

«Il ponte sullo Stretto di Messina? Costa meno della Napoli-Bari»

Mazzoncini (Fs): sull'Atac pronti a dare una mano, ma deve chiederla il Comune

L'intervista

di **Michelangelo Borrillo**

«Il dibattito sul ponte sullo Stretto mi lascia perplesso. È come se qualcuno si fosse interrogato sull'opportunità di attraversare il Po con la ferrovia in costruzione. Il ponte venne fatto». Renato Mazzoncini, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, a fine settembre ha presentato il piano industriale 2017-2026. In quel piano il ponte non è evidenziato in modo esplicito. Ma il completamento della parte italiana dei quattro Corridoi europei che interessano la Penisola lo comprende in maniera automatica, «perché le montagne si superano con le gallerie e i mari con i ponti».

Per il ponte sullo Stretto, però, il problema spesso evidenziato è quello del costo.

«Per il Corridoio che va dal Brennero a Palermo sono previsti investimenti, finanziati anche dalla Comunità europea, per 30 miliardi. Il ponte sullo Stretto è solo una delle infra-

strutture da fare. I 60 chilometri sotto le Alpi, al Brennero, rappresentano un'opera incomparabile al confronto: il traforo costa 9 miliardi, di cui metà li paga l'Italia, mentre il ponte costa meno della metà, 4 miliardi. Per rendere ancora meglio l'idea, l'Alta capacità tra Bari e Napoli costa 6 miliardi e il sottopasso di Firenze 1,6».

Il problema del ponte di Messina, quindi, era solo il project financing che ne aveva fatto lievitare i costi?

«Direi di sì, quella del project financing era un'idea doppiamente sbagliata. In primo luogo, non è prevedibile un traffico stradale in grado di ripagare con i soli pedaggi quell'opera. Poi, ricorrendo ai finanziamenti privati era inevitabile che i tassi alti del mercato facessero lievitare i costi».

Al ponte è interessata anche Anas, con cui nel 2017 andrete a nozze. L'obiettivo è risparmiare 400 milioni. Come sarà possibile?

«Si possono ottenere sinergie nella gestione degli appalti, degli acquisti e delle manutenzioni. La ragione fondamentale dell'unione, però, è un'altra: integrare le due infrastrutture,

mettere la tecnologia ferroviaria al servizio della strada».

Il piano Fs prevede che il 70% della crescita futura arrivi dall'esterno del perimetro attuale, proprio nell'ottica della mobilità globale e non solo ferroviaria. Perché?

«Per una questione oggettiva: la quota di trasporto ferroviario fatta da Fs è già l'87,5 del totale, mentre rispetto alla mobilità globale siamo al 5,2%. Lì possiamo crescere. E il cliente ragiona nell'ottica della mobilità, non del mezzo: in 10 anni la preferenza per il treno sulla Milano-Roma è passata dal 30 al 62».

Per questo siete sempre più interessati alla gomma. Anche all'Atac di Roma?

«La scorsa notte abbiamo chiuso l'accordo con i sindacati per l'azienda urbana di Salerno. Gli autobus, quindi, ci interessano. Sono il primo e l'ultimo miglio. Per Atac siamo pronti a dare una mano, ma l'azionista deve mostrare disponibilità ad aprire un tavolo e per ora non l'ha fatto».

Tornando ai treni, prima ha fatto riferimento alla Bari-Napoli: se ne parla dal 2000 e non è stato completato neanche il primo tratto.

«Il primo tratto Cervaro-Bovino sarà pronto nel 2017, l'opera nel 2027. Entro il 2018 velocizzeremo anche la linea Adriatica portandola a 200 chilometri l'ora, risolvendo anche il collo di bottiglia del binario unico Termoli-Lesina».

In Puglia adesso acquisirete le Ferrovie Sud Est, con circa 200 milioni di debiti. Un'operazione per salvarle?

«Da tempo pensiamo alle ferrovie concesse, è assurdo che in Italia non ci sia integrazione tra le reti. Le Fse, che chiuderanno il 2016 in utile, sono poi controllate anche dal ministero e quindi in questo caso si tratta di una razionalizzazione delle partecipazioni».

Negli ultimi giorni è nata una polemica con Ntv per i macchinisti: 30 dei loro vi interessano. Come se ne esce?

«Macchinisti della concorrenza hanno inserito curriculum sul nostro sito. Capisco che possa essere un problema per le altre aziende. Ma invito a non preoccuparsi. I criteri che stiamo utilizzando, anche di anzianità, per la selezione portano a numeri che non avranno l'impatto paventato».