

Fs, miliardi di annunci ad alta velocità

» STEFANO FELTRI

Quando il governo ha deciso di sostituire in modo traumatico il vertice di Ferrovie dello Stato, poco meno di un anno fa, l'obiettivo principale era accelerare la quotazione del gruppo, ferma a causa delle visioni opposte dell'ex ad Michele Elia e dell'ex presidente Marcello Messori. Ieri il nuovo amministratore delegato Renato Mazzoncini, voluto da Renzi, ha spiegato la nuova linea: "Abbiamo ipotizzato di dividere Trenitalia in due: Freccie Intercity e servizio regionale".

VENDERE SUL MERCATO il 30 per cento delle Freccie, cioè la parte del business delle Ferrovie più profittevole, è facile, visto che è l'area più redditizia del gruppo. Oggi le Freccie portano 2,4 miliardi di fattu-

rato, con margini di profitto per 700 milioni e debiti per 1,5 miliardi. Mettere sul mercato solo le Freccie, tenendo per Fs la quota di controllo, ha come effetto collaterale di lasciare in mano al gruppo pubblico tutta la componente del servizio universale, i cargo e i bus, tutte quelle aree di attività in cui i sussidi dello Stato contano più dei ricavi, che mai basterebbero a coprire i costi.

Mazzoncini promette che non entreranno altri gruppi industriali nel capitale della controllata dell'Alta velocità - il riferimento è soprattutto ai francesi - e che sarà una specie di *public company*, ad azionariato diffuso. Cosa si farà con gli incassi della quotazione? Ancor non si sa. Parrebbe ovvio usarli per ridurre il debito pubblico e rispettare quell'obiettivo di incassi da mezzo punto di Pil all'anno che il governo ha definito con la Commissione europea, ma

l'ad Mazzoncini resta sul vago: "È una operazione che in questo momento vediamo come una operazione industriale". Quasi a lasciare intendere che potrebbero arrivare anche da lì parte dei 94 miliardi di euro di investimenti promessi ieri, che devono finanziare, tra l'altro, l'espansione all'estero delle Fs e lo sviluppo di una rete di bus (settore in cui la liberalizzazione sta facendo crollare i prezzi).

Da dove vengono quei 94 miliardi? E a quale parte del gruppo arriveranno? Anche qui c'è qualche ambiguità, a cominciare dal fatto che nel conto ci sono anche 15 miliardi di Anas, la società pubblica delle strade che dovrebbe integrarsi con le Fs.

Di certo, Mazzoncini presenta numeri ambiziosi: nel piano industriale si prevede che i ricavi del gruppo salgano da 9 miliardi previsti a fine 2016 ai 17,6 miliardi nel 2026,

i dipendenti da 69.000 a 100.000. Nel settore ferroviario ci sono due modi facili per aumentare i ricavi: chiedere più trasferimenti allo Stato per i servizi in perdita o alzare il prezzo dei biglietti. Però Mazzoncini rassicura che il 70 per cento della crescita avverrà in aree "fuori dall'attuale perimetro delle Fs", cioè in nuovi settori o mercati.

NELLA TRIONFALE presentazione di ieri alla stazione Tiburtina di Roma (nel gruppo si parlava di un budget per l'evento di oltre 400.000 euro), c'era anche il premier Matteo Renzi. E il manager ne ha approfittato per dire che il Ponte sullo Stretto di Messina è un progetto "credibile": se si lasciano solo i binari e si tolgono le corsie auto, il costo scenderebbe da 8 miliardi a 3,9. Che comunque non pagherebbero certo le Ferrovie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Oggi scloperemo Treni fermi, tranne le Freccie, dalle 21 di oggi Ansa