



L'AD MAZZONCINI

# «Le Fs in Borsa al momento giusto»

Giorgio Santilli ▶ pagina 18

**Ferrovie.** Prima uscita dell'ad che punta sull'espansione nei bus di città (a partire da Roma e Milano) - «Rfi deve restare nel gruppo»

## «Fs in Borsa quando è pronta»

Mazzoncini: quotazione non per forza nel 2016 - Delrio: ora il piano industriale

Giorgio Santilli  
ROMA

La prima uscita è una frenata: «La quotazione si farà quando saremo pronti, non per forza nel 2016». Renato Mazzoncini si presenta così alla stampa nella sua nuova veste di amministratore delegato (e direttore generale) delle Fs. Se per l'approdo in Borsa del gruppo («la parola privatizzazione non mi piace perché privato è un concetto ambiguo e io escludo che possa esserci un socio industriale») bisogna prepararsi con tutto il necessario, su tutto il resto, invece, il nuovo ad vuole correre. «La cessione della rete elettrica a Terna si farà entro la fine dell'anno», dice senza esitazioni. E sulle controllate, si farà «molto presto» la nomina dei vertici di Trenitalia e Rfi, «aziende importanti che hanno bisogno di un board completo e autorevole». Il passaggio più importante riguarda la società del trasporto per cui si attende il rinnovo dell'intero cda, scaduto. Il nodo riguarda soprattutto la conferma o meno dell'attuale amministratore delegato, Vincenzo Soprano. Per Rfi, invece, si deve nominare solo il presidente, dopo le dimissioni di Dario Lo Bosco, seguite all'arresto per il coinvolgimento nelle inchieste sugli appalti a Palermo.

Non sono mancati spunti strategici interessanti nelle parole del nuovo ad, nonostante la premessa di non poter approfondire troppo sui dossier, a distanza di 48 ore dalla nomina. La principa-

le direttrice di sviluppo sarà l'espansione di Fs nel trasporto pubblico urbano integrato, ferrovia più gomma. Dopo la conquista (proprio ad opera di Busitalia guidata da Mazzoncini) del servizio di trasporto su gomma a Firenze, in Umbria e a Padova, ora Fs punteranno dritti al servizio autobus delle grandi città. E l'ad non si ritrae, come forse la prudenza avrebbe richiesto, quando gli viene chiesto se è interessato a entrare nella situazione caotica di Roma. «Chi è interessato ad acquisire il trasporto passeggeri su gomma nelle città, non può che partire da Roma e Milano», dice netto. Per il nuovo piano industriale, comunque, è ancora presto e proprio per le incognite che incombono sul trasporto locale, gomma e ferro, il cosiddetto «mercato regolato che ha bisogno di un chiarimento del quadro regolatorio» prima di assumere decisioni strategiche. Mazzoncini ha però ben chiaro che Fs controlla il 90% del trasporto ferroviario regionale che vale 4-4,5 miliardi, mentre ha solo una quota del 7% nel trasporto su gomma che vale circa 9 miliardi. Difesa del business sul primo versante, con la nuova generazione di gare in arrivo, ed espansione sul secondo. La direzione è talmente chiara che Mazzoncini fa capire subito dove vuole andare ad attaccare a testa bassa, ricordando en passant quel «conflitto fra regolatore e regolato» che riguarda quasi tutte le aziende municipalizzate o ex municipalizzate di trasporto nei comuni

italiani. E poiché nella definizione del quadro regolatorio c'è anche la riforma del trasporto pubblico locale che Mazzoncini auspica si chiuda nel primo semestre 2016, è evidente che Fs attende queste opportunità da una stagione di gare che non si risolve formalmente nell'ennesimo riconferma del servizio alle controllate comunali.

Nel piano industriale le altre due direttrici strategiche saranno le merci e l'ingegneria che si espande all'estero. Mazzoncini conferma quello che il ministro delle infrastrutture, Graziano Delrio, aveva detto ai sindacati in mattinata: «Ora serve un nuovo piano industriale». L'ad ringrazia i precedenti vertici per aver «completato al 30 novembre la prima fase preparatoria» del documento, ma poi fa capire che ci sono molte cose da correggere, accelerare, implementare, verificare. L'idea che trasmette non è certo quella di uno che gestirà la continuità con i predecessori.

Netto e tagliente Mazzoncini lo è anche quando si parla di alta velocità al Sud. «Prenderemo per i fondelli i cittadini di Reggio Calabria se promettessimo un'alta velocità a 300 chilometri all'ora - dice Mazzoncini -. Meglio ragionare su progetti meno ambiziosi ma realizzabili».

Non mancano i paletti sul progetto di privatizzazione le cui linee guida spettano sì al governo ma - dice l'ad giusto per essere chiaro - «chi mi ha chiamato qui conosce le mie idee e non ho avuto bisogno di mettere condizio-

ni». Sui tempi, certo, Mazzoncini non fa altro che confermare quanto aveva detto Graziano Delrio al Sole 24 Ore («Ci prenderemo tutto il tempo che serve») e rivelare al tempo stesso quel che si confermerà più tardi con la versione definitiva del Dpcm: che il primo a frenare sui tempi della privatizzazione è proprio il governo. «Abbiamo convenuto con il governo - dice Mazzoncini - che la quotazione in borsa di Ferrovie dello Stato, deve essere un mezzo e non un fine per riuscire a raggiungere l'obiettivo di qualità del trasporto pubblico nel nostro Paese». L'ad entra anche nel merito e conferma la posizione tradizionale di Fs sul gestore della rete Rfi: «Deve rimanere integrata nel gruppo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### LE FINALITÀ

«Non ci saranno soci industriali. L'operazione non deve essere un fine ma un mezzo per raggiungere l'obiettivo di un trasporto di qualità»