

Intervista a Renato Mazzoncini - «App e estero, il piano Fs per crescere». Parla l'Ad di Fs «Presto le Frece sbarcheranno anche in Europa».

ROMA «Crescere all'estero. Per diventare un player europeo e internazionale del trasporto integrato. Portando in Borsa, nel secondo semestre del 2017, la divisione lunga percorrenza, le Frece, e conquistando nuovi mercati. E' ambizioso e allo stesso tempo concreto il piano di Renato Mazzoncini, ad di Fs, che vuol fare del gruppo che guida da poco meno di un anno un colosso leader non solo nelle ferrovie ma, grazie alle sinergie con l'Anas, anche nelle strade. Il manager guarda poi all'espansione nel settore dei bus e in quello merci e si candida, come general contractor, a fare la regia all'estero per le imprese «made in Italy».

Ingegner Mazzoncini, partiamo dalla filosofia di fondo, la vostra mission. Cosa volete fare da grandi?

«Vogliamo essere protagonisti in Europa e non solo, visto che con la liberalizzazione ci sarà, tra due anni, un vero mercato unico. E si apriranno tante opportunità. Ma non guardiamo al solo fronte ferroviario. Il nostro piano è ampio, forse un po' visionario, e guarda alla mobilità generale. Pensiamo ad una piattaforma digitale, su cui offrire più soluzioni ai passeggeri».

Parliamo di questa piattaforma integrata? Non crede sia troppo avveniristica?

«No. Tutt'altro. Il nostro progetto è quello di creare una piattaforma per favorire la mobilità, anche attraverso una grande alleanza tra i vari soggetti del settore. Noi siamo primi nel trasporto ferroviario e vogliamo sviluppare la filiera, attraverso l'Anas, come sa, con le strade, e con tutti gli altri attori della mobilità. Stiamo lavorando a un app con cui si possono scegliere varie alternative per andare da un punto all'altro del Paese: treno, bus, auto, aereo. Un app che calcoli tempi, costi, fornisca un biglietto unico, offra ai nostri clienti un'esperienza di viaggio estesa».

Ma questo è possibile solo se tutti i pezzi del sistema funzionano bene? Insomma, se c'è di mezzo l'Atac, ad esempio, come si possono calcolare costi e tempi?

«Ci candidiamo ovunque a gestire i pezzi del sistema che non funzionano bene, ovviamente mantenendo i nostri livelli di redditività e mettendo in atto le dovute cure per dare efficienza. Abbiamo una responsabilità, come grande azienda dei trasporti, ad occuparci dei punti deboli».

Anche l'Atac e le metropolitane di Roma?

«Certo. Le debolezze delle municipalizzate sono state spesso un freno allo sviluppo della mobilità collettiva. E se ci chiamano, siamo pronti a dare una mano. Soltanto nelle ultime settimane abbiamo vinto altre due gare, per la gestione dei bus a Parma e a Salerno».

La sindaca Raggi vi ha chiamato?

«No. Ma tengo a precisare che noi non siamo e non vogliamo essere l'Iri. Tutte le eventuali acquisizioni devono rientrare all'interno del nostro piano che prevede nel 2026 un fatturato di 17,6 miliardi, mentre l'Ebitda margin è del 23%. Sul fronte Atac e metropolitane, ripeto, siamo pronti sia a gestire che a implementare le infrastrutture. Del resto, nel 2018 il Comune dovrà mettere a gara il servizio che oggi fa l'Atac. E noi parteciperemo alla gara».

Pensate di vincere?

«Ci proveremo. Dove ci siamo abbiamo portato efficienza. A Firenze abbiamo vinto, e oggi Ataf è in attivo e la sua flotta di bus è la più giovane, benchmark in Italia».

In questa logica anche Alitalia vi interessa?

«Solo teoricamente, visto che fa parte del sistema dei trasporti. Ma le confesso che non ho mai dedicato nemmeno un minuto al dossier. Certo ci interessa che funzioni bene, che si integri con strade, ferrovie, porti».

Atac, metropolitane, strade, ferrovie: non è troppo?

«No. Serve una visione complessiva. Perché la mobilità va integrata e vanno offerte soluzioni integrate. Noi ci candidiamo a questo ruolo di player».

Discorso che ovviamente vale anche per l'estero?

«Certo. Le Frece presto andranno in Europa. Ci attendiamo un incremento di 500 milioni con lo sbarco oltre confine. E poi vogliamo crescere nei servizi regionali. In Germania, ad esempio, già oggi abbiamo il 5,6% del mercato, con la nostra Netinera. Siamo il secondo operatore con 570 milioni di fatturato e puntiamo al miliardo».

Poi c'è la Grecia, nuova terra di conquista.

«Sì, siamo i primi su questo mercato. E con la linea Salonicco-Atene, che è un pò come la nostra Roma-Milano, ci attendiamo ottimi risultati. Alla fine del 2018 questa tratta verrà completamente ristrutturata grazie ad un maxi finanziamento delle Ue da 3 miliardi».

La Francia invece non è un mercato facile, cosa intendete fare?

«Anche qui abbiamo messo un piede con Thello, oggi interamente controllata da Trenitalia. E con la liberalizzazione, cresceremo. Ma non c'è solo l'Europa. In Iran ci siamo presentati come general contractor per costruire e gestire una linea ad Alta Velocità Teheran-Hamedan-Qom-Arak. Favorendo, tra l'altro, l'ingresso sul mercato di tante imprese made in Italy. Faremo la regia della progettazione, troveremo i finanziamenti, coordineremo gli interventi. Il primo contratto da un miliardo verrà chiuso a febbraio».

A Riad invece?

«Stiamo negoziando in Arabia la gestione e manutenzione dell'intera rete ferroviaria e dei servizi di trasporto e siamo in lizza per la gestione della metropolitana di Riad».

Sul fronte della quotazione a che punto siamo?

«Quoteremo la divisione lunga percorrenza di Trenitalia, Frece e Intercity per intenderci, ma non abbiamo ancora deciso il nome con cui sbarcheremo in Borsa. Di certo la Newco nascerà nel primo semestre del 2017, la quotazione ci sarà nel secondo».

Ultima domanda su Anas: l'idea, al di là delle sinergie evidenti, è anche quella di costruire autostrade intelligenti, dove possono muoversi le auto senza pilota?

«Esatto. Il matrimonio con Anas va proprio in questa direzione. Utilizzare le sofisticate tecnologie ferroviarie per costruire autostrade smart, con sensori e radar, che consentano la guida automatica, sfruttando i sistemi di segnalamento in uso sulla rete ferroviaria, creando delle infrastrutture per la ricarica delle vetture elettriche, per avere, in un futuro molto vicino, delle autostrade verdi e sicure».