

Mazzoncini e la sfida delle Fs

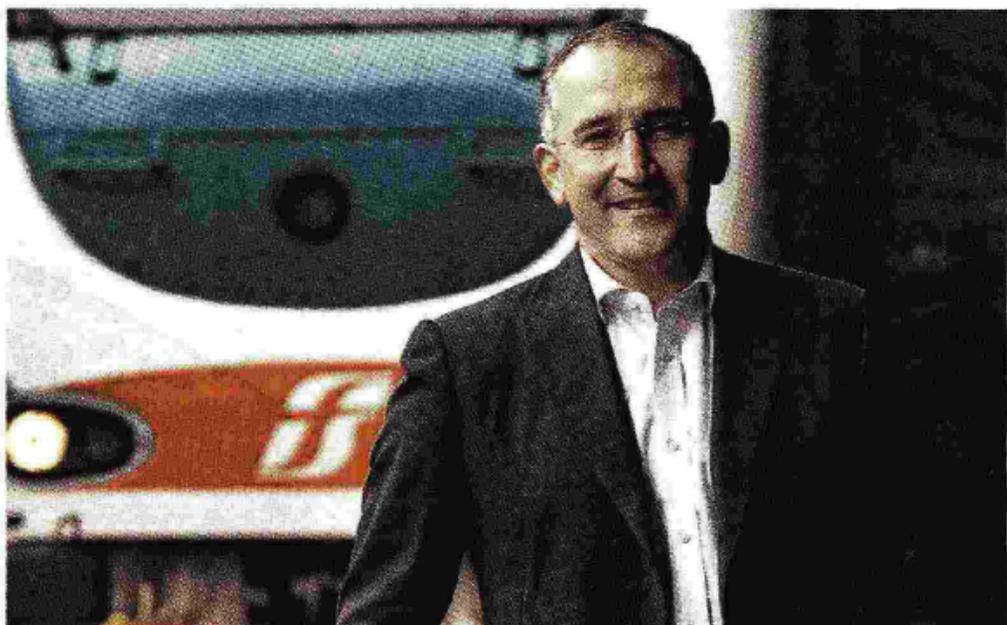
“Più treni, la Cina e poi i negozi”

I PIANI DELL'AD DI FS ALLA VIGILIA DELLA FUSIONE CON ANAS: “UN NUOVO MODELLO DI MOBILITÀ”, L'ALTA VELOCITÀ, LE LINEE LOCALI, LE STAZIONI E L'ESTERO

Fabio Bogo

Renato Mazzoncini, amministratore delegato delle Ferrovie, è reduce da un brutto venerdì, a causa del black out che ha paralizzato la circolazione dei treni a Roma, con contorno di polemiche e accuse dei consumatori. Ma guarda avanti e non rinuncia alla battuta: «Il mio nemico è l'auto privata, dobbiamo puntare a mobilità collettiva e condivisa», dice. Non è una dichiarazione di guerra, ma un guanto di sfida sì: il premio è riequilibrare a favore del trasporto combinato rotaia-gomma la mobilità italiana

segue a pagina 2



Renato Mazzoncini, amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato

Più treni, le merci cinesi e Ferrogrill

Mazzoncini: “Noi, una rete globale”

È IN ARRIVO L'OK ALLA FUSIONE CON ANAS E L'AD DI FS DETTA GLI OBIETTIVI DELLE STRATEGIE: UN NUOVO MODELLO DI “MOBILITÀ COLLETTIVA E CONDIVISA”, UNA FLOTTA RINNOVATA, I TRENI IN BORSA E NEGOZI IN CENTINAIA DI STAZIONI

Fabio Bogo

segue dalla prima

Per raggiungere l'obiettivo le Ferrovie, in marcia verso il ruolo di player globale del settore mettono sul tavolo le carte: dall'integrazione con l'Anas ai nuovi treni, dai collegamenti con il sud alla rivoluzione commerciale nelle stazioni, per finire con un possibile progetto di quotazione del servizio passeggeri di lunga percorrenza “per garantire di

mantenere nel tempo la vocazione industriale in un settore totalmente liberalizzato”

Ingegnere Mazzoncini, cominciamo con l'Anas: è arrivato finalmente il via libera del Mef, la fusione si fa. Siete pronti?

Sì, stiamo per diventare più grandi. Stiamo lavorando al contratto di programma - che fisserà il corrispettivo a fronte di servizi misurabili e che permetterà ad Anas di uscire dal perimetro della Pa - e alla perizia sui 9 miliardi di contenzioso sui lavori. L'incarico arriverà a giorni. Lavoriamo per chiudere entro l'autunno l'operazione, e Anas diventerà una sorella di Rfi, Trenitalia, Mercitalia, Busitalia sotto la holding FS Italiane. Le sole sinergie in servizi faranno risparmiare 40 milioni l'anno, 400 milioni a regime nei 10 anni del piano industriale. L'osmosi Fs-Anas permetterà di far crescere il livello

della società guidata da Gianni Armani a quello delle Ferrovie, che oggi è un benchmark europeo in termini di innovazione tecnologica e risultati economici”.

Innovazione significa intanto nuovi treni

“Abbiamo completato la flotta di Frecciarossa 1000, ce ne sono 50, che si aggiungono ai 59 Etr500 e ai 40 Frecciarosso. I Frecciarossa invece li stiamo progressivamente trasferendo ai servizi InterCity, che erano la cenerentola del trasporto. Se vogliamo che gli utenti scelgano il treno dobbiamo offrire un servizio di qualità anche lì: quindi alziamo il livello del servizio, introducendo ad esempio il pulitore viaggiante, molto apprezzato dalla clientela. Abbiamo la flotta più giovane e moderna d'Europa con un terzo dei treni con meno di due anni di vita. Ma non basta ancora. Dobbiamo lavorare an-



che sulle infrastrutture”

Al Nord i cantieri si muovono, al sud meno

“Non è così. La linea padana da Milano a Venezia procede, e tra 6-8 anni avremo completato la parte mancante, quella da Brescia a Padova. Ma siamo partiti anche al Sud. Al via i cantieri della Napoli-Bari e soprattutto il 6 giugno inauguriamo la stazione di Afragola, lo snodo che renderà più vicine Puglia, Calabria e Sicilia con il resto dell'Italia.

Afragola non sarà una cattedrale nel deserto, ma un nodo che garantirà una fermata napoletana senza far entrare e uscire i treni da Napoli Centrale, con notevole risparmio di tempo per chi è diretto più a Sud. Sono già pronte a partire 18 coppie di treni, tra noi e Italo”.

Ma la Sicilia resta lontana senza il Ponte sullo Stretto.

“Non ho cambiato idea. L'opera serve, in Sicilia vivono 6 milioni di persone, sbagliato ricorrere al Project financing, inserito nelle opere ferroviarie con 4 miliardi si fa e costa meno della Napoli-Bari e di tante altre opere; strategicamente è il completamento del corridoio ferroviario Scandinavia-Mediterraneo, corridoio di cui fanno parte il ponte di Oresund e il traforo del Brennero, opere non certamente meno complesse o costose.

Le grandi opere sono importanti, ma bisogna anche migliorare il servizio delle linee regionali

“È una priorità assoluta, visto che i commuters sono l'80% del nostro traffico. Quindi puntualità e regolarità, che sono già a livelli alti, ma soprattutto qualità. Stiamo investendo 5 miliardi per la nuova flotta, la cui punta di diamante sarà il Rock, il nuovo treno elettrico due piani per il servizio regionale prodotto dalla Hitachi Rail Italy. Con questo treno vogliamo cambiare la percezione del viaggio locale, che diventa attraente per immagine e sostanza. Oltre a 300 Rock poi entreranno in servizio altri 150 nuovi treni elettrici monopiano, i nuovi Jazz prodotti da Alstom. E' in corso la gara per nuovi 135 treni per le linee diesel: tutti gli altri treni della flotta verranno rimodernati. I treni regionali per i pendolari sono il pezzo più importante della nostra catena dal 2019 arriveranno questi nuovi treni ed entro il 2023 avremo il 70% della flotta dei regionali rinnovata ponendoci anche qui ai massimi standard europei. Anche per questo nel nostro Piano spingiamo per unificare nella rete nazionale gestita da RFI le linee ex concesse gestite ancora dalle regioni, normalmente con standard tecnologici assai più arretrati. Nello stesso pacchetto di norme che tratta

il trasferimento di Anas vi è una norma che consentirà alle regioni che lo desidereranno, il trasferimento delle linee alla gestione di RFI”

L'altra gamba sono le merci, che assumono un'importanza crescente visto gli enormi investimenti che la Cina sta facendo per portare i suoi prodotti sui mercati europei. One Belt, one Road può essere un'opportunità per l'Italia, se siamo capaci di coglierla con porti e sistemi di trasporto

“Noi ci siamo. Intanto l'acquisizione in corso delle ferrovie greche

ci permette di essere al servizio dei porti di Salonico e del Pireo, porte per l'area Balcanica. Poi, nell'ipotesi che la Cina metta gli occhi sul porto di Taranto, stiamo investendo sulla linea merci adriatica aumentando la capacità con carri a standard pc80, capaci di portare in Europa merci con grandi ingombri. Le merci per noi sono strategiche. Abbiamo riunito le attività sotto un solo brand, la nuova subholdig Mercitalia, demolito i vecchi carri, aumentato l'efficienza e finalmente realizzato un primo pilot di un' app che permette al cliente di sapere dove sono le merci spedite, mentre prima non sapevamo neppure dove fosse il treno. Se i cinesi verranno troveranno il Paese pronto, aiutato in questo dalla riforma della portualità varata dal ministro Delrio: meno autorità portuali e meno poltrone, uguale più efficienza. Stiamo investendo nel merci 1.5 miliardi di euro dopo anni di disinvestimento, 125 nuove locomotive, nuovi carri tecnologici e terminali per lo scambio gomma-ferro”

L'Italia è presidiata, e l'estero?

“Fuori dai confini il fatturato salirà da 1 a 4 miliardi nei prossimi 10 anni. Oltre alla Grecia siamo in Gran Bretagna, dove concorriamo per la Londra-Edimburgo e abbiamo acquisito quest'anno il principale servizio pendolari per Londra, il franchising della City to Coast che collega Londra alla costa del South Essex; in Francia con Thello, la Milano-Costa Azzurra e la Venezia-Milano-Parigi; In Germania con Netnera e stiamo valutando un'acquisizione di bus in Olanda. Con il nostro know-how tecnico e le tecnologie siamo in California per l'Alta Velocità Los Angeles-San Francisco. Siamo ormai un'azienda europea, primo operatore ferroviario in Italia e Grecia, secondo in Germania e già presente in UK e Francia.

A lei piace progettare la mobilità del futuro, nella quale Ferrovie possono avere un ruolo centrale. Partiamo dalle regole. Ha senso bloccare Flixbus?

“No assolutamente, evidentemente le lobby a volte portano il legislatore a varare norme conservati-

ve. Noi abbiamo accettato la sfida della concorrenza e abbiamo risposto con Busitalia Fast. Chi viaggia con quel sistema è un cliente che non può permettersi spesa più alta e non ha problemi di tempo. E' una nicchia interessante, è sbagliato non occuparsene. Sono comunque persone che scelgono di non prendere l'auto e preferiscono la mobilità collettiva o condivisa. Noi con i bus li portiamo fino in Germania”.

Vedremo le Ferrovie salire in metropolitana?

Sì. A Milano abbiamo ottenuto il via libera dell'Antitrust per le quote ex Astaldi della Metro 5, o linea lilla. Il trasporto urbano è fondamentale. In Italia ci sono 234 chilometri di linee metropolitane, meno delle 290 della sola Madrid. In Germania sono 630, in Gran Bretagna 680. Come si può essere competitivi con questi numeri? Ma bisogna anche ripensare al concetto di aree metropolitane. Sotto l'aspetto del trasporto oggi Roma e Napoli sono già una sola area, dato che distano circa un'ora in treno. Milano è collegata in 45 minuti a Torino, un'ora a Bologna, 36 minuti a Brescia e col Terzo valico lo diventeranno anche Genova-Torino e Genova-Milano: cinque città fortemente industriali, un porto e un hub che è Malpensa. Dobbiamo aumentare le infrastrutture metropolitane in queste realtà di macroaree, che si giocheranno la competitività in Europa”.

Lei parla di Malpensa, e viene in mente Alitalia. Vi hanno chiesto di dare aiuto?

“Ci sono sinergie tra aerei e treni e infatti abbiamo già iniziative commerciali il corso con compagnie. Già ci stiamo impegnano in settori non tradizionalmente nostri, come il trasporto su gomma o le infrastrutture stradali, non abbiamo energie e risorse per Alitalia. Per rilanciarla servono energie finanziarie e competenza. E' fuori dalla nostra portata

A proposito di missioni difficili, avete avuto riscontri al vostro interessamento per i trasporti romani dell'Atac?

“Nessuna, silenzio assoluto da parte dell'amministrazione capitolina. Atac ha un bacino di utenza di 4 milioni di persone ed è un'azienda quindi interessante: da spettatori assistiamo ad un servizio che ha un livello qualitativo inaccettabile ma siamo sempre disponibili a collaborare”

Treni, metropolitane, autobus. All'elenco mancano le stazioni. Cosa ne fate?

Quelle più grandi stanno diventando dei grandi mall cittadini: a Milano il 30 per cento delle persone che entrano in Centrale ci va a fare la spesa. Per le 620 più piccole c'è



un progetto: più sicurezza e riqualificazione, con i tornelli; e-commerce, con armadi dove farsi consegnare la spesa fatta on line; attività alberghiera dove possibile, con Bed & Breakfast; e soprattutto una rete di servizi commerciali dove trovare beni di necessità tipo pasta, rasoi, batterie, come accade negli Autogrill in autostrada

Avremo quindi i "Ferrogrill" ?

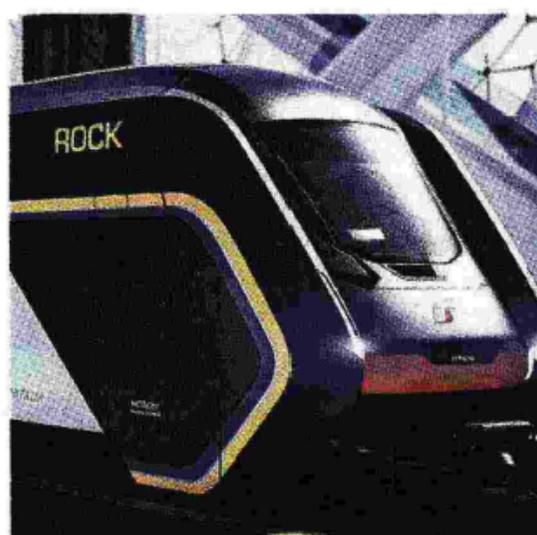
"Non abbiamo deciso il nome del brand, ma il senso è quello"

Ferrovie fa tutto in casa. O meglio, la casa delle ferrovie è sempre più grande

"Se è per questo abbiamo progettato anche per l'energia elettrica. Essendo i più grandi consumatori italiani, con 4 Terawattora, pensiamo di investire per attrezzare sempre più aree nostre per il fotovoltaico. Abbiamo lanciato un grande progetto con Terna."

E poi sul mercato con la privatizzazione...

"Ribadisco che la quotazione è un mezzo, non un fine. L'idea che stiamo valutando e su cui è in corso uno studio è di scindere Trenitalia tra regionali e lunga percorrenza e quotare quest'ultima, l'Alta Velocità e InterCity. Se lo studio che stiamo conducendo avrà esito positivo, avremo l'oggetto quotabile, una newco che avrà alcuni passaggi anche tecnici di omologazione e sicurezza. E questo dovrebbe essere pronto nei primi mesi del 2018. La mia idea è per un'azienda che opera in un mercato liberalizzato possa esserci una quota rilevante di flottante, certamente non maggioranza, in modo che sia possibile accedere più facilmente ai finanziamenti e ragionare in termini industriali. Anche il trasporto merci opera a mercato ma ad oggi non produce valore. Vedremo in futuro dopo la grande ristrutturazione in corso".



Sopra, un **Rock**, il nuovo treno a due piani dell'**Hitachi Rail Italia** per il servizio regionale: Trenitalia ne sta mettendo in servizio 300

8.000

I TRENI CHE VIAGGIANO OGNI GIORNO



LA FUSIONE CON L'ANAS

Nata come progetto un anno fa, adesso diventa operativa. Da oggi tavoli tecnici per chiudere entro l'autunno l'operazione. Anas diventerà una delle controllate dalla holding e manterrà una sua autonomia. Dalle sinergie dei servizi comuni del gruppo ogni anno 40 milioni di euro di risparmio.

772 MILIONI

DI EURO L'UTILE NETTO



LA PRIVATIZZAZIONE

È allo studio un progetto per scindere Trenitalia tra regionali e lunga percorrenza, mettere questi ultimi assieme all'Alta Velocità e agli InterCity in una newco e portarla in Borsa. L'ipotesi è che il flottante sia una quota rilevante ma certo non di maggioranza per poter accedere più facilmente ai finanziamenti.

L'ALTA VELOCITÀ

A maggio sono 50 i Frecciarossa 1000 in servizio sulla rete, i più veloci. Si affiancano a 59 Etr500 e a 40 Frecciaargento. Il parco mezzi diventa così il più giovane e il più performante d'Europa. L'Alta Velocità tra 6-8 anni collegherà Torino e Venezia, completando la strategica direttrice padana.

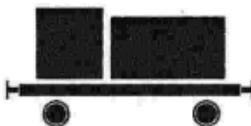
830 MILIONI

I PASSEGGERI TRASPORTATI ALL'ANNO



40 MILIONI

DI TONNELLATE DI MERCI OGNI ANNO



LA CINA E LE MERCI

Se i cinesi sceglieranno anche l'Italia come hub per la loro nuova Via della Seta, la dorsale adriatica diventerà un corridoio strategico per l'Europa e il Mediterraneo. La linea merci che potrà supportare il maxi-traffico previsto sarà pronta entro un anno: senza stop oltre il Gottardo e gli altri valichi.

1.000 KM

DI RETE FERROVIARIA AD ALTA VELOCITÀ



I "FERROGRILL"

A Milano il 30% delle persone che entrano in Centrale va a fare la spesa: le grandi stazioni sono già dei grandi mall cittadini, per le altre, le 620 più piccole, ci sono progetti in via di definizione. Il modello è certamente, nella sostanza, quello degli Autogrill sulle autostrade, ma il nome non è ancora stato deciso.

L'ESPANSIONE ESTERA

Il fatturato oltreconfine è cresciuto da 1 a 4 miliardi. Le Ferrovie sono sbarcate in Grecia, e sono presenti in Gran Bretagna, Francia e Germania. Allo studio un'operazione in Olanda nel settore bus e l'apporto di tecnologia in California per la realizzazione dell'Alta Velocità tra Los Angeles e San Francisco.

16.700 KM

DI RETE FERROVIARIA ORDINARIA



LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Sbagliato da parte del regolatore limitare FlixBus, le lobby impongono scelte conservative. Anche le Ferrovie puntano su quella nicchia, e si tratta in ogni caso di utenti interessanti, perchè preferiscono la mobilità condivisa all'auto. I bus di Fs portano i viaggiatori fino in Germania.

70 MILA

DIPENDENTI



FILIT CGIL

8,9 MILIARDI

DI EURO RICAVI OPERATIVI ANNUI



Renato Mazzoncini
ad di Ferrovie dello Stato



Etr 400 - Freccia Rossa 1000: è l'ultima generazione di convogli per l'alta velocità in servizio nella flotta di Trenitalia che ne sta al momento utilizzando 50, che si aggiungono ai 59 **Etr 500** e ai 40 **Frecciargento**, mentre i **Frecciabianca** sono in via di passaggio ai servizi InterCity

