

In viaggio a bordo del nuovo Intercity trimodale

di David Campione

REGGIO CALABRIA - Ha inizio dal Sud Italia il processo di rinnovamento del parco rotabili Intercity di Trenitalia. Con l'entrata in servizio del primo convoglio destinato ai collegamenti tra Puglia, Basilicata e Calabria (vedi [News ferroviarie del 25/03/2024](#)), inizia così a prendere forma lo svecchiamento dei mezzi destinati al servizio universale di trasporto passeggeri su ferro, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed affidato a Trenitalia per il decennio 2017-2027 (vedi [News ferroviarie del 19/01/2017](#)).

Il piano prevede la fornitura di 70 carrozze per servizi notturni Intercity che verranno destinate ai collegamenti Sicilia - Roma/Milano (vedi [Brevi ferroviarie del 09/08/2023](#)) e che entreranno in servizio presumibilmente tra il 2025 ed il 2026; l'accordo quadro con il costruttore contempla la possibilità di ampliare la fornitura fino ad un massimo di 370 carrozze della stessa serie (tra posti a sedere, cuccette e vagoni letto) (vedi [News ferroviarie del 06/10/2023](#)).

Sul fronte degli Intercity diurni stanno invece entrando in servizio 7 convogli HTR.412 prodotti da Hitachi Rail nello stabilimento di Pistoia e destinati principalmente ai servizi sulla direttrice ionica. La consegna è cominciata da alcune settimane e dal 25 marzo è in servizio regolare il primo treno oggetto di questo approfondimento.

A questo si aggiunge il cambio di immagine del servizio Intercity con la nuova livrea in corso di applicazione sui rotabili già in servizio (come locomotive E.402, E.414 e carrozze IC901 e IC270) accompagnato dal nuovo logo "interCity" e dalla nuova denominazione delle classi (vedi [News ferroviarie del 18/03/2024](#)).

**Foto David Campione**

¹ Il 564 diretto a Taranto in corsa lungo la spiaggia in sabbia tra Gioiosa Jonica e Roccella Jonica. (Foto David Campione, 29 marzo 2024)

Gli HTR.412 per servizi Intercity, per la precisione classificati HRT.412 S1, presentano le medesime caratteristiche tecniche dei "Blues" della Divisione Business Regionale di Trenitalia, da cui differiscono soltanto per la livrea esterna e per l'allestimento interno con arredi specializzati per i servizi a lunga percorrenza. Altra differenza tecnica, al momento gli HTR.412 S1 Intercity possono viaggiare solo in composizione singola, al contrario degli HTR.312 ed HTR.412 della Regionale che possono viaggiare in comando multiplo anche promiscuo tra le tipologie a tre e quattro casse.

La scelta di derivare un convoglio per collegamenti Intercity da un treno di "livello inferiore" (opzione che probabilmente non ha precedenti in Italia) sarebbe maturata in Trenitalia per disporre in tempi ragionevolmente brevi di nuovi treni atti al servizio e già "pronta consegna", risparmiando così sui lunghi tempi (oltre che costi) necessari per l'omologazione di un materiale interamente nuovo.

Caratteristica peculiare di questo treno è la trimodalità che consente l'alimentazione dei motori di trazione dalla linea aerea a 3 kV

in corrente continua oppure dai due motori Diesel MTU posti sulle carrozze d'estremità tramite i generatori elettrici o infine da una serie di batterie a ioni di litio. Il convoglio può raggiungere la velocità massima di 160 km/h in modalità sia elettrica (potenza massima 1910 kW) sia Diesel (potenza massima 890 kW); le batterie possono inoltre coadiuvare i motori Diesel migliorando le prestazioni del mezzo in termini di potenza massima, che con questa combinazione raggiunge i 1330 kW. Diverso il discorso dell'alimentazione con sola batteria, che consente un'autonomia limitata ad una decina di chilometri con velocità intorno ai 50 km/h, quindi indicata principalmente per le manovre in deposito o brevi spostamenti.

L'HTR.412 è formato da quattro casse poggianti su cinque carrelli, due d'estremità motorizzati con passo 2650 mm e tre carrelli portanti Jakobs con passo 2550 mm, ed è lungo complessivamente 86 080 mm. La massa a vuoto è di 168 tonnellate, mentre l'impianto frenante è della tedesca Knorr-Bremse.

La presa di corrente è affidata ad un pantografo monobraccio prodotto dalla Contact e posto sull'imperiale della carrozza 3. Per la trazione Diesel sono invece presenti due serbatoi di gasolio con capacità di 1000 litri ciascuno, ubicati sulle carrozze 1 e 4.



Foto David Campione

2. Il caldo sole del mattino illumina l'Intercity per Taranto, prossimo ad arrivare a Siderno. (Foto David Campione, 05 aprile 2024)

L'esperienza di viaggio a bordo del nuovo Intercity trimodale... con imprevisto

Decidiamo di testare il nuovo Intercity trimodale pochi giorni dopo la sua entrata in servizio, avvenuta lunedì 25 marzo. Studiati i turni dell'HTR.412-033, unico per ora in servizio e che al momento effettua a giorni alterni l'IC 564 Reggio Calabria - Taranto con il corrispondente 566, scegliamo di fare questa "esperienza jonica" (che non mancherà di riservarci qualche sorpresa...) mercoledì 3 aprile, viaggiando tra Catanzaro Lido e Reggio Calabria.

Raggiunto il capoluogo calabrese con un Intercity "convenzionale" composto da locomotiva D.445 e carrozze Z1 di cui abbiamo parlato in un altro racconto di viaggio (vedi [Approfondimenti del 04/04/2024](#)), in attesa dell'arrivo da Taranto dell'Intercity 566 ne approfittiamo per una breve passeggiata sul vicino lungomare catanzarese illuminato da un caldo sole del primo pomeriggio.

Alle 17.17, con 8 minuti di ritardo, l'HTR.412-033 fa il suo ingresso a Catanzaro Lido. Il materiale si presenta privo dei pittogrammi con le indicazioni di classe, ma saliti a bordo possiamo subito constatare che i posti di prima classe sono in coda. Nonostante il convoglio disponga di entrambe le classi, in fase di acquisto del biglietto attualmente è possibile optare solo per la seconda essendo il materiale in turno promiscuo con le composizioni ordinarie appunto di sola seconda classe.



Foto David Campione

33 L'Intercity 566 da Taranto fa il suo ingresso nella stazione di Catanzaro Lido. (Foto David Campione, 03 aprile 2024)

Siamo in un periodo di transizione e parliamo ancora di "prima e seconda classe", ma a breve anche sugli HTR.412 le classificazioni dovrebbero diventare rispettivamente IC Plus e IC Easy, come già visto sulla prima composizione Intercity in nuova livrea (vedi [News ferroviarie del 18/03/2024](#)).

Sulla fiancata non mancano le indicazioni del numero di carrozza ed i posti a sedere per i quali è consigliato l'accesso, in verità con adesivi bianchi di piccole dimensioni non molto visibili sullo sfondo celeste della cassa.

Poche decine di secondi di fermata necessari per il ricambio di viaggiatori e le ampie porte di salita con incarrozziamento a raso si chiudono alle nostre spalle. Gli HTR.412 condividono con i treni Rock (di Trenitalia) e Caravaggio (di Trenord) le porte di accesso ad un solo battente da 1500 mm, in verità non velocissime nel loro movimento. Nel nostro treno sono quattro su ciascun lato, ovvero una per ciascuna cassa, con ampio vestibolo. Non sono presenti posti a sedere ribaltabili su tutto il convoglio.



Foto David Campione

4. Porta di salita della carrozza 1 con pedana per incarozzamento a raso. Spicca il vistoso pittogramma che identifica la zona per il trasporto bici, mentre manca per ora l'indicazione di classe. (*Foto David Campione, 03 aprile 2024*)

Con un'accelerazione decisa il 566 riprende quindi il suo viaggio verso Reggio Calabria. La sostanziale differenza tra gli HTR.412 per la Divisione Business Regionale e Intercity è negli arredi interni. Nel caso dell'HTR.412 Intercity le poltrone sono di disegno diverso con rivestimento in tessuto (anziché plastico); poggiapiedi e braccioli presentano inoltre colori differenti a seconda delle classi (amaranto per la prima e verde per la seconda classe). Tutte le poltrone dispongono di un comodo tavolino con anta apribile, prese di corrente a 220 V e USB e la maggior parte di esse sono con il modulo vis-a-vis e in buona parte allineate ai finestrini. Non mancano alcuni posti con vista sul montante e addirittura un posto di prima classe "chiuso" da parete sia lateralmente che frontalmente. Diverso anche il rivestimento della pavimentazione rispetto ai Blues della Regionale, qui in materiale plastico che riproduce un pavimento in legno.

I posti a sedere sono complessivamente 200 (contro 300 nella versione Regionale), di cui 32 in prima classe (o IC Plus) con modulo 2+1 tutti concentrati in una cassa di estremità ed i restanti 168 di seconda classe (o IC Easy) con modulo 2+2 nelle altre tre casse. La ripartizione dei posti nei quattro veicoli è 48+60+60+32. Due le ritirate, di cui una in prima classe e l'altra all'estremità del convoglio, quest'ultima accessibile anche a persone a mobilità ridotta.



Foto David Campione



Foto David Campione

5. Il luminoso ambiente di prima classe con le poltrone in modulo 2+1 con tavolino ed in gran parte allineate ai finestrini. (*Foto David Campione, 03 aprile 2024*)

6. Posti di prima classe d'estremità nella carrozza 1. Presente sulla parete di fondo lo schermo che riporta informazioni utili sul viaggio. (*Foto David Campione, 03 aprile 2024*)



7

Foto David Campione



8

Foto David Campione

7. Ancora una vista dell'ambiente di prima. Tra le due poltrone si notano le prese 220 Volt e USB, nonché la vasca per poggiare oggetti. (Foto David Campione, 03 aprile 2024)

8. Spazi per il trasporto di bici, con prese di corrente per la ricarica delle batterie. (Foto David Campione, 03 aprile 2024)

Vi sono inoltre 8 stalli (4 in carrozza 1 e 4 in carrozza 3) per trasporto di biciclette, e dotati di prese per la ricarica di mezzi con pedalata assistita o monopattini. Nella carrozza 3 è inoltre presente un distributore self-service di snack e bevande. L'ambiente viaggiatori è completato da un impianto di videosorveglianza e da schermi che riportano informazioni utili per il viaggio.

La pulizia del pavimento è agevolata dall'ancoraggio a parete sia delle poltrone (reclinabili in prima classe) che dei tavolini.

Siamo intanto nella carrozza 1 e, nonostante la buona insonorizzazione, mentre prendiamo velocità inevitabilmente percepiamo il rumore dei motori Diesel proveniente dal sottocassa. Ben più silenziose le due carrozze intermedie 2 e 3, anche se l'impianto di condizionamento contribuisce con un getto d'aria abbastanza rumoroso. Ma ormai sembra che tutti gli impianti di climatizzazione siano così invasivi sul piano del rumore. Sarebbe da capire perché i vecchi ed efficienti apparati di condizionamento delle carrozze come le TEE e Gran Confort di 50 anni fa erano decisamente più silenziosi...



9

Foto David Campione



10

Foto David Campione

9. Ambiente di seconda classe, che si differenzia dalla classe superiore per poltrone con modulo 2+2 non reclinabili e motivi di colore diverso dei poggiapiede e braccioli. Inoltre le sedute hanno un passo più corto. (Foto David Campione, 03 aprile 2024)

10. Ancora posti a sedere di seconda classe, nella carrozza 3. Al contrario della prima, qui sono presenti diversi posti "cechi" ovvero non allineati ai finestrini ma in corrispondenza dei montanti. (Foto David Campione, 03 aprile 2024)



11

Foto David Campione



12

Foto David Campione

11. Distributori self-service di bevande e snack, in prossimità del vestibolo della carrozza 3. (Foto David Campione, 03 aprile 2024)

12. Ritirata per persone mobilità ridotta, in carrozza 4. (Foto David Campione, 03 aprile 2024)

Giusto il tempo di familiarizzare con il nuovo convoglio e scattare qualche foto agli arredi (e sottolineiamo ai soli arredi, non ai viaggiatori o al personale in servizio) che si palesa la giovane capotreno. Controllato il nostro titolo di viaggio ci redarguisce precisando che è vietato scattare fotografie a bordo del treno in mancanza di autorizzazione. Ne scaturisce un pacato ma lungo confronto tra l'addetta di Trenitalia che sostiene che sia vietato fotografare il convoglio per non meglio precisati motivi ("È vietato fotografare i treni, da bordo e da terra... così è scritto su Trenitalia.com...") e chi scrive che invece sostiene fermamente il contrario.

Passano gli anni, cambiano i treni, cambiano i tempi, cambia il personale ma nonostante questo ogni tanto riaffiora il tabù delle foto ai treni... Segreto militare? Segreto industriale? Qualcosa da nascondere? Sta di fatto che non è ben chiaro perché sarebbe vietato... Soprattutto perché - lo ribadiamo - Il Gruppo FS Italiane è un'azienda pubblica il cui capitale appartiene al 100% del Ministero dell'Economia e delle Finanze, quindi del popolo italiano. Quando si chiede il perché di questo paventato divieto, arrivano le risposte più disparate e assurde che sfociano spesso in un laconico "Così è scritto..."

Insomma c'è sempre il rischio di impelagarsi in sterili discussioni se non in beghe peggiori.

Oltretutto proprio Trenitalia da alcuni mesi a questa parte è molto attiva sui social con i profili Frecciarossa ed Intercity, esortando a taggare e condividere esperienze di viaggio a bordo dei loro treni. Insomma è proprio il caso di dire che la mano destra non sa

che cosa fa la sinistra...



13. Sui social network Trenitalia esorta i viaggiatori a scattare foto del proprio viaggio da inviare al profilo Frecciarossa per un'eventuale pubblicazione. Tutto bellissimo! Se non fosse che spesso si incappa in "zelante" personale di terra e di bordo che impedisce di scattare foto ai treni, da fuori come da dentro! Un controsenso assurdo!

13

La capotreno con estrema gentilezza e disponibilità si prodiga per cercare di ottenere un'autorizzazione telefonica immediata, ma la sua buona volontà nulla può contro l'italica e farraginosa burocrazia.

A questo punto per dovere di cronaca ci preme precisare che per essere ancor più in regola alla luce di un fantomatico divieto - e con opportuno anticipo - avevamo fatto richiesta a Trenitalia dell'autorizzazione per effettuare le riprese a bordo del materiale, ma non c'è mai stato alcun riscontro da parte dell'azienda del Gruppo FS e la nostra richiesta è stata ignorata dall'ufficio "competente". Ma poco male: abbiamo comunque già scattato le foto necessarie per documentare le caratteristiche del nuovo treno e che presentiamo in questo articolo. Lo stesso identico convoglio che pochi giorni prima era a disposizione di tutti per fotografie e riprese video nella stazione di Reggio Calabria.

Lo scorso giugno eravamo a bordo del nuovissimo traghetto Moby Fantasy in navigazione tra Olbia e Livorno in una delle sue prime traversate con passeggeri. Incuriositi dall'elegante nave, chi più chi meno tutti a bordo erano intenti a fotografare i saloni, i bar, i ristoranti e altri ambienti comuni senza alcun problema di sorta. Viene quindi da sorridere all'idea di un equipaggio "sguinzagliato" a caccia di passeggeri intenti a fotografare l'interno del traghetto! O ancora vi immaginate dei croceristi a cui viene vietato di fotografare la nave su cui si trovano?



14. Le ultime luci del giorno illuminano l'HTR.412-033 che viaggia verso Reggio Calabria, qui nella caratteristica vegetazione calabrese tra Siderno e Locri. (Foto David Campione, 01 aprile 2024)

Intanto procede la corsa verso Reggio Calabria. L'HTR.412 è il primo rotabile delle FS a trazione Diesel che abbatte il muro dei 130 km/h. Peccato però che la ferrovia jonica in questo tratto non consenta di apprezzare le qualità velocistiche di questo convoglio.

Possiamo invece apprezzare la stabilità di marcia ed il buon comportamento dinamico dei carrelli Hitachi Rail, che ricorda in qualche modo la stabilità di marcia dei Rock e Caravaggio dello stesso costruttore. Un capitolo a parte meritano le poltrone: a prescindere dalla larghezza, che varia in funzione della classe, presentano una seduta abbastanza rigida che sulle prime può apparire scomoda ma che probabilmente sulle lunghe permanenze a bordo è più confortevole di imbottiture più morbide. Va inoltre annotato che ad una certa velocità le antine ribaltabili dei tavolini innescano una vibrazione molto fastidiosa che li porta a sbattere rumorosamente e ripetutamente contro la porzione fissa.



15



16



17



18

17. Sul nuovo Intercity non mancano un paio di posti singoli di prima classe con piena "vista muro" sia laterale che frontale. Con buona pace di chi vorrebbe eventualmente ammirare il paesaggio ionico oltre il finestrino... (Foto David Campione, 03 aprile 2024)
 18. Dettaglio dei tavolini con antina ribaltabile. (Foto David Campione, 03 aprile 2024)

Oltre gli ampi finestrini si susseguono in ordine inverso le stazioni dell'andata, con il ritardo che rimane pressoché invariato; in un paio di casi veniamo ricevuti sul binario di precedenza per lasciare il corretto tracciato al treno incrociante. Le deviate di molte stazioni della jonica (e non solo di questa linea...) sono caratterizzate dalle famose saldature a rilievo dall'andamento a zig zag sul piano di rotolamento delle rotaie: l'intervento attuato da RFI si è reso necessario in quanto l'elevata salinità dell'aria in queste stazioni spesso vicinissime al mare porta ad una veloce ossidazione dei binari di precedenza (solitamente meno utilizzati rispetto quelli di corretto tracciato), causando non pochi problemi sull'occupazione dei circuiti di binario da parte dei treni che li impegnano. La saldatura in rilievo di cui sopra risolve la problematica ma al tempo stesso produce anche un gran rumore chiaramente udibile a bordo del convoglio in transito, seppur questo avvenga a bassa velocità (30 km/h o inferiore).

In quel di Palizzi affrontiamo l'ultima deviata con sosta su uno di questi binari così trattati, dove incrociamo una ALn 663 diretta verso Catanzaro Lido. Nel mentre il sole caldo del tramonto illumina frontalmente il nostro convoglio rendendo anche difficoltosa la visione dell'aspetto del nostro segnale di partenza.



Foto David Campione

19 Ultimo incrocio del nostro viaggio a bordo del nuovo Intercity nella stazione di Palizzi illuminata da un caldo sole al tramonto. (Foto David Campione, 03 aprile 2024)

Pochi chilometri dopo siamo a Melito di Porto Salvo dove ha inizio l'elettrificazione, ma noi procederemo fino a destinazione con trazione Diesel.

In questa occasione non abbiamo quindi modo di testare il comportamento del treno in trazione elettrica. Secondo alcune indiscrezioni sembra che un discreto numero di macchinisti preferisca evitare il cambio di trazione elettrico-Diesel (la linea percorsa dagli Intercity trimodali è elettrificata nel primo tratto da Taranto fino a Sibari e quindi da Melito di Porto Salvo fino a Reggio Calabria). Il motivo sarebbe dovuto ai lunghi tempi di passaggio tra le due modalità di trazione, che richiede dai 2 minuti e mezzo fino a 4 minuti per il reset dei due sistemi di trazione. L'operazione può essere effettuata anche con il treno in corsa e preferibilmente si evita di effettuarla a treno fermo (nello specifico durante la sosta per servizio viaggiatori di Sibari) in quanto i preziosi minuti persi nel cambio elettrico-Diesel (o viceversa) possono influire sulla regolarità di marcia su una linea a binario unico che in certe fasce orarie presenta un po' di traffico e pochi punti di incrocio.

Intanto torniamo a rivedere l'Etna fumante con il sole ormai disceso alle sue spalle. La nostra breve esperienza di viaggio a bordo del nuovo Intercity trimodale sta per concludersi tra luci ed ombre. Indubbiamente il nuovo convoglio presenta caratteristiche come la maggiore velocità massima e la trazione bimodale che consentono un'ottimizzazione dell'impiego su una linea in parte elettrificata e anche di poter estendere dal prossimo 9 giugno i servizi su Bari, Brindisi e Lecce. Lato viaggiatore, invece, il confort di viaggio rispetto alle carrozze tradizionali è sicuramente minore.

Ma ormai il mondo ferroviario sembra andare quasi esclusivamente nella direzione di convogli bloccati a trazione distribuita.



Foto David Campione

20. Al termine della lunga galoppata da Taranto, l'Intercity trimodale riposa nella stazione di Reggio Calabria, in attesa del viaggio del giorno seguente che lo riporterà in Puglia. (*Foto David Campione, 03 aprile 2024*)



Foto David Campione

21. L'HTR.412-033 impegnato con l'Intercity 564 da Reggio Calabria per Taranto, in arrivo a Siderno. (*Foto David Campione, 05 aprile 2024*)

David Campione - 11 aprile 2024

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