

**FERROVIE DELLO STATO** L'ipo delle Freccie potrebbe essere pronta per il 2018 mentre quella delle merci dipende dal processo di rilancio. Con Alitalia possibile solo una cooperazione commerciale. Parola dell'ad Mazzoncini

# In treno a Piazza Affari

di Nicola Capuzzo

**N**ei giorni scorsi alla fiera internazionale Transport Logistic di Monaco di Baviera le Ferrovie dello Stato Italiane hanno presentato il piano di rilancio nel settore del trasporto merci. Un comparto nel quale, tramite la sub-holding Mercitalia Logistics il gruppo ha appena avviato il nuovo piano industriale 2017-2026, che prevede investimenti per 1,5 miliardi e ambisce a riportare in utile il trasporto ferroviario merci in Italia e al contempo espandere, tramite la controllata tedesca Tx Logistik, i collegamenti verso Nord ed Est Europa. Nell'occasione Renato Mazzoncini, amministratore delegato e direttore generale di Fs Italiane, ha raccontato a *MF-Milano Finanza* quali saranno le prossime mosse del gruppo su Alitalia e Anas e ha fatto il punto sulle ipotesi di quotazione in borsa dell'alta velocità e del comparto merci.

**Domanda. Dottor Mazzoncini, partiamo da Alitalia: avete già detto che Fs Italiane non prenderà parte al salvataggio della compagnia aerea, ma è possibile ipotizzare comunque qualche forma di sinergia o collaborazione per soccorrerla?**

**Risposta.** La visione del trasporto che abbiamo lanciato col piano industriale presentato l'anno scorso sulla nuova ferrovia come integratore di mobilità logicamente comprende tutti i modi di trasporto, dunque anche quello aereo. Tanto è vero che la cooperazione tra le nostre Freccie e le compagnie aeree è già attiva. Dopodiché il gruppo Fsi si è assunto l'impegno di crescere

in tre comparti estremamente strategici: il primo è Mercitalia, per il quale sono previsti 1,5 miliardi di investimenti volti al rilancio del trasporto merci su ferro; il secondo è il trasporto metropolitano, quindi autotrasporto su gomma con la nascita di Busitalia e gli importanti investimenti nel campo della mobilità urbana e metropolitana; il terzo è l'operazione con Anas, che è notizia degli ultimi giorni. Sono tre impegni molto importanti; le nostre forze ci consentiranno di fare questo e non abbiamo quindi le energie per poterci occupare anche di Alitalia dal punto di vista industriale. Auguro successo a chi dovrà gestire quella operazione e garantiremo sicuramente la massima cooperazione dal punto di vista commerciale.

**D. A che punto sono invece i progetti di quotazione in borsa delle Freccie e della divisione merci?**

**R.** Il mio ragionamento è che la quotazione dev'essere un mezzo, non un fine. Un mezzo per rafforzare l'azienda nel suo mercato di riferimento. Gli unici due mercati ferroviari attualmente totalmente liberalizzati in Italia sono la lunga percorrenza passeggeri, ossia quella che noi chiamiamo Alta Velocità e che dal 2020 sarà liberalizzata anche in tutta Europa, e il trasporto merci. Pertanto dal mio punto di vista questi sono due comparti che potrebbero beneficiare anche di una quotazione.

**D. I due dossier però non andranno di pari passo, vero?**

**R.** C'è una differenza essenziale: quello delle Freccie è un mercato già redditizio e in grado di generare margini che potrebbero essere interessanti per i mercati finanziari, mentre

il trasporto merci è in ristrutturazione e pertanto solo al termine di un grosso processo di rilancio si può pensare a una quotazione, qualora gli asset complessivi siano tornati solidi e produttivi. Quando l'azienda tornerà a generare valore si potrà pensare al collocamento a Piazza Affari. Lo vedremo; nel caso sarebbero comunque tempi medio-lunghi.

**D. Per le Freccie invece i tempi quanto saranno brevi?**

**R.** Per quanto riguarda l'alta velocità, si sta lavorando al progetto di separazione delle società attive nelle Freccie da quelle operanti nei servizi regionali, sull'esempio di quanto fatto da grandi gruppi come Deutsche Bahn e non solo. Siamo quindi in questa fase di valutazione del nuovo assetto industriale, che verrà conclusa prima dell'estate. Qualora si confermi la bontà di quell'operazione, nascerà la newco per la lunga percorrenza a cui afferranno i servizi appunto delle Freccie e questa potrà essere poi oggetto di quotazione. Stiamo parlando di un'operazione che è impossibile pensare di chiudere prima del 2018, quindi non sarà quest'anno.

**D. Ntv e altre imprese ferroviarie del trasporto merci da mesi lamentano una «sottrazione» di**

**macchinisti dei treni da parte di Fs Italiane. Parlano di un danno (perché perdendo macchinisti vedono complicarsi l'operatività quotidiana dei servizi offerti) oltre che di una beffa (perché sulla formazione di quei macchinisti le imprese avevano investito affinché ottenessero le**

**licenze necessarie). Lei che cosa risponde?**

**R.** Rispondo con i numeri. Noi nel momento in cui apriamo le assunzioni, e le assunzioni di macchinisti sono moltissime, ovviamente possiamo aprirci al mercato come avviene in qualsiasi settore merceologico e credo che sarebbe grave il contrario. Cioè sarebbe grave impedire a qualcuno di cambiare posto di lavoro. In concreto quello che contestano i nostri concorrenti è che loro formano i macchinisti, i quali poi passano ad altre società, ma su questo vorrei precisare che solo il 7-8% dei macchinisti che stiamo assumendo arrivano già formati da altre aziende. Quindi oltre il 90% sono persone che entrano nel gruppo per essere formate e che domani potranno costituire, se saranno anche i nostri concorrenti saranno attrattivi, un bacino di risorse anche per loro. Pertanto respingo al mittente ogni accusa per la semplice ragione che, quando assumi meno del 10% di persone formate sul mercato e il restante 90% da formare, credo che non ci sia altro da aggiungere.

**D. All'estero Fs sta partecipando a gare per aggiudicarsi società di autotrasporto passeggeri. Con quale finalità?**

**R.** Intendiamo replicare anche in Nord Europa il progetto avviato in Italia. Stiamo lavorando per partecipare alla gara per rilevare aziende di trasporto passeggeri urbani e metropolitani ed è Busitalia che si sta occupando di questa operazione, che non riguarda il comparto merci ma solo quello passeggeri. Dopo che Busitalia negli ultimi anni è cresciuta del 450% in Italia, adesso comincia a guardare al mercato europeo e l'Olanda potrebbe essere la

prima opportunità.

**D. Sul trasporto merci invece quanti e quali investimenti avete in previsione?**

**R.** Il polo Mercitalia guarda al mercato europeo per espandere il proprio business. Dal prossimo dicembre il gruppo

produrrà con la propria società TX Logistik Switzerland i servizi di trasporto ferroviario di merci tra la Pianura Padana e il Nord Europa, in particolare Belgio, Francia, Germania e Olanda. Il piano industriale 2017-2026 prevede investimenti per 1,5 miliardi di euro, di cui oltre 1 miliardo per l'acquisto di locomotive e carri, 100 mi-

lioni per i terminal intermodali (potenziamento e valorizzazione impianti di Milano, Brescia e Piacenza, ndr), 100 milioni per l'information technology & sicurezza e circa 250 milioni per l'acquisizione di aziende. A febbraio scorso Mercitalia Rail e TX Logistik hanno congiuntamente avviato l'iter

per acquistare nei prossimi anni fino a 125 nuove locomotive elettriche, per un valore di 50 milioni di euro, mentre Mercitalia Rail insieme con Cemmat ha invece avviato l'iter per acquistare 250 nuovi carri per il trasporto di prodotti siderurgici e di semi rimorchi mega per un valore superiore a 20 milioni di euro. (riproduzione riservata)

