

Crescita Riapre cantiere Italia: la ripresa viaggia su rotaia

DI DARIO DI VICO E DANIELA POLIZZI

Il piano da 6,5 miliardi delle Fs per infrastrutture e mobilità «avrà un forte impatto sulla crescita del Paese», spiega la presidente Gioia Ghezzi (nella foto). Ma ci vorranno altre risorse nella legge di Stabilità.

ALLE PAGINE 2 E 3



L'intervista Parla la presidente del gruppo che punta anche sull'internazionalizzazione. L'affare con i treni di Atene e la gara per la Londra-Edimburgo

Fs «Così faremo viaggiare la crescita»

Ghezzi: «Con un piano da 6,5 miliardi per il 2016 siamo il primo investitore del Paese»

DI DANIELA POLIZZI

Subito investimenti per 6,5 miliardi e un piano industriale che vuole colmare il gap sulla mobilità integrata con gli altri grandi Paesi europei nel processo di modernizzazione, reso più urgente dalla recente tragedia in Puglia. Sono gli ingredienti della nuova strategia delle Ferrovie dello Stato che a settembre presenteranno un piano di interventi. A guidare il cambiamento, al fianco dell'amministratore delegato Renato Mazzoncin, è stata chiamata Gioia Ghezzi, da novembre nominata presidente del gruppo, la prima donna al vertice nella storia della Fs: «Il piano avrà un forte impatto sul Pil del Paese perché rimetterà in moto l'economia creando anche nuovi posti di lavoro».

Non pensa che la priorità dovrebbero essere gli investimenti nella sicurezza delle infrastrutture esistenti?

«Sono estremamente addolorata per le vittime e i feriti dell'incidente in Puglia. Abbiamo cercato di essere di massimo supporto a Ferrotramviaria mettendoci a disposizione come se fosse stata una nostra linea, i nostri colleghi e i nostri clienti. Per rispondere alla sua domanda le darei qualche dato. Il gruppo, a partire dagli anni 2000, ha investito oltre 10 miliardi in tecnologie per la sicurezza su tutto il sistema ferroviario nazionale delle Fs, sia sulle linee a doppio sia a binario unico. Parliamo di una rete tra le più sicure al mondo di oltre 16.700 chilometri, con oltre 600 milioni di viaggiatori all'anno. Quindi confermo a chi viaggia sui nostri treni ogni giorno, che la sicurezza per il gruppo è la priorità».

Sì, ma per il futuro?

«Nel piano industriale a cui lavoriamo, ipotizziamo un processo di integrazione di alcune reti ferroviarie regionali con le quali è già avviato un dialogo. L'integrazione di tutte le reti regionali, con un'operazione analoga a quanto fatto con Terna per la rete elettrica, è un processo cui saremmo molto favorevoli se questo

fosse l'indirizzo politico da perseguire, anche perché garantirebbe la massima efficienza di tutto il sistema ferroviario nazionale e consentirebbe di innalzare gli standard di sicurezza».

Binari, treni regionali e Alta Velocità. Ma anche strade, infrastrutture e tanto sviluppo all'estero. È un progetto ambizioso il vostro..

«È forse il cantiere più grande in Italia, quello che tragherà le Ferrovie da azienda dei trasporti a gruppo internazionale della mobilità integrata, paragonabile quanto a taglia alle grandi realtà europee. Ma la priorità resta comunque l'Italia e il lavoro con le Regioni per gli investimenti nel trasporto pubblico locale. Le Fs sono il più grande investitore del Paese con un programma da 6,5 miliardi nel 2016. Abbiamo tecnologia e competenze che ora vogliamo rivendere all'estero. E questo ci consente anche di attrarre talenti, soprattutto tra i giovani sui quali vogliamo investire con la formazione».

La crescita internazionale è uno dei cardini del piano. Avete chiuso accordi con Iran, Grecia, Russia, Giappone. In prospettiva quanto peserà il business all'estero?

«Posso dire che oggi rappresenta il 13% dei ricavi e invece per i nostri concorrenti in Europa vale oltre un quarto del fatturato. Ma puntiamo alla crescita all'estero, non tanto per rincorrere gli altri quanto per valorizzare le nostre capacità e le nostre risorse. Il Giappone per esempio è interessato alla tecnologia del Frecciarossa 1000, il nostro treno di punta. Molto diverso è l'accordo con le Russian Railways con le quali vogliamo condividere le competenze tecnologiche in Paesi strategici. Per esempio in materia di ingegneria con Italferr, ma anche di logistica, merci e passeggeri».

Qual è il piano con la greca Trainose?

«La società è strategica perché si trova al centro del nuovo hub del trasporto merci che sta nascendo nell'area. I cinesi della Cosco hanno preso il porto del Pireo per trasportare le merci soprattutto via mare. Però ci sono due direttrici che salgono dal Pireo via treno, una

passa attraverso la Fyrom (l'Ex Repubblica Jugoslavia di Macedonia), l'altra — attraverso la Bulgaria e la Romania — da Salonicco va verso i grandi porti di Rostock e Amburgo. C'è l'opportunità di creare un polo logistico per le merci verso l'Europa. Salonicco, poi, è vicina a Istanbul e si possono aprire opportunità verso la Turchia. Anche sul fronte passeggeri c'è molto da fare: la Atene-Salonicco è lunga come la Roma - Milano ma per percorrerla ci vogliono ancora più di sei ore. L'investimento in Trainose ci dà anche l'opzione di giocare sul mercato ateniese della mobilità integrata per servire tutta l'area, visto che sulla capitale gravitano 6 milioni di persone. Poi ci sono le gare in Europa per singole tratte per il trasporto passeggeri. La Londra-Edimburgo sarà la prima. La concorrenza futura è il frutto dell'approvazione del Quarto pacchetto ferroviario da parte della Commissione. In Gran Bretagna, dove invece il mercato domestico è già aperto, Trenitalia ha un vantaggio perché è stata la prima azienda non presente sul mercato inglese a ottenere il Ppq passport, una sorta di prequalificazione, per concorrere alle gare».

Insomma, la competizione di Ntv-Italo vi ha fatto bene..

«Certo. L'Italia è l'unico Paese dove c'è concorrenza nell'Alta Velocità, e questo ci ha spinto a migliorare i livelli di servizio, di attenzione al cliente e di innovazione tecnologica. Adesso questa competizione si estenderà a tutta l'Europa».

La Brexit può rallentare i progetti?

«Può darsi che ci sia una decelerazione dei programmi ma è anche possibile che Londra decida di mantenere le regole europee. Ma non c'è solo il Regno Unito. Guardiamo ad altre tratte chiave come la Parigi-Bordeaux o la Parigi-Bruxelles».

In Italia c'è carenza di infrastrutture e di collegamenti efficienti. Che cosa possono fare le Ferrovie?

«Ci sono importanti investimenti infrastrutturali da fare nei porti e negli scali merci. Per accelerare la modernizzazione del Paese

non occorre aspettare le scelte politiche e le decisioni su grandi partite che possono richiedere molto tempo. Possiamo organizzare il viaggio nel suo complesso in una logica "door to door", sia per i passeggeri sia per le merci. Più noi riusciamo a rispondere a tutte le esigenze di trasporto, più entriamo in una fascia di mercato ampia. Nel merci, ad esempio, si possono stringere partnership con operatori su strada per fornire servizi e pacchetti tariffari completi. E questo può contribuire ad accorciare le distanze nel Paese.

È in questo senso che va il vostro interesse per l'Anas?

« Certo. In Italia ci sono ponti, viadotti e gallerie. C'è il tema degli espropri per costruire i collegamenti. Ferrovie e Anas già lavorano assieme su questi progetti ma spesso devono gestire processi paralleli con dispendio di mezzi e tempo. Un altro tema potrebbe essere quello del trasferimento di tecnologia dai binari alle strade. Anche sotto l'asfalto, come sui binari, ci sono sistemi di monitoraggio del traf-

fico e di diagnostica. Insomma, c'è spazio per sinergie».

Sarà aggregata sotto la holding?

« Come logica dovrebbe confluire sotto Fs, alla pari di Rfi, ma c'è un tavolo di lavoro ancora aperto con il Mef e il Mit e stiamo ancora studiando come fare l'operazione. Fa certamente parte delle opportunità di crescita incluse nel piano. C'è un tema tariffario al vaglio per capire come remunerare il capitale e allinearne all'uso effettivo, superando la logica della tassazione collettiva.

Poi ci sono le merci. Farete alleanze?

«Stiamo mettendo ordine in casa. Mercitalia sarà la capofila che raggruppa le attività prima frammentate tra le controllate e sarà guidata da un nostro manager interno. Finito il lavoro valuteremo partnership per incrementare la nostra quota di mercato. Bisogna considerare che le Ferrovie non beneficiano delle facilitazioni di cui gode storicamente il trasporto su gomma. Il treno è il mezzo meno inquinante ma vale solo l'8,3% del trasporto

mondiale».

Avete un'idea dei tempi e delle modalità della privatizzazione attraverso l'Ipo?

« Bisogna prima chiarire qual è la funzione di questa Ipo, quali sono gli obiettivi dell'azionista e il modo migliore per raggiungerli. Il piano è articolato e avrà un forte impatto sulla crescita del Pil, farà da traino all'economia nel suo complesso perché darà lavoro, anche alle imprese del settore privato. Pensi solo all'accordo già firmato in Iran per la costruzione dell'alta velocità. Qui le Ferrovie svolgeranno il ruolo di general contractor nel quadro di lavori che valgono 3,7 miliardi che possono mobilitare grandi gruppi privati, penso ad esempio al settore delle costruzioni. Vista la portata del piano l'azionista deciderà in funzione delle sue priorità. Mi sembra che adesso l'Italia sia ben più credibile agli occhi di Bruxelles rispetto a qualche anno fa, anche il contesto economico è cambiato, è tornata una crescita che auspichiamo continua e stabile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Siamo favorevoli all'integrazione di tutte le reti regionali. Come ha fatto Terna con la rete elettrica

Come logica, l'Anas confluirà sotto Fs, alla pari di Rfi. Ma c'è un tema tariffario al vaglio



Al vertice

Gioia Ghezzi, da novembre è stata nominata presidente del gruppo Ferrovie dello Stato ed è la prima donna al vertice nella storia delle Fs. Laureata in Fisica teorica a Milano ha una lunga esperienza nel settore assicurativo. L'ultimo approdo in Zurigo, dove ha ancora il ruolo di presidente di Zurich Eurolife



LA CURA DEL FERRO

18
miliardi

di risorse previste nel Contratto di Programma firmato dal ministero dei Trasporti e Rete ferroviaria italiana (Rfi) nel 2015 e 2016

6,5
miliardi

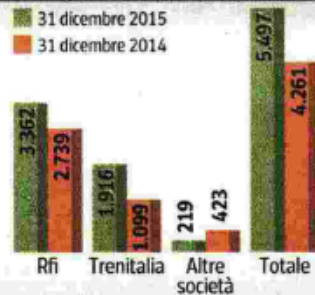
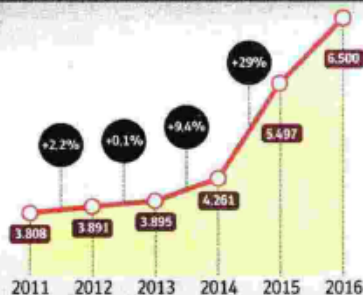
di investimenti diretti delle Ferrovie dello Stato

10
miliardi

di investimenti tecnologici delle Fs per la sicurezza di treni e reti

GLI IMPIEGHI...

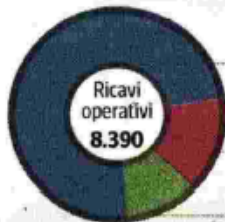
Gli investimenti del gruppo Ferrovie dello Stato italiane. Dati in milioni di euro



... E I RICAVI OPERATIVI

Dati in milioni di euro

CONSUNTIVO
2014



Ricavi da servizi di trasporto

6.229

6.384

Ricavi da servizi di infrastruttura

1.244

1.255

Altri ricavi e proventi

917

946

CONSUNTIVO
2015

