

Treni regionali più sicuri: 150 nuove guardie a bordo

*Da domani aumentano i vigilantes sulle linee regionali di Trenord
L'ad Farisè: «Fondi sulle infrastrutture per migliorare la puntualità»*

■ Da domani sulle linee regionali di Trenord saliranno 150 addetti privati alla sicurezza in più. Vanno ad aggiungersi ai 62 in servizio fino ad oggi. Rinforzi decisi dopo l'aggressione col machete che aprì polemiche e discussioni sui controlli a bordo e arrivano proprio mentre a livello nazionale ma europeo si parla al alzare decisamente la guardia lungo i binari contro il rischio terrorismo e non solo. Non è l'unica novità in arrivo per i pendolari. Intanto, l'addel della società ferroviaria Cinzia Farisè annuncia che le corse in andata e ritorno dall'aeroporto alle stazioni cittadine con il Mal-

pensa Express aggiunte per i sei mesi di Expo diventeranno a regime a fine evento. E se la puntualità dei treni lombardi ha già raggiunto l'85% delle corse, afferma che «non basta, vogliamo fare di più». Ma «servono anche maggiori investimenti sulle infrastrutture», perché molti dei problemi patiti dai pendolari che contestano i ritardi nascono proprio dal lì. La stazione Garibaldi ad esempio «è saturata». Mala sfida di Trenord sarà puntare anche su un'offerta di viaggi tematici, sul modello dei «treni del vino» della California.

Paolo Stefanato a pagina 3

IN CARROZZA Tra rischi di aggressione e terrorismo

Treni regionali più sicuri: 150 nuovi vigilantes a bordo

*Da domani aumentano le guardie private sui mezzi Trenord
E l'ad Farisè: «Puntuale l'85% delle linee, ma non mi basta»*

Paolo Stefanato

■ «Possiamo cambiare la qualità della vita delle persone. E' una responsabilità grandissima, ma piena di fascino». Cinzia Farisè, dal novembre 2014 amministratore delegato di Trenord (50% Regione Lombardia, 50% Trenitalia) sa di guidare un'azienda «dalle potenzialità enormi: ci sono milioni di cose che si possono fare». Ammette: «Dobbiamo fare i conti con limitazioni infrastrutturali», ma

ha l'aria di una che ce la farà. Le dimensioni del mercato sono smisurate: «In Lombardia serviamo un terzo dei pendolari italiani, 700 mila persone al giorno». Nel suo primo anno, tra le altre cose, si è esercitata con Expo. «Un training straordinario. Ci abbiamo preso gusto» e accenna a qualche nuova idea: «Bisogna investire sulle alternative, nelle ore di morbida e nella fine settimana». Il 10% della rete porta ai laghi (49 stazioni su 420) e, oltre al turismo, pensa a

prodotti tematici: «In California il treno dei vini lo facevano già 25 anni fa». Sintetizza: «Una ferrovia è un contenitore pazzesco!».

Elegante, conversatrice inesaurevole, manager di ferro, è ancora «innamorata» della sua ultima esperienza, come numero uno in India di Prysmian, l'azienda italiana di cavi di trasmissione e comunicazione leader nel mondo. In Trenord, forte anche del lavoro svolto nel gruppo Ferrovie Nord dal 1997

al 2001, vuol riversare il patrimonio acquisito nella stagione indiana: «M'illudo di portare l'esperienza di una multinazionale in un servizio pubblico». Ha vissuto in prima persona l'integrazione tra Prysmian e l'olandese Draka, nel 2011, dalla quale ha fatto suo quel concetto di «one company» che ora vuol far valere in Lombardia, dove le realtà di Trenitalia e Lenord, fuse nello stesso 2011, non sono ancora un soddisfacente tutt'uno. «Dal primo gior-

no - racconta - mi sono messa ad ascoltare la rotaia. In India ho gradualmente cambiato vestito e indossato il sari, per essere più vicina alla realtà che dovevo vivere. Qui sono salita subito sui treni, per capirne i problemi». Dopo l'aggressione col machete, in giugno, mattina e sera, per due settimane, è andata su e giù per la rete. E sulla sicurezza l'intervento è massiccio: proprio da domani 150 nuovi addetti privati a bordo treno si aggiungeranno ai 62 attuali. C'è tanto da fare - sospira -. Prima di due anni si riesce a muo-

vere solo qualche bullone». Le vere limitazioni sono infrastrutturali, a cominciare da quei nodi urbani dove non passa più «neppure uno spillo». "Eppure questa è un'azienda che in quattro anni ha aumentato la sua produzione, cioè l'offerta di treni-chilometro, del 20%: un'enormità. Con Expo la produzione è aumentata del 10% in sei mesi, e a fine 2015 saremo a un più 25% anno su anno». La richiesta di mobilità si scontra con la rete insufficiente e con il materiale rotabile a disposizione: «Per esempio, il caldo di lu-

glio. Metà dei treni ha un'età mediadi 33 anni, molti non hanno l'aria condizionata, negli altri oltre una certa temperatura gli impianti vanno in blocco e non c'è niente da fare» (i convogli vecchi sono 154, quelli nuovi 116, età media 7 anni). Quanto ai nodi, «Garibaldi è la zona del futuro di Milano, ma in stazione, da Nord, si entra con due binari soltanto: e lì ci sono le Frecce, Italo, il Tgv...». Il congestionamento è quotidiano.

Il primo obiettivo di Cinzia Farisè è la puntualità: «Per un'azienda come la nostra la pun-

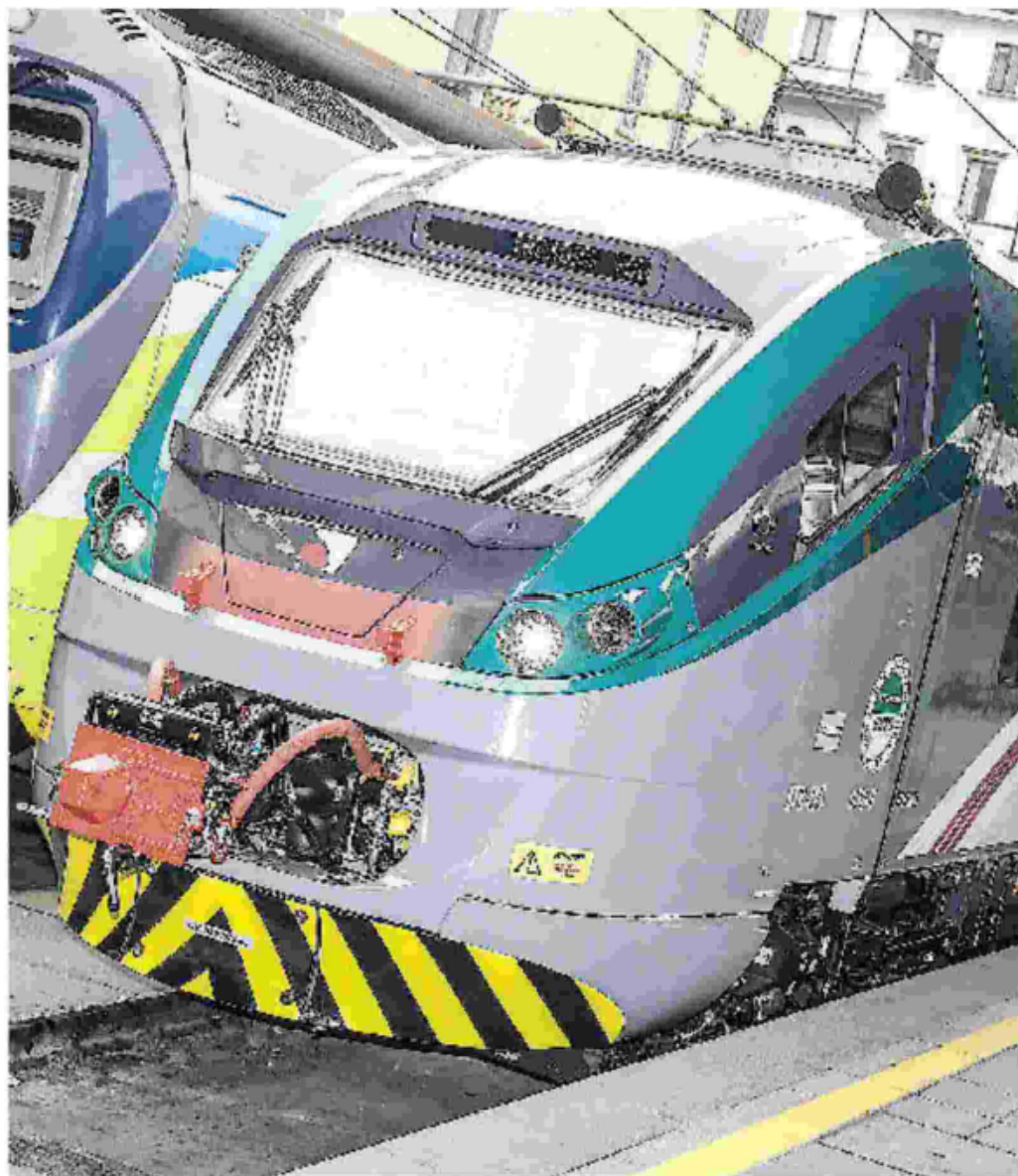
tualità è tutto, a parte ovviamente la sicurezza che è una precondizione». E' puntuale, secondo le definizioni europee, un treno che arriva entro 5 minuti dall'orario. «Ma è chiaro che la fluidità del traffico dipende in gran parte dalla rete, oggi saturata», e richiama di nuovo l'esigenza di investimenti in infrastrutture. I risultati, comunque, si vedono, grazie anche alla fortissima motivazione impressa sul personale: «La puntualità nel 2015 - assicura - è cresciuta mese su mese, rispetto al 2014, di 7 punti. Oggi arrivano puntuali circa 85 treni su 100».

I NODI

«Maggiori investimenti sulle infrastrutture, oggi Garibaldi è saturata»

PROSSIME SFIDE

«Punto sui viaggi a tema In California la ferrovia dei vini c'è da 25 anni»



UN TERZO DEI PENDOLARI ITALIANI Tanti sono i viaggiatori sulle linee lombarde di Trenord