

Intervista a Barbara Morgante - «Così i nostri treni vincono la sfida con i big in Europa»

ROMA Dal 2013 il Treno dei bambini entra in Vaticano per portare un sorriso a centinaia di bambini che vivono situazioni di disagio. Quest'anno è toccato ai piccoli colpiti dal terremoto. Ma il Frecciarossa 1000 che ha portato i bambini da Papa Francesco ricorda anche dove è arrivata Trenitalia, la società di Fs che ha le chiavi del trasporto locale e dell'Alta Velocità, destinata alla quotazione nel 2018. Ma la sfida per Barbara Morgante, ad di Trenitalia da un anno e mezzo, è dimostrare con i numeri che i treni italiani sono già oltre gli standard Ue e possono puntare alla vetta.

Il 2016 si è stato record per Fs, ma l'Alta velocità compensa ancora una certa debolezza del trasporto locale?

«Sia nei numeri di bilancio che nelle performance industriali il 2016 e il 2017 segnano senz'altro un miglioramento del trasporto regionale. C'è stato un ulteriore salto sulla puntualità (cresciuta di quasi 5 punti negli ultimi tre anni). Sono anche diminuite le cancellazioni (-81% rispetto al 2012) e i fermi treno (-58% i guasti bloccanti medi al giorno). E nel 2017 la regolarità dei treni regionali è arrivata al 99%, con una puntualità reale al 91,6%. Un percorso che si completerà con l'aumento della flotta e gli investimenti. Basta dire che grazie anche agli ordini in programma arriveranno 450 nuovi treni da inizio 2019, a cui si aggiungono 135 treni diesel dell'ultima gara lanciata, con la possibilità di incrementare il tutto del 20%. Con questi arriveremo a superare i 5 miliardi di investimenti con il rinnovo di quasi il 100% della flotta. Stiamo parlando a regime, fino a 700 treni».

Quindi sia l'alta velocità che il trasporto locale in utile?

«Certo, l'azienda è completamente risanata. Naturalmente però l'Alta velocità risente dei pesanti ammortamenti legati agli investimenti nei treni, cosa che invece si farà sentire di più negli anni futuri sul trasporto regionale».

Quali sono i punti chiave del lavoro dei prossimi anni?

«Lavoriamo molto puntando sul Sud, compatibilmente con i vincoli di capacità e di prestazione delle linee, che non dipendono da noi. Anche se e quali treni regionali utilizzare è deciso dalle Regioni. Il nostro obiettivo è sempre quello di riempire i treni. Dunque il tema è la mobilità collettiva. Inoltre, stiamo lavorando sulla customer experience. Che vuol dire maggiore comfort, pulitori a bordo anche su regionali e Intercity, e più security. Anche la videosorveglianza e i controlli anti-evasione sui regionali producono più sicurezza. Senza contare la spinta sul digitale, che vuol dire info-mobilità ma anche acquisti on-line e via App. Su questo fronte i numeri di crescita sono impressionanti. Un'altra sfida è la mobilità integrata treno-treno e treno-bus. Abbiamo introdotto tanti Freccialink con un biglietto unico».

Ma puntate anche sull'estero, anche in vista della piena apertura dei mercati nel 2021?

«Abbiamo appena acquistato una società inglese, C2C, e ne abbiamo un'altra (Thello) che fa trasporto tra Italia e Francia. In Germania, poi, il gruppo Fs è presente con Netinera e in Grecia, a brevissimo, con Trainose. All'estero non ci fermeremo».

Quanto siamo lontani dall'Europa?

«In realtà siamo già oltre e spesso chi si lamenta non ha provato negli ultimi anni i nostri treni. Servirebbe un po' più di orgoglio invece. Se parliamo dell'Europa siamo assolutamente a livelli di eccellenza per puntualità nel trasporto locale. Tanto che, se i contratti di servizio ce lo permettessero, lancerei senza esitazione il soddisfatti o rimborsati. Il numero di cancellazioni registrate dalle corse regionali negli ultimi 12 mesi è inferiore a quello tutti i big ferroviari del Regno Unito, di Sncf in Francia e dei belgi di Sncb. Quanto alle Freccie non c'è paragone sui livelli di servizio. Ce lo riconoscono anche dall'estero. E siamo l'unico Paese dove c'è un concorrente nel servizio ricco, cioè, nell'Alta velocità. Altrove la concorrenza è

aperta al massimo sul servizio locale. Insisto, a livello di servizio e qualità del materiale rotabile siamo molto avanti rispetto all'Europa. Il livello di tecnologia è altissimo. Ma ovviamente dobbiamo fare i conti con il fatto che in Italia abbiamo nodi fittissimi di traffico, sulla stessa linea viaggiano più treni. Il famosissimo Shinkansen giapponese ha una puntualità record, ma viaggia su una linea dedicata e ha servizi nemmeno paragonabili alle nostre Freccie».

Siamo bravi anche nei prezzi?

«Germania, Francia, Spagna e Regno Unito hanno tariffe più care».

Cosa potrà cambiare con la fusione Fs-Anas? Quanto crede nell'integrazione voli-aerei?

«Nel primo caso vedo delle sinergie e delle opportunità, ovviamente sul fronte infrastrutturale. Quanto all'asse con i voli, abbiamo già dei servizi che arrivano fino agli aeroporti. Ma abbiamo anche sottoscritto diversi accordi con compagnie aeree per l'acquisto del volo contemporaneamente al treno. Stiamo lavorando sul biglietto unico.

Tra le ultime novità che il lancio del Frecciarossa 1000 a 900 posti e il PassXte. Che aspettative avete?

«Il Frecciarossa doppio partirà con la Torino-Napoli. Ci auguriamo una buona risposta e ci adegueremo a seconda dei risultati. Quanto all'avvio del PasseXte, in onda da luglio, è stato accolto con forte entusiasmo e abbiamo una grande aspettativa».

Ma quando avremo in wifi funzionante sempre?

«Ci stiamo lavorando, vogliamo trovare in tempi brevi una soluzione definitiva».

