

Parte a luglio il treno da 360 chilometri l'ora

Alstom costruisce il primo convoglio per la Ntv

il caso

LUIGI GRASSIA
INVIATO A SAVIGLIANO (CUNEO)

La sfida dell'Alta velocità

Parte a luglio il treno di Montezemolo, Della Valle, Bombassei e soci, il nuovo Agv ad Alta velocità realizzato dalla Alstom per la compagnia Ntv. In base alle procedure standard dello stabilimento Alstom di Savigliano del supertreno da 360 chilometri all'ora verrà dapprima realizzato, con tecniche quasi artigianali, un esemplare unico, che sarà pronto entro dicembre per le prove, poi a metà del 2011 verrà avviato il servizio commerciale sulle linee ferroviarie ad Alta velocità in concorrenza con le Fs. La commessa prevede l'acquisto di 25 treni Agv per un to-

totale di 610 milioni di euro, che saliranno a 1,5 miliardi comprendendo la manutenzione per 30 anni.

L'Agv prodotto per la Ntv è il nipotino del famoso e sperimentato Tgv. Per dare un'idea di che cosa sia il Tgv, a Savigliano fanno osservare che i vari treni con questa sigla hanno percorso finora in vari Paesi del mondo più di 2,5 miliardi di chilometri, paria 60 mila volte la circonferenza della Terra, o a 6.500 volte la distanza Terra-Luna, trasportando 1,5 miliardi di passeggeri, e tutto questo senza neanche un incidente mortale. L'Agv è un passo avanti rispetto al Tgv da diversi punti di vista, in particolare per la velocità commerciale, visto che è in grado di correre su lunghe tratte a 360 chilometri all'ora (anche se poi sulla rete italiana la velocità commerciale sarà limitata a 300 km/h).

In realtà in Tgv è in grado di spingere molto di più, visto che nell'aprile 2007 ha viaggiato su binario a 574,8 chilometri all'ora, a un so-

fio dal record di 581 toccato nel 2003 da un treno giapponese (ma a sostentazione magnetica). Questo per dire che per l'Agv derivato dal Tgv quei 300 km/h sono una velocità tranquilla.

Per completezza d'informazione, ogni convoglio della Ntv sarà lungo 200 metri con 11 carrozze (460 passeggeri in tutto) e sarà allestito con design di Giugiaro.

L'Alta velocità ferroviaria è l'affare del secolo nel settore dei trasporti, facendo una dura concorrenza persino all'aereo che sembrava non avesse rivali. Le linee per i treni superelevati si stanno moltiplicando in Europa, Obama le vuol costruire anche in America (dove il treno è negletto da decenni) e in Italia si realizza la grande «T» attraverso la Pianura padana e da Milano a Napoli.

In Italia le Ferrovie dello Stato sono state le prime a offrire questo servizio con il Pendolino, poi con il Frecciarossa e con il Nuovo Pendolino (Freccia d'Argento). Adesso sta per partire la nuova gara per 50

treni ad Alta velocità della Fs - in realtà, solo 20 da acquistare subito più 30 in opzione, per un valore di 1,2 miliardi di euro. Alstom candiderà l'Agv o altre macchine che ha a disposizione; fra i concorrenti potranno esserci modelli di Siemens, Bombardier, Ansaldo-Breda e forse altri.

Il gruppo Alstom è francese ma a Savigliano ha uno dei suoi centri più importanti non solo per la produzione ma anche per la progettazione e per altri servizi. Gran parte delle produzioni sono dirette all'esportazione: al momento, girando per le linee dello stabilimento si vedono in costruzione i Pendolino destinati alla Virgin di Richard Branson, quelli per la linea Helsinki-San Pietroburgo, e i treni suburbani per la città di Melbourne (in Australia). Si fabbricano anche convogli per la navetta ferroviaria fra Milano e Malpensa. Nonostante questo, nella Alstom di Savigliano ci sono 80 lavoratori in cassa integrazione (su circa 1.200). Il momento è difficile per tutti i settori economici.

