



Ferrovie.it

da Approfondimenti del 17 ottobre 2006

Le nuove carrozze per treni Intercity

di **David Campione**

Debuttano le carrozze rinnovate per servizi diurni della Divisione Passeggeri di Trenitalia. In ritardo rispetto alla scadenza prefissata, da pochi mesi sono in servizio regolare le nuove carrozze ottenute dalla trasformazione radicale delle datate (ma sempre confortevoli) UIC-Z e Gran Confort, costruite a partire dagli anni '70.

Il programma prevede la ristrutturazione di 900 unità di entrambi le serie, con probabile ampliamento a 1.300 vetture complessive: saranno gli Intercity del futuro, che viaggeranno sui nostri binari sia con locomotiva e pilota che in composizione con due locomotive E.414 (le E.404 mono tensione in trasformazione dopo essere state impiegate per anni con gli ETR.500).

Capofila della commessa è AnsaldoBreda che ha individuato Corifer, Ferrosud e Keller quali partner nell'operazione.



1. Via libera per le nuove carrozze per treni Intercity, qui a Falconara Marittima in corsa verso Milano, sulla foce del fiume Esino in piena dopo due giorni ininterrotti di pioggia. (Foto Roberto Di Trani, 26 settembre 2006)

L'esordio è avvenuto in sordina tra Milano e Grosseto o Ancona, e comunque in turno con normali treni Intercity e Intercity Plus; rinviato quindi il debutto con i nuovi servizi per i quali si erano individuati alcuni marchi commerciali, tra cui Eurocity Italia ed il più probabile Intercity Star. Di fatto le vetture sono prive di qualsiasi logotipo, tranne quello tradizionale Trenitalia, il che conferma l'indecisione che aleggia in merito nei vertici dell'Azienda, nonché l'attesa delle prime E.414.

Esteriormente le vetture si presentano con una livrea molto simile a quella già in uso: la differenza è in una fascia di colore grigio medio, che corre per tutta la vettura all'altezza dei finestrini. L'aspetto complessivo esteriore è rimasto quindi pressoché invariato, salvo alcune eccezioni, mentre le vere novità sono all'interno delle tre tipologie di carrozze.



2. Un'immagine simbolo dei nuovi treni Intercity: le carrozze Gran Confort dopo anni di prestigiosi servizi rapidi di prima classe, adesso trasformate in seconda classe. (Foto David Campione, 29 settembre 2006)

La prima classe

In fase iniziale, le carrozze di prima classe sono state ottenute dalla trasformazione delle Gran Confort a compartimenti. Scompare la gradevole divisione interna in 8 compartimenti da 6 posti ciascuno, che lascia il posto ad un ambiente unico per complessivi 52 posti a sedere; rivisitata di conseguenza la disposizione dei posti a sedere, che adesso contempla un corridoio centrale a separare i moduli di poltrone 2+1. Oltre ai tradizionali posti a sedere "vis-a-vis", troviamo anche dei posti con disposizione "a correre", alcuni sfalsati rispetto ai finestrini; tutti i posti a sedere comunque dispongono di tavolino e presa elettrica 220 Volt. Le poltrone, spaziose e confortevoli, sono di tipo completamente nuovo, rivestite in stoffa con braccioli in plastica. L'ampio spazio guadagnato con la rimozione degli armadietti presenti alle spalle delle poltrone (per rendere l'idea può entrarvi in piedi una persona di corporatura media!), è adesso utile per i bagagli da poggiarsi sul pavimento.



3. Il luminoso interno di una vettura di prima classe. Della vecchia Gran Confort ormai si riconosce soltanto i doppi vetri... (Foto David Campione, 30 settembre 2006)

I doppi vetri tipici di queste carrozze restano invariati, ma non c'è più all'interno la comoda tendina veneziana a comando elettrico, sostituita da una banale tendina in tessuto ignifugo, a scorrimento verticale e manuale. I rivestimenti interni sono in bianco ghiaccio, mentre la moquette è in grigio scuro. Per la precisione la moquette non era presente in una delle vetture visionate: in questo caso il rivestimento è presente solo nei vestiboli, mentre il pavimento del salone principale è rivestito con linoleum blu scuro.

Completamente rinnovate le bagagliare che incorporano degli spot di lettura a led e la via di luce centrale. Nuove anche le ritirate, adesso con porta scorrevole, che mantengono lo scarico diretto dei reflui.



4. Dettaglio delle nuove bagagliere, che incorporano gli spot di lettura con LED. (Foto David Campione, 29 settembre 2006)



5. Dettaglio del tavolino intermedio e delle poltrone di prima classe. (Foto David Campione, 29 settembre 2006)

Nei vestiboli, anch'essi rinnovati, trovano posto cestini per la raccolta differenziata e l'indicatore digitale del numero di vettura. Restano invariate le porte di accesso alla carrozza che mantengono i tipici "maniglioni" e le porte degli intercomunicanti, che per un momento fanno ricordare i fasti dei servizi TEE, a cui queste carrozze erano dedicate...



6. L'immagine mette in risalto il gran numero di posti "a correre" presenti in vettura. Si riconoscono i tre posti "ciechi", ovvero che non hanno alcun affaccio sui finestrini. (Foto David Campione, 29 settembre 2006)

Esteriormente scompaiono gli alloggi retroilluminati al neon per le tavole di percorrenza, lasciando il posto ad indicatori digitali posti in altra posizione, che riportano anche il numero della vettura.

A metà carrozza è presente una nuova presa d'aria, che riconduce ad un sostanziale rinnovamento dell'impianto di condizionamento dell'aria.

Su alcune vette l'aspetto esteriore delle Gran Confort cambia sostanzialmente, con l'apertura di nuovi finestrini in prossimità dei vestiboli. Questo evita la presenza di posti a sedere "ciechi" cioè posizionati in corrispondenza di montanti.



7. Vista d'insieme della carrozza 61 83 19-90 350-5, in composizione ad un Intercity Plus Ancona - Milano C.le (Foto David Campione, 30 settembre 2006)

La seconda classe

Le carrozze di seconda classe derivano dalla trasformazione di carrozze UIC-Z a compartimenti della stessa classe e Gran Confort di prima. Scompaiono i compartimenti e di conseguenza i posti aumentano da 66 a 78 nel primo caso e da 48 a 74 nel secondo.

Anche qui le poltrone sono di nuovo tipo, disposte "vis-a-vis" ed "a correre"; tutti i posti a sedere anche nella classe inferiore dispongono di tavolino e presa elettrica a 220 Volt.

A metà carrozza uno spazio è stato destinato ad un utile portabagagli; bagagliere alte e vie di luce sono identiche a quelle viste in prima classe, come il linoleum prescelto per il pavimento in blu scuro.



8. L'interno di una carrozza di seconda classe, con il nuovo allestimento. (Foto David Campione, 29 settembre 2006)

9. Particolare del tavolino con incorporata la utile presa elettrica a 220 Volt. (Foto David Campione, 29 settembre 2006)

Nuove le ritirate, che mantengono lo scarico diretto e rinnovati anche i vestiboli con moquette grigia, indicatore digitale del numero di carrozza e cestini per la raccolta differenziata; invariate le porte di accesso e quelle degli intercomunicanti.

Esteriormente debuttano nuovi indicatori di percorrenza digitali su entrambi i tipi di carrozze; sulle UIC-Z sono nuove le pulsantiere per l'apertura delle porte di salita e ad un occhio attento non sfugge la nuova disposizione dei finestrini, in precedenza tutti con vasistas lato compartmenti ed alternati fissi/apribili a vasistas lato corridoio, adesso alternati su entrambi i lati.



10. Carrozza tipo Z di seconda classe 61 83 29-90 115-0, trasformata per i nuovi treni Intercity. (Foto David Campione, 30 settembre 2006)

La carrozza speciale

I nuovi Intercity avranno in composizione una carrozza speciale con posti a sedere di seconda classe, spazi e ritirata per non deambulanti, compartimento di servizio per il Capotreno e angolo ristoro: a tal fine si è deciso di trasformare alcune carrozze Gran Confort a compartimenti, sempre appartenenti alla prima fornitura.

L'ampio vestibolo riprende le caratteristiche comuni delle altre carrozze, mentre la ritirata di dimensioni generose è attrezzata per disabili; subito adiacente nel salone principale c'è la parete equipaggiata con pinze e cinture di sicurezza per la ritenuta delle carrozzine. Nonostante la classificazione di seconda classe e quindi l'allestimento con poltrone impiegate nella classe inferiore, la vettura si presenta con tre posti a sedere per fila anziché quattro.



11. Interno della carrozza speciale, con l'inedita disposizione delle poltrone a due file più una. (Foto David Campione, 29 settembre 2006)

Il compartimento di servizio per il Capotreno include una postazione di lavoro attrezzata; qui il doppio vetro originario è stato sostituito da un finestrino tradizionale apribile, anche per il controllo dei segnali in caso di sosta in linea. Analoga modifica però non è stata apportata lato corridoio.

Lo spazio destinato al bar al momento risulta completamente vuoto, mentre sono già in opera dei ripiani a disposizione dei clienti per le consumazioni, che occupano l'estremità opposta della vettura, dove sono stati chiusi due finestrini preesistenti.



12. L'estremità con angolo bar (non ancora inserito), con le mensole per le consumazioni. (Foto David Campione, 29 settembre 2006)

Tutte le carrozze mantengono i carrelli originali con smorzatori antiserpeggio, che consentono la velocità massima di 200 km/h. Gli interventi eseguiti consentono adesso alle Gran Confort di poter viaggiare su reti estere, nonché sulle nuove linee AV, cosa che era impossibile prima della trasformazione.

La marcatura è di conseguenza variata: le GC prima 50 83 18-98 adesso sono marcate 61 83 19-90 quando trasformate in carrozze di prima, 61 83 85-90 per la speciale e infine 61 83 29-90 000÷... per la seconda classe; le UIC-Z di seconda classe passano invece da 61 83 21-90 a 61 83 29-90 100÷... .



13. La carrozza speciale, ripresa lato compartmenti. Risalta in primo piano la chiusura di un finestrino ed il terzo vetro apribile, in corrispondenza del compartimento di servizio. (Foto David Campione, 29 settembre 2006)

Le prime impressioni

In attesa di vedere queste carrozze nel loro impiego definitivo con il nuovo marchio(saranno gli Intercity Star?), i primi 5 treni sono in servizio con locomotive tradizionali della Divisione Passeggeri di Trenitalia (E.402, E.444 ed E.656) tra Milano e Grosseto, Ancona, Parma, Udine e Trieste.

Nell'articolo si fa riferimento ai treni 1 e 4, visionati in servizio tra Milano ed Ancona nel mese di ottobre.

L'impressione salendo a bordo è complessivamente positiva ed a beneficiare del lifting sono soprattutto le carrozze tipo Z di seconda classe, anche se si rimpiangerà la disposizione a compartmenti, meno sicura ma che comunque offriva maggiore privacy e più tranquillità nel corso del viaggio. Di conseguenza lo spazio laterale a disposizione dei viaggiatori diminuisce, essendoci quattro poltrone per fila anziché tre.

Utili e opportunamente posizionate a centro vettura le bagagliere, che così consentono un migliore controllo del proprio bagaglio.



14. L'utile portabagagli inserito a centro vettura, che consente un facile controllo del proprio bagaglio durante il viaggio. (Foto David Campione, 29 settembre 2006)

Ben diverso il discorso per la prima classe. La comodità delle Gran Confort è andata perduta per sempre, a prescindere se le carrozze in precedenza fossero a compartmenti oppure a salone. Innanzitutto la rumorosità che è aumentata, e non di poco: il nuovo impianto di condizionamento è decisamente più rumoroso del precedente, che nonostante gli anni risultava comunque efficiente e ben dimensionato in relazione alle ampie superfici vetrate della vettura in questione. Il rumoroso getto d'aria adesso ha compromesso uno dei maggiori pregi delle Gran Confort: la silenziosità.

In nome dei posti fruibili per la vendita, si è persa la disposizione interna che contemplava un finestrino ben distinto per ciascun modulo di posti a sedere. Adesso abbiamo poltrone in prossimità dei montanti con visione esterna parziale e, orrore, ben sei posti

assolutamente "ciechi" posizionati precisamente in corrispondenza dei montanti: si tratta delle poltrone 21, 22, 23, 91, 92 e 93. E' semplicemente assurdo acquistare un biglietto di prima classe su un treno Intercity, per un viaggio che può durare anche molte ore, e ritrovarsi con vista su... un pannello di plastica bianco ghiaccio...



15. Una delle poltrone di prima classe, con vista ...sul montante. (Foto David Campione, 29 settembre 2006)

Per dovere di cronaca vanno menzionate anche alcune vetture di prima classe, sulla quale sono "spuntati" nuovi finestrini in prossimità dei vestiboli, il che ha consentito di evitare la presenza di questi posti "ciechi".

Il tempo ci dirà se tutte le vetture trasformate in seguito contempleranno questi nuovi finestrini, oppure se si tratta solo di un esperimento limitato a poche unità...

E comunque tutto questo stravolgimento della disposizione interna negli arredi è stato fatto per avere 6 posti in più da vendere: viene da domandarsi se ne sarà valsa davvero la pena.



16. Particolare delle nuove tendine che hanno sostituito le veneziane interposte tra i doppi vetri. (Foto David Campione, 29 settembre 2006)

Discutibile la scelta di rimuovere le tendine veneziane incorporate tra i due cristalli, che non hanno mai dato particolari problemi di funzionamento: quelle esterne sono invece soggette a maggiore usura e comunque più esposte ad atti vandalici.

Abbastanza comodi i tavolini centrali (incorporati negli schienali antistanti per i posti a correre) e molto utili le prese di corrente a 220 Volt, presenti in ciascun posto.

Qualche dubbio nel posizionamento dei sensori, che comandano l'apertura delle porte scorrevoli di ingresso all'ambiente principale. La loro posizione sembra essere troppo a ridosso della porta stessa e quindi l'apertura avviene solo se si è a pochi centimetri dalla porta. Sempre che non la si apra prima con gli appositi pulsanti.



17



18

17. Particolare del sensore per l'apertura porte, ubicati a pochi centimetri dal vetro scorrevole.

18. Fianco a fianco due Gran Confort di prima. A sinistra risalta la versione con la nuova finestratura, quindi senza posti "ciechi" e a destra quella tradizionale che contempla internamente sei posti in prossimità del montante. (Foto David Campione, 30 settembre 2006)

Trentacinque anni di attività non sono pochi per un rotabile e l'intervento di revamping programmato sulle carrozze Z e Gran Confort, nostalgie a parte, è senz'altro indispensabile.

Resta dubbia la scelta di destinare un certo numero di Gran Confort a vetture di seconda classe: accorgimenti datati ma sempre attuali atti ad aumentare il comfort, come doppi vetri e pavimento flottante, sarebbero più indicati nella classe superiore.

Ma oltre questo soltanto un uso intensivo di questi mezzi potrà dirci se la ristrutturazione è stata all'altezza delle aspettative. Per decine d'anni queste carrozze hanno percorso la nostra penisola ed anche mezza Europa dimostrando affidabilità e resistenza. Riusciranno a mantenere questo primato anche dopo aver perso la loro identità?



Carrozza 61 83 29-90 000-4 di seconda classe ad Ancona in composizione all'Intercity Plus 562 "Marconi" per Milano. (Foto David Campione, 30 settembre 2006)

David Campione - 17 ottobre 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