

# DOVE VUOLE ARRIVARE

**A**ll'indomani del via libera governativo al matrimonio tra Ferrovie dello Stato e Anas i critici di Renato Mazzoncini, amministratore delegato e direttore generale di Fs, hanno detto che vuol fare dell'Italia una grande Umbria. Una regione dove tutti i trasporti sono sotto l'egida Fs, non senza problemi. I suoi estimatori ribattono che circa 200 compagnie di un centinaio di Paesi lo hanno appena eletto presidente dell'Union internationale des chemins de fer (Uic), con il mandato cruciale di contaminare business ferroviario e digitale. E tanto basta.

Al momento dell'arrivo al vertice di Fs, nel dicembre 2015, questo ingegnere elettronico bresciano di 49 anni era noto soprattutto per i buoni rapporti con Matteo Renzi, sindaco di Firenze nel 2012 quando Busitalia (la controllata di Fs per il trasporto su gomma, allora guidata da Mazzoncini) aveva salvato la dissestata azienda cittadina del trasporto pubblico Ataf. In un anno e mezzo Mazzoncini di strada ne ha percorsa. Ma non sembra intenzionato a fermarsi, grazie anche a qualche provvidenziale intervento governativo, sostengono i suoi avversari.

**Liberata Fs dell'ombra ingombrante di Mauro Moretti, ai vertici del gruppo per alcuni lustri** e poi per tre anni a Finmeccanica, ora presidente della fondazione storica delle ferrovie, Mazzoncini starebbe allargando il suo orizzonte politico. Lo dimostrano i buoni rapporti con la Regione Lombardia e gli approcci con il Comune di Roma, per favorire l'entrata della galassia Fs nel trasporto locale. A proposito di allargamento del perimetro aziendale, né il premier Paolo Gentiloni né il ministro dei Trasporti Graziano Delrio avrebbero archiviato l'ingresso di Fs in Alitalia. Ipotesi che Mazzoncini, a differenza dei suoi predecessori, non ha mai apertamente bocciato.

Ma questa è un'altra storia. Per ora, l'assorbimento travestito da matrimonio dell'Anas permetterà a Fs di crescere da 9 a 10 miliardi di fatturato e da 69 a 75 mila dipendenti, con sinergie per 400 milioni. La rete gestita salirà a 43 mila chilometri, di cui oltre mille ad alta

Adesso che ha anche l'Anas, Renato Mazzoncini, il numero uno di Ferrovie, vuole creare un polo unico dei trasporti locali da 2 miliardi di euro. Senza dimenticare gli autobus low cost (per farsi perdonare i super biglietti dell'alta velocità). Mancano soltanto gli aerei, ma chissà che con Alitalia...

di Pietro Romano

## Il viaggio dell'ingegnere

Renato Mazzoncini, bresciano, 49 anni, si è laureato nel 1992 in ingegneria e da allora si è occupato di trasporti ferroviari e su gomma. Da dicembre 2015 è al vertice di Fs.



# QUEST'UOMO? OVUNQUE



Imagoeconomica (2) / M.Sestini

**10**

**MILIARDI  
DI FATTURATO**  
del nuovo  
gruppo

**75**

**MILA DIPENDENTI**  
complessivi dopo  
la fusione tra Ferrovie  
e Anas, che gestiranno  
una rete di 43 mila  
chilometri.



## **TRASPORTO LOCALE**

Ferrovie gestisce  
l'Atac di Firenze  
e punta ad allargare  
il suo raggio d'azione  
a Milano e Roma.

## MANAGER DI STATO

L'alta velocità è la gallina dalle uova d'oro. Mentre i

velocità, con 8 mila treni movimentati ogni giorno, 600 milioni di passeggeri e 50 milioni di tonnellate di merci in viaggio ogni anno. Anas a parte, di carne al fuoco Fs ne ha messa tanta. Non senza suscitare polemiche.

**L'alta velocità rimane la gallina dalle uova d'oro di Fs. Ora dovrebbe allargarsi** al Triveneto e al Sud Italia, ma il collegamento tra Milano e Venezia deve risolvere le difficoltà sui nodi di Brescia e Vicenza. I progetti per il Mezzogiorno, invece, rimangono fumosi. Di attraversare gli Appennini non se ne parla. L'interesse principale rimane per il percorso Torino-Salerno e soprattutto per la tratta Roma-Milano che entro l'anno sarà compiuta in due ore e 20 minuti. Con 500 nuovi treni già ordinati, grazie anche ai fondi regionali e se i piani infrastrutturali del governo andranno in porto, è destinato a migliorare il trasporto pendolari, le cui disfunzioni riempiono le cronache locali dei mezzi d'informazione. Le Fs promettono, inoltre, nuova vita al cargo. Il neonato Polo Mercitalia ha l'obiettivo di raddoppiare il fatturato e raggiungere l'utile nel 2018 con massicci investimenti in mezzi (125 nuove locomotive) e sicurezza, per far dimenticare il ricordo ancora vivo della tragedia di Viareggio.

**A febbraio c'è stato anche lo sbarco nel Regno Unito, dove la controllata Trenitalia Uk** ha acquisito Next, la società che assicura i collegamenti tra Londra e l'Essex. L'anno scorso l'acquisto della greca Trainose, che gestisce la tratta Atene-Salonicco. Due operazioni che hanno aperto a Fs la strada dell'internazionalizzazione. Nell'ultimo biennio sono state firmate pre-intese anche in Russia, Giappone, India e Argentina. Buone prospettive si dovrebbero aprire per lo sbarco in Nord Africa e Medio Oriente, soprattutto in Iran. Fs è forte dell'esperienza accumulata nel mercato dell'alta velocità italiana, l'unico in Europa aperto alla concorrenza, anche se non sono mancate roventi polemiche con il competitor Italo.

**Da Firenze a Salerno passando per l'Umbria, il Veneto e Parma sono ormai molte le società** di trasporto pubblico locale sotto il controllo di Busitalia,



**Sei d'accordo sulla diversificazione del business delle Ferrovie?**

Di' la tua sulla pagina Facebook di Panorama.

## il Sud rimane sempre il tallone d'Achille.

la controllata Fs che si occupa di trasporto persone con autobus. Il mercato è ricco e vale 8 miliardi. E, a differenza di come viene descritto, non è proprio un colabrodo: il 79 per cento delle aziende chiude i bilanci in utile. Tanto da attirare colossi internazionali come la francese Ratp e la tedesca Arriva. L'esperienza Busitalia per ora non è solo luci, ma anche ombre: a Firenze rinnova l'intesa ogni mese, in Umbria è stata coinvolta in un'inchiesta giudiziaria, a Salerno (e non solo) i debiti sarebbero stati scaricati sul comune. Ma la vera svolta potrebbe arrivare da Milano con la nascita di un polo unico dei trasporti tra Fs, Atm e Trenord. Un gigante da 2 miliardi di giro d'affari e una potenza di fuoco da poco meno di 1,5 miliardi per investimenti. La partita non è facile, soprattutto per un problema di poltrone, ma l'amministrazione regionale spinge verso il polo unico. Il banco di prova lombardo faciliterebbe una intesa simile a Roma, sia pure con numeri ed efficienza ben differenti. All'interno del M5S le posizioni sull'operazione non sarebbero univocamente contrarie.

**Accusata di praticare prezzi molto elevati sull'alta velocità, Fs ha messo in campo** Busitalia per riequilibrare l'offerta e allargarla alle aree non servite dai treni super rapidi, aumentando anche le navette tra le stazioni dell'alta velocità e le città limitrofe, un'idea realizzata prima dal concorrente Italo. La società ha già opzionato 3 mila autobus pronti a fare concorrenza a Flixbus, il gruppo tedesco attraverso cui si possono prenotare autobus extraurbani a prezzi low cost in tutta Europa, una piattaforma nata sulla falsariga di Uber che in Italia ha già trasportato tre milioni e mezzo di persone, ma che ha rischiato di essere «spenta» da un emendamento inserito nel decreto Milleproroghe. L'attacco sarebbe stato sventato con una modifica all'interno del decreto legge Enti locali, ma in attesa dell'annuncio (e del testo) ufficiale il ricco mercato degli autobus fa gola a Mazzoncini: l'obiettivo è di passare entro il 2026 dall'attuale 6 per cento di copertura del territorio al 25 per cento. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA