



# Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 02 dicembre 2011

## NTV e Virgin Trains si incontrano da Alstom

di David Campione

SAVIGLIANO (Cuneo) - Savigliano per un giorno capitale dell'industria ferroviaria europea. Il 30 novembre lo stabilimento Alstom cuneese ha ospitato un incontro-confronto, moderato da Sebastiano Barisoni di Radio 24, tra Giuseppe Sciarrone, Amministratore Delegato di NTV - Nuovo Trasporto Viaggiatori, Tony Collins, CEO di Virgin Trains ed Henri Poupart-Lafarge, presidente di Alstom Transport. Il tutto completato da una dettagliata visita alla linea di produzione di AGV e Pendolino.

I due operatori NTV e Virgin Trains, entrambi privati e pionieri nei propri mercati, rispettivamente italiano e inglese, sono accomunati dall'aver scelto Alstom quale unico fornitore sia per la produzione dei treni sia per la successiva manutenzione durante l'esercizio. La preferenza è stata dettata dalla volontà di concentrarsi sulla commercializzazione dei propri treni e sulla gestione dei servizi di bordo come di terra, affidando la delicata fase della manutenzione alla società francese. Scelta motivata anche dalla grande esperienza maturata dall'Alstom nel campo dell'alta velocità, con oltre 30 anni di esercizio dei treni TGV in Francia.

*Foto David Campione*

1. Giuseppe Sciarrone Amministratore Delegato di NTV, Henri Poupart-Lafarge presidente di Alstom Transport e Tony Collins CEO di Virgin Trains. (Foto David Campione, 30 novembre 2011)

Differenti gli scenari su cui le due imprese ferroviarie si trovano ad operare. La Virgin Trains presente dal 1997 su una tratta appaltata in concessione e con sei operatori concorrenti; NTV in arrivo sulla rete ad alta velocità italiana, dove è già presente da sempre Trenitalia. E su questo aspetto Giuseppe Sciarrone di NTV rimarca che "In Italia si opera in base alla licenza ferroviaria e chiunque che disponga dei requisiti può ottenerla e competere. Noi dobbiamo competere anche con le FS che hanno 150 anni di esperienza in più di noi, con tutti i suoi pregi e i suoi difetti".



Foto David Campione



Foto David Campione

2. Cassa di un Pendolino per Virgin Trains in allestimento (Foto David Campione, 30 novembre 2011)  
 3. Cassa di un AGV in fase di completamento. (Foto David Campione, 30 novembre 2011)

Virgin Trains dispone di una flotta ad oggi di 53 Pendolino, più altri 3 nuovi treni in arrivo nel 2012 insieme a 62 carrozze per allungare da nove a undici elementi la composizione originale dei Pendolino; NTV potrà contare su una flotta di 25 treni AGV battezzati Italo, 17 costruiti presso lo stabilimento francese di La Rochelle ed 8 presso l'impianto di Savigliano. Sciarrone di NTV si è dichiarato "Orgoglioso di aver affidato la costruzione dei treni ad una storica azienda italiana" sottolineando che "La grande innovazione dell'introduzione della concorrenza sulle reti dell'alta velocità e la sfida di un nuovo treno è vicina a diventare realtà. NTV apre la strada e, per una volta, possiamo dire che l'Italia è leader di un importante processo di innovazione". Si è infatti concluso il ciclo di test e messa a punto che hanno interessato i primi AGV giunti in Italia; segue il consueto pre-esercizio dei treni, mentre si è in attesa della certificazione finale dell'ANSF - Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria - propedeutica all'entrata in servizio commerciale.



Foto David Campione

4. Linea di produzione dei Pendolino Virgin Trains e degli AGV per NTV, nello stabilimento Alstom di Savigliano. (Foto David Campione, 30 novembre 2011)

Tony Collins da parte sua può fornire dei numeri su Virgin Trains che lasciano chiaramente intendere il successo dell'azienda inglese, con 12 milioni di passeggeri trasportati nell'anno 2004 e 30 milioni di passeggeri circa trasportati nel 2011. Wi-Fi a bordo, un'attenta ristorazione con prima colazione all'inglese, pasti caldi, aperitivi ed altri servizi rendono il viaggio un'esperienza piacevole. Collins precisa che "Il servizio affidabile e la puntualità sono due aspetti fondamentali". Puntualità che non vuol dire solo evitare ritardi, ma anche limitare gli anticipi perché, secondo Collins, "Alcuni passeggeri sono un po' seccati se arriviamo in anticipo!"



5

Foto David Campione



6

Foto David Campione

5. Estremità di un AGV di Nuovo Trasporto Viaggiatori. (Foto David Campione, 30 novembre 2011)

6. Il Pendolino di Virgin Trains. (Foto David Campione, 30 novembre 2011)

Tornando a Nuovo Trasporto Viaggiatori, Sciarrone ricorda l'appuntamento nelle officine di NTV a Nola dove ci sarà il vernissage di Italo: "Il 13 dicembre sveleremo gli interni ed i servizi del treno. Italo sarà un treno completamente informatizzato; internet gratuito con Wi-Fi e sarà possibile vedere la TV in diretta a bordo attraverso lo schermo disponibile in ciascun posto a sedere, con la cuffia o attraverso il proprio computer, con ampia scelta tra notizie di attualità, eventi sportivi o altro rigorosamente in diretta."

L'AD di NTV rimarca che "La redditività dei servizi accessori non è importante. Alcuni servizi ad esempio sono in perdita (TV, Wi-Fi ndr) ma li forniamo comunque gratuitamente perché pensiamo possano essere un servizio che ci fanno preferire alla concorrenza."



Foto David Campione



Foto David Campione

7. Carrello portante di un AGV, in attesa di essere posizionato sotto la cassa adiacente. (Foto David Campione, 30 novembre 2011)

8. Unità di testa di un AGV in costruzione; risalta la scatola assorbimento d'urto. (Foto David Campione, 30 novembre 2011)

Mentre gli operai Alstom continuano a lavorare sui Pendolino e sugli AGV in allestimento nel capannone, il moderatore sposta la discussione sui progetti futuri dei due operatori. E' l'occasione per Sciarrone di lanciare un messaggio forte: "Noi veniamo identificati come una società che fa servizi viaggiatori per elite. Invece Italo è una cosa diversa dalla Ferrari, Italo è il treno di tutti. Noi non siamo contenti di poter operare soltanto sull'alta velocità, ma vogliamo competere anche nel trasporto pendolari attualmente 'chiuso'. Questo governo liberalizzi anche il trasporto regionale e noi saremo pronti a lanciarsi in gare anche per questo tipo di trasporto, non meno importante dell'Alta Velocità, in qualche regione italiana."

Per Collins il futuro invece è a stelle e strisce in quanto "Siamo interessati agli Stati Uniti, dove abbiamo dei progetti con Alstom. Ritornando in Inghilterra, intendiamo innanzitutto rinnovare per altri 15 anni la concessione e quindi alzare il livello del servizio."



9. Scambio dei modellini di AGV e Pendolino tra Sciarrone di NTV e Collins di Virgin Express, alla presenza di Henri Poupart-Lafarge Presidente di Alstom Transport. Foto David Campione, 30 novembre 2011)

Le ultime battute di Sciarrone vertono nuovamente sull'imminente avvio del servizio di NTV, sottolineando che in Italia "L'alta velocità funziona, con noi funzionerà ancora meglio." E lancia lo slogan "Finalmente puoi scegliere" la prima campagna pubblicitaria di NTV, sui quotidiani dal 2 dicembre. Quanto ai servizi, è riconfermato l'impegno sulle tratte Torino - Milano - Roma - Napoli - Salerno e Roma - Venezia. Con la consegna di due treni al mese da parte di Alstom, entro settembre 2012 il turno di NTV dovrebbe essere a regime, con 50 collegamenti al giorno.

Sul piano tariffario nulla è ancora svelato, ma non mancherà una gamma di prezzi diversificata anche a seconda degli orari: "Chi vuole molto servizio paga di più, chi vuole il solo trasporto pagherà l'essenziale."

L'incontro volge al termine. Tra progetti e ambizioni, si alza il sipario sui protagonisti della giornata: Italo e Pendolino fianco a fianco sfoggiano ai presenti tutta la loro bellezza ed eleganza, con due stili diversi ma altrettanto caratteristici che suggellano l'avvento dell'alta velocità a libero mercato.



10. Giuseppe Sciarrone con alcuni degli Ingegneri Alstom, in posa davanti Italo. (Foto David Campione, 30 novembre 2011)

AGV Italo - Principali caratteristiche tecniche	
	Trazione distribuita
	Motorizzazione ripartita
	Motori a magneti permanenti
	Inverter IGBT raffreddati ad acqua
Alimentazione	25 kV a 50 Hz ca e 3 kV cc

Lunghezza	11 casse 200 m
Posti a sedere	460
Velocità massima	360 km/h
Conforme alle norme di interoperabilità europee TSI	

#### Pendolino Virgin Trains - Principali caratteristiche tecniche

Motori	Asincroni autoventilati: 425 KW
Alimentazione	25 kV 50 Hz
Scartamento	1435 mm
Lunghezza	11 casse 265,2 m - 9 casse 217 m
Altezza	3895 mm dal piano del ferro
Posti a sedere	11 casse 589 - 9 casse 439
Peso a carico normale	11 casse 625 t - 9 casse 510 t
Velocità massima	125 mhp
Accelerazione iniziale	11 casse 0,36 m/s <sup>2</sup> - 9 casse 0,37 m/s <sup>2</sup>



Foto David Campione

11. I protagonisti della giornata di Savigliano: il Pendolino di Virgin Trains, l'AGV di NTV e l'Alstom produttrice di questi due treni simbolo della privatizzazione ad alta velocità. (Foto David Campione, 30 novembre 2011)

David Campione - 02 dicembre 2011

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