

Scorporo, holding o asset sul tavolo di Padoan 3 opzioni per la privatizzazione di Fs



Vertice al ministero dell'Economia: 2015 anno decisivo per l'operazione
Ntv studia la ristrutturazione del debito e abbandona la dorsale adriatica



I PUNTI
IL PIANO
Entro il prossimo anno, il governo dovrà decidere quale strada seguire per la privatizzazione di una parte del gruppo Ferrovie dello Stato

LA VELOCITÀ
L'innalzamento della velocità con l'ingresso dei nuovi Frecciarossa e l'adeguamento di Italo accorcerà i viaggi sulla Roma-Milano a 2 ore e mezza

L'INCASSO
L'eventuale quotazione o privatizzazione di una pacchetto pari alla metà del gruppo Fs, secondo le prime stime, varrebbe circa 6 miliardi di euro

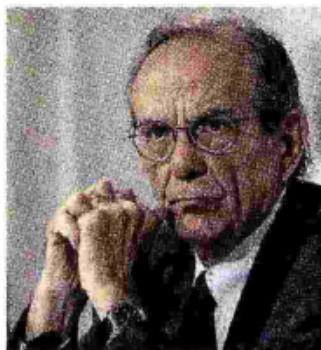
LUCIO CILLIS

ROMA. Si mette in moto la privatizzazione delle Ferrovie. Prima riunione, ieri, al ministero dell'Economia per preparare il progetto che porterà sul mercato una fetta delle Fs.

Sul tavolo di governo e azienda ci sono tre ipotesi: innanzitutto la dismissione di una quota della holding, soluzione cara all'attuale amministratore delegato, Michele Elia, che difende il progetto integrato tra circolazione dei treni e sviluppo tecnologico della rete. Quindi nessuna distinzione tra *good* e *bad company*, ovvero tra le "Frecce", che si muovono in una logica di mercato con prezzi non regolati, e il resto della rete e dei merci. Elia è infatti «contrario alla separazione tra rete e impresa ferroviaria».

La seconda ipotesi riguarda la privatizzazione dei servizi oggi più remunerativi (i Frecciarossa) e/o di parte del settore cargo.

In alternativa, infine, il possibile scorporo di Rfi-la società di gestione della rete ferroviaria, che potrebbe entrare nel calderone delle "reti" italiane strategiche-per procedere poi alla cessione di singoli asset, come l'alta velocità, il servizio merci o l'intera Trenitalia. Banche e advisor presenti oggi alla riunione del Tesoro, sono



IL MINISTRO
Pier Carlo Padoan

chiamati a suggerire tra le varie opzioni, il percorso finanziariamente più conveniente e che possa attrarre investitori valorizzando gli asset.

All'interno di Fs le resistenze alla soluzione dello scorporo sono forti. L'ex amministratore delegato, Mauro Moretti, aveva stimato un valore per la quotazione in Borsa intorno ai 6 miliardi di euro per la metà dell'azienda ferroviaria. In questo caso, naturalmente, immaginando il collocamento di parte dell'intero gruppo, cioè senza la separazione della "fetta" meno appetibile (i servizi universali pagati da Stato e Regioni) dalla restante tranche "buona" di Fs costituita dalle Frecce e da Rfi. Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Maurizio Lupi, aveva tra l'altro spiegato nelle scorse setti-

mane che entro il 2015 occorrerà arrivare ad una scelta del tipo di operazione da proporre, o meno, al mercato.

Il prossimo anno si conferma dunque come decisivo per le Ferrovie dello Stato. A giugno farà la sua prima apparizione ufficiale con passeggeri a bordo il nuovo Frecciarossa 1000 da 360 all'ora, che alzerà la velocità della corsa sui binari che separano Roma da Milano a 2 ore e 30 minuti. Il concorrente privato Ntv (i treni Italo), dal canto suo, nonostante le difficoltà, ha già dei convogli in grado di arrivare a 360 all'ora e quindi segue con impazienza le evoluzioni tecniche e attende il via libera al superamento dei limiti oggi imposti sulla rete (300 chilometri l'ora).

Ieri il consiglio d'amministrazione di Ntv decisivo ha esaminato l'ipotesi di una ristrutturazione del debito che prevede il contributo dei soci già nelle prossime settimane. Il consiglio ha poi approvato il piano che ridisegna il network di Italo: verrà rafforzata la dorsale Milano-Napoli, e sarà nel contempo potenziato il nodo di Roma Termini. Saranno poi confermate le 10 corse giornaliere tra la Capitale e Venezia, ma anche abbandonati i collegamenti sperimentali con la dorsale adriatica.