

**BIGLIETTERIA  
FERROVIARIA**

**ACQUISTA QUI!**



**TRENITALIA  
.ITALO  
SNCF**

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

# Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 05 maggio 2012

## In viaggio con Italo

di David Campione

Stazione di Napoli Centrale, ore 7 del mattino di sabato 28 aprile. Mentre il sole fa capolino dietro il Vesuvio, al binario 24 il segnale di partenza si dispone a via libera, il capotreno fischia con decisione, si chiudono le porte e un treno si avvia lentamente.

Potrebbe sembrare la partenza di un treno come tanti altri, ma non è così: è la partenza del primo Italo e si sta scrivendo una nuova pagina nella storia dei trasporti ferroviari, italiani e non solo. Un nuovo capitolo in cui un'impresa ferroviaria privata rompe oggi il monopolio di Trenitalia nell'alta velocità: Nuovo Trasporto Viaggiatori.



Foto David Campione

1. L'AGV 575 n.4 è pronto a partire dal binario 24 di Napoli centrale con Italo 9950 per Milano Porta Garibaldi *Foto David Campione, 28 aprile 2012*

Ancora una volta Napoli è protagonista di un momento storico nei trasporti ferroviari: nel 1839 la prima ferrovia in Italia, la Napoli - Portici, nel 1925 il primo passante ferroviario urbano italiano con servizio metropolitano anch'esso primo in Italia, nel 1927 il completamento della Direttissima Napoli - Formia - Roma che nel 1967 ha registrato il record di velocità italiano di 207 km/h, nel 2005 la prima ferrovia italiana ad alta velocità, la Napoli - Roma, prima al mondo gestita dal nuovo sistema di segnalamento ERTMS/ETCS di Livello2.

Oggi 28 aprile 2012 la partenza di Italo, primo treno al mondo ad alta velocità di una compagnia privata in servizio commerciale con viaggiatori a bordo.



2. AGV 575 fianco a fianco nella stazione di Napoli Centrale. Da Napoli nel 1839 partiva il primo treno in Italia e da qui il 28 aprile è partita l'avventura di Nuovo Trasporto Viaggiatori, prima compagnia ferroviaria privata in concorrenza sull'alta velocità. (Foto David Campione, 20 aprile 2012)

Dopo un primo contatto avuto con Italo a Nola lo scorso 13 dicembre, seguito dal veloce viaggio inaugurale Roma - Napoli e ritorno del 20 aprile, oggi siamo nuovamente in viaggio con NTV da Napoli a Milano, per la prima corsa commerciale durante la quale potremo familiarizzare con il nuovissimo treno AGV 575 di NTV, battezzato "Italo".

E' un doppio debutto, in quanto Nuovo Trasporto Viaggiatori è il primo operatore ad impiegare in servizio commerciale questi elettrotreni ad alta velocità AGV (Automotrice Grande Vitesse), costruiti dalla francese Alstom nei siti di La Rochelle in Francia e Savigliano in Italia. I treni, ufficialmente classificati AGV 575, nella versione ordinata da NTV sono composti da 11 elementi - due pilota, di estremità, e nove intermedi - e sono a potenza distribuita, ovvero dispongono di una motorizzazione ripartita su quasi tutti i carrelli anziché concentrata in due locomotive come è, ad esempio, nel caso degli ETR.500 di Trenitalia e dei TGV della francese SNCF.

Gli AGV sono treni bicornente (25 kV alternata monofase e 3 kV continua), che gli consente di poter operare sulla rete italiana ad alta velocità e sulla rete tradizionale e possono teoricamente raggiungere la velocità massima di 360 km/h, anche se l'omologazione per il servizio commerciale è stata chiesta per i 300 km/h, che rappresentano anche il limite attuale dell'infrastruttura italiana sulla quale viaggeranno.



3. La flotta NTV si comporrà di 25 treni AGV 575 di costruzione Alstom. Presso l'impianto di Nola verrà effettuata la manutenzione. (Foto David Campione, 13 dicembre 2011)

Ma torniamo a Napoli Centrale. Sono da poco passate le 6 e sui quadri orario di stazione tra i treni di FS Trenitalia e Metrocampania NordEst in partenza campeggia per la prima volta "NTV 9920" delle 7.00 per Milano Porta Garibaldi, accompagnato dal simpatico simbolo del leprotto, icona del treno. In questi minuti sta aprendo Casa Italo ed i primi viaggiatori si affollano dietro la porta in attesa di essere accolti dal personale di terra.

treno train	Destinazione destination	orario time	ritardo delay	Informazioni information	binario platform
R 24308	CASERT	06:24		ANCHELLO -	8
R 22171	COSENZA	06:32			22T
R 2382	(MIA)	06:36		(IA) V. FORMIA	9
R 9610	MILANO C.LE	06:40			16
R 9514	MILANO C.LE	06:50		ISSE IN CODA	18
R 24309	CASERTA (via AV	06:55		VIA AVERSA) V	10
ntv 9920	MILANO P.GAR	07:00			24
R 3399	SALERNO	07:06			20
R 3400	BENEVENTO	07:11		V. VALLE C. -	
R 3453	SAPRI	07:13		V. MONTE DEL V	21

- E' VIETATO OLTREPASSARE LA LINEA GIALLA - DO NOT GO BEYOND THE YELLOW LINE

Foto David Campione

treno train	destinazione destination	Ind. suss. information	orario time	ritardo delay	binario platform
REG 24309	CASERTA (via AV)		06:55		
ITA 9920	MILANO P.GAR		07:00		10
REG 3399	SALERNO		07:06		24
REG 3400	BENEVENTO		U. L. 07:11		20

Foto David Campione

4. Prima comparsa di Italo su un quadro orario di stazione. A Napoli Centrale è indicato "NTV 9920" per Milano Porta Garibaldi delle ore 7.00, accompagnato dal simbolo del leprotto. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

5. Altro quadro orario, con l'indicazione "ITA 9920". (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

Sul marciapiede del binario 24 è tutto pronto e c'è grande concitazione: appassionati, viaggiatori, personale FS sono qui per presenziare la prima partenza di Italo 9920. E naturalmente non manca l'equipaggio NTV che sul marciapiede accoglie i passeggeri.

Puntuale alle 7 l'AGV 575 n.4 muove verso Roma; immediatamente un annuncio sonoro dà il benvenuto ai viaggiatori in italiano ed inglese, mentre sfiliamo lentamente accanto ad un altro Italo, pronto quale riserva calda del nostro treno ed in sosta sui binari di scalo riservati a NTV.

A bordo di Italo gli annunci sonori vengono diramati con discrezione solo in partenza e poco prima dell'arrivo: saggia decisione, al contrario di Trenitalia che prima invita ad abbassare le suonerie dei propri cellulari per non arrecare disturbo al vicino e poi per tutto il viaggio "bombarda" i viaggiatori di messaggi promozionali, piuttosto che ricordare cosa viene offerto da bere e da mangiare ai fortunati passeggeri accomodati in prima classe...

Dieci minuti prima di noi, alle 6.50, è partito da Napoli il Frecciarossa 9514 per Milano, che sarà oggi il nostro antagonista fino a destinazione. E' proprio con l'ETR.500 di Trenitalia, treno di punta della flotta di Ferrovie dello Stato Italiane, che si gioca il confronto in termini di comfort, servizi e prestazioni.



Foto David Campione

6. Una hostess alla porta della carrozza 4 Prima. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)



Foto David Campione

7. Binario 24 di Napoli Centrale. Manca poco per la partenza di Italo, presenziata da un dirigente movimento di RFI. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

A bordo le hostess servono il welcome drink al posto, con carrellino nella Prima e vassoio (dopo aver preso l'ordinazione) nella Club: un quotidiano a scelta tra i principali nazionali, una bevanda calda o fredda, uno snack dolce o salato confezionato. Intanto train manager e train specialist effettuano la controlleria: i passeggeri sono muniti di biglietti cartacei emessi dalle biglietterie self service di stazione di formato simile a quello in uso presso Trenitalia, di biglietto cartaceo su A4 acquistato su internet dal sito [www.italotreno.it](http://www.italotreno.it) piuttosto che in agenzia viaggi o ancora di sms con codice univoco da comunicare a voce.



Foto David Campione

8. In viaggio verso Roma, hostess e steward effettuano il servizio di benvenuto, mentre il train manager si accinge ad effettuare il controllo dei biglietti. Foto David Campione, 28 aprile 2012)

In condizioni di esercizio normale, l'equipaggio di Italo si compone di un macchinista, un train manager, un train specialist e tre o quattro tra hostess e steward. Il train manager, corrispondente alla figura del capotreno di Trenitalia, sovrintende il personale di bordo (eccetto il macchinista) ed i viaggiatori. Oggi è un giorno speciale e il personale NTV qui presente è ben più numeroso, senza contare istruttori, tecnici e dirigenti di NTV come di Alstom che presenziano il convoglio in gran forza.

Il treno da Napoli a Roma conta circa 120 viaggiatori, di cui un centinaio in Smart; si tratta soprattutto di famiglie e giovani, ma tra questi non manca qualche straniero. Affollata soprattutto la carrozza Smart Cinema in attesa del film la cui proiezione avrà inizio dopo Roma e nella quale al momento è possibile accedere senza il pagamento di supplemento.

Vuoto in questo tratto l'ambiente Club, dove possiamo soffermarci e provare il comodo e silenzioso salotto da quattro posti, con poltrone in pelle Frau e monitor al posto.



Foto David Campione



Foto David Campione

9. In viaggio tra Napoli e Roma nell'ambiente Smart, carrozza 8, attrezzata con posti per disabili. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)  
10. Ambiente di Prima, carrozza 5. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

Abbiamo subito riconferma delle ottime qualità di accelerazione dell'AGV 575, che in pochi minuti raggiunge la velocità di 200 km/h, prima di passare il POC - Posto di Confine Elettrico - dove avviene il cambio di alimentazione da 3 kV in corrente continua a 25 kV in alternata. E' un passaggio quasi impercettibile, che si traduce all'orecchio dei meno esperti in una manciata di secondi durante i quali l'aria condizionata smette di funzionare. Scende il pantografo dei 3 kV, breve tratto neutro quindi sale il monobraccio per i 25 kV: con decisione l'AGV attacca la linea e sfruttando anche il tracciato favorevole, in pochi minuti siamo già a 300 km/h. Ce lo conferma l'indicatore di velocità sempre attivo nei display alle estremità delle carrozze e ancora di più il nostro GPS in registrazione dati sin dalla partenza.

Gli AGV 575 sono equipaggiati con quattro pantografi monobraccio opportunamente carenati sull'imperiale, due per corrente alternata a 25 kV posizionati alle estremità delle carrozze 4 e 8, altri due per continua a 3 kV agli estremi delle carrozze 5 e 7.



© Manuel Paa

11. La filante linea di Italo abbinata all'elegante rosso Ferrari convince da subito e si guadagna le simpatie dei bambini come degli adulti. *Foto Manuel Paa, aprile 2012*

Visto l'orario ci informiamo per un'eventuale colazione all'italiana con cappuccino e cornetto, ma purtroppo a bordo di Italo non è disponibile alcun servizio di questo tipo, in nessuna delle tre classi. Solo sui treni no stop Roma - Milano (operativi dal prossimo settembre) e solo in Prima e Club sarà disponibile il menù Eatly colazione al costo di 8 Euro e composto da caffè espresso, croissant, confetture e succo di frutta. La "colazione" quindi per ora è rimandata al servizio di benvenuto per gli ambienti superiori o comunque ai distributori automatici.

Discutibile a nostro avviso la scelta di rendere disponibile questo menù Eatly colazione solo sui treni no stop: tra Napoli e Roma piuttosto che tra Milano e Bologna ci sarebbe tutto il tempo per consumare la colazione al posto. Tra l'altro l'unica area bar con distributori automatici a centro treno fornisce al momento solo caffè o bevande fredde e snack, con i limiti del caso che più avanti vedremo.

In confronto all'attuale offerta delle Freccie di Trenitalia con carrozza bar-ristorante (ETR.460, ETR.485 ed ETR.500) o area bar (ETR.600 ed ETR.610) dove è possibile consumare bevande calde o anche pasticceria da forno di giornata, la scelta di NTV in materia è a nostro avviso perdente.



Foto David Campione

12. Un caldo sole di inizio giornata illumina il salottino della Club. I monitor al posto sono dotati di presa USB ed attacco jack per auricolari. *Foto David Campione, 28 aprile 2012*

Il treno è già lanciato a 300 km/h nella campagna tra Campania e Lazio. Questa linea ad alta velocità soffre purtroppo di qualche avvallamento della sede ferroviaria, che alla massima velocità è ben percepito dal viaggiatore a bordo degli ETR.500; l'AGV mostra invece una maggiore stabilità su queste imperfezioni, che comunque rimangono distintamente percettibili.

In men che non si dica siamo alle porte di Roma. Le ottime doti velocistiche dell'AGV 575 sono confermate dall'arrivo a Roma Prenestina con 4 minuti di anticipo: il segnale per noi è chiuso e dovremo attendere una manciata di minuti prima di ripartire verso Tiburtina che evidentemente non può ricevere il 9920. Intanto il Frecciarossa 9514 di Trenitalia che ci precede ha raggiunto Roma Termini, da dove ripartirà alle 8.15.



13. Italo in corsa tra Napoli e Roma, nei pressi di San Cesareo, durante il preesercizio. *Foto Marco Sebastiani, 06 aprile 2012*

Puntuali alle 8.08 veniamo accolti al binario 12 di Roma Tiburtina.

Folla delle grandi occasioni sul marciapiede, con pochi passeggeri che scendono da Italo e molti di più che salgono: ancora turisti stranieri, tanti giovani e soprattutto famiglie con bambini che indossano la maglietta rossa, omaggio di NTV per celebrare questo viaggio.

I due minuti di sosta prevista da orario a Tiburtina passano in fretta e il solerte train manager fischia la partenza, comandando la chiusura delle porte con la consueta chiave quadra; nell'affollamento del marciapiede sfugge al personale preposto che l'incarozzamento non è ancora terminato e diversi passeggeri rimangono a terra, mentre le porte inesorabilmente si chiudono davanti ai loro occhi. Sono momenti concitati per il personale, ma tutto si risolve con la pronta riapertura e la veloce salita dei pochi sfortunati! Questo piccolo inconveniente è sicuramente dettato dal grande affollamento del treno e del marciapiede: il primo vero test per i capotreno dopo (immaginiamo) decine di simulazioni effettuate con marciapiede deserto e treno vuoto, quindi in situazione ben più tranquilla...



14. Grande affluenza a Roma per il primo treno di Nuovo Trasporto Viaggiatori, in partenza per Milano alle 8.18. Un hostess dà il benvenuto ai viaggiatori che prendono posto in carrozza. *(Foto David Campione, 28 aprile 2012)*

15. Passeggeri in salita su Italo, al binario 12 di Roma Tiburtina *(Foto David Campione)*

16. Italo lentamente muove da Roma Tiburtina verso Milano *(Foto David Campione, 04 maggio 2012)*

17. La piazza Ipogea di Roma Tiburtina, con la sede provvisoria di Casa Italo che nei prossimi mesi sarà trasferita nella galleria superiore della nuova stazione. *(Foto David Campione, 04 maggio 2012)*

Abbiamo intanto accumulato 4 minuti di ritardo e adesso abbiamo alle calcagna il 9514 partito alle 8.15 da Termini, ma non è un problema viste le prestazioni del nostro Italo; ben presto siamo a Settebagni dove ci lanciamo verso i 250 km/h della Direttissima per Firenze, guadagnando minuto dopo minuto e staccando con decisione il più lento (in accelerazione) ETR.500.

Novità assoluta nel panorama ferroviario italiano, la carrozza Cinema, presente su Italo nella vettura numero 11, all'estremità del treno.

Nella Smart Cinema subito affollata, l'hostess distribuisce gli auricolari: tendine giù, luci soffuse ed è tutto pronto per la proiezione del film "Tutta la vita davanti" di Paolo Virzì. Sono diversi i titoli in programma sui treni di NTV in collaborazione con Medusa Film, con un palinsesto variabile sempre aggiornato sul sito Italtreno.it.



18. Una hostess impegnata nella distribuzione di auricolari nella carrozza Smart Cinema. Il palinsesto dei film, in collaborazione con Medusa Film, è sempre aggiornato. **Foto David Campione, 28 aprile 2012**

Il treno conta adesso circa 280 passeggeri distribuiti in tutte le classi: quasi al completo la Club occupata tra l'altro da un gruppetto di giapponesi, qualche posto in più libero in Prima, gran affollamento nella Smart e al completo la Smart Cinema.

In ordine i numerosi bagagli dei viaggiatori presenti sul treno: sono disponibili cappelliere sui posti a sedere, bagagliere alle estremità del salone ed altre ancora nel vestibolo, quest'ultime con videosorveglianza; in Prima e Club alcune bagagliere sono anche dotate di apposito sistema antifurto. La disposizione a correre dei sedili non lascia molto spazio a trolley e simili sul pavimento in prossimità del viaggiatore, al contrario dell'ETR.500 che tra due poltrone spalla a spalla dispongono di spazio in terra per una valigia media.



19. Ambiente Smart al completo tra Roma e Firenze. La foto dall'alto mette in risalto le ampie cappelliere, capaci di trolley da cabina aeronautica e anche di più grandi. **Foto David Campione, 28 aprile 2012**



20. **Foto David Campione, 28 aprile 2012**

A Roma è salito anche l'Ingegnere Giuseppe Sciarone, amministratore delegato di NTV, che fa gli onori di casa spostandosi lungo il treno per salutare di persona i passeggeri e raccogliendo direttamente le prime impressioni su Italo.

La partenza odierna di Italo è un evento mediatico, nazionale ed internazionale. A bordo tanti giornalisti italiani e stranieri, tra cui una troupe della tedesca RTL ed un rappresentante del New York Times, tutti impegnati nelle interviste ai viaggiatori sempre disponibili ed entusiasti del treno come dei servizi.



21. Giuseppe Sciarone, amministratore delegato di Nuovo Trasporto Viaggiatori, incontra i passeggeri di Italo per raccogliere le prime impressioni sul treno. Foto David Campione, 28 aprile 2012

Un passeggero chiede della carrozza bar, ma una hostess risponde con cortesia che non c'è ed al suo posto trova un'area con distributori automatici, tra la carrozza 7 e la 8. Gli apparecchi, uno per il caffè l'altro per bevande fredde e snack, si trovano in una posizione non proprio ottimale: uno di fronte all'altro sfalsati di poco, affacciano nel corridoio e creano non poco intralcio al passaggio dei viaggiatori, del personale, ma soprattutto agli stessi consumatori che si devono dividere lo stretto corridoio spalle a spalle, qualora volessero acquistare simultaneamente un caffè ed una bottiglietta d'acqua...



22. AGV 575 n.19 nel primo giorno di preesercizio diurno tra Napoli e Milano, ripreso in corsa presso Ponzano Romano sulla Direttissima Roma - Firenze. Foto Marco Sebastiani, 10 aprile 2012

La cosa si aggrava ancora di più nelle stazioni: non essendo la vettura 7 dotata di porte di accesso, chi deve scendere o salire dal treno dovrà attraversare lo stretto passaggio, magari con bagagli, per dirigersi verso le porte della carrozza 8. E come se non bastasse accanto agli apparecchi è ubicato anche il piccolo ufficio del train manager, che ovviamente già oggi è bersaglio di richieste di cambio monete. Probabilmente una disposizione differente dei macchinari, seppur difficoltosa dal punto di vista tecnico, ne avrebbero agevolato la fruizione.

Quanto all'assortimento, la macchina per le bevande calde (funzionante solo con moneta) al momento eroga solo caffè espresso normale o macchiato; l'altro distributore accetta monete e banconote, proponendo bevande fredde e snack dolci o salati. Il prezzo non è dei più popolari: per un caffè si spendono 1,50 Euro, stessa cifra per una bottiglietta di acqua minerale da 50 cl. Un caffè servito al banco di una Freccia di Trenitalia ha lo stesso prezzo.

Da segnalare infine che in prossimità dei distributori mancano delle mensole dove poggarsi per consumare (presenti per esempio nell'Area Break di Prima, carrozza 3) così come mancano indicazioni nelle carrozze per individuare e raggiungere quest'area bar.



Foto David Campione

23. Affollamento presso l'area bar, tra la carrozza 7 e la 8; distributori automatici sono collocati nel corridoio. Foto David Campione, 28 aprile 2012

Il sole intanto bacia Italo. E' un sabato praticamente estivo con temperature ben oltre i 25 gradi su tutta la penisola, che il treno sta velocemente risalendo in perfetto orario.

A bordo incontriamo Dario, Anna e la piccola Chiara, in viaggio da Napoli a Bologna per trascorrere il ponte del Primo maggio sul lago di Garda. Hanno conosciuto NTV mediante la stampa e lo hanno preferito a Trenitalia per le tariffe più vantaggiose, acquistando i biglietti su Italtreno.it anche per il viaggio di ritorno. "Ottima impressione sul treno, tutti sono sorridenti e sono molto validi i servizi di bordo come il Wi-Fi" evidenzia Dario, mentre Anna aggiunge che "Torneremo a viaggiare con Italo se le tariffe rimarranno competitive. Viaggiamo di rado in treno: costa troppo e troviamo più conveniente l'aereo"



Foto David Campione

24. Tanti bambini a bordo di Italo il 28 aprile. Praticamente tutti indossano l'originale maglietta rossa regalata da NTV prima della partenza presso Casa Italo di Roma Tiburtina. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

La gentilezza del personale è sicuramente uno dei punti di forza di NTV: in divisa inappuntabile, sempre cortesi e sorridenti, sempre presenti e a disposizione dei viaggiatori anche per aiutarli a collegarsi alla rete internet del treno.

Qualcuno infatti chiede informazioni sulla connettività Wi-Fi di bordo, che dopo aver funzionato perfettamente da Napoli a Roma, adesso fa le bizze. Sugli AGV la connettività ad internet avviene nei tratti scoperti per mezzo del satellite e parabole installate sul treno, nei tratti in galleria (se opportunamente attrezzate con ripetitori di segnale dei gestori di telefonia mobile) con rete GSM ad alta velocità. Il passaggio da un sistema all'altro avviene "in trasparenza" ovvero l'utente connesso ad internet attraverso un dispositivo non dovrebbe notare il cambiamento dal satellite al sistema GSM. L'impianto è completato da un access point in ciascuna carrozza e da un cavo fessurato ad alta dispersione per la propagazione del segnale Wi-Fi.

La connessione alla rete è gratuita e si ottiene avviando il proprio browser sul quale compare la pagina di cortesia di Italo. Si inseriscono quindi le proprie credenziali (se si è già registrati) o in alternativa la propria e-mail ed un numero di cellulare, al quale verrà subito inviato un sms con un codice univoco formato da tre lettere e tre numeri. Per la nostra prova abbiamo scelto la seconda soluzione, notando che in alcuni casi l'SMS è arrivato con un po' di ritardo. Inoltre se il dispositivo va in stand by, al riavvio la connessione sarà scaduta e andrà richiesta una nuova password e ripetendo

quindi tutta l'autenticazione.

Sarebbe auspicabile che la connessione possa rimanere valida durante tutta la permanenza in vettura, come avviene sui Frecciarossa dove la password è la stessa per tutto il viaggio (rimanendo nella stessa carrozza). Inoltre una versione mobile della pagina di cortesia aiuterebbe nella registrazione quando ci si collega con dispositivi come palmari, smartphone, ecc.



Foto David Campione

25. Veloce la connessione ad internet attraverso il Wi-Fi di Italo, anche se durante il primo viaggio da Roma a Bologna è stato registrato qualche problema. Foto David Campione, 28 aprile 2012

Transitiamo per Firenze Campo di Marte dove è in sosta un altro Italo con funzione di riserva calda e nel mentre passano al nostro fianco due dei macchinisti presenti a bordo, diretti verso la coda del treno per abilitare tempestivamente il banco opposto, una volta che saremo fermi a Santa Maria Novella.

Alle 9.37, 83 minuti dopo la partenza da Tiburtina, siamo al binario 10 della stazione fiorentina e ancora una volta troviamo ad attenderci una gran folla di curiosi, appassionati, giornalisti e viaggiatori in attesa di questo treno. Siamo pronti per ripartire verso Bologna ed alle 9.43 il train manager fischia la partenza. Si ripete lo stesso episodio visto a Roma Tiburtina, ma l'esperienza insegna e la cosa viene risolta ancora più prontamente di prima, con la partenza che avviene comunque in perfetto orario alle 9.45.



Foto David Campione

26. Stazione di Firenze Santa Maria Novella. Veloce cambio banco per l'AGV 575 e si è pronti a ripartire verso Milano Foto David Campione, 28 aprile 2012

Dopo l'inversione del senso di marcia a Firenze Santa Maria Novella viaggiamo con la Smart Cinema (sempre affollata) in testa al convoglio, mentre continua la proiezione del film.

L'AGV 575 lascia la luce del sole a Firenze Castello per immergersi nel buio della galleria Vaglia: 18 chilometri in continua ascesa che mettono alla prova l'elettrotreno. Siamo su uno dei tratti più acclivi della rete italiana ad alta velocità, che il nostro treno affronta con decisione dopo aver cambiato impeccabilmente tensione ancora una volta.



27. Grandi consensi per la carrozza Smart Cinema di Italo, sempre affollata di viaggiatori. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

Corriamo nel buio delle gallerie appenniniche ed è un attimo che siamo in uno dei brevi tratti allo scoperto della Firenze - Bologna, lanciati di nuovo a 300 km/h. La livrea ufficiale di Italo è il rosso corsa, anche detto rosso mugello Ferrari ed è proprio qui in Mugello che per uno strano scherzo del destino in un secondo si consuma l'incrocio con Italo 9915: un fischio prolungato di saluto accompagnato da un lampo rosso alla nostra destra significano l'incontro alla velocità relativa di 600 km/h con il primo treno partito da Milano alle 8.19 in corsa verso Napoli! Anche il treno discendente viaggia in orario e ci informano che oggi è completo in tutte le classi fino a Roma; noi invece da Firenze a Bologna abbiamo circa 250 passeggeri contro i 450 posti a sedere offerti in totale.



28. Ancora train manager all'opera per il controllo dei biglietti. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

Numerosi i passeggeri che dalla Smart si spostano verso le classi superiori per la visita del treno, senza alcuna limitazione. Lo stesso facciamo noi da questa mattina, senza che nessuna hostess o train manager ci impedisca di farlo. Non trova quindi nessun fondamento la notizia diffusa dal Codacons, secondo cui sarebbe stato impedito ai viaggiatori della Smart di spostarsi nelle classi Prima e Club.

Luca e Annalisa di Milano, viaggiano in Prima da Firenze a Bologna solo per provare Italo. Luca è infatti un appassionato di treni e non poteva farsi sfuggire l'occasione di essere tra i primi a provare il treno ed il servizio. A proposito di servizio, Annalisa fa notare che in partenza da Firenze non sono passate le hostess per il servizio di benvenuto: ancora pochi minuti e saremo a Bologna San Rufillo, difficile quindi immaginare che possano essere in ritardo. Lei viaggia spesso in treno tra Firenze e Milano, di Italo apprezza la tranquillità a bordo ma non riesce ancora a trarre delle conclusioni tra il servizio offerto tra NTV e Trenitalia. In futuro sceglierà Italo sia in funzione delle tariffe che degli orari. Per Luca l'ambiente è più luminoso e trova le poltrone Frau comode ed originali per la coloritura; fa la differenza anche la selleria in pelle.

Ed anche il passaggio dell'Appennino tosco-emiliano si conclude in orario, con l'arrivo al binario 4 di Bologna Centrale. Veloce ricambio di viaggiatori, mentre attraverso gli altoparlanti di stazione viene annunciato "Italo di NTV 9920 in partenza per Milano Porta Genova..." una destinazione nella geografia ferroviaria milanese difficilmente raggiungibile da questo treno (in realtà diretto a Milano Porta Garibaldi), che ci auguriamo quanto prima

possa essere corretta da RFI!



29. Italo 9915 in arrivo a Bologna Centrale da Milano Porta Garibaldi. (Foto Fabrizio Montignani, 28 aprile 2012)

Mentre lasciamo Bologna Centrale, marciamo appaiati per alcune centinaia di metri ad un Regionale diretto a Verona: i passeggeri dell'altro treno sono inevitabilmente attratti dal "treno di Montezemolo" che procede al loro fianco, al punto che qualcuno apre il finestrino e si affaccia per apprezzare meglio Italo!

Per questa ultima veloce galoppata verso la destinazione finale a bordo sono presenti circa 200 passeggeri. Solita limitazione a 240 km/h nel territorio modenese e via di nuovo a 300 km/h appena affianchiamo l'Autostrada del Sole.

Nella Prima Relax, la carrozza riservata a chi vuol viaggiare in un ambiente silenzioso, troviamo Sandro capostazione svizzero delle FFS in una stazione della svizzera tedesca. Ci racconta di essere qui oggi appositamente per viaggiare su Italo: "Ieri sono sceso a Roma con l'aereo ed ho speso 55 Euro, oggi per tornare a Milano con il treno ne spendo 88". Di Italo gli piace molto la puntualità e aggiunge "siamo partiti in ritardo da Roma ed arrivati in orario a Firenze..." così come apprezza la gentilezza e cortesia del personale. Cosa gli piace meno? Da buon svizzero ci risponde che "...il treno è un po' caotico". Conoscendo il silenzio religioso che regna sovrano nei treni svizzeri comprendiamo il suo giudizio, ma oggi preferiamo di gran lunga l'atmosfera festosa che si respira a bordo di Italo!



30. In viaggio a 300 km/h nell'ambiente di Prima. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

Giuseppe Sciarone, AD di NTV, è sempre in viaggio con noi e tra un saluto e l'altro dichiara che: "Questa è stata una giornata importante per noi e credo anche per il Paese perchè, per la prima volta in Europa, i viaggiatori hanno avuto la possibilità di scegliere. Penso - ha concluso Sciarone - che abbiamo risposto positivamente al grande afflusso di viaggiatori. E' stato solo il primo giorno. Ci impegneremo per migliorare ulteriormente la qualità del nostro servizio."



Foto Fabrizio Montignani

31. Italo in corsa sulla linea alta velocità Milano - Bologna, presso Riolo di Castelfranco Emilia. Foto Fabrizio Montignani, 21 aprile 2012

Tornando nella Smart c'è un gruppetto di quattro amici che viaggia con noi sin da Napoli. Sono Vincenzo, Carmine, Ezio e ancora Vincenzo di Baronissi in provincia di Salerno e sono in viaggio verso Milano per trascorrere il ponte del Primo maggio da amici.

Due di loro sono connessi con l'ipad alla rete Wi-Fi di bordo sin dalla partenza e navigano senza problemi in internet, tranne qualche problema che hanno riscontrato da Roma a Bologna.

Loro conoscono NTV sin dalle origini, in quanto Carmine ha un'agenzia viaggi ed hanno scelto Italo perché è la soluzione più economica disponibile per il loro spostamento odierno, ma soprattutto per curiosità. Gli ricordiamo dell'esistenza di un Eurostar diretto da Salerno a Milano, il famoso 9514 che ci segue a pochi minuti di distanza anch'esso in anticipo di pochi minuti come noi, ma in quel caso la tariffa era sensibilmente più alta, quindi poco importa se hanno dovuto cambiare treno a Napoli.

Sono rimasti favorevolmente colpiti dalla cortesia del personale e si augurano che possano esserci anche in futuro tariffe vantaggiose, in quanto di solito da Napoli prediligono l'aereo più veloce ma soprattutto più economico.

Italo promosso a pieni voti dunque, tranne per i prezzi un po' alti dei distributori automatici.



Foto David Campione

32. Raffinatezze di Italo... Targa del costruttore personalizzata per NTV, in prossimità delle porte di salita. Foto David Campione, 28 aprile 2012

Italo ha fretta di arrivare e dopo 51 minuti dalla partenza da Bologna Centrale, alle 11.18 siamo a Milano Rogoredo con tre minuti di anticipo sull'orario previsto. Qui scende circa la metà dei passeggeri e prontamente si prosegue verso Porta Garibaldi attraversando la cintura di Milano, dove siamo costretti all'attesa di un paio di minuti per un segnale chiuso. Il viaggio si conclude con un minuto di ritardo a Porta Garibaldi.

Un ottimo debutto quindi per NTV, che non ha deluso le aspettative di centinaia di viaggiatori, molti dei quali attendevano questo giorno per avere un'alternativa al servizio Trenitalia.

Presso Milano San Rocco, a poca distanza da Porta Garibaldi, NTV dispone di tre binari attrezzati per scarico dei reflui, carico acqua e pulizia. Analoghi platee sono presenti a Napoli ed in corso di realizzazione a Roma Ostiense, Venezia e Torino.

Oggi le operazioni di carico dell'acqua e pulizia dell'AGV avverranno al binario 7, in attesa della ripartenza pomeridiana.



33

Foto David Campione



34

Foto David Campione



35

Foto David Campione



36

Foto David Campione

33. Momenti di Milano Porta Garibaldi. Si è concluso in orario il primo viaggio di Italo, che ripartirà nel pomeriggio per Napoli, con fermate a Bologna, Firenze e Roma. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

34. Il train manager saluta i viaggiatori in discesa all'arrivo. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

35. L'istruttore di condotta AV prende accordi per la manovra di trasferimento del treno al binario 7. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

36. L'AGV in manovra si allontana lentamente dal marciapiede di arrivo. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

Per il ritorno siamo prenotati su Italo 9951. Mezz'ora prima della partenza Casa Italo di Milano Porta Garibaldi è affollata di viaggiatori in attesa dell'indicazione del binario di partenza. E' evidente il notevole gradimento da parte dei viaggiatori di questo ambiente riservato: accessibile gratuitamente da tutti i clienti in viaggio con Italo, senza alcuna distinzione di classe, consente di attendere in tranquillità l'orario di partenza, usufruendo anche di una veloce connessione ad internet Wi-Fi accessibile anch'essa gratuitamente dietro rilascio di password dal personale addetto. Un'occasione persa da parte di Trenitalia, che riserva i Freccia Club delle principali stazioni solo ai possessori di Cartafreccia Oro e Platino, Biglietto Executive e Biglietto AV Salottino o ancora dietro pagamento di un abbonamento, relegando tutti gli altri viaggiatori delle Freccie agli spazi pubblici di stazione spesso non proprio ospitali.



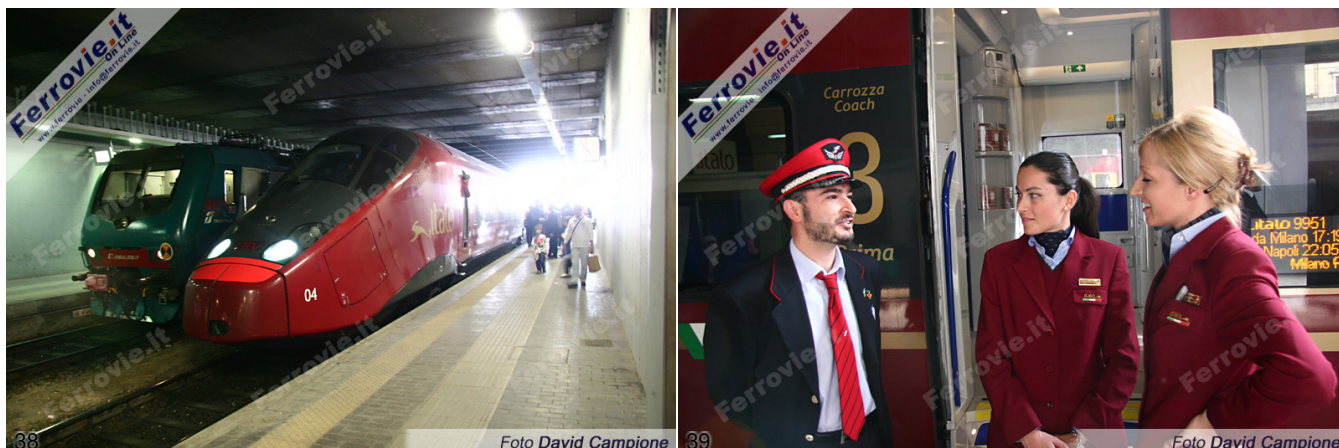
Foto David Campione

37. Casa Italo affollata di viaggiatori, in attesa dell'orario di partenza di Italo 9951 per Napoli. Notevole il gradimento da parte dei viaggiatori, che sin dal primo giorno hanno usufruito degli spazi di Casa Italo. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

Viene quindi annunciato che il 9951 partirà dal binario 16. Il personale di terra NTV accompagna i viaggiatori in partenza al marciapiede e si ripete il

rituale visto in andata, con tanti curiosi in stazione intenti ad ammirare il treno e tanti viaggiatori che immortalano con le loro macchine fotografiche il treno.

Come per l'andata, il riempimento è buono già in partenza, ma migliora ancora di più a Milano Rogoredo.



38. Momenti prima della partenza di Italo da Milano Porta Garibaldi. L'AGV in sosta accanto ad una E.464 di Trenitalia. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)  
39. Il dirigente movimento di RFI con il personale di bordo NTV in attesa della partenza. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

Il viaggio di ritorno è l'occasione per provare con più tranquillità il comfort di bordo. In Smart le poltrone sono comode e spaziose, con il vantaggio dei braccioli mobili che agevolano il passaggio. La disposizione di tutti i sedili a correre tranne un modulo centrale in ciascuna carrozza, trova il gradimento di molti in quanto aumenta la privacy e lo spazio per stendere le gambe. Ma come tutte le cose c'è il rovescio della medaglia: intanto molti posti "affacciano" direttamente sui montanti rendendo quasi impossibile la vista sul paesaggio esterno, inoltre in Smart un finestrino e relativa tendina è condiviso praticamente da tre file di sedili: in pratica se l'occupante di un posto abbasserà la tendina, la sua scelta dovrà essere condivisa almeno da altri due passeggeri. Sempre a proposito di tendine, qui l'azionamento è manuale, mentre sull'ETR.500 è elettrico, comandato da una pulsantiera incorporata dal tavolino ed in posizione nascosta che pertanto rimane sconosciuta ai più, o comunque manuale.

In posizione ben visibile e comode per l'uso le prese di corrente, incorporate nel sedile anteriore, anche se c'è il rischio di danneggiare una eventuale spina inserita qualora si muovessero distrattamente le gambe visto lo spazio non proprio abbondante rispetto alla fila antistante. In Smart si nota la mancanza delle comode tasche porta oggetti tra le due poltrone, presenti in Prima e Prima Relax; sullo schienale davanti è comunque disponibile una tasca per bottiglie e libri o riviste con elastico. Anche nella classe inferiore le poltrone sono in pelle, con schienali reclinabili.



40. Poltrone ambiente Smart. Il tavolino reclinabile è incorporato nello schienale anteriore, così come le prese di corrente e le tasche per bottiglie e riviste. La disposizione a correre offre maggiore privacy, ma come evidenziato nella foto dà luogo a diversi posti con vista sul montante. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

In conferenza stampa nei mesi precedenti l'avvio del servizio era stato annunciato che a bordo sarebbero state trasmesse le immagini della linea ferroviaria, riprese in diretta attraverso una telecamera posta in cabina di guida. Purtroppo dobbiamo constatare che il servizio non è ancora attivo, ma ci auguriamo possa esserlo in futuro: pur non trattandosi di un servizio essenziale, siamo sicuri che troverebbe il gradimento non solo degli appassionati. Poter vedere la linea con la stessa visuale del macchinista, magari viaggiando a 300 km/h, sarebbe sicuramente apprezzato anche da semplici viaggiatori, come del resto già accade sugli aeromobili dotati di air-show durante decollo e atterraggio.



© Manuel Paa

41. Italo in arrivo a Milano Rogoredo, prima di proseguire verso Bologna. (Foto Manuel Paa)

In tutti gli ambienti di Italo con posti a sedere troviamo moquette di colore grigio chiaro, mentre nei vestiboli ed intercomunicanti si è optato per materiale plastico. E' sicuramente piacevole la scelta della moquette, anche se sarà un'ardua scommessa tenerla sempre pulita con l'esercizio intenso a cui saranno sottoposti i treni!

Questa scelta di NTV è in controtendenza rispetto a quanto fatto da Trenitalia, che per risolvere in maniera più sbrigativa la pulizia della moquette presente fino a qualche anno fa in prima classe, ha scelto di eliminarla limitando questa copertura del pavimento ai pochi metri quadri dei vestiboli di tutte le classi.

A proposito di pavimento, notiamo alle estremità delle carrozze lato carrello motore un leggero dislivello del piano di calpestio con uno scivolo dalla pendenza minima.

Servoassistite le porte che separano gli ambienti interni, azionate mediante fotocellule posizionate in alto in prossimità delle porte stesse e dal funzionamento regolare e veloce.



Foto David Campione

42. Moquette grigio chiaro è presente in tutti gli ambienti di Italo, trenne che nei vestiboli e ritirate. Nella foto si nota il leggero dislivello presente ad un'estremità delle carrozze. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

Quanto all'impianto di condizionamento dell'aria, lo troviamo molto efficace e con una fine regolazione della temperatura. Infatti nella nostra Smart l'aria è decisamente fredda ed un train manager di passaggio si rende conto della cosa, intervenendo tempestivamente per alzare la temperatura. L'aria condizionata viene diffusa a pioggia dal soffitto e non da bocchette alla base dei finestrini come per l'ETR.500. Sempre sul soffitto sono posizionati i rilevatori di fumo e gli sprinkler dell'impianto antincendio.

Mentre si ripete l'ormai abituale copione della vicina Autostrada del Sole con le auto che sembrano ferme, di Italo apprezziamo soprattutto la silenziosità. Scivoliamo sui binari a 300 km/h e il nostro fonometro installato su un apparato mobile misura (con le dovute approssimazioni del caso) circa 58-59 decibel di rumorosità. Un ottimo valore, considerato che sui TGV Euro Duplex a 250 km/h avevamo registrato 65 decibel, identico valore per un ETR.500 ad analoga velocità.

Ottima anche la qualità dell'allestimento interno, esente da vibrazioni e scricchiolii provenienti da tendine come da rivestimenti su altri rotabili. Per contro sull'AGV 575 alla massima velocità avvertiamo dei movimenti trasversali meno presenti a bordo delle carrozze che compongono gli ETR.500; ciò potrebbe essere dovuto alla differente massa a vuoto, stimata in circa 34 tonnellate di una carrozza di Italo contro 42 del Frecciarossa, nonché al differente progetto delle carrozze con carrello in comune e cassa da 19 metri nel primo caso e cassa da 26,40 metri con carrelli indipendenti nel secondo.



43. La elegante linea slanciata di Italo, in corsa sull'alta velocità Milano - Bologna (Foto Manuel Paa, aprile 2012)

ETR.500 ed AGV 575: gli unici due treni in Italia omologati per viaggiare a 300 km/h in servizio commerciale, punta di diamante della flotta Trenitalia e NTV.

Due treni completamente diversi e separati da diversi anni, sul piano tecnico come sulla concezione.

Il sempre valido ETR.500 con le carrozze (opportunamente rinnovate negli anni) che prendono forma nella seconda metà degli anni '90 insieme alle locomotive E.404 monotensione (sulla base di un progetto risalente a fine anni '80, con gli ETR.500 prototipo), queste ultime sostituite dai primi anni del nuovo secolo dalle più moderne E.404 serie 500 e 600 bitensione atte per le linee alta velocità italiane. L'AGV 575, moderno elettrotreno a composizione modulare e trazione distribuita nato molti anni dopo, con un'impostazione tecnica ed un design completamente diverso.

Ed infatti confrontando i due treni si nota la differente fisionomia di Italo, con finestrini laterali più ampi (circa il 20% in più delle carrozze dell'ETR.500) e dalla particolare disposizione che rende particolarmente "alta" la seduta delle poltrone rispetto al finestrino stesso. Ne guadagna così la luminosità degli ambienti nonché la visibilità verso l'esterno del passeggero seduto, ma che al tempo stesso è un po' come se "fosse in vetrina" se visto dall'esterno.

450 posti a sedere su Italo contro i 593 dell'ETR.500; confrontando una carrozza tipo delle classi inferiori, l'elettrotreno di NTV offre 54 posti a sedere in Smart con disposizione interna simil aeronautica, mentre una Standard o seconda classe del Frecciarossa dispone di 68 posti a sedere con una disposizione più "ferroviaria", con quasi tutti i posti a sedere disposti affacciati ed aventi in corrispondenza un intero finestrino a disposizione.



44. Incrocio tra ETR.500 e AGV 575. L'immagine evidenzia le differenti fisionomie della finestratura delle carrozze tra i due treni. Foto David Campione, 29 aprile 2012

Accanto a noi viaggia Chiara di Milano. Probabilmente è il primo passeggero di Italo che ha perso il treno! Stamattina alle 8.19 per pochi secondi di ritardo si è ritrovata dinanzi le porte chiuse e il treno che partiva. Grazie all'assistenza di Casa Italo a Milano ha quindi sostituito il biglietto senza costi aggiuntivi, riprogrammando la partenza sul treno del pomeriggio su cui si trova adesso. E' una frequente pendolare della tratta Milano - Cesena che percorre tutti i week end e viaggia su Italo per curiosità. "Di Italo mi piace il personale molto cortese e trovo gradevole questo stile minimal del treno" e aggiunge che se il servizio sarà migliore e puntuale anche in seguito, sceglierà sempre Italo pur di non viaggiare con Trenitalia fin dove possibile. La sua è una protesta dovuta all'aumento dei prezzi dell'ex monopolista che coincide col peggioramento dei servizi, lamentando tra l'altro il taglio della fermata a Cesena dei treni veloci che collegano Milano all'adriatico.

Tornando a Italo, trova la seduta comoda e preferisce la disposizione a correre anche se si pone il problema del senso di marcia del treno; era infatti prenotata all'altra estremità della carrozza in un posto contrario al senso di viaggio e si è spostata approfittando della disponibilità di posti. E' poco importante il montante che ha alla sua sinistra rendendo difficoltosa la vista all'esterno, ma nota la mancanza del poggiatesta.



Foto David Campione

45. Ancora controlleria a bordo di Italo. Il train manager verifica il titolo di viaggio attraverso un palmare, sul quale viene visualizzato tra l'altro un chiaro schema della carrozza con i posti occupati. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

A proposito di variazioni e rimborsi, qualora in possesso di un biglietto NTV a tariffa Base, prima della partenza del treno prenotato è possibile il cambio biglietto illimitato e gratuito o il rimborso con trattenuta del 20%; dopo la partenza un solo cambio entro 1 ora. Con biglietto a tariffa Economy sono possibili cambi illimitati con un'integrazione del 10%, ma solo prima della partenza di Italo; nessun cambio dopo la partenza e ancora nessun cambio o rimborso possibile per i biglietti a tariffa Low Cost.

Non cambia rispetto a Trenitalia la normativa di rimborso in caso di arrivo in ritardo di Italo, che poi non è altro che il minimo sindacale previsto dalla normativa europea. Non si ha diritto a nessun rimborso per ritardi fino a 60 minuti, del 25% da un'ora a due ore e del 50% in caso di arrivo oltre 120 minuti rispetto l'orario programmato.



Foto David Campione

46. Altro train manager al lavoro nel suo ufficio, posizionato nella carrozza 7. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

Nuovamente Bologna Centrale ricompare attraverso i nostri finestrini. Il treno si riempie ancora di passeggeri ed alle 18.38 riparte verso Firenze.

A Bologna San Ruffillo lasciamo la linea storica per entrare su quella ad alta velocità. Nel mentre le hostess raccolgono in Prima e Club le prenotazioni per la cena, che verrà servita al posto dopo la partenza da Firenze.

In Club troviamo un professionista proveniente da Milano e diretto a Napoli. Ci dice di preferire di gran lunga il treno all'aereo perché consente di lavorare in tutta tranquillità ed ottimizzare i tempi dello spostamento, Ritiene molto confortevole Italo ed in particolare la Club, ma non disdegnerebbe la possibilità di avere maggiore privacy senza però ricorrere al salottino. Oggi viaggia con NTV in quanto curioso di toccare con mano i servizi di Italo per confrontarli con quelli del Frecciarossa che comunque ritiene molto buoni. Lo lasciamo al suo lavoro, mentre impegniamo a 30 km/h gli scambi di Firenze Santa Maria Novella.



Foto David Campione

47. All'estremità del treno si trova la Club, 19 posti in comode poltrone, di cui 8 in due riservati salottini. Foto David Campione, 28 aprile 2012

Condividiamo il nostro marciapiede con un Frecciarossa diretto a Salerno e la situazione consente un raffronto in termini di rumorosità tra i due treni fermi e abilitati, in prossimità del paraurti. Ne esce naturalmente sconfitto l'ETR.500, che essendo a dispetto del nome "eletrotreno" un treno tradizionale formato da due locomotive E.404 con intercalate undici carrozze, concentra la trazione alle due estremità dove si localizza tutto il rumore derivante dalle apparecchiature di raffreddamento della componentistica elettronica. Pressochè nullo il rumore derivante dall'AGV 575, come del resto accade per gli ETR.485/600/610 di Trenitalia e simili.

Si torna a correre verso Roma. Le numerose gallerie della Direttissima in Valdarno rendono impossibile la verifica della velocità attraverso il nostro GPS in assenza di satelliti visibili e così ci affidiamo alla velocità indicata sul display della vettura. Nel caso dell'AGV 575 la velocità riportata in vettura è di rilevamento tachigrafico (e non satellitare come avviene sugli ETR.500), garantendo il rilevamento anche in galleria. Tale valore per scelta commerciale viene arrotondato alla decina più prossima, ecco quindi comparire sulla Direttissima Firenze - Roma l'improbabile indicazione di 260 km/h, mentre verosimilmente saremo a 253-254 km/h.



Foto Marcello Cruciani

48. Sulla Direttissima Roma - Firenze presso Bassano in Teverina, il secondo treno della giornata da Napoli corre verso Milano. Foto Marcello Cruciani, 28 aprile 2012

Il pulitore di bordo, presente su tutti i treni NTV, continua il suo maniacale lavoro di lucidatura dei già pulitissimi bagni. Nulla da eccepire sulle ritirate,

ma a voler trovare il pelo nell'uovo si potrebbe lamentare la presenza all'esterno delle ritirate di un piccolo gradino dovuto allo stesso dislivello riscontrato in vettura e precedentemente menzionato, che se non visto potrebbe causare l'inciampo.

L'apertura e la chiusura delle porte delle toilette è servoassistita e comandata con apposito pulsante: una voce sintetizzata informa che il servizio è già occupato, qualora si cercasse di aprire la porta di un bagno impegnato!



49. Molto efficiente il servizio di pulizia a bordo treno, con l'addetto sempre presente e operativo nei già lucidi bagni. *Foto David Campione, 28 aprile 2012*

E' quindi il momento di mettere alla prova i menù di Eataly. Abbiamo scelto il Menù gustoso, che ci viene servito al posto da una hostess nella pratica Italobox contenente: bocconcini di pollo, pestato di zucchine, pesche all'amaretto, una bottiglietta di acqua minerale, bicchiere monouso, posate in plastica e tovaglio di carta sigillati e ancora grissini artigianali e lingue di suocera. Oltre l'acqua già inclusa, una hostess ci offre un'altra bevanda a scelta tra quelle disponibili nel carrello e dopo cena potremo consumare anche un caffè espresso (in cialda) sempre incluso nel menù.



50

Foto David Campione



51

Foto David Campione

50. Servizio al posto per la consegna degli Italobox precedentemente ordinati. *(Foto David Campione, 28 aprile 2012)*

51. Oltre l'acqua inclusa nella Italobox è possibile richiedere altre bevande. Nel pasto è compreso un caffè espresso in cialda. *(Foto David Campione, 28 aprile 2012)*

I barattolini vengono serviti a temperatura ambiente. Nulla da eccepire sulla qualità ed infatti i pasti contenuti in Italobox hanno già trovato il gradimento di molti viaggiatori, che li trovano anche più igienici rispetto alla cucina espressa di bordo treno. Da parte nostra qualche dubbio lo nutriamo sul contenuto, con alcuni sapori un pò troppo forti, non idonei per un consumo in viaggio. Il contenuto di una Italobox ovviamente non può sostituire (in quantità) una cena o comunque un pasto completo e se il confronto si sposta sul prezzo, riteniamo abbastanza esosa la richiesta di 22 Euro per il nostro Menù gustoso (con sconto se acquistato insieme al titolo di viaggio). L'offerta di Eataly si completa con il Menù Orto (Euro 20,00) e Menù tagliere (Euro 17,00), che proveremo al prossimo viaggio su Italo!



Foto David Campione

52. Il menù Gustoso di Eataly nella Italobox (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

Non è ancora stabilita una regola precisa per l'orientamento dei treni: il nostro AGV 575 numero 4 viaggia con la Club orientata lato parauti a Firenze, mentre il treno 7 e 19 hanno l'orientamento opposto. Una stabile disposizione dei materiali consentirebbe ai viaggiatori abituali di Italo di individuare su ItaloTreno.it il posto da prenotare per viaggiare nel senso di marcia preferito.

A titolo di curiosità veniamo a sapere che il materiale numero 4 su cui ci troviamo insieme al 5 (protagonista delle prove in Francia sulla linea TGV Rhin-Rhône) sono gli unici due della flotta pellicolati: presto la pellicola antigraffiti verrà rimossa e i due treni riceveranno la speciale vernice antigraffiti già in opera sugli altri convogli della flotta.

Mentre noi siamo in viaggio verso sud, giunge la notizia che per questa sera è in arrivo presso il deposito NTV di Nola l'AGV n.12, ultimo consegnato da Alstom e prodotto in Francia.



Foto David Campione

53. Dopo 3 ore e 30 minuti di viaggio da Milano Porta Garibaldi con fermate a Rogoredo, Bologna C.le e Firenze S.M.N., Italo 9951 è giunto a Roma Tiburtina. Pochi minuti di sosta ed il treno ripartirà verso Napoli. (Foto David Campione, 28 aprile 2012)

Intanto il buio avvolge la campagna romana ed il nostro viaggio volge al termine. La maestosa e deserta nuova stazione di Roma Tiburtina accoglie al binario 15 Italo, che ancora una volta si arresta con qualche minuto di anticipo.

Numerosi viaggiatori soddisfatti di questa esperienza si allontanano dal treno che riparte subito per Napoli, inghiottito dalle luci di Roma. Un'ora dopo, con l'arrivo a Napoli del 9951 si concluderà la prima vera giornata di Italo.

E' quindi partita sfida tra il colosso Ferrovie dello Stato Italiane e l'agguerrito Nuovo Trasporto Viaggiatori, una sfida che si giocherà a colpi di tariffe vincenti, attenzione verso il cliente, qualità del servizio e offerta oraria di treni (quando l'orario di NTV sarà a regime). Scommettiamo che sarà una sfida molto avvincente, di cui sarà il mercato a decretare il vincitore.



Foto David Campione

54 La sfida tra Nuovo Trasporto Viaggiatori e Trenitalia dal 28 aprile 2012 è realtà. Sarà il mercato a decretare il vincitore. Foto David Campione, 20 aprile 2012

David Campione - 05 maggio 2012

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