

Dopo il cambio Fs, si riapre il binario Trenord

A fronte di un'apertura in termini di treni e personale, apertissimi a riconsiderare la scissione

(Follis a pagina 2)

INTERVISTA A GIUSEPPE BONOMI, AD DI AREXPO E MEMBRO DEL CDA DI FERROVIE NORD

Si riapre la scissione di Trenord

Dopo il cambio al vertice di Fs, la controllata di Regione Lombardia sarebbe disponibile a rivedere la separazione. Arexpo chiuderà in utile per 1 milione, pronte a spostarsi anche Arpa e Areu

DI MANUEL FOLLIS

A fronte di un'apertura da parte di Fs sugli investimenti in treni, «la scissione di Trenord (i cui asset dovrebbero essere divisi fra Ferrovie e Regione Lombardia, ndr) potrebbe essere rivista». Parola di Giuseppe Bonomi, amministratore delegato di Arexpo che siede anche nel nuovo consiglio d'amministrazione di Ferrovie Nord Milano, la holding che oggi detiene il 50% di Trenord e il cui nome è stato anche fatto come un possibile candidato per la guida di Fs. Il manager è stato nominato nel marzo 2016 a capo di Arexpo, società che chiuderà il 2018 in utile.

Domanda. Bonomi partiamo da Arexpo e dal bilancio 2018.

Risposta. Con la fine di luglio abbiamo la possibilità di fare stime abbastanza precise su come chiuderà l'esercizio: ci aspettiamo profitti probabilmente anche superiori a 1 milione, un risultato di cui siamo soddisfattissimi.

D. Come mai?

R. Siamo in largo anticipo sul piano industriale che prevedeva il pareggio, ma a fine 2019.

D. A cosa si deve questo risultato?

R. Principalmente al contratto con il gruppo San Donato, che tra l'acquisto delle aree e il costo per la costruzione del nuovo Galeazzi ha investito circa 300 milioni, ma anche all'affitto di spazi per lo svolgimento di eventi e alla razionalizzazione dei costi di gestione.

D. Qual è il bilancio dell'attrattiva di Arexpo finora?

R. Facciamo due conti veloci, su Arexpo finora ci sono stati investimenti pubblici per 1,4 miliardi su 10 anni per la rea-



lizzazione dello Human Technopole, di cui 80 milioni sono costi di gestione, più 130 milioni di co-finanziamento per la realizzazione del campus universitario. Ecco, tra il contratto del gruppo San Donato e l'offerta di LendLease da 1,5 miliardi, la società ha già attratto 1,8 miliardi di investimenti privati. Questo in attesa che i comuni approvino il piano integrato di intervento (pii), di cui ci aspettiamo il via libera tra gennaio e febbraio 2019.

D. A quel punto?

R. Potranno partire i contratti tra i privati e LendLease.

Bosch e Thetis interessate a investire da subito in Arexpo

D. Qual è il bilancio dei progetti in corso?

R. Al Galeazzi abbiamo già consegnato le aree prive di interferenze e possono quindi avviare i cantieri. Stiamo proseguendo con la ristrutturazione di Palazzo Italia e delle aree adiacenti per lo Human Technopole e stiamo iniziando la progettazione del nuovo edificio. In questo la recente decisione di Regione Lombardia di fare di Arexpo la stazione appaltante agevolerà i lavori.

L'obiettivo è consegnare entro un anno circa 500 postazioni di lavoro a favore di Human Technopole.

Dopo le dichiarazioni di Toninelli il confronto con Fs può ripartire

D. Anche Intesa Sanpaolo ha manifestato interesse a realizzare in Arexpo un grande centro direzionale, è una pista che procede?

R. Abbiamo creato un tavolo tecnico per valutare la localizzazione del possibile centro e gli eventuali servizi da realizzare. Siamo convinti di poter passare alla fase attuativa una volta concluso l'iter del pii.

D. La società quindi resterà in attivo?

R. Certo, si sosterrà con le sue entrate. Da quando siamo operativi non abbiamo mai chiesto soldi ai soci e abbiamo dimezzato i costi di gestione. Bisogna tenere presente che siamo partiti da zero: zero persone, zero asset e soprattutto zero soldi. E in 2 anni e mezzo siamo già arrivati qui.

D. Si sono fatti molti nomi, quali sono le aziende private più interessate a spostarsi in Arexpo?

R. Ad esempio Bosch ha manifestato interesse a essere da subito parte del progetto occupando gli spazi del Mind Lab. Ma per citare un'altra azienda posso fare il nome di Thetis. C'è poi la volontà di trasferire in Arexpo due ulteriori funzioni pubbliche come Areu (Azienda Regionale Emergenza Urgenza, cioè il 112, ndr) e Arpa (Agenzia regionale per la protezione ambientale, ndr).

D. Passiamo a Trenord, qual è lo stato dell'arte sulla scissione?

R. Riassumere tutta la storia sarebbe lungo, ma il succo è che il socio di FNM al 50%, cioè Fs, dal 2015 al 2018 ha investito zero euro nella partecipata. Dopo varie trattative, fallite, per cui Ferrovie avrebbe voluto arrivare al 51% della società si è arrivati a una soluzione, approvata dall'allora ad di Fs, Renato Mazzoncini, e che a mio avviso era l'unica convincente: dividere Trenord e lasciare le linee sub-urbane a FNM e le linee regionali a media percorrenza a Trenitalia, a fronte di investimenti garantiti.

D. I vertici Fs però adesso sono cambiati, cambierà qualcosa anche su Trenord?

R. Non ci siamo innamorati del nostro progetto. A fronte di un'apertura e di un soccorso in termini di treni e personale

da Trenitalia a Trenord siamo apertissimi a riconsiderare la separazione.

D. È un desiderata o un'ipotesi concreta?

R. A giudicare dalle dichiarazioni del ministro dei Trasporti mi sembra un'ipotesi concreta. Già domani avremmo dovuto incontrare i vertici di Fs per discutere sul tema, ma hanno posticipato la riunione. Nel frattempo si insedierà il neo ad di Trenord, Marco Piuri.

D. Si è parlato di aumento di capitale per Trenord, la riteneva un'ipotesi probabile?

R. In linea teorica, ma non la trovo più un'operazione attuale. Con la scissione, FNM andrebbe a consolidare circa 400 milioni di ricavi e quindi potrebbe effettuare nuovi investimenti.

L'aumento di capitale per Trenord non è più un'operazione attuale

D. Stiamo parlando di Fs, e qualcuno qualche giorno fa aveva fatto il suo nome come possibile ad, come ha preso la non-nomina?

R. (Ride) Benissimo, anche perché non solo non ho mai ricevuto alcun tipo di proposta, ma nessuno mi aveva nemmeno pre-allertato in merito a questa possibilità. Penso che si debba finire sui giornali per i risultati acquisiti. Sono quasi 25 anni che faccio il manager. Ho gestito dal de-hubbing di Alitalia da Malpensa fino alla sfida di Arexpo partendo da un foglio bianco, mi interessano più questi risultati che finire sui giornali. (riproduzione riservata)