

Elia: "Così privatizzerò le Ferrovie"

Marco Panara

Guidare le Ferrovie dello Stato deve essere un lavoro da ingegneri elettrotecnici. Lo era Mauro Moretti e lo è Michele Elia, che tra pochi giorni celebrerà il suo primo anno da amministratore delegato del gruppo. «Sarà per la visione di sistema - dice Elia - che forse altre specializzazioni ingegneristiche hanno meno: quando dici elettricità pensi alla rete, ai flussi, alle protezioni. E le Ferrovie sono un sistema». Per questo, appena nominato, Elia si è battuto con molta convinzione perché il

processo di privatizzazione riguardasse il gruppo nel suo complesso e non singole parti: «Questo gruppo crea valore se rimane unito perché l'innovazione nasce dalla capacità di sistema. Faccio un esempio:

una impresa puramente ferroviaria acquista un treno, noi lo co-progettiamo, lo testiamo, lo certifichiamo, siamo in grado di fare un treno nuovo e quindi di innovare. Ed è innovando che si crea valore».

Sul modo di affrontare la privatizzazione vi siete divisi con il presidente Marcello Messori.

«Le scelte sulla privatizzazione le ha fatte l'azionista e sono da me pienamente condivise. Il presidente Messori e io facciamo parte dello stesso team e lavoriamo intensamente, ciascuno nel suo ruolo».

segue a pagina 2

“Fs, la privatizzazione porterà più investimenti e vantaggi per gli utenti”

INTERVISTA ALL'AMMINISTRATORE DELEGATO MICHELE ELIA "AVREMO STIMOLI NUOVI E UN'ANGOLAZIONE ULTERIORE DALLA QUALE GUARDARE LE COSE. L'EFFETTO POSITIVO LO VEDRANNO ANCHE I VIAGGIATORI". "LA VENDITA DELLA RETE ELETTRICA ENTRO L'AUTUNNO"

Marco Panara

segue dalla prima

Questa privatizzazione che serve essenzialmente allo Stato per fare cassa, serve anche alle Fs?

«Credo proprio di sì. Siamo già attentissimi ai costi e all'innovazione, ma un occhio esterno ci darà stimoli nuovi e una angolazione ulteriore dalla quale guardare le cose. L'effetto positivo lo vedranno anche i viaggiatori. E poi usciremo da questa percezione ambigua che ci portiamo dietro».

La percezione di una spa che fa utili ma prende soldi dallo Stato e dalle Regioni.

«Esatto, li prende, ma in qualità di contraente. Lo Stato paga molte imprese che svolgono dei servizi per suo conto e nessuno si sogna di considerare quei corrispettivi dei contributi. Fs viene remunerata in base a contratti che prevedono la fornitura di determinati servizi e penali se quei servizi non vengono corrisposti non hanno le caratteristiche previste. La privatizzazione renderà ancora più chiaro a chi si ostina a non vedere che le Fs sono un soggetto privato che fornisce un servizio e per questo servizio viene remunerato. Noi chiediamo che tutti i contratti siano stipulati a conclusione di gare e andiamo all'estero per confrontarci con altri operatori: in un ambiente aperto, trasparente e concorrenziale ci troviamo bene».

Alla privatizzazione Fs arriverà come gruppo attraverso la holding, ma non avrà lo stesso perimetro che ha oggi. Cosa venderete?

«Essenzialmente la rete elettrica e una parte di Grandi Stazioni. Abbiamo 9 mila chilometri di rete elettrica che è stata costruita con l'elettrificazione delle ferro-

vie. Oggi siamo utilizzatori di energia e non ha molto senso che gestiamo una rete e ne curiamo la manutenzione, è una attività che Terna può svolgere con maggiori economie di scala».

Quando si chiuderà questa partita?

«Molto probabilmente entro l'autunno. L'Autorità per l'Energia, Terna e Fs stanno lavorando per completare i passaggi e raggiungere questo importante obiettivo».

Si è parlato di un prezzo di un miliardo.

«E' una cifra indicativa, sarà l'Autorità a fornire i parametri attraverso i quali sarà definito il valore».

Poi c'è Grandi Stazioni.

«Prima le stazioni erano un costo, ora quelle grandi sono una fonte di reddito. Grandi Stazioni versa al gruppo Fs il 40 per cento dei suoi introiti e alla holding i dividendi pro quota, su un utile che quest'anno è stato pari a 17 milioni. C'è molto interesse da parte di operatori specializzati e di private equity per la gestione delle aree commerciali».

Il punto più delicato in vista della privatizzazione è Rete Ferroviaria Italiana, che è la proprietaria dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, che patrimonialmente pesa molto.

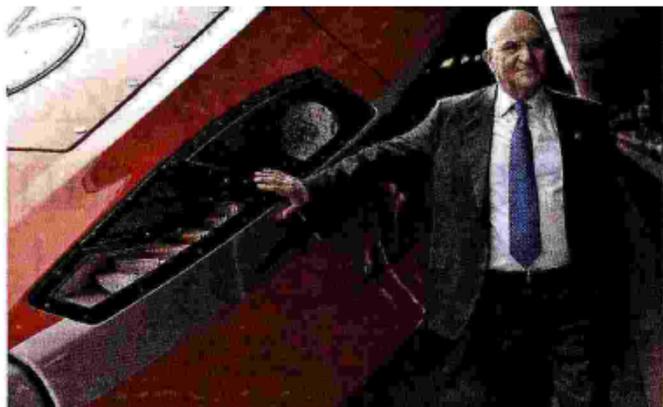
«In vista della privatizzazione si sta lavorando a varie ipotesi per avere un rapporto più corretto tra il rendimento e il capitale netto investito».

Che rapporto ha oggi Rfi con lo Stato?

«Lo Stato assicura il finanziamento degli investimenti e ha con Rfi un contratto di programma in base al quale versa una determinata somma per la manutenzione ordinaria e straordinaria dei 17 mila chilometri di rete. L'importo è di 1,64 miliardi l'anno, negli ultimi tre anni lo abbiamo ridotto di circa 250 milioni».

Finalmente abbiamo una autorità per i trasporti che può regolare l'accesso alla rete. Come sono i vostri rapporti con l'autorità?

«L'autorità tiene ovviamente conto molto più dei nuovi entranti che dell'incumbent, noi lavoriamo a stretto contatto e ci viene riconosciuta la trasparenza».



Michele Elia, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato

za dei nostri compartimenti. «Non siamo d'accordo facciamo ricorso, secondo una normale dialettica».

E gli scontri con Ntv?

«Scaramucce. Fs deve dire grazie a Ntv, perché ci ha spinto a portare il servizio a livello di eccellenza».

La comprenderete?

«Il nuovo management ha fatto un piano di rilancio notevole, ci sentiamo e ci rispettiamo».

In che condizioni vi presentate al mercato per la privatizzazione?

«Molto soddisfacenti. L'ebitda cresciuto di 80 milioni quest'anno dimostra che la situazione industriale è solida. Abbiamo aumentato i ricavi dell'alta velocità, sono stabili quelli delle merci, crescono un po', sia pure con notevole diversificazione tra le varie regioni, i numeri del trasporto locale».

Il trasporto locale continua ad essere la spina nel fianco, le critiche si concentrano lì e nei servizi universali a lunga percorrenza. L'impressione è che gli investimenti vadano soprattutto sull'alta velocità, dove guadagnate molto e solo le briciole arrivano a migliorare la vita dei viaggiatori meno danarosi.

«L'alta velocità italiana compie dieci anni, è stata un'opera imponente i cui risultati sono sotto gli occhi di tutti. Ma è sbagliato guardare l'alta velocità come una cosa a se stante, separata dal resto. Ogni pezzo di alta velocità che costruiamo libera spazi per i treni pendolari, per i treni del servizio universale, per il traffico merci. Il lavoro che stiamo facendo, con i grandi e i piccoli investimenti, è questo: aumentare la capacità della rete, aumentare la velocità dei percorsi, la frequenza dei treni, la qualità del servizio».

Non è che si veda molto.

«I viaggiatori vedono il treno nuovo non quello che c'è sotto. Noi abbiamo cambiato un po' strategia: usiamo la tecnologia e interventi mirati per aumentare la capacità della linea, il che vuol dire la frequenza dei treni, e poi dove si raggiunge la saturazione si costruisce una linea nuova».

È un approccio diverso rispetto al passato?

«In carenza di risorse si deve essere più razionali e darsi delle priorità. Le nostre priorità sono sui quattro corridoi europei che attraversano l'Italia e sui nodi. Sul corridoio Est-Ovest stiamo portando l'Alta velocità verso Venezia, tra Venezia e Trieste rettificaremo la linea e la velo-

ciamo fino a 200 chilometri l'ora. Sulla Napoli-Bari e sulla Palermo-Catania costruiamo il doppio binario, rettificiamo il percorso, aumentiamo la velocità. Nei nodi interveniamo in maniera mirata per sbottigliare dove ci sono flussi intasati, per completare pezzi di rete. Un approccio quasi chirurgico in tanti punti della rete e di sistema nei corridoi».

Con quali soldi?

«Con quelli che il paese destina agli investimenti in infrastrutture. Investiamo mediamente tra 4 e 5 miliardi l'anno, quest'anno 5,5, un anno buono».

Come mai?

«Perché il governo, che vuole spingere l'economia, vede che noi riusciamo a spendere bene e rapidamente».

I ricorsi al Tar di quelli che non vincono le gare non bloccano anche voi?

«I ricorsi non mancano, in questi giorni è arrivato il primo per le opere nel Mezzogiorno di cui sono commissario. Ma abbiamo una struttura molto efficiente e riusciamo a investire effettivamente, non solo sulla carta, le cifre che le ho detto».

E i treni?

«Abbiamo messo sulla rete di trasporto locale 119 nuovi treni e altri novantasei sono in arrivo per un totale di 1,2 miliardi investiti grazie alla efficiente gestione dei contratti di servizio 2009-2014. Con l'Etr 1000 crescerà anche la flotta delle Freccie. Più treni, treni più avanzati, tratte più capaci per farli passare più di frequente e a più elevata velocità».

I contratti per il trasporto regionale sono quasi tutti scaduti, cosa accadrà ora?

«L'Emilia Romagna ha già fatto la gara alla quale abbiamo partecipato e di cui attendiamo gli sviluppi, con altre regioni sono state stabilite o si stanno definendo proroghe per dare loro il tempo di fare la gara. Un tempo che dovrà essere impiegato dal legislatore e dall'autorità per regolare questo delicato passaggio, per la tutela dei lavoratori e dei contraenti. Noi comunque tendiamo a proporre un servizio integrato, che comprenda la rotaia e la gomma ed eviti sovrapposizioni».

Come affrontate Expo e Giubileo?

«Per l'Expo abbiamo avuto, attraverso la nostra Italferr, anche il ruolo di direttore dei lavori dopo il commissariamento e in pochi mesi abbiamo gestito la costruzione di 54 padiglioni e numerose infrastrutture. Per il trasporto la nostra linea è portare e viaggiare

toro dentro inodi con il ferro e non con i bus, c'è una stazione ferroviaria alle porte dell'Expo, collegata con tutte le stazioni di accesso a Milano. La stessa strategia adotteremo per il Giubileo, che sarà una tappa, l'obiettivo finale è di fare dei 200 chilometri di rotaie che abbiamo dentro il raccordo una vera rete metropolitana».

Il settore merci non decolla, qual è la vostra strategia?

«Ci stiamo muovendo anche qui con un approccio integrato. Sul piano infrastrutturale accompagnando lo sviluppo dei porti come a Livorno e a Taranto, facendo gli interventi necessari a consentire la continuità di carico, per esempio da Lamezia Terme e Taranto fino al Brennero, aumentando anche il profilo massimo del carico. Sul mercato ci stiamo muovendo con una offerta logistica sempre più integrata e intermodale, in Italia e all'estero. Ma la quota di merci che viaggia su ferro è ancora troppo bassa in Italia, e farla crescere richiede una scelta politica. In Svizzera per esempio hanno fatto una scelta ambientale, i camion pagano un pedaggio pesantissimo e le merci vanno in treno».

Nei passeggeri siete presenti in Germania, nelle merci anche in altri paesi europei, quali sono gli obiettivi della vostra internazionalizzazione?

«È una strada che dobbiamo percorrere per crescere come gruppo e per confrontarci. Con Italferr progettiamo e costruiamo in molti paesi da anni. In Germania abbiamo partecipato a gare per il trasporto locale e le abbiamo vinte, siamo presenti in maniera integrata in alcune regioni e abbiamo oltre 3 mila 500 dipendenti. Ora stiamo puntando la nostra attenzione sulla tratta Parigi-Bruxelles, siamo certi che con l'Etr 1000 possiamo offrire un servizio assolutamente competitivo e abbiamo scelto quella tratta per cominciare. L'estero è molto importante, vorremmo che ci fosse nel settore ferroviario un "sistema Italia" in azione, altri paesi si muovono in maniera più strutturata. Fs può essere l'asse portante per i servizi di trasporto ma anche per le imprese collegate all'industria ferroviaria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Qui sopra, il presidente di Fs, **Marcello Messori** (1) e **Graziano Delrio** (2). Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



ABRUZZO

CHIETI

QUILA

1

2

I NUMERI DEL GRUPPO

Km di rete
16.750

Km di binari
24.300

Elettrificazione rete
71,5%

Numero di treni giornalieri
7.900

Società controllate e partecipate
100 circa

Dipendenti
68.700

Fatturato estero
11%

Investimenti
4,3 mld €

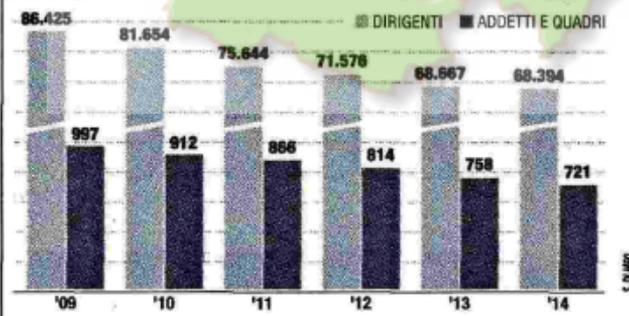
Fatturato
8,4 mld €

LA DINAMICA DELL'EBITDA

In milioni di euro



L'EVOLUZIONE DEL PERSONALE

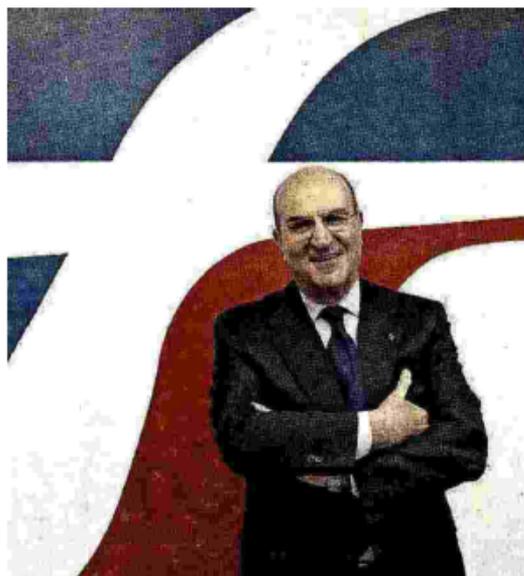


INVESTIMENTI, LA SERIE STORICA

In miliardi di euro



Nel grafico qui sopra, gli investimenti delle Ferrovie dello Stato nel corso degli ultimi anni.



Nella foto grande, a sinistra, **Michele Elia**, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato