

L'ad di Fs, Mazzoncini: Belgio e Francia i prossimi obiettivi

(Colamartino a pagina 13)



MAZZONCINI A MF DOWJONES: SIAMO INTERESSATI AI MERCATI DEL NORD DEL CONTINENTE

I treni che Fs prenderà in Europa

Il gruppo ferroviario italiano è molto interessato a Belgio e Francia, oltre al Regno Unito. Dove la Brexit non fa paura. In Italia forte interesse per metro di Napoli e Genova e gli autobus. In Iran quasi pronti al via

DA BRUXELLES

FRANCESCO COLAMARTINO
MF-DOWJONES

Archiviato per ora il dossier ipo con la sentenza «evidentemente la borsa non fa per i treni», Renato Mazzoncini, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, vuole adesso concentrarsi sull'espansione del gruppo all'estero e in Italia. In un'intervista rilasciata a *MF-Dow Jones* nell'ambito dello European Railway Award di Bruxelles, l'ad ha posto la sua attenzione sugli scenari che la liberalizzazione del mercato ferroviario potrebbe delineare in Europa, mentre in Italia le linee metropolitane potrebbero contare su 2 miliardi di euro di fondi pubblici, anche se il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha chiesto lo stanziamento di 3,5 miliardi.

Domanda. Quali prospettive aprirà per voi in Europa la completa liberalizzazione del mercato ferroviario prevista dal Quarto Pacchetto?

Risposta. Noi, come Ferrovie dello Stato Italiane, abbiamo spinto per l'apertura del mercato ferroviario europeo, anche perché l'Italia è uno dei Paesi notoriamente già aperti alla concorrenza. Credo che l'apertura sia importante. Certo, le aziende che hanno vissuto in un mercato concorrenziale già da 6-7 anni hanno un vantaggio competitivo, dal momento che hanno sviluppa-

to meccanismi evoluti di gestione dei ricavi, una dinamica dei costi competitiva e hanno posto in modo molto spinto il cliente al centro delle rispettive strategie. Sono fattori competitivi su cui si farà leva anche sul mercato europeo.

D. Per quanto riguarda la competizione sul mercato italiano, alla luce della liberalizzazione, che cosa vi aspettate?

R. Non vedo in Italia molte modifiche dell'arena competitiva entro breve, perché noi abbiamo già un concorrente, Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori (ormai di proprietà americana) e il livello di competizione è molto elevato. Non prevedo l'ingresso di altri soggetti europei in Italia sulle lunghe direttrici. Noi invece ci muoveremo in Europa e stiamo già studiando i mercati del Nord del Continente (come appunto il Belgio) o opportunità all'interno della Francia. Accordi trilaterali, come quello per la tratta Milano-Zurigo-Francoforte, sono buone occasioni per cominciare ad allenarci a lavorare in altri Paesi. I mercati dove sono già attive reti ad alta velocità in Europa, quindi per noi i più interessanti, sono Italia, Francia, Spagna e Germania.

D. Lei parla di Nordeuropa, ma la Brexit che impatto avrà sul vostro interesse per il sistema ferroviario della costa orientale della Gran Bretagna?

R. Nessuno, confermiamo

questo interesse. L'impatto, semmai, lo avremo con il nuovo rifinanziamento del framework europeo, per via della riduzione dei contributi britannici. Ma credo che la Brexit spingerà la Gran Bretagna a essere più efficiente sul suo mercato, quindi gli investimenti nel settore ferroviario del Paese cresceranno. Anche la revisione regolamentare già in atto nel Regno Unito è interessante. La società britannica Trenitalia e2c, acquisita da Fs Trenitalia Uk lo scorso anno, sta andando molto bene, quasi ogni mese è prima per puntualità e, con essa, stiamo lavorando per le gare ferroviarie dell'East Coast, cui intendiamo partecipare.

D. C'è chi ha parlato dell'interesse dei fondi infrastrutturali stranieri a entrare nel meccanismo delle gare per il trasporto pubblico locale in Italia, anche se per ora sembrano rimanere alla finestra. Lei cosa ne pensa?

R. Non vedo interesse da parte di questi fondi, almeno per le gare concernenti il trasporto su ferro. Per ora tra gli stranieri solo Arriva Italia è interessata, ma è un operatore industriale. Per quanto riguarda invece il trasporto su gomma, vedremo cosa succederà. È un mercato due volte più grande di quello su ferro, la concorrenza è accesa, ci sono tanti piccoli player e, proprio per questo, ci potrebbero essere sorprese. Il periodo transitorio della legge 1370 scade nel 2019 per la gomma e nel 2034 per il

ferro. Noi, con Busitalia, vogliamo essere gli aggregatori del settore.

D. Dopo l'operazione M5 a Milano, proseguirete anche con gli investimenti nelle metropolitane?

R. Certo, anche le metro ci interessano. In questi giorni si chiude il riparto del Fondo Investimenti del governo e noi attendiamo di vedere quante risorse saranno destinate alle ferrovie urbane. Riteniamo che sarà una cifra significativa. Per quanto riguarda il nostro interesse per specifici asset, c'è il prolungamento di M5 a Milano, abbiamo contattato con Genova, ci interessano le tramvie di Brescia e Padova e guardiamo anche a Napoli.

D. Dopo i deal siglati da Fs e Anas in Iran, come evolveranno le cose per voi nel Paese, alla luce dell'operazione di integrazione?

R. In Iran Invitalia ha costituito una società che ha lo scopo di garantire gli investimenti italiani. Anas propose già due anni fa la realizzazione di alcune autostrade, che possono ora essere complementari alle nostre attività ferroviarie nel Paese. Due settimane fa i ministeri competenti di Italia e Iran hanno chiuso un *framework agreement*, un accordo quadro. La società è stata costituita e noi siamo quasi al traguardo della firma del contratto con Rai (la compagnia ferroviaria di Stato iraniana ndr). L'idea di Anas è di inserirsi in coda a questa chiusura. E penso che la cosa andrà in porto. (riproduzione riservata)