

Nel futuro delle Ferrovie più viaggi in bus

LUCIO CILLIS

ROMA. Il piano industriale per i prossimi 10 anni di Ferrovie è ambizioso: fino al 40% delle Freccie e degli Intercity sarà quotato mentre Anas lascerà il perimetro della Pubblica amministrazione per entrare nel gruppo Fs accanto a Rfi e Trenitalia.

Il piano non si ferma qui e punta su 94 miliardi di investimenti (una vetta non proprio agevole da raggiungere visto che oggi siamo poco sopra i 6), mentre nell'agenda dell'ad Renato Mazzoncini e della presidente Gioia Ghezzi, i ricavi nel 2026 dovrebbero quasi raddoppiare (da 9 a 17,6 miliardi). Così come la fetta di mercato del trasporto pubblico su gomma salirà dall'attuale 6% fino a un quarto del totale. Il programma del gruppo ferroviario

da oggi guarda infatti più in alto rispetto al passato e punta quindi alla definitiva integrazione con la gomma - una chiara reazione al fenomeno Flixbus - grazie alla nascita di una nuova creatura, Busitalia, che rilancerà i viaggi in pullman sul lungo raggio.

I due mezzi di trasporto saranno sempre più integrati. A breve sarà lanciata una app che permetterà di prenotare e pagare un intero viaggio - non solo in treno - da punto a punto. «Se uno vuole andare a Matera - spiega Mazzoncini - può comprare il biglietto integrato online treno-bus. Scende in stazione e sale su un minibus veloce su cui ha già il posto assegnato fino a Matera, senza stop intermedi».

Anche l'integrazione di Anas è uno dei pilastri del piano: il suo attuale numero uno Gianni Vitto-

rio Armani spiega a *Repubblica* alcuni dettagli dell'operazione: «Con Mazzoncini abbiamo lavorato assieme negli ultimi mesi. L'integrazione? Per arrivarci basterebbe un aumento di capitale di Ferrovie con conferimento delle azioni Anas. Ma prima è necessario ottenere l'autonomia finanziaria tramite un contratto di programma: si tratta di un passaggio chiave che dovrebbe avvenire già entro quest'anno. Poi sarà deliberata la decisione e quindi ci saranno i primi passi verso la definitiva integrazione».

C'è poi il capitolo della quotazione, che viaggia però in ritardo: il tragitto è ancora lungo anche se i passaggi propedeutici alla Ipo appaiono meno nebulosi. In sostanza, tutte le Freccie e gli Intercity - ma non la rete che resta pubblica - confluiranno in

una nuova società che verrà quotata fino al 40%. Oggi la divisione Freccie "vale" circa 2,4 miliardi di fatturato e punta a toccare i 3 miliardi. L'Ebitda è pari a 700 milioni anche se il piano scommette su un miliardo, mentre il debito pesa per un miliardo e mezzo.

Un cambio di passo arriva anche dal numero di dipendenti previsti nei prossimi anni che, dopo la cura dimagrante del precedente ad Mauro Moretti, erano calati a 70 mila unità. Nel nuovo gruppo si prevedono, invece, circa 100 mila dipendenti. Infine il tema della velocità e dei collegamenti a 350 all'ora tra Roma e Milano con una durata di poco meno di 2 ore e venti minuti. Nei piani di Mazzoncini la media di 350 all'ora servirà per recuperare eventuali ritardi e garantire puntualità all'arrivo.

GRUPPO FERROVIARIO

La nuova mobilità integrata delle ferrovie



Trenitalia

Servizi ai pendolari



Mercitalia (Polo unico della logistica)

Investimenti

