

# Infrastrutture. Grazie all'alleggerimento fiscale e svalutazioni Fs, crescono ricavi, utili e investimenti

Giorgio Santilli

ROMA

Renato Mazzoncini chiude il

suo primo bilancio alle Fs che per altro va ascritto in gran parte ai suoi predecessori. L'utile cresce da 303 a 464 milioni, con un incremento del

53%, attribuibile in buona parte a novità fiscali. Cresce il fatturato, da 8.390 milioni a 8.585 milioni (+2,3%) e questo è il dato che più piace a Mazzoncini che lo interpreta come

«ulteriore allargamento del perimetro». Balzo degli investimenti (+29%) a 5.497 milioni. Peggiora il Mol, da 2.114 a 1.975 su cui pesano «fattori normativi e regolativi».

Continua ▶ pagina 24



Trasporto. Pesano positivamente sul risultato di esercizio l'alleggerimento fiscale e svalutazione degli asset, mentre sull'Ebitda incidono effetti normativi e regolatori

# Fs, crescono utili, ricavi e investimenti

Il risultato di esercizio passa da 303 a 464 milioni - Margine operativo lordo in contrazione

Giorgio Santilli

ROMA

▶ Continua da pagina 23

Sulla crescita dell'utile pesano minori imposte sul reddito per 172 milioni e svalutazioni di asset per 199 milioni.

Il Mol in peggioramento è il risultato meno brillante dei conti 2015 delle Fs ed è generato soprattutto da una forte crescita dei costi operativi diversi da quelli per il personale, da 2.359 a 2.676 milioni (13%). «Sono i costi sopportati per allargare ulteriormente il perimetro dell'azione del gruppo e la crescita dei ricavi operativi», spiega Mazzoncini che considera un risultato importante la sostanziale stabilità del costo del personale. Fs precisa anche che nel dato dell'Ebitda pesano 173 milioni di «effetti normativi e regolatori»: costi per l'energia elettrica da trazione (-72 milioni), la riduzione del ricavo unitario del

pedaggio Av per Rfi (-29 milioni), la revisione del regime di sovvenzioni al servizio universale nel cargo (-72 milioni).

«Siamo assolutamente soddisfatti», dice Mazzoncini che ribadisce la volontà di fare sempre più di Fs un operatore intermodale, soprattutto nel trasporto urbano. «In numeri dice confermano che in un mercato della mobilità in crescita il gruppo Fs è in grado di andare ad intercettare questa crescita».

Il balzo degli investimenti arriva dopo 4 anni di crescita moderata, a dimostrazione che è effettivamente saltato un tappo rispetto al quadriennio 2011-2014. La spiegazione che ne dà Mazzoncini, anche con riferi-

il resto dell'utile in azienda

mento alle strategie che saranno disegnate nel piano industriale in arrivo in estate, riguarda soprattutto il materiale rotabile. «Stiamo completando l'investimento per i treni in Alta velocità e soprattutto abbiamo cominciato a investire nei treni per il trasporto regionale». Il 69% degli investimenti resta comunque in infrastruttura mentre il 29% è nel settore dei trasporti.

Un dato storico è quello del personale che tocca ancora una volta il minimo con 62.288 unità. Negli ultimi sei anni i dipendenti sono scesi del 21%. Anche i dirigenti in discesa, a 714 unità. Negli ultimi sei anni -28,4%.

Peggiora la posizione finanziaria netta che passa da 6.218 a 6.742 milioni (+8%) quasi esclusivamente ascrivibile alla crescita dell'indebitamento netto (+ 518 milioni) collegato al piano di investimenti in ma-

terial rotabile.

La presidente del gruppo, Gioia Ghezzi, alla prima uscita con la stampa proietta il bilancio 2015 sullo sviluppo futuro. «Gli ottimi risultati raggiunti dal gruppo - dice - costituiscono una solida base per il prossimo triennio di investimenti e crescita per Ferrovie dello Stato Italiane». Il gruppo - continua - «ha saputo gestire positivamente il forte cambiamento del quadro normativo-regolatorio che si è verificato. C'è stato un grandissimo lavoro per gestire questa transizione».

Le Fs contano di distribuire all'azionista Tesoro i 60 milioni di dividendo previsto dalla legge e contano sulla possibilità di poter tenere il resto dell'utile in azienda per finanziare lo sviluppo ulteriore. Mazzoncini non ha nascosto, ancora una volta, le mire espansionistiche su pezzi collaterali ma importantissimi della mobilità Anas, Atac di Roma, ferrovie greche (si veda l'articolo in basso).

## LA CEDOLA

Il gruppo conta di distribuire al Tesoro i 60 milioni di dividendo previsto dalla legge e contano sulla possibilità di poter tenere

## «L'ipotesi Anas è suggestiva. Verifiche in corso»

Celestina Dominelli

Il progetto delle "nozze" tra Ferrovie e Anas è ormai sul tavolo dei ministeri interessati (Economia e Trasporti), ma quale sia la via da intraprendere è ancora da decidere. Non a caso, Renato Mazzoncini, numero uno delle Fs, si limita a

confermare «che è un'ipotesi suggestiva e interessante», ma non aggiunge molto altro. «Si stanno facendo le verifiche, le sinergie sono piuttosto evidenti». E, quando gli si chiede di enunciarle, Mazzoncini, ingegnere elettrotecnico prim'ancora che capo-azienda, pesca tra studi universitari («basti ricordare che c'è un esame di costruzioni strade e ferrovie») e assetti aziendali («l'impostazione per Anas e Rfi è molto simile»).

Continua ► pagina 24



**Aggregazioni.** L'ad di Ferrovie Renato Mazzoncini conferma la possibile integrazione - Il faro su Atac: «Quello che ci interessa è il servizio pubblico urbano di Roma»

# «Ipotesi Anas è suggestiva, verifiche in corso»

Celestina Dominelli

► Continua da pagina 23

Un tassello, quest'ultimo, su cui, a stretto giro, batte anche Gianni Vittorio Armani, presidente di Anas, interpellato dall'Adnkronos. «Ci sono tantissime analogie nel modello di funzionamento di Ferrovie e Anas. Lavorando insieme si può fare meglio». Insomma, la strada dell'aggregazione è avviata. E, se poi l'approdo finale sarà la creazione di «una società delle reti», Mazzoncini non si dice contrario a patto che la rete resti «dentro la holding» e rimarca che ogni ipotesi «sarebbe comunque neutra rispetto alla quotazione in Borsa: qualsiasi operazione la facciamo solo se consente al gruppo di mantenere livelli ade-

guati di redditività».

Le possibili declinazioni sono svariate, quindi, ma i punti fermi, per ora, sono pochi. Quel che è certo, invece, è che le Fs del tandem Mazzoncini-Ghezzi puntano non tanto, e non solo, ad ampliare il perimetro, ma a cambiare volto trasformandosi in un'azienda integrata, pronta a occuparsi «di tutto quello che si muove», per dirla con le parole dello stesso numero uno. E da qui all'interesse, ribadito ancora ieri, per il trasporto pubblico locale (Tpl), Atac in primis, il passo è breve. «Quello che ci interessa è il servizio del trasporto pubblico urbano di Roma, è il più grande mercato in Italia e sarebbe assurdo che a un gruppo come Fs non interessasse», spiega l'ad, non prima di aver auspicato che la competizione «fosse sempre e solo sul servizio» e non sulle aziende come invece

più spesso accade. Ma guai a pensare che i riflettori siano solo sull'Atac. La presidente Gioia Ghezzi la mette giù efficacemente così: «L'eventuale partecipazione a una gara non è una mossa tattica, ma rientra in una logica strategica su cui già stiamo già muovendo». Provanè è che, in attesa delle decisioni del futuro sindaco della capitale, Fs ha già messo nel mirino, per il tramite della controllata Busitalia Sita Nord, il servizio regionale di Tpl in Friuli Venezia Giulia e ha presentato la sua offerta per la gara voluta dalla Regione. «È un contratto - precisa Mazzoncini - che vale 1,8 miliardi di euro: mille autobus e 3 mila dipendenti. Non abbiamo insomma la fissa su Roma, ma ci occupiamo di tutto quello che si muove».

In questa logica rientra anche il faro acceso oltre confine sulla pri-

vattizzazione di Trainose (la Trenitalia greca) programmata dal governo Tsipras. «Abbiamo deciso di andare a guardare - dice Mazzoncini - In Grecia gli aero-

porti sono stati presi dai tedeschi, il porto del Pireo dai cinesi, gli alberghi dai turchi, non capiamo per quale ragione non dovremmo provarci, visto che siamo confidenti e sappiamo fare bene questo mestiere». E, i numeri dell'azienda greca (130 milioni di euro di fatturato), sembrerebbero alla portata di Fs. Prima, però, la società è attesa da un altro banco di prova, quello del piano industriale. «Lo presenteremo entro l'estate - chiarisce l'ad - Serve un po' di tempo perché è un piano di forte discontinuità rispetto al passato e servono approfondimenti su alcuni terreni non abituali come l'estero e l'estensione dei servizi di mobilità».

### LE ALTRE PARTITE

La gara per il Tpl in Friuli e la privatizzazione di Trainose  
La presidente Ghezzi:  
«Ci muoviamo secondo una logica strategica»