



TRENITALIA, REGIONALI STILE ALTA VELOCITÀ

ORAZIO IACONO

ANNO III n° 91 7 MAGGIO 2018



FILT CGIL
Federazione
Italiana
Lavoratori
Trasporti

Trenitalia rivoluziona la flotta regionale

«Si viaggerà come sull'Alta Velocità»

L'ad lacono traccia le strategie del colosso italiano delle ferrovie: «Nessun timore per l'arrivo degli americani di Gip in Ntv. Con la liberalizzazione del 2020, il mercato domestico sarà quello europeo. I nostri competitor saranno Deutsche Bahn e i francesi. Le opportunità migliori? in Francia, Spagna e Germania».

Davide Nitrosi
 ■ BOLOGNA

QUANDO entrò in Ferrovie 25 anni fa, fresco di laurea in Ingegneria civile, Orazio lacono voleva progettare ponti e gallerie. Alla fine si è ritrovato a fare l'amministratore delegato di Trenitalia. Niente gallerie: bisogna gestire 28mila dipendenti, 7mila treni al giorno, 600 milioni di viaggiatori all'anno.

Trenitalia è una delle macchine industriali più complesse del paese. Come ci è arrivato?

«Sono entrato nelle FS dopo la laurea nel 1993 con uno stage, stuzzicato dall'Alta velocità. Poi ho fatto altri studi, fra cui il master in Business administration al Politecnico di Milano. E ho lavorato in RFI, prima di passare a Trenitalia».

La passione per la Tav non si perde però.

«Per me è l'opera più importante del paese dopo l'Autostrada del sole».

Trenitalia è anche le tratte regionali. C'è molto da fare?

«Sì, molto. E nel nostro piano industriale la priorità è rimettere a posto il trasporto regionale in cui operiamo. I pendolari in Italia sono 5,5 milioni, di questi 1,5 viaggiano con Trenitalia ogni giorno. Il resto su altre ferrovie locali».

Molti mugugni?

«Guardi, la soddisfazione percepita fra gli utenti è cresciuta negli ultimi

dieci anni di 10 punti, dal 73 all'83%. Su 600 milioni passeggeri all'anno, 500 milioni viaggiano sul regionale. Il nostro obiettivo è attrarre sempre di più utenti offrendo affidabilità, sicurezza, comfort».

Ma è un viaggio lungo...

«Negli ultimi tre anni abbiamo rimesso a posto i processi industriali, procedendo anche a un turn over di quasi il 90% del management. Fino a 4 anni fa cancellavamo quasi il 2% di corse, oggi lo 0,3 % per cause imputabili all'impresa. Meglio dei francesi, dei te-

deschi e di parecchie compagnie del Regno Unito».

Parliamo dei mezzi...
«Stiamo investendo 4 miliardi e mezzo per sostituire circa metà dell'attuale flotta del trasporto regionale (1.200 treni). È un'operazione industriale che per valore economico e numero di treni (500 unità), non ha precedenti in Italia. Più del 25% dei treni l'abbiamo già rinnovato investendo oltre 2 miliardi e tra il 2019 e il 2023 sostituiremo un altro 50% con i treni Rock e Pop. Una rivoluzione di cui beneficerà oltre il 90% dei nostri passeggeri».

Come la finanziate?

«I nostri investimenti sono per la quasi totalità in auto finanziamento. Con FS Italiane, andiamo a reperire risorse sul mercato, prima azienda ferroviaria in Europa a emettere green bond per finanziare treni che riducono i consumi energetici e quasi interamente riciclabili».

Sulle tratte locali contano molto le Regioni?

«Le Regioni ci hanno ridato fiducia e con alcune (Emilia-Romagna, Veneto e Liguria) abbiamo già sottoscritto contratti di servizio lunghi (15 anni e oltre) che ci permettono di pianificare investimenti importanti. Presto firmeremo analoghi contratti con altre Regioni. Vogliamo garantire a chi viaggia sul regionale qualità e comfort pari a quello dell'Alta velocità».

Aumenteranno le frequenze?

«Compete alla Regione programmare l'offerta e stabilire orari e tariffe. In tutto il mondo non esiste un servizio regionale che stia in piedi solo con i ricavi dei biglietti. In una regione come l'Emilia-Romagna, molto virtuosa, abbiamo il 50% dei ricavi da biglietti e il 50% da corrispettivi versati dalla Regione».

La frammentazione di interlocutori nella mobilità è un ostacolo per una rete più efficace?

«Noi lavoriamo ovunque per accordi commerciali e integrazione fra i vari vettori. Certo, è più facile quando le diverse imprese di trasporto, come in Umbria, appartengono ad un unico Gruppo. E in Umbria infatti abbiamo

potuto lanciare il biglietto unico per passare da un mezzo all'altro. Ma altrettanto stiamo facendo e completeremo nel 2020 in tutte le altre regioni».

L'ingresso del fondo americano Gip in Ntv vi preoccupa?

«Nessun timore, questa acquisizione evidenzia piuttosto il valore del nostro settore ed è prodromica di sviluppi ulteriori, che saremo pronti a cogliere. I nostri obiettivi non cambiano: accompagnare il cliente al meglio, offrendogli sicurezza, efficienza, affidabilità e un prodotto di alta qualità. Il vero competitor resta l'auto privata. Noi offriamo tempo produttivo durante il viaggio, intendiamo valorizzarlo sempre di più».

L'interesse del fondo Usa in Ntv riaccende che l'idea della vostra quotazione...

«Sono scelte di competenza dell'azionista. Ma la ricerca di risorse finanziarie non passa necessariamente dalla quotazione, come dimostrano le emissioni di bond della capogruppo FS».

Quindi avanti con la competizione così come è oggi?

«Stiamo investendo su tutti i segmenti di business dal Regionale all'Intercity all'Alta Velocità dove nel primo trimestre 2018 abbiamo aumentato l'offerta dell'11%, raggiungendo bacini strategici come Genova e Perugia, e coperto le fasce orarie di estremità per essere i primi ad arrivare e gli ultimi a partire. Ma dal fondo americano ci aspettiamo che colga soprattutto l'opportunità dell'apertura del mercato europeo dal 2020. Quello europeo diventerà il vero mercato domestico. Lo scorso marzo abbiamo ricevuto una *invitation to tender* per la linea West Coast (Londra - Edimburgo) in consorzio con un operatore britannico. Siamo presenti a Londra e nel Sud dell'Inghilterra con Trenitalia c2c e con Thello su Marsiglia e Parigi».

Chi saranno i vostri competitor europei?

«Deutsche Bahn e anche i francesi. Le opportunità maggiori con la liberalizzazione si creeranno in Francia, Spagna e Germania. Ma non è detto

ci sia solo competizione, possiamo anche ipotizzare forme di cooperazione. Lo vedremo».

Il prezzo del biglietto fa la differenza?

«È una componente importante ma non la sola alla quale guarda il cliente, e dunque anche noi. La vera chiave è la capacità di offrire una esperienza di viaggio di qualità superiore attraverso

una gamma di servizi di eccellenza, integrati e calibrati su ogni cliente. Il tutto arricchito da alcuni plus. Siamo tornati a cuocere la pasta sul treno. Un'altra eccellenza italiana, con grande successo tra i passeggeri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Originario di Modica (Ragusa), 50 anni, Iacono è nel Gruppo FS dal 1994. Nel 2014 passa a Trenitalia, come direttore della Divisione Passeggeri Regionale. Dal settembre 2017 è ad e direttore generale di Trenitalia

ORAZIO IACONO
Ad Trenitalia

NUOVI TRENI ENTRANO IN AZIONE

Trenitalia sta investendo 4,5 miliardi per sostituire metà della flotta di trasporto regionale (1.200 treni). Tre le novità: i treni Rock e Pop di comfort superiore (© FS Italiane Photo)

Svolta digitale per la sicurezza Videocamere anti aggressioni Tra i nuovi assunti i data scientist

Trenitalia ha un pool di 50 persone a supporto dei capitreno per gestire chi sale senza biglietto. Le tratte critiche? Tirrenica e Modena-Carpi.

BOLOGNA

RIVOLUZIONE digitale e 1.800 nuovi assunti. Trenitalia sta cambiando volto. «Siamo nel pieno della digital transformation - spiega l'ad Orazio Iacono. - Ci sono migliaia di sensori applicati ai treni, parte integrante di un sistema di tele diagnostica che ci permette, con l'analisi dei big data acquisiti, di avere in tempo reale informazioni sullo stato dei principali organi del treno che riducono i costi di gestione e ne migliorano l'affidabilità. Entro dicembre tutta la flotta di Trenitalia, quella dagli anni '90 in poi, fornita di elettronica a bordo, sarà dotata di questi sistemi».

La sfida digitale è rivolta anche agli utenti?

«L'obiettivo è rendere più agevole l'accesso al treno, efficientemente integrato con altri mezzi, per il primo e ultimo miglio. Miglioreremo la nostra app, sarà sempre più facile avere informazioni sul treno scelto».

Cambia anche il personale.

«Tra 2017 e i primi mesi del 2018 abbiamo assunto 1.800 persone. Capitreno, macchinisti, manutentori, ma anche laureati come Business analyst e Data scientist per presidiare le competenze richieste dal mercato».

Che cosa si aspetta da loro?

«Che abbiano coraggio, voglia di innovare, energia, senso di appartenenza, competenza e capacità di leggere tutte le esigenze del cliente. Le sfide si vincono se si sa ascoltare e andare oltre le aspettative del cliente».

La preparazione delle nuove leve?

«Come requisito minimo c'è la conoscenza perfetta della lingua inglese. Poi, per tutti, una formazione specifica, tecnica comportamentale e sulla sicurezza - in particolare per il personale front line».

Resta il tema sicurezza per chi opera sui treni?

«In alcuni momenti le aggressioni al nostro personale hanno registrato numeri significativi. Per questo abbiamo investito in tecnologia e formazione, estendendo la videosorveglianza live sui treni, in stretta collaborazione con la nostra Protezione aziendale e la polizia ferroviaria. Ed è stato costituito un pool di 50 persone che opera in tutta Italia, a supporto dei capitreno e per evitare di avere a bordo persone senza biglietto. Tutto ciò in aggiunta alle scorte svolte dalla Polizia Ferroviaria».

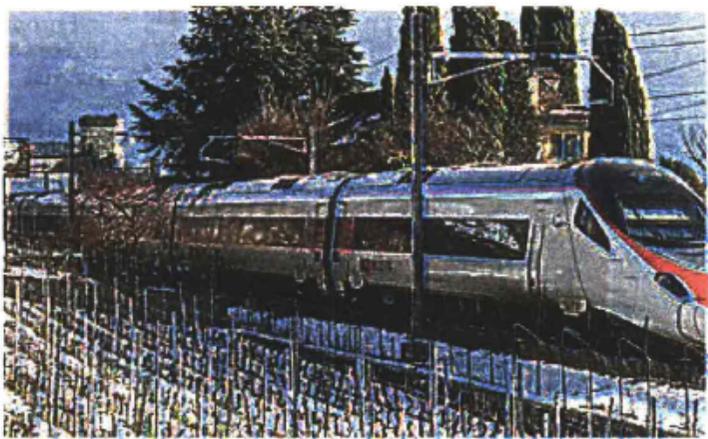
Le tratte più critiche per la sicurezza?

«In Emilia Romagna la Modena - Carpi. In Liguria la tratta Genova - Ventimiglia. E in Toscana la tirrenica».



Il nuovo modo di viaggiare è Pop

Il treno Coradia Stream di Alstom, 'Pop' per Trenitalia, raggiunge una velocità di 160 km/h nella sua versione regionale, può trasportare più di 300 passeggeri seduti e ha l'ingresso a raso del marciapiede. Progettato per essere ecologico, è riciclabile al 95%.



In vacanza da Milano a Francoforte

Dallo scorso dicembre il Pendolino ad Alta velocità collega Germania, Italia e Svizzera con una linea gestita da Ferrovie Svizzere, Deutsche Bahn e Trenitalia. Il treno TAV, che collega Milano a Francoforte, ha raccolto molto interesse soprattutto per il turismo nel week end



FESTA Orazio Iacono festeggia uno dei nuovi treni acquistati dalla società per rinnovare la flotta che viaggia sui binari italiani.

Settemila treni al giorno

Settemila treni al giorno, 1,8 milioni di passeggeri in media ogni 24 ore e quasi 28mila dipendenti. Trenitalia è un'azienda partecipata al 100% da Ferrovie dello Stato

Nel 2017 ricavi per 5,3 miliardi

Il bilancio 2017 di Trenitalia si è chiuso con 5,3 miliardi di euro di ricavi operativi e un Ebitda di 1,6 miliardi. Il risultato netto è stato pari a 276 milioni di euro.

Salì l'indice di soddisfazione

L'indice customer satisfaction, che misura il gradimento dei viaggiatori, è migliorato nei treni regionali di oltre 11 punti tra il 2007 e il 2017, passando dal 71,2% all'82,7%.

Festa della mamma, offerta biglietti 2x1 Questo week-end i posti costano meno

Trenitalia celebra le mamme con una particolare promozione: il weekend del 12-13 maggio sarà attiva l'offerta 2x1, valida su Freccie e InterCity, per le principali città italiane. Info su www.trenitalia.com.

