

## Ferrovie, dalla Gatx alla Vtg chi guadagna sui carri merci

ETTORE LIVINI

**N**on solo Viareggio. E non solo Gatx. Il trasporto merci su rotaia in Italia è un business da circa 1 miliardo di euro l'anno, dominato ancora da Trenitalia (con l'88% circa del mercato) e che però, complice le forti agevolazioni alla gomma, fatica ancora a decollare. La sua quota sul totale del movimento merci nel Belpaese è calata infatti dall'11,5% del 2004 all'11% del 2008. E il cattivo andamento del 2009, dove i dati preliminari parlano di un -25/30% del giro d'affari, non dipende a favore di un recupero in tempi troppo brevi.

► segue alle pagine 12 e 13 con un servizio di CHRISTIAN BENNA

ETTORE LIVINI

*Segue dalla prima*

**I** protagonisti di questo mondo in rapida evoluzione dopo la liberalizzazione Ue sono divisi in due grandi gruppi. I noleggiatori di carri come la Gatx, che affittano i vari tipi di mezzi alle aziende interessate - in particolare siderurgia (21%), materie prime (15%), chimica (6%), largo consumo (6%) e legno (4%) - e i gestori del servizio completo, che oltre alla gestione dei carri si occupano anche dell'organizzazione logistica del viaggio in stretto rapporto quasi sempre con Trenitalia.

I noleggiatori sono ormai vere e proprie superpotenze del trasporto merci su rotaia. La barriera all'ingresso, in effetti, è piuttosto alta: i carri più sofisticati arrivano a costare anche 2-300 mila euro l'uno e per giustificare investimenti così significativi la massa critica è, come ovvio, molto importante.

La ferrocisterna Gatx coinvolta nell'incidente di Viareggio è ad esempio solo uno dei 161 mila mezzi a disposizione del colosso americano che si è allargato in Europa aprendo un ufficio a Vienna e acquistando aziende operative per la manutenzione in Germania (Hannover e Lipsia) e in Polonia.

Le Ferrovie dello Stato, che garantiscono la trazione e il servizio per un totale di 33 milioni di tonnellate chilometro, hanno a disposizione una flotta di 1.070 locomotive e 32 mila carri di cui 10 mila specializzati nel traffico intermodale. La divisione cargo

dell'ex monopolio ha chiuso il 2008 con 777 milioni di euro circa di ricavi e i conti in profondo rosso. Molto meno comunque dei 200 milioni l'anno che bruciava fino a pochi anni fa. Tanto che nel gruppo si spera - recessione permettendo - di mantenere l'obiettivo di un pareggio di bilancio per il 2011.

Gli altri protagonisti nel mondo del leasing di carri sono il colosso francese Vtg, con 45 mila vagoni con i suoi marchi in viaggio sulle rotaie di tutta Europa, tutti gli ex-monopolisti del Vecchio Continente che come Fs stanno lavorando alla partita dell'internazionalizzazione del trasporto, e la svizzera Wascosa. Il ruolo di questi operatori è semplice: affidano i loro treni alle aziende che ne fanno richiesta, spesso con contratti a lunghissima scadenza. Che tendono poi a operare sempre sulle stesse direttrici. Collegando ad esempio una raffineria con i suoi clienti di Gpl.

I grandi noleggiatori, una volta firmato il contratto e girati i mezzi alle controparti, di solito ignorano percorsi, frequenza e metodi d'utilizzo dei loro carri, occupandosi solo di garantire la manutenzione e di fornire mezzi in regola con tutte le delicate norme di settore. Più rigide come ovvio quando si tratta di trasportare le cosiddette merci pericolose, 35 convogli circa al giorno in periodo estivo, la metà in inverno, pari al 3% del traffico merci su tutta la rete italiana.

I contatti in questi casi sono tenuti con le tante aziende di verifica e certificazione disseminate lungo lo stivale (nel caso della ferrocisterna deragliata a Viareggio la Cima di Bozzolo) incaricati di segnalare eventuali anomalie alla casa madre per farsi spedire in caso di necessità i pezzi di ricambio. La cui bontà è certificata, com'è stato il caso degli assali sostituiti a Bozzolo, dalla casa madre, in quell'occasione la Gatx, che avrebbe spedito un componente

che risaliva al 1974.

L'altra faccia del trasporto su rotaia è in quella lista di operatori, ancora molto scarna, 14 in tutto, che hanno lanciato la sfida a Trenitalia per la gestione completa chiavi in mano del servizio. Il moloch delle Fs - in corso di ristrutturazione - presidia ad oggi quasi tutti i settori chiave.

Ha quote di mercato (gomma compresa) tra il 25 e il 32% sugli assi di valico più importanti. Presidia con una penetrazione tra il 20 e il 30% i porti, una delle vere scommesse per il futuro.

Poco alla volta, però, anche i rivali stanno iniziando a costruirsi le loro piccole nicchie. Limitate per ora quasi solo ai servizi punto a punto in Pianura Padana. Ma visti i nomi in ballo, dicono gli esperti, è probabile che la sfida possa presto infiammarsi.

La divisione Cargo di Trenitalia, con 57,6 milioni di treni chilometro, viaggia oggi sul fronte dei numeri diversi anni luce davanti ai suoi rivali. Il più agguerrito, al momento, paiono essere le ferrovie tedesche: Deutsche Bahn, con una politica mirata di acquisizioni, ha già messo tre piedini nel Belpaese: attraverso la Rail Traction (2,1 milioni), la Railion (2,3) e la parte merci delle Ferrovie Nord Milano (2,1) di cui dovrebbe conquistare in tempi relativamente brevi la maggioranza. Piccoli adesso, ma potenzialmente aggressivi in futuro, sono i presidi costruiti dalle Ferrovie Svizzere con la Lvb, da quelle austriache con Linea e dai francesi che hanno scavalcato le Alpi con il loro asso nazionale, Sncf Fret, un gigante intermodale da 7,7 miliardi di euro di giro d'affari.

I privati italiani sono per ora solo una pattuglia ridotta ai minimi termini sia come numeri assoluti che come merci trasportate, visto che preferiscono andare a sfidare l'ex monopolio sul mercato ben più ricco, almeno in teoria, dei passeggeri.

Le Ferrovie dello Stato tricolori, però, non sembrano destinate a rimanere con le mani in mano. Il piano di riassetto del settore cargo prevede quattro linee di sviluppo. La prima è l'internazionalizzazione, affidata alle acquisizioni e a quella Tx Logistics

che già oggi è in grado di garantire un servizio unico dalla Scandinavia all'Italia. Poi ci sono nuove partnership di lunga durata, la scommessa sui porti e sul business dei carri singoli, che verrà riorganizzato su 10-12 piattaforme logistiche, con le prime quattro aperte in via sperimentale a Catania, Bari, Marcianise e Cosenza, in quel Sud del paese dove le Fs si

muovono ancora in una sorta di monopolio.

Il vero obiettivo, più che battere al concorrenza dei rivali su rotaie, è strappare quote di mercato a quelli su gomma. In Francia le SnCF sono al 14% (contro l'11% di Trenitalia), in Germania Db è al 20,7%. In Svizzera, dove i camion non hanno troppe agevolazioni fiscali, i treni merci hanno raggiunto il 52,8% del mercato.

**Il gruppo americano Gatx controlla 161 mila carri**

**Siderurgia legno materie prime e chimica i maggiori utilizzatori**

**I carichi pericolosi rappresentano il 3% del traffico totale**

TRASPORTI/Il Cargo è il comparto dove l'apertura del mercato voluta dall'Europa ha attecchito più rapidamente. Ora la crisi sta colpendo la domanda

# Treni: 'ferrovieri' e 'carristi' si dividono il mercato merci

Da una parte gli ex monopolisti di un'Europa che ha liberalizzato il settore: Fs in Italia, SnCF in Francia e Db in Germania. Dall'altra i giganti internazionali con le loro flotte di carri: Gatx, Vtg e Wascosa

**777 milioni**

**I RICAVI DI FS CARGO**

Così si è chiuso il bilancio 2008: ci sono ancora perdite ma meno di prima

**30 mila**

**CARRI MERCI DI FS**

Di questi 10 mila sono specializzati nel traffico intermodale

**I NOLEGGIATORI**

**GATX**  
Brian Kenney, presidente e ceo del gruppo Gatx che controlla 161 mila carri merci



**VTG**  
Qui a sinistra, Heicko Fischer, Ad del gruppo Vtg che controlla in Europa 45 mila vagoni



**WASCOSA**  
A lato, Philip Mueller, responsabile del board del gruppo svizzero Wascosa

