



Da Milano a Palermo in vagone letto - Il Parte

di David Campione

Torniamo a bordo dell'ICN 35209 per la seconda ed ultima parte del viaggio da Milano a Palermo (per la prima parte vedi [Approfondimenti del 18/02/2022](#)). Poco dopo le 13 ripartiamo da Lamezia Terme, dove si mette subito in attività la squadra di conduttori di Elior qui subentrata ai colleghi in viaggio con noi da Milano. Sarebbe ora di pranzo, ma a parte prodotti confezionati dolci (quelli della prima colazione) a bordo non c'è altro da mangiare. Confido quindi in un arancino da acquistare nel bar della nave traghetto non appena saremo imbarcati, adempiendo ad una tradizione a cui personalmente sono legato come molti viaggiatori in arrivo in Sicilia con il treno.

Ma intanto accetto con piacere l'ottimo caffè che il gentile conduttore di Agrigento mi vuole offrire e che non posso proprio rifiutare!



Foto David Campione

1¹ Cabina letto in posizione giorno, in viaggio verso Villa San Giovanni. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

Dopo le fermate di Vibo Valentia - Pizzo, Rosarno e Gioia Tauro il nostro treno corre veloce verso sud, ancora una volta a pochi metri dal mare. Nonostante la giornata non sia delle migliori, sapendo dove cercare all'orizzonte si riconosce chiaramente la sagoma di Stromboli, mentre alla nostra destra il promontorio di Capo Vaticano chiude la piana di Gioia Tauro. Siamo adesso tra Bagnara e Favazzina sugli ultimi chilometri della tirrenica meridionale, stretti tra montagna, case e mare, con l'infaticabile E.403.007 che da ieri sera continua a macinare ferrovia con l'Intercity Notte 35209. Alle 14:18 - dopo 18 ore di marcia pressoché ininterrotta - con l'arrivo a Villa San Giovanni si conclude il suo gravoso compito. Sganciate le dieci carrozze, la E.403 prosegue isolata verso Reggio Calabria mentre noi attendiamo l'inizio della consueta, ma mai banale, manovra di imbarco del treno.

Nelle vicine invasature abbiamo all'ormeggio due navi traghetto di RFI, la Villa appena arrivata da Messina con l'Intercity 732 Siracusa/Palermo - Roma e la Messina che attende il nostro treno per traghettarlo sulla sponda opposta dello Stretto. Come in una lenta danza, che si ripete più volte al giorno - tutti i giorni - due locomotive D.145 accompagnate dai loro carri scudo cominciano ad avanzare e retrocedere tra le invasature e le aste di manovra, una impegnata con il 732 che carrozza dopo carrozza lascia la pancia del Villa, l'altra con il 35209 da imbarcare sul Messina suddiviso in tre sezioni su altrettanti binari.



Foto David Campione



Foto David Campione

2. La pensilina di Villa San Giovanni con l'Intercity 723 da Roma, giunto pochi minuti dopo il 35209 da Milano. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

3. Un D.145 è incaricato di sbarcare l'Intercity 732 da Palermo e Siracusa per Roma, fotografato dal 35209 diretto all'imbarco. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)



Foto David Campione



Foto David Campione

4. Ha visto tempi migliori il ponte in ferro, oggi in disuso, che consentiva l'accesso delle automobili ai ponti superiori delle vecchie navi traghetto mentre al livello sottostante veniva simultaneamente eseguito l'imbarco e lo sbarco dei convogli ferroviari senza interferenze. Oggi il traffico residuo su gomma di RFI è demandato a traghetti bidirezionali dedicati con invasature dedicate a Villa San Giovanni come a Messina. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

5. Due epoche di camini a confronto: in primo piano lo stile moderno del fumaio della nave traghetto Messina, alle spalle quello inconfondibile della Villa. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

L'operazione di imbarco del Milano - Palermo si conclude nei tempi previsti, con le carrozze assicurate al gancio fisso in corrispondenza dei paraurti di bordo e con l'allaccio del REC per erogare energia elettrica ed alimentare i servizi di bordo.

Il traghettamento dei treni passeggeri tra Calabria e Sicilia unisce l'Italia ferroviaria tutto l'anno e praticamente con qualsiasi condizione meteo marina. Un'operazione a queste latitudini di routine, ma che affascina e incuriosisce sempre viaggiatori ed appassionati, italiani e non solo. L'Italia è rimasto l'unico paese in Europa in cui vengono ancora traghettati treni passeggeri e questa circostanza ha addirittura portato troupe televisive sulle sponde dello Stretto di Messina per documentare le operazioni.



Foto David Campione



Foto David Campione

6. L'imbarco del convoglio è stato ultimato e le carrozze sono state assicurate ai ganci a maglia incorporati nei paraurti lato poppa. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

7. Carrozza letti Tipo MU 72-90 021 WLABm a bordo della nave Messina, in composizione alla sezione per Siracusa. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

Tornando a bordo della nave traghetto Messina, non posso non approfittare per visitare la penultima arrivata nella flotta di RFI consegnata nel 2013 (vedi [News ferroviarie del 27/04/2013](#)) ma soprattutto per mangiare un arancino.

Lasciato il treno, poche rampe di scale e sono nel salone principale dove ho un'amara sorpresa: il bar di bordo è chiuso e il sogno di mettere sotto i denti qualcosa di salato svanisce in un attimo. Chiedo informazioni a dei marittimi presenti a bordo e gentilmente mi rispondono che il bar è chiuso da giorni e che la nave da lì a poco sarebbe andata ai lavori per un intervento meccanico.

Per il resto c'è poco da aggiungere: il salone del traghetto si presenta pulito e in ordine.



8

Foto David Campione



9

Foto David Campione

8. Il bar (chiuso...) a bordo del traghetto Messina. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

9. Salone passeggeri del Messina. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

Mi consolo con il meraviglioso panorama dello Stretto seppur il sole faccia le bizzze. Anche le carrozze del 35209 nel piano binari sottostante sembrano godersi l'ineguagliabile bellezza di questo stretto braccio di mare ed anche un po' di riposo dopo tante ore in marcia.

Uno stretto e trafficato braccio di mare che vede intersecare i traffici marittimi a lunga percorrenza fatto di navi cargo, da crociera e traghetti, con il traffico locale costituito da decine di corse di RFI ed altre compagnie che collegano la Calabria alla Sicilia con navi traghetto e mezzi veloci come aliscafi e monorena. E infatti per le navi "a lunga percorrenza" in transito nello Stretto di Messina è previsto l'imbarco del Pilota per guidare i comandanti, operazione che solitamente avviene solo nelle fasi di entrata ed uscita dai porti.



10

Foto David Campione



11

Foto David Campione

10. L'immagine grandangolare consente di avere una visione d'insieme sul ponte binari della Messina in tutta la sua larghezza. A sinistra la sezione del 35209 per Palermo, a destra quella per Siracusa. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

11. Un classico delle navi traghetto FS: le pedane in legno in corrispondenza delle porte per agevolare la discesa e la risalita dei passeggeri dalle carrozze, in assenza di marciapiedi. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)



12

Foto David Campione



13

Foto David Campione

12. L'Eurocargo Malta della Grimaldi Lines illuminato da un raggio di sole ha da poco imbarcato il pilota ed affronta il braccio di mare tra Calabria e Sicilia, lasciandosi alle spalle il pilone di Torre Faro. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

13. Ancora l'Euroferry Malta mentre sfila a poppa del traghetto Messina con lo sfondo della costa calabrese. Si riconosce la nave Villa pronta a lasciare il porto di Villa San Giovanni con a bordo l'Intercity 723. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

Dopo meno di un'ora di navigazione siamo nel porto di Messina. Tra gli stridii dei bordini sulle rotaie dello stretto deviatoio e gli scricchiolii del fasciame in legno che tiene in posizione la nave traghetto ormeggiata in invasatura, il nostro treno torna a muoversi sulla terraferma, sui binari di Messina Marittima, manovrato da un'altra D.145 e annessi carri scudo. Sul piazzale messinese intanto spadroneggiano le E.464 "Intercity": in poche centinaia di metri conto tre macchine di questo gruppo con pantografi in presa e pronte a manovrare. Due andranno in testa ed in coda alla sezione per Siracusa dell'Intercity Notte 35209, essendo il deposito locomotive di questa località sprovvisto di piattaforma girevole per la giratura delle locomotive monocabina; la terza invece si porterà in testa alla sezione per Palermo del nostro treno, che da Messina assume numerazione 36527.

Altre tre E.464 sono pronte a prendere in carico l'Intercity 723 - anch'esso per Siracusa/Palermo - che ci segue a "distanza di boa" sulla nave traghetto Villa, la quale sfilando sotto la Madonnina fa il suo ingresso nel porto di Messina poco dopo di noi.



14

Foto David Campione



15

Foto David Campione

14. La Madonna del porto di Messina eretta nel 1934, con l'iscrizione "VOS ET IPSAM CIVITATEM BENEDICIMUS" ("Benediciamo voi e la vostra Città"). Sull'estremità superiore della stele è collocata la statua della Madonna della Lettera, patrona della Città di Messina. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

15. Una cabina un po' in disordine...! Così si presenta dopo 20 ore di viaggio durante la discesa del convoglio dalla nave. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

Il nostro Intercity è adesso composto da due carrozze UIC-X con cuccette (Comfort), una letti MU (Deluxe) e ancora due UIC-X; titolare la E.464.309.

Alle 17:09 (orario previsto 13:35...) ci rimettiamo in marcia verso Palermo e la nostra sezione ha adesso assunto la numerazione 36527. Avvolti nel buio del 1° dicembre, dopo la lunga galleria Peloritana ci troviamo a viaggiare sulla costa settentrionale dell'Isola. Sette sono le fermate intermedie previste da orario prima di raggiungere il capoluogo siciliano e comunque per la sola discesa: Milazzo, Barcellona, Patti, Capo d'Orlando, Sant'Agata di Militello, Cefalù e Termini Imerese.

Nulla può la pur prestante E.464 sui binari siciliani e il ritardo accumulato resta praticamente invariato fino a Palermo, dove ci arrestiamo al binario 8, alle 19:59 (anziché alle 16.55 previste da orario) con 185 minuti di ritardo.

I conti sono presto fatti: sono trascorse 23 ore e 50 minuti da quando siamo partiti da Milano Centrale e il pensiero va ad un altro 35209 che in questi minuti starà per muovere dal capoluogo lombardo per un altro lungo viaggio attraverso lo Stivale.

Palermo ci accoglie con una temperatura quasi primaverile di circa 10 gradi superiore a quella lasciata ieri sera a Milano. E' ora di salire sul taxi ed immergermi nel vivace traffico palermitano direzione hotel. Mi attende una doccia calda ed a seguire un'abbondante cena con le ottime specialità del posto.

Tre giorni saranno sufficienti per sbrigare gli impegni professionali a Palermo e poi sarà la volta di tornare verso nord con un Frecciarossa da Villa San Giovanni. Ma questa è un'altra storia e un altro viaggio che potrebbe trovare spazio in futuro su Ferrovie.it.



16

Foto David Campione



17

Foto David Campione

16. I pochi passeggeri ancora presenti a bordo dell'Intercity Notte da Milano lasciano il treno guadagnando l'uscita della stazione di Palermo. (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

17. L'atrio biglietteria della stazione di Palermo (Foto David Campione, 01 dicembre 2021)

In conclusione di questo lungo viaggio un plauso va innanzitutto al personale di bordo di Trenitalia e soprattutto di Elior; questi ultimi hanno coccolato in tutti i modi possibili i passeggeri a bordo del loro treno mettendoci il cuore, ma purtroppo non basta.

Su tutte devo purtroppo lamentare la mancanza di una carrozza ristorante o almeno della possibilità di consumare dei pasti in cabina. Come scritto nella prima parte di questo articolo, Trenitalia sta sperimentando questo servizio su altre relazioni ed a breve potrebbe essere esteso a tutti i collegamenti notturni.

Nulla da eccepire sulla pulizia di bordo, dalle lenzuola alle ritirate e comunque nell'insieme delle carrozze.

A proposito del materiale rotabile resta l'annosa questione della vetustà del parco rotabili per treni notturni. Nonostante il riuscito revamping delle carrozze letto MU e cuccette UIC-X sulla base di progetti della Direzione Tecnica di Trenitalia, entrambi mostrano i loro limiti dovuti all'età. La buona notizia è che 140 milioni di Euro del PNRR saranno destinati all'acquisto di 70 nuove carrozze per i collegamenti da e per la Sicilia, ma prima del 2026 difficilmente vedranno i binari italiani (vedi [Brevi ferroviarie del 30/11/2021](#)). Guardando nell'immediato, non capisco perché Trenitalia abbia scelto di collocare le cosiddette "Excelsior", carrozze letto ottenute dalla trasformazione di T2s e dotate tra l'altro di alcune cabine con bagno e doccia privato, sulla più "breve" relazione Roma - Sicilia anziché sulla lunga Milano - Sicilia.

L'attuale consistenza parco rotabili per servizi notturno è suddiviso tra carrozze letti (MU e ex T2s trasformate), cuccette (Tipo X) e posti a sedere (Z1 e GC).

Per i treni Notte sono previsti 2 tipologie di servizio: cuccette e vagoni letto, oltre i posti a sedere:

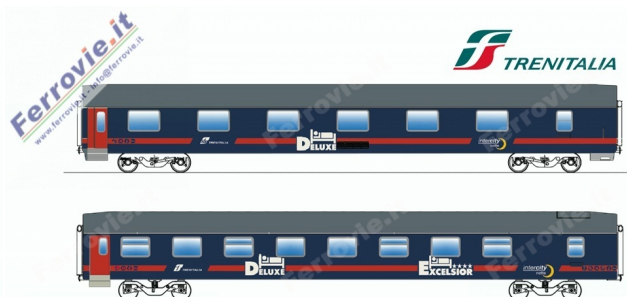
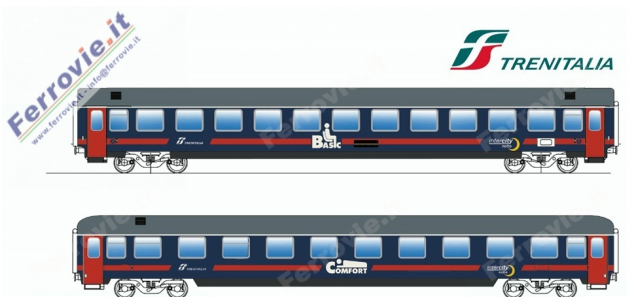
189 Cuccette Comfort (Tipo UIC-X) con cabine da 1 a 4 posti

64Vagoni letto di Tipo Deluxe (Tipo MU) con cabine da 1 a 3 posti letto con la possibilità di avere cabine comunicanti

9 Vagoni letto Excelsior (ex T2s trasformate), 4 cabine con Bagno e Doccia da 1 a 2 posti letto

32 carrozze con posti a sedere (Tipo Z1 e GC); la quantità di vetture posti a sedere dedicati al servizio notte è in corso di ridefinizione per poter assicurare un asset dedicato

(Fonte dati Trenitalia)



18

Disegno FS Italiane 19

Disegno FS Italiane

18. Schema di coloritura dalle carrozze per Intercity Notte di Trenitalia. Dall'alto verso il basso: - Carrozza Basic ricavata da UIC-Z1 (in origine di 2a classe a compartimenti); - Carrozza con Cuccette a 10 compartimenti da 4 posti cadauno. (Disegno FS Italiane)
19. Dall'alto verso il basso: - Carrozza DeLuxe, con letti Tipo MU; - Carrozza DeLuxe - Excelsior, con letti Tipo T3s. (Disegno FS Italiane)

Quanto al confronto impari tra treno e aereo con cui ho cominciato questo racconto di viaggio, ho di proposito scelto la più lunga percorrenza ferroviaria passeggeri al momento possibile in Italia. Ovvio che tra Milano e Palermo il treno esce sconfitto rispetto all'aereo, ma guardando oltre il viaggio tra i due capolinea, ci sono decine di località intermedie servite da questo Intercity Notte e più o meno distanti da aeroporti che rendono competitivo il vagone letto o la cuccetta. Restando nell'ambito delle 8/10 ore di viaggio, anche su altre relazioni nazionali l'Intercity Notte può sicuramente ritagliarsi uno spazio importante nel mercato dei viaggi notturni. A patto però che vengano offerti servizi al passo con i tempi.

Le località servite dall'ICN 35209:

SOLA SALITA
 Milano C.le
 Pavia
 Voghera
 Tortona
 Genova Piazza Principe
 Genova Brignole
 La Spezia Centrale
 Viareggio
 Pisa Centrale
 SOLA DISCESA
 Salerno
 Battipaglia
 Agropoli Castellabate
 Vallo della Lucania
 Ascea
 Pisciotta Palinuro
 Sapri
 Maratea
 Scalea
 Paola
 Amantea
 Lamezia Terme C.le
 Vibo Valentia Pizzo
 Rosarno
 Gioia Tauro
 Villa San Giovanni
 Messina
 SEZIONE MESSINA-SIRACUSA - SOLA DISCESA
 Taormina
 Giarre - Riposto
 Acireale
 Catania C.le
 Lentini
 Augusta
 Siracusa
 SEZIONE MESSINA-PALERMO - SOLA DISCESA
 Milazzo
 Barcellona
 Patti
 Capo d'Orlando
 Sant'Agata di Militello
 Cefalù
 Termini Imerese
 Palermo

David Campione - 13 giugno 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