove le pareti "spugnature" in due toni di color crema e l'illuminazione costituita da led bianchi dà un senso di modernità che si contrappone con decisione ai colori pastello della carrozza. Il fasciatoio ribaltabile è stato sostituito da uno specchio, ridisegnata anche la fascia dei comandi sopra il lavabo, che adesso prevede un distributore di sapone liquido più accessibile ed illuminato da un led bianco che ne permette una facile individuazione, ma anche la visione del livello di sapone nel serbatoio attraverso una feritoia. Sulla sinistra si trova il distributore di salviette di carta, nel centro il comando dell'acqua potabile, a destra il comando dell'asciugamani ad aria calda la cui bocchetta si trova adesso sul pannello e non più sotto lo specchio; peccato che non vi sia traccia né di sapone, né di salviette. E' sparito anche il comando della luce dello specchio, adesso illuminato da una fila a led bianchi costantemente accesi.



10. Particolare dello specchio, nella toilette rinnovata dell'ETR.500. (Foto David Campione, 7 novembre 2005)

Siamo a Roma Termini. Alla fine del viaggio mi accorgo che le sorprese non sono finite: nel vestibolo c'è un coperchio a chiusura di un vano le cui dimensioni potrebbero ospitare un monitor d'informazione (come previsto nei nuovi "Pendolino"), ma soprattutto, noto con piacere che le porte esterne si aprono con maggiore rapidità, chi sa se saranno anche più affidabili? Non manca da parte mia una promozione a pieni voti per questo ETR.500 AV rivisitato, che si presenta all'appuntamento con l'avvio dell'Alta Velocità Roma - Napoli senza sfigurare a confronto con i blasonati treni veloci europei.



11. E' quasi terminato il viaggio di un ETR.500 AV proveniente da Venezia Santa Lucia; il treno attraversa la stazione Tiburtina prima di attestarsi a Roma Termini. (Foto David Campione, 17 dicembre 2005)

Leonardo Tempesti - 29 gennaio 2006

☐ 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