

Intervista a



**Renato Mazzoncini**  
 “L’acquisto di Alitalia  
 avventura pericolosa  
 per le Ferrovie”

Il rischio? Per l’ex ad di Fs  
 il debito più pesante  
 colpirebbe gli investimenti  
 per i treni dei pendolari

LUCIO CILLIS, pagina 8

“

L’aumento dei  
 tassi corrisponde per  
 Trenitalia a un maggior  
 costo di 180 milioni  
 all’anno, pari al valore  
 di 18 treni regionali  
 nuovi l’anno

Non so perché sono stato  
 fatto fuori, osservo che  
 tra le aziende pubbliche  
 Cdp e Fs sono le due  
 principali casseforti,  
 evidentemente  
 controllarle interessa

”

Sono curioso di  
 vedere quale posizione  
 prenderà l’Antitrust  
 di fronte a un  
 eventuale accordo  
 tra l’ex compagnia  
 di bandiera e le Ferrovie



L’ex numero uno di Fs  
 Renato Mazzoncini (50 anni)  
 è stato l’amministratore  
 delegato e direttore generale  
 delle Ferrovie dello Stato dal  
 dicembre del 2015 al 26 luglio  
 del 2018. Alla guida del  
 gruppo era stato indicato dal  
 governo di Matteo Renzi

# L’ex ad Mazzoncini “Le nozze con Alitalia possono danneggiare le Fs”

Intervista di LUCIO CILLIS, ROMA

«L’acquisizione di Alitalia rischia di mettere in difficoltà i conti delle Ferrovie dello Stato». Renato Mazzoncini è stato l’amministratore delegato del gigante dei treni tricolori per due anni e mezzo. Chiamato da Matteo Renzi è stato mandato via dalla nuova maggioranza di governo gialloverde. Un caso di spoils system in piena regola nonostante i buoni risultati: due bilanci positivi e un ultimo semestre con un utile di 347 milioni (+50 per cento rispetto al 2015).

**Ingegnere Mazzoncini cosa pensa dell’ipotesi di un ingresso di Fs nella ex compagnia di bandiera? È una strada percorribile sul piano industriale? Perché nessun altro**

**Paese al mondo l’ha imboccata?**

«Guardi, posso rispondere a queste sue domande premettendo che mi baso esclusivamente su ciò che ho letto e leggo sui giornali. Bene, sulla base di queste fonti, si sta ipotizzando l’ingresso delle Fs in Alitalia come azionista».

**E cosa ne pensa?**

«Penso che si tratti di una prospettiva oggettivamente pericolosa per Fs, ma separerei i diversi temi di cui si è parlato in questi giorni. Dal punto di vista commerciale, Trenitalia evidentemente ha interesse ad integrare la propria offerta con tutte le compagnie aeree che portano i turisti in Italia. Certamente il turista che arriva a Venezia o a Roma deve muoversi in Italia in treno e ben venga la possibilità di vendere biglietti

integrati aereo/treno, purché questo riguardi tutte le compagnie. L’accordo con Alitalia è certamente importante, ma non deve essere in esclusiva, considerando soprattutto che la maggior parte dei turisti arriva da noi con altre linee aeree. Occorre poi evitare, con l’acquisizione di Alitalia, di compromettere a livello di collegamenti nazionali, quella concorrenza tra treno e aereo fortemente richiesta ed ormai acquisita dai cittadini. Ricordo solo che i Frecciarossa per la Liguria o per la Puglia, di recente avvio, sono stati chiesti a gran voce dai territori proprio perché, in assenza di concorrenza, i collegamenti aerei costavano cifre irraggiungibili: circa 600 euro per un volo Genova-Roma».

**Non ci sarebbe anche un problema di concorrenza?**

## L'Antitrust potrebbe bloccare l'operazione?

«Posso dire che sono curioso di vedere quale posizione prenderà l'Antitrust di fronte ad un eventuale accordo Fs-Alitalia».

## Lei a questo punto intravede dei pericoli per i conti di Ferrovie dello Stato?

«Sul fronte societario va considerato che le Fs sono da sempre lo specchio del Paese, con le sue capacità e debolezze. Dalla relazione finanziaria semestrale 2018, leggiamo che l'azienda ha una posizione finanziaria netta, quindi un debito, di 6,6 miliardi, cifra certamente gestibile se il gruppo continua a macinare profitti e se il costo del debito non aumenta troppo. Ma per acquistare i treni regionali Trenitalia dovrà spendere tra 2019 e 2023, circa 6 miliardi e un altro miliardo e mezzo occorrerà nei prossimi anni per la sostituzione dei vecchi Frecciarossa. Inoltre, è presumibile un bisogno di cassa di alcune centinaia di milioni per la stessa Alitalia. Sarà quindi necessario emettere nuovi bond. A novembre 2017 l'ultima tranche di emissione di 600 milioni è andata assai bene con un collocamento a 0,875 basis point. Quindi un costo del denaro per Trenitalia di circa l'1%. Ma a novembre 2017 lo spread in Italia era a quota 140 e Fs chiudeva il secondo bilancio record di redditività. Ora il rischio, che vedo fin troppo concreto, è che se Fs acquistasse una quota di maggioranza di Alitalia, vedrebbe peggiorare drasticamente tutti gli indicatori del proprio bilancio di gruppo, bruciando anni di lavoro e di notevoli sacrifici interni. Il peggioramento del rating, unito al pericolo che resti alto lo spread Paese, renderebbe certamente maggiore il costo del denaro con il rischio che diventi troppo oneroso completare il rinnovo della flotta regionale».

## Quindi si acquisteranno meno treni pendolari per diventare azionista di una compagnia aerea in amministrazione straordinaria?

«Per capirci attualmente il costo del

denaro è salito, a mia stima, intorno al 4% per Trenitalia, che equivale ad un maggior costo, su 6 miliardi di investimenti, di 180 milioni all'anno, pari a valore di 18 treni regionali nuovi l'anno. Quindi con gli stessi soldi si compreranno 18 treni in meno ogni dodici mesi».

## Lei è stato anche "accusato" di aver concentrato molte risorse del gruppo sull'alta velocità e sull'espansione estera, dedicando meno spazio ai collegamenti dei pendolari.

«A giugno abbiamo firmato il nuovo grande contratto per il rilancio del servizio regionale del Lazio alla presenza del ministro Toninelli. Treni nuovi stanno arrivando e tutti sanno che non si comprano sugli scaffali del supermercato, ma sono il frutto di anni di programmazione e attività. Abbiamo assegnato la più grande gara mai fatta in Italia per treni regionali, 5 miliardi di euro. Quanto all'estero, ho sentito il nuovo ad Battisti compiacersi per la vittoria della gara per la gestione del metro di Riyadh. Devo, quindi, escludere che vi possa essere una diversità di vedute, soprattutto in Europa».

## La sua gestione è stata di fatto in continuità con quella dei suoi predecessori, in particolare Mauro Moretti e poi Michela Elia. Rimpianti?

«Non c'è mai stata competizione tra me e Mauro Moretti. Fu lui a portarmi nel gruppo Fs nel 2012 come ad di Busitalia per sviluppare, già allora, il progetto di mobilità integrata in Italia. Abbiamo operato in momenti storici completamente diversi. Moretti nel 2006 ha dovuto soprattutto risanare le Fs, che venivano da anni di bilanci disastrosi, e lanciare l'Alta Velocità in Italia. Io nel 2015 mi sono trovato alla guida di un'azienda già solida e autorevole, che, per diventare un grande player europeo, doveva liberare le migliori energie, partendo questa volta dall'investimento sui treni pendolari, l'indubbio tallone d'Achille del gruppo. In effetti, in poco meno di tre anni, in Fs sono

stati fatti nuovi miracoli e il merito è soprattutto della grandissima squadra dei ferrovieri».

## In questi giorni è stata approvata la semestrale 2018 con ottimi risultati: è merito suo visto che ha guidato l'azienda fino al 1 agosto?

«Nel piano industriale presentato nel 2016 al governo avevo promesso di portare crescita sostenibile: raddoppio del fatturato da 8 a 17 miliardi ma anche crescita di redditività necessaria a finanziare gli enormi investimenti da fare sui treni regionali: 6 miliardi. Noi abbiamo lasciato in eredità due bilanci record, il 2016, 2017 e una semestrale 2018, approvata dal nuovo cda, con utile di 347 milioni, +50% rispetto al 2015».

## Qual era il suo percorso di sviluppo per Ferrovie?

«Sanare il gap tra la qualità del trasporto dell'alta velocità con quello regionale. L'arrivo imminente dei nuovi treni regionali farà la rivoluzione che molti aspettano. I player di mobilità, tra cui le grandi aziende ferroviarie, devono muoversi nella direzione dell'intermodalità, della digitalizzazione. Fs è pronta a competere e può giocare in Europa un ruolo da leader, di cui noi italiani possiamo andare orgogliosi, per una volta più forti di francesi e tedeschi».

## Perché questa fretta da parte del governo di azzerare il cda di Fs?

«Non so quale sia la ragione, non avendone mai parlato con il governo, posso solo osservare che tra le aziende controllate dal Mef le due principali casseforti sono Cassa Depositi e Fs, evidentemente un controllo su queste due società interessa. L'autonomia manageriale, le capacità dei ferrovieri, ne hanno fatto le Fs che tutti conosciamo e che ci invidiano anche i tedeschi. Io ho condiviso ed ho cercato di rappresentare quella autonomia aziendale, che sta alla base di ogni sano rapporto tra azienda ed azionista e che ora sta all'attuale cda tutelare».