

da [Approfondimenti](#) del 08 giugno 2015

In viaggio sul Frecciarossa 1000

di David Campione

ROMA - A 9 giorni dall'attesa entrata in servizio commerciale, venerdì 5 giugno il Frecciarossa 1000 è stato protagonista di un viaggio riservato alla stampa, ai componenti delle Commissioni Trasporti e Lavori Pubblici di Camera e Senato e della Commissione Trasporti dell'Europarlamento.

Dopo la presentazione ufficiale dello scorso 25 aprile (vedi [Approfondimenti del 27/04/2015](#)), è stato possibile toccare con mano le caratteristiche del nuovo Frecciarossa di Trenitalia viaggiando da Roma Termini - Milano Centrale e ritorno.

In 2 ore e 50 minuti - compresa fermata intermedia a Bologna - il Frecciarossa 1000 ha sfoggiato le sue ottimi doti di accelerazione raggiungendo agevolmente i 250 km/h sulla Direttissima Roma - Firenze ed in seguito i 300 km/h sia sull'acclive Firenze - Bologna che sulla più agevole Bologna - Milano.



1. In viaggio sul Frecciarossa 1000 con a bordo i componenti delle Commissioni Trasporti e Lavori Pubblici di Camera e Senato e della Commissione Trasporti dell'Europarlamento. (Foto David Campione, 05 giugno 2015)

2. A 300 km/h in corsa tra Milano e Bologna. (Foto David Campione, 05 giugno 2015)

A bordo erano presenti l'amministratore delegato del Gruppo FS Italiane, Michele Mario Elia, l'ad di Trenitalia Vincenzo Soprano, l'ad di RFI Maurizio Gentile e Luigi Corradi, amministratore delegato di Bombardier Transportation Italy, che durante la sosta a Milano hanno presentato le caratteristiche dei 50 Frecciarossa 1000 in costruzione da AnsaldoBreda e Bombardier.



3. Un momento della presentazione a Milano Centrale. (Foto David Campione, 05 giugno 2015)

4. Il Frecciarossa 1000 pronto a partire da Milano Centrale per Roma. (Foto Marco Sebastiani, 05 giugno 2015)

In un viaggio di poche ore è difficile trarre giudizi completi sul treno, ma le prime impressioni sono assolutamente positive e confermano le qualità del Frecciarossa 1000 di cui abbiamo sentito parlare in questi anni durante la progettazione e costruzione. Notevole il comfort di bordo, sia per stabilità che silenziosità ma con qualche riserva per le poltrone dell'ambiente Standard da noi provato. Non consentono la regolazione dello schienale come invece è possibile sull'impareggiabile ETR.500 e rispetto a quest'ultimo sembrano meno comode, ma sempre in tema di confronti più confortevoli rispetto alle poltrone dell'ambiente Smart dell'antagonista Italo. Sul nuovo Frecciarossa la seduta e lo schienale (rivestiti in simil pelle) sono più rigidi e danno una prima impressione di scomodità, ma probabilmente a fronte di un maggiore comfort restituito dopo una lunga permanenza a bordo seduti.

Lascia un po' perplessi l'alloggio per i bicchieri sopra lo sportellino del cestino dei rifiuti, al centro del tavolino: può venire spontaneo sollevarlo per gettare qualcosa, mentre sopra è presente un bicchiere con una bevanda. E sembra che sia già successo in uno dei primi viaggi del Frecciarossa 1000 di queste settimane riservati ad autorità.



5

Foto David Campione



6

Foto David Campione

5. Il luminoso interno del livello Standard. (Foto David Campione, 05 giugno 2015)

6. Il cestino porta-rifiuti si trova al centro del tavolino ed il coperchio include un alloggio per i bicchieri. (Foto David Campione, 05 giugno 2015)

I poggiabraccio centrali e laterali sono adesso sollevabili (sull'ETR.500 sono fissi), agevolando così l'accesso ai posti a sedere; le tendine sono esclusivamente manuali, mentre sul Frecciarossa tradizionale dispongono anche di comando elettrico.

Mancano in tutti i livelli i ganci appendi abiti sulle pareti laterali: la scelta sembra sia stata dettata da ragioni di sicurezza, in quanto il furto dei portafogli dalle giacche appese è tra i più frequenti sui materiali dove è presente l'appendiabito.

La climatizzazione degli ambienti è efficace anche in una calda giornata come questa che registra 30°, con il getto d'aria abbastanza silenzioso; in rispetto delle specifiche tecniche di interoperabilità, la temperatura interna segue costantemente la cosiddetta "curva di benessere", mantenendosi sempre di 7 gradi più bassa rispetto alla temperatura esterna.



7

Foto Marco Sebastiani



8

Foto David Campione

7. Sosta di pochi minuti nella stazione di Bologna AV, prima di ripartire verso Milano. (Foto Marco Sebastiani, 05 giugno 2015)

8. E' il momento del caffè, mentre si viaggia a 300 km/h. (Foto David Campione, 05 giugno 2015)

Si distacca di poco dalla Standard il livello Premium, con poltrone pressoché identiche tra le due classi ma in quest'ultima rivestite in pelle (come per i livelli superiori), che soffrono dello stesso problema di larghezza dovuto al modulo 2+2.

In questa occasione non è stato possibile provare la Business, mentre per l'Executive è da evidenziare un notevole passo avanti rispetto all'ETR.500. L'ambiente offre una maggiore privacy, forse anche per la mancanza della porta di salita sull'estremità della carrozza presente sugli ETR.500, talvolta usata nelle stazioni di testa da viaggiatori diretti in altre classi; inoltre la moquette contribuisce a rendere più caldo ed accogliente l'ambiente, adesso meno dispersivo rispetto al Frecciarossa tradizionale.



9

Foto David Campione



10

Foto David Campione

9. Il corridoio che mette in comunicazione il vestibolo con l'Executive. Ai lati i vani tecnici per carrellini, frigorifero e forno, per la ristorazione dedicata al posto. (Foto David Campione, 05 giugno 2015)

10. L'accogliente ambiente della Executive sul Frecciarossa 1000. (Foto David Campione, 05 giugno 2015)

Molto comode le nuove poltrone che offrono diverse possibilità di regolazione dello schienale e del poggiapiedi. Non mancano le prese di corrente al posto (come in tutti gli altri livelli) e delle luci di lettura individuali.

Non è stato possibile provare i servizi di bordo dell'Executive, che comunque dovrebbero essere allineati a quelli attuali.

Un po' angusto invece l'angolo bar della vettura Bistrò (condivisa con posti a sedere Business), dove bastano poche persone per rendere l'ambiente claustrofobico. Mancano tavoli o mensole per la consumazione in loco dei pasti come di un semplice caffè: con il

Frecciarossa 1000 si tornerà infatti alla ristorazione al posto già sperimentata a fine anni '80 sugli ETR.450 ed in tempi recenti su Italo.



11

Foto Marco Sebastiani



12

Foto David Campione

11. Schermo all'interno delle carrozze, in corsa al massimo della velocità ammessa dalla linea. (Foto Marco Sebastiani, 05 giugno 2015)
12. La saletta riunioni con 5 posti. (Foto David Campione, 05 giugno 2015)

Grande attenzione in corso di progettazione è stata riposta anche per la cabina di guida. Viaggiando a 300 km/h, il comfort percepito è pressoché identico a quello in vettura e probabilmente la poltrona del macchinista è perfino più comoda di quelle della Standard...!

L'ampio vetro frontale consente un'ottima visuale sulla linea, mentre secondo i canoni attuali la visibilità laterale in marcia è nulla. Attentamente studiato il banco di manovra con forma a mezzaluna, che incorpora comandi e schermi disposti a raggiera per una migliore fruizione da parte del personale di condotta.

La distribuzione della trazione sull'intero convoglio consente inoltre al macchinista di lavorare in un ambiente pulito e silenzioso, al contrario delle E.404 per ETR.500 che essendo vere e proprie locomotive elettriche incorporano in un unico mezzo azionamenti di trazione, motori, torri di raffreddamento, ecc.



13

Foto David Campione



14

Foto David Campione



15

Foto David Campione



16

Foto David Campione

13. In cabina dell'ETR.400, lanciato a 300 km/h verso Bologna. (Foto David Campione, 05 giugno 2015)
14. Dettaglio del banco di manovra conformato a mezzaluna. (Foto David Campione, 05 giugno 2015)
15. In viaggio sulla Direttissima tra Firenze e Roma, con il super-verde ed il tachimetro fermo sui 250 km/h. (Foto David Campione, 05 giugno 2015)
16. Armadio con il chiaviere, nel vestibolo dell'unità di testa. (Foto David Campione, 05 giugno 2015)

Da domenica 14 giugno il Frecciarossa 1000 sarà accessibile a tutti i viaggiatori, con i primi servizi sulla dorsale alta velocità; nei mesi successivi si susseguiranno le consegne di ulteriori treni che andranno ad affiancare i Frecciarossa tradizionali sui collegamenti Napoli - Roma - Milano - Torino.

Solo con l'uso odierno intensivo in servizio regolare si potrà quindi avere il vero riscontro del gradimento da parte della clientela e la conferma della bontà del progetto italiano del "Treno più bello del mondo".

35602	Roma Termini 6.00	Milano Centrale 8.55	Rho Fiera Milano Expo 2015 9.15	Torino Porta Susa 9.59	Torino Porta Nuova 10.10	
35610	Napoli Centrale 6.40	Roma Termini 8.00	Milano Centrale 10.55	Rho Fiera Milano Expo 2015 11.15	Torino Porta Susa 11.59	Torino Porta Nuova 12.10
9622	Napoli Centrale 9.40	Roma Termini 11.00	Milano Centrale 13.55	Torino Porta Susa 14.52	Torino Porta Nuova 15.05	
9646 *	Roma Termini 17.00	Milano Centrale 19.59	Torino Porta Susa 20.59	Torino Porta Nuova 21.10		
9631	Torino Porta Nuova 11.50	Torino Porta Susa 12.00	Milano Centrale 13.00	Roma Termini 15.55		
35647 *	Torino Porta Nuova 15.45	Torino Porta Susa 15.55	Rho Fiera Milano Expo 2015 16.37	Milano Centrale 17.00	Roma Termini 19.59	
9651	Milano Centrale 18.00	Roma Termini 20.55	Napoli Centrale 22.15			
35655	Torino Porta Nuova 17.45	Torino Porta Susa 17.55	Rho Fiera Milano Expo 2015 18.37	Milano Centrale 19.00	Roma Termini 21.55	Napoli Centrale 23.15

* Frecciarossa 9646 e 35647 con fermate a Roma Tiburtina e Milano Rogosedo.

17

17. Orari dei primi collegamenti effettuati con Frecciarossa 1000, a partire dal 14 giugno.

Per l'articolo completo sul Frecciarossa 1000 vedere qui [Approfondimenti del 27/04/2015](#)

David Campione - 08 giugno 2015

- 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