

La Ntv presenta Italo supertreno da 360 all'ora L'ad Sciarrone: «Partiremo all'inizio del 2012. Pronti a entrare anche nel trasporto regionale»

«Siamo qui per dimostrare che il treno Italo si costruisce anche in Italia» ha detto ieri, sul filo dell'ironia, l'amministratore delegato di Ntv, Giuseppe Sciarrone, visitando le linee di montaggio del super-treno ad alta velocità che correrà per la sua compagnia «dal principio del 2012». L'accento all'italianità dipende dal fatto che il costruttore Alstom è francese, però la fabbrica si trova a Savigliano, in provincia di Cuneo. Nello stesso sito si costruisce il Pendolino per la britannica Virgin Trains, e a conti fatti l'80% di quel che si produce a Savigliano viene esportato, considerando anche, ad esempio, i treni superveloci della San Pietroburgo- Helsinki e i treni suburbani «XTrapolis» per Melbourne (Australia). L'Italo di Ntv, che sarà presentato ufficialmente a Nola (Napoli) il 13 dicembre, viene prodotto a Savigliano nella maggior parte dei suoi componenti, con il contributo dei sistemi di trazione che si fanno a Sesto San Giovanni (Milano) e quelli di segnalamento realizzati a Bologna; ci sono comunque anche dei pezzi prodotti in Francia. Tecnicamente l'Agv.Italo è una macchina da 360 chilometri orari; il presidente di Alstom Transport, Henri Poupart-Lafarge, rivendica alla sua azienda, fra le altre cose, «la capacità di assicurare il funzionamento dei nostri treni durante tutto il loro ciclo di vita», e questo ha avuto una parte non secondaria nella scelta di Ntv. Infatti quello di ieri è stato anche un incontro con l'amministratore delegato di Virgin Trains, Edward Collins, e lo scambio di opinioni ha confermato in Ntv la scelta del modello di business della Virgin. Spiega Collins: «Quando siamo partiti nel 1997 noi non eravamo esperti di treni, volevamo trovare partner che lo fossero, mentre il nostro focus doveva essere sulla qualità e sul servizio ai clienti, dare ai clienti quello che non trovavano con British Railways. In coerenza con questa scelta, abbiamo deciso ad esempio di non curare la manutenzione (non è il nostro mestiere) ma di delegarla al costruttore Alstom». La stessa cosa che farà Ntv. Ancora Sciarrone: «C'è chi ci vede come una compagnia ferroviaria un po' elitaria, ma noi non lo siamo. Vogliamo gestire un trasporto di massa, come è sempre stato quello ferroviario, in modo individualizzato sul cliente, con servizi elevati per tutti ma con una politica dei prezzi diversificata. E non vogliamo fare solo l'alta velocità, ci candidiamo anche a gestire le concessioni regionali». Sciarrone rifiuta di polemizzare con le Fs. Non teme che Ntv trovi difficoltà con Rfi, la società delle Fs che ha in mano la rete dei binari, la rete su cui dovranno correre, insieme, i convogli di Trenitalia e quelli di Ntv? Il top manager risponde: «I nostri rapporti sono corretti. Però è assurdo che non si faccia un'Autorità indipendente per i trasporti».

Sciarrone (Ntv): pronti a entrare anche nel trasporto regionale

Ieri a Savigliano (Cuneo) si è svolto l'incontro tra Giuseppe Sciarrone, amministratore delegato di Ntv, e Tony Collins, Ceo di Virgin Trains: due operatori privati nei loro mercati di riferimento, che hanno scelto Alstom come partner industriale e tecnico. La visita alla produzione dei treni (Pendolino per Virgin, che gestisce la concessione ferroviaria sulla linea Londra-Glasgow; Agv Italo per Ntv) è «un'occasione preziosa», come l'ha definita Sciarrone, per confrontare le esperienze. Ntv, il prossimo 13 dicembre, presenterà ufficialmente nell'impianto di manutenzione di Nola il treno Italo. Ad Alstom, oltre che la produzione, è affidata anche la manutenzione del treno, sulla scorta proprio dell'esperienza di Virgin in Gran Bretagna. Sciarrone ha aggiunto che Ntv non guarda solo all'Alta velocità ma è pronta a entrare anche nel trasporto regionale. «C'è un problema di arretratezza grave nel trasporto regionale e dei pendolari - ha detto Sciarrone -. Siamo pronti a partecipare alle gare per la concessione in alcune regioni»