

Lombardia studia una superholding

► pagina 17



Partecipate. I tre azionisti - Comune di Milano, Regione Lombardia e Fs - studiano le ipotesi della super holding

Fusione Atm-Fnm, i primi numeri

Pronto lo studio di fattibilità che indica margini, costi, possibili investimenti

LOMBARDIA



MILANO

L'obiettivo sarebbe creare il nono gruppo europeo del trasporto pubblico. La possibile super holding, che nascerebbe dall'integrazione della partecipata pubblica milanese dei trasporti Atm (controllata dal Comune), della società lombarda delle ferrovie Fnm (quotata e controllata dalla Regione Lombardia) e di Ferrovie dello Stato, avrebbe teoricamente numeri confrontabili con quelli delle grandi società del settore di altri paesi.

Questo è quanto emerge dal tavolo tecnico che studia il dossier ipotizzato già anni fa, periodicamente discusso e poi destinato a tornare ogni volta nel cassetto.

La possibile fusione di questi tre operatori ora ha qualcosa di un po' più concreto: uno studio di fattibilità che tra qualche

giorno dovrebbe essere pronto e che ha già i primi numeri su cui ragionare. Sono stati illustrati martedì scorso durante un incontro a cui hanno partecipato tecnici comunali di Palazzo Marino (come rappresentanti di Atm), tecnici e manager di Fnm e altrettanti di Fs.

I numeri dello studio

Si parla di incremento di margini e riduzione di costi. L'ebitda aggiuntivo oscillerebbe tra i 55 e i 105 milioni, oltre alla semplice

somma dell'ebitda dei due operatori Atm e Fnm, che ammonta a 320 milioni. Ferrovie dello Stato è già azionista di Fnm con il 14%, oltre che della partecipata Trenord con il 50% (equamente divisa con Fnm).

La somma dei due fatturati ammonterebbe a circa 2 miliardi, mentre il numero aggiuntivo sarebbe tra i 30 e i 55 milioni. Il taglio dei costi oscillerebbe tra i 25 e i 50 milioni.

Per quanto riguarda gli investimenti, il gruppo avrebbe una capacità tra i 700 milioni e i 1,4 miliardi di euro aggiuntivi, anche

considerando la possibilità di allungare i tempi degli ammortamenti. Potrebbero essere divisi equamente tra treni e autobus, per un corrispettivo, rispettivamente, di 50-90 autobus e 1.100-2.200 treni.

Si tratta ovviamente di uno studio di fattibilità ufficioso i cui numeri descrivono due ipotesi, dalla peggiore alla migliore. Starebbe tuttavia a dimostrare l'intenzione di Comune e Regione di procedere insieme in questa direzione, sebbene al momento non vogliono parlare ufficialmente e preferiscano aspettare l'evoluzione della trattativa. Se

tutto andrà avanti la prima fase di integrazione potrebbe già compiersi nel corso del 2017.

La maxi holding avrebbe circa 15 mila dipendenti (ovvero la somma delle due società, non si parla di tagli del personale). Potrebbero esserci sinergie di servizi e razionalizzazione di immobili. Ma rimane aperto il nodo della governance, su cui i possibili futuri azionisti stanno discutendo.

Il nodo della governance

I tre potenziali azionisti - Comune, Regione e Fs - non su tutto si trovano d'accordo: il peso che ciascuno dovrebbe avere dentro questa nuova società è l'argomento più scivoloso.

Sarà una super holding, quotata come Fnm, che controllerà a sua volta Trenord e Atm, i due gestori dei servizi. Mentre la Regione Lombardia e il Comune stanno dialogando nell'ottica di avere un peso simile in questa nuova compagine societaria, Fs vuole invece vedere riconosciuto il suo «ruolo industriale». Il gruppo nazionale delle ferrovie sottolinea che il suo peso e le sue competenze (riassumibili con 62 miliardi di investimenti previsti nel paese nel prossimo decennio) dovrebbe sostanzialmente tradursi in un diritto alla guida della nuova holding. Il che vuol dire: o maggiori quote o la possibilità di decidere dentro il cda, magari esprimendo l'amministratore delegato. Questo aspetto potrebbe allungare la trattativa in corso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I risultati attesi dall'operazione



2 miliardi

Il fatturato base

La somma dei ricavi, a cui vanno aggiunti almeno 30 milioni in più

15 mila

I dipendenti

Proiezione sulla forza lavoro complessiva dopo la fusione

LA DIFFICILE GOVERNANCE

La parte più delicata è il peso delle Ferrovie dello Stato: il gruppo vorrebbe contare di più per le sue competenze industriali nazionali