

L'intervista Parla l'amministratore delegato del gruppo Fs



Le ambizioni
di Mazzoncini
L'alta velocità?
Una lezione
(e i treni
non gli bastano)

DI MICHELANGELO BORRILLO

Le Ferrovie dello Stato vogliono sfidare la gomma integrandosi con le strade. Il primo passo sarà l'arrivo di **Anas** sotto la holding. Ma il gruppo guarda anche al tema del servizio e della mobilità del futuro. È la sintesi del piano industriale raccontato dall'amministratore delegato Renato Mazzoncini in un forum al *Corriere della Sera*.

ALLE PAGINE 2 E 3

Tavola rotonda L'amministratore delegato del gruppo Ferrovie al Corriere della Sera

Mazzoncini (Fs): rivoluzione mobilità

«Saremo l'integratore delle strade»
Un'app per confrontare prezzi e mezzi,
corsie elettrificate per Tir e auto. E i treni?
In Borsa nel 2017. Sì al Ponte di Messina

» L'unione con l'Anas

La società passerà sotto la holding Fs l'anno prossimo, ma prima serve una legge che ci tuteli dai contenziosi

» Gli scali

Con l'operazione urbanistica sui poli ferroviari Milano beneficerà di aree per un milione di metri quadri

DI MICHELANGELO BORRILLO

Sfidare la gomma integrandosi con le strade. È l'estrema sintesi del piano industriale 2017-2026 delle Ferrovie dello Stato che l'amministratore delegato Renato Mazzoncini ha illustrato in un forum al *Corriere della Sera*. Un piano decennale che, però, come visione, va anche oltre: «Perché fra 20 anni — prevede Mazzoncini — le strade si doteranno di tecno-

logie che permetteranno di dialogare con le auto che a loro volta si muoveranno con sistemi di alimentazione elettrica. E questa rivoluzione richiede infrastrutture del tutto diverse. Per le quali occorre muoversi già nei prossimi 5 anni, tanto che nei 73 miliardi di investimenti infrastrutturali previsti dal piano industriale, 15 sono relativi all'integrazione con **Anas** che, secondo i piani, verrà incorporata sotto la holding Fs». Il piano industriale prevede investimenti complessivi nei

industria prevede investimenti complessivi per 94 miliardi, di cui — appunto — 73 per le infrastrutture, 14 per il materiale rotabile e 7 per lo sviluppo tecnologico. Più della metà delle risorse sono già disponibili, ben 58 miliardi, di cui 23 in autofinanziamento e 35 già stanziati nei Contratti di programma. Con i dipendenti che passeranno da 69 mila a 100 mila.

Ingegnere, uno dei pilastri del piano industriale è l'integrazione fra le infrastrutture ferroviarie e stradali. Le dimissioni del premier Matteo Renzi potrebbero far slittare il processo di incorporazione di Anas in Fs?

«Il progetto di integrazione con Anas — da una parte 24 mila chilometri di binari e dall'altra 25 mila chilometri di strade — ha avuto un consenso unanime da tutte le forze politiche, tranne forse il Movimento 5 Stelle che non si è pronunciato. Progetti del genere, per un'azienda come le Ferrovie dello Stato, prescindono dai governi in carica. E poi, in fin dei conti, facciamo un favore allo Stato: deconsolidiamo il debito pubblico di Anas».

Quindi il piano dovrebbe rimanere immutato. Con quali tempi?

«La tempistica prevede l'integrazione di Anas sotto la holding Fs entro il 2017. Occorre una norma specifica che preveda che anche Anas passi al contratto di servizio, uscendo così dall'orbita della Pubblica amministrazione. Oltre a una norma che tuteli le Ferrovie dello Stato dalla massa di contenziosi di Anas del passato, pari a 9 miliardi di euro».

Ma perché integrare ferrovie e strade?

«L'Italia a livello ferroviario è un benchmark mondiale, è fra i 3 migliori Paesi al mondo con il Giappone e la Cina. Ma il cliente delle ferrovie non è l'utente che vuole muoversi con il treno, piuttosto l'utente che vuole muoversi e basta. Il servizio da offrire è quindi la mobilità. Ma oggi, in Italia, l'80% delle persone si sposta ancora con l'auto, e questo significa che il servizio pubblico non funziona bene. Per questo serve una rivoluzione nei trasporti: oggi la quota di servizio ferroviario di Fs copre l'87,5% del mercato. Mentre la quota di mobilità soddisfatta da Fs è solo del 5,2%».

E quindi per sfidare l'auto le Ferrovie si prendono le strade?

«In un certo senso è così. In Europa in questa direzione si sono mossi solo Svezia e Portogallo. In Svezia, in particolare, puntano a una totale decarbonizzazione del trasporto e si sono resi conto che non si possono portare tutte le merci su ferro, si può arrivare al massimo al 40%. E allora per utilizzare le strade, tenendo d'occhio la decarbonizzazione del trasporto, stanno dotando le strade di tecnologie con boe che dialogano con le auto che si muovono con sistemi di alimentazione elettrica. Due tratte sperimentali sono già pronte».

Sta decretando la guerra alle case automobilistiche, ma forse non considera il piacere di guidare una Porsche o una Ferrari. Senza considerare che anche l'utilitaria è l'unico mezzo che può garantire il trasporto da casa a casa e non da stazione a stazione.

«Ovviamente Porsche e Ferrari esisteranno sempre. Ma anche le case automobilistiche sono consapevoli di questo scenario e stanno cominciando a cambiare il loro modello di business, offrendo sempre più servizi di mobilità: si pensi al Car 2 Go di Mercedes o a Enjoy di Eni con partner Fca. Quanto al point-to-point per il cliente, è anche il nostro obiettivo».

In che modo?

«L'80% della gente si attiva per l'autoproduzione della mobilità, a cominciare da quando a 18 anni prende la patente di guida. Adesso però l'auto non è più uno status symbol, e attivarsi per la mobilità significa cercare soluzioni per raggiungere la meta. Negli ultimi dieci anni sulla Milano Roma si è passati dal 30% al 62% dei passeggeri serviti: il consumatore ottimizza, in funzione di prezzo e tempo».

E Fs cosa è pronta ad offrire?

«Fs inviterà i clienti ad adottare una nuova *travel philosophy*, offrendo comodi strumenti che li accompagnino in tutto il viaggio, fornendo soluzioni in tempo reale per spostarsi in Italia e all'estero. Domani 13 dicembre incontreremo gli esponenti di Asstra, Agens e Anav — le associazioni di trasporto pubblico e privato — per chiedere di diventare alleati nella nostra piattaforma Travel Companion. L'obiettivo è arrivare all'estate con una app per pianificare qualsiasi tipo di viaggio, acquistando anche i biglietti e confrontare i prezzi. Per continuare a gestire i nostri clienti senza l'intermediazione di piattaforme digitali terze».

A proposito di biglietti, le associazioni di consumatori spesso si lamentano dell'incremento dei costi. Cosa risponde?

«Che non è vero. Quando è partita l'Alta velocità i biglietti sarebbero dovuti aumentare di 4 volte, visto che non è prevista la compensazione pubblica. Nell'84 per cento dei casi, invece, i prezzi vengono venduti con sconti. È sorprendente, quindi, il contrario: l'Italia è l'unico Paese al mondo con concorrenza sull'Alta velocità. Per quanto riguarda i biglietti regionali, invece, siamo al 40-50 per cento in meno rispetto alla Spagna perché lo Stato ha mantenuto livello di compensazione al 70 per cento».

L'Alta velocità ha compiuto negli scorsi giorni un passo importante: l'inaugurazione del tratto Milano-Brescia. Entro quando l'Alta velocità arriverà a Venezia?

«Contiamo in 7 anni, partendo nel 2017 con i lavori nelle due tratte Brescia-Verona e Verona-Padova, con Padova-Mestre già pronta».

A quel punto, con i due assi Milano-Salerno e Torino-Venezia l'Italia ferroviaria sarà divisa in due serie: la A dell'Alta velocità e la B delle altre tratte, a cominciare dall'Adriatica Bologna-Lecce con 34 chilometri ancora a binario unico tra Puglia e Molise. A cui si aggiunge la serie C delle linee regionali.

«Andiamo con ordine. La linea Adriatica sarà velocizzata a 200 km. all'ora entro il 2018. E sul raddoppio di binario tra Puglia e Molise i problemi dipendono dalle comunità locali. Inoltre, entro il 2026 sarà finita la Bari-Napoli, con il primo tratto pugliese Cervaro-Bovino, in provincia di Foggia, completato entro giugno 2017. Infine per i collegamenti regionali, il piano industriale prevede l'integrazione nella rete nazionale delle ex ferrovie concesse».

In che modo?

«In Italia ci sono 24 mila chilometri di Rfi e 3.500 chilometri di binari di altre ferrovie: un assurdo dal punto di vista della gestione, anche perché spesso i sistemi di segnalazione sono diversi. La nostra proposta è di integrare le reti concesse nell'ambito Trenitalia. Penso alle Ferrovie Sud-Est, le più lunghe con 471 km, società che il ministero ci ha girato; all'integrazione con la rete di Ferrovie centrali umbre o dell'Eav in Campania».

Dai trasporti regionali a quelli comunali il passo è breve: nei mesi scorsi si è parlato di

un vostro interesse per l'Atac di Roma.

«A noi i servizi su gomma interessano, nel piano è previsto che BusItalia passi dal 6% al 25% della quota di mercato. Ma a noi, appunto, interessa il servizio dell'Atac, non l'Atac. Quando sarà messo a gara, parteciperemo».

E a Milano vi interessa il servizio della Linea 4 della metropolitana?

«In generale ci interessa la mobilità nelle città metropolitane. Considerando anche che l'Italia, in questo campo, ha un gap enorme rispetto all'estero: tutte le metropolitane italiane hanno una lunghezza inferiore a quella di Madrid. Quanto a Milano, i costruttori, terminati i project financing, di solito non hanno interesse alla gestione del servizio. Ecco, quello potrebbe interessare a noi».

Dalle metropolitane alle strade: non è che vi interessa anche il servizio aereo dell'Alitalia, come l'Atac oggi in difficoltà? Si tratta pur sempre di mobilità.

«Come per Atac, pensiamo sia sensato integrare i servizi. Ma oggi Alitalia perde mezzo milione al giorno: non possiamo permetterci di bruciare la nostra redditività con perdite del genere».

Tornando a Milano, la riqualificazione dei 7 scali ferroviari dismessi contribuirà nei prossimi anni in maniera significativa allo sviluppo della città. Come si procederà?

«Gli scali di Milano sono la più grande operazione urbanistica che vedremo nei prossimi 10 anni in Italia, Milano diventerà la più grande città europea in Italia. Quando la giunta Pisapia non riuscì ad approvare la delibera, paradossalmente è arrivata l'occasione per aprire confronto con la successiva giunta Sala e per pensare a una riqualificazione di livello molto alto con un milione di metri quadri di aree da realizzare. Siamo fiduciosi che entro marzo si possa chiudere l'accordo di programma».

L'iter per la quotazione procederà senza ritardi dopo le dimissioni di Renzi?

«Sì. Non sarà quotata la holding come si pensava al mio arrivo, ma la lunga percorrenza con servizi Freccie, Intercity e Notte. La lunga percorrenza sarà l'azienda internazionale, perché se in futuro Fs vorrà effettuare un servizio tra Parigi e Bruxelles non basterà la modalità di finanziamento a cui si è storicamente affidata. Quoteremo il 30% entro la seconda metà del 2017, con possibilità di aumenti di capitale successivi».

L'altro progetto che potrebbe cambiare dopo le dimissioni di Renzi è quello del ponte sullo Stretto. È sempre favorevole?

«Il ponte sullo Stretto fa parte del corridoio europeo scandinavo-mediterraneo. Un corridoio che prevede opere per 150 miliardi: cosa sono 3,9 miliardi per il ponte di Messina? È ben più complesso costruire sullo stesso corridoio il ponte di Oresund tra Svezia e Danimarca e il traforo del Brennero».

@MicBorrillo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mercato Renato Mazzoncini, amministratore delegato e direttore generale del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Ingegnere elettrotecnico, nei trasporti pubblici dal 1992 e alla guida di Busitalia fino al 2014, è stato nominato un anno fa con il compito di portare le Ferrovie in Borsa. Dal primo dicembre scorso è anche presidente dell'Union Internationale des chemins de fer (Uic)



Manager Gioia Ghezzi, presidente del gruppo Ferrovie da fine 2015. Laurea in Fisica teorica e master in Business Administration, è stata ai vertici di Zurich e Willis Group, in McKinsey e in Ibm