

Il gruppo da 11,2 miliardi di euro di fatturato non cercherà capitali sul mercato

Fs-Anas, niente sbarco in borsa

Previsti 8 mld di investimenti e risparmi per 800 mln

DI ROBERTO MILIACCA

Il neonato gruppo Ferrovie dello stato-Anas guarda all'Europa. Ma non alla borsa. Con il conferimento, avvenuto ieri, delle azioni di Anas dal Tesoro alle Fs, dopo il via libera ottenuto mercoledì sera dell'Antitrust, e la sottoscrizione dell'aumento di capitale di 2,86 miliardi di euro da parte del Mef, è nato ufficialmente il primo polo integrato di ferrovie e strade in Europa per abitanti serviti e investimenti. Il nuovo gruppo comincia, così, ad avere le dimensioni minime per poter iniziare a pensare di competere sul mercato dei trasporti, sia europeo che mondiale, con i concorrenti francesi e tedeschi. «Smettete di chiamarci giganti», ha detto in conferenza stampa, a Roma, l'a.d. della capogruppo Fs, Renato Mazzoncini: «Con questa operazione cominciamo a crescere, ma rimaniamo significativamente più piccoli di francesi e tedeschi: noi fatturiamo 11,2 miliardi di euro, SnCF ne fattura 32 e Deutsche Bahn 40. Insomma, se ci vediamo al di là dei confini, non siamo poi così giganti». Mazzoncini ha però escluso che la nuova società guardi al mercato azionario per cercare capitali: «Non sono favorevole a quotare le infrastrutture di mobilità».

Il conglomerato imprenditoriale, disponendo di una rete infrastrutturale complessiva, ferroviaria e stradale, di circa 44 mila chilometri, diventa una delle realtà economiche più importanti del paese, potendo contare nel 2018 su un

fatturato di 11,2 miliardi e su 8 mld di investimenti. «Noi oggi acquisiamo un azionista che è in grado di investire», ha detto il presidente di Anas, Gianni Vittorio Armani, ricordando che c'è un contratto di programma decennale per 33 miliardi di investimenti. Che punteranno alla realizzazione di collegamenti più efficienti tra le reti infrastrutturali ferroviarie e stradali con porti, aeroporti, stazioni ferroviarie, punti di interscambio modale. Ma anche sulle nuove tecnologie, progetti come le smart road, strade intelligenti che



Renato Mazzoncini

potranno essere percorse da tir elettrici e auto driverless, attraverso l'elettrificazione delle strade sul modello svedese.

Nella nuova configurazione, il gruppo Fs conta ora 81 mila dipendenti, 108 miliardi di euro di investimenti nei prossimi dieci anni e un capitale in-

vestito di circa 50 mld. Oltre ad Anas, nel gruppo ci sono Rete ferroviaria italiana, Italferr (la controllata operativa in ambito nazionale e internazionale nella progettazione e nell'ingegneria), Trenitalia, Mercitalia e Busitalia: imprese, rispettivamente, di trasporto passeggeri e merci su ferro e gomma. L'ingresso di Anas nel gruppo Fs permette di realizzare l'integrazione infrastrutturale prevista dal piano industriale 2017-2026 ottenendo, come ha spiegato Mazzoncini, risparmi complessivi pari a 800 milioni di euro: 400 milioni nei prossimi dieci anni dall'ottimizzazione dei costi operativi e manutentivi delle reti ferroviarie e 400 mln in cinque anni da una gestione più efficiente degli investimenti in infrastrutture stradali.

Il presidente di Ferrovie ha poi chiarito che dall'integrazione non ci sarà alcun saldo di finanza pubblica e che i cosiddetti debiti dell'Anas, per 9-10 miliardi, tali non sono nella realtà, perché sono costi di cui si fa carico direttamente lo Stato. «Non c'è alcun rischio trasferito dallo Stato o da Anas a Fs con questa operazione», ha detto Mazzoncini. «Anas, grazie al contratto di servizio, non ha mai avuto un rischio costruzione, ma gestisce infrastrutture per conto del ministero». Quanto al contenzioso, Mazzoncini ha spiegato che, «così come succede con Rfi, la soccombenza di Anas è ben al di sotto del 10%, a fronte di 10 miliardi di pettito, che è un costo per lo Stato, non per la società».

—© Riproduzione riservata—

