

Fs, quotazione a Piazza Affari non prima del 2018

Giuseppe Latour

ROMA

La quotazione in Borsa della newco che ingloberà le Frece e gli Intercity non scatterà prima di febbraio/marzo del 2018. Renato Mazzoncini, amministratore delegato di Fs, a margine dell'assemblea di Confindustria di ieri, è tornato sul tema del riassetto del gruppo. Disegnando i confini di un calendario che impegnerà la società ancora per molti mesi e che certamente non sarà completato già nell'anno in corso. Tra analisi costi-benefici, integrazioni normative e certificazioni, non ci sono i tempi tecnici per chiudere nel 2017.

«Stiamo lavorando - ha spiegato - per chiudere entro la fine di luglio sull'eventuale separazione tra il servizio a lunga percorrenza, le Frece e i servizi regionali». Tradotto in pratica, l'orizzonte al quale si guarda è quello della quotazione di una

società che contenga le Frece e i servizi a lunga percorrenza, spacchettandoli dai servizi regionali. Tutte queste attività, però, al momento sono sotto l'ombrello unico di **Trenitalia**. Dividerle potrebbe comportare degli effetti negativi: ad esempio, nelle attività di manutenzione o nella gestione degli impianti industriali. Così, un gruppo di lavoro interno a Fs sta procedendo a un'analisi costi-benefici, per valutare in che modo è più opportuno andare avanti con la separazione. Ancora Mazzoncini: «A valle di quello, quindi prima dell'estate, prenderemo una decisione definitiva se costituire una società che si occuperà esclusivamente dei servizi a lunga percorrenza e riattivare col Governo la richiesta di una norma che consenta di quotare la lunga percorrenza». Finita questa valutazione, sarà possibile esaminare i conti e decidere se c'è qualche disequilibrio

da riallineare.

Il completamento di questo processo dedicato ai profili industriali dell'operazione, però, non chiude la partita. In primo luogo, come ha spiegato l'ad, serve una norma che consenta di quotare in Borsa solo una parte del gruppo, perché le regole in vigore permetterebbero una quotazione complessiva che, come è noto da tempo, non è nei piani di Mazzoncini. Non solo. L'altro step irrinunciabile riguarda il certificato di sicurezza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, essenziale per avere accesso all'infrastruttura. Concretamente, oggi Trenitalia ha il suo certificato, ma un'eventuale newco dovrebbe richiederne uno nuovo per poter circolare. Anche se utilizzerà materiale rotabile già attualmente in uso. Questa fase dovrebbe richiedere almeno otto mesi. Per questi motivi, allora, «tecnicamente è impossibile fare la quotazione

entro l'anno, la società sarà pronta nei primissimi mesi del 2018». Calendario alla mano, è difficile che tutti questi passaggi vengano completati prima di febbraio/marzo del prossimo anno. È possibile, allora, che l'interlocutore con il quale discutere l'operazione non sia l'attuale Governo.

Infine, Mazzoncini ha parlato anche dell'intervento di Fs in Alitalia, evocato più volte nei giorni scorsi. «Escludiamo assolutamente», ha sottolineato, ribadendo quanto aveva già dichiarato. E aggiungendo: «Abbiamo nel nostro piano industriale per i prossimi dieci anni 23 miliardi solo di autofinanziamento per i nostri progetti e se dovessimo destinare una parte significativa di questi finanziamenti ad Alitalia, non saremmo in grado di portarli avanti: a partire dal trasporto pubblico locale e quindi treni regionali, servizi su gomma, Anas e tutto quello che c'è all'interno del piano».

DIFFICOLTÀ TECNICHE

Tre step prima di arrivare alla quotazione: analisi costi-benefici, correzioni al quadro normativo e certificazione di sicurezza per la società



Ipo

● In inglese, Initial Public Offering (Ipo) è l'offerta iniziale al pubblico di titoli di una società che si quota per la prima volta. L'offerta può avvenire con modalità diverse: o attraverso la vendita di azioni possedute dagli azionisti preesistenti (Offerta pubblica di vendita, Opv), o tramite la sottoscrizione di nuove azioni (Ops) oppure sfruttando insieme le due modalità (Opvs).