



Ferrovie.it

da *News ferroviarie* del 19 novembre 2021

Il pasticcio delle carrozze ristorante rimaste chiuse

di David Campione

ROMA - Consumare un pasto caldo in carrozza ristorante? Da un anno e mezzo a questa parte in Italia è un'utopia. Il servizio di ristorazione a bordo dei treni in viaggio sul territorio nazionale è infatti sospeso da aprile dello scorso anno, in ottemperanza al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 aprile 2020 che includeva misure urgenti emanate per il contenimento e la gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19. Provvedimenti che culminarono con il lockdown e il conseguente stop di quasi tutti i collegamenti ferroviari a lunga percorrenza.

Anche se l'emergenza sanitaria è tuttora in corso, con le riaperture della scorsa primavera la domanda di mobilità è aumentata e di pari passo con essa è cresciuta l'offerta dei collegamenti ferroviari, che oggi è allineata a quella pre-Covid per Italo mentre per le Freccie di Trenitalia si attesta all'80%.

Nel frattempo i ristoranti tradizionali hanno riaperto i battenti accogliendo all'interno i clienti muniti di Green Pass, ma qualcosa è andato storto sui treni per i quali non è successo altrettanto, con le carrozze ristorante (dove presenti) che sono costrette a rimanere chiuse nel rispetto del DPCM, che su questa voce non è stato mai modificato. Tutto ciò con il paradosso che per viaggiare sui treni a lunga percorrenza in Italia è obbligatorio disporre di Green Pass e quindi i passeggeri sarebbero in regola per frequentare un ristorante di bordo...



Foto David Campione

C'è comunque qualche eccezione e la situazione odierna si presenta abbastanza articolata.

Ferrovie.it ha contattato le imprese ferroviarie passeggeri operative nel trasporto a lunga percorrenza e di seguito riportiamo i dettagli per ciascuna di esse.

Prima della pandemia Trenitalia offriva il servizio di ristorazione tradizionale solo sui Frecciarossa con ETR.1000 ed ETR.500, affidato a personale del gruppo Itinere; oggi per entrambi le tipologie di convogli le cucine di bordo restano chiuse e non è quindi possibile consumare pasti serviti al tavolo in sala da pranzo. Per i viaggiatori dell'Executive viene nuovamente servito il pasto al posto (incluso nel costo del biglietto), mentre nelle altre classi (Business, Premium e Standard) la ristorazione è affidata a carrelli minibar con prodotti preconfezionati.

Discorso diverso per Italo che a bordo dei suoi treni non ha mai avuto spazi con cucine per il servizio ristorante di tipo tradizionale, puntando su due distributori automatici (che sono stati sempre funzionanti) con bevande calde e fredde o snack. Per i passeggeri della Club il servizio di ristorazione è tornato alla normalità ed a seconda degli orari viene servita al posto la prima colazione oppure panini gourmet, tutti prodotti Vyta Santa Margherita.



Foto David Campione

Passando ai servizi internazionali Italia - Francia, anche le SNCF hanno chiuso il ristorante dei loro TGV, ma solo nel tratto italiano Milano - Modane. Al passaggio del confine torna tutto regolare e fino a Parigi è possibile pranzare o cenare comodamente seduti in carrozza ristorante e serviti al tavolo. Analogamente in senso inverso per i treni dalla Francia per l'Italia. E' comunque sempre attivo servizio con carrello minibar lungo il treno.

Gli Eurocity di SBB CFF FFS dall'Italia per la Svizzera, invece, garantiscono l'apertura del ristorante con servizio al tavolo per tutto il viaggio, quindi anche durante la percorrenza in territorio italiano.

Sul fronte dei collegamenti Eurocity Italia - Austria/Germania via Brennero, DB-ÖBB ci informa di aver optato per l'eliminazione fisica della carrozza ristorante da tutte le composizioni ordinarie fino a data da destinarsi. I convogli quindi presentano oggi solo carrozze di prima e seconda classe, con servizio minibar al posto mediante carrellino. Per i Railjet Bolzano - Vienna e Venezia Vienna, non essendo possibile rimuovere dalla composizione la carrozza che ospita la cucina e la sala da pranzo (con contiguo compartimento con posti a sedere), si è optato per lo stop ai servizi di ristorazione.

Rimanendo in tema di trasporti ma spostandoci sul mare, il Gruppo Onorato (Moby e Tirrenia) ci informa che le tavole calde a bordo delle loro navi sono regolarmente aperte e operative; sono invece al momento chiusi i ristoranti à la carte, ma soltanto perché siamo in bassa stagione e l'occupazione dei traghetti da e per Sicilia e Sardegna è ridotta.

Tutto questo, ripetiamo, nonostante per viaggiare a bordo dei treni a lunga percorrenza sia obbligatorio disporre di certificato verde, come accade appunto per i ristoranti "su terraferma". E allora perché non intervenire sul DPCM e disporre la riapertura dei vagoni ristoranti lì dove presenti?



David Campione - 19 novembre 2021

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