

**L'intervista.** L'amministratore delegato delle Ferrovie e le proteste: "Se gli sconti non bastano, intervengano gli enti locali"

# Mazzoncini ai pendolari dell'Alta velocità

## "Sugli abbonamenti i prezzi sono già bassi"

LUCIO CILLIS

ROMA. Un anno fa Renato Mazzoncini saliva da amministratore delegato sul treno Ferrovie dello Stato. Il gruppo, nei dodici mesi trascorsi, ha cambiato la sua visione rispetto al passato recente: si è passati dal focus sull'alta velocità, ad una maggiore attenzione al trasporto regionale. Anche il superamento del muro dei 360 km all'ora sulla Roma-Milano, passaggio obbligato per scendere sotto le 3 ore, non è più una priorità. Invece il pallino di Mazzoncini è «fare meglio sulla puntualità», magari toccando quella velocità da record solo per arrivare a destinazione in orario. L'ad non si tira indietro neppure sulle polemiche scoppiate sul caro-abbonamenti. Fs poi, guarda all'estero e in particolare alla Grecia, dove oggi ufficializzerà l'ingresso nel trasporto e su una rotta di grande appeal come la Salonico-Atene. Ma nel mirino c'è soprattutto la Gran Bretagna dove Trenitalia Uk ha conquistato la Londra-South Essex e dove entro il 2017 potrebbero schiudersi le porte della Londra-Edimburgo.

**Partiamo dall'Europa: quanto spazio c'è in un mercato dove giocano colossi come Sncf e Deutsche Bahn?**

«L'Europa è per noi una sorta di mercato domestico allargato e l'ingresso in Grecia è strategico

per due motivi: il primo è che col raddoppio di parte della tratta Salonico-Atene si apre un bacino passeggeri molto interessante di 5 milioni di persone. La seconda è che in quell'area c'è il corridoio balcanico che apre i collegamenti verso Est».

**Ve la giocate anche in altri Paesi.**

«Certo e non potremmo farne a meno con un mercato europeo in espansione e prossimo alla liberalizzazione. Oggi Fs è il secondo gruppo in Germania con Netinera. Tra Francia e Italia abbiamo Thello, per i viaggi in vagone letto sulla Venezia-Parigi e Costa Azzurra, mentre ci stiamo concentrando sul mercato britannico dove entro l'anno si aprirà la gara per la Londra-Edimburgo per la quale contiamo di essere protagonisti. E guardiamo all'Olanda e al suo mercato su gomma che è legato alla Germania».

**Sul tavolo c'è sempre la quotazione delle Freccie. Ce la farete a chiudere nel 2017?**

«Sì, prevediamo di portare in Borsa la newco, che si occuperà di lunga percorrenza con gli intercity oltre all'alta velocità, entro la fine del 2017».

**Ci dica dell'alta velocità verso il Meridione.**

«Il 2026 sarà l'anno del completamento di gran parte delle opere che stiamo aprendo, dalla Napoli-Bari alla Palermo-Catania. Ma anche prima di tale data

apriremo ai passeggeri i tratti di queste linee che progressivamente saranno pronti».

**Ma non è che a forza di parlare di 300 all'ora ci si dimentica dei pendolari?**

«In questo settore stiamo investendo cifre enormi e i frutti si vedranno presto. Vorremmo riportare ad un livello elevato i servizi regionali: in programma abbiamo il ricambio di oltre la metà del parco circolante grazie ad un ordine da quasi 500 treni. Un altro 20% l'abbiamo già cambiato mentre gli altri saranno tutti rinnovati. C'è poi un passo avanti sulla tecnologia: stiamo investendo per ridurre i tempi dei passaggi tra un convoglio e l'altro da 5 a 3 minuti: maggiore puntualità e un aumento dei passeggeri trasportati».

**Cosa risponde alle polemiche sugli abbonamenti dell'Alta velocità?**

«Innanzitutto gli abbonamenti li abbiamo mantenuti, a differenza di altri. I prezzi sono stati rimodulati per venire incontro alle esigenze di tutti: dei pendolari, grazie alla differenziazione per fasce e giornate di viaggio, dei clienti non abbonati che spesso non trovano posto e dell'impresa di effettuare un servizio che sia in equilibrio economico. Nonostante questa rimodulazione, sottolineo che i prezzi degli abbonamenti sono ancora molto bassi, tant'è che sull'Alta veloci-

tà siamo gli unici a proporli: lo sconto è tra il 68% e l'82% rispetto alla somma dei singoli viaggi, superiore allo sconto degli abbonamenti dei regionali che è in media del 50%. L'unica altra soluzione che intravedo è quella di un intervento pubblico a favore dei pendolari, tra l'altro già attivo in Emilia Romagna».

**La puntualità è al primo posto nei suoi piani. Che fine hanno fatto i viaggi a 360 all'ora sulla Roma-Milano?**

«Sì, la puntualità è più importante rispetto al guadagnare una manciata di minuti. Credo che si debbano offrire tempi certi a chi viaggia. E quindi i 360 all'ora, che stiamo mettendo a punto, serviranno solo per recuperare i ritardi accumulati restando nei tempi».

**Due aziende in difficoltà come Alitalia e Atac sono ancora possibili obiettivi per Fs?**

«Alitalia? Anche no, grazie. Penso che una collaborazione tra i due diversi modi di trasporto sia necessaria ma non che Fs debba gestire Alitalia. Diverso è invece il discorso su Atac: quello è un settore che conosciamo bene anche se resterà a bocca indigesto finché non verrà sciolto il rapporto malato tra "regolato e regolatore" che ne azzoppa le potenzialità. Ma stia certo che Ferrovie saprebbe come gestire al meglio quella opportunità una volta che il servizio andasse a gara».



**AD**  
Renato Mazzoncini  
è amministratore  
delegato delle Ferrovie

## L'ESTERO

Guardiamo  
all'estero: oggi  
sigliamo  
l'ingresso in  
Grecia. Poi  
Gran Bretagna  
e Olanda

## ALITALIA-ATAC

Alitalia? Anche  
no, grazie. Ma  
ok a sinergie  
Atac: va sciolto  
il rapporto tra  
regolato e  
regolatore

”

## Il futuro dell'alta velocità

- Legenda
- in esercizio
  - in esercizio  
linea con velocità  
inferiori a 250 km/h
  - in costruzione
  - in progettazione
  - in aggiornamento tecnologico

Doggi i treni vanno  
tra 250  
e i 300 km/h

