

“Ora le Freccie destinate ai pendolari”

Mazzoncini, ad di Ferrovie annuncia utili record
«Separeremo l'Av e la porteremo in Borsa»

Beniamino Pagliaro A PAGINA 7

Le Ferrovie dello Stato vogliono portare le Freccie in Borsa per essere protagoniste della nuova fase che il trasporto su rotaia vivrà in Europa. «La quotazione deve essere un mezzo, non un fine», dice l'amministratore delegato Renato Mazzoncini in un'intervista a La Stampa in cui spiega la strategia del gruppo che ingloba l'Anas, e anticipa i risultati del bilancio 2016 che oggi saranno approvati dal consiglio di amministrazione, con ricavi a 8,9 miliardi di euro e un utile netto record di 772 milioni di euro.

Come nasce il record di utili?
«È un risultato che somma il miglioramento di tutte le attività ordinarie con la valorizzazione dell'operazione di Grandi Stazioni. Oggi abbiamo una posizione finanziaria netta di meno di 6,7 miliardi: se smettessimo di fare investimenti in tre anni abbiamo azzerato il debito. Tutte le attività oggi generano un utile. Nel 1990 Fs aveva 230mila dipendenti, oggi 70 mila: il gruppo è ai vertici in Europa per redditività grazie all'automazione, e adesso ricominciamo a crescere».

Che parte del risultato è dovuta al lungo raggio?

«I due business che sono andati meglio sono la rete gestita da Rfi e i treni regionali, terza la lunga percorrenza. Il mito secondo cui noi vogliamo privatizzare solo la lunga percorrenza perché è il nostro fiore all'occhiello è falso, perché al momento quello che genera utili sono rete e treni regionali».

Questo succede perché l'alta

L'ad Mazzoncini: le Ferrovie porteranno l'Alta velocità in Borsa

Intervista

BENIAMINO PAGLIARO
MILANO

velocità è un business nuovo?
«Succede perché sull'alta velocità c'è una forte concorrenza, c'è un margine più basso, e perché i treni regionali non sono ancora frenati dall'ammortamento degli investimenti. Abbiamo completato l'arrivo dei Frecciarossa 1000: sono costati un miliardo e mezzo e il risultato economico delle Freccie è comunque positivo».

Ferrovie andrà in Borsa?
«La quotazione deve essere un mezzo, non un fine. L'unico business che possa beneficiare di una quotazione è quello della lunga percorrenza, che lavora in un mercato totalmente liberalizzato, il più liberalizzato al mondo. Ci troviamo a competere con soggetti come Ntv, ma domani ce ne saranno sicuramente altri: una quota di flottante è uno degli strumenti utilizzati per ricevere capitali da investire, stabilizzare i costi finanziari, essere più indipendenti. Oggi Trenitalia fa sia regionali che lunga percorrenza, prima vogliamo avere la garanzia che dal punto di vista industriale separare le due attività vada bene, è uno studio che finiremo nei prossimi mesi. A quel punto nasce la "newco", bisogna dotarla del certificato di sicurezza ferroviaria. Così arriviamo ai primi mesi del 2018, poi per la quotazione serve un decreto del governo».

Questa sarà la società che deve affrontare la liberalizzazione in Europa.

«Sì, non c'è nulla di più europeo. Con 1500 chilometri infatti si può raggiungere Palermo ma anche andare a Amsterdam o Madrid».

Teme rinvii o veti sull'apertura della concorrenza nel 2020?

«No, penso che non ci saranno rinvii. L'attività di lobbying di chi ha cercato di bloccare il pacchetto è stata fortissima, penso ormai sia superata».

Così arriviamo al 2018, e non sappiamo con quale governo.

«È giusto che un'operazione così importante sia fatta da un governo robusto, in carica».

Cosa significa l'integrazione con Anas?

«Credo molto in questa integrazione. In Italia uno dei problemi infrastrutturali è dovuto alla scarsa pianificazione e allo scarso coordinamento tra ferrovia e strada. Il futuro che immagino ci porterà a elettrificare le strade, con Tir ibridi e pantografo. Siamo andati a vedere il lavoro che fanno in Svezia, che è già molto avanti. In Italia abbiamo 180 mila di strade: non è pensabile convertire tutta la rete in ferrovie, ma abbiamo davanti due grandi obiettivi, elettrificazione e autopilota. In futuro si viaggerà con un mix tra segnalazioni a terra e tecnologia satellitare. I Paesi che per primi che partiranno con questi sistemi faranno molta strada».

Come sta l'azienda Anas?

«È in via di risanamento, Gianni Armani ha lavorato molto bene. Ha una grande difficoltà di realizzare infrastrutture perché è nel perimetro della pubblica amministrazione».

Questo cambierà?

«Sì. Le Fs emettono già bond, siamo fuori dalle norme Madia, e Anas sta definendo un nuovo contratto di servizio con il ministero delle Infrastrutture, molto simile a quello di Rfi, che è basato sull'ef-

fettivo servizio erogato. Spero per la fine di maggio sia chiuso il contratto di servizio e a quel punto si farà il trasferimento, conto già quest'anno».

Cambiano i trasporti e i pendolari viaggiano sull'alta velocità,

anche se sui prezzi non si trova un accordo che soddisfi tutti.

Qual è il problema?

«Alcuni treni, soprattutto al mattino sulla Torino-Milano o sulla Napoli-Roma, sono al 92% occupati da pendolari che viaggiano con tariffe scontate dell'80%. Se hai un treno così, quel treno è in perdita, e questa è la ragione per cui Ntv ha tolto gli abbonamenti. Abbiamo trovato un compromesso per il momento per noi accettabile, abbiamo ridotto gli aumenti, e ci siamo detti con il ministro Delrio che bisogna affrontare questa tematica. Si potrebbe anche pensare a treni dedicati ai pendolari sulla linea ad alta velocità».

Roma-Milano si farà in 2 ore e 20?

«Sì, abbiamo ottenuto l'omologazione del Freccia 1000 per andare a 350 km orari. Ora bisogna omologare la linea».

Anche Milano e Torino saranno più vicine?

«Sì, si può andare più veloce».

Prima o poi funzionerà il wifi a bordo?

«Stiamo ragionando con tutti gli operatori telefonici per decidere chi farà gli investimenti lungo la linea, perché ci sono ampie zone in cui non c'è il segnale. Telecom Italia è disponibile a risolvere definitivamente la questione. Tecnicamente si può fare e lo faremo, il più velocemente possibile».

@bpagliaro



IL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO IN CIFRE

 **1905**
l'anno di fondazione

 **50 milioni** di tonnellate
di merci ogni anno

 **8,9 miliardi** di euro
il giro d'affari annuo

 **8 mila** i treni che viaggiano
ogni giorno

 **15.700 chilometri** di rete
ferroviaria ordinaria

 **772 milioni** di euro
l'utile netto

 **600 milioni** i passeggeri
trasportati all'anno

 **1.000 chilometri** di rete
ferroviaria ad alta velocità

 **70 mila** dipendenti



FILT CGIL



Numero uno

Qui sotto
l'amministratore
delegato
del gruppo
Ferrovie
dello Stato
Renato
Mazzoncini



IMMAGINECONOMICA

Nel 206 utili record
a 772 milioni. Merito
non dei mezzi veloci
ma della società Rfi
e delle linee regionali

Separeremo
l'Av dalle altre attività
Poi creeremo
una nuova società
destinata a quotarsi

Stiamo progettando
strade elettrificate
lungo le quali i Tir
viaggeranno usando
un pantografo

Per migliorare il wifi
stiamo ragionando
con gli operatori
per decidere chi farà
gli investimenti

Renato Mazzoncini

Amministratore
delegato delle Fs



350

all'ora

La velocità
per la quale
sono stati
omologati
i nuovi
supertreni
Freccia 1000

230

mila

I dipendenti
del gruppo Fs
nel 1990
Adesso con
l'automazione
sono scesi
a 70 mila