

Dottor Ferraris, come sta andando la situazione di FS sul fronte del trasporto a due anni dallo scoppio della pandemia?

Novembre e dicembre scorsi stavano dando segnali positivi, ma a gennaio abbiamo registrato un nuovo rallentamento, con un 30 - 40% di viaggiatori in meno rispetto ai livelli pre-Covid e, mediamente, una riduzione del 10% di forza lavoro che ha colpito anche settori delicati come quello del personale viaggiante. Solo negli ultimissimi giorni abbiamo qualche lieve segnale di ripresa, ma siamo ancora ben lontani dai livelli del 2019.

Si registrano ancora ritardi, colpa della pandemia?

La pandemia sta senz'altro incidendo, alcune cancellazioni sono proprio riconducibili agli effetti delle assenze per malattia. Ma occorre tener conto anche della presenza di cantieri per la manutenzione e il potenziamento delle infrastrutture. Ciò non toglie che dobbiamo lavorare per migliorare la programmazione degli interventi e per una maggiore qualità del servizio.

Può dare qualche anticipazione sui conti del 2021? Sono serviti gli aiuti del governo per l'emergenza Covid?

L'intervento del governo sotto forma di ristori è stato molto importante e ha contribuito ad attutire l'impatto della pandemia. I numeri di bilancio non sono ancora chiusi, li presenteremo a marzo, ma posso già dire che il 2021 segnerà un miglioramento rispetto al 2020. Adesso si tratta di capire che anno sarà il 2022 e se cesserà finalmente la pandemia. In ogni caso da una nostra analisi prevediamo che il mercato possa tornare alla normalità solo dal 2024, con possibili trasformazioni della domanda da studiare con attenzione.

Quali trasformazioni immaginate?

Bisognerà capire come cambieranno le abitudini di vita e di lavoro, quanto le aziende continueranno a utilizzare lo smart working e gli incontri in videocall. Queste trasformazioni dovranno guidarci anche nelle scelte strategiche e condurci, ad esempio, a migliorare la connettività di bordo su tutti i treni, da quelli ad Alta Velocità ai Regionali. Nelle settimane scorse abbiamo siglato un accordo con Tim, capofila di altri operatori TLC per offrire un livello di servizio affidabile e stabile sulla tutta la rete AV.

FS hanno un ruolo centrale nella messa a terra dei fondi del Pnrr per quanto riguarda i trasporti, può spiegare come userete queste risorse?

Stiamo parlando di circa 24 miliardi che coprono sia progetti in fase avanzata sia altri in fase autorizzativa che potranno beneficiare delle accelerazioni impresse dal governo ai relativi iter. Abbiamo già speso ad oggi, con RFI, più di 2,5 mld, oltre il 10% delle risorse assegnateci dal PNRR. Ma ricordiamoci che il Piano Nazionale finanzia parte dei progetti, non progetti interi, e a quei finanziamenti vanno aggiunti gli investimenti in essere e quelli che fanno parte degli accordi di programma. Oggi i cantieri aperti si concentrano al Sud sulla Napoli-Bari e sulla Palermo – Catania- Messina, in Liguria sul progetto unico nodo di Genova e Terzo Valico, poi da Brescia verso Padova sulla trasversale AV Torino – Venezia. In fase preliminare, ne cito alcuni, abbiamo il primo lotto della Salerno- Reggio Calabria e poi gli interventi sulla Pescara – Roma e la Orte - Falconara, la Circonvallazione di Trento. Abbiamo bandi di gara che, tra già lanciati e da lanciare, a fine aprile raggiungeranno un controvalore di circa 5 miliardi di euro. Con investimenti che riguardano anche le innovazioni tecnologiche e le stazioni.

Quali in particolare?

L'Ertms, (European rail traffic management system) sistema scelto come linguaggio comune europeo per il distanziamento dei treni. A novembre è stata aggiudicata una gara da 500 milioni per l'ERTMS in quattro regioni e pubblicato il bando da 2,7 miliardi di euro per l'implementazione di questa tecnologia in tutta Italia. Inoltre il Pnrr destina 700 milioni per riqualificare 54 stazioni del sud, di cui 9 hub intermodali. Alcuni cantieri sono già pronti a partire nei prossimi mesi.

Come pensate di migliorare i treni dei pendolari?

Intanto pensiamo al servizio: sicurezza, efficienza, puntualità, connettività a bordo, comfort. Questo passa anche attraverso il rinnovamento della flotta. La nostra controllata Trenitalia ha siglato contratti di servizio con quasi tutte le Regioni di durata fino a 15 anni. Nei prossimi 5 saranno consegnati circa 450 moderni treni Rock, Pop e Blues, per 4 miliardi di euro. Daranno anche un contributo importante alla sostenibilità e all'economia circolare, il 97% delle componenti di questi treni è riciclabile.

Cosa state facendo invece per la sostenibilità?

Il treno è già oggi il mezzo di trasporto più sostenibile e green. Ma non ci fermiamo, proseguiamo nell'elettrificazione delle linee, oltre 1500 km, dove manca faremo circolare entro l'anno il nuovo treno regionale Blues, con alimentazione elettrica, diesel e a batterie. E stiamo studiando anche una mobilità ferroviaria a idrogeno, certo non è semplice da realizzare, ma la direzione è presa.

I rapporti con Anas stanno funzionando?

Con Anas, anche grazie al nuovo management, stiamo avviando un percorso per mettere a fattor comune le competenze e tante soluzioni tecnologiche. La nostra idea è far lavorare in sinergia le nostre società per settori coerenti, nel rispetto delle norme e delle specificità di ciascuna azienda. Anas, insieme a Rfi, come soggetto più importante del Gruppo per le infrastrutture, e Italferr, che vanta una grande competenza ingegneristica, possono esprimere insieme una grande potenza di fuoco e rispondere alla vera sfida di questa fase storica. Una fase dove a una grande disponibilità di risorse finanziarie corrisponde la volontà di potenziare e rendere resiliente e integrato il sistema infrastrutturale del Paese.

Non è che vi ritroverete a gestire anche la nuova Aspi passata allo Stato?

Mi sento di escludere questa ipotesi.

Il caso del salvataggio Saipem, con cui avete dei contratti, può in qualche modo frenarli?

Al momento escludo contraccolpi sui lavori che sta portando avanti il consorzio CEPAV 2 nel quale è presente Saipem.

Passiamo al piano industriale, può anticipare le linee direttrici?

Lo presenteremo ad aprile. Avrò un respiro decennale, e viaggerò su un ordine di investimenti della grandezza di 10 miliardi l'anno, solo per l'infrastruttura ferroviaria, alla quale dobbiamo aggiungere quelli di Anas per le strade.

L'obiettivo è favorire le sinergie tra le varie anime presenti all'interno del gruppo FS. Abbiamo attività di realizzazione e progettazione di infrastrutture, ma siamo presenti nella mobilità sostenibile e ci muoviamo in una logica di pianificazione sempre più integrata degli orari, tra rotaia e gomma, E non solo dove a dialogare sono due società del Gruppo come Trenitalia e Busitalia, ma anche facendocene promotori ovunque anche attraverso una piattaforma tecnologia digitale avanzata.

Dobbiamo pensare poi all'offerta turistica. A valorizzare ulteriormente i treni storici che stanno esercitando un crescente fascino e permettono di riscoprire e valorizzare itinerari e territori meno noti. All'insegna di un turismo lento che sta facendo riaccendere l'interesse anche per i treni notte.

State lavorando anche per rafforzare la logistica?

Certamente, sarà uno dei pilastri del nuovo Piano industriale. Il mondo della logistica ha delle sfide enormi davanti a sé, l'Italia è chiamata a intensificare il trasporto su rotaia e a proporsi come piattaforma logistica e hub del Mediterraneo. I nostri investimenti riguarderanno sia la flotta sia le infrastrutture, con l'adeguamento delle linee ferroviarie, la realizzazione dei terminali intermodali che favoriranno una migliore interazione anche con porti e interporti per facilitare sempre di più il passaggio tra i diversi mezzi di trasporto. Intensificheremo e creeremo le nostre partnership a livello europeo perché il campo da gioco è ormai l'Europa. Basti pensare che una volta realizzato il Terzo Valico, il Porto di Genova diventerà veramente competitivo con i porti del nord Europa.

È finita la guerra con Italo?

Nessuna guerra, e se davvero il mercato si allargherà sempre più fuori dai confini nazionali, c'è ancora più spazio per tutti. Del resto la concorrenza stimola e la vera concorrenza resta quella con la mobilità privata. Nel rispetto delle regole, si può lavorare bene senza cannibalizzarsi.

Non si parla più di quotazione, progetto accantonato?

La priorità è valorizzare le competenze attraverso i massicci investimenti in programma. Per farlo dobbiamo cambiare la governance per assecondare l'evoluzione del gruppo, ma ad ora non c'è in programma alcuna quotazione.

Avete invece in progetto di emissione di bond, vista la finestra prima dell'aumento dei tassi?

È vero, c'è una finestra interessante, finché durerà questa politica accomodante delle banche centrali. Gli investimenti sono coperti, ma la dinamica dei flussi di liquidità richiede anche nuovi approvvigionamenti. Quindi sì, credo sia utile tornare sul mercato e lo faremo. Ma prima deve uscire il Piano.

È vero che state studiando un piano di autonomia energetica?

Sì. Infatti un altro punto forte del Piano sarà la valorizzazione o la riconversione a tal fine di spazi e siti sia ferroviari sia stradali. Abbiamo ben 30 milioni di metri quadri di spazi disponibili che potranno essere utilizzati oltre che per il core business anche per produrre energia con impianti da fonti rinnovabili, solari in particolare. Si trovano spesso in prossimità della rete elettrica delle nostre stazioni e sottostazioni. Si tratta quindi di progetti che possono essere supportati anche ricorrendo ai green bond o comunque a strumenti di finanza sostenibile. Sui tempi di realizzazione, una previsione realistica è sfruttare l'arco di piano decennale, ma già dal 2026, considerando i 12 mesi che solitamente richiede l'iter autorizzativo, potremo avere i primi impianti rinnovabili per uso interno. Del resto abbiamo un consumo annuo pari a 6 TWh, il 2% della domanda di energia elettrica in Italia, è un fabbisogno che se rappresenta una grande voce di costo costituisce un input e un'occasione di potenziale risparmio se troveremo il modo di auto-alimentarci, seppur parzialmente, e in modo sostenibile.

Avete progetti di alleanze e di lavori all'estero?

Se ne parla poco, ma FS ha già una forte presenza all'estero. Siamo in Grecia, in Inghilterra, in Germania, dove la nostra Netinera è tra i primi tre operatori di trasporto ferroviario regionale, a breve anche in Spagna, e poi in Olanda, nel trasporto su gomma. Il 18 dicembre abbiamo lanciato il nostro primo collegamento Frecciarossa Milano-Lione-Parigi che sta andando bene e inaugura una nuova stagione nel mercato ferroviario europeo. Perché, come ho già detto a proposito del traffico merci, il campo da gioco è l'Europa.

Vi rafforzerete anche negli aeroporti?

Vogliamo portare i servizi ad alta velocità negli aeroporti, già il PNRR prevede nuove linee ferroviarie come a Orio al Serio e a Venezia. Stiamo parlando, ad esempio, con Aeroporti di Roma per lo scalo di Fiumicino per potenziare i collegamenti già esistenti da e verso destinazioni non servite da voli aerei. Dobbiamo anche creare corridoi alternativi per evitare congestionamenti e colli di bottiglia sulla rete ferroviaria. E forse ritornare al concetto di stazioni dedicate all'alta velocità, penso a Tiburtina per Roma e a Rogoredo per Milano, come soluzione per decongestionare i nodi.

E farete accordi anche con Ita?

Abbiamo avuto interlocuzioni con Ita, ma non solo. Sarà molto utile sviluppare piattaforme comuni per offrire un biglietto unico, che agevoli il viaggio al turista. Per questo serve una piattaforma digitalizzata, alla quale seguiranno gli accordi commerciali, con le compagnie aeree, ma anche tra treni alta velocità, regionali e bus.