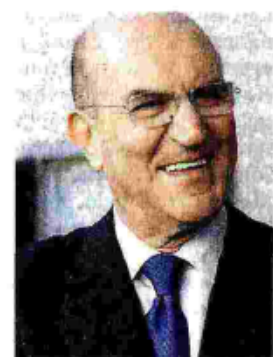


Elia (Fs): «Puntiamo sui laureati»



Michele Mario Elia. Ad Fs



Michele Mario Elia

Un canale continuo con le università «per puntare sui giovani» e «spinta costante su innovazione e ricerca». L'ad di Ferrovie, Michele Mario Elia, spiega i driver e i piani futuri del gruppo in cima alla classifica delle aziende dove i neolaureati desiderano lavorare.

Dominelli ▶ pagina 16

INTERVISTA Michele Mario Elia Ad Ferrovie dello stato

«Innovazione e formazione, così conquistiamo i giovani»

Celestina Dominelli

«Ogni anno assumiamo circa 50 giovani laureati nei settori tecnologici, infrastrutturali, del materiale rotabile, dell'Ict e dei processi qualità. Li selezioniamo tramite le università e corsi di pre-assunzione, in parte finanziati dallo stesso gruppo. È un canale di contatto continuo che ci aiuta a premere sul pedale dell'innovazione e della ricerca». Michele Mario Elia, ad di Ferrovie dello stato, snocciola i numeri dell'impegno del gruppo per dimostrare che il primo posto nella classifica delle aziende preferite dai giovani laureati «è fatto da tanti primi posti, da piccoli primati che abbiamo conquistato senza guardare ai premi, ma inseguendo i risultati».

Che cosa spinge un neolaureato a preferire voi ad altre big?

Ci hanno sempre considerato un'azienda di Stato nel senso peggiore del termine e, invece, abbiamo dimostrato di non rinunciare al cambiamento, anche se il servizio universale rappresenta una

parte importante del nostro lavoro, e di non tralasciare l'innovazione continua e costante, non solo a livello infrastrutturale e tecnologico, ma anche nei servizi. Senza contare, poi, lo stretto collegamento con il mondo delle università nell'attivazione e di stage con i ragazzi sia di percorsi di formazione preliminare a un ingresso in Fs che portiamo avanti con la Sapienza e con altri atenei.

Avete sfatato l'immagine di Fs come carrozzone pubblico...

Direi di sì e questo percorso ha visto diversi passaggi significativi. Ci sono stati due momenti importanti. Il primo, alla fine del secolo scorso, quando si è deciso di attivare l'alta velocità e di mettere ancora di più in sicurezza la rete dopo l'incidente di Piacenza. Poi, nel 2006, è cominciata un'altra fase cruciale, con il risanamento dei conti. Fs ha cessato di essere un'azienda chiusa e autoreferenziale, ha saputo comunicare il cambiamento, anche ai giovani, e si è misurata con la concorrenza che ci ha permesso di fare un defi-

nitivo salto di qualità.

Considera sufficienti gli strumenti approntati dal governo, a cominciare dal jobs act, per immettere ancora forze fresche?

Già oggi siamo in crescita. Certo il jobs act rafforza modalità di impiego che in certi settori in cui operiamo possono essere utili. Ma per noi l'obiettivo è creare valore per l'azienda e quindi quello che può diventare un costo, l'assunzione di un giovane, rappresenta un investimento perché, se si riesce a selezionare il personale nel modo migliore, lo strumento è secondario, conta la qualità che ti assicuri. Ed è per questo che lavoriamo non solo con le università, ma anche con gli istituti tecnici per individuare i futuri ferrovieri: dai macchinisti ai manutentori, ai capitrano.

La prossima sfida è la privatizzazione. Quando si chiude?

La deadline è quella nota, il primo semestre 2016. È il primo caso in Europa nel nostro settore e tutti, analisti e investitori, ci stanno guardando. Il gruppo sta lavorando, ci sono tanti temi da appron-

dire e, prima di Pasqua, nomineremo il nostro advisor industriale con la gara europea che abbiamo lanciato nelle scorse settimane.

Si parla di un possibile scorporo della proprietà della rete. È questa la strada che imboccherete a monte del percorso?

Noi vogliamo mantenere l'attuale assetto della holding con Rfi, Trenitalia, Italferr e tutto il resto. Lo scorporo della proprietà dei beni della rete è un elemento più di natura economico-finanziaria, ma è compatibile con il modello organizzativo del gruppo. Il passaggio della proprietà, e non della gestione, dei beni della rete allo Stato servirebbe a «depatrimonializzare» Rfi che continuerebbe peraltro a mantenere e a gestire la rete.

Lei ha detto che, in un mercato oltreconfine veramente liberalizzato, l'Europa è un terreno naturale di sviluppo per Fs. Dove intendete puntare?

Guardiamo molto alla Francia, perché lì c'è l'alta velocità. Ma, per far questo, servono regole uniformi e un'agenzia molto forte che eli-

mini le duplicazioni presenti nel sistema: non ha senso ripetere in Francia lo stesso processo omo-

logativo che dura due anni. E poi ci sono le gare per l'alta velocità in Gran Bretagna, dove vogliamo gio-

care in prima linea, e la Germania dove siamo presenti con Netinera e continuiamo a investire per au-

mentare la nostra presenza nel traffico regionale. Per non dire del trasporto merci: una volta rivitalizzato il settore, contiamo di puntare sempre più sui mercati esteri.



«Ogni anno assumiamo cinquanta neolaureati. Essenziale il rapporto con le università»