



Data: 02/12/2011

Testata giornalistica: Il Sole 24ore Trasporti

Moretti rilancia Trenitalia. Break even di bilancio, intermodalità ed espansione al di là delle Alpi: debutto in Francia

Mauro Moretti lo dice così, con schiettezza: «Eravamo un bel ammortizzatore sociale: su un fatturato di un miliardo scarso, perdevamo 800 milioni l'anno. Cosa abbiamo fatto: innanzitutto cercare di continuare a esistere. L'alternativa era fallire e lasciare un grande buco nel trasporto ferroviario a vantaggio di altri oppure fare un piano forte, difficile e coraggioso di riconversione. Come siamo oggi: perdiamo ancora; quest'anno per l'intero settore delle merci nazionali e internazionali 100 milioni; contiamo di raggiungere il break even nel 2013, forse ci arriveremo già nel 2012». Moretti sottolinea che non ha nessuna intenzione di abbandonare il cargo e anzi rilancia con forza il piano industriale 2011-2015. Come, è presto detto: una forte revisione dei processi industriali, lo sviluppo dell'intermodalità e una maggiore presenza sui mercati internazionali e nei principali porti italiani. «I volumi di traffico merci registrati nel 2011 - continua Moretti - sono in crescita rispetto al 2010, a dispetto di una congiuntura economica particolarmente complessa. La migliore performance è quella di Tx Logistik, che copre da sola il 30% dei volumi trasportati». Tx Logistik, da quest'anno può operare anche in Italia: la sua struttura è molto più efficiente di quella di Trenitalia Cargo. Ma qualcosa si muove anche a livello nazionale: l'accordo con i sindacati per l'equipaggio polifunzionale comincia a dare i suoi frutti. Sono già 276 a settimana i treni prodotti così, mentre prosegue l'addestramento del personale che si concluderà entro la prossima primavera. Poi l'accordo dovrebbe essere esteso anche ai treni notturni, la maggioranza nel settore cargo, e dare quindi vantaggi significativi. Poi, Trenitalia Cargo punta sulla massima flessibilità operativa per permettere ai clienti di confermare o sopprimere i convogli previsti di settimana in settimana. Ora il 40% dei treni è classificato come straordinario. All'estero, in Francia sarà creata una propria impresa ferroviaria sul modello di Tk Logistik e nell'est Europa dove la forte presenza commerciale - Pol-Rail e Rom-Rail - non è giudicata sufficiente, il Gruppo Fs potrebbe assumere il controllo di qualche impresa privata locale e inserirla nel suo network europeo. «Andare in break even di bilancio sulla parte ferroviaria senza aver avuto un soldo di ricapitalizzazione dallo Stato è un fatto unico in Europa, dove tutti hanno preso soldi - rivendica Moretti -. Per arrivare lì abbiamo dovuto fare scelte che hanno creato fastidi, come quella di eliminare il servizio a carro singolo. È assurdo avere un reticolo come quello di ieri '900. La scelta è stata di abbandonare tutte le linee e i piccoli terminali, ne avevamo 800, che non producevano nulla e focalizzarci sulle direttrici forti che coincidono con gli assi europei. Confidiamo di fare tutte le nostre attività concentrandoci in un triangolo che sta al centro della Val Padana derivando da lì i collegamenti sugli altri terminali importanti, in particolare i porti, e verso il centro e il sud».