

## Fs Tutti gli uomini di Mazzoncini (aspettando ancora la Borsa)

DI BACCARO, POLIZZI E PUATO

Slitta al 2017 la privatizzazione di Ferrovie e il gruppo si attrezza con la nuova squadra. Al fianco del capozzienda Mazzoncini sono Morgante di Trenitalia e Gentile di Rfi, più una decina di uomini e donne. Ecco i loro ritratti. Mentre le banche oggi si presentano al Tesoro e prende piede l'idea di cominciare a cedere quote delle partecipate.

ALLE PAGINE 2 E 3



**Gruppo Fs**  
Renato Mazzoncini

**Per toccare gli obiettivi del 2016 dalle cessioni il Mef ora valuta altre vie**

**Gruppo Fs** La squadra del nuovo capo azienda. Prossimo passo: le gare in Inghilterra

# Ferrovie Privatizzazione lenta La nuova mappa del potere

Per Mazzoncini è la prova del fuoco: svilupparsi oltre l'Alta Velocità  
E crescere all'estero. Da Morgante a Gentile, ecco chi lo dovrà aiutare

DI ALESSANDRA PUATO

**P**er i 12 apostoli delle Ferrovie dello Stato si annuncia un anno impegnativo, che se va bene porterà dritto all'empireo delle società quotate. Con il neo-amministratore delegato Renato Mazzoncini, insediato da un mese e indicato dallo stesso premier Matteo Renzi che l'ha conosciuto nella sua Firenze dove guidava Busitalia, lavorano 11 persone, fra le quali due donne di fresca nomina nei ruoli apicali: Gioia Ghezzi, presidente, e Barbara Morgante, amministratore delegato della centralissima Trenitalia.

La selezione degli 11 (più Mazzoncini) è inesaustiva in un gruppo che ha oltre 100 controllate, ma è questa in sostanza la squadra — con Maurizio Gentile (capo Rfi), Stefano Rossi (Busitalia), Matteo Triglia (Italferr), Roberto Mannozi (bilancio), Gianfranco Battisti (Alta Velocità), Orazio Iacono regionali), Mario Castaldo (car-

go), Gianpiero Strisciuglio (esercizio rete) e Umberto Lebruto (produzione rete) — che ha in mano la patata bollente della riorganizzazione ai fini della parziale privatizzazione del gruppo. Slittata.

### La riunione

Il debutto in Borsa ormai è atteso per il 2017: lo ammettono anche in piazza della Croce Rossa. Ma si lavora per quello. Oggi è in agenda l'incontro al Tesoro con le banche invitate alla gara per la quotazione, da chiudere entro il mese. Tutto sotto la supervisione di Fabrizio Pagani, capo della segreteria tecnica del ministero e responsabile del comitato per la privatizzazione di Fs che raduna Mazzoncini, Gentile, Ghezzi, Francesco Parlato (direttore per le partecipate al Mef), l'advisor Merrill Lynch e lo studio legale Gottlieb. Per raggiungere l'obiettivo d'incasso da privatizzazioni 2016 (circa 8 miliardi) anche senza la quotazione dell'intera Fs, al Tesoro ora studiano altre op-

zioni, mentre procede la vendita di Grandi Stazioni.

Nel gruppo Ferrovie le nomine sono quasi completate, manca solo il presidente di Rfi. Il piano industriale invece è l'incognita. Una prima versione è stata consegnata da McKinsey, Ernst & Young e Brattle a Mazzoncini in dicembre, ma è stata sviluppata con la gestione precedente. Va rivista sulla nuova linea: integrazione ferro-gomma, accordi con gli enti locali, nascita di un polo per cargo e logistica. In più c'è da fare la difficile ricognizione sui binari, per definire la patrimonializzazione del gruppo.

Cosa c'è dentro «la rete», esattamente? Lo scorporo resta un rebus, ma è ritenuto possibile il conferimento a una nuova entità, o all'Autorità dei Trasporti, della struttura che assegna l'uso delle linee alle altre società ferroviarie, per evitare conflitti d'interesse: si chiama «funzione allocation body».

### Il tandem

Diversamente da Morgan-

te e Gentile, che come gli ex capiazzienda Michele Mario Elia e Mauro Moretti nascono dalla rete ferroviaria, Mazzoncini viene dai trasporti. Bresciano, ingegnere, tre figli, è definito «uno che delega» e si sta guardando intorno. È il suo grande debutto, non può sbagliare. Deve accompagnare il gruppo, che con Moretti è diventato un'azienda da carrozzone che era, nel vero sviluppo oltre l'Alta Velocità, anche all'estero. La novità è che si muove in tandem con la presidenza: con Ghezzi addirittura condivide la segreteria, clamoroso viste le frizioni precedenti fra Elia e il presidente Messori.

Dal canto suo Ghezzi, laurea in fisica teorica, ex McKinsey, si divide fra Roma e l'asse Londra-Zurigo, sede della Zurich dov'è amministratore delegato della International group risk solutions e presidente di Eurolife.

A destra e sinistra di Mazzoncini siedono i vertici dei business più strategici: Morgante per Trenitalia e Gentile per Rfi, i binari. Donna con-

creta di staff morettiano. Morgante è il segno della continuità con la redditizia gestione targata Frecciarossa. Livornese, laurea in Statistica, è stata assunta nel '95 alla Tav (l'alta velocità di allora) con Lorenzo Necci. È nei consigli d'amministrazione di Centostazioni e della joint venture tedesca Netinera, in questi giorni sta spostando un mucchio di carte nell'ufficio che fu di Vincenzo Soprano. Da direttore strategico, era fra i manager con più responsabilità nella holding. Con lei si conferma l'espansione all'estero, visto che Trenitalia ha ricevuto in novembre il «passport» dalla Gran Bretagna, unica impresa non operativa nel Paese: è l'attestato per partecipare alle gare senza ripresentare le credenziali. A Morgante rispondono Battisti, Iacono e Castaldo.

### Il «piatto Cracco»

Battisti è il direttore dell'Alta velocità. È il responsabile delle Frece e di tutto il contratto di servizio con il ministero dei Trasporti per la lunga percorrenza. Lavoro imponente. Deve fra l'altro studiare le promozioni, monitorare i concorrenti nella guerriglia dei prezzi, tenere i rapporti con le società che offrono i servizi di bordo e pensare pure al menù: è lui che si è inventato il «piatto Cracco». Iacono è da un anno il direttore del Trasporto regionale: dovrà trovare una soluzione al problema dei pendolari. Ha appena firmato 14 contratti ponte con le regioni in attesa delle gare e l'estate scorsa ha bandito l'asta per i 500 nuovi treni da 4,5 miliardi che si chiuderà a febbraio. Deve garantire che nel 2017 siano in servizio 101 treni elettrici leggeri Jazz, 46 diesel Swing, 119 ordinari Vivalto.

Castaldo dirige il Cargo, il settore che va razionalizzato: l'obiettivo è scorporarne le attività da Trenitalia.

Poi c'è la squadra della rete, guidata da Gentile da un anno e mezzo. Ingegnere, presidente del Tunnel ferroviario del Brennero, deve gestire il traffico, progettare le nuove tratte, verificare manutenzione e sicurezza così che non deraglino i treni. Quand'era direttore investimenti della rete, doveva fare il lavoro gramo: tenere i rapporti con il ministero per de-

cidere quali cifre avere dallo Stato e quanto investire, su quali tratte. Incarico che ora spetta a Lebruto, che si occupa dell'ordine di stazioni, binari e massicciate. Mentre Striscioglio, capo della direzione commerciale e dell'esercizio rete, è l'uomo che dirige l'assegnazione delle tracce e controlla minuto per minuto, dalla sala operativa, se i treni sono in orario. Se c'è un intoppo, deve rimediare.

Fra i manager di spicco ci sono poi Triglia, Rossi e Mannozzi. Il primo è amministratore delegato di Italferr: reduce dal successo Expo, farà sempre più da capofila all'estero per le opere d'ingegneria italiane. Rossi è il suo omologo in Busitalia, neominato al posto di Mazzoncini: società in espansione con i contratti ferro-gomma. Mannozzi è l'uomo dei numeri: direttore centrale amministrazione, bilancio e fiscale, lavora a fianco di Luigi Lenci, il direttore centrale per la finanza che si occupa del rapporto con banche e Consob.

Sulle operazioni straordinarie è in ascesa nel legale la giovane Elisabetta Scosceria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# La palla al piede: 10 miliardi di crediti con lo Stato

Quadruplicato dal 2010 il conto dei debiti non pagati. La Finanziaria assegna ancora 1 miliardo alla rete

**N**iente tagli, tranquilli: anche quest'anno ci sarà il miliardo pubblico per la manutenzione della rete ferroviaria. Con la Legge di Stabilità 2016, appena varata, è di 975,6 milioni la cifra che lo Stato s'impegna a versare al gruppo Fs per tenere in ordine, sicuri e attivi i binari dei treni. È lo stesso del 2015 e anche del 2014. I soci privati, quando la quotazione in Borsa ci sarà, potrebbero permettersi di fare lo stesso?

Sui soldi dallo Stato l'attività di Ferrovie gira ancora molto e l'ultima relazione del servizio Ricerche & Studi di Mediobanca, appena pubblicata, lo sottolinea. È di quasi quattro miliardi (3,925), nel complesso, il tesoretto pubblico dato al gruppo Fs nel 2014 (anno al quale si ferma la rilevazione, sull'ultimo bilancio). Dal 2013 è un calo del 28%; con il 2011 (3,910 miliardi) e il

2012 (3,692) la cifra è invece in linea. Sempre che i soldi arrivino davvero, visto che nello stesso 2014 Ferrovie aveva un credito verso lo Stato di quasi dieci miliardi. Entrassero con questi numeri, i privati potrebbero battere cassa.

Vediamo dove vanno i denari. La manutenzione della rete pesa su questi 3,925 miliardi per un quarto: i 975 milioni di cui si è detto. La fetta maggiore, il 64% — parliamo di 2,5 miliardi — è invece per gli investimenti in innovazioni sull'infrastruttura (nota di metodo: Mediobanca li chiama «contributi» in conto esercizio, perché riguardano beni materiali; Fs preferisce inserirli nei «corrispettivi» di servizio — tutti regolati dal contratto di programma).

Terzo flusso di denari pubblici è per il trasporto passeggeri: 368 milioni, il 9%. Quarto ramo, infine, il trasporto

merci che con 98 milioni assorbe solo il 2% delle risorse pubbliche (che dal 2015 qui non ci sono più, perché l'Ue le ritiene aiuto di Stato).

Il guaio è che tutti questi soldi lo Stato li promette, ma poi li versa solo in parte. Dalla foto di Mediobanca emerge infatti un gruppo Fs più redditizio rispetto al 2010 — il risultato corrente prima delle imposte è quadruplicato a 693 milioni — ma con molti più crediti verso lo Stato.

In quattro anni le Ferrovie hanno incassato effettivamente 10,8 miliardi di soldi pubblici, su un totale di 15,555 miliardi investiti nel periodo: vuol dire che il 70% degli investimenti è stato finanziato con contributi statali. Ma nel solo 2014 lo Stato aveva comunque debiti a breve con il gruppo Fs per 5,676 miliardi. Sette volte gli 787 milioni del 2010. Aggiungendo i crediti di

lungo periodo (3,680 miliardi, in leggero calo dai 4,7 del 2013), nel 2014 i crediti verso lo Stato del gruppo Fs toccavano dunque i 9,356 miliardi, calcola Mediobanca: quasi dieci miliardi, appunto. Quadruplicati in quattro anni: erano 2,108 miliardi nel 2010.

In più, c'è tutto il capitolo delle Regioni, che versano soldi per i treni pendolari: poco meno di due miliardi l'anno (1,801 nel 2014), stabili.

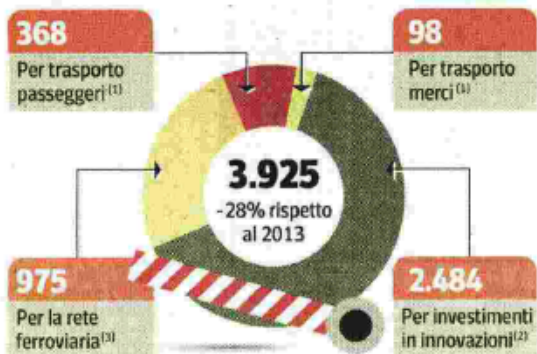
Il paradosso è che il parco rotabile nei quattro anni è diminuito: girano sui binari 13 mila mezzi in meno (30.107). E però sono cresciuti i prezzi dei biglietti e la redditività. Il ricavo medio per passeggeri-km è aumentato del 9% (a 724 centesimi) e il valore aggiunto per dipendente è schizzato da 16 a 22 mila euro. Corrispettivi di Stato esclusi.

A. PU.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## QUANTO PAGA LO STATO ALLE FERROVIE

Dati 2014, milioni di euro



1) Corrispettivi per contratti di servizio;

2) contributi in conto capitale; 3) contributi in conto esercizio

È un numero che profuma di vigne e di cantine, non solo di economia, questo che avete tra le mani. Racconta le storie dei cinque imprenditori italiani del vino in grado di influenzare il mercato internazionale: **Pietro Antinori**, **Sandro Boscaini**, **Riccardo Cottarelli**, **Angelo Gaja** e **Matteo Lunelli**. Con loro **Pierre-Emmanuel Taittinger**, il signore della champagne che andrà a produrre in Gran Bretagna (a pagina 12 nei servizi di **Luciano Ferraro** ed **Elena Comelli**). Dalle vigne alla tecnologia: **Tag Heuer** ha deciso di fare concorrenza ad **Apple** nel mercato degli orologi connessi: è pronto un super-watch di lusso del marchio

di cronografi svizzero (**Massimo Triulzi** a pagina 17). Poi la finanza, con le prossime emissioni obbligazionarie di **Ferrari** (fino a un miliardo di euro) e **Pirelli-ChemChina**. A loro si aggiunge **Ferrovie**, che oggi andrà sul mercato con un bond da 300 milioni di euro (**Daniela Polizzi** a pagina 6). **Roberto Nicastro**, il presidente delle quattro banche salvate con il decreto di fine novembre, dice di aver ricevuto trenta manifestazioni d'interesse all'acquisto. In cima alla lista sembra esserci **Carife** (**Stefano Righi** a pagina 7). Gli sviluppi del mercato della pubblicità sono spiegati da **Chris Hirst**, nuovo «ceo» Europa di **Havas** (**Enrica Roddo-**

lo a pagina 13). Mentre la grande distribuzione italiana, da **Coop** a **Gs** a **Standa**, è nel libro di **Vincenzo Tassinari**, per 25 anni alla guida di **Coop Italia** (**Roberta Scagliarini** a pagina 13). Dopo una settimana terribile per le Borse, è il momento di guardare ai risparmi attraverso l'analisi del comportamento dei **Cani del listino**, che rendono più dell'indice (**Adriano Barri** a pagina 25). Infine l'arte: si apre la stagione delle grandi fiere di settore, dal **Bafra** di Bruxelles ad **Arte** fiera di Bologna (**Paolo Manazza** a pagina 27). Buona lettura.

R. C. E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GLI UOMINI E LE DONNE DELLA GALASSIA FS

Giola Ghezzi,  
presidente

Gruppo  
FS

Renato Mazzoncini,  
amministratore  
delegato

Rfi (rete  
ferroviaria  
Italiana)

Maurizio Gentile,  
amministratore  
delegato

Gianpiero Strisciuglio,  
direttore Commerciale  
ed Esercizio rete

Umberto Lebruto,  
direttore Produzione

Trenitalia

Gianfranco Battisti,  
direttore Lunga  
percorrenza passeggeri  
e Alta Velocità

Orazio Iacono,  
direttore  
Trasporto  
regionale

Mario Castaldo,  
direttore Cargo

Barbara Morgante,  
amministratore  
delegato

Busitalia  
Sita Nord

Stefano Rossi,  
amministratore  
delegato

Finanza

Roberto Mannozzi,  
direttore centrale  
Amministrazione,  
bilancio e fiscale

Uniferm

Matteo Triglia,  
amministratore  
delegato

## I CONTI DEL GRUPPO

Milioni di euro	Anno 2014	1° sem. 2015	Var. % 1° sem. 2014/15
Ricavi operativi	8.390	4.193	+0,7%
Costi operativi	6.276	3.245	+3,5%
Margine operativo lordo	2.113	948	-8,0%
Utile netto	303	292	+2,5%
Debiti netti	6.218	7.966	+28%
Mezzi propri	37.497	37.836	+0,9%
Lunghezza della rete (km)	16.723	16.723	-0,2%
Viaggiatori/km su ferro (milioni)	42.471	21.521	+1,1%

Fonte: bilanci

S. Avaltroni

