

Ferrovie «I treni merci? Così li faremo guadagnare»

Gosso: «Via al risanamento». Obiettivo: bilancio in utile nel 2018

DI ALESSANDRA PUATO

Nuove locomotive, investimenti all'estero, vagoni sui quali caricare i container con più semplicità. E soprattutto i guadagni, anziché le perdite. Viene presentato oggi, a Milano, il Polo Mercitalia, che ha radunato nel gruppo Fs Italiane tutto ciò che riguarda logistica e trasporto merci con sette società e circa 4 mila dipendenti (un migliaio in meno rispetto alla precedente Divisione cargo, che è stata incorporata). L'ex Cenerentola delle Ferrovie si muove sulla strada del riscatto. L'obiettivo principale è raggiungere l'utile nel 2018 e raddoppiare i ricavi in dieci anni, dal miliardo stimato per il 2016 (aggregato) ai due miliardi nel 2026. Già l'anno scorso (il bilancio è ancora in via di chiusura) la perdita del settore in Fs, secondo le previsioni interne, è stata dimezzata a circa 70 milioni di euro, contro i 150 milioni del 2015. Il traguardo a budget è arrivare a 45 milioni di risultato netto nel 2021 e 85 milioni nel 2026. Una delle prospettive di questo nuovo polo, all'interno dell'Fs che si avvia a quotare in Borsa le «Freccie» (il trasporto passeggeri a lunga percorrenza e a mercato), è accontentare in futuro investitori privati.

L'investimento

«Così com'era, l'attività non era più sostenibile — dice Marco Gosso, amministratore delegato di Mercitalia Logistics, neonata holding operativa, controllata al 100% da Ferrovie dello Stato —. Nel 2011-2015 si erano accumulate perdite complessive nel merci per circa 800 milioni, una media di 150 milioni all'anno. Quest'attività era l'unica rimasta in perdita». Non è una produzione marginale, quella di merci e logistica, per Fs: nel 2015 copriva un settimo dei ricavi (un miliardo su 8,5 miliardi la stima 2016) e quasi il 10% dell'organico (4 mila persone, appunto, su circa 70 mila). Questo ha spinto i vertici del gruppo, guidato dall'amministratore delegato Renato Mazzoncin, a ridisegnare tutta l'area. Sul piatto, previsti dal piano industriale 2017-2026, ci sono 1,5 miliardi di investimenti desti-



Fs Italiane Renato Mazzoncin, amministratore delegato



Mercitalia Logistics Marco Gosso, amministratore delegato

nati al riassetto: 1,1 miliardi per il materiale rotabile, 100 milioni per i terminal intermodali (come a Milano, Brescia e Piacenza), 100 milioni per la tecnologia informatica e la sicurezza, più 250 milioni per le acquisizioni.

Capogruppo del polo è, appunto, Mercitalia Logistics, specializzata nella gestione dei beni immobiliari a destinazione logistica: magazzini, piazzali, terminali. Valuta gli asset delle vecchie Fs per poi venderli, affittarli, razionalizzarli. Per esempio, l'area dello scalo di Milano Smistamento, dietro l'Idroscalo, sarà messa

a reddito con la costruzione di un terminal intermodale sull'asse del Gottardo, che Fs vuole completare in due anni. Mercitalia Logistics controlla poi sette società: Mercitalia Rail (67% assoluto, in partecipazione congiunta con Cemaf), Cemaf (53%), Mercitalia Terminal (95%), Tx Logistik (100%), Mercitalia Transport & Services (100%), Teralp (50%) e TIF (100%).

Mercitalia Rail comprende la ex divisione Cargo, scissa lo scorso dicembre da Trenitalia. «È la prima macchina ferroviaria merci in Italia — dice Gosso —: produce (cioè com-

bina, ndr.) i treni merci e fattura circa mezzo miliardo». Cemaf è «il maggiore operatore di trasporto combinato in Italia e il terzo in Europa», dice Gosso che ne è amministratore delegato e ha iniziato lì la carriera in Fs. Collega lo spedizioniere con la società ferroviaria.

Mercitalia Terminal gestisce i terminal intermodali e la tedesca Tx Logistik «è la seconda impresa merci in Germania, strumento per l'espansione internazionale — dice Gosso —. Siamo interessati a sviluppare i grandi corridoi di traffico transalpino da e per l'Italia»: dalla Torino-Lione (in prospettiva) a Modane, Gottardo e Brennero. Mercitalia Transport & Services è l'azienda del trasporto su gomma: i camion per servire depositi e cantieri. Teralp costruisce i terminal intermodali (come a Milano e Brescia, per poi darli in gestione ad altri) mentre Tef è francese e commercializza i servizi di logistica.

Le due mosse

«Due le prime azioni a breve — annuncia Gosso —. Primo, accelerare il risanamento di Mercitalia Rail, con un migliore livello di servizio ai clienti e una maggiore produttività». Significa superare le due criticità storiche del Cargo, con un taglio dei costi già avviato con la riduzione delle strutture di staff e la revisione dei turni e processi di lavoro, dopo gli accordi sindacali raggiunti. La seconda mossa sarà utilizzare i 250 milioni (su dieci anni) stanziati per le acqui-

Il piano: locomotive, terminal intermodali, acquisizioni estere

sizioni: di aziende «in aree geografiche dove possiamo rafforzarci», dice Gosso, o di attività nuove o poco avviate, come il trasporto su gomma.

Le parole sono «sinergia» e «mercato», visto che trasferimenti di soldi pubblici a merci e logistica di Fs non ci sono. Il riferimento in Europa sono Deutsche Bahn e Snecf. Per il nuovo Polo sono state rinnovate le prime linee, con l'arrivo di Gian Paolo Gotelli come amministratore delegato di Mercitalia Rail e Mirko Pahl alla guida di Tx Logistik dal primo marzo. L'apertura societaria sarà conseguenza del riassetto. «Per il merci la privatizzazione è lontana — dice Gosso —, ma ora è un'attività di mercato. Se si dimostra redditizia, può diventare interessante per investitori terzi».

