

Ferrovia. Trenitalia cargo abbatte del 40% i costi dopo un 2009 chiuso con 300 milioni di passivo

Concorrenza in casa Fs

A Tx Logistik la licenza per operare anche in Italia

PAGINA A CURA DI
Franco Tanel

☞ Soffre il trasporto merci su ferrovia, in tutta Europa, ma in Italia di più. E questo nonostante il nostro sia, almeno in questo settore, uno dei paesi che più hanno liberalizzato, aprendo il mercato a operatori diversi dall'incumbent nazionale, nel nostro caso Trenitalia cargo. Le stime relative ai volumi di merci trasportate per ferrovia in Italia nel 2009 indicano un calo del 25% rispetto all'anno precedente. Non che le altre modalità di trasporto siano andate meglio, visto che secondo i dati resi noti

da Confetra, il trasporto stradale segna -22%, quello marittimo -17% e il cargo aereo cala del 18,6 per cento. Quello che preoccupa di più il sistema industriale sono la scarsa competitività del trasporto su ferro, e le scelte di Trenitalia che in ogni caso rimangono il principale operatore presente sul mercato nazionale.

Una stima dello scorso anno calcola che nel corso del 2008 Trenitalia cargo su base nazionale ha effettuato circa l'88% delle percorrenze, circa 68 milioni di treni/km contro un 12%, pari a circa 8,8 milioni di tre-

ni/km prodotto da tutte le altre imprese. Una percentuale che cambia sensibilmente se invece di tutto il territorio nazionale analizziamo solo l'area più densamente industrializzata, quella a nord dell'Appennino toscano-emiliano: qui, secondo stime della stessa Trenitalia Cargo, le

imprese ferroviarie private o filiali italiane dei grandi operatori nazionali d'oltralpe, si aggiudicano già quasi il 40% del mercato. Purtroppo non si tratta di traffici aggiuntivi a quelli già svolti da Trenitalia, ma di clienti che le nuove imprese sottraggono all'operatore storico, attratte non tanto dal prezzo più conveniente (anzi Trenitalia cargo negli scorsi anni è stata accusata anche di fare dumping, tenendo artificialmente bassi i prezzi) ma da una migliore qualità del servizio. E così la quota modale del trasporto merci su ferro in Italia rimane all'11%, contro il 14% della Francia, il 20% della Germania, il 30% dell'Austria e addirittura il 53% della Svizzera. Incidentalmente, notiamo che la percentuale maggiore si rileva in quei paesi che applicano politiche di controllo e contenimento del traffico merci su strada.

Trenitalia, con una nota, precisa il suo impegno e smentisce chi teme un progressivo smantellamento del servizio cargo in Italia: «Stiamo affrontando questo periodo di crisi nell'unica ottica possibile, quella dell'impresa che deve guardare all'efficienza del sistema e a un corretto rapporto tra costi e ricavi. Puntiamo a rendere più efficace la nostra filiera produttiva e a ridurre per quanto possibile il costo del prodotto treno. Miriamo a consolidare e sviluppare, non a ridimensionare, il nostro posizionamento nel settore con un modello industriale più snello e flessibile grazie al quale effettueremo servizi di trasporto dovunque ci sarà domanda di traffico economicamente sostenibile». Proprio in questa ottica, nei giorni scorsi Tx Logistik, l'impresa ferroviaria del gruppo Fs che si occupa, con buoni risultati, di merci in Europa ha ottenuto la licenza per poter operare

sulla rete italiana. Il problema di Trenitalia cargo è quello di una organizzazione legata a vecchi sistemi produttivi e a un contratto di lavoro molto oneroso, che porta a dei costi di produzione insostenibili. Il costo medio è di 25,8 euro treno/km per Tre-

nitalia contro una media di 14,5 euro treno/km per le imprese ferroviarie private. Ma il cosiddetto traffico diffuso, che Trenitalia cargo dal primo aprile scorso ha riorganizzato su nuove modalità, aveva nel 2009 un costo, stratosferico, di 40 euro treno/km. Di contro i ricavi medi per la società del gruppo Fs sono di 15,9 euro per treno/km. Inevitabile quindi anche per il 2009 un bilancio in rosso, stimato, come risultato d'esercizio in -300 milioni di euro contro i -270 del 2008. E il bilancio di previsione del 2010 non va molto meglio, visto che stima una perdita di circa 230 milioni di euro nonostante una riduzione dei costi; rispetto al 2009, di almeno 140 milioni. Interessante il

confronto con Tx logistic società fondata nel 1999 in Germania: il costo di produzione (escluso il pedaggio per i binari) è di 8,8 euro treno/km e la società ha chiuso il 2009 con un risultato netto positivo attorno ai 9 milioni di euro su un fatturato di circa 113 milioni. Cifre in calo, certo, rispetto al 2008 (risultato netto 13 milioni su 121 milioni di fatturato) ma certamente assai significative visto la profonda crisi economica globale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

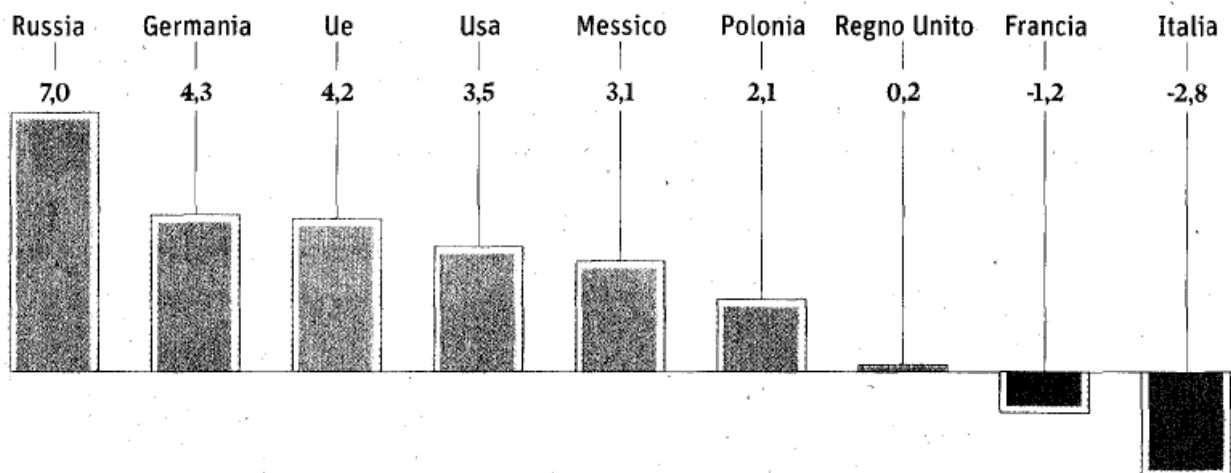
PARAGONE CON L'ESTERO

In Svizzera e Austria viaggiano su rotaia rispettivamente il 53 e il 30% delle merci grazie a politiche di limitazione del traffico stradale





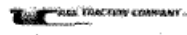










Il confronto su rotaia

Traffico (tonn/km) nel IV trimestre 2009 rispetto al III trimestre 2009. **Variazione percentuale**



Fonte: Ue

Le principali imprese ferroviarie merci operative in Italia

	Trenitalia Spa		Ferrovia Emilia-Romagna Srl
	Rail Traction Company Spa		Sistemi Territoriali
	NordCargo srl		Sncf Fret Italia Srl
	Sbb Cargo Italy Srl		Veolia Cargo Italia
	Linea Srl		Crossrail Italia Srl
	Db Schenker Rail Italia Srl		Comp. Ferroviaria Italiana Srl
	Sangritana Srl		InRail Spa



15 giugno - il sole 24 ore - Concorrenza in casa fs. Trenitalia cargo abbate del 40% i costi dopo un 2009 chiuso con 300 milioni di passivo.doc