

Trenitalia investe 570 mln

La business unit di FSI dedicata al trasporto merci ha un piano di rilancio che prevede una riorganizzazione delle attività sotto la sub-holding FS Logistica

PAGINE A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) il 2015 sarà un nuovo anno zero per il trasporto merci. L'azienda guidata dall'amministratore delegato Michele Elia, in questi giorni sta infatti presentando alle rappresentanze sindacali quello che sarà il nuovo piano di rilancio del gruppo nel business della logistica. Secondo quanto reso pubblico da Uil Trasporti, il piano prevede «sinergie interne al gruppo, la costituzione di una Newco e investimenti per 570 milioni di euro nel prossimo triennio, con l'obiettivo di passare dall'attuale situazione di bilancio in rosso a uno scenario che prevede utili di esercizio e un incremento, dal 2018, del trasporto merci su ferro».

Nel 2014 i risultati d'esercizio della capogruppo FSI (ricavi 8,4 miliardi di euro, ebitda 2,1 miliardi e utile netto 303 milioni) e di Trenitalia

(utile di 59,5 milioni, in diminuzione del 67,2% rispetto al 2012) hanno risentito di svalutazioni per 275 milioni di euro, che, si legge in una nota di FSI, sono «prevalentemente dovute al fatto che, nel corso dell'esercizio 2014, alcuni provvedimenti normativi e regolatori hanno significativamente modificato il quadro in cui opera il gruppo, determinando forti riduzioni del valore. Ciò vale soprattutto per gli asset riferiti alla Business Unit Cargo di Trenitalia e al patrimonio immobiliare di FS Logistica».

I provvedimenti citati sono il cosiddetto «servizio universale» cargo, vale a dire le risorse finanziarie destinate agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto merci su ferro per la continuità territoriale con il Sud Italia e le isole che l'ultima legge di Stabilità ha ridotto da 140 a 100 milioni e, soprattutto, da quest'anno non verranno più assegnati in esclusiva a Trenitalia. Di questi 100 milioni una parte (pare 40 milioni) sarà destinata a RFI, in quanto gestore della rete, che dovrà a sua volta distribuire alle imprese ferroviarie per la compensazione degli oneri di

traghetamento verso le isole e per i canoni di utilizzo dell'infrastruttura dovuto per i traffici aventi origine o destinazione nelle regioni del Sud. Per gli altri 60 milioni di euro si sta discutendo circa la possibilità di erogarli agli operatori sotto forma di incentivi, un qualcosa di simile a quello che era lo strumento del Ferrobonus introdotto alcuni anni fa per stimolare il trasporto su ferro.

Più nel dettaglio, secondo quanto risulta a *MF Shipping & Logistica*, il piano di rilancio dell'impresa ferroviaria pubblica nel business merci passerà attraverso una più ampia riorganizzazione delle attività del gruppo dove Trenitalia Cargo sarà una delle sette società che faranno capo alla holding dei trasporti FS Logistica. L'orizzonte temporale per il primo step del piano è triennale e il raggiungimento del break even di questa business unit è fissato per il 2017 grazie a un incremento atteso dei servizi ferroviari di circa il 7% all'anno per i prossimi esercizi. Non solo: il gruppo FSI è pronto ad aprire il portafoglio mettendo sul piatto 573 milioni di euro di

nuovi investimenti per il rinnovo del parco rotabile (acquisto di nuovi locomotori e carri ferroviari). In questo modo la società potrà farsi trovare pronta alle nuove sfide del mercato e sarà in grado di competere alla pari con la concorrenza crescente delle imprese ferroviarie private che in Italia detengono oggi una quota di mercato pari al 30%. Nel business cargo, dei complessivi 43 milioni di treni-km offerti nel nostro paese dalle imprese ferroviarie presenti, poco meno di 30 milioni fanno infatti capo a Trenitalia. Il gruppo FSI, all'interno del più ampio processo di razionalizzazione dei costi, chiede però alla forza lavoro (in particolare ai macchinisti dei treni) un incremento della produttività del 15% anche se i dettagli di questa richiesta saranno oggetto di prossimi incontri con i sindacati.

Il disegno a lungo termine della business unit guidata dal responsabile Mario Castaldo è quella di concentrarsi sui collegamenti economicamente più remunerativi fra i maggiori poli produttivi, i porti e i retroporti che sorgono sui principali corridoi infrastrutturali europei individuati dalle reti TEN-T. (riproduzione riservata)