



# Ferrovie.it

da *Racconti di viaggio* del 23 giugno 2015

## Executive a confronto

di Gino Pepe

Era sicuramente molta la curiosità suscitata nei viaggiatori e nei semplici appassionati dall'entrata in servizio del nuovo ETR.400, commercialmente chiamato "Frecciarossa 1000", e destinato a consolidare il successo del suo fratello maggiore ETR.500 sulla rete ferroviaria italiana ad alta velocità. Ho voluto pertanto provare questo nuovo treno nel giorno del suo esordio in servizio di linea e nella sua tratta più tipica, la Roma - Milano senza fermate intermedie con il FR 9607, scegliendo la classe di servizio più elevata, la prestigiosa Executive, e ponendolo a confronto con il sempre valido ETR.500 che ho utilizzato per il viaggio di andata da Milano, sempre in Executive.



Foto Gino Pepe

1

1. L'ambiente Executive del Frecciarossa tradizionale, si presenta un po' anonimo anche per l'assenza di moquette. (Foto Gino Pepe, 14 giugno 2015)

L'andata da Milano a Roma con il Frecciarossa

L'ambiente Executive sul Frecciarossa tradizionale (l'ETR.500) è caratterizzato da otto ampie poltrone singole, molto distanziate fra loro, disposte prevalentemente "a correre". Se da un lato ciò garantisce un'ampia privacy ed un'adeguata tranquillità del viaggio, favorita anche dall'essere localizzata sulla vettura di estremità del treno, dall'altro non consente ad un'eventuale piccolo gruppo di due, tre o quattro persone di viaggiare realmente "insieme", a meno di voler utilizzare la ormai nota saletta riunioni.

Il servizio di bordo prevede un'ottima e abbondante prima colazione, che viene servita al posto dal sempre gentilissimo e molto professionale addetto alla ristorazione della società Itinere, e comprende una bevanda calda, un bicchiere di succo di arancia rossa, una brioche, una pagnottina, due focaccine confezionate, una piccola macedonia, un vasetto di yogurt ed uno di crema spalmabile al gianduia.



Foto Gino Pepe

2

2. La prima colazione in executive, a bordo del Frecciarossa con ETR.500, in viaggio da Milano verso Roma. (Foto Gino Pepe, 14 giugno 2015)



Foto Gino Pepe

3

3. Le otto poltrone della classe Executive sull'ETR.500. (Foto Gino Pepe)

Il tavolino sul quale viene posato tutto questo ben di Dio viene estratto direttamente dal bracciolo della poltrona e viene preparato con tovaglietta in stoffa e stoviglie di ottima fattura; tuttavia mi sembra un pochino "basso" quanto a posizione rendendo un po' scomoda la consumazione della colazione.

Il servizio di ristorazione è disponibile durante tutto il viaggio, con la formula dell'"Open Bar" che prevede la possibilità di consumazioni senza costi aggiuntivi.

Il viaggio procede senza particolari degni di nota, e si arriva in orario prima a Roma Tiburtina infine a Termini.



4. L'ETR.500 n.42 protagonista del viaggio da Milano a Roma, arrivato alla stazione Termini espletando il treno 9607. (Foto Gino Pepe, 14 giugno 2015)  
 5. Poche ore dopo il Frecciarossa 1000 per il viaggio di ritorno verso Milano come FR 9646. (Foto Gino Pepe, 14 giugno 2015)

Il ritorno da Roma a Milano con il Frecciarossa 1000

Ben più interessante il viaggio di ritorno. L'ETR.400 ha una livrea particolarmente aggressiva ed indovinata. Sul frontale spiccano le luci a LED, che gli conferiscono a prima vista un aspetto ben più moderno.

Entrando nella classe Executive, si ha subito l'impressione di un salto di qualità, favorita anche dalla moquette sul pavimento, che è un rivestimento sicuramente più elegante dell'anonimo linoleum dell'ETR500 e rinverdisce i fasti delle leggendarie vetture Gran Conforto che in passato componevano i treni più prestigiosi.

L'ambiente, per la verità, ad una prima occhiata sembra meno arioso, ed infatti contiene due posti a sedere in più. In realtà lo spazio è stato ottenuto sacrificando parzialmente la piccola sala riunioni, mentre le dieci poltrone sembrano addirittura più ampie di quelle dell'ETR.500, e giocoforza occupano parzialmente lo spazio fra le stesse.



6. Le poltrone orientabili della Executive sul Frecciarossa 1000. (Foto Gino Pepe, 14 giugno 2015)

La più evidente novità è che tutte le poltrone possono ruotare agevolmente sul proprio asse verticale ed hanno due posizioni di blocco per ciascun senso di marcia, uno che guarda verso il finestrino, l'altro che si orienta verso il corridoio: c'è un semplice meccanismo a leva nel bracciolo, azionabile direttamente da chi occupa il posto a sedere. L'ambiente di viaggio quindi può essere configurato a piacere dai viaggiatori stessi, ad ottenere posti "a correre" oppure dei veri e propri salottini.

Naturalmente non mancano le regolazioni per l'inclinazione dello schienale e dell'ampio poggiatesta estensibile, che a differenza del Frecciarossa tradizionale sono elettriche ed indipendenti l'una dall'altra; nel complesso anche la comodità della seduta appare maggiore.

Un'altra novità sono le luci di lettura, che sul nuovo Frecciarossa 1000 hanno doppia intensità e sono integrate negli ampi poggiatesta e non più posizionate a plafoniera nella mensola portabagagli soprastante la poltrona.



7. Lo snack dello chef Cracco servito sul Frecciarossa 1000. (Foto Gino Pepe, 14 giugno 2015)  
 8. In corsa a 294 km/h tra Bologna e Milano. (Foto Gino Pepe, 14 giugno 2015)

Il servizio di bordo pomeridiano prevede uno snack firmato dallo Chef Carlo Cracco, che in occasione della concomitante Expo propone una focaccina ripiena chiaramente ispirata alla cucina asiatica, sebbene molto aderente ai gusti occidentali in ossequio alle migliori tendenze della cucina Fusion. Accompagna questo spuntino una minuscola ma ragionata scelta di vini italiani di rinomata qualità; non manca la possibilità di avere le altre consuete bevande, fra le quali una birra di produzione artigianale.

Rispetto al precedente ETR.500 è pure apprezzabile che il tavolino, ugualmente estraibile dal bracciolo, ha una posizione più alta ed in definitiva più ergonomica.

In marcia, del Frecciarossa 1000 rilevo delle ottime doti di stabilità, apparentemente migliori per quanto valutabili sensorialmente e di silenziosità, frutto evidentemente di un più aggiornato studio dell'aerodinamica combinato ad un verosimile migliore assemblaggio delle componenti di arredo dalle quali non si percepiscono i cigolii che invece si sono fatti sentire sul ETR.500.

In definitiva quindi, il nuovo Frecciarossa 1000 ha sensibilmente migliorato il già ottimo predecessore, un treno che a dispetto della sua concezione ormai un po' datata, riesce tuttora a espletare con lusinghieri risultati i servizi di maggior rango sui binari italiani. Inoltre poteva sembrare difficile migliorare la già prestigiosa classe Executive, ma un'evidente attenzione ai particolari in fase di progettazione, ha consentito anche questo non secondario risultato.



Foto Gino Pepe

9. L'aggressivo profilo del Frecciarossa 1000 n.8 in procinto di partire per Torino da Milano Centrale.  
(Foto Gino Pepe, 14 giugno 2015)

9

Gino Pepe - 23 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