



IDEE PER UN'ITALIA VELOCE

Che cosa vuol dire mettere insieme integrazione e infrastrutture? Come si può far toccare il Pnrr ai cittadini? Cosa ci dicono i treni sul futuro dell'Italia? Due chiacchiere con Luigi Ferraris, capo di Fs e mister 25 miliardi

di *Stefano Cingolani*

La famiglia materna di ferrovieri gli ha trasmesso la passione per i treni. Il gusto per l'organizzazione e il senso di disciplina vengono con tutta probabilità dal padre maresciallo dei carabinieri. L'abitudine a fare molto e parlare poco è frutto di un'attitudine genovese affinata negli anni trascorsi, dopo la laurea in economia, in aziende private, da Price Waterhouse, il colosso della consulenza, alla Piaggio. Fatto sta che Luigi Ferraris, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, è poco noto al pubblico. Nella stagione del Pnrr deve gestire ben 25 miliardi di euro provenienti dal piano e trasformare l'azienda in un campione nazionale non solo nei trasporti, integrando rotaia e gomma, merci e passeggeri, città e grandi percorsi attraverso l'Europa, ma anche nella logistica, nella rete internet, nella transizione energetica. Pochissime interviste, occasioni formali scelte con cura, nessuna divagazione privata, sembra che pensi solo a far arrivare i convogli in orario. Compito particolarmente sfidante in queste settimane anche per il Frecciarossa. Stazioni straripanti, carrozze colme, traffico ingolfato. Le Fs finora hanno saputo tener botta, non si sono fatte prendere in contropiede a differenza delle linee aeree, eppure, confessa Ferraris al Foglio, "un boom del genere non ce l'aspettavamo. Eravamo pronti a un ritorno di viaggiatori dopo la pandemia, sia sull'alta velocità sia nelle tratte regionali e locali. Pensavamo che il lavoro a distanza, che riduce le trasferte d'affari, sarebbe stato compensato da un turismo sempre più di prossimità. Invece anche la domanda sull'alta velocità sta crescendo...". Ma l'offerta mostra qualche difficoltà "sì, la rete è congestionata", ammette Ferraris senza esitazioni. In parte invecchiata (la Roma-Firenze inaugurata nel 1977 è stata completata nel 1992), va soprattutto estesa e potenziata con opere fondamentali. Si pensi solo al percorso Genova-Milano per collegare in un'ora le due città e togliere il tappo che soffoca il porto genovese. L'asse diretto con il nord Europa consente di risparmiare cinque giorni di navigazione rispetto alla rotta marittima per Rotterdam. Sul Nodo di Genova e Terzo Valico, lo scavo delle gallerie è arrivato rispettivamente al 97% e si completerà entro i primi di agosto e 81%.

Tra i cantieri aperti, ci sono la Napoli-Bari, dove sono stati affidati i lavori di tutti i lotti inseriti nel Pnrr; la Palermo-Catania (due gare in avvio); il tratto da Brescia verso Padova sulla trasversale Alta Velocità Torino-Venezia. L'obiettivo è bandire entro l'anno gare per 19 miliardi di euro".

"Abbiamo bisogno di aziende che operino in una logica di sistema con una programmazione di lungo periodo che sappia intercettare i trend in tempo utile", spiega il manager che, rispetto a questa visione, e alle differenze tra aziende pubbliche e private, precisa come la capacità di essere competitivi vada stimolata. "L'esperienza in molti gruppi a partecipazione statale (Finmeccanica, Enel, Poste, Terna prima delle Fs, ndr.) mi ha insegnato che possono essere competitivi se sanno rispondere al pungolo della concorrenza e al mercato". Un passaggio decisivo è l'internazionalizzazione. Ferraris ricorda il caso della Elsag (automazione di processo) che aveva acquisito l'americana Bailey battendo la General Electric, prima di essere ceduta nel 1998 alla svizzera-svedese ABB per 2,1 miliardi di dollari. "Mi avevano chiesto di andare a Zurigo, eravamo solo in tre della vecchia squadra, ma sono rimasto in Italia". Un lungo percorso, dunque, nelle aziende di stato chiamate a confrontarsi con il mercato. La quotazione in borsa è una vera cartina di tornasole: "L'ho verificato all'Enel dove sono arrivato ai tempi di Franco Tatò e dove mi è stato assegnato il ruolo di CFO (direttore finanziario ndr) delle Genco, le tre società di generazione da privatizzare secondo la legge Bersani. E ho lavorato alla acquisizione di Endesa che ha trasformato l'Enel in una multinazionale dell'energia".

Non è in vista nessuna privatizzazione per le Fs, né acquisizioni estere dello stesso peso, ma nemmeno uno statalismo vecchio stile o una chiusura nei confini nazionali, al contrario l'azienda opera già in Francia, Regno Unito, Olanda, Germania, entro fine anno in Spagna e in Grecia dove realizza un servizio veloce tra Atene e Salonico a 200 chilometri l'ora. Ferraris ci tiene a sottolineare quanto sia complesso il gruppo del quale è alla guida. Insomma, non fa solo il capotreno, con tutto il rispetto per questa storica professione. "Ho regalato a un mio zio materno un berretto di quelli di una volta, quando il

capostazione era una figura tenuta in alta considerazione sociale e l'ho fatto felice", sorride. Oggi l'azienda sta diventando una vera e propria piattaforma per l'insieme dei servizi di trasporto. C'è la rete di binari, naturalmente (16.800 chilometri con 10 mila treni al giorno), ci sono le strade dopo l'acquisizione dell'Anas (32 mila chilometri e 7 milioni di veicoli quotidiani), c'è la logistica sempre più importante, c'è l'infrastruttura digitale cuore tecnologico dell'intero sistema, ci sono i biglietti e le prenotazioni, ci sono i 4.660 autobus. Insomma, una struttura complessa che, secondo il piano decennale presentato il 16 maggio, è chiamata a gestire 110 miliardi di euro per la rete ferroviaria e 50 miliardi per quella stradale.

La parola chiave per Ferraris è "Integrazione" e il cardine di tutto sono le "infrastrutture intelligenti", in grado di dialogare tra loro. Che cosa significa lo si può capire anche dalla svolta in corso nel rapporto tra treno e aereo. Lungo la rotta Napoli-Milano ha vinto la strada ferrata, ma adesso è arrivato il tempo adottare una logica onnicomprensiva. Chi atterra vuole un collegamento rapido ed efficace con la città (si pensi a Heathrow-Londra), un ponte con il Tgv (Charles de Gaulle-Parigi-Lione), un passaggio diretto dall'aeroporto alle stazioni come a Francoforte. L'accordo raggiunto con Fiumicino per l'alta velocità è un passo decisivo in questa direzione. Ma non basta. Perché non emettere un unico biglietto che conduca da Chicago a Napoli, da Los Angeles a Milano utilizzando aereo-treno e bus? Qui entrano in campo il comparto servizi e ovviamente la tecnologia. Ferraris si è dato l'obiettivo di portare il collegamento 4G su tutta la velocità e la fibra ottica lungo l'intera rete. Siccome i binari corrono per lo più in parallelo alle strade, possono offrire un sostegno importante alla transizione digitale anche in aree oggi poco coperte.

L'integrazione riguarda anche i trasporti urbani. Il compito principale ricade sulle aziende locali, naturalmente, ma sia con i suoi autobus, sia con i treni, le Fs s'impegnano a dare un contributo fondamentale. Prendiamo Roma: le ferrovie sono metropolitane a cielo aperto che però non funzionano come tali. In attesa che prima o poi esista una vera rete sotterranea, occorre intervenire su quella in superficie. Le Fs possono

aiutare anche con i parcheggi trasformando aree oggi inutilizzate. Un grande vantaggio deve venire da un diverso assetto delle stazioni. Bologna è un esempio, si farà qualcosa di simile anche a Firenze per sciogliere il nodo di Santa Maria Novella. Ma innanzitutto occorre utilizzare in pieno la nuova Roma Tiburtina per l'alta velocità fino a Napoli, così come Milano Rogoredo e Porta Garibaldi per Torino e Venezia. Sono impianti nuovi e d'avanguardia (in particolare Tiburtina) sotto utilizzati e che potrebbero essere rilanciati sviluppando servizi complementari.

Un vero salto di qualità è affidato alle merci. Sono ancora troppo poche, appena il 10%, quelle che viaggiano su rotaia, la metà delle quali trasportate da Mercitalia Rail, l'azienda del gruppo. Lo squilibrio è gigantesco e invertire una tendenza ormai radicata non sarà facile. Le Fs vogliono collocarsi al centro di una ragnatela di accordi con le imprese di trasporto per dar vita a un sistema articolato nella logistica. Grandi colossi internazionali si stanno muo-

vendo in questa direzione. La MSC controlla il porto di Gioia Tauro, è entrata nel trasporto su gomma e ferrovia, vuole acquisire ITA e realizzare lo slogan "cielo, terra e mare" che Vittorio Valletta aveva lanciato per la Fiat. "Ci siamo anche noi e possiamo fare lo stesso attraverso partnership mirate, in altre parole, in un nuovo 'campo da gioco' di importanza strategica", ribatte Ferraris.

"L'Italia per la sua posizione geografica può essere l'ideale hub dei trasporti nel Mediterraneo e le Fs si candidano a diventare protagoniste di questo vasto progetto". Ma servono infrastrutture adeguate. Ciò vale anche per l'energia. L'obiettivo è produrre in casa almeno il 40% dei consumi, anche con nuovi impianti da fonti rinnovabili per due gigawatt. E qui Ferraris fa ricorso ai venti anni trascorsi nel mondo elettrico. Si è diffusa l'idea che più sole, vento e acqua significhi meno infrastrutture. Non è così, dice: "Il sistema è molto complesso e richiede una trasformazione della rete per garantire stabilità e sicurezza. Le rinnovabili hanno meno

inerzia, un loro calo si riflette immediatamente sull'intera rete, quindi ci vogliono impianti di stoccaggio in grado di immagazzinare l'energia per colmare le fasi di caduta. Per ogni euro di rinnovabili, insomma, va speso un euro nella rete".

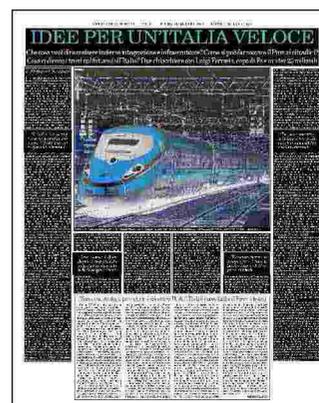
Torniamo così ai due mantra: integrazione e infrastrutture. Le Fs intendono fare la loro parte, senza sottrarsi alla verifica e al confronto. Questo è il messaggio. Ma occorre sostegno politico e consenso sociale perché il cartello dei No che si è rimesso in moto su tutto il fronte è pronto a gettar i bastoni tra le ruote e i macigni sulle rotaie. Il genovese Ferraris, che ha praticato sport acquatici negli anni giovanili, oggi ama soprattutto la montagna (in particolare Val d'Aosta), si distrae con i classici della musica classica (Bach, Mozart, Beethoven) e sta apprezzando anche l'opera. Alla faticosa domanda Verdi o Wagner risponde Verdi. Non tanto per patriottismo, ma per quell'energia positiva che la sua musica sprigiona. Ce n'è bisogno e non solo alle Ferrovie dello stato.

"L'Italia per la sua posizione geografica può essere l'ideale hub dei trasporti nel Mediterraneo"

"Tra i cantieri aperti ci sono la Napoli-Bari e il tratto da Brescia a Padova. Obiettivo: gare per 19 miliardi"

"Puntavamo sulla crescita del turismo di prossimità. Invece la domanda sull'Alta velocità sta aumentando"

Il salto di qualità è affidato alle merci. Sono ancora troppo poche, appena il 10 per cento, quelle che viaggiano su rotaia





“L'Italia per la sua posizione geografica può essere l'ideale hub dei trasporti nel Mediterraneo e le Fs si candidano a diventare protagoniste di questo vasto progetto”, dice Ferraris

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

045688