

1.3 Le Caratteristiche del Progetto

NTV ha programmato di iniziare il servizio commerciale a settembre 2011 con un'offerta che gradualmente raggiungerà 9 città italiane e 12 stazioni, tra cui tutte quelle dedicate all'Alta Velocità. La decisione è contenuta nell'atto modificativo dell'accordo quadro siglato con il gestore della rete, RFI in data 18 febbraio 2010.

- CITTÀ E STAZIONI

Il servizio *Italo* opererà lungo le seguenti linee:

CITTÀ	TORINO	MILANO	BOLOGNA	FIRENZE	ROMA	NAPOLI	SALERNO
STAZIONE	Porta Susa	Porta Garibaldi	Rogoredo	Centrale	S. Maria Novella	Ostienze	Tiburtina
						Centrale	Centrale

CITTÀ	VENEZIA		PADOVA	BOLOGNA	FIRENZE	ROMA	
STAZIONE	Santa Lucia	Mestre	Centrale	Centrale	S. Maria Novella	Ostienze	Tiburtina

A regime (luglio 2012) ogni giorno verranno effettuati 51 viaggi per un totale di 11,9 milioni di km/anno. In particolare, 41 viaggi saranno effettuati sulla dorsale Torino - Salerno e 10 sulla Venezia - Roma. La frequenza giornaliera ed i tempi di percorrenza sui singoli collegamenti sarà la seguente:

COLLEGAMENTI	TEMPI DI PERCORRENZA	FREQUENZA PER DIREZIONE (n. treni/giorno)
Torino - Milano	47'	6
Milano - Roma (NO STOP)	2h 57'	3
Milano (Bo - Fi) Roma	3h 27'	14
Milano - Bologna	1h 07'	16
Bologna - Firenze	37'	20
Firenze - Roma	1h 30'	19
Roma - Napoli	1h 10'	10
Venezia (Me - Pd - Bo - Fi) Roma	3h 43'	5
Napoli - Salerno	29'	3



- **IL TRENO**

NTV ha acquistato da Alstom 25 treni ad Alta Velocità modello AGV di nuovissima concezione tecnologica e sarà quindi il primo operatore al mondo ad usare questo tipo di treno che garantisce prestazioni elevate per velocità, comfort, tecnologia a bordo e rispetto dell'ambiente e sicurezza, nonché una elevata affidabilità e ridotti costi di manutenzione.

L'AGV, che sarà denominato "*Italo*" è il primo treno al mondo ad alta velocità a conciliare l'architettura di treno articolato (ossia con i carrelli intermedi posti a ponte fra le casse) con una potenza distribuita (ossia la trazione viene ripartita su più carrelli), superando il vecchio concetto della locomotiva e utilizzando innovativi motori a magneti permanenti. Nel caso del treno articolato, quindi, i carrelli non sono ubicati sotto le casse, ossia sotto i sedili dei viaggiatori, ma sono ubicati tra le casse, riducendo gran parte delle vibrazioni e della rumorosità a bordo. Il comfort viene enfatizzato dalle sospensioni con molle ad aria, che riducono le vibrazioni sulla cassa. Inoltre tale architettura consente anche di avere un convoglio che presenta una maggiore rigidità e allineamento fra le vetture, con vantaggi per la comodità a bordo (ad esempio il treno non oscilla quando si attraversa uno scambio) e maggiore sicurezza 'passiva' perché viene ridotta la possibilità di ribaltamento o urto tra le carrozze in caso di incidente. Gli spazi a disposizione dei passeggeri sono più ampi e anche le superfici vetrate sono di dimensioni maggiori rispetto ai treni tradizionali per avere molta luce a bordo. L'accesso al treno è reso più facile per tutti i passeggeri grazie a un pavimento più basso di 10 centimetri rispetto a quello dei treni con architettura tradizionale. Gli interni sono disegnati da Italdesign-Giugiaro. Particolarmente pronunciata l'eco-compatibilità: consumi energetici ridotti del 15%, materiali riciclabili al 98% e spese di manutenzione ridotte del 15% rispetto alla precedente generazione di treni (TGV).

Gli stabilimenti produttivi di Alstom, Savigliano (Cuneo) e La Rochelle (Francia), sono a pieno regime nella costruzione dei treni: i primi due treni Italo hanno lasciato lo stabilimento di produzione di Alstom La Rochelle. Questi treni sono già nella loro configurazione definitiva (11 carrozze per 200 metri) ed hanno lasciato la fabbrica per effettuare i primi test tecnici in Francia. A valle di questi test saranno inviati in Italia, dove alla fine di quest'anno inizieranno le prove dinamiche sulla rete Alta Velocità, al fine di completare l'iter di omologazione.

Il treno prototipo AGV Pegase ha iniziato nello scorso mese di marzo i test previsti nel processo di omologazione del treno. E' stato impegnato in una prima fase sulla linea AV Roma - Napoli, sulla quale ha viaggiato più volte a 300 Km/h ed è attualmente impegnato sulla linea AV Milano - Bologna.

Durante le prove sono emersi problemi tecnici che rientrano nella normale messa a punto di un treno di nuova concezione.



- **LA TELEMATICA A BORDO TRENO**

Connettività via satellite

Italo è dotato di una soluzione originale per offrire ai viaggiatori i più elevati standard di connettività e di intrattenimento a bordo del treno. La soluzione tecnologica adottata prevede un'infrastruttura di comunicazione basata sulla combinazione di tre tecnologie (satellite, UMTS e Wi-Fi), consentendo il miglior grado di copertura anche sui percorsi più impegnativi per le comunicazioni, come quelli caratterizzati da alta presenza di gallerie o altri ostacoli. Italo, infatti, rappresenta non solo una delle prime applicazioni al mondo di comunicazione satellitare bi-direzionale con una connettività a banda larga, ma si avvale anche della rete telefonica UMTS e di quella Wi-Fi.

Il risultato dell'interazione di questi tre sistemi garantisce un'esperienza di navigazione su internet sempre di grande qualità, sia nella velocità sia nella continuità, anche a 300 km/h.

Portale di Bordo e TV Live

I viaggiatori possono fruire dei contenuti di intrattenimento mediante il Portale di bordo, accessibile dai Personal Computer o dai palmari, che dispone di una capacità di oltre 250 ore di video in alta definizione e oltre 250 ore di audio. Italo garantisce un'esperienza all'avanguardia nel panorama tecnologico mondiale, sia per la qualità di fruizione dei contenuti, sia per la presenza di un canale televisivo satellitare. In un ambiente del treno sono anche presenti schermi individuali touch screen di ultima generazione, dai quali è possibile navigare attraverso il menu di intrattenimento, canale televisivo incluso.

Carrozza Cinema

A completamento dell'offerta di intrattenimento, una delle carrozze di estremità del treno è equipaggiata con schermi ad alta definizione a soffitto di grandi dimensioni, con moduli audio individuali in quattro lingue. Il posizionamento "ad hoc" della Carrozza Cinema garantisce ai viaggiatori la visione dei programmi nella maggiore tranquillità possibile; il numero degli schermi e la loro posizione sono stati ottimizzati per una visione "immersiva" secondo gli standard cinematografici.

- **LA CASA ITALO**

Nelle stazioni servite, NTV offrirà ai viaggiatori servizi di accoglienza, assistenza ed orientamento con personale dedicato e spazi attrezzati con le più moderne tecnologie di informazione e per l'acquisto self service dei biglietti.

Il punto di riferimento dei Viaggiatori nella stazione sarà costituito da un "centro servizi" denominato "Casa Italo", un vero e proprio brand store, aperto al pubblico



e caratterizzato da un design molto innovativo, in cui personale qualificato assisterà e supporterà i clienti in ogni esigenza.

La progettazione di Casa Italo è stata affidata allo Studio di Architettura Boeri attraverso un concorso tra i migliori professionisti italiani; la progettazione ispirata ad innovative forme di stile e funzionalità nonché all'insegna di una eleganza frugale si propone di offrire ai moderni viaggiatori dell'Alta Velocità un nuovo linguaggio di relazione e servizio: amichevole, veloce ed efficace.

Le aree dedicate alle Case Italo sono state già individuate con i gestori delle principali stazioni, Grandi Stazioni e Cento Stazioni, e si è in attesa della consegna degli spazi per avviare i lavori di realizzazione.

• L'OCCUPAZIONE

Il progetto NTV prevede 850 assunzioni entro l'anno 2012 a completamento degli attuali 100 dipendenti.

Nel 2013, l'organico complessivo di NTV conterà 950 dipendenti, di cui 90 per la sede centrale di Roma e il resto destinato a ruoli operativi: macchinisti, operatori ferroviari, personale di assistenza e di coordinamento.

Per il personale di bordo e di terra, è stata avviata l'attività di ricerca e selezione per un totale di 650 posti. Di questi, il 90% è riservato a figure professionali sotto i 35 anni (il 60% del totale per under 30). Si cercano hostess, steward, train manager, train specialist, responsabili equipaggi e viaggiatori, personale di assistenza per le Case Italo.

Si può prevedere che, a régime, l'età media dei dirigenti sarà di 42 anni e l'età media complessiva di 33 anni.

L'insieme delle politiche aziendali rivolte al Personale si basa sulla convinzione che il livello di *qualità dei servizi* offerti ai Viaggiatori sia in relazione funzionale con il livello di *qualità del lavoro* garantito ai dipendenti. Il sistema gestionale, conseguentemente, prevede che il rapporto tra l'azienda e i propri lavoratori sia caratterizzato da:

- contratto a tempo indeterminato;
- retribuzioni in linea con i valori più elevati di mercato;
- equa ripartizione dei carichi di lavoro;
- crescita professionale come riconoscimento dei risultati conseguiti;
- welfare aziendale personalizzabile secondo le esigenze di ciascuno;
- logistica e strumenti di lavoro funzionali e tecnologicamente all'avanguardia;
- ambiente di lavoro coinvolgente.

La necessaria preparazione tecnica-professionale e l'indispensabile orientamento alla clientela sarà assicurata da un investimento pari a 17,5 milioni di euro per la Scuola di Formazione Tecnica e di Ospitalità, ad oggi già operativa nella preparazione dei primi 100 macchinisti di Italo divisi in 4 Corsi Allievi.



Il progetto NTV, inoltre, genererà in modo indiretto un ulteriore impatto sui livelli occupazionali, calcolabile in circa 1000 unità, tra servizi di pulizia dei treni, manutenzione degli Italo, ristorazione di bordo e contact center.

- **GLI INVESTIMENTI**

L'investimento complessivo sostenuto da NTV nel periodo 2008-2012 per l'avvio del servizio ammonta a circa € 1 m.do.

INVESTIMENTI	MILIONI €
Treni	622,6
Impianto di Manutenzione	85,0
Sistemi Informativi	15,6
Spazi di Stazione	7,6
Telematica	10,7
Formazione	17,2
Costi di avviamento e altri oneri	200,5
TOTALE	959,1

2. LA RISTRUTTURAZIONE DEL SETTORE

Le prime esperienze maturate dimostrano in maniera chiara che una vera liberalizzazione del trasporto ferroviario richiede una profonda ristrutturazione del settore.

La ristrutturazione fatta oramai dieci anni fa, basata sulla separazione societaria dell'impresa che gestisce l'infrastruttura (RFI) da quella che organizza i servizi di trasporto (Trenitalia) nell'ambito dello stesso gruppo (FS), seppur ha rappresentato un significativo passo in avanti rispetto all'azienda unica, ha mostrato indubbi limiti.

Tali limiti sono accresciuti dal fatto che al gestore della infrastruttura sono stati attribuiti compiti essenziali, quali l'assegnazione delle tracce e l'effettuazione dei servizi complementari alle nuove imprese entrambi sul mercato. Di fatto, in assenza di un soggetto terzo, i compiti di regolazione del mercato sono affidati al gestore dell'infrastruttura.

La ristrutturazione del settore dovrebbe essere basata su due fondamentali innovazioni:

- la creazione di una Authority dei trasporti per il controllo e la regolazione del mercato;
- la separazione proprietaria tra gestore della infrastruttura e gestore “incumbent” dei servizi di trasporto.

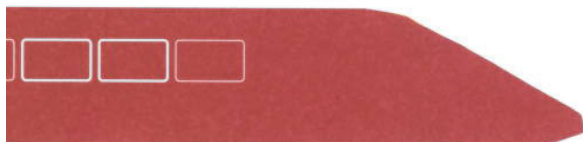
• L'AUTHORITY DEI TRASPORTI

L'Authority dei trasporti può essere realizzata attraverso la creazione di un nuovo organismo indipendente (ed a questo proposito giacciono in Parlamento appositi disegni di legge, cui si rinvia) ovvero attraverso l'affidamento delle funzioni ad una Autorità esistente, tra cui anche quella Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM). Le funzioni dell'Autorità dei trasporti naturalmente sarebbero differenti da quelle della AGCM, dovendo la prima garantire la concorrenza ex-ante, mentre la seconda la garantisce ex-post, intervenendo per riportare condizioni eque di mercato nel momento in cui un operatore svolga azioni anti-concorrenziali.

Gli orientamenti europei peraltro prevedono una specifica Autorità per il solo trasporto ferroviario.

Infatti, la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico dello scorso 20 settembre, all'articolo 55 “Organismo di regolazione”, prevede che “ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore ferroviario. Detto organismo è un'autorità indipendente che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altra autorità pubblica.

Con riferimento al settore del trasporto ferroviario di persone sulla media e lunga (M/L) percorrenza, la funzione della Autorità, senza entrare nel dettaglio, dovrebbe



essere quella di garantire condizioni eque di concorrenza prima che la “partita” abbia inizio, con riferimento ai due ambiti che caratterizzano i servizi ferroviari di M/L percorrenza:

- Il mercato concorrenziale
- Il mercato sussidiato

• IL MERCATO CONCORRENZIALE

Il mercato concorrenziale è quello che presenta livelli di domanda tali da consentire la concorrenza tra imprese ferroviarie (IF) titolari di licenza e di certificato di sicurezza senza che siano necessari aiuti economici per effettuare il servizio di trasporto passeggeri.

Esso è stato liberalizzato in Italia in anticipo rispetto alle direttive UE con la legge 388/2000 (cosiddetta finanziaria 2001).

Il mercato concorrenziale in Italia è in espansione grazie essenzialmente allo sviluppo dei servizi AV: nel 2009 la crescita rispetto all'anno precedente è stata del 18,1% in termini di domanda e del 26,4% in termini di offerta.

Tab.1: Domanda e Offerta nel trasporto di persone sulla Media e Lunga Percorrenza

Dati: la Domanda in milioni di Passeggeri Chilometro e l'offerta in migliaia di Treni chilometri

SEGMENTO	DOMANDA		OFFERTA		DIFFERENZA DOMANDA	DIFFERENZA OFFERTA
	2008	2009	2008	2009		
Mercato Concorrenziale	9.313	11.000	29.706	37.560	18,1%	26,4%
Mercato Sussidiato	9.900	8.483	35.561	32.926	-14,3%	-7,4%
Non Mercato/Non sussidiato	4.373	2.754	15.686	9.570	-37,0	-39,0
Totale	23.586	22.237	80.953	80.056	-5,7%	-1,1%

Fonte: Bilancio FS 2009

Condizioni essenziali per il corretto funzionamento di questo mercato è che in esso operino aziende o rami di azienda che abbiano un conto economico specificatamente riferito ai soli servizi effettuati in questo mercato. Ciò allo scopo di evitare i sussidi incrociati tra le diverse parti delle aziende, che costituirebbero una grave distorsione del mercato.

Una volta verificata questa condizione, appare logico che, ai fini di una corretta concorrenza, le aziende pubbliche che partecipano a questo mercato siano liberate dai vincoli tipici di questo tipo di aziende (ad esempio, gare europee per la realizzazione degli investimenti).

• IL MERCATO SUSSIDIATO

Il mercato sussidiato è quello che presenta livelli di domanda (e/o prezzo) non sufficienti a garantire la economicità dei servizi, i quali, quindi, per poter essere effettuati necessitano di sussidi pubblici. Si tratta di un mercato di dimensioni



importanti, anche se con trend negativo: i servizi sussidiati (cosiddetti universali) hanno registrato nel 2009 rispetto all'anno precedente una diminuzione del 14,3% in termini di domanda e del 7,4% in termini di offerta (Tab. 1).

Il mercato sussidiato non è stato liberalizzato e quindi i servizi vengono svolti da Trenitalia con un contratto di servizio con lo Stato.

In caso di auspicata liberalizzazione anche del mercato sussidiato, la gestione dei servizi dovrebbe essere assegnata tramite procedura di gara, cui potrebbero partecipare tutte le IF titolari di licenza e certificato di sicurezza per il trasporto di persone.

L'obiettivo della gara è di garantire un determinato livello di servizio al minimo costo per lo Stato.

L'effettuazione della gara e la scelta del gestore dovrebbe essere compito dell'Autorità dei trasporti.

• LA SEPARAZIONE PROPRIETARIA

Anche se la costituzione dell'Autorità dei trasporti garantirebbe in misura ampia la creazione di un mercato effettivamente competitivo, la separazione proprietaria del gestore della infrastruttura rispetto all'operatore ferroviario "incumbent" appare il necessario tassello finale per la realizzazione di una completa ristrutturazione del settore.

Si avrebbe infatti un sistema basato su tre soggetti, tutti separati tra loro e con funzioni completamente distinte:

- l'Authority come soggetto regolatore del mercato;
- il GI come soggetto che garantisce lo sviluppo e la manutenzione della rete, nonché il coordinamento della circolazione dei treni;
- le IF come soggetti che assicurano i servizi di trasporto, in regime di licenza e quindi in concorrenza tra loro nel mercato concorrenziale, ed in regime di concessione assegnata con procedura di gara nel mercato sussidiato.

