Pendolari, vi cambierò la

LaPresse/Stefano Porta

vita. Se le Regioni...

Renato Mazzoncini, che guida le Fs, propone uno scambio: i nuovi treni locali possono arrivare subito se si garantisce a noi il servizio fino al 2034. E annuncia un biglietto unico per tutto il trasporto locale.

di Guido Fontanelli

Sorpresa: alle Ferrovie si torna a parlare di pendolari. Il trasporto regionale, messo in ombra dall'Alta velocità, ora sembra al centro dei pensieri del gruppo guidato da Renato Mazzoncini, 49 anni, amministratore delegato delle Fs. Non passa settimana senza un annuncio, una presentazione di nuovi treni, una conferenza sul trasporto locale. L'azienda promette una grande rivoluzione, sintetizzata dallo slogan «La musica sta cambiando». Sventolando davanti alla Regioni la possibilità di offrire un futuro migliore ai cittadini, chiede di rinunciare alle gare e di affidare ancora una volta il servizio a Trenitalia. Sul piatto le Fs mettono 4,5 miliardi di investimenti per nuovi treni che, parola di Mazzoncini, sono «meravigliosi». Per chi invece sceglierà le gare, si prospettano tempi più lunghi e pendolari, si presume, meno contenti.

Da dove nasce questa svolta?

Da almeno due anni il grosso dei nostri sforzi è concentrato sul trasporto locale. Il che non significa guardare solo alle ferrovie: ogni giorno 5,4 milioni di italiani si spostano sui mezzi pubblici, di cui meno di un terzo viaggia su Trenitalia. Il pendolare ha bisogno di un sistema integrato di trasporti: arriva in treno e poi sale sulla metropolitana o sull'autobus. L'ideale è che lo possa fare usando un unico abbonamento. Noi stiamo facendo questo in Piemonte, in Veneto, in Umbria. Alle società locali proponiamo per prima cosa di integrare i servizi in modo da far pagare un unico biglietto. In alcuni casi, poi, entriamo direttamente nelle aziende. La nostra controllata Busitalia sta partecipando a varie gare per la gestione del trasporto locale: abbiamo acquisito le società di Padova, di Rovigo, di tutta l'Umbria, di Firenze, di Salerno. Di solito entriamo quando troviamo situazioni critiche che vanno risolte. Se riusciamo a mettere in piedi un piano industriale, siamo disponibili anche ad acquisire la gestione. Dove invece le aziende locali funzionano, ci limitiamo a cooperare. Nel caso dell'Atm milanese, per esempio, il mio obiettivo non è comprarla ma integrare i nostri servizi con i loro.

Entrerete anche nell'Atac romana?

Al Comune di Roma e anche a quello di Napoli abbiamo detto: fate la gara e noi partecipiamo.

Avrebbe senso spezzettare l'Atac in società più piccole che si dividano le aree della capitale, come a Londra?

Non ho nulla in contrario, ma ogni lotto in cui è suddiviso il trasporto locale di superficie di Londra è grande come Roma.

Non sarebbe meglio depotenziare questi colossi inefficienti?

Il problema è la commistione tra regolatore e regolato. Se a Perugia o a Firenze, dove noi gestiamo i trasporti, c'è qualcosa che non va, il sindaco si arrabbia, se la prende con noi e può farci pagare multe e penali. Ma se il sindaco è azionista dell'azienda, con chi se la prende?

Torniamo ai pendolari: che cosa state facendo per loro?

Nel 2014 abbiamo iniziato a invertire la nostra strategia, che coinvolge tutte le Regioni tranne la Lombardia, dove le ferrovie non sono gestite da noi. Pur avendo sostituito appena 200 treni regionali sui nostri 1.200, abbiamo ottenuto risultati eccezionali: l'82,6 per cento dei clienti si dichiara soddisfatto (+6,6 in due anni); 90,6 per cento di puntualità (non oltre 5 minuti di ritardo). Tra le novità che stiamo introducendo per migliorare il servizio c'è il pulitore viaggiante, già introdotto sulle Frecce, che continua ad andare su e giù per i vagoni e mantiene puliti i bagni e tutto il resto. Costa di più della tradizionale pulizia in deposito, ma cambia radicalmente la qualità del servizio.

Sul fronte della sicurezza?

Abbiamo piazzato telecamere a circuito chiuso su tutti i treni, tra l'altro con i monitor che mostrano che cosa succede negli altri vagoni in modo da disincentivare qualcuno dal fare lo stupido negli scompartimenti meno frequentati. Ma la vera rivoluzione inizia ora: abbiamo chiuso la gara per 450 treni, presentati il 3 novembre a Torino. Si chiamano Rock e Pop, sono meravigliosi, con un livello di comfort incredibile: per esempio, il riscaldamento è tarato sul numero di passeggeri, in modo da superare il problema delle temperature troppo alte o troppo basse.

Ma le Regioni hanno i mezzi per

Renato Mazzoncini, bresciano, 49 anni, è amministratore delegato delle Ferrovie dal dicembre 2015.

acquistare treni più moderni? Non c'è una mancanza di fondi?
I soldi le Regioni li hanno, perché in aprile il governo ha stabilizzato il fondo nazionale dei trasporti riportandolo sopra i 5 miliardi e soprattutto non finanziandolo più con le accise sulla benzina. Ora le Regioni hanno più certezza sui fondi. Per gli investimenti, abbiamo proposto questo: la Ue dà la possibilità di fare ancora contratti fino al 2034 con affidamento diretto. E se abbiamo davanti a noi 15 anni di contratto, possiamo fare noi gli investimenti che servono per rinnovare i treni e permettere alle Regioni di offrire ai cittadini un servizio migliore.

Se invece si fanno le gare?
I tempi tecnici fanno sì che ci vogliano circa sei anni per avere i nuovi treni sui binari. Se noi chiudiamo i contratti con le Regioni in affidamento diretto entro metà dell'anno prossimo, da metà 2019 arriveranno i primi treni nuovi: fino a 15 al mese tutti i mesi, suddivisi per le regioni. Grazie a questo investimento da 4,5 miliardi ci troveremo nel 2021-2022 con la flotta di treni regionali più giovane d'Europa, che si aggiungerebbe ai treni ad alta velocità, nostri e della Ntv, a minore anzianità del continente.

Così però bloccate la concorrenza.
È una questione di tempo: se si fanno i contratti subito i cittadini vedono i treni nuovi tra un anno e mezzo, altrimenti tra sei anni. Tutto qua. Questo comunque sarà l'ultimo giro, poi non si potranno più fare i contratti in affidamento diretto.

Intanto avete portato la Ratp fin davanti alla Corte di giustizia della Ue...
In Italia già ci sono città dove la gestione del trasporto è in mano a gruppi stranieri: a Trieste per esempio opera dal 2000 l'inglese Arriva, ora della Deutsche Bahn. Non abbiamo nulla in contrario. Sono le regole europee e per questo noi ci stiamo trasformando in un'azienda europea. Abbiamo però un problema specifico con Ratp, azienda francese di proprietà pubblica, che intende gestire il trasporto in Toscana. Questa società opera in esclusiva nell'Île de France, grande come l'intera Lombardia, grazie a una legge che, in contrasto con le norme Ue, non prevede gare fino al 2039. Se la Ratp vuol fare le gare da noi, noi dobbiamo poterle fare da loro, è semplice.

Che esperienze hai del trasporto locale con le Ferrovie? *Di' la tua sulla pagina Facebook di* Panorama.

In Germania c'è più concorrenza?
Il maggiore gruppo pubblico ferroviario d'Europa, Deutsche Bahn, ha comprato il più grande gruppo privato di trasporti europeo, la britannica Arriva. Avrei qualche dubbio prima di parlare di Germania come esempio di concorrenza.

Quanto incide il trasporto locale sul vostro fatturato?
Circa un terzo, 3 miliardi.

E voi quanto ci guadagnate?
Sui regionali abbiamo una redditività netta del 3,8 per cento.

Quali sono i vantaggi di unire l'Anas alle Ferrovie?
Le infrastrutture pubbliche dei trasporti in Italia sono due, la nostra e quella dell'Anas: 24 mila km di binari la prima, 26 mila km di strade la seconda. Le sinergie si avranno prima di tutto nell'ingegneria: la progettazione di un ponte o di una galleria è la stessa. E noi abbiamo una società dedicata, mentre l'Anas aveva esternalizzato l' attività. Poi le manutenzioni: abbiamo squadre lungo l'intero territorio. E avendo l'80 per cento della rete Fs a un chilometro da quella stradale possiamo aumentare enormemente l'efficienza: stimiamo 400 milioni di risparmio in 10 anni in questo settore.

Quanto fatturate all'estero?
Su 9,3 miliardi totali, 1,6 miliardi, il 17 per cento. L'obiettivo è arrivare nel 2026 a 17,6 miliardi di giro d'affari con 4 miliardi all'estero.

A quando la quotazione dell'Alta velocità?
Se ne parlerà con il prossimo Parlamento: è necessaria una legge per avviare la quotazione di un'azienda di trasporti all'interno del perimetro pubblico. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«AFRAGOLA È SEMIDESERTA, MA IN FUTURO FORSE SARÀ ANCHE TROPPO PICCOLA»

Roberto Salomone

«Se non si ha visione per il futuro, non sarebbero sorte stazioni come quella di Milano». Usa queste parole Renato Mazzoncini, amministratore delegato delle Ferrovie, per replicare all'articolo pubblicato sul numero 46 di *Panorama* dedicato alla nuova stazione dell'alta velocità ad Afragola, in provincia di Napoli (*foto sopra*): nel servizio, viene descritta qual è al momento è cioè una cattedrale nel deserto poco frequentata e priva di servizi. «È un investimento per il futuro» replica il manager. «È del tutto normale che una stazione dimensionata per portare al massimo 30 mila passeggeri al giorno, appena aperta ne abbia 2-3 mila. Quando saranno inaugurati i collegamenti con le linee che portano a Bari, i collegamenti regionali e la Circumvesuviana, rischierà addirittura di essere troppo piccola. Inoltre per la stazione di Afragola stiamo investendo meno di 100 milioni di euro, quando solo per la parte italiana del traforo del Brennero la spesa prevista è di oltre 4 miliardi. Guardiamo avanti: quando i nostri bisnonni avevano costruito stazioni gigantesche come la Centrale di Milano dimostravano una visione del futuro straordinaria. Non dobbiamo perderla».