

Trasporti Conto alla rovescia per l'entrata sul mercato: carrozze cinema e connessione satellitare

«Italo» alla sfida dei 300 all'ora

Partiti i test sull'Alta velocità del treno da record di Ntv

MILANO — Adesso sulla Roma-Napoli c'è anche Italo. O meglio, un prototipo del super-treno che da metà 2011 lancerà la sfida ai Frecciarossa e Frecciargento di Trenitalia: dopo le prime corse di prova su alcune linee tradizionali, Italo ha iniziato i test sull'Alta velocità e da stanotte punterà a raggiungere i 300 km/h. Un debutto che segna l'avvio del conto alla rovescia per l'ingresso sul mercato del primo gruppo privato italiano: la Ntv (**Nuovo trasporto viaggiatori**) di Luca Cordero di Montezemolo, alleata con la francese Snf.

Per ora grigio invece di rosso Maranello. Sette carrozze (monitorate da 2.000 sensori) invece di 11. Decine di computer al posto di interni firmati Italdesign-Giugiaro, carrozze cinema e connessioni satellitari uniche al mondo. Il prototipo di Italo allo stato è più un laboratorio viaggiante che l'Agv francese atteso per la sua prima mondiale. Costruito da Alstom a La Rochelle (Francia) e a Savigliano (in provincia di Cuneo) è arrivato in Italia a gennaio. Per dieci giorni ha fatto base a Osmannoro per i primi test condotti dallo staff Ntv. Finora ha percorso 55 mila chilometri, altri 60 mila ne deve fare prima della fine delle prove. Gli appassionati hanno fatto la posta lungo i binari per catturare le prime immagini di Italo e postarle su YouTube. Mentre il filmato su www.ntvspa.it in pochi giorni ha registrato oltre diecimila contatti. Spiega Paolo Belforte, ingegnere della Direzione tecnica di Ntv: «Abbiamo terminato la prima fase di corse sulla linea convenzionale che ci ha permesso sia di fare le piccole messe a punto sia di ottenere tutte le autorizzazioni per iniziare la

fase successiva sulla linea Av Roma-Napoli. Su questa linea contiamo di raggiungere ora la velocità di 300 km/h».

Il massimo della velocità consentita sulla rete italiana. Ma la Ferrari delle rotaie può toccare i 360 Km/h. Di più: nel 2007 ha raggiunto il record dei 574,8. Il debutto è atteso per metà del prossimo anno, 54 collegamenti al giorno sulle tratte più redditizie: Torino, Milano, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Bari. Con servizi e prezzi su misura per ogni passeggero. «Tariffe flessibili come in aereo che varieranno in base al momento in cui si fa il biglietto, all'orario di partenza e ai servizi» dicono da Ntv.

Che si viaggi per lavoro o per piacere Italo offre un nuovo modo di stare in carrozza. Le ultime anticipazioni riguardano i servizi di connettività terra-treno: «Sarà dotato di connessione satellitare (per la prima volta su un treno), connessione su rete Umts e connessione Wi-Fi», annunciano da Ntv. «La connessione satellitare consentirà di navigare bene anche a 300 km/h, la tecnologia Umts di restare "on" anche in galleria». Il treno sarà poi dotato di un portale di bordo: «Oltre 250 ore di video in alta definizione e 250 ore di audio». In alcuni ambienti saranno presenti schermi individuali *touch screen*. Ma soprattutto debutterà la carrozza cinema: «Numero e posizione degli schermi a soffitto garantiranno una visione cinematografica. I moduli audio, poi: saranno dotati di sistema *noise suppression* di ultima generazione, derivato da quello montato sulle prime classi dei modernissimi aerei A380».

Prima dei servizi cambia

l'idea di treno. «Costruito per il 98% con materiali riciclabili (meno 15% dei consumi), Italo manda in pensione la vecchia locomotiva: la motorizzazione è ripartita su tutto il convoglio, la capienza di bordo aumenta del 20%, i posti a sedere salgono a 460, la larghezza dei vagoni a tre metri. Anche i finestrini sono più ampi del 15%». Una vivibilità del treno che si accompagna anche a una maggiore silenziosità data dal posizionamento dei carrelli («non più sotto i sedili ma tra cassa e cassa») e anche dai rivestimenti della carrozza («in galleria consentono di limitare gli effetti della pressione dell'aria sui timpani»). Ntv ha ordinato 25 treni ad Alstom: 11 sono in costruzione a Savigliano, a Sesto San Giovanni sono realizzati i convertitori di trazione, a Bologna gli impianti di segnalamento. Novanta milioni di euro andranno a Nola (Napoli): «Lì nascerà un centro tecnologico per la manutenzione dei treni con 300 addetti specializzati». I «superbox» della Ferrari dei treni.

Alessandra Mangiarotti

I motori

Niente locomotiva, i motori sono distribuiti su tutti i carrelli

