

Via libera a Fs-Anas, vale oltre 11 miliardi Ma sfuma la Borsa

Più investimenti nelle infrastrutture

Con il via libera dell'Antitrust Ue e la firma ieri al Mise diventa operativa l'integrazione tra Fs e Anas. Nasce così una conglomerata nelle infra-

strutture da oltre 11 miliardi. Ma rispetto agli annunci dei mesi scorsi, la società non sarà quotata in Borsa, come ha spiegato l'ad di Fs, Renato

Mazzoncini. «Ora siamo in grado di aumentare gli investimenti», ha spiegato il presidente di Anas, Gianni Vittorio Armani. **Santilli** > pagina 3

La sfida della mobilità

L'INTEGRAZIONE FERROVIA-STRADA

Gli investimenti

Dai 5,3 miliardi del 2015 a 6,3 miliardi nel 2018 e 8,6 nel 2020: ora accelerano anche le strade

Giganti europei ancora lontani

Il peso delle infrastrutture sul fatturato cresce a 37% Sncf e Db ancora lontane, pesano di più i trasporti

Fs-Anas al via, frenata sulla Borsa

Nasce un gruppo da 11 miliardi - Mazzoncini: la quotazione non garantisce costi di finanziamento ridotti

Giorgio Santilli

ROMA

■ Fs acquisisce Anas - da ieri il gruppo allargato è operativo con il conferimento delle azioni dal Mef per 2,86 miliardi, dopo il via libera dell'Antitrust - chiude il 2017 con un nuovo boom di fatturato della gestione caratteristica (che passata da 8,3 a 9,3 miliardi del preconsuntivo) in attesa del salto 2018 a 11,2 miliardi, migliora il risultato di esercizio al netto delle partite straordinarie (circa mezzo miliardo rispetto ai 393 milioni 2016), accelera sugli investimenti (con un risultato storico a 6 miliardi nel 2017 e un obiettivo allargato per le sole infrastrutture di 8,6 miliardi al 2020) e sulle gare per i lavori (7,5 miliardi nel 2017), mentre frena drasticamente sul progetto di quotazione in Borsa delle Freccie. «Seneriparerà con il nuovo governo, anche perché al momento non abbiamo nessuna norma che consenta di avviare l'operazione», dice in pubblico l'amministratore delegato Fs, Renato Mazzoncini, che poi però chiarisce al Sole 24 Ore la sua posizione in termini più espliciti di quanto abbia mai

fatto finora. «Dallo studio che abbiamo fatto - dice l'amministratore delegato di Fs appena riconfermato per un triennio - capiamo che, se l'obiettivo è finanziare gli investimenti in treni delle Freccie ai costi più bassi, la quotazione in Borsa per noi non è una buona opzione perché con il primo green bond che abbiamo emesso a dicembre per 600 milioni, abbiamo pagato una cedola di 0,875%, la più bassa mai pagata da Fs, mentre con la quotazione dovremmo remunerare i nostri azionisti sicuramente a livelli più alti. Siamo in una condizione molto diversa da quella che invece dalla quotazione avrà un beneficio in termini di taglio dei costi di finanziamento. Se sul piano finanziario per noi l'operazione non funziona, dovremmo capire se la quotazione possa darci ulteriori leve di stimolo ed efficientamento, che per altro non ci mancano per effetto della concorrenza». Una valutazione che dà a quel «se ne riparerà con il prossimo governo» più il tono di un'archiviazione che di un congelamento del progetto «che non sono stato io a volere», aggiunge per altro Mazzoncini.

Quello che invece Mazzoncini rivendica come scelta avvenuta fin dal suo arrivo in Fs, con il piano industriale decennale approvato nel 2016, è la creazione del gruppo integrato con Anas. «Fin dal mio arrivo dico che sono due le direttrici in cui dobbiamo allargare il raggio di azione di Fs: una verso l'estero, l'altra verso modalità della mobilità diverse dal treno, in modo da garantire sempre più al nostro cliente un viaggio door to door con un biglietto unico. L'acquisizione di Anas risponde a entrambi gli obiettivi. Soprattutto, il piano industriale che ho chiamato #integrazione, se vuole avere successo, non può prescindere dalla nostra presenza nella modalità stradale che trasporta il 93% delle merci l'80% dei passeggeri». Mazzoncini poco si preoccupa del peso relativo crescente (37%) che nel gruppo acquisiranno le infrastrutture - 4,1 miliardi di fatturato infrastrutturale su un fatturato complessivo di 11,2 miliardi che va confrontato con il dato della tedesca Db con 5,2 miliardi su 40,6 e della francese Sncf con 6,4 su 32,3 miliardi - e anzi sembrarivendi-

care proprio il ruolo di macchina macina-investimenti, con l'obiettivo di portare Anas ai ritmi di Rfi. Per migliorare la mobilità «bisogna collegare due reti infrastrutturali pensate in modo del tutto indipendente», anche con un piano di opere prioritarie in questa chiave. È la risposta a chi gli ha obiettato in questi mesi che l'integrazione «industriale» deve essere nei servizi e non creando un gigante delle infrastrutture. «L'esempio della stazione di Afragola - dice Mazzoncini - mi sembra quello più calzante: abbiamo la nuova stazione dell'Alta velocità e vediamo scorrere a 200 metri la superstrada Anas ma non c'è alcun raccordo o bretella che colleghi le due infrastrutture. Se vogliamo che il nostro viaggiatore che va da Avellino a Roma usi prima l'auto (magari in car sharing) e poi il treno, non possiamo fare a meno di realizzare quella bretella». Sul fronte delle merci, la carta dell'integrazione torna utile per il centro intermodale di Brescia che si sta potenziando come una delle tre stazioni verso il Gottardo ma ha bisogno del potenziamento della re-

te viaria intorno alla città.

Se le sinergie derivanti dall'ingresso di Anas in Fs consentono risparmi quantificati in 800 milioni (400 in dieci anni per la razionalizzazione del «reticolo manutentivo») e altri 400 già scontati dal governo calcolando un risparmio del 3%

su 13 miliardi di costi di investimento nel contratto di servizio Anas), è sull'accelerazione degli investimenti di Anas che sta la principale scelta strategica. «Anas esce da subito dalla legge Madia», dice Mazzoncin con riferimento al turnover del personale e alle regole per gli ap-

palti che «saranno semplificate»: in altri termini è l'uscita dell'Anas dalle regole del codice appalti e l'uso delle regole per i settori speciali tramite «il sostegno di Italferr».

Dal canto suo, l'ad di Anas, Vittorio Gianni Armani, ha spiegato che «non sono previsti pedaggi sulle

opere già in uso» ma ha anche detto che Anas potrebbe essere interessata a subentrare in opere progettate in passato da privati e poi abbandonate, come nel caso della Romea commerciale, o dove le concessioni private hanno fallito, come in Sicilia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

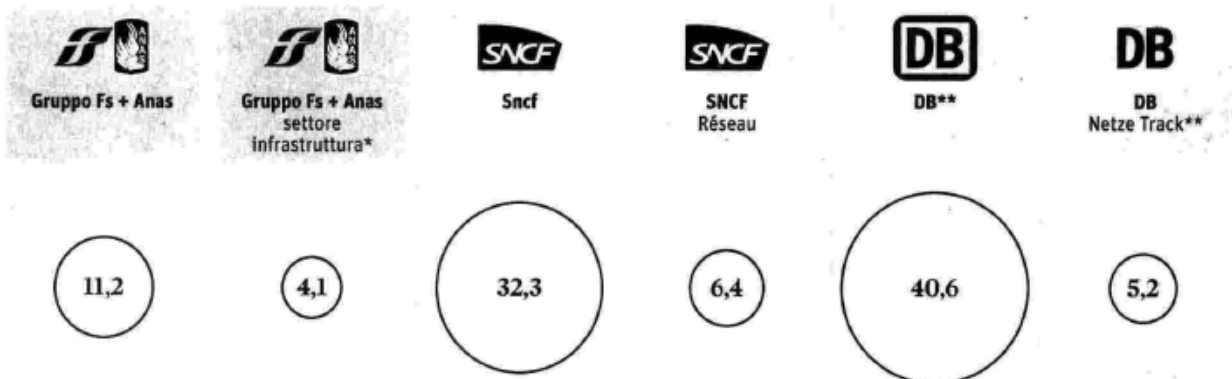
I RISULTATI 2017

Nel preconsuntivo di Fs crescono il fatturato della gestione caratteristica (da 8,3 a 9,3 miliardi) e il risultato al netto delle operazioni straordinarie

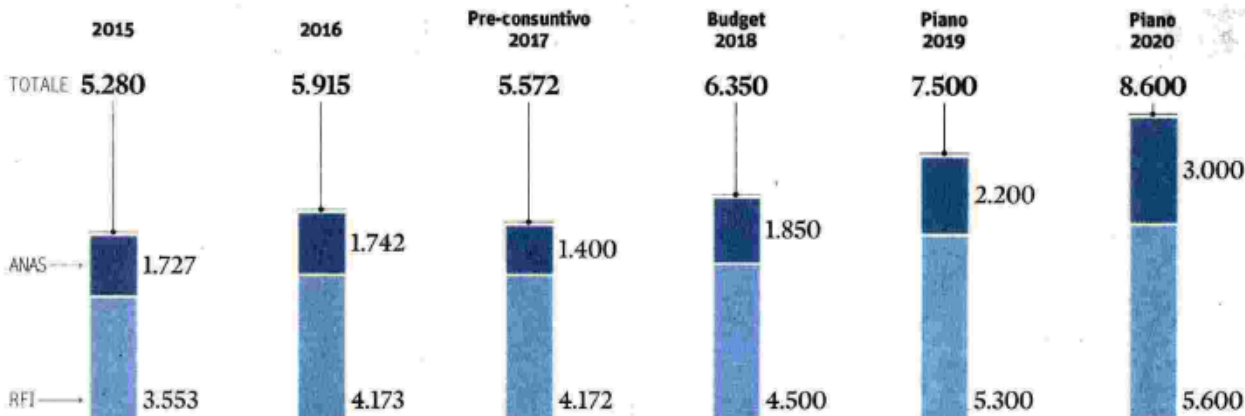
RICAVI (miliardi di euro)

PER GRUPPO

PER INFRASTRUTTURA



INVESTIMENTI (milioni di euro)



(* Nel Settore Infrastruttura opera principalmente RFI, le altre società all'interno del settore sono Italferr, FSE, BBT, TFB e TELT; (** DB Total Revenues

Fonti: elaborazioni Fs italiane su bilanci del gruppo Fs italiane e Annual Report DB e SNCF; Rfi Anas