

Mazzoncini e le sfide di FS: TPL, merci, mobilità a tutto tondo, espansione all'estero

L'AD del Gruppo FS Italiane, Renato Mazzoncini, nel corso di un'audizione in Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, ha illustrato le linee guida del prossimo futuro di FS ai parlamentari e a quanti hanno seguito la diretta streaming. "Il piano industriale che abbiamo di fronte, 2016-2020 – ha affermato Mazzoncini secondo quanto riporta una nota del Gruppo FSI - punta sul rilancio del trasporto pubblico locale e sul rilancio della logistica e del trasporto merci. Nei vari settori abbiamo le tariffe di gran lunga più basse di Europa: guardando agli altri paesi, siamo terzi nel trasporto ferroviario a lunga percorrenza, quarti nel trasporto regionale e merci". L'AD ha sottolineato le differenze di servizio tra il trasporto ad Alta Velocità e quello regionale, illustrando anche il ruolo delle Regioni. "La missione del nuovo management delle FS è quello di riportare il servizio regionale a livelli qualitativi più che buoni. Per riuscirci, si deve intervenire sul quadro regolatorio: sono confidente che con la legge delega Madia si rimetta il passeggero al centro del sistema. La legge, infatti, obbliga le regioni a decidere se vogliono fare gare o affidamenti diretti. Se vogliono bandire la gara lo facciano oppure decidano per l'affidamento lungo, un affidamento diretto che permetta gli investimenti".

Mazzoncini ha aggiunto che "anche la gara sul materiale rotabile ha tempi lunghi. Il mix delle due cose ci consente di immaginare che nell'arco dell'anno prossimo possano partire contratti con agganciati investimenti importanti. E poi si deve ripensare il meccanismo di contribuzione, noi siamo pronti per essere competitivi e fare investimenti in questo settore". "Abbiamo bisogno di trasformare FS da azienda di trasporto ferroviario in un'azienda di mobilità, questo è un passaggio culturale che va assolutamente fatto. Ora i nostri ferrovieri pensano ai treni ma è al viaggiatore che dobbiamo pensare: se non ci si dà una mossa, le Ferrovie passeranno guai. Le Ferrovie dello Stato - ha sottolineato il top manager - sono già l'asse portante della mobilità del Paese. Dobbiamo diventare un integratore di mobilità: se non lo facciamo noi, lo farà qualcun altro. Io lo dico sempre: dobbiamo entrare nell'ottica di vendere anche i biglietti di Ntv o di Alitalia".

"Negli ultimi 10 anni abbiamo fatte due cose importanti a livello di gruppo: si è passati dal treno degli anni '70 al treno del 2000 e poi sono stati messi a posto i conti: quest'anno chiuderemo il bilancio con un buon utile, soprattutto se confrontato con le altre aziende europee". Pur non fornendo cifre, Mazzoncini ha evidenziato che "sarà utile in crescita significativa" rispetto al risultato positivo di 300 milioni di euro del precedente esercizio. "Consiglierei di lasciare gli utili nelle Ferrovie e investirli nel piano industriale, è un piano importante che richiede finanziamenti e le risorse che generiamo sono importanti". Parlando di investimenti, l'AD ha detto che FS hanno "consuntivato 4,1 miliardi di investimenti nel 2015, abbiamo 6,2 miliardi di budget nel 2016, mentre la seconda società per investimenti, Enel, ne ha 3 miliardi". Insomma, "FS investe il doppio rispetto alla seconda società per investimenti". "Abbiamo perso molti soldi sul merci. Abbiamo una decina di società e stiamo lavorando per la riorganizzazione entro l'anno con la creazione di un polo delle merci. Ci stiamo rifocalizzando con lo spin off della divisione cargo di Trenitalia in Mercitalia, una nuova società in cui metteremo tutte le realtà del settore, cosicché i nostri clienti potranno finalmente avere un interlocutore unico".

"Non abbiamo ancora presentato il piano industriale – ha aggiunto l'AD - ma in un primo draft del piano sono previsti mezzo miliardo di investimenti sul trasporto merci, circa 220-230 milioni verranno investiti per il rinnovo del materiale rotabile e altrettanti per la parte della piattaforma logistica". "Qualora si decidesse la quotazione in Borsa di Ferrovie dello Stato Italiane e si trasferisse la rete ferroviaria al demanio, si avrebbe come conseguenza quella di indebolire FS". Il valore della rete, ha ricordato l'AD, è di 26 miliardi che "sono inerti", ma "quando andiamo in banca per finanziare le grandi opere ci danno tassi bassissimi perché abbiamo questo grande patrimonio". Scorporre la rete ferroviaria dal gruppo Ferrovie

dello Stato Italiane "vuol dire ammazzare il gruppo, perderemmo tutto il know-how. È una delle cose più importanti che stiamo discutendo con il Ministero. Ci sono varie alternative possibili, vedremo se si riesce a non scorporarla", ha detto ancora Mazzoncini, aggiungendo che il Piano industriale che sta mettendo a punto "affronterà anche questo tema, darà una risposta". Sulla quotazione, Mazzoncini ha spiegato che "il tema è stato spostato al 2017 e vediamo dopo il piano industriale. Non ho nessun tipo di preclusione ideologica, perché in base al dpcm il controllo rimane interamente pubblico. Solamente devo essere sicuro che sia un'operazione di successo" e per questo deve essere "basata su un Piano industriale serio e molto robusto".

"Siamo assolutamente favorevoli all'apertura degli spazi ferroviari europei. Noi, in Italia, abbiamo lo spazio della concorrenza già occupato da Ntv". Soffermandosi sulle discussioni in corso sul IV pacchetto ferroviario europeo, l'AD non si dice preoccupato dall'eventuale arrivo delle ferrovie francesi o tedesche sul mercato dell'alta velocità italiano. "Abbiamo già Italo. Certo – ha detto – con tutto il rispetto, mi impensierisce di più avere le ferrovie tedesche o francesi. Siamo l'unico Paese che ha la concorrenza sull'Alta velocità e ci siamo già fatti le ossa". Le Ferrovie dello Stato Italiane sono interessate a un'eventuale acquisizione delle Ferrovie Sud Est. Rispondendo alla domanda di alcuni giornalisti prima dell'inizio dell'audizione, Mazzoncini ha risposto: "Certo, ci interessa tutto quello che riguarda il trasporto pubblico".

Sull'ATAC, l'AD ha dichiarato: "Se la domanda è se mi interessa Atac, la risposta è no. Se la domanda è se mi interessa il trasporto su gomma della capitale, la risposta è sì. L'ideale sarebbero le gare. Abbiamo un'interlocuzione con il Comune di Roma, che ha il problema di un'azienda con 1,7 miliardi di debiti, tecnicamente fallita: sarebbero sprovveduti a non avviare interlocuzioni. O ci muoviamo noi o si muoveranno sicuramente le aziende straniere" ha affermato Mazzoncini, dicendosi sicuro che le municipalizzate, prima o poi, "saranno mollate" dagli enti locali. "Siamo l'unico soggetto - ha aggiunto - che può proporre un'integrazione anche tariffaria". Per quanto riguarda Trenord, "come ha detto Maroni abbiamo aperto un dialogo per arrivare a una riorganizzazione in vista delle prossime sfide, il contratto di servizio scade nel 2020 e bisogna porsi il problema di come affrontarle. Noi abbiamo proposto a Maroni di assumere il controllo di Trenord, in modo da garantire gli investimenti. L'attuale modello paritetico, dal mio punto di vista, non ha nessuna logica, e rende anche difficile per la Regione Lombardia fare il controllore". A una domanda sui tempi dell'operazione, Mazzoncini ha risposto che "secondo me si può fare subito". Le FS sono interessate alla privatizzazione delle ferrovie greche. "Stiamo partecipando alla data room per la privatizzazione della società Trainose - ha confermato Mazzoncini. - Al momento siamo in tre, insieme a cinesi e russi. È una realtà piccolissima perché non riguarda i binari, è un'operazione che potrà valere meno di 100 milioni di euro". Il termine per la presentazione delle manifestazioni d'interesse, che inizialmente era stato fissato a ieri, è stato posticipato a metà aprile circa. Nel mondo ferroviario "solo sette nazioni hanno l'Alta Velocità e noi e i giapponesi abbiamo i sistemi migliori", e con questo talento "possiamo andare in giro per il mondo". La domanda per l'eccellenza ferroviaria italiana c'è, "ho richieste dall'Iran alla Svezia, molto diffuse. In Iran c'è "un'opportunità molto importante e siamo in condizione di farlo". Inoltre, "come gestori partecipiamo a una gara in UK, per la linea Londra-Edimburgo, molto importante, dove oggi fa servizio la Virgin di Richard Branson - spiega l'AD - siamo in Ati (Associazione temporanea di impresa) con una società inglese molto forte, e siamo l'unica società non inglese ad avere ottenuto il passport, l'abilitazione alla gara in Inghilterra. Siamo molto fiduciosi. Lo sviluppo internazionale è importantissimo, se restiamo solo in Italia saremo colonizzati un pezzo alla volta".