

L'intervista. Stefano Donnarumma. L'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato

## «Fs, contratti di lungo termine e co-sviluppo per tagliare la bolletta»

Celestina Dominelli



Su un punto, l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Stefano Donnarumma, insiste più volte nel corso di questa intervista a *Il Sole 24 Ore*, rilasciata nel giorno dell'aggiornamento del piano strategico 2025-2029, illustrato ieri alla comunità finanziaria e che prevede 18 miliardi investimenti realizzati già quest'anno e altri 177 miliardi entro il 2034 (si veda altro articolo in pagina). L'obiettivo del ceo è il seguente: fugare una volta per tutte i dubbi circolati di recente su un possibile cambio “d'abito” per il gruppo: «Non vogliamo diventare un'azienda energetica: puntiamo a garantirci l'energia che ci serve al miglior prezzo possibile. E lo facciamo non per metterla sul mercato ma per soddisfare i nostri scopi con un occhio puntato sul nostro fabbisogno». Il perché di un'accelerazione così forte è presto detto: le Ferrovie sono il primo consumatore di energia elettrica del Paese con 7,5 terawattora annui, circa il 2% della domanda nazionale. Da qui la scelta di costituire una società ad hoc, Fs Energy, che è presieduta da Massimiliano Garri e guidata da Antonello Giunta, per dirigere lo sviluppo di tutte le attività energetiche del gruppo e rendere così l'approvvigionamento energetico più sostenibile ed economico in modo da accelerare la decarbonizzazione del Paese favorendo la transizione energetica.

**Ingegnere, come si fa ad abbassare il costo della bolletta del più grande energivoro italiano?**

Lo faremo con un piano sfidante che punta a installare oltre 1 gigawatt di capacità rinnovabile entro il 2029 (circa 1,5 terawattora

in caso di fotovoltaico) per arrivare a raddoppiare questa asticella entro il 2034 (3 TWh di fotovoltaico), ovvero il 40% dei consumi.

**Per arrivare a 2 gigawatt di rinnovabili, ai prezzi attuali, servono almeno 1,3-1,5 miliardi di euro. Saranno tutti a vostro carico?**

Assolutamente no. Noi pensiamo di coprire soltanto una parte. Il nostro interesse è quello di invitare altri operatori a investire in modo da non distogliere capitale dalla nostra mission, che è quella di far viaggiare i treni. Abbiamo inoltre previsto un costo più basso rispetto al precedente piano.

**Come coprirete i vostri consumi energetici?**

Dei 7.500 gigawattora annui che ci servono, 275 GWh annui li abbiamo già contrattualizzati tramite contratti di acquisto di lungo termine. Abbiamo aggiudicato di recente una prima gara pubblica, dal valore totale di 2 miliardi di euro, alla quale seguiranno altre e che ci ha permesso di misurare la risposta del mercato su questo terreno. La gara prevede l'acquisto a prezzo fisso di quel quantitativo con un risparmio del 25% sulla spesa precedente. In soldoni, vuol dire circa 10 milioni su base annua.

**Chi si è aggiudicato la procedura competitiva?**

I 275 GWh annui sono stati suddivisi in cinque lotti assegnati a Enel Energia, Edison Energia e Erg Power. E lo scorso ottobre Edison ha avviato la fornitura complessiva di 450 GWh di energia 100% rinnovabile all'anno (per un periodo di 10 anni a prezzo fisso) destinata a Fs Energy nell'ambito del Ppa (il contratto a lungo termine, ndr) off site decennale firmato con il nostro gruppo attraverso Rete Ferroviaria Italiana (Rfi).

**I restanti gigawattora come saranno ottenuti?**

Altri 400 gigawattora annui saranno generati tramite impianti fotovoltaici assegnati con una gara in co-sviluppo attualmente in corso. Abbiamo registrato la partecipazione di 30 società, da sviluppatori a utility, che propongono progetti di sviluppo connessi a 18 sottostazioni: sono le cabine di trasformazione collocate lungo la rete dell'alta velocità che assorbe molta energia. Nel dettaglio, la gara prevede lo sviluppo di altrettanti impianti, 10 dei quali con potenza tra i 6 e i 12 megawatt e 8 con potenza compresa tra 25 e 90 megawatt.

**Quanto vale nel complesso questo fronte?**

È una gara da 46 milioni che è un costo di sviluppo per acquistare un progetto "ready to build" (pronto per essere realizzato, ndr). Lo

ripeto: noi non vogliamo diventare dei produttori di rinnovabili né trasformarci in un'azienda dell'energia, questo vorrei che fosse chiarissimo. Il nostro obiettivo è comprare gli asset che servono, a cominciare dai terreni che, lo ricordo, possono essere qualificati come "aree idonee" e beneficiare di un iter accelerato per la realizzazione degli impianti in virtù di un decreto approvato recentemente dal governo. Vogliamo trovare dei finanziatori per la realizzazione degli impianti e la loro gestione. In questo modo ridurremo la nostra bolletta del 40 per cento.

### **Perché un operatore dovrebbe decidere di coinvestire in questi progetti?**

Perché ci investe sa che punta su un progetto dai rischi totalmente azzerati dal momento che acquisisce un cliente solido come le Ferrovie che comprerà per un lungo periodo, 20-25 anni, l'energia prodotta da quell'impianto.

### **Aprirete all'esterno anche il capitale di Fs Energy?**

In prospettiva è una ipotesi assolutamente possibile. Ora, però, puntiamo a costruire delle società di scopo con in pancia pacchetti di progetti anche perché gli investimenti non sono tutti uguali. Ogni pacchetto avrà un suo focus geografico, un conto economico e delle caratteristiche specifiche e in questo modo daremo la possibilità ai potenziali investitori di selezionare l'investimento più in linea con i loro piani. Si tratta di un'operazione che, così com'è stata concegnata, ci consente di accedere a un ampio ventaglio di possibili stakeholder.

### **Realizzerete anche impianti in proprio?**

È una fetta molto piccola di tutto il percorso, 20 GWh annui. Un primo impianto a pannelli fotovoltaici è stato attivato nell'agro foggiano ed è destinato ad alimentare la linea di trazione elettrica dei treni. L'impianto è dotato di oltre 6.600 pannelli capaci di generare 3 megawatt di picco (MWp) ed è connesso a una sottostazione elettrica ferroviaria che è in grado di trasformare e convertire l'alta tensione in una forma adatta ad alimentare gli azionamenti e i motori dei treni. Un secondo impianto da 4,4 MWp, invece, è già attivo a Padova: insieme sono in grado di produrre fino a 50 megawattora al giorno, equivalenti all'energia necessaria per effettuare 5 corse in treno fra le due città.

### **A regime quale sarà il risparmio complessivo?**

Mettendo insieme tutti e tre i tasselli arriveremo a risparmiare 200 milioni di euro cumulati nei prossimi quattro anni.

## **Quanto spende attualmente il gruppo per la sua bolletta energetica?**

Il costo sostenuto nel 2025 è di 1,1 miliardi di euro, di cui 810 milioni destinati a sostenere l'esborso per la commodity e 290 milioni per gli oneri di sistema. Rispetto a questa cifra, però, circa 500 milioni ci vengono poi ristorati da una delle componenti tariffarie previste dagli oneri di sistema.

## **La vostra strategia energetica potrebbe impattare anche sugli oneri?**

Certamente. Se arriveremo, nel 2034, ai 2 gigawatt pianificati potremo avere energia a costi molto più ridotti degli attuali in modo da compensare quasi completamente quel ristoro. Con un beneficio evidente per le bollette di famiglie e imprese. Insomma, il piano di Fs Energy servirà non solo per migliorare il nostro conto economico, ma prospetticamente per sgravare le bollette da questo carico. Se taglieremo il traguardo dei 2 GW, l'incentivo potrebbe, infatti, a quel punto non servire più.

© RIPRODUZIONE RISERVATA