

da **Approfondimenti** del 05 marzo 2010

DB e ÖBB sbarcano in Italia con gli EC

di **Giancarlo Scolari**

Il muro è caduto. Dal 13 dicembre una joint-venture fra DB, ÖBB e LeNord ha preso in gestione i collegamenti internazionali diurni fra Italia - Austria - Germania attraverso il Brennero, dopo la scelta discutibile di Trenitalia di rinunciare ai servizi diretti fra i tre paesi. Tutto ciò è stato possibile grazie alla nuova legislazione varata dal Parlamento europeo nel 2007 che consente agli operatori di competere dal 2010 oltre i confini nazionali all'interno dell'UE in attesa della liberalizzazione del mercato interno, prevista nel 2011.



1. L'EC 85 München Hbf - Bologna C.le in viaggio all'altezza di Mezzaselva. (Foto Fabio Veronesi, 13 febbraio 2010)

Il tutto preceduto dalla decisione del 2004 della liberalizzazione del traffico merci in ambito europeo, a partire dal 1° gennaio 2006 mentre dall'anno successivo anche a livello nazionale. Cinque i treni che collegano Bolzano, Bologna, Milano e Verona con Monaco di Baviera. Gli Eurocity 84 e 85 Bologna C.le - München Hbf - Bologna Centrale e gli EC 80 e 81 Bolzano - München Hbf - Bolzano sono effettuati con materiale rotabile DB mentre gli EC 82, 83, 86 e 87 Verona Porta Nuova - München Hbf - Verona Porta nuova e gli EC 93/88 e 89/92 Milano Porta Garibaldi - München Hbf vengono svolti con materiale ÖBB.

La "scelta" di RFI di mandare il treno sulla secondaria stazione di Porta Garibaldi, nonostante la richiesta di partire e arrivare da Centrale, non è piaciuta a ÖBB. "RFI deve rispettare le regole del libero mercato" ha detto Erwin Kastberger, responsabile del progetto Brennero. Si sta cercando però di risolvere la questione in maniera pacifica con RFI e nel quartier generale delle DB a Verona c'è comunque ottimismo.



2. Un cartello di percorrenza degli EC Italia - Austria - Germania. Come potete notare l'indicatore prevede l'arrivo a Milano Centrale, ma per volontà di RFI il treno è stato dirottato sulla periferica stazione di Milano Porta Garibaldi. (Foto Paolo Quinzani, 12 febbraio 2010)

3. L'EC 93/88 da Milano Porta Garibaldi è appena giunto a München Hbf. (Foto Giancarlo Scolari, 8 gennaio 2010)



Novità importante rispetto al passato: non c'è il cambio della macchina al confine di stato del Brennero. Infatti la trazione è affidata alle locomotive politensione E.189 ed E.474 di Nordcargo che hanno la circolabilità per l'intero percorso di questi treni. Quindi la fermata nella stazione di confine si effettua solo per cambio del personale di bordo, mentre dal 12 aprile sarà effettuato anche

servizio viaggiatori.

Il treno è scortato da personale DB o ÖBB coadiuvato nella tratta italiana dai colleghi de LeNord. Rovereto, Trento, Bolzano, Bressanone, Fortezza, Innsbruck, Jenbach, Wörgl, Kufstein, Rosenheim e München Ostbahnhof sono le fermate comuni a tutti i treni a nord di Verona.



4. L'EC 87 München Hbf - Verona P.N. in arrivo a Fortezza trainato dalla E.189.910 di Nordcargo (Foto Fabio Veronesi, 13 febbraio 2010)

Numerosi i servizi a bordo, specie per i viaggiatori di prima classe: quotidiani in italiano e tedesco distribuiti gratuitamente, con un piccolo omaggio di benvenuto. Sempre in prima classe è possibile ordinare al posto i prodotti della carrozza ristorante senza alcun sovrapprezzo. Quindi caffè, birra alla spina o in bottiglia, zuppe, secondi, dolci e panini possono essere consumati senza lasciare la propria poltrona. Novità molto apprezzate dalla clientela italiana, abituata ai "servizi" Trenitalia.

Nel primo mese di esercizio i viaggiatori sono stati oltre 2 mila al giorno di media, con un 70-80% di clientela tedesca. Alto l'indice di puntualità, vicino all'80%.

L'obiettivo dei vertici DB e ÖBB è di riportare a due milioni il numero di viaggiatori annuali, sceso a un milione, complice la crisi economica, l'avvento delle low-cost aeree e il pessimo servizio dei treni di Trenitalia. Infatti su puntualità, sicurezza, pulizia e servizi a bordo punta Kerstin Schoenbohm, direttrice marketing e comunicazione delle DB in Italia, per riportare il servizio agli antichi fasti. Ma nel futuro dei nuovi EC c'è il Railjet, già in servizio fra München, Wien e Budapest e la Svizzera, dotato di 3 classi: premium, prima, ed economica con spazi dedicati ai non vedenti e in sedia rotelle e cinema per bambini. Con un occhio all'ampliamento dei collegamenti. L'obiettivo infatti sarebbe di portare i nuovi EC a Venezia e Firenze.



5. Il Railjet a München Hbf affiancato al treno EC per Milano Porta Garibaldi. Dal 2012 proprio il Railjet dovrebbe prendere il posto dei materiali ordinari sulle relazioni diurne Italia - Austria - Germania. (Foto Paolo Quinzani, 12 febbraio 2010)

Il nostro viaggio comincia il 7 gennaio da una Bologna innevata per le precipitazioni dei giorni precedenti ma baciata dal sole, anche se la temperatura è relativamente rigida. E nonostante il sole sono numerosi i ritardi, anche consistenti, di treni in arrivo da varie linee, AV comprese. Tutto ciò contribuisce a rendere l'atrio di Bologna Centrale un piccolo suk, tanto è il caos. Il nostro treno viene correttamente segnalato dai tabelloni elettronici, anche se a differenza dei treni TI e FER, non viene indicata la società che effettua il servizio.



6. Il tabellone partenze di Bologna Centrale. Come potete notare, l'EC per München Hbf (ultimo in lista) non riporta la sigla dell'IF che effettua il treno. (Foto Giancarlo Scolari, 7 gennaio 2010)

7. Come nell'atrio, anche il tabellone al binario indica correttamente categoria, numero e destinazione del treno. Ma manca la sigla dell'IF che effettua il treno.

Il binario previsto di partenza è l'8, ma i numerosi ritardi costringono gli addetti alla circolazione a posizionare il treno all'ultimo momento. Infatti il materiale dell'84 ha sostato tutta la notte al fascio Salesiani, con la macchina in presa per garantire i servizi di bordo, in particolar modo l'alimentazione del frigorifero della vettura ristorante.

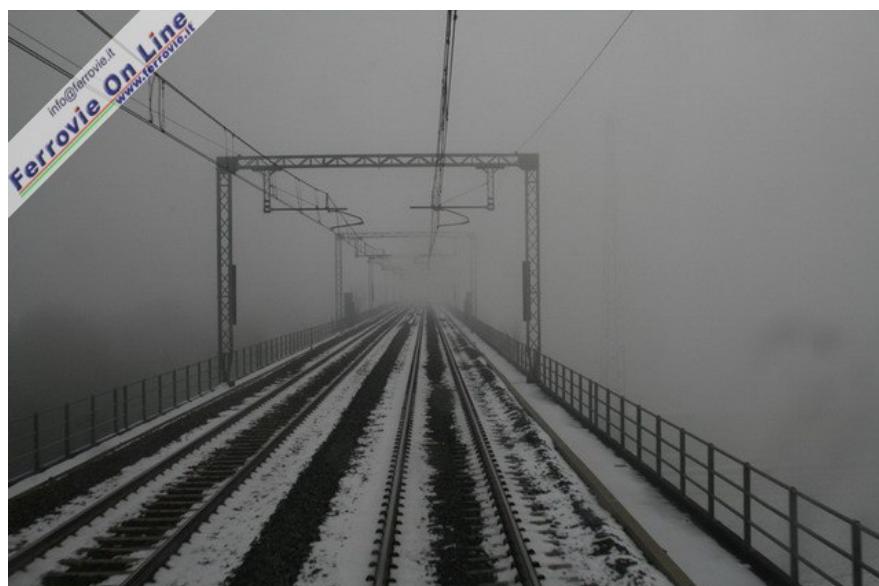
Una volta posizionato il treno al binario, i viaggiatori in attesa di altri convogli guardano stupiti il treno tutto "made in DB". Pochi invece quelli che salgono sull'Eurocity 84.

La moquette e il velluto della nostra vettura IC sono in ottimo stato, lontano dallo standard italiano.



8. Pochi giorni dopo l'entrata in servizio degli Eurocity DB/ÖBB/Le Nord ecco l'Eurocity 84 Bologna Centrale - München HBF a Bologna Centrale poco prima della partenza. In testa la 474 201 Nordcargo che nelle primissime settimane di servizio è stata tutti i giorni in testa ai treni 84/85 nel percorso Bologna Centrale - Verona Porta Nuova e viceversa.

La partenza in perfetto orario e la nostra E.484 prende subito velocità sulla nuova linea per Verona. Come si esce dal centro abitato di Bologna il sole lascia lo spazio a una nebbia abbastanza fitta. Il viaggio prosegue senza problemi: una addetta del servizio ristorante gestito dalle DB passa in prima classe per distribuire i quotidiani (Repubblica per gli italiani e la Die Süddeutsche Zeitung per i tedeschi) e per chiedere se vogliamo qualcosa dal bar.



9. L'affascinante spettacolo che offre la pianura Padana immersa nella nebbia che si vede dal portellone di coda dell'EC 84. Qui siamo tra Bologna e Verona. (Foto Giancarlo Scolari, 7 gennaio 2009)

Infatti sui treni EC delle DB/ÖBB i viaggiatori di prima classe possono usufruire del servizio ristoro al posto senza sovrapprezzo. Sul treno è inoltre presente un tecnico delle ferrovie tedesche pronto a intervenire in caso di problemi.



10. Gli interni delle vetture di II classe dell'EC 84 Bologna C.le - München Hbf. Si tratta di carrozze per IC delle DB (Foto Giancarlo Scolari, 7 gennaio 2010)

11. Questi invece gli interni di prima classe. Il velluto delle poltrone così come la moquette a terra e i bagni sono puliti e profumati.

Alle 12.58, con 5 minuti di ritardo giungiamo in una Verona illuminata da uno splendido sole. Su un tronchino lato Milano, è parcheggiato un convoglio con vetture ÖBB utilizzato sull'asse del Brennero. Veniamo ricevuti al binario 3, subito la E.189.994 è pronta per essere agganciata al nostro treno. La E.484 che ci ha portato da Bologna aspetta invece l'85 per trainarlo fino al capoluogo emiliano.



12. La E.189.994 su un tronchino pronta di prendere in consegna a Verona Porta Nuova l'EC 84 e di portarlo direttamente a München Hbf. (Foto Giancarlo Scolari, 7 gennaio 2010)

13. Su un tronchino di Verona Porta Nuova sosta uno dei materiali ÖBB in attesa di poter effettuare un EC per München.

L'affluenza migliora ma un problema al REC ci fa accumulare 17 minuti di ritardo. Immediatamente il personale LeNord e DB informa i viaggiatori sui motivi del ritardo sia in italiano che in tedesco. Partiti da Verona Porta Nuova si risale dolcemente la valle dell'Adige.



14. La E.189.994 pronta a Verona Porta Nuova per trainare il treno sino in Baviera. (Foto Giancarlo Scolari, 7 gennaio 2010)

Sono le 13.30, decidiamo di provare il servizio della vettura ristorante. L'addetto DB, di origini italiane, ci illustra le specialità consigliandoci cosa mangiare. Nei mesi di dicembre e gennaio le proposte gastronomiche del ristorante arrivano dalla Sassonia, a cura del giovane chef Dirk Schröer del ristorante di Dresda "Caroussel".

Noi sceglio il menù biologico composto da una gustosissima zuppa di crauti con carne di maiale salmistrata e polpette in salsa bianca ai capperi tipo Königsberg con riso. Il tutto ovviamente annaffiato da un'ottima birra tedesca alla spina. Per dolce ci viene portata una torta calda al burro molto buona e per finire del caffè tedesco. E rimaniamo stupiti quando vediamo il conto: il pasto completo ci è costato 22,50 euro, almeno 10 euro in meno rispetto a un pranzo completo sul Frecciarossa.



15. L'interno della vettura ristorante delle DB in composizione all'84. Questa è la zona riservata ai clienti del bar (Foto Giancarlo Scolari, 7 gennaio 2010)

16. La zona ristorante dove è possibile mangiare quando si vuole, senza turni da caserma tipici dei treni italiani, numerose specialità tedesche proposte da cuochi di fama internazionale.

17. Il tavolo pronto per ricevere le squisite portate proposte da due gentilissimi addetti della vettura ristorante delle DB. Il pane è fresco, e molto buono, così come la birra, disponibile sia alla spina che in bottiglia.

18. Atmosfera notturna del vagone ristorante. In realtà siamo all'interno della galleria Ceraíno, tra Verona e Trento.

Nel frattempo parliamo con il personale di bordo e la lamentela è sempre la stessa: siamo un treno fantasma, non abbiamo visibilità. Infatti molti dei viaggiatori italiani scoprono il treno quasi per caso. Intanto più si sale a nord e più aumenta l'affluenza. E sparisce anche il sole, che non vedremo più fino al nostro ritorno in Italia. Giungiamo al Brennero alle 16.03, mantenendo il ritardo accumulato a Verona.

Sosta di servizio, con il personale LeNord che lascia il treno in consegna ai colleghi tedeschi. Come detto non c'è il cambio macchina, in quanto le E.189 politensione permettono di proseguire il viaggio sulla rete austriaca e tedesca.



19. La E.189.994 durante la breve sosta di servizio al Brennero prima di riprendere la corsa verso la Germania. Fino al precedente orario, nella stazione di confine avveniva il cambio macchina tra quella di Trenitalia e quella delle DB o delle ÖBB. (Foto Giancarlo Scolari, 7 gennaio 2010)

Cominciamo la discesa verso Innsbruck sorseggiando una birra comodamente seduti al posto. Le tenebre della sera cominciano a prendere piede. Nella città tirolese il nostro treno carica molte persone, la vettura di prima classe ora è occupata per un 40%. Non

male per un giovedì pomeriggio. Continuiamo il nostro viaggio con i canonici 10 minuti di ritardo, a Rosenheim dobbiamo lasciar strada al Railjet da Budapest/Vienna, quasi un anticipo di quello che avverrà nel prossimo anno quando il materiale RailJet sarà utilizzato anche sulle relazioni EC con l'Italia.



20. Il Railjet da Wien in arrivo a München Hbf. Dal 2012 vedremo questi materiali anche in Italia. (Foto Giancarlo Scolari, 8 gennaio 2010)

Giungiamo a München Hbf con qualche minuto di ritardo: la capitale Bavarese ci accoglie con una nebbia gelata e -4 °C di temperatura. Memori di quanto successo pochi giorni prima quando con condizioni climatiche "migliori", RFI ha deciso di fermare tutto il traffico ferroviario in Lombardia per la formazione di ghiaccio sulla catenaria, ci aspettiamo un pò di "movimento" in stazione.

Invece la stazione centrale del capoluogo bavarese è tranquilla: c'è chi si ristora a un caffè, chi fa acquisti nei numerosi esercizi commerciali presenti. L'esatto contrario del caos che abbiamo lasciato a Bologna.

Il giorno successivo, la temperatura si mantiene stabile sui -4 °C con un cielo grigio, una leggera spolverata di neve nella notte ha reso il paesaggio ancora più caratteristico. Guardando i vari TG tedeschi, vediamo che la situazione nel nord della Germania è critica, con nevicate estese e temperature polari. Ma il traffico ferroviario ha retto: ad Hauptbahnhof giusto qualche treno proveniente da nord aveva dei ritardi, il record apparteneva a un ICE da Hamburg con quasi 2 ore di ritardo.

La stazione rimaneva tranquilla, senza assembramenti, con l'assistenza clienti di DB presente in massa ai binari. Fortunatamente in Germania i viaggiatori non devono attrezzarsi con coperte e panini. A quelli arrivati con i treni in ritardo viene offerto caffè caldo, cioccolatini e bottiglie d'acqua, il tutto in una apparente normalità. Anche il traffico delle S-Bahn, che viaggiano per gran parte del percorso in superficie, è regolare. La parola ritardo è inesistente. Quanto è lontana l'Italia e Trenitalia.



21



22



23



24

21. Quattro gradi sottozero con un tasso di umidità vicino al 98% e nebbia ghiacciata. Sono queste le condizioni registrate a München l'8 gennaio. Eppure nonostante il ghiaccio, la circolazione dei treni, S-Bahn comprese, era regolare. Qui un treno della S3 a Pasing. (Foto Giancarlo Scolari, 8 gennaio 2010)

22. Ecco in che condizioni era un treno Regionale in arrivo a München.

23. Un treno Regionale di materiale a doppio piano in transito di fronte alla fermata della S-Bahn di Lam.

24. E' quasi incessante il transito dei treni davanti alla fermata di Lam. Qui un ICE in arrivo a München Hbf subito dopo il transito del Regionale della foto precedente.

Nelle nostre osservazioni registriamo la partenza dell'EC per Milano Porta Garibaldi, che in realtà sui tabelloni di partenza viene dato come destinazione Milano Centrale.



25. E' ovviamente un errore del sistema dei tabelloni della stazione di München Hbf. Anche se la decisione di mandare i treni a Porta Garibaldi, è stata presa da RFI a pochi giorni dall'inizio del servizio. (Foto Giancarlo Scolari, 8 gennaio 2010)

Sabato 9 gennaio abbiamo programmato il treno di ritorno su Bologna con l'85. E la musica è totalmente diversa: il treno è affollato, in gran parte sciatori tedeschi diretti nelle località tirolesi o dell'Alto Adige. Il cliché non cambia: poco dopo la partenza da München Ostbahnhof vengono distribuiti i quotidiani: Frankfurter Allgemeine Zeitung, Die Süddeutsche Zeitung per i tedeschi mentre per noi italiani sono disponibili Corriere della Sera e La Repubblica. Non male considerando che sono quasi le 10 del mattino.



26



27



28



29

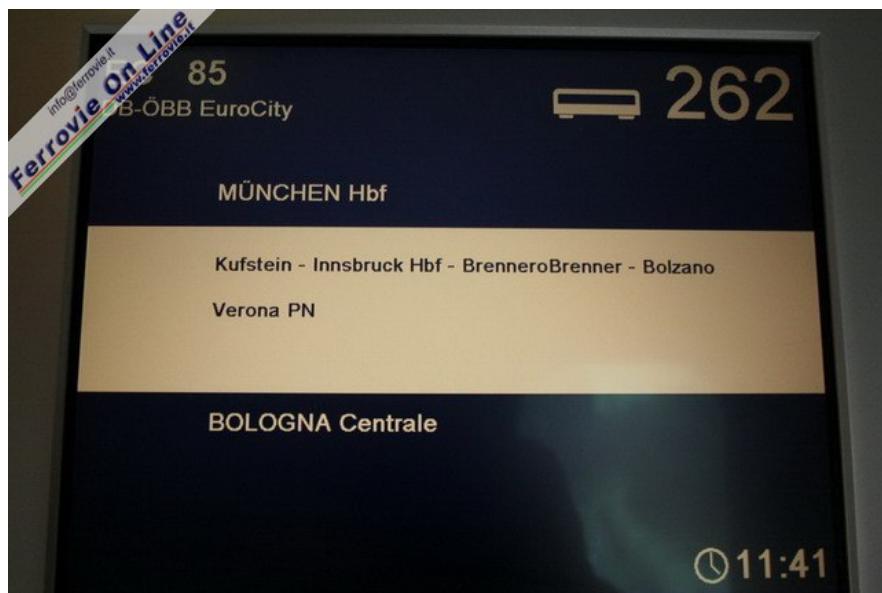
26. Questa volta le informazioni sono giuste, il treno è diretto proprio a Bologna Centrale. La nostra visita a München sta volgendo al termine. (Foto Giancarlo Scolari, 9 gennaio 2010)

27. Il treno per Bologna C.le è stato portato al binario dal parco dalla E.189.988

28. Siamo appena partiti da München Hbf e dal portellone di coda vediamo la E.189 di Nordcargo che sembra volerci inseguire.

29. Abbiamo lasciato le volte della stazione di München Hbf, è iniziata la nostra corsa verso l'Italia. Nella foto l'immensa area antistante München Hbf, un vero dedalo di binari e catenaria.

La partenza dal capoluogo bavarese avviene con qualche minuto di ritardo, che ci portiamo fino al Brennero. L'addetta del bar fa avanti e indietro con la vettura di prima classe per servire colazioni, birre, spuntini e pranzi. Dopo ogni fermata viene effettuata controlleria.



30. Il cartello indicatore interno della nostra vettura dell'EC 85. (Foto Giancarlo Scolari, 9 gennaio 2010)

Superato il Brennero, la vettura si svuota sempre più mentre nelle fermate di Fortezza, Bressanone e Bolzano qualche viaggiatore isolato che scopre per caso il treno sale a bordo. E sono facce stupite quelle che si accomodano in prima classe, tra la possibilità di acquistare il biglietto a bordo senza sovrapprezzo, di avere a disposizione i quotidiani, di poter ordinare al posto i prodotti del bar agli stuzzichini dolci e salati che ci vengono serviti.

Il cielo continua a rimanere coperto, ma da Bolzano ci prende in consegna una pioggia battente che ci accompagnerà quasi fino a Bologna.



31



32

31. Ed eccoci in Italia mentre facciamo il nostro ingresso nella stazione di confine del Brennero. (Foto Giancarlo Scolari, 9 gennaio 2010)
32. L'85 durante la breve sosta al Brennero dove sale il personale de LeNord. Dal 12 aprile la sosta al Brennero sarà utilizzabile anche per servizio viaggiatori

A Verona Porta Nuova cambio macchina, mentre il treno si svuota quasi completamente. L'E.484 che ci prende in consegna corre veloce nella pianura della bassa veronese, si attraversa il Po e per pochi chilometri la Lombardia. In netto anticipo costeggiamo la pista dell'aeroporto di Bologna. Dopo tre soste ai vari segnali, facciamo il nostro ingresso in Centrale con un anticipo di 8 minuti.



33. L'EC 85 München HBF - Bologna C.le in transito nei pressi di Cadidavid, a sud di Verona. (Foto Fabio Veronesi, 27 febbraio 2010)

Molte luci e qualche ombra per questi treni, una vera novità per l'Italia, dovute per lo più a pecche di giovinezza e per l'ostracismo mostrato da RFI, per un servizio scattato il 13 dicembre che sembra un cavallo di Troia, in attesa di una vera e propria invasione delle ferrovie austro-tedesche in Italia.

Giancarlo Scolari - 05 marzo 2010

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