

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

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

Ferrovie.it

da *News ferroviarie* del 13 dicembre 2010

Venezia, ritorna l'EuroCity per Monaco

di **Davide Cester**

VENEZIA - Ad un anno dalla soppressione ritorna a Venezia il treno diretto per Monaco di Baviera, stavolta gestito completamente dalla partnership DB/OeBB/LeNORD dopo l'abbandono del servizio da parte di Trenitalia.



¹La 1216 014 termina la manovra posizionandosi al binario 10: fra poco si parte! *Foto Federico Gitto, 12 dicembre 2010*

Preceduto da una breve presentazione alla stampa, alle 13.36 di domenica 12 dicembre è partito regolarmente da Venezia Santa Lucia l'EC 86, al traino della E.190.014 che si è occupata anche della manovra in tutto lo scalo lagunare, sempre con personale LeNORD. La presentazione è stata preceduta dall'intervento in forze della PolFer che ha provveduto a raccogliere nominativi e qualifiche dei presenti; magari ricevessero simili ordini anche contro chi imbratta i rotabili!

A causa delle decisioni dell'URSF (vedi *News ferroviarie* del 10/12/2010) il treno non ha effettuato alcuna fermata viaggiatori fino a Verona Porta Nuova: se escludiamo straordinari e notturni, che un treno passeggeri salti le fermate nei nodi di Mestre e Padova è veramente un fatto insolito. Una fermata era prevista anche a Vicenza.



2



3



4



5

2. Il convoglio in arrivo da Verona si posiziona sull'asta di manovra di Venezia Santa Lucia. (Foto Federico Gitto, 12 dicembre 2010)

3. La Taurus isolata mentre manovra per portarsi in coda al treno. (Foto Federico Gitto, 12 dicembre 2010)

4. Il treno viene spinto al binario, guidato da un manovratore di LeNORD. (Foto Federico Gitto, 12 dicembre 2010)

5. Il convoglio termina il piazzamento al binario 10. (Foto Federico Gitto, 12 dicembre 2010)

Dopo le numerose proteste anche istituzionali, l'URSF ha infatti mantenuto le limitazioni alle fermate solamente per i treni di nuova istituzione. Nonostante le difficoltà incontrate, "siamo soddisfatti di essere riusciti a ripristinare il collegamento ferroviario diretto fra la Germania e la splendida città di Venezia", ha dichiarato Kerstin Schoenbohm, Direttrice Marketing e Comunicazione di DB Italia, che precisa: "il nostro obiettivo comunque non si esaurisce certo con un singolo treno." L'Amministratore Delegato di NordCargo, Giorgio Spadi, ha invece fatto sapere che si è mosso ufficialmente con gli organi interessati precisando che "la tratta Brennero-Verona, regolarmente prevista in orario ed effettuata come EC 86/87 fino a sabato 11, non può in alcun modo qualificarsi come nuovo collegamento, pertanto è ferma intenzione del gruppo quella di rispettare il divieto solamente nella tratta fra Venezia e Verona".



6

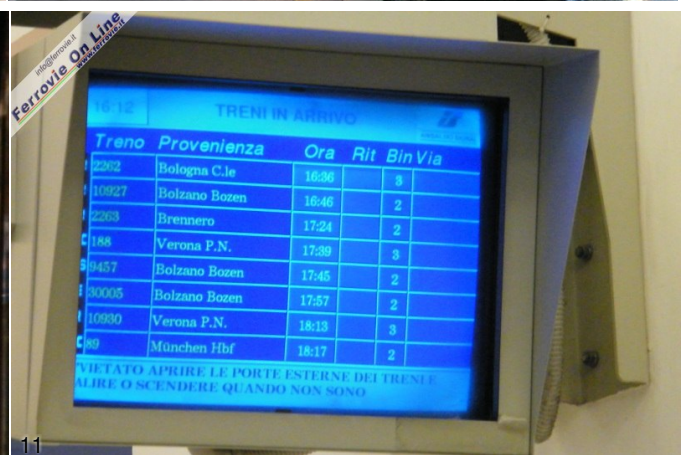


7

6. La PolFer sorveglia il convoglio prima della partenza. (Foto Paolo Corposanto, 12 dicembre 2010)

7. L'EC 87 al suo arrivo a Santa Lucia. Fra i passeggeri anche alcuni viaggiatori da Innsbruck infastidi per non essere potuti scendere a Mestre. (Foto Paolo Corposanto, 12 dicembre 2010)

Non così la pensa RFI, che nel frattempo ha letteralmente cancellato la coppia di treni da tutti i tabelloni fino al confine; per l'EC 86 gli M53 di stazione (i quadri cartacei gialli con l'elenco dei treni in partenza) a Venezia riportano solo Monaco come destinazione e Innsbruck come fermata intermedia, mentre in tutti gli altri neppure compare. Sui tabelloni di Venezia si leggeva solo "Brennero", corretto in "Monaco via Brennero" prima della partenza; a Verona i tabelloni a palette davano "riservato". A chi, non è dato saperlo. A Rovereto l'EC 87, non presente sui monitor, è stato annunciato come "treno in transito al binario 2, allontanarsi dalla linea gialla".



8. I tabelloni di Venezia S.L. inizialmente indicavano solamente "Brennero". (Foto Paolo Corposanto, 12 dicembre 2010)

9. Poco prima della partenza, i display sono stati aggiornati indicando "Muenchen OST - via Brennero", ma il simbolo dell'impresa era ancora quello di FS. E comunque il treno era diretto ad HBF! (Foto Paolo Corposanto, 12 dicembre 2010)

10. A Verona il treno risultava "RISERVATO". Una occasione per usare finalmente alcuni aspetti singolari dei tabelloni a palette... (Foto Paolo Corposanto, 12 dicembre 2010)

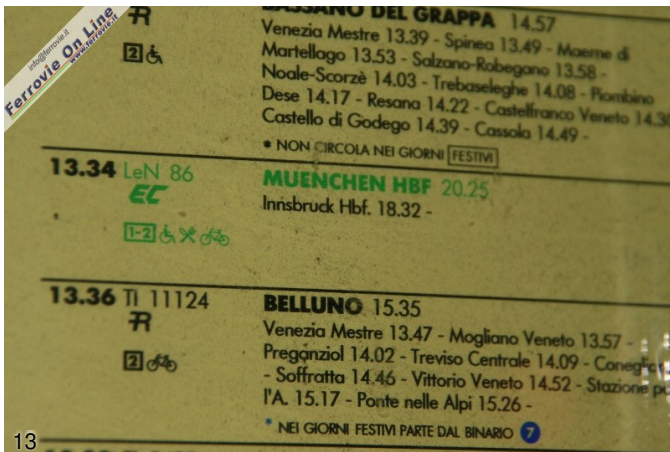
11. ...invece a Rovereto, che non ha tabelloni al binario, gli EC 86 e 87 sono stati direttamente eliminati dall'elenco, pur fermando. (Foto Paolo Corposanto, 12 dicembre 2010)

A proposito di Rovereto: il Regionale Veloce 2261 si è presentato al binario con 25 minuti di ritardo, con sole 5 carrozze (di cui una prima ovviamente declassata) già strapiene di gente che tornava dai mercatini di Natale; peccato che sul marciapiede ci fossero quasi un'ottantina di persone, una quarantina delle quali sono state costrette a rimanere a terra, perdendo del tutto coincidenze a Verona e Bologna con altri treni già pagati. L'unico sportello di biglietteria è stato preso d'assalto, con la Polfer costretta ad intervenire per placare gli animi. Assolutamente impietoso il confronto con il viaggio dell'EuroCity 86 fermo allo stesso marciapiede.



12. RV 2261 a Rovereto per Bologna: impossibile salire sulle 5 carrozze presenti. (Foto Davide Cester, 12 dicembre 2010)

Il materiale che raggiunge Venezia, la notte riposa a Verona; l'EC 86 arriva a Venezia come invio, e alla stessa maniera l'EC 87 riparte su Verona. Era stato chiesto di poter fare servizio viaggiatori invece di due invii in modo da ottimizzare l'uso del materiale ed aumentare i servizi lungo la linea (tra Venezia e Verona in quelle fasce vi è solo un Frecciabianca all'ora); richiesta "ovviamente" respinta, ma mai ci saremmo aspettati di assistere all'operazione "questo treno non esiste".



13. Peccato che la prima fermata fosse Verona... (Foto Federico Gitto, 12 dicembre 2010)

14. Il treno ha effettuato delle simulazioni di fermata a Mestre, Padova e Vicenza. A Mestre non era neppure indicato come transito. (Foto Davide Cester, 12 dicembre 2010)

Per FS forse no, ma per i passeggeri invece esiste eccome, ed è un buon treno. Il confort di marcia è decisamente alto: l'insonorizzazione raggiunge ottimi livelli nei salottini business, ma si apprezza il basso livello di rumore anche nella carrozza di seconda a salone, pure affollata. Bagni puliti e adeguatamente riforniti.



15. L'interno della vettura a salone di seconda classe. (Foto Paolo Corposanto, 12 dicembre 2010)

16. Lo scompartimento da 6, sempre di seconda classe. (Foto Paolo Corposanto, 12 dicembre 2010)

Arrivi e partenze sono all'insegna dello sprint, quando la E.190 fa sentire le sue doti, finalmente una macchina moderna e potente alla testa di treni a lunga percorrenza; d'altra parte è pur sempre una locomotiva pax/merci da 230 km/h, anche se su rete RFI è omologata solo per i 160 km/h. Gli orari di arrivo e partenza sono stati rispettati senza problemi.

Il vagone ristorante lascia piacevolmente sorpresi, un altro aspetto spesso trascurato sui treni nazionali non-AV; a bordo è possibile pranzare, gustare piccoli snack, gustare un ottimo dessert o anche solo bere una birra in compagnia. Il personale è gentile e disponibile, e soprattutto presente lungo tutto il treno.



17. Il vagone ristorante, pronto per la cena. (Foto Paolo Corposanto, 12 dicembre 2010)

18. Nel vagone ristorante trovano posto comodamente una trentina di persone. (Foto Paolo Corposanto, 12 dicembre 2010)

I prezzi: per un Venezia-Verona in seconda classe si parte da 14 euro; per tutta la tratta fino a Monaco si spendono 127 euro in prima classe e 77 euro in seconda, con la possibilità però di poter prenotare su internet posti in offerta a 39 euro, fino a tre giorni prima della partenza a meno di esaurimento.

Il biglietto di prima classe include una scelta di quotidiani nazionali ed il servizio caffetteria al posto, con scompartimenti-salottino da 4 persone, dotati di prese elettriche, aria condizionata e tavolini.



19. Reiseplan: la brochure con i dettagli del viaggio e le coincidenze è sempre disponibile sui convogli DB / OeBB . (Foto Federico Gitto, 12 dicembre 2010)
20. Weissbier e Sacher con la panna: un veloce (e gustoso) snack pomeridiano. (Foto Paolo Corposanto, 12 dicembre 2010)

Nel complesso è un servizio di alto livello, penalizzato da limitazioni incomprensibili ai viaggiatori e dall'assenza di informazioni ufficiali in stazione; sono ancora in pochi a sapere che è possibile viaggiare comodamente da Venezia a Monaco su un treno diretto, con vagone ristorante, facendo il biglietto direttamente a bordo senza sovrapprezzo. A quasi un anno di distanza dai nostri primi viaggi sugli EC austro-tedeschi ([Approfondimenti del 05/03/2010](#)) possiamo confermare appieno la qualità del viaggio, ma anche, purtroppo, l'ostracismo mostrato dal sistema nazionale.

Per i prossimi giorni si attendono le prime novità da parte del Ministero in merito ai divieti di effettuare fermate intermedie, decisioni a cui la coppia Venezia S.L.-Muenchen Hbf è particolarmente interessata.

Davide Cester - 13 dicembre 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