

Trasporti. Sui Frecciarossa di Ferrovie dello Stato previsti quattro differenti «livelli» di sistemazioni, tariffe e servizi

In treno addio alle vecchie classi

Italo della concorrente Ntv debutterà entro marzo proponendo tre «ambienti»

Morena Pivetti

Care, vecchie classi, addio. Nell'Alta velocità ferroviaria stanno per sparire: fanno troppo Novocento, troppo Quarto Stato. L'era tecnologica del wifi e di internet se le è lasciate indietro insieme alle tendine ai finestrini, alle vedute panoramiche dell'Italia e alle retine per i bagagli degli scompartimenti a otto e sei posti. Niente più classi. Né per le Ferrovie dello Stato, non appena avranno completato il restyling dell'intera flotta dei 59 Frecciarossa, né per gli Italo della debuttante Ntv, la società privata guidata da Luca Cordero di Montezemolo e partecipata da imprenditori del calibro di Diego Della Valle, Alberto Bombassei e Gianni Punzo, oltre che da Banca Intesa e dalla francese SnCF, attesa sulle rotaie entro marzo. L'amministratore delegato delle Fs, Mauro Moretti, le ha ribattezzate «livelli di servizio» e

no pensata come una sala di proiezione da 39 posti. A Prima Relax Trenitalia oppone «l'area del silenzio» in Business, libera da cellulari e rumori. Giocando d'anticipo sul debutto della concorrenza, Moretti ha investito 500 milioni per rinnovare gli interni dei Frecciarossa e garantire maggior comfort e una dotazione tecnologica up to date, con schermi informativi e connettività internet, sapendo che questo sarebbe stato uno dei principali campi di gioco della sfida con Italo, il nuovo treno Agv da 360 chilometri l'ora di Alstom. L'Ad delle Fs ha puntato sul made in Italy, il design di Giugiaro, la cucina di Gianfranco Vissani e i servizi di Telecom. Come aveva fatto anche Montezemolo, che si era affidato a Poltrona Frau per allestire gli interni, a Eataly per la ristorazione a bordo e a Medusa per i film sulla tratta no stop Roma-Milano.

I PREZZI

La Standard, che corrisponde alla vecchia seconda, costa da 49 a 86 euro mentre al top c'è l'Executive, che è venduta a 200 euro

le ha moltiplicate da due a quattro: al posto di prima e seconda classe ci sono Executive, una sorta di prima super, esclusiva e costosa, Business, la vecchia prima, Premium, intermedia tra prima e seconda come la Premium Economy sugli aerei, e Standard, la seconda che fu ma più economica.

Montezemolo e il suo Ad, Giuseppe Sciarone, hanno scelto ancora un'altra definizione: le hanno chiamate «ambienti» e ne hanno creati tre, Club, Prima e Smart. Con l'aggiunta di due «sotto ambienti», Prima Relax, dove sono banditi «toni alti e telefonate» e Smart Cinema, la carrozza con 8 schermi collocata all'estremità del tre-

Nodi da sciogliere

Nulla di pubblico, nessuna protesta formale. Ma sotto la cenere dell'apparente pace raggiunta tra Ntv e il Gruppo Fs dopo lo scontro sui desk informativi installati dall'operatore privato nelle principali stazioni italiane, poi rientrati, covano diverse braci. Braci che potrebbero innescare altre micce esplosive. Già prima di Natale la società avrebbe sottoposto al Governo diversi punti critici irrisolti, fondamentali per l'avvio dei collegamenti entro la data annunciata, marzo. Il gestore dell'infrastruttura, Rete ferroviaria italiana (Rfi), non avrebbe assegnato le tracce per il 2012, ritardando così la definizione degli orari. L'aggiornamento dell'accordo quadro poi, conterrebbe clausole giudicate illegittime e che l'Ad Giuseppe Sciarone, sarebbe orientato a non firmare. Sempre Rfi non avrebbe definito gli spazi riservati a Ntv nella nuova stazione Tiburtina, al contrario di quanto avvenuto per Trenitalia. E anche il gruppo di supervisione creato dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti per appianare le controversie, verrebbe disertato dalle Fs. Il primo tassello ad andare a posto dovrebbe essere l'omologazione di Italo da parte dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, attesa per il 5 febbraio, e a seguire il rilascio del certificato di sicurezza.

L'Alta velocità rivoluziona spazi e comfort



1 SULLE LINEE VELOCI CON QUATTRO ALTERNATIVE

Sui Frecciarossa di Ferrovie dello Stato viene progressivamente abbandonato il sistema delle classi (prima e seconda) a favore dei "livelli di servizio". Quattro le possibilità, ciascuna con sistemazione e costi diversi. Ora si chiamano, a partire dalla più economica: Standard, Premium Economy, Business ed Executive

2 UN RESTYLING GRADUALE

Interessata alla nuova classificazione è tutta la flotta dell'Alta velocità, ossia i 59 Frecciarossa di Ferrovie dello Stato. Il passaggio avverrà però progressivamente: i livelli hanno debuttato a novembre e da ieri 8 gennaio sono presenti su 8 treni sulla direttrice Napoli-Roma-Milano. Dal 1° marzo interesseranno progressivamente altri convogli

3 DALLE CARROZZE FIRMATE ALLA RETE WI-FI

Il design è stato curato dalla Giugiaro. In tutti i convogli più spazio per gambe (106 centimetri) e bagagli, più comfort con luci led e colori tenui, collegamenti wi-fi monitor per le informazioni a bordo. Nella Business anche un'area del silenzio e due salottini riservati da 4 posti. Nell'Executive (8-10 posti) menu firmati Gianfranco Vissani e sala meeting da sei posti

4 PIÙ AMPIA ANCHE LA GAMMA DEI PREZZI

Quattro differenti fasce di prezzo per ciascuno dei quattro livelli di servizio sui Frecciarossa, dove si può sempre accedere a soluzioni di viaggio diverse (a/r in giornata, sabato, famiglia etc). Per Roma-Milano: Standard da 49 a 86 euro - Premium da 70 a 100 euro - Business da 81 a 116 euro - Executive a 200 euro

5 TRE «AMBIENTI» PER I PASSEGGERI DI ITALO

Si chiama Italo, il treno della Ntv, la società privata che farà concorrenza a Trenitalia sull'Alta Velocità. Anche in questo caso non ci sono classi, ma un'articolazione in tre «ambienti»: Smart, Prima e Club, cui si aggiungono la Prima Relax (no a toni alti e ai cellulari) e Smart cinema (carrozza-sala di proiezione con 39 posti e dotata di otto schermi)

6 SPAZIO A COMODITÀ GUSTO E PRIMEVISIONI

Per l'allestimento degli interni Italo ha scelto Poltrona Frau: sedute comode e spaziose, attenzione a luminosità e silenziosità. La ristorazione a bordo è stata invece affidata a Eataly. Piccolissimi in ogni carrozza per la preparazione dei pasti (nella Club e nella Prima) e un'area snack nella Smart. Internet wi-fi, tv satellitare, film in primavisione, portali per scaricare video e Sky.

7 DA NORD A SUD 25 CONVOGLI ULTRARAPIDI

Sono 25 i convogli Agv Alstom che fanno parte della flotta di Ntv. La Salerno-Napoli-Roma-Milano è la prima linea sulla quale opereranno. L'avvio dei collegamenti è previsto entro la fine di marzo, una volta risolti alcuni punti critici. Ancora top secret resta il range dei prezzi a cui saranno offerti i viaggi su Italo

Ristorazione. Offerta di alta qualità affidata a Vissani e a Eataly

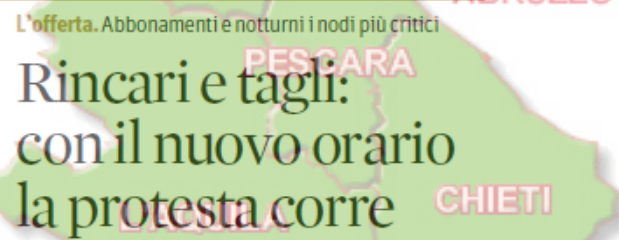
In carrozza è sfida anche sui menu

Nel Paese del mangiar bene e dei palati raffinati, la concorrenza sui binari, com'era facilmente prevedibile, si giocherà anche sulla ristorazione a bordo dei due treni, il Frecciarossa rivisitato e Italo. Tanto più dal momento che l'Alta velocità è il segmento al top del trasporto ferroviario nazionale e sulla Napoli-Milano si misura con i livelli di servizio a cui sono abituati i viaggiatori, soprattutto stranieri, che prendono l'aereo. Dalla primavera chi sceglierà la strada ferrata avrà il piacere di scoprire un'offerta di qualità e molto differenziata tra Trenitalia e Ntv, in particolare nei vagoni di Business ed Executive per le Fs e di Club e Prima per la società privata: la battaglia del gusto vedrà schierati due campioni, ancorché assai diversi tra loro, come lo chef Gianfranco Vissani e l'innovativa Eataly.

Cominciamo dall'organizzazione a bordo treno. Trenitalia mantiene, per ora, la tradizionale e comoda carrozza bar e ristorante, dove vengono riscaldati e consumati i pasti al tavolo, mentre Ntv ha optato per la soluzione aeronautica delle «galley»: piccoli vani in ogni carrozza, attrezzati con forni a microonde e macchinette per il caffè, che il personale utilizza per preparare pietanze, snacks e bevande calde. Con un'importante differenza: l'operatore privato schiera propri uomini e donne, formati ad hoc come in una scuola alberghiera, mentre le Fs si servono di dipendenti qualificati della società di ristorazione T'si, gruppo Accor. E veniamo alla scelta più discussa e criticata del restyling voluto dall'Ad delle Ferrovie, Mauro Moretti: l'impossibilità per i passeggeri della Standard, il livello più basso, di accedere alla carrozza ristorante. Do-

vranò «accontentarsi» del carrello bar che passerà lungo le carrozze, fornito di snack e bevande caldi e freddi. Anche i menu griffati Vissani saranno esclusivi e disponibili solo per l'Executive: la novità è il servizio al posto. Meno «classista» l'offerta di Ntv: la ItaloBox - ispirata al famoso bento, la scatola porta-pranzo diffusa in Giappone -, anch'essa consegnata direttamente al posto, sarà disponibile sia per i viaggiatori della Club che della Prima. «Quattro tipologie di menu, colazione, pranzo, snack e cena, adattati all'alternarsi delle stagioni, con l'impiego e la valorizzazione di ingredienti italiani genuini, garantiti dai marchi Doc e Igp», scrive l'azienda pubblica nel presentare il contributo di Vissani. «Eataly ha studiato svariati menu per accontentare le varie tipologie di viaggiatori. Ogni due settimane vengono completa-

mente rinnovati e le derrate sono rigorosamente di stagione, con ricette all'insegna delle tradizioni e della naturalezza, con nessun additivo, agenti chimici o conservanti» rilancia Ntv, spiegando che le portate sono contenute in vasetti di vetro riscaldabili. Sul Frecciarossa drink e snack di benvenuto, insieme ai quotidiani, vengono offerti in tre livelli di servizio - Standard esclusa - mentre l'Executive dispone di un open bar. Benvenuto al posto in Club e Prima su Italo; chi viaggia in Smart avrà a disposizione un'area snack con distributori automatici, anche di bevande calde e fredde, al prezzo delle normali macchinette, un'altra novità per i treni italiani. Solo per il caffè niente concorrenza tra Trenitalia e Ntv: l'esperto Illy avrà il monopolio.



L'offerta. Abbonamenti e notturni i nodi più critici

Rincarari e tagli: con il nuovo orario la protesta corre

Inizio d'anno con i botti per le ferrovie. Dall'avvio del nuovo orario Fs, l'1° dicembre, è stato tutto uno scoppio di proteste, critiche e minacce di azioni clamorose, come la rivolta fiscale al Sud. Si va da Torino a Palermo, passando per Veneto, Umbria, Puglia e Calabria, quasi a celebrare l'avvenuta Unità d'Italia sui disservizi ferroviari. Non è una novità: a ogni cambio, invernale o estivo, scattano le polemiche, stavolta però il malessere è i malumori appaiono maggiori, anche perché diverse Regioni hanno aumentato i prezzi di biglietti e abbonamenti per i pendolari, a volte a fronte di tagli alle corse.

Pubblicità e notturni

Con l'orario a fare da catalizzatore, nel mirino di presidenti di Regione, parlamentari, associazioni dei pendolari e dei consumatori e organizzazioni sindacali, pur per motivi diversi, è finito l'intero arco dell'offerta di Trenitalia: dai Frecciarossa agli esordienti Frecciabianca, dai treni notte ridotti, con relativi lavoratori in esubero, e ai collegamenti Nord Sud del servizio universale soppressi fino ai consueti ritardi dei regionali.

Così mentre l'azienda annuncia l'ampliamento dell'offerta sull'Av e promuove la nuova configurazione, esplodono le polemiche sulla «quarta classe»: a tornare alla vecchia definizione e a ricollocare il termine «livello» è stato per primo il presidente della Toscana, Enrico Rossi, seguito dai tanti che hanno denunciato l'impossibilità per chi la utilizza di accedere alla carrozza ristorante (scelta che potrebbe essere riconsiderata), per finire con le più recenti accuse di razzismo e spinte con energia dal Gruppo - per il filmato promozionale che ritrae la famiglia di immigrati, «sostituito per non allarmare sterili polemiche».

Ma la vera pietra dello scandalo è la razionalizzazione dei collegamenti notturni tra Nord e Sud, con la creazione di due hub a Roma Termini e Bologna, dove terminano le corse dei treni notte provenienti, rispettivamente, da Sicilia e Calabria e dalla Puglia, e il viaggio prosegue a bordo delle Freccie. «La nuova organizzazione dell'offerta notte - scrive Trenitalia - consente di evitare il taglio di questi convogli, penalizzato da un crollo vertiginoso di viaggiatori, -60% in 10 anni, e di ricavi, e da costi insostenibili che, in assenza di adeguati corrispettivi pubblici, hanno portato a 100 milioni le perdite». Il gruppo sottol-

nea anche che le riduzioni sono state decise, «previa richiesta del committente pubblico, il ministero delle Infrastrutture e Trasporti» e ricorda che per coprire le spese del servizio universale mancano all'appello 134 milioni.

La rimodulazione dei servizi notturni nazionali e internazionali - con l'esordio di Thello, il collegamento notte Venezia-Milano-Parigi nato dalla partnership con Veolia-Transdev - ha avuto un forte impatto occupazionale e sociale: 1700 estuberi, 900 tra il personale di Trenitalia (che saranno ricollocati nel gruppo) e oltre 800 tra i dipendenti delle ditte in appalto e subappalto. La vertenza resta in alto mare, nonostante l'accordo in Lombardia, che dovrebbe salvare il posto a 152 lavoratori. La Filc Cgil, che non lo ha firmato, lo giudica sbagliato e chiede al Governo un tavolo nazionale, denunciando inoltre la soppressione di più di 30 convogli e la perdita di 20.312 treni/km al giorno. Giovanni Luciano, segretario della Filc Cisl, reclama una profonda rettificazione delle scelte di Fs, per tornare a collegare Nord e Sud del Paese.

Sul territorio

Alle proteste dei lavoratori, alcuni dei quali hanno passato le festività sui tetti a Roma e su una torre a Milano, si uniscono quelle degli amministratori locali e dei politici, tutte rivolte all'esecutivo Monti. Il presidente della Regione Sicilia Lombardo pretende la garanzia della continuità territoriale e il ripristino delle tratte sopresse dei treni a lunga percorrenza, il governatore della Calabria Scopelliti punta il dito contro l'indifferenza del Governo verso il Mezzogiorno mentre la pugliese Adriana Poli Bortone di Grande Sud minaccia di «invitare gli utenti alla rivolta fiscale» e il siciliano del Pd Enzo Bianco si dichiara pronto a guidare una «clamorosa azione di protesta». Reazioni negative per la soppressione di diverse fermate hanno poi suscitato i nuovi Frecciabianca (gli ex EurostarCity) sulla direttrice Tirrenica e il cambio dell'offerta per i treni locali in Umbria, tanto che la presidente Katiuscia Marini ha evocato la sospensione del contratto di servizio. In rivolta anche i pendolari torinesi e piemontesi, nonostante le quattro nuove corse tra Biella e Milano senza cambio a Novara e i due nuovi regionali veloci tra Milano e Torino: lamentano ritardi e treni soppressi, dopo che gli abbonamenti sono aumentati fino al 18%.

UNIVERSITÀ DI PISA
FORMAZIONE AVANZATA ECONOMIA

Master part time di II livello
Finanza e Controllo di Gestione
Marzo - Dicembre 2012, X edizione

Svilupa visione strategica, competenze operative e capacità progettuali riguardo l'analisi della struttura e della dinamica finanziaria, la costruzione dei modelli previsionali, le scelte di investimento, il cash management e lo studio dei sistemi di forecasting & reporting finanziario.

Per la Tua crescita professionale
Scegli un percorso di eccellenza

Iscrizioni entro il 25 Gennaio 2012
Tel. +39 (0)50 2216.345 - Mobile +39 348 3361.283
www.masterfcg.it