

Italo cresce ad alta velocità. L'ad
La Rocca: "Fs non ci ostacoli"
FABIO BOGO → pagina 24

L'intervista / Giambattista La Rocca

"Italo cresce ad alta velocità Ferrovie non ci ostacoli"

FABIO BOGO, ROMA

L'ad di Ntv: "Una nuova stagione di atteggiamenti anticorrottivi? Non lo so ma lasciare Roma Termini e Milano Centrale non sarà mai in discussione"

Giambattista La Rocca non pensava di fare il ferroviere. «Sono laureato in ingegneria civile e a tutto puntavo tranne che ad occuparmi di treni e rotaie», racconta. Invece da poco più di un mese è amministratore delegato di Italo dopo esser stato direttore generale. Entrato in Italo al momento della sua fondazione, ha scalato tutti i gradini di una crescita interna e la nemesi rispetto alle sue iniziali aspirazioni è spietata: gestire la società che in pochi anni è riuscita ad entrare nel mercato dell'alta velocità; fare concorrenza a quello che si riteneva fosse un monopolio naturale inscalfibile, quello di Ferrovie; far crescere ancora la società, oggi in mano al fondo americano Gip, ad Allianz e ai soci storici tra cui Luca Cordero di Montezemolo e Flavio Cattaneo che siedono anche nel cda, e magari allargare i suoi confini fuori dall'Italia, sbarcando in Spagna e Germania.

La Rocca, cominciamo con i numeri. Si è chiuso il 2018. Come è andato il bilancio?

«Tutti i maggiori indicatori, come fatturato e margini, sono in crescita in doppia cifra. Abbiamo messo in servizio altri 12 treni Evo (velocità 250 km/ora), che portano la flotta a 37 unità e ci permettono di coprire 90 percorsi al giorno. Solo sulla Roma/Milano abbiamo un treno ogni 30 minuti, e sono cresciuti quelli non stop. Aumentate anche le frequenze sulla trasversale Torino-Venezia e sulla rotta che raggiunge Venezia da Sud. Nel 2017 avevamo percorso 15 milioni di chilometri, nel 2018 ne abbiamo fatti più di 19 milioni. Aggiungo che abbiamo lanciato nuovi collegamenti, e arriviamo a Trento e Bolzano. In più, migliora la puntualità, che per quanto riguarda gli eventi imputabili a noi, è salita al 96%. Tutti risultati raggiunti con alla guida Flavio Cattaneo che è stato amministratore delegato fino a dicembre e che ha scelto di lasciare la carica dopo aver traghettato l'azienda nelle mani di Gip».

La puntualità recentemente è stata un punto dolente dell'Alta Velocità. Ritardi su tutta la rete, insoddisfazione crescente. Rfi messa sotto accusa e costretta ad

intervenire. Cosa è successo?

«Ora Rete Ferroviaria è intervenuta e diciamo che la medicina sta sortendo effetto. La puntualità è risalita del 7%. Ma si tratta di una tachipirina data ad una patologia un po' più seria. L'Alta Velocità in alcune tratte condivide il percorso con gli altri treni; pensi ad esempio alla linea Alta Velocità tra Roma e Firenze dove circolano molti treni Regionali ed Intercity che hanno velocità inferiori da quelle permesse dalla direttissima. Rete Ferroviaria sta studiando come intervenire e noi ci siamo dati fin da subito disponibili a collaborare. Ma è chiaro che non accetteremo compromessi che ci penalizzino».

Mi sta dicendo che sente aria di un nuovo duello con Ferrovie su tratte, stazioni e slot come al vostro esordio, con i cancelli alla stazione Ostiense?

«Deve essere chiaro che pretendiamo il rispetto di condizioni che riteniamo non trattabili. Non accetteremo mai - se qualcuno ci pensasse davvero - di farci uscire da Roma Termini e Milano Centrale per trasferirci a Tiburtina e Milano Garibaldi».

Non avrebbe senso anche per assenza di infrastrutture e collegamenti adeguati. E poi, ogni modifica dovrebbe essere a favore dei viaggiatori che hanno reso l'Alta Velocità italiana un benchmark di livello mondiale. In sostanza, che nessuno pensi di alterare un sistema competitivo sano».

Un altro fonte aperto con Ferrovie può essere quello di Alitalia, con il progetto di un solo biglietto aereo-treno?

«Siamo agnostici su questo. Ma ci aspettiamo che le autorità di mercato vigilino al fine di evitare eventuali distorsioni della concorrenza».

Potreste però fare altrettanto, e abbinare i vostri biglietti a quelli di un partner aereo e far partire i treni dagli aeroporti, ad esempio da Fiumicino. Cosa non vi attrae?

«Le stazioni di arrivo/partenza devono essere attrezzate per la pulizia e il rifornimento dei treni. Fiumicino non lo è. E poi serve una capacità di frequenza. Se un aereo ritarda e il treno parte, il passeggero del volo che fa? Aspetta il successivo, che magari è dopo tre ore? Un treno da Fiumicino a Termini c'è già, il Leonardo Express».

Altro aspetto su cui intervenire, le linee telefoniche. A bordo funzionano poco e male.

«Su Italo abbiamo i dispositivi più moderni. Rfi ha detto che sta iniziando una sperimentazione, per coprire il black out che si registra nelle gallerie. Aspettiamo».

Nel 2020 si apre il mercato europeo delle ferrovie, le compagnie potranno competere per i servizi ad Alta Velocità. Siete pronti e a quale paese puntate?

«La liberalizzazione ci sarà in tutta Europa. La Spagna è un paese interessante, le linee ad Alta Velocità collegano tutte le città e non sono sovrapposte a quelle normali. La Germania ha invece ha un sistema reticolare molto complesso, tant'è vero che per collegare due città sono possibili anche 5 itinerari diversi. La Francia è un paese difficile dove la competizione sull'Alta Velocità potrebbe trovare maggiori ostacoli. Stiamo valutando le opportunità, le capacità le abbiamo».

Il piano industriale 2019 prevede l'estero. Né la linea Adriatica.

«Il nostro piano industriale 2019 per ora prevede di migliorare ancora l'offerta italiana: arriveranno altri 10 treni Evo e

avremo più frequenze e stazioni raggiunte: Bergamo, Treviso, Udine, Pordenone. Poi prevediamo 200 assunzioni e più di 100 crescite di personale interne. E' personale che formiamo direttamente. Per la linea Adriatica non abbiamo ancora la flotta sufficiente».

Con i sindacati ci sono stati alcuni conflitti, avete avuto vertenze.

«Spesso ci troviamo a confrontarci con regole che sono state stabilite per Fs. Ma noi facciamo solo Alta Velocità, ed il contesto operativo non può essere lo stesso. Abbiamo però sempre trovato un accordo».

Le Fs vendono posti in piedi. L'idea di un treno low cost vi intriga? O di un servizio notturno, o con auto al seguito?

«Capita anche a noi di vendere posti in piedi; ma sono limitatissimi. Noi puntiamo sulla qualità e regolarità del servizio, stiamo introducendo cibi freschi a bordo,

miglioriamo le App e l'intrattenimento. I biglietti low cost in realtà già ci sono per chi acquista con il giusto anticipo. Auto al seguito non è conveniente: al cliente costa meno muoversi in treno e poi c'è il car sharing. E per i viaggi di notte la concorrenza oggi la fa FlixBus».

E l'e-commerce? Usare le stazioni o le biglietterie per la consegna degli acquisti dei clienti?

«Tutto quello che va a vantaggio dei nostri clienti può essere considerato. In futuro se ne può parlare».

Arriveremo a ridurre ancora i tempi di percorrenza?

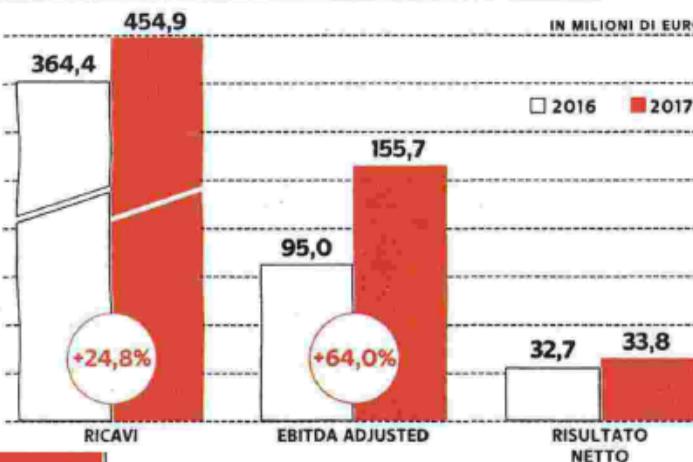
«Il guadagno, ormai, sarebbe nell'ordine di qualche minuto e i costi aumenterebbero molto per tutti. Le faccio una domanda io. È più importante quello o la regolarità e la puntualità?».

I numeri

I CONTI DI ITALOTRENO DATI DI BILANCIO DI NTV

IN MILIONI DI EURO

□ 2016 ■ 2017



I numeri

7

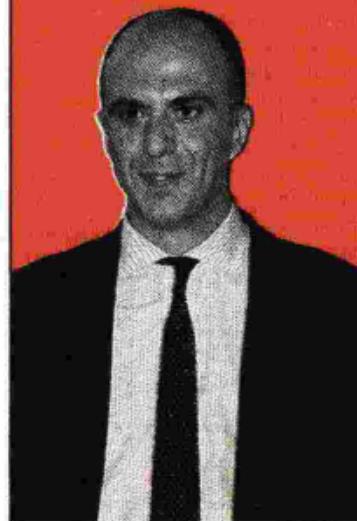
MILIONI DI EURO

È quanto stanziato dal ministero per lo Sviluppo Economico a favore dell'Università La Sapienza di Roma per la creazione del Competence Center Cyber 4.0 del Centro Italia. Sarà un polo di ricerca sulla cybersecurity che completa il piano degli 8 competence center voluti dal governo come sviluppo del piano Industria 4.0

L'opinione

La liberalizzazione si vedrà soprattutto in Spagna. Più complicato invece in Germania e ancora di più in Francia, dove la competizione potrebbe trovare maggiori ostacoli

Il personaggio



Giambattista La Rocca
amministratore delegato di Ntv da poco più di un mese dopo esserne stato direttore generale

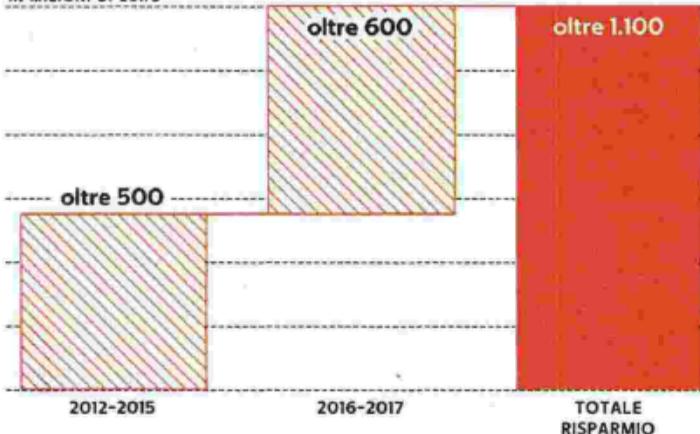
L'opinione

Ferrovie è intervenuta sul caso degli Intercity che rallentano l'alta velocità tra Roma e Firenze ma è come la tachipirina data a una patologia più seria

I numeri

I VANTAGGI DELLA COMPETIZIONE RISPARMI COMPLESSIVI CONSEGUITI DAGLI UTENTI ITALIANI

IN MILIONI DI EURO



Adebayo Ogunlesi
presidente del fondo Global Infrastructure Partners che poco meno di un anno fa ha rilevato il 100% di Ntv

Un Italo, in primo piano, e un Frecciarossa in sosta sui binari della Stazione Centrale di Milano

LA SFIDA DEI SUPERTRENI

I numeri di Frecciarossa

COLLEGAMENTI
GIORNALIERI

201

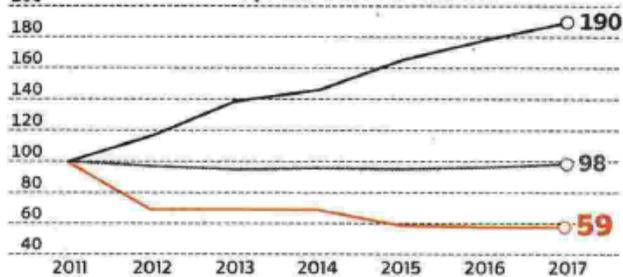
DI CUI **100**
SULLA TRATTA MILANO-ROMA



PASSEGGERI
TRASPORTATI NEL 2017

50 MILIONI CIRCA

Domanda e prezzi nell'Alta Velocità



I numeri di Italo

COLLEGAMENTI
GIORNALIERI

90

DI CUI **40**
SULLA TRATTA MILANO-ROMA

PASSEGGERI
TRASPORTATI NEL 2017

12,8 MILIONI



— DOMANDA
— PREZZI
— PIL ITALIA

FRECCIAROSSA

italo

