

Fs in Alitalia se ci sono sinergie e piano solido. Priorità pendolari

Giorgio Santilli

Priorità ai pendolari, con 6 miliardi di investimenti, prezzi e offerta più flessibili. Interesse a entrare in cordata per Alitalia ma a condizione che ci sia un piano industriale solido con un partner aereo e l'operazione si traduca in sinergie cielo-ferrovia. Grande attenzione al Sud:

investimenti di 23 miliardi (su 57 totali) e subito rafforzamento dei treni verso Puglia e Calabria e in Sicilia. Gianfranco Battisti, nuovo ad di Fs, parla al Sole 24 Ore nella prima intervista e spiega come ridisegna la strategia del gruppo. E su Anas dice: «Ci rimetteremo alla volontà del governo».

—*Continua a pagina 9*

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Al vertice.
Gianfranco
Battisti,
ad di Ferrovie

INTERVISTA

Gianfranco Battisti. Il nuovo amministratore delegato delle Fs sta riscrivendo il piano industriale, obiettivi in 5 anni.

«Priorità ai pendolari Pronti per Alitalia ma servono sinergie e un partner aereo»

Giorgio Santilli

—*Continua da pagina 1*

«**S**to riscrivendo il piano industriale - dice Battisti - con un orizzonte di

mezzato a 5 anni e lo sto focalizzando sul trasporto regionale: è la missione che ci ha dato il governo e sarà il nostro core business. Per ribaltare le quote fra auto privata e trasporto pubblico, oggi 70 a 30, dobbiamo portare nei treni pendolari quella centralità del cliente che nell'Alta velocità ci ha consentito di portare il market share dal 12% del 2008 al 67% sulla Roma-Milano. Esa - continua Battisti - cosa ci ha fatto vincere la partita dell'Alta velocità? Il fatto che, quando la lanciammo con Moretti nel 2008, avevamo un treno ogni 7 minuti per Firenze e ogni 15 per Milano nelle ore

di punta e meno servizi nelle ore a minore domanda. Ribaltammo le rigidità industriali dell'azienda».

L'attenzione ai pendolari in cosa si concretizzerà?

C'è un numero che più di altri racconta le nostre criticità nel trasporto regionale: riempiamo solo 37 posti su 100 offerti. Il load factor deve salire al 60%. Questo è possibile con un'offerta più concentrata nelle fasce di maggiore affollamento tra le 7 e le 9 e tra le 17 e le 19 e con un sistema di prezzo dinamico che consenta sconti per chi viaggia nelle ore meno affollate. Inoltre in alcune regioni partiremo con un modello differenziato di offerta: treni veloci diretti quando sono pieni alternati a treni con fermate intermedie. Ma vogliamo mandare subito un segnale chiaro: in via sperimentale sui treni più affollati istituiremo già nel mese di settembre la figura dell'assistente a bordo che deve fornire assistenza e informazioni ai clienti sul treno e sarà affiancato da personale di sicurezza.

Puntate sugli investimenti in materiale rotabile?

Investiamo 6 miliardi nell'acquisto di 634 nuovi treni. Ho chiesto ai costruttori un'accelerazione della consegna dei nuovi treni: dal prossimo maggio partiremo con 9 treni consegnati al mese, ma sarà realizzata una seconda linea produttiva per velocizzare.

Non va anche migliorata l'informazione ai pendolari nell'era digitale?

Abbiamo in programma 4 miliardi di investimenti nella digitalizzazione. In attesa di un salto di scala già a ottobre avviamo un servizio sperimentale che ci consente di mandare un'informazione al pendolare per avvisarlo se il suo treno è in ritardo.

Sull'Alta velocità?

Sul lungo raggio dobbiamo consolidare l'offerta con qualche recupero di efficienza e puntualità. Abbiamo investimenti per un miliardo con 17 Etr700 in esercizio dal 2019 e 15 nuovi Etr1000 con consegna a partire dal 2020. Dob-

biamo intermeddare la domanda su alcune direttrici su cui stiamo investendo, soprattutto al Sud, ma i risultati si devono vedere prima che arrivino le nuove infrastrutture. In particolare verso la Puglia, verso Reggio Calabria, all'interno della Sicilia. E anche recuperare traffico alla ferrovia dove oggi la ferrovia è debole: penso a Perugia o Siena, che sarebbero mete turistiche da potenziare per distribuire al meglio i flussi turistici oggi troppo concentrati sulle grandi città. Dobbiamo raggiungere mete nuove integrando in un solo biglietto più offerte modali.

Con le imprese si possono prendere impegni sulla logistica?

Il mercato è frammentato fra 150mila operatori, la ferrovia ha una quota dell'11%. Non dico di arrivare al 50% dei tedeschi ma almeno al 30% e possiamo farlo anche attraverso alleanze con gli autotrasportatori che svolgano un servizio door-to-door con noi. La mia idea resta quella di portare i Tir sui treni e poi liberarli per fare la consegna.

Del piano investimenti cambierebbe qualcosa?

Abbiamo un contratto di programma che garantisce cantieri per 57 miliardi. Di questi 23 sono al Sud. Il piano è quello, stiamo accelerando su alcuni tipi di opere, per esempio i collegamenti con gli aeroporti che diventano una sfida fondamentale proprio in termini di integrazione fra la rete alta velocità e il business aeronautico.

Eccoci ad Alitalia. Parteciperete a una cordata che rilevi la compagnia?

C'è sicuramente un interesse di Fs che corrisponde a un interesse del Pa-

ese a creare un polo intermodale completo e a favorire integrazioni e sinergie, evitare sovrapposizioni. Il modello dell'Alta velocità ha fatto molto male ad Alitalia ed è ora il caso di rivedere quali sinergie siano possibili.

State lavorando a una cordata con Cdp, Poste e altri soggetti pubblici?

Siamo un'azienda aperta e stiamo valutando il dossier. Certo la prima scelta strategica per Alitalia deve essere individuare un partner aeronautico che consenta di sviluppare al meglio il lungo raggio dove si fanno i margini maggiori. Per noi nel progetto deve esserci il collegamento degli aeroporti con la rete Av, l'eliminazione di sovrapposizioni sul piano industriale, un'integrazione anche commerciale con un biglietto unico che consenta di andare da Dubai a Bologna.

Il governo dice di voler fare marcia indietro su Anas. Lei che ne pensa?

Ci rimetteremo alla volontà del governo. Al momento non è scattata nessuna sinergia fondamentale con Anas, sul piano operativo non cambierebbe molto.

Ma si può bloccare l'integrazione o bisogna aprire una nuova operazione di scissione?

L'integrazione è conclusa e in realtà è il trasferimento al gruppo Fs del pacchetto azionario di Anas. Per tornare indietro attueremo le indicazioni che ci darà il governo.

Terzo dossier scottante: Torino-Lione per lei è un'opera strategica?

C'è in corso un'analisi costi-benefici e penso sia un'iniziativa molto opportuna perché l'ultima analisi di

questo tipo risale a molti anni fa. Quando saranno stati attualizzati i costi e i benefici, potremo parlarne.

E sulle altre grandi opere, dal terzo valico all'Alta velocità Brescia-Padova, dal rafforzamento tecnologico sulla Roma-Reggio Calabria alla Napoli-Bari andrete avanti?

Il nostro programma di investimenti va avanti, per ora non abbiamo modifiche sostanziali.

Nella sua precedente posizione di ad di Fs Sistemi urbani ha partecipato alla elaborazione di progetti per la «cura del ferro» di varie città. È una strada che vuole continuare?

Abbiamo lavorato con Roma, con Milano, con Firenze, con Torino. È una strada assolutamente da continuare, affiancando al potenziamento del trasporto locale la rigenerazione di scali ferroviari, la valorizzazione immobiliare e lo sviluppo di sistemi urbani. Aiutiamo le città a rilanciarsi.

Ma il vostro intervento potrà anche consistere nel rilevare società di trasporto locale, come l'Atac?

Penso che Fs debbano fare più partnership e meno acquisizioni. Sarà il nostro modo di sostenere lo sviluppo. Le acquisizioni ci saranno solo quando risulteranno indispensabili allo svolgimento delle funzioni e del business che vogliamo sviluppare.

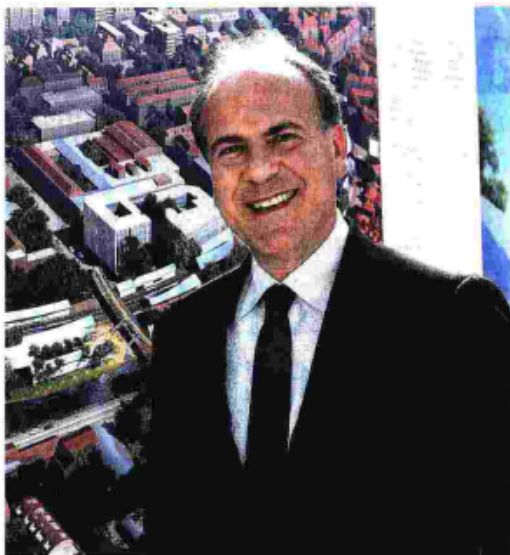
Come chiuderanno i conti 2018?

Grazie ai risparmi sui costi per 110 milioni che abbiamo realizzato da subito dopo il mio arrivo, chiuderemo l'anno in linea con i risultati degli anni precedenti al netto delle partite straordinarie, quindi fra 400 e 450 milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Al vertice di Fs
Gianfranco Battisti è stato nominato ad lo scorso 30 luglio

IMPRESE
Nel mercato della logistica dobbiamo salire almeno al 30% anche con alleanze con gli autotrasportatori



ANAS
Ci rimetteremo al governo. Al momento non è scattata nessuna sinergia fondamentale