

GUSTAVE DEGHILAGE/GETTY IMAGES

Fs, due ostacoli sul binario

SERGIO RIZZO, ROMA

Le Ferrovie sono alle prese con il divorzio impossibile da Anas, che ha contribuito ai buoni risultati del 2018 e con il matrimonio sbagliato con Alitalia, per cui si pensa anche ai Benetton, magari con Adr

I tamburi di guerra rullavano da tempo. Rullavano così forte che se ne udi l'eco anche alla Camera dei deputati, con l'onorevole grillina Adriana Spessotto a bombardare di interrogazioni Ferrovie e Anas. La fusione dei due gruppi pubblici proprio non gli andava proprio giù. Dicevano che era solo un maquillage dei conti pubblici, perché avrebbe fatto

uscire la società delle strade dal perimetro della pubblica amministrazione alleggerendo un pochino il debito statale. Soprattutto, però, sospettavano una mossa per rafforzare il fronte renziano creando un enorme grumo di potere economico. I capi di Fs e Anas, Renato Mazzoncini e Gianni Vittorio Armani, non erano stati forse nominati dal governo Renzi?

continua a pagina 2 ➤

Ferrovie e i nodi Anas e Alitalia: divorzio impossibile e nozze sbagliate

➔ segue dalla prima

Arrivati quindi loro al governo, al posto del Partito democratico, la linea è stata subito chiara: smontare l'integrazione fra Ferrovie e Anas. Smontarla a prescindere, e con l'accordo dell'alleato di governo, la Lega di Matteo Salvini. I cui colonnelli sono, se possibile, ancora più ostili all'operazione. Prima il sottosegretario ai Trasporti Edoardo Rixi, e poi il suo collega delle Infrastrutture Armando Siri, habituè dei talk show televisivi ascoltissimo da Salvini, ne hanno già decretato la morte mentre il ministro competente, Danilo Toninelli, ancora traccheggia.

"Stiamo valutando", dice il 18 luglio 2018. E due giorni più tardi: "Fs-Anas è stata una scelta che non è stata avallata da un piano industriale integrato e quindi è stata una scelta più di natura di business e finanziaria. La sto facendo valutare dai tecnici e se capiamo che non può comportare beneficio abbiamo già la risposta. Non comporterà alcun danno tornare indietro dalla fusione". Per poi sentenziare il 23 luglio: "L'operazione è sbagliata perché è stata fatta senza capire perché, quindi è certamente sbagliata". Essendo quindi sbagliata, si sbilancia il 25 luglio, "penso che la decisione sia presa. Ci manca ancora qualche dato scientifico, qualche studio dai tecnici, ma non c'è alcun motivo per tenerle insieme".

LE "RADIOGRAFIE"

Finché, il 31 luglio, arrivano le famose radiografie dei "tecnici", ma senza sapere se i radiologi siano o meno gli stessi tecnici del suo ministero che hanno in precedenza avallato l'operazione. "Il governo ha svolto un'attenta analisi. Tutti hanno convenuto sulle

criticità della fusione che non sarebbero state adeguatamente valutate. La fusione rappresenta un fallimento annunciato, secondo le considerazioni già svolte e che hanno trovato conferme nei recenti approfondimenti del ministero", dichiara in Senato il ministro delle Infrastrutture. Che si prende ancora un mesetto e mezzo, e il 12 settembre annuncia: "Anas e Fs non saranno un'unica società perché si tratta di due soggetti giuridici diversi e disomogenei. Lo faremo nelle prossime settimane, sicuramente entro l'anno. Fino ad oggi la fusione sembra essere stata dettata da motivi finanziari e di tornaconto personale per tutti quei manager che si sono visti moltiplicare lo stipendio".

Uno di loro, intanto, già ha pagato perdendo il posto: Mazzoncini, confermato dal governo Gentiloni un paio di mesi prima delle elezioni dove la disfatta della maggioranza che lo sostiene è già sicura, viene defenestrato alla fine di luglio e sostituito con Gianfranco Battisti. L'autunno incombe, ma il ministro è sempre sul pezzo, pancia a terra. "Stiamo chiudendo il dossier. In questi mesi abbiamo valutato le criticità della fusione. Anas deve tornare a occuparsi solo di progettazione, gestione, costruzione, manutenzione e messa in sicurezza di strade, ponti e viadotti", dice il 15 novembre 2018. Una settimana prima è saltato anche il capo dell'Anas Gianni Vittorio Armani.

LE "GRANDI SORPRESE"

E Toninelli, il giorno 16, comunica che "a breve ci sarà un nuovo cda di Anas che accompagnerà il distacco da Fs". Passa un mese e rivela: "Domani ci dovrebbe essere un'assemblea dei soci. Finalmente verrà nominato il nuovo cda che seguirà un percorso di distacco dell'inutile fusione che cer-

tamente non hanno favorito l'efficiamento di Anas e il beneficio della collettività". Un altro mese e ripete: "Inizia una nuova fase. Ci saranno grandi sorprese". E insiste, fino al 2 aprile 2019: "Il vento in Anas sta cambiando.

Non nascondo che la rivoluzione la faremo appena Anas uscirà dal gruppo Fs".

Un diluvio di parole incessante, per nove mesi. Mentre la realtà sta andando in direzione esattamente opposta: a fare marcia indietro dalla fusione, nessuno ci pensa più. O se qualcuno ci pensa ancora, non sta facendo nulla perché le profezie di Toninelli si avverino. L'integrazione, al contrario, procede. E procede così bene che l'amministratore delegato delle Ferrovie Battisti può gonfiare il petto sfoderando, parole sue riportate da Giorgio Santilli sul Sole24ore, "il risultato più importante della storia del nostro gruppo". Ovvero, uno scintillante utile di ben 559 milioni. Non molto diverso, per la verità, da quello dell'anno precedente, che era di 552. Ma con una differenza non da poco. Ossia, che quel "risultato più importante della storia" è stato raggiunto grazie a 85 milioni di utili dell'Anas. Senza quel contributo, sempre se l'aritmetica non è un'opinione, i profitti delle Ferrovie si sarebbero fermati a 474 milioni: dunque ben al di sotto del bilancio 2017, quando l'Anas era fuori dal perimetro ferroviario. Quanto all'indebitamento, il calo di 618 milioni è dovuto in misura preponderante, 513 milioni, al contributo dell'Anas.

LE DUE GESTIONI

Certo, quella degli utili è una flessione non addebitabile del tutto alla nuova gestione, che ha guidato l'azienda soltanto negli ultimi cinque mesi. Anche se la semestrale del gruppo si era chiusa

con profitti per 347 milioni e il budget di previsione per il 2018 targato Mazzoncini parlava di utili per 630 milioni. Al tempo stesso bisogna considerare che sul risultato finale ha pesato l'andamento non proprio brillante del trasporto merci e la svalutazione di Mercitalia Logistic. Ma almeno a giudicare dai numeri, è difficile sostenere che l'acquisizione dell'azienda pubblica delle strade, peraltro avvenuta a costo zero perché Anas è passata a Fs come aumento di capitale, sia stato per le Ferrovie un cattivo affare. Al punto da doversene liberare.

Battisti non ci pensa proprio, se si può interpretare così quanto ha dichiarato il 26 marzo, giorno dell'approvazione del bilancio: "Anas la riteniamo parte integrante del nostro gruppo. Per il momento, se la politica non decide diversamente, siamo perfettamente integrati". Vero al punto, tutto ciò, che si progetta di far migrare alcune funzioni corporate dell'Anas verso la capogruppo. Il problema è che la politica, nella persona di Toninelli e dei suoi alleati leghisti, la pensa diversamente. E continua a pensarla così, se una settimana appena dopo questa dichiarazione di Battisti il ministro delle Infrastrutture ha ribadito la linea della separazione. Senza però, evidentemente, aver fatto mente locale alla delicatissima situazione di fronte alla quale il governo sta per mettere le Ferrovie dello stato con l'operazione Alitalia.

L'IDEA DEI VECCHI BOIARDI

La storia è vecchia. Già all'inizio degli anni Novanta serpeggiava negli ambienti politici e nelle stanze dei boiardi dell'Iri l'idea di una grande holding per mettere insieme Ferrovie, Alitalia, la società Autostrade allora pubblica e magari pure la Finmare con i suoi traghetti. Ma nessuno ebbe il coraggio di tirarla fuori, finché un bel giorno non ci pensò il ministro dei Trasporti del primo governo Amato, Giancarlo Tesini un bolognese democristiano che era stato già ministro della Ricerca con Giovanni Spadolini. Ma il bilancio dello Stato era un colabrodo, la crisi finanziaria era alle porte e si stava per aprire l'epoca delle privatizzazioni. E la cosa finì nel dimenticatoio.

Di tanto in tanto, però, l'idea di mettere le Ferrovie insieme all'Alitalia è riaffiorata. Soprattutto nelle numerose occasioni in cui la compagnia di bandiera danza

va sull'orlo del precipizio. E siccome adesso ci risiamo, con un governo a trazione sovranista il meno che ci potevamo aspettare era di rivedere quel fantasma. Stavolta, però, vivo e vegeto. Con i rischi che si possono ben immaginare per chiunque si accollasse la rognna. Cioè, le Ferrovie di Batti-

sti. Per l'ottimista amministratore delegato delle Fs le sinergie fra treno e aereo potrebbero far risparmiare fino a un miliardo, considerando anche la soppressione di rotte aeree che si sovrappongono a quelle ferroviarie e viceversa. Ma se c'è una speranza che il macigno dell'Alitalia non porti a fondo anche le Ferrovie è proprio garantita, paradossalmente, dall'Anas.

CHI SALVA CHI

E il bello è che il salvataggio della compagnia di bandiera potrebbe riproporre quasi tre decenni dopo lo schema Tesini. Perché della compagnia di giro potrebbe far parte anche il gruppo Benetton: quello di Atlantia e delle Autostrade, a cui dopo il crollo del ponte Morandi Toninelli ha promesso la revoca della concessione. Se n'è già parlato, e la cosa è stata liquidata come una battuta di spirito. La verità è che i colloqui non si sono mai fermati. E non sarebbe una fantasia se nella cordata dei nuovi patrioti in soccorso dell'Alitalia, oltre alla compagnia statunitense Delta e alle Ferrovie, si trovasse anche un posto non per Atlantia, né per Autostrade, però magari per una società come ADR, la concessionaria degli aeroporti riconducibile sempre allo stesso gruppo. La pace autostradale in cambio di un salvagente (temporaneo) per Alitalia: decisamente un bel colpo. A quel punto mancherebbero solo i traghetti. Ma pure qui, mai dire mai.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La frase

Anas la riteniamo parte integrante del nostro gruppo. Per ora, se la politica non decide diversamente, siamo perfettamente integrati

GIANFRANCO BATTISTI

AD GRUPPO FS - 26 MARZO 2019

La frase

Il vento in Anas sta cambiando. La rivoluzione la faremo appena la società sarà uscita dal gruppo Fs

DANILO TONINELLI

MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE

2 APRILE 2019



Matteo Salvini
vicepremier
e ministro
dell'Interno



Edoardo Rixi
sottosegretario
ai Trasporti

LE FERROVIE DELLO STATO IN CIFRE



**FERROVIE
DELLO STATO
ITALIANE**

DATI 2018

RICAVI
GRUPPO

12.078 mln €

RICAVI
TRASPORTO

7.948 mln €

RISULTATO
NETTO
DI ESERCIZIO

559 mln €

UTILE NETTO
DI GRUPPO

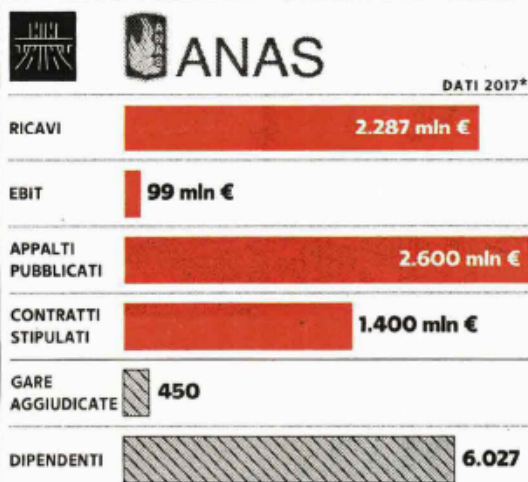
62,3 mln €

DIPENDENTI

81.000



I CONTI DI ANAS



(* il bilancio 2017 è stato approvato nel settembre 2018)

ALITALIA IN CIFRE

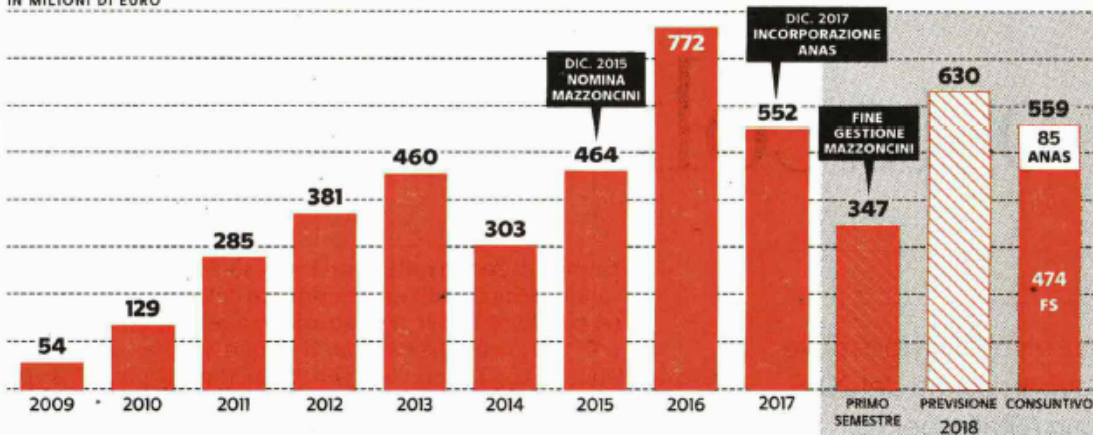


I numeri



FS, I RISULTATI NETTI OPERATIVI

IN MILIONI DI EURO



SERGIO RIZZO, ROMA

Il risultato 2018 è in linea con i precedenti proprio grazie agli utili della società delle strade. E per la compagnia aerea si pensa di rimettere in pista anche i Benetton, magari con Adr

La frase

“

L'integrazione con le strade è errata: è stata fatta senza capire perché, quindi è certamente sbagliata

DANILO TONINELLI
MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
23 LUGLIO 2018

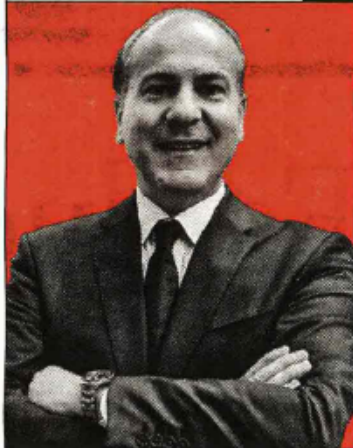


Giuseppe Conte
presidente
del Consiglio
dei ministri



Daniilo Toninelli
ministro
delle
Infrastrutture

Il personaggio



Gianfranco Battisti
ad del gruppo Fs dal luglio
dello scorso anno

