

**STRATEGIE**

Ferrovie, pronta l'offerta per la greca TrainOSE

Celestina Dominelli ▶ pagina 34

Strategie. Disco verde dal cda straordinario del gruppo alla proposta vincolante per rilevare il 100% di TrainOSE

Ferrovie, pronta l'offerta per la Grecia

Domani scade il termine per l'invio: in corsa anche il colosso russo Rzd

GRANDI STAZIONI

A valle della scissione sono stati nominati ieri i board dei tre veicoli Gs Rail: Silvio Gizzi è il nuovo ad e Vera Fiorani alla presidenza

Celestina Dominelli

■ Pronta l'offerta di Fs per TrainOSE, la compagnia ferroviaria greca che il governo di Atene ha inserito tra gli asset da privatizzare. Ieri si è riunito in via straordinaria il consiglio di amministrazione del gruppo guidato da Renato Mazzoncini per affinare gli ultimi aspetti della proposta che dovrà giungere entro domani - quando scadrà la deadline per l'invio delle offerte vincolanti -, sul tavolo degli advisor finanziari cooptati per l'operazione (Investment Bank of Greece e Kantor Management Consultants). Già martedì scorso, a valle dell'inaugurazione della nuova terrazza Termini dello scalo ferroviario capitolino con il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, il board di Fs aveva esaminato la documentazione per partecipare alla gara che vede in corsa anche il colosso russo Rzd (Rossijskie železnye dorogi) e ieri c'è stato un ulteriore passaggio tra i consiglieri per sciogliere anche gli ultimi nodi.

Ma quanto vale il deal? Sui numeri dell'offerta vige il massimo riserbo, ma era stato lo stesso ad Mazzoncini, intervenendo a fine marzo in audizione davanti alla commissione Trasporti della Camera, a fornire qualche indicazione in più sulla gara. «È una realtà piccolissima perché non riguarda i binari - aveva spiegato l'ingegnere bresciano - è un'operazione che potrà valere meno di 100 milioni di

euro». TrainOSE, stando agli ultimi dati disponibili, ha un fatturato annuo di 130 milioni di euro e un Ebitda di 2 milioni, con un patrimonio netto di circa 40 milioni di euro. La società è stata fondata nel 2005, inizialmente come filiale della compagnia statale OSE Sa, per fornire servizi trasporto passeggeri e merci, e nel 2013 è stata trasferita sotto le insegne dell'agenzia governativa greca per le privatizzazioni (Hellenic Republic Asset Development Fund, Hradf) con l'obiettivo di essere ceduta sul mercato.

Un primo tentativo di vendita, attuato proprio in quell'anno, finì però nel vuoto per la mancata presentazione di offerte vincolanti dopo che la francese SnCF, la rumena Grup Feroviar Roman e gli stessi russi di Rzd avevano depositato una manifestazione d'interesse. Ora, pressato dalla necessità di rispettare gli impegni presi con l'Unione europea, il governo di Atene ha ripreso in mano l'operazione e sta provando a privatizzare anche la società di manutenzione Rosco, anch'essa nata dopo la scissione delle ex ferrovie greche. Così, a gennaio, il cda di Hradf ha deciso di riavviare la procedura di vendita di TrainOSE con scadenza fissata per domani per raccogliere le offerte vincolanti dopo i numerosi rinvii delle ultime settimane.

Ferrovie è quindi decisa a tentare l'affondo per assicurarsi un varco oltreconfine a fronte di un impegno finanziario che, stando ai numeri diffusi dallo stesso ceo Mazzoncini, non dovrebbe essere enorme. Peraltro la Grecia non è l'unico dossier internazionale su cui il gruppo si sta misurando. A febbraio, come si ricorderà, l'ad

era volato a Teheran per firmare con il viceministro dei Trasporti e presidente di Rai (Ferrovie iraniane), Mohsen Pour Seyed Aghaie, un memorandum of understanding che, di fatto, avviava la cooperazione tra i due gruppi per la realizzazione delle linee dell'Alta velocità Teheran-Hamad e Arak-Qom e apriva altresì la strada alle controllate Italcertifier (certificazione) e Italferr (ingegneria). La prima è stata chiamata a lavorare alla progettazione preliminare del test center delle ferrovie iraniane, un centro di prova per testare con apparecchiature all'avanguardia sia l'infrastruttura sia il materiale rotabile, mentre la società di ingegneria del gruppo dovrà prestare assistenza tecnica per il progetto della linea alta velocità Teheran-Qom-Isfahan (circa 400 chilometri). Un fronte di sviluppo, insomma, dal potenziale enorme, come l'Inghilterra, dove il gruppo, forte dell'ottenimento del cosiddetto "passport", l'abilitazione alla gara - unica azienda non inglese ad averlo conseguita partecipando come gestore alla partita per l'alta velocità sulla linea Londra-Edimburgo.

Sempre, ieri, poi, si sono riuniti i cda delle tre società nate dopo la scissione di Grandi Stazioni, propeutica alla vendita degli asset retail. Sono stati quindi nominati i

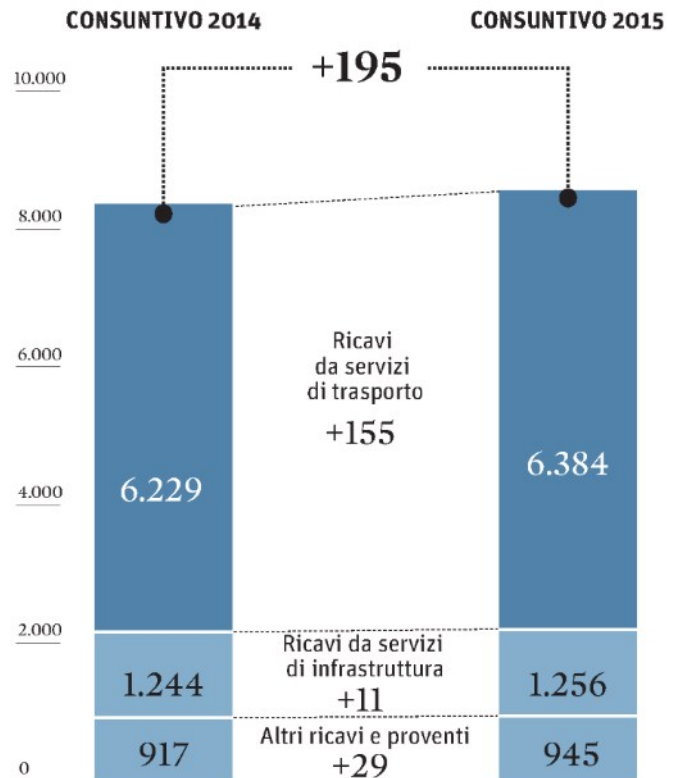


i board di Gs Rail (100% Fs), Gs Immobiliare (60% Fs e 40% Eurostazioni) e Gs Retail (55% Fs e 45% Eurostazioni), al centro del processo di cessione che, come noto, ha registrato l'aggiudicazione della società al raggruppamento formato da Antin, Icamap e Borletti Group. Per quest'ultimo, su cui evidentemente ci sarà una discontinuità nel momento in cui avverrà il closing dell'operazione, atteso per metà luglio, sono stati individuati come presidente Riccardo Maria Monti e come ad Paolo Gallo, in uscita dall'azienda e destinato a guidare la nuova holding di Italgas che nascerà a valle dello spin off annunciato da Snam nei giorni scorsi. Per Grandi Stazioni Immobiliare, invece, sono stati designati alla presidenza Carlo De Vito e Gallo come ceo. Mentre il cda di Grandi Stazioni Rail sarà composto da Silvio Gizzi (ad), Vera Fiorani (presidente) e Umberto Lobruto (consigliere).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri del bilancio

Ricavi operativi. Valori in milioni di euro



Fonte: Ferrovie dello Stato Italiane