

Trasporto locale e liberalizzazioni - Elia: «Ecco il piano Ferrovie per il trasporto integrato». Nei casi Atac e Atm noi siamo pronti ma ce le devono proporre. Prima però servono piani regionali di mobilità

L'INTERVISTA

ROMA Ingegnere Michele Elia, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, in Commissione Industria del Senato lei per la prima volta ha ammesso l'interesse per alcune società del trasporto pubblico locale su gomma, indicando l'Atac di Roma e l'Atm di Milano. Ferrovie vuole comprarle?

«Andiamo con ordine. L'interesse di Ferrovie è nel dare un contributo, forte, alla mobilità nelle grandi aree metropolitane come Roma e Milano. È uno dei punti del nostro piano d'impresa. In queste aree il trasporto non è fatto solo dai treni ma anche dai bus, dalle metro, dai taxi, dal carsharing, dalle biciclette. Quello attorno a cui vogliamo che si focalizzi l'attenzione è una integrazione tra i diversi servizi di mobilità in modo, per esempio, che i Pulman non vadano su linee parallele a quelle dei treni, che il trasporto su gomma non si sovrapponga a quello su ferro, ma che il sistema di mobilità sia integrato».

Ma le Ferrovie come hanno intenzione di arrivare a questa integrazione, rilevando società di trasporto pubblico locale?

«Ci sono vari step per arrivarci. Ma il primo passo spetta a Regioni e Comuni che devono fare dei piani per la mobilità in modo da costruire una catena di collegamenti nella quale innestare tutti i vettori, dalle ferrovie ai bus, che possono contribuire alla mobilità. Chiarito questo vediamo chi sono gli altri che partecipano a questo processo. In un modello di sistema integrato, dove è chiaro chi fa cosa, ci possono essere diverse possibilità».

Che tipo di possibilità?

«Potrebbe esserci un semplice accordo tra i vari operatori sotto il patrocinio della Regione o del Comune per gestire orari, coincidenze, proseguimenti, magari anche modificando le aperture di Università, uffici o ospedali per scaglionare meglio gli accessi. In questo contesto le Ferrovie avrebbero un ventaglio di scelte: da un semplice accordo con Atac o Atm, passando per una joint venture fino ad una possibile partecipazione o acquisizione. Ma il ragionamento non può partire da qui, dalla coda. Deve partire dalla testa, da un piano integrato per il trasporto».

Comunque sia un discorso, almeno su Atac, l'aveva già aperto il suo predecessore, Mauro Moretti. Tutto si era arenato sulla governance. Moretti voleva avere pieni poteri per risanare l'azienda...

«Ripeto. Il mio scopo non è prendere Atac. Il mio obiettivo è che il sistema della mobilità venga governato. Noi abbiamo una società, Busitalia, che ha preso la mobilità di Padova, l'Ataf di Firenze, tutta l'Umbria. Se la governance del progetto è chiara Ferrovie può partecipare in vario modo».

In tutti i casi che ha citato siete entrati direttamente nel trasporto su gomma rilevando le società municipali.

«Mettiamola così. Uno degli strumenti per poter gestire in maniera integrata il sistema di mobilità potrebbe essere comprare Atac? Può essere. Ma ce lo devono proporre. Non possiamo essere noi a fare il primo passo, a intervenire come fossimo commissari».

Nel piano industriale di Ferrovie sono previsti investimenti sulla gomma?

«Sì, e stiamo rivedendo al rialzo le cifre».

Senta, non appena lei ha detto che Ferrovie dello Stato era interessata ad Atac e Atm la politica locale ha

alzato le barricate dicendo subito no alla "privatizzazione".

«Non mi pare che nel caso si tratti di privatizzazione, Ferrovie è una società pubblica.

Comunque mi sembra che i politici locali abbiano espresso la mia stessa prudenza dicendo sediamoci ad un tavolo e vediamo qual è la maniera migliore di procedere».

Ferrovie vuol diventare un pivot nel trasporto locale, ma proprio ieri la Regione Lombardia ha diffuso un rapporto su Trenord (società controllata al 50 per cento dalla Regione e al 50 per cento dalle Ferrovie), una società alla quale partecipate, dove si dice che gli indici di puntualità sono crollati.

«L'analisi del presidente della Regione Roberto Maroni è condivisibile: la performance è peggiorata. Sicuramente con l'attesissima nomina del nuovo amministratore delegato le cose miglioreranno».

Cambiamo argomento. A che punto è la vendita della vostra rete elettrica a Terna?

«Ci stiamo lavorando».

Può fare una cifra?

«Il valore delle attività è pari a circa 1 miliardo».

Quando chiuderete?

«Abbiamo idea di fare l'intesa entro l'anno e chiudere l'operazione durante il prossimo».

Nel calendario del prossimo anno c'è anche la privatizzazione della società. Siete pronti?

«Ci sono due o tre ipotesi sul tavolo. Per ognuna stiamo vagliando rischi e opportunità».

Quale di queste ipotesi è, dal suo punto di vista, quella migliore?

«Credo che la scelta di quotare l'intero gruppo sarebbe la più corretta. Andrebbe, secondo me, evitato invece il cherry picking, privatizzare solo le parti migliori. Eviterei di spacchettare il gruppo che ha la sua forza nella sua interezza».

Ai tempi del suo predecessore Moretti si era parlato di una valorizzazione di 6 miliardi di euro per il 49 per cento della società. È un valore che conferma?

«Sono valori verosimili. Tutto comunque è nelle mani del ministero dell'Economia che è l'azionista di controllo».

