

In viaggio su "Italo" il treno della normalità

MICHELE SMARGIASSI

«**T**OILET occupata! Toilet busy!». Sbaglierò, ma c'è una punta di irritazione nella vocetta maschile registrata che ti fermase cerchi di aprire la porta di un bagno che, appunto, è occupato. Ma sono tutte busy, le toilet, sul primo treno privato d'Italia, questo "Italo" bordò fiammante, in servizio Milano-Roma. Eppure non siamo neanche a Melegnano, che succede?

PERCHÉ tutti vanno in bagno? Sarà effetto dell'eccitazione? Sì, ma è l'eccitazione del giocattolo nuovo, bisogna fare tutto, vedere tutto, provare tutto, andare dappertutto, c'è la calca perfino davanti alle due macchinette automatiche, a metà treno, dove un espresso costa 1,50 e una merendina 2 euro, i bambini vagano nei corridoi lindi come una nursery svedese e odorosi come un mobilificio, spingono i bottoni delle toilet per ascoltare la vocetta arrabbiata, e ridono. «Guarda!», indicano col dito il display che vanta: «300 km/h». Qualcuno ha già indossato la t-shirt rossa «Parto con Italo», omaggio ai primi clienti. C'è aria di crociera.

Comincia l'era del libero mercato ferroviario e sembra il primo giro su una nuova giostra. Posti esauriti. Famiglie, ragazzi, businessmen, ex pendolari Alitalia. Angela e la sua amica di Lodi hanno cominciato a bombardare di telefonate il call center alla fatidica mezzanotte del 15 «per beccare la tariffa da 33 euro, ma era sempre occupato, e dopo l'offerta era già esaurita», allora hanno pagato 65 euro per Roma, che comunque è un po' meno di un Frecciarossa statale. A una famiglia milanese media Istat, mamma papà bimbo bimba, è andata meglio, 63 a testa per Napoli. Ma sono prezzi al minuto, nel senso che cambiano continuamente. Le associazioni dei consumatori già lamentano che la concorrenza non ha abbattuto le tariffe. Del resto, quando sali a bordo del treno con marchio del leprotto che corre, capisci che la concorrenza sulle rotaie non si combatterà a colpi di sconti. È un altro l'appeal che Montezemolo e soci hanno deciso di giocarsi.

Quale?

Il lusso? Sì eno. La classe Club, quella più costosa, ha il privilegio di due salottini esclusivi ma un po' claustrofobici da quattro posti, venduti in blocco come un palco alla Scala. Poi? Pasti caldi, ecco: seppioline e piselli, involtini di zucchine, menù da 17 a 22 euro (stroncati subito sui blog dei gourmet: «buoni, ma scarsi»), servizio al posto, non c'è carrozza ristorante, e te li portano negli "Italobox" che sono poi i vassoi da aereo. Il wi-fi gratis è un bel colpo, ma su 460 passeggeri almeno trecento hanno un aggeggio che si connette, e allora per sovraccarico dà forfait per quasi tutto il giorno. I bagni, grigi azzurri, non riservano sorprese né estetiche né tecnologiche: sapone, rubinetto, soffione, asciugamani. Non c'è quasi nulla che un viaggiatore appena un po' navigato non abbia già visto su qualche volo: i film e i tigi dagli schermi al soffitto della carrozza Smart Cine, ad esempio. Ecco, forse le poltrone in vera pelle, griffe Frau ben esibite, anche in economica.

È una questione di rivestimenti, anche con le parole. Sui treni di Ntv non acquisti un servizio, ma un'«esperienza di viaggio», a terra non ti accoglie una biglietteria ma una «way of caring», non sali in carrozza ma «entri in un ambiente». Di classi, su Italo c'è solo la Prima, perché «seconda classe» fa tristezza, e allora si chiama Smart. Ma anche se sul petto ha scritto Train Manager, resta un capotreno, e lo steward un assistente. Certo c'è un'infinità di personale a bordo, è per il debutto, sono almeno una quindicina, disponibili, sorridenti, impeccabili in rosso grigio e ottone, giovanissimi, appena assunti, eccitati per l'avventura che inizia, perfino eccessivi nel galateo appreso alla «Scuola di accoglienza» della compagnia: «Buongiorno signore come posso aiutarla?». Sarà questa la differenza? Le premure? «Io compro un biglietto per arrivare in orario», fa spalucce Giacomo, informatico di Brescia, «il resto è un extra».

Accontentato, almeno oggi: il primo Italo parte da Porta Garibaldi alle 8.19 spaccate, passa con cinque minuti di anticipo a Rogoredo e tre a Bologna. Su quello del pomeriggio, carrozza

due, rientra a Roma il padrone di casa, l'ad di Ntv Giuseppe Sciarrone. Rassicurato: Fs si è comportata bene, tracce libere sulla rete, annunci puntuali in stazione. Soddisfatto: «Buon inizio, pieni i treni verso sud, 60-70% quelli verso nord. Ma capiremo come va solo fra due o tre mesi». La crisi colpisce i viaggi, anche quelli di lavoro. Sciarrone: «Tante imprese non rimborsano più la prima classe. Per questo puntiamo su una seconda di qualità».

Allora l'informatico Giacomo ha torto, la puntualità non è tutto. Spii gli sguardi dei viaggiatori della première, e capisci che la caccia al passeggero si gioca su una cosa semplice, che una signorina tailleurizzata executive davanti a una porta scorrevole che scorre senza intoppi intuisce stupefatta: «Vede? Funziona!». Ecco cosa cerca il passeggero italiano esasperato: la porta che non ti si chiude addosso come una mannaia, spingi il bottone e la lucina s'accende, tiri l'acqua e lo scarico scorre. Non sono gli effetti speciali la briscola in mano ai treni di Montezemolo, sono gli effetti normali.

Pagare il biglietto per un sedile non macchiato, un annuncio che non gracchia, un gabinetto non repellente. Come nei paesi civili d'Europa. Ma forse è come la prima gita con l'auto nuova di papà, deodorante appeso allo specchietto e guai a chi fa briciole: non dura. «Toilet fuori servizio, toilet out of service!», esclama a sorpresa, all'altezza di Arezzo, la vocina irritata del bagno della carrozza quattro. Chissà quanto tempo ci metteranno, questi smaglianti treni Alstom appena tolti dal celophane, a diventare italiani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Standard europei, puntualità e qualche neo: il wi-fi si blocca e i blog criticano il cibo

Il passeggero italiano esasperato si compiace. Ma poi si chiede: quanto durerà?

Le tratte coperte da Italo



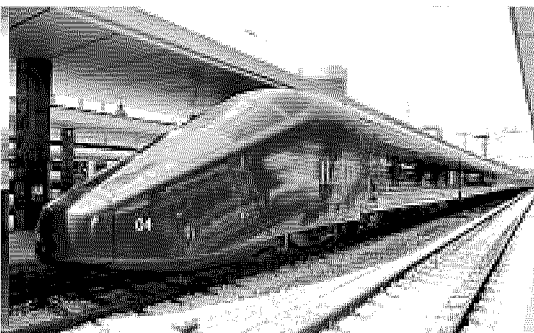
- 9** le città italiane collegate (e 12 stazioni) lungo le due linee: **Torino-Salerno e Venezia-Roma**
- 25** treni (da marzo) per **50 viaggi** quotidiani e un totale di circa **12 milioni** di treni-chilometri all'anno
- 460** passeggeri, la capienza massima del treno
- 300** kmh la **velocità massima** sulla rete italiana
- 11** carrozze motrici
- 39** posti con 8 schermi nella sala Cinema (classe Smart) con monitor da 19 pollici ad alta definizione
- 19** posti nella sala Relax (cellulari silenziati)
- 8** posti (divisi in due salottini da 4) nella carrozza Club (prenotabili solo 4 posti insieme)
- 200** metri, la lunghezza del treno
- 10%** di abbattimento dei **consumi energetici** rispetto a un treno tradizionale di pari prestazioni
- 2014** è l'anno in cui è previsto il **breakeven** dalla società che produce Italo, NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori)

Il debutto di Italo, treno della concorrenza “Effetti speciali? La toilette che funziona”

Poltrone in pelle, hostess premurose ma qui il vero lusso è la “normalità”

Servizi e immagine la sfida alle Fs

L'ad di Ntv Giuseppe Sciarrone: “Tante imprese non rimborsano più la prima classe. Per questo puntiamo su una seconda di qualità”



SEDILI GRIFFATI E GALATEO DA CROCIERA

Un'immagine delle carrozze di Italo, allestite con le poltrone Frau, e una giovane assistente sul binario in attesa dei passeggeri

