



FERROVIE DELLO STATO

Fase 2: dopo l'Alta Velocità,
i treni locali da 4 miliardi
«Più qualità per i pendolari»

PUATO A PAGINA 10



Ferrovie dello Stato Intervista a Barbara Morgante, alla guida di Trenitalia

Ferrovie La fase due è locale Ecco i treni da 4 miliardi

«Siamo coraggiosi, salirà la qualità del servizio». Forse anche i prezzi

DI ALESSANDRA PUATO

Sarà la fine dei viaggi sudati, schiacciati, senza Rete, con i gradini da scalare per salire in carrozza? Per i pendolari italiani si annuncia una nuova stagione — probabilmente, anche biglietti più cari — stando all'asta da 4,5 miliardi per 450 treni regionali bandita da Trenitalia, vinta da Alstom (treni Coradia Meridian) e dall'Hitachi (treni Caravaggio) che 11 mesi fa ha rivelato l'Ansaldo Breda e Sts.

Convogli avveniristici e fabbricati in Italia, climatizzati, spaziosi, a piano ribassato, con (nei Coradia) rastrelliere per le biciclette per le regioni che lo richiedono e postazioni per lavorare al computer. Saranno in funzione dal 2019 partendo dall'Emilia Romagna che ha firmato per il primo lotto di 86 treni (47 di Alstom e 39 di Hitachi).

Una svolta? «Sì — dice Barbara Morgante, amministratore delegato di Trenitalia, che ha presentato i nuovi treni



Presidente Gioia Ghezzi, gruppo Fs

il 20 settembre all'Innotrans di Berlino —. Abbiamo avuto il coraggio di lanciare una gara importante perché vogliamo puntare sull'innalzamento della qualità del trasporto regionale. È la più grande gara mai bandita da Trenitalia, molto competitiva. Insieme alla qualità abbiamo strappato prezzi interessanti, che ci faranno rimanere al di sotto dei 4,5 miliardi preventivati».

Nel piano industriale delle Ferrovie in attesa del debutto

in Borsa, che verrà presentato il 28 settembre, il trasporto regionale sarà fra i punti rilevanti. La fase 2 dopo l'Alta Velocità. Va in questa direzione la firma, il 22 settembre, dell'accordo con Cdp e Intesa Sanpaolo su 300 milioni di

Parte l'Emilia Romagna. In fase avanzata Toscana, Lazio e Veneto

prestito, per acquistare treni regionali e nazionali. Dice Morgante: «Il miglioramento del trasporto regionale è un obiettivo condiviso da questo governo e dalle regioni, che investiranno sul rinnovo dei treni nei limiti dei loro bilanci».

La configurazione

Una delle novità è infatti che molti dei treni potranno essere configurati su misura, in base alle richieste: sedili, spazi, macchine automatiche

per la vendita di bevande o prodotti di consumo, persino i portasci. «Le regioni sono permeabili a questo nuovo approccio», dice Morgante. Il fatto che la gara internazionale sia stata vinta proprio da Alstom e Hitachi, i principali produttori di treni in Italia, è una fortuna per l'occupazione. Ma Morgante sgombra il campo da dietrologie: «Non possiamo che essere contenti che la produzione sia nel nostro Paese, ma poteva venir fuori qualunque risultato. È stata una gara trasparente, gestita secondo le norme europee».

Nella sostanza, Trenitalia stringe gli accordi con le regioni, quindi commissiona e paga i treni ad Alstom e Hitachi. Le regioni le versano una sorta di «canone» annuale, comprensivo anche di servizi e manutenzione. Per ordinare tutti i 450 treni serviranno quindi altri contratti, dopo quello già concluso con l'Emilia Romagna. Fra le commesse in fase più avanzata ci sarebbero Toscana, Lazio e Veneto.

Sul rinnovo della flotta «si



Vertice Barbara Morgante, amministratore delegato di Trenitalia dal 21 dicembre 2015

e +5,4% la sola Trenitalia).

Il ticket

Il possibile risvolto per i pendolari sarà l'aumento del prezzo del biglietto. «Vorremmo accrescere la qualità del servizio e aprire un dialogo su questo — dice Gioia Ghezzi, presidente del gruppo Fs —. Il trasporto non può essere un servizio dato per scontato, pagato come una tassa. Certo, andrebbero protette alcune categorie». «Se le regioni vogliono treni nuovi, il valore della prestazione che chiedono a Trenitalia, ovviamente, è più elevato — dice Morgante —. Più decidono di aumentare il prezzo del biglietto, meno devono attingere alle proprie risorse di bilancio».

Può essere il presupposto per l'acquisto anche di treni ecologici come il nuovo iLint a idrogeno di Alstom, che sostituisce i diesel? Alla gara per i 50 treni diesel ha partecipato infatti un solo concorrente (Stadler): non è stata ancora aggiudicata. «Si stanno completando le attività per verificare la convenienza o, diversamente, procedere a una nuova gara», dice Morgante.

Nell'attesa, prosegue la corsa sull'Alta Velocità: «La flotta dei Frecciarossa 1000 sarà completata a inizio 2017 con i 50 treni previsti. Aggiunti ai 59 Etr 500 che già abbiamo è una potenza di fuoco». Altro fronte, le gare internazionali: accordi con altre imprese ferroviarie per tratti esteri, una sorta di *co-sharing*. «Apriamo collegamenti che oggi non esistono, con biglietto unico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



stanno muovendo anche la Liguria e la Campania», annuncia Morgante, ma non precisa chi sarà il prossimo a partire.

«Con diverse regioni abbiamo già firmato — dice —. Stiamo chiudendo i contratti ponte alle condizioni previste dal regolamento europeo» (dove le gare sono andate deserte o non sono partite, cioè ovunque tranne che in Emilia Romagna). Così si consente alle regioni di comunicare a Bruxelles, almeno un anno prima, che intendono ricorrere all'affidamento diretto. Si attende risposta. Mano a mano che Trenitalia firma con la regione, potrà poi ordinare i treni ad Alstom e Hitachi.

«Nel 2018 presenteremo a Innotrans i nuovi treni per l'Emilia Romagna. Rientrano

Più le regioni ricavano dai biglietti, meno attingono ai propri bilanci

tra le principali azioni del nuovo piano industriale», dice Morgante.

I viaggiatori per km su ferro, dice la semestrale del gruppo Fs 2016, sono in calo: -2,4% dai primi sei mesi del 2015 (-0,7% la sola Trenitalia) anche se il trasporto regionale ha segnato un +1,02% (+0,4% Trenitalia). Però l'offerta è aumentata: +2,8% i treni-km viaggiatori nel regionale e +4,7% a medio-lunga percorrenza (rispettivamente +1,6%

I BINARI DI FS

Dati al primo semestre 2016. variazione dal primo semestre 2015



Alstom in Italia	I progetti in corso
2.700 I dipendenti	150 treni regionali Coradia Meridian per Trenitalia
882 milioni di euro I ricavi*	12 Pendolino per Ntv
8 Le sedi	

ALSTOM DOPO LA CESSIONE DELLE ATTIVITÀ DI ENERGIA A GE
Dati da bilancio anno mobile 1° aprile 2015-31 marzo 2016

31 mila I dipendenti	10,6 miliardi di euro Gli ordini (+6%)	3 miliardi di euro L'utile netto (-719 milioni nel 2014-2015)
----------------------	--	---

6,9 miliardi di euro I ricavi (+12%) così divisi:

- 22% Servizi
- 17% Segnalamento
- 15% Sistemi
- 46% Treni

Foto: Alstom