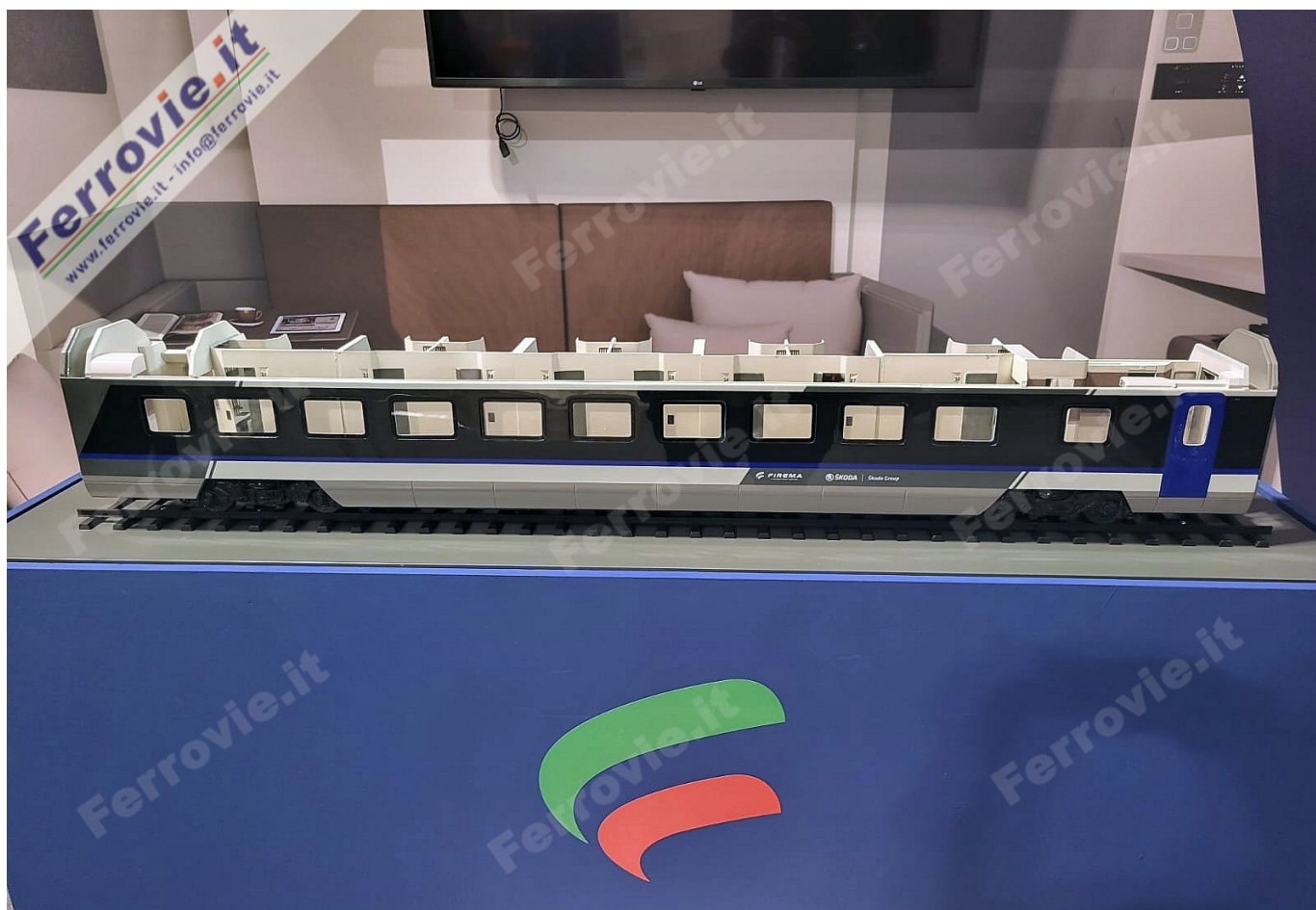




## Vinci, le nuove carrozze per treni notturni di Trenitalia da Firema e Škoda

di David Campione

MILANO - In Italia si torna finalmente a investire sui treni notturni. A distanza di quasi 20 anni dalla costruzione delle ultime carrozze letto (le sfortunate Tipo Excelsior 78-90 000-019 costruite fra il 1998 e il 2005 ed oggi tutte demolite (vedi [News ferroviarie del 08/09/2014](#))), lo scorso agosto Titagarh Firema e Škoda si sono aggiudicate la gara di Trenitalia per la fornitura di carrozze per servizi notturni (vedi [Brevi ferroviarie del 09/08/2023](#)), in un accordo quadro con un minimo garantito di 70 unità ed un massimo di 370 per un valore economico fino a 732,5 milioni di euro. Expo Ferroviaria di Milano è stata l'occasione per conoscere nel dettaglio le caratteristiche tecniche di queste nuove carrozze, che dovrebbero entrare in servizio tra il 2025 e il 2026.



**1** Modello della carrozza con letti DeLuxe di Firema e Škoda per Trenitalia.

### La piattaforma Vinci

Basate sulla nuova piattaforma Vinci per treni Intercity giorno e notte, le carrozze saranno costruite nello stabilimento di Caserta in Raggruppamento Temporaneo di Imprese tra Titagarh Firema e Škoda Transportation. Un nuovo modello di carrozza personalizzabile secondo le esigenze del cliente con allestimenti che in fase progettuale possono variare in base alle preferenze del committente.

Lunghe 26 400 mm con interperno 19 000 mm (le classiche misure delle moderne carrozze unificate), le carrozze Vinci monteranno carrelli Škoda e potranno raggiungere la velocità massima in esercizio di 200 km/h.

La struttura della cassa è prevista in lunghi profilati estrusi di lega leggera d'alluminio, consentendo di massimizzare la capacità di trasporto e la massima flessibilità operativa nell'allestimento degli arredi interni, che saranno curati da Officine Multiple.

Il progetto prevede un convertitore statico per l'alimentazione degli ausiliari adatto alle reti europee, con carica batterie integrato, ampi intercomunicanti a tenuta tipo Hübner e accoppiatori conformi alle norme EN15566 e EN15551, illuminazione a LED, moderni sistemi di informazione e intrattenimento audio e video per i passeggeri. Batterie al litio da 800 Volt garantiranno il funzionamento dei servizi ausiliari delle carrozze per 45 minuti in assenza di alimentazione esterna.

Ogni veicolo, su ciascuna fiancata, sarà dotato di porte di salita ad espulsione e scorrimento azionate elettricamente, con una

larghezza libera di 800 mm. Sulla carrozza attrezzata per PRM sono previsti sistemi di sollevamento per l'imbarco e sbarco delle carrozzine. L'innovativo sistema TCMS per la supervisione e controllo di tutte le funzioni della carrozza monitorerà lo stato dei sistemi e permetterà l'invio a terra dei dati diagnostici per il monitoraggio dei veicoli, l'analisi predittiva della manutenzione e migliorare la disponibilità della flotta.

Le carrozze Vinci saranno inizialmente omologate per l'Italia ma sarà possibile l'omologazione per altri 8 paesi europei tra cui Germania, Austria, Svizzera e Francia.



**2. Potrebbero presentarsi così gli interni della carrozza Economy con posti a sedere in comode poltrone in modulo 2+1.**

**3. Figurino con il possibile arredo interno della carrozza letti DeLuxe.**

Le tre tipologie di carrozze Vinci per Trenitalia

Nel primo lotto costruttivo di 70 unità, Trenitalia ha richiesto al costruttore tre tipologie di carrozze:

- Economy - 52 posti a sedere in poltrone reclinabili con modulo 2+1;
- Comfort - 7 cabine da 4 letti più una cabina PRM con una capacità massima di 3 posti letto;
- DeLuxe - 8 cabine di cui due d'estremità con letti matrimoniali e sei intermedie da due letti sovrapposti che all'occorrenza possono diventare intercomunicanti. Tutte le cabine saranno dotate di TV e bagno privato con doccia e ancora serrature delle porte smart. Completa la carrozza un office per il conduttore, attrezzato con quanto necessario per la preparazione di pasti al posto e prima colazione.

Lo schema di coloritura sarebbe stato definito ma non ancora reso noto su espressa richiesta di Trenitalia. Dovrebbe comunque ricalcare le nuove coloriture che a breve potrebbero debuttare sugli altri rotabili della Divisione Business Intercity (vedi [News ferroviarie del 05/10/2023](#)).

Su tutte le tipologie di carrozze sarà presente il Wi-Fi e sarà possibile trasportare biciclette al seguito in appositi spazi in prossimità dei vestiboli; saranno inoltre presenti distributori automatici per le tipologie Economy e Comfort, mentre nella DeLuxe dovrebbe trovare spazio un'area per piccole consumazioni servite dal personale di bordo.

Il primo lotto di 70 carrozze per Trenitalia, acquistate con i fondi del PNRR e destinate ai servizi Continente - Sicilia, sarà così suddiviso: 4 Economy, 44 Comfort e 22 DeLuxe.

Ricalcando quanto oggi avviene per i treni Intercity Roma-Palermo/Siracusa, Trenitalia dovrebbe così comporre due treni formati ciascuno da una locomotiva E.464 con batterie di trazione, due carrozze Comfort, una DeLuxe e una pilota Tipo Z1A. Queste composizioni dovrebbero quindi viaggiare accoppiate lato pilota fino a Villa San Giovanni per imbarcarsi autonomamente in due sezioni separate sulle navi traghetto e quindi da Messina proseguire verso le rispettive destinazioni.





**4. La vista dall'alto del modello della carrozza DeLuxe consente di vedere le otto ampie cabine letti, tra cui le due matrimoniali alle estremità della vettura.**

Oltre i servizi per la Sicilia, le nuove carrozze dovrebbero successivamente debuttare in altri collegamenti notturni interni al nostro Paese senza escludere un possibile impiego anche in servizi internazionali, andando così a sostituire un parco rotabili che inesorabilmente mostra i segni del tempo nonostante i revamping a cui è stato sottoposto negli ultimi anni.

Trenitalia potrà quindi disporre di un parco rotabili notturno all'altezza delle altre amministrazioni europee che stanno nuovamente puntando sui treni notte, in un mercato che sta sempre più riscoprendo e valorizzando il viaggio in treno notturno.

Luigi Corradi, amministratore delegato di Trenitalia, a Ferrovie.it ha così commentato: "Siamo contenti di essere i primi clienti per questo gruppo di carrozze. Fare servizi notturni costa molto e vogliamo tenere i prezzi calmierati. Bisogna trovare il giusto equilibrio tra un servizio migliore e il costo, che inevitabilmente si andrebbe a ripercuotere sul biglietto. Non escludiamo in futuro di ampliare i servizi di bordo come ad esempio con bistrò".

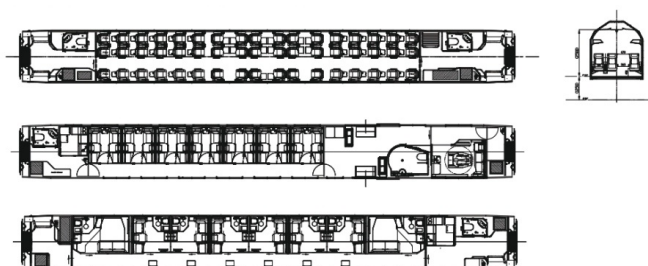
"Siamo orgogliosi dell'avvio di questo progetto - sottolinea Gianluigi Traettino, Presidente di Titagarh Firema SpA - che vede protagonisti player internazionali per lo sviluppo di un progetto di grande rilievo per il Paese, il cui epicentro è proprio la città d'origine di Firema: Caserta. Un segnale chiaro ed inequivocabile che grandi sfide possono essere intraprese nel Mezzogiorno".

L'amministratore delegato di Titagarh Firema, Carlo Logli, aggiunge: "Firema mette a segno un ulteriore importante risultato ed accetta una nuova sfida per una commessa estremamente importante per Trenitalia, per il Paese, che ha contribuito finanziando il progetto con i fondi del PNRR, e per la nostra azienda, che accresce sempre più la propria leadership nell'industria ferroviaria italiana. Aggiudicarsi questa gara è stato possibile grazie al supporto ricevuto da Titagarh Rail Systems Limited India, che produrrà personalmente alcuni componenti chiave da utilizzare nelle carrozze".

"Škoda ha una lunga tradizione di oltre 160 anni. - ha spiegato la Managing Director di Škoda Transportation Italia Srl, Olesea Lachi - La nostra sfida è sempre stata quella dello sviluppo tecnologico e abbiamo sempre avuto la grande ambizione di entrare nel mercato italiano. Per farlo, abbiamo scelto un settore dove, fino a questo momento, non si era investito, quello dell'Intercity, che suscita grande interesse anche in altri Paesi"



5. Sandro Scarfone di Firema illustra a Luigi Corradi, amministratore delegato di Trenitalia, la carrozza letto DeLuxe. (Foto David Campione, 03 ottobre 2023)  
 6. Carlo Logli, amministratore delegato di Titagarh Firema, con Olesia Lachi, Managing Director di Škoda Transportation Italia. (Foto David Campione, 03 ottobre 2023)



7. Figurino delle tre tipologie di carrozze ordinate da Trenitalia.

CARATTERISTICHE TECNICHE	TECHNICAL CHARACTERISTICS	 <b>FIREMA</b> A TITAGARH GROUP COMPANY	
Rodiggio	Axle arrangement	2' 2'	
Scartamento	Bogie gauge	1.435	mm
Lunghezza totale (Carrozza intermedia)	Total Length (Standard Coach)	26.400	mm
Larghezza	Carbody width	2.850	mm
Altezza massima dal p.d.f.	Maximum carbody height from Tor	4.200	mm
Interperno	Distance between bogies centres	19.000	mm
Passo carrelli	Bogie wheel base	2.500	mm
Diametro ruote (nuove)	Wheel diameter (New/worn)	920 / 840	mm
Impianto freno su carrello per asse (dischi e cilindri freno)	Bogie brake equipment x axle (brake disc and cylinders)	2	mm
Altezza pavimento	Floor height	1.250	mm
Porte per fianco / Larghezza libera	Doors per side/ free width	2 / 800 (PRM 900)	mm
Toilette	Toilette		
- Carrozza DeLuxe	- DeLuxe Coach	1 standard + 1 per cab	
- Carrozza Comfort	- Comfort Coach	1 LWC + 1 standard	
- Carrozza Economy	- Economy Coach	2 standard	
Capacità di trasporto:	Transport Capacity:		
- Carrozza DeLuxe	- DeLuxe Coach	8 room with 2 beds	
- Carrozza Comfort	- Comfort Coach	7 cabs with 4 beds + 1 PRM	
- Carrozza Economy	- Economy Coach	51	
Posti per PRM in carrozza (Carrozza Comfort)	PRM Wheelchairs (Comfort Coach)	2	
Altri servizi:	Special areas:		
- Comfort and DeLuxe Coaches	- Comfort and DeLuxe Coaches	Service room with kitchen appliances	
- Comfort and Economy coach	- Comfort and Economy coach	Vending machine/lounge area	
Peso per asse massimo	Max axleload	16	t/axle
Raggio minimo di curva in linea	Min. curve radius in line	150	m
Velocità massima	Max speed	200	Km/h

8

David Campione - 06 ottobre 2023

☐ 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**