

da **Approfondimenti** del 18 febbraio 2022

## Da Milano a Palermo in vagone letto - I Parte

di David Campione

Un impegno professionale in Sicilia e la disponibilità di una giornata da destinare al viaggio da Milano a Palermo, sono l'occasione per fare il punto della situazione sui treni notturni in Italia. A discapito dell'aereo la mia scelta per raggiungere l'Isola ricade quindi su un classico e intramontabile vagone letto, che grazie ad una promozione riservata agli iscritti al programma fedeltà di Trenitalia diventa accessibile ad un prezzo molto conveniente. Infatti per una cabina letto Deluxe ad uso esclusivo spendo solo 59,40 Euro contro i 79,90 Euro della tariffa Super Economy e ben 243,60 Euro della Base. Tariffa vantaggiosa quella a cui ho accesso, ma che resta comunque elevata se confrontata con l'aereo: se avessi optato per esempio per il primo volo Ryanair del mattino da Malpensa per Palermo, avrei speso soltanto 2,99 Euro (al netto di eventuale bagaglio) e dopo meno di 2 ore sarei arrivato a destinazione...



1



2

Foto David Campione

1. La E.403.007, titolare del 35209 da Milano a Villa San Giovanni, è pronta ad iniziare il lungo viaggio che la porterà dalla Lombardia alla Calabria. (Foto David Campione, 30 novembre 2021)

2. Due treni notturni a Milano Centrale fianco a fianco, pronti per attraversare lo Stivale da nord a sud. A sinistra il protagonista del nostro viaggio, l'IC 35209 per Siracusa e Palermo, a destra l'IC 35025 per Lecce. (Foto David Campione, 30 novembre 2021)

La partenza è fissata per martedì 30 novembre con l'Intercity Notte 35209 Milano - Palermo, l'ultimo treno "notturno" Nord Italia - Sicilia sopravvissuto ai tagli perpetrati nel corso degli anni a questo tipo di servizi, che in epoche migliori vantavano anche collegamenti diretti da Torino e Venezia per Palermo, Siracusa e altre città siciliane.

Sotto le volte di Milano Centrale trovo ad attendermi la E.403.007 in testa a 10 carrozze, 5 per la sezione destinata a Palermo e 5 per Siracusa. Ciascuna sezione consta di due carrozze UIC-X con cuccette (Comfort), una letti MU (Deluxe) e ancora due UIC-X.



3



4

Foto David Campione

3. La "nostra" MU nella nuova livrea dei treni notturni di Trenitalia, blu con fascia rossa. (Foto David Campione, 30 novembre 2021)

4. "Letti liberi", indicazione da sempre presente su queste carrozze a confermare la disponibilità di cabine e letti per eventuali viaggiatori dell'ultimo minuto. (Foto David Campione, 30 novembre 2021)

La cabina è prenotata nella carrozza 8, una MU appartenente alla terza serie - ordinazione 1988 costruzione 1990 - marcatura 72-90 012 WLABm, equipaggiata con carrelli FIAT e smorzatori antiserpeggio quindi atta ai 200 km/h. Trovo ad attendermi la conduttrice, che con professionalità e gentilezza mi dà il benvenuto al treno e mi invita a prendere posto a bordo, visto il freddo pungente che stasera avvolge Milano.

In fase di prenotazione (effettuata sul sito Trenitalia.com) non è stato possibile scegliere il posto - neppure pagando un supplemento come avviene sulle Frecce - e quindi mi ritrovo automaticamente assegnato il letto 22, ovvero nella terza cabina lato porte di salita in corrispondenza del carrello... Chiedo se fosse possibile cambiare la sistemazione con una più centrale e la richiesta viene immediatamente accolta essendoci oggi ampia disponibilità. Nella nostra MU siamo infatti solo 4 passeggeri, tutti diretti a Palermo: il sottoscritto, una coppia ed ancora una signora.

La cabina si presenta con il letto già pronto per la notte. Sono scomparse le coperte in lana con il fregio CIWL, icona dei viaggi in vagone letto di un tempo, lasciando il posto al lenzuolo con un piumino e, sigillati in una busta in plastica, un cuscino con federa sanificata.



Foto David Campione



Foto David Campione

5. Si presenta così la cabina "Deluxe" di una MU in versione "notte" con un solo letto. Questa tipologia di carrozza conta 12 cabine ciascuna delle quali può ospitare da 1 a 3 passeggeri. (Foto David Campione, 30 novembre 2021)

6. Allestimento "giorno" per una cabina adiacente non prenotata. (Foto David Campione, 30 novembre 2021)

Alle 20:10 incomincia la lunga galoppata verso sud dell'IC 35209. Davanti a noi abbiamo 20 ore e 45 minuti di viaggio teorici, con circa 1500 chilometri di strada ferrata da percorrere, oltre alle 4,5 miglia marine (circa 7,25 km) per attraversare lo stretto di Messina.

A causa dei lavori in corso sulla Direttissima Bologna - Firenze il nostro Intercity seguirà un percorso a zig zag: da Milano punterà verso Genova proseguendo verso Pisa per lasciare la costa ligure e rientrare verso Firenze - Roma; da qui percorrerà la "via Cassino" raggiungendo quindi Caserta, Salerno e giù lungo la costa tirrenica diretto verso l'imbarco di Villa San Giovanni. Il 35209 in tutto effettuerà ben 32 fermate intermedie, di cui 8 di sola salita (l'ultima Pisa Centrale alle 23:59) e le restanti 24 di sola discesa (la prima a Salerno alle 6:42).

Essendo un treno esclusivamente composto di carrozze letti e cuccette, non sono presenti posti a sedere e non sono ammessi viaggiatori in salita da Salerno in avanti per Palermo/Siracusa o altre fermate intermedie.



Foto David Campione



Foto David Campione

7. Cabina "Deluxe" uso singola pronta per la notte. (Foto David Campione, 30 novembre 2021)

8. Poco dopo la partenza viene consegnato il kit di Elio con accessori come pantofole, spazzolino da denti, ecc. Viene inoltre offerta acqua minerale e uno snack. (Foto David Campione, 30 novembre 2021)

Sapendo che a bordo non è possibile cenare, prima della partenza ho consumato un piatto di pasta in uno dei ristoranti della stazione Centrale. Non poteva immaginare altrettanto uno "sprovveduto" turista straniero alloggiato nell'adiacente carrozza con cuccette, che poco dopo Pavia raggiunge la conduttrice nella nostra carrozza letti chiedendo garbatamente: "Something to eat?" ("qualcosa da mangiare?"). La volenterosa signora non è nuova a questo tipo di richieste che purtroppo non può soddisfare e offre al passeggero digiuno qualche prodotto (dolce...) della prima colazione.

Inaudito che un treno che viaggia per quasi 24 ore attraverso la Penisola non disponga di una carrozza ristorante o altro tipo di ristorazione. Trenitalia sembra stia finalmente colmando questa lacuna, sperimentando sui notturni Milano - Lecce ristorazione al posto con pasti caldi (es. pasta e/o lasagna). Per effettuare il servizio, che dovrebbe andare a regime nel giugno 2022, si sta procedendo alla riorganizzazione degli spazi negli office delle vette cuccette "Comfort" con modifiche strutturali per posizionare forno a microonde e attrezzature varie.

Ne approfitto intanto per visitare le carrozze adiacenti, tra cui la sezione per Siracusa e posso constatare che anche qui l'affluenza è piuttosto bassa, ma visto il periodo di emergenza sanitaria che stiamo attraversando e considerato che siamo a fine novembre tutto questo è abbastanza giustificato.



Foto David Campione



Foto David Campione

9. Il luminoso corridoio di una "Comfort", carrozza tipo UIC-X con cuccette. (Foto David Campione, 30 novembre 2021)

10. Cabina "Comfort" che può ospitare al massimo 4 persone. Il necessario per il letto viene fornito in busta sigillata e la preparazione spetta al passeggero. (Foto David Campione, 30 novembre 2021)

L'Italia resta tra i pochi Paesi europei a non aver mai dismesso del tutto il ramo notturno dei viaggi in treno, anche se negli ultimi anni non sono mancati continui tagli ai collegamenti. Con la firma del contratto di servizio decennale 2017-2027 per i servizi

Intercity tra il Ministero dei Trasporti e il Gruppo Ferrovie dello Stato, Trenitalia può contare su fondi per circa 300 milioni di Euro da destinare al rinnovamento della flotta da attuarsi con revamping e acquisto di nuovi rotabili. A questo si aggiunge la notizia di questi giorni, che 140 milioni di Euro del PNRR saranno destinati all'acquisto di 70 nuove carrozze per i servizi Continente - Sicilia (vedi [Brevi ferroviarie del 30/11/2021](#)).

Ma in attesa del 2026, quando dovrebbero essere consegnate le prime vetture, Trenitalia continua ad offrire un servizio notturno affidato a carrozze letti e cuccette che nella migliore delle ipotesi hanno 25 anni e - seppur sottoposte nel corso degli anni a rinnovamento - sono ormai inadeguate per gli standard attuali.

Non fa eccezione la nostra MU del 1990, che per quanto sottoposta a revamping fatica a nascondere il peso degli anni. I sempre validi carrelli FIAT fanno ancora un lavoro egregio, ma nulla possono contro un asse "quadrato" il cui tipico martellamento ci accompagnerà per tutto il viaggio. Le guarnizioni dei finestrini inoltre fanno fatica a contenere il fruscio aerodinamico, rendendo non proprio silenziosa ed ovattata l'atmosfera nella cabina.

Intanto il personale di bordo è in piena attività: il capotreno verifica il possesso del Green Pass e del titolo di viaggio, mentre la conduttrice consegna un dispositivo per eventuali chiamate di emergenza durante la notte: si tratta di un semplice pulsante che se attivato fa suonare la centralina riportando il numero del passeggero che chiede soccorso.

Il dispositivo è necessario in quanto la nostra conduttrice ha in carico anche due carrozze cuccette adiacenti alla nostra. E' infatti previsto che in periodi di scarsa affluenza un addetto possa occuparsi anche di tre carrozze contigue.



11



Foto David Campione



Foto David Campione

11. Dispositivo per le chiamate notturne d'emergenza. (Foto David Campione, 30 novembre 2021)

12. Atmosfera notturna per la stazione di Genova Brignole quasi addormentata con la ruota panoramica che fa da sfondo ai treni in attesa di riprendere servizio. (Foto David Campione, 30 novembre 2021)

Dopo Genova il nostro treno lambisce la riviera di levante, serpeggiando sul tortuoso tracciato stretto tra mare e montagna. E' un continuo susseguirsi di gallerie e tratti a ridosso del mare, con le Cinque Terre risvegliate dal veloce transito del nostro convoglio blu e rosso. Il tepore e l'intimità della cabina con la discreta luce blu notturna e il paesaggio marittimo che scorre oltre il finestrino, sono il prologo migliore di questo lungo viaggio che si concluderà ancora sul mare, ma dall'altro capo d'Italia.

Viaggiare in vagone letto è un po' come ascoltare un disco in vinile. Fa riassaporare quel gusto retrò del "viaggio lento", quasi dimenticato con l'avvento dei treni ad alta velocità. Un po' come immergersi nella calda atmosfera sonora che regala una puntina su un disco a 33 giri anziché ascoltare la cosiddetta "musica liquida" in streaming.

Ma come il vinile, anche il vagone letto sta vivendo una seconda gioventù. L'Austria su tutte sta puntando sui viaggi notturni attraverso il vecchio Continente, con le OBB che hanno avviato la costruzione di nuove carrozze letti e cuccette da impiegare in servizio internazionale con il marchio Nightjet. Anche le francesi SNCF hanno annunciato il ripristino di alcuni treni notturni, mentre la neonata Midnight Train, anch'essa francese, annuncia a partire dal 2024 il lancio di una fitta rete di servizi notturni con vagone letto da Parigi verso alcune destinazioni europee tra cui l'Italia.

Tutto questo anche in nome della sostenibilità, con il treno che si afferma come mezzo di trasporto ecologico per eccellenza. Basti dire, a titolo di esempio, che le emissioni di CO<sub>2</sub> di un volo Parigi - Roma sono pari a circa 206,1 kg contro gli 8,8 kg del treno sulla stessa percorrenza.



13

13. Il muso di una semipilota per Medie Distanze fa capolino nella cabina, durante la sosta a La Spezia. (Foto David Campione, 30 novembre 2021)

Dopo la fermata di La Spezia, raggiunta alle 23.28 con 22 minuti di ritardo, è ora di dormire. La notte scorre tutto sommato tranquilla, anche se un investimento tra Pisa e Firenze crea perturbazioni alla circolazione e ci farà accumulare ulteriore ritardo che non recupereremo. Il tortuoso tracciato della Linea Lenta Firenze - Roma sicuramente non concilia il sonno, ma comunque la stanchezza ha il sopravvento e anche la Capitale scorre oltre il finestrino mentre sono ancora tra le braccia di Morfeo.

Al risveglio siamo nei pressi di Vairano. Qualche chilometro dopo la marcia è nuovamente rallentata, questa volta a causa di un guasto all'impianto degli annunci sonori di stazione di Riardo e Teano, cosa che impone la marcia a velocità ridotta e la ripetuta emissione di colpi di fischio e tromba durante l'attraversamento delle stazioni.

Subito dopo è la volta di Caserta che con il suo traffico di treni pendolari del mattino comporta un ulteriore aggravio del ritardo. Nonostante tutto la giornata comincia al meglio grazie alla gentilezza del personale di accompagnamento di Elior e all'abbondante colazione servita in cabina e completa di succo di frutta, fette biscottate, marmellata e crema spalmabile, biscotti e brioches. Il tutto

accompagnato da un ottimo caffè espresso di una nota torrefazione triestina da consumare al caldo della cabina, mentre oltre il finestrino va in onda l'inconfondibile sagoma del Vesuvio che oggi saluta il nostro transito con il "cappello bianco".



14



Foto David Campione



15

Foto David Campione

14. La ricca prima colazione (per una persona!) completa di tutto ed accompagnata da un ottimo caffè. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)  
15. Il Vesuvio con un manto bianco, dall'Intercity in corsa tra Caserta e Salerno. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

In arrivo a Salerno, alle ore 9.41, il ritardo accumulato è di 179 minuti. Questa è la prima fermata per servizio viaggiatori (di sola discesa) e un discreto numero di passeggeri saliti la sera prima tra Lombardia e Liguria lasciano il treno.

Il personale di accompagnamento intanto carica a bordo i quotidiani ed anche dei sacchetti di "emergenza" forniti da Trenitalia e contenenti acqua minerale, succo di frutta, biscotti, taralli e salviettine rinfrescanti.

Da qui in avanti il viaggio prosegue "regolare" lungo la costa tirrenica tra Campania, Basilicata e Calabria con un susseguirsi di fermate previste da orario che allungano a dismisura i già lunghi tempi di percorrenza dell'Intercity. Roba da far impallidire un Regionale veloce...

A tutto ciò si aggiunge una sosta di quasi 10 minuti a Scalea per cedere il passo al Frecciargento Roma - Reggio Calabria che incalza alle nostre spalle.

Intanto con un veloce intervento del personale il letto singolo è diventato un comodo divano a tre posti. La cabina adesso ha cambiato completamente aspetto e il rivestimento blu in ciniglia delle sedute tanto mi ricorda le comode ed eleganti poltrone delle Gran Confort oggi irriconoscibili dopo la trasformazione in IC901 e IC270...



16

Foto David Campione



17

Foto David Campione

16. La notte è ormai alle spalle e la cabina cambia aspetto con l'allestimento giorno. Immancabile il quotidiano in omaggio, mentre oltre il finestrino si riconosce un treno Intercity Roma - Reggio Calabria. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)  
17. Il "Courtesy kit" fornito da Trenitalia durante la sosta di Salerno, per il ritardo accumulato dal treno. Un sacchetto contenente acqua minerale e snack. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

In un lungo viaggio in treno come questo la cabina assume ruoli diversi a seconda del momento...da camera da letto a ufficio, a salotto. Un luogo in cui poter dormire, leggere, lavorare, riposare mentre il meraviglioso paesaggio italiano scorre oltre il finestrino gustandosi il viaggio senza fretta. E' la magia intramontabile del treno e ancora di più del vagone letto.

Poco dopo le 13 siamo a Lamezia Terme, con 190 minuti di ritardo. Qui il personale di accompagnamento di Elior in servizio da Milano lascia il treno dando il cambio ad un'altra squadra di conduttori e un pulitore che scorterà il convoglio fino a Palermo. Ma questa è un'altra storia che racconteremo nella seconda parte di questo lungo viaggio in vagone letto attraverso l'Italia...

La seconda parte dell'articolo è disponibile al seguente link: [Approfondimenti del 13/06/2022](#)

**David Campione - 18 febbraio 2022**

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**