

Cuatro unidades Italo, el tren de NTV, en pruebas desde diciembre de 2010.

NTV, primer operador privado de alta velocidad en Europa

El pasado 13 de diciembre, la empresa operadora italiana Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) presentó en su centro de mantenimiento de Nola, situado al noroeste de Nápoles, sus nuevos trenes y servicios. El presidente de NTV, Luca Cordero di Montezemolo, abrió el acto con un mensaje del presidente italiano, en el que daba la bienvenida a la creación de una nueva compañía y a que se hayan creado dos mil puestos de trabajo, la mayoría en la deprimida zona sur de Italia.

NTV estima que el mercado es lo suficientemente grande como para soportar los servicios de alta velocidad de Trenitalia, la compañía operadora estatal, y los nuevos servicios Italo que lanzará el operador privado, cuya fecha de inauguración aún no se ha revelado. El director de NTV, Giuseppe Sciarone, afirma

La compañía operadora italiana de alta velocidad Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) presentó el pasado 13 de diciembre en su centro de mantenimiento de Nola, en Italia, sus nuevos trenes y servicios. NTV será el primer operador privado de alta velocidad en Europa.

que, según los datos que maneja la operadora, hay entre 130.000 y 150.000 viajeros diarios que recorren en Italia una distancia media de 320 km en servicios de larga distancia, entre las ciudades a las que da cobertura el nuevo operador.

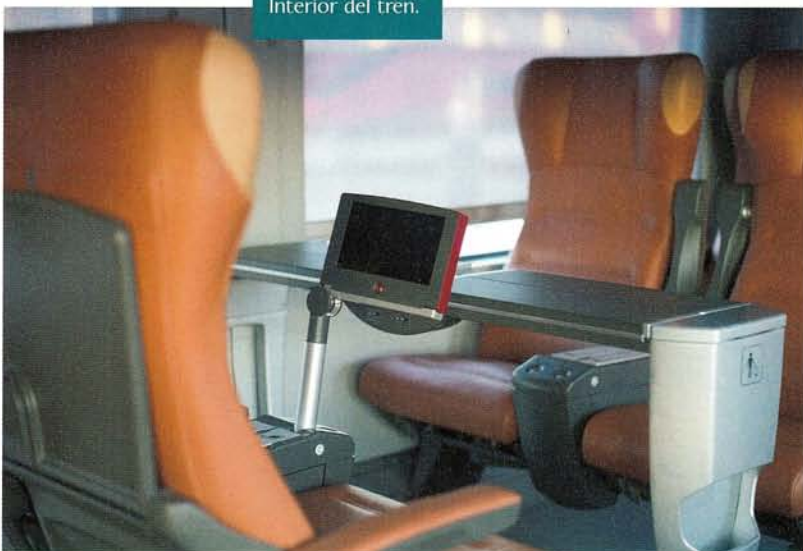
Los servicios de NTV se comercializarán bajo la marca Italo, nombre elegido por cuarenta mil viajeros que participaron en una encuesta online en 2008. El logo, una estilizada liebre corriendo, también describe a la perfección lo que Italo quiere representar: rapidez, seguridad y ligereza. El granate responde al color que los coches de carreras italianos lucían tras la segunda guerra mundial, por lo que simboliza el color de la velocidad. Un elegante rojo burdeos con una franja dorada sirve de motivo a los II coches del tren.

■ Pruebas

Las pruebas del NTV AGV comenzaron en diciembre de 2010. Junto con el prototipo AGV, propiedad de Alstom, cuatro



Interior del tren.



unidades NTV AGV han participado en las pruebas de certificación, con 140.000 kilómetros recorridos en Italia, Francia y el circuito de pruebas de Velim, en la República Checa. Todas las pruebas y la documentación de los trenes NTV están completas, y ahora las está examinando el Organismo italiano de Seguridad Ferroviaria para su aprobación. Sciarrone afirma que ésta se producirá pronto, posiblemente a principios de este mes.

NTV afirma que la calidad del interior y su funcionalidad diferenciará su nuevo producto del de su rival, Trenitalia. La operadora ofrecerá tres tipos distintos de acomodación, con diferentes variaciones. La parte más exclusiva del tren será la clase Club, con 19 asientos muy espaciados, algunos en una configuración 2+1 y dos compartimientos de cuatro asientos. Los coches de la clase Business, de mayor capacidad y denominados Prima, tendrán una disposición de asientos 2+1, con un espacio de 960 milímetros entre asientos. El resto del tren se denominará Smart, con una disposición de asientos 2+2.

En todos los coches, los asientos son de piel y disponen de wifi gratuito. Uno de los coches Prima se denomina Prima Relax, y en él no se podrá conversar o tener el móvil encendido. Uno de los coches Smart está equipado con pantallas y se describe como coche Cine. NTV mostrará películas en la relación sin paradas Roma-Milán, y programas más cortos en los trenes que paran. Inicialmente, el visionado de películas es gratuito, aunque podría ser de pago dentro de unos meses.

Tarifas

Las comidas se servirán en el propio asiento sólo en las clases Club y Prima. Los trenes están equipados con sistemas de comunicaciones por satélite avanzados, que permitirán disfrutar de televisión en directo y red wifi sin interrupción en la mayor parte del viaje (el tramo entre Florencia y Bolonia es el único que no discurre en túnel).

Las tarifas aún no se han anunciado, pero NTV asegura que serán competitivas con respecto a las de Trenitalia y las líneas aéreas, y que se utilizará un modelo de precios dinámico para gestionar los beneficios obtenidos por ingresos. Esto significa que probablemente se ofrecerá una amplia gama de tarifas dependiendo de la hora del día y del día de la semana.

Los servicios podrían comenzar en marzo, aunque NTV no quiere anticipar fechas antes de que los trenes cuenten con la aprobación completa de las autoridades. Según se observa en el cuadro comparativo, NTV ofrecerá mayores frecuencias que Trenitalia prácticamente en todas las relaciones, con excepción del servicio Nápoles-Salerno. Los tiempos de viaje serán similares a los de su rival, Trenitalia.



Italo toma desarrollos del tren que batió el récord de velocidad ferroviaria con 574,8 km/h.

Los socios

El primer operador ferroviario italiano de alta velocidad, Nuovo Trasporto Viaggiatori,

NTV, fue creado en diciembre 2006 por los empresarios italianos Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle, Gianni Punzo y Giuseppe Sciarrone, con el objetivo de operar en el mercado de muy alta velocidad en la red italiana.

Luca di Montezemolo, presidente de la nueva compañía, lo era también de Fiat y de Ferrari, Diego Della Valle era el fundador de Tod's, Gianni Punzo, directivo de Interporto di Nola y especialista en logística, y de Giuseppe Sciarrone, fue director de Viajeros de Ferrovie dello Stato y se convirtió en director general de NTV.

En 2008 se incorporaron al accionariado la Banca Intesa San Paolo como socio financiero y como socio industrial los

Denuncias contra el gestor de infraestructuras italiano

En noviembre de 2010 NTV denunció ante el gobierno italiano las prácticas del gestor de infraestructura italiano, RFI, tendentes a obstaculizar la liberalización del transporte ferroviario de viajeros y demandó una separación real de RFI y el operador público FS.

NTV defendió entonces que el proceso de liberalización ferroviaria se debería basar en la igualdad de la pluralidad de empresas operadoras que pueden unirse a los ferrocarriles públicos, para conseguir un servicio más eficiente y más competitivo.

Entre las múltiples trabas a la competencia denunciadas por RFI, el más grave era que el gestor no garantizaba, pese a estar legalmente obligado a ello, la disponibilidad de un centro de mantenimiento durante la homologación de material rodante de NTV, lo que se tradujo en retrasos del proceso.

Pero el problema real, según NTV, estaba en el hecho de que el proceso de liberalización estaba gestionado y regulado por RFI, perteneciente al mismo grupo societario de Trenitalia, empresa competidora de NTV, y sin la intervención de una autoridad independiente.

Pocos meses después de esa primera denuncia, en marzo de 2010, Nuovo Trasporto Viaggiatori, denunció a RFI, por prácticas anti-competencia que se proponían retrasar el inicio de la actividad de NTV y provocar graves daños a la compañía.

NTV basó su denuncia en Prospecto Informativo de la Red que elaboró RFI para regular las relaciones entre el gestor y los operadores que modificaba sustancialmente las reglas de acceso a la red ferroviaria.

El nuevo Prospecto que RFI, dio a conocer a pocos días de la presentación del esquema de surcos y horarios del año 2012 suponía un cambio unilateral de la regulación en vigor en el momento de la firma –enero de 2008– del acuerdo marco entre RFI y NTV en el que se basaba el proyecto de explotación de la operadora.

Sobre ese acuerdo de 2008 NTV definió el plan industrial y financiero y planificó sus inversiones. Las nuevas reglas del Prospecto Informativo de la Red, ignoraban según NTV las prescripciones de la Oficina para la Regulación de los Servicios Ferroviarios de Italia (URSF), y concedían a las empresas operadoras sólo siete días para hacer observaciones a la nueva regulación.

NTV además de la denuncia, demandó de la creación urgente de una instancia realmente neutral que vigilase el correcto desarrollo del proceso de liberalización del transporte ferroviario de viajeros.

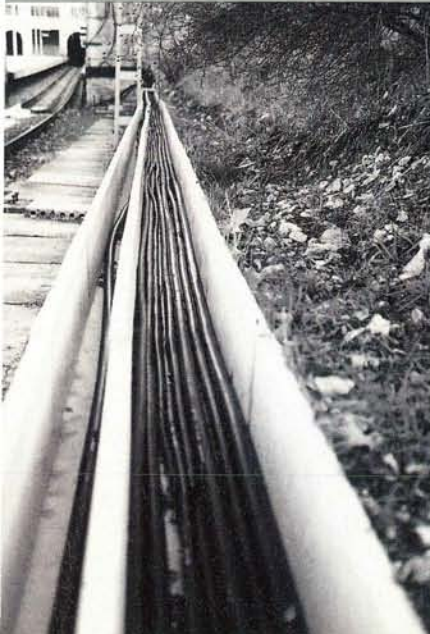
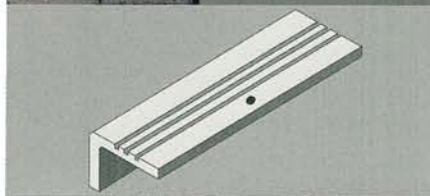
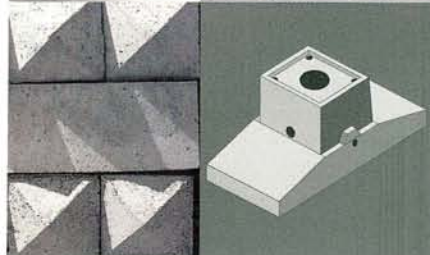
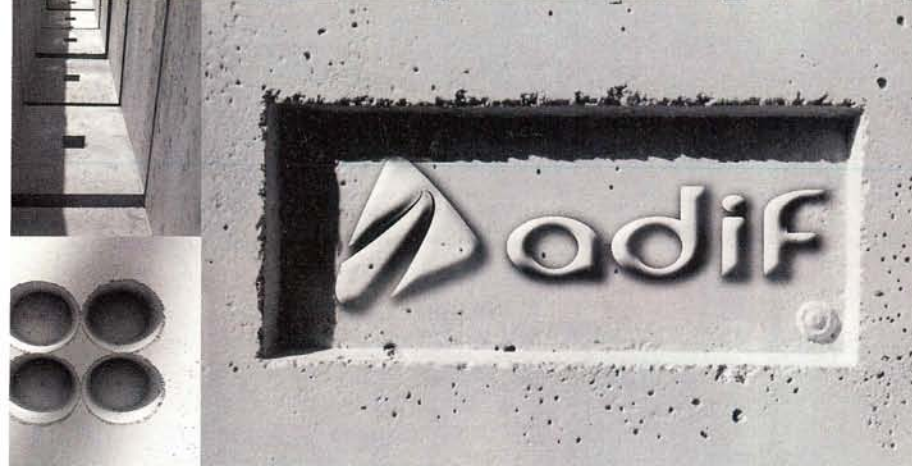
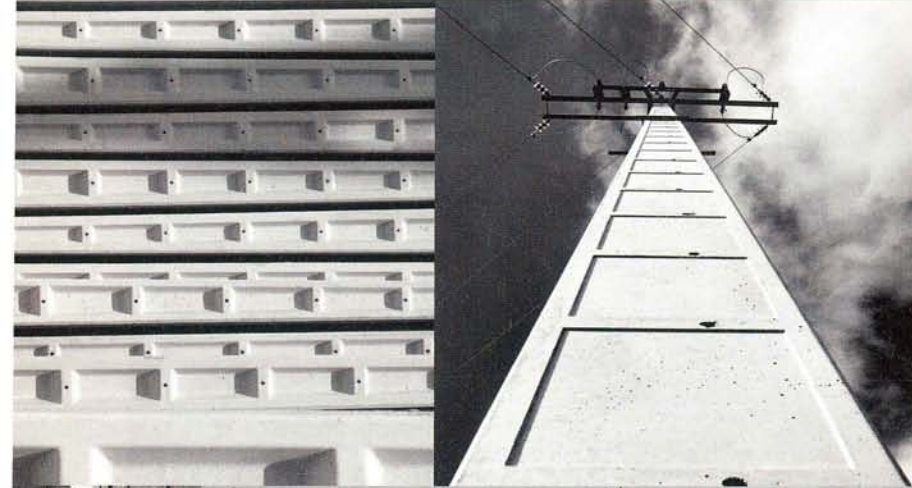
NTV, pidió al Ministerio de Economía italiano, accionista único de los Ferrocarriles Italianos, FS, que actuase contra cualquier comportamiento anticompetencia que en el ferrocarril y se reservó la posibilidad de iniciar acciones legales tanto en Italia como ante los organismos competentes de la Unión Europea. *Ángel Rodríguez*

Ferrocarriles franceses, SNCF, ambos con un 20 por ciento del capital. Se trataba de aprovechar el músculo financiero del banco y la experiencia la francesa en servicios de alta veloci-

Fabricamos todo tipo

de elementos en
HORMIGÓN
PARA EMPRESAS
COLABORADORAS
DE ADIF

POSTES PARA LÍNEAS
ELÉCTRICAS:
B.T. - M.T. - A.T.



- **POSTES**
- **ARQUETAS**
SEGÚN NORMA
N.R.S. 03.432.310 Y ADIF
- **CANALES R. E. E.**
- **BASAMENTOS ADIF**
- **CANALETAS**
SEGÚN NORMA
N.R.S. 03.432.310 Y ADIF
- **HITOS**
SEGÚN NORMA
N.R.S. 03.432.310 Y ADIF
- **BORDES DE ANDÉN**
ADIF
- **...Y OTROS PRODUCTOS**
DE HORMIGÓN



XEIXALVO S.L.

Rúa do Cumial, Nº 16 • Apartado de correos 26
32970 Ourense • España
Telf: 988 22 60 94 • Fax: 988 25 37 20
e-mail: xeixalvo@xeixalvo.com

SNCF participa en el accionariado de NTV.



dad, en la primera experiencia privada de alta velocidad, con la

posibilidad de concretar acuerdos comerciales y transportes internacionales conjuntos entre ambos operadores. En el acuerdo con SNCF se excluyó implícitamente la posibilidad de incrementar su participación,

Finalmente en febrero de 2009, Mais, la sociedad instru-

NTV

CONEXIONES	TIEMPO DE VIAJE	FRECUENCIAS POR SENTIDO
Turín-Milán	47 m	6
Milán-Roma (sin paradas)	2 h 57 m	3
Milán (Bologna-Florenca) Roma	3 h 27 m	14
Milán-Bologna	1 h 07 m	16
Bologna-Florenca	37 m	20
Florenca-Roma	1 h 30 m	19
Roma-Nápoles	1 h 10 m	10
Venecia		
(Módena-Padua-Bologna-Florenca) Roma	3 h 43 m	5
Nápoles-Salerno	29 m	3

TRENITALIA

CONEXIONES	TIEMPO DE VIAJE	FRECUENCIAS POR SENTIDO
Turín-Milán	54 m	5
Milán-Roma (sin paradas)	2 h 59 m	1
Milán (Bologna-Florenca) Roma	3 h 25 m	4
Milán-Bologna	1 h 05 m	5
Bologna-Florenca	37 m	5
Florenca-Roma	1 h 26 m	5
Roma-Nápoles	1 h 10 m	5
Venecia		
(Módena-Padua-Bologna-Florenca) Roma	3 h 43 m	5
Nápoles-Salerno	32 m	5

NTV cuenta con una flota de 25 trenes.





Los trenes tienen una capacidad de 460 plazas.

mental propietaria de las participaciones industriales y financieras de la empresaria Isabella Seragnoli, que preside el grupo industrial Coesia, fabricante de máquinas automáticas de envasado y líder, a través de su filial GD, del mercado mundial de equipos para la elaboración de cigarrillos, entró con una participación del 5 por ciento en el capital de Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV).

Tras ese último movimiento accionario, el capital de NTV quedó repartido con un 33,5 por ciento para MDP Holding (Della Valle, Montezemolo y Punzo), un 20 por ciento para IMI Investimenti (Banca Intesa San Paolo),



■ Italo, tracción distribuida y bogie compartido, para 360 km/h

Italo es el nombre que a través de una encuesta en internet, sus futuros usuarios eligieron para el primer tren de la nueva generación de alta velocidad de Alstom, la Automotriz Gran Velocidad (AGV), que combina la arquitectura de los trenes articulados con bogie compartido, con la motorización distribuida.

El Italo, diseñado para alcanzar una velocidad de 360 km/h es el primer tren en el mundo con bogie compartido entre los coches y motorización distribuida a lo largo de la unidad y basada en motores de imanes permanentes. Esa combinación refuerza la seguridad, permite aumentar el número de plazas disponibles por la eliminación de las cabezas motrices, facilita a los operadores una gran flexibilidad, al ofrecer la posibilidad de disponer de composiciones de siete a catorce coches y reduce los costes de mantenimiento al ser menos agresivo sobre la vía.

El tren, de los que NTV cuenta con un parque de veinticinco unidades, consume un 15 por ciento menos de energía que los trenes equiparables en su segmento e incorpora los últimos avances probados en el tren que batió el récord mundial de velocidad ferroviaria llegando a los 574,8 km/h.

Los bogies están situados entre los coches del tren, lo que reduce ruido y vibración en el interior y su número, de modo que el tren tiene un 25 por ciento menos de bogies que un tren no articulado, reduciendo el coste de mantenimiento y mejorando el comportamiento aerodinámico.

La combinación de la articulación con el sistema de motorización repartida, con los equipos de tracción bajo el suelo de los coches proporciona un 20 por ciento más de capacidad que los trenes tradicionales a igual longitud. La tracción distribuida se basa en el principio del "tripleto", por el que los coches se disponen en grupos de tres, de los que dos van con un bloque motor en el bogie, y entre ellos se coloca el tercer coche con un transformador sobre un bogie portador. Para formar un tren, los "tripletes" se agrupan y se añade un coche con equipos auxiliares entre cada uno de los conjuntos. Este nuevo diseño ofrece un consumo energético un 30 por ciento menos de energía que un TGV convencional. Su potencia es de 7.500 kW para un peso de 374 toneladas, setenta menos que un tren equiparable.

Los motores de imanes permanentes que equipa, además de ser más compactos y ofrecer una relación potencia/peso de más de 1 kW/kg frente a 0,8 kW/kg de los de anteriores generaciones de motores, tienen circuitos de ventilación más simples que dan mejor mantenibilidad y mayor fiabilidad y un consumo de energía más bajo.

En cuanto a confort, accesibilidad y movilidad a bordo del tren, ofrece una anchura interna de coche 2,75 metros por tres de anchura exterior, gran número de puertas de acceso, piso bajo y cierre de los huecos entre el andén y el tren, y una altura de doscientos milímetros para los dos escalones de subida a bordo. Cada composición cuenta con once coches y doce bogies, para una longitud de 200 metros y una capacidad total de 460 plazas. *Ángel Rodríguez*

otro 20 para SNCF, 15 por ciento para Generali Financial Holdings (Assicurazioni Generali), un cinco por ciento para Nuova Fourb (Bombassei), otro cinco para Mais (Seragnoli) y un 1,5 por ciento para Reset 2000 (Sciarrone).

Desde su lanzamiento inicial en 2008, la empresa ha reclutado a 500 trabajadores, la mayor parte de los cuales trabajarán a bordo de los trenes, y en un centro de formación, cuyos programas de entrenamiento tendrán un coste inicial de 16 millones de euros.

En noviembre de 2007, NTV encargó a Alstom 25 trenes AGV y también acordó un contrato de mantenimiento por un período de treinta años. NTV y



Los Italo tienen una potencia de 7.500 kW.

Alstom han diseñado y construido conjuntamente el depósito de Nola, una inversión por valor de noventa millones de euros descrita por Alstom como "el depósito más moderno de Europa". que se inauguró el pasado mes de julio. ■

YOLANDA DEL VAL