

## **NOTA INFORMATIVA**

# **INCONTRI CON FS SUL RIASSETTO DELLE ATTIVITA' DI LOGISTICA E DI TRASPORTO MERCI INDISPENSABILI ULTERIORI APPROFONDIMENTI**

*Nei giorni 18, 28 e 29 maggio si sono svolti i primi tre incontri di approfondimento sulla ipotesi di riassetto industriale e produttivo del Gruppo Fs nelle attività di logistica e di trasporto merci.*

Questi incontri e quello ulteriore già programmato per il 15 giugno p.v. sono finalizzati all'analisi del contesto economico ed alla valutazione dei contenuti industriali dell'ipotesi aziendale presentata nelle sue linee guida fondamentali alle Organizzazioni Sindacali in occasione dell'incontro dell'8 maggio con i vertici di FS e di Trenitalia, e tuttora in corso di progressiva messa a punto da parte dell'azienda.

L'ipotesi aziendale muove sostanzialmente da due fatti che accelerano la necessità di decisioni strategiche.

Il primo, riferito alla perdurante situazione di perdite in conto esercizio prodotte per Trenitalia da Divisione Cargo, ancora attestata nel 2014 intorno ai 110 mln di euro, malgrado gli interventi straordinari attivati in corso di anno sul versante dei costi e qualche timido segnale positivo sul versante dei ricavi.

Il secondo, conseguenza diretta della Legge di Stabilità 2015, riferito all'azzeramento dal 1° gennaio di quest'anno del contratto universale di trasporto merci tra Stato e Trenitalia (del valore di poco meno di 140 mln di euro/anno per collegamenti nord-sud) ed il ritardo nell'emanazione, non ancora avvenuta, del DM che dovrebbe ridefinire la strumentazione alternativa al pre-esistente contratto (contribuzione pubblica a RFI per abbattere i costi del pedaggio sull'infrastruttura a tutte le imprese ferroviarie merci e comunque entro un impegno massimo di spesa di 100 mln/anno, secondo criteri di ripartizione però tuttora incerti), cui si aggiunge la svalutazione di alcuni asset immobiliari di Fs Logistica imposta da recenti provvedimenti normativi interessanti il settore.

Due fatti che sui conti del 2014 di FS e, in quota parte, di Trenitalia hanno complessivamente gravato per quasi 275 mln di euro.

Il processo di liberalizzazione del trasporto merci ferroviario in Italia, avviato nel 2001, vede una stabilizzazione delle quote di mercato, significativamente contrattosi dal 2008 (-30% circa), con una presenza di imprese ferroviarie diverse da Trenitalia attestata intorno al 30% (13 mln di tr x km contro i poco meno di 30 di FS).

I forti incentivi pubblici che tuttora sostengono, nel nostro Paese, l'autotrasporto merci, nonché le diffuse distorsioni competitive e gli scarsi controlli che caratterizzano quella modalità di trasporto, hanno reso il trasporto merci su rotaia una modalità "residuale".

Ne deriva che le numerose imprese ferroviarie operanti in Italia (ormai una trentina) risultano: scarsamente patrimonializzate; disinteressate a significativi investimenti; piccole dal punto di vista organizzativo (attualmente soltanto DB Schenker, SBB Cargo Italia e Rail Traction Company superano i cento dipendenti) e, conseguentemente, specializzate nel solo trazionismo, condizione questa favorita dal dumping contrattuale determinato dalla persistente assenza di qualsiasi norma di regolazione legislativa di settore; dislocate prevalentemente in particolari "nicchie" di mercato (valichi alpini, Pianura Padana e, più raramente, nei traffici da e per i porti dell'Italia

Settentrionale), dove di solito si muovono in una spregiudicata competizione sulle tariffe tra di loro e con Trenitalia.

L'ipotesi di riassetto di FS si articola in due fasi temporali ed è ispirata alla produzione di un'offerta integrata di trasporto e di logistica.

La prima fase, ad orizzonte 2018 (coincidente quindi con l'attuale Piano di Impresa del Gruppo FS); la seconda al 2020.

L'avvio della prima fase, per ora ipotizzata ad inizio 2016, vedrebbe la costituzione di una "sub-holding" controllata dal Gruppo FS, il cui ruolo di capogruppo verrebbe assegnato a FS Logistica e nell'ambito della quale si collocherebbero le società di logistica TI Log.Fr, Cemat, FS Jit Italia, SGT, Teralp, l'impresa ferroviaria Tx Logistik, nonché la nuova impresa ferroviaria nascente dallo scorporo di Divisione Cargo da Trenitalia.

Alla luce delle informazioni finora disponibili, appare probabile che per buona parte o, addirittura, per l'intero arco temporale della prima fase riorganizzativa gli otto soggetti societari citati mantengano personalità giuridica propria. Allo stato non appare altresì ancora chiaro se lo scorporo della Divisione Cargo da Trenitalia interesserà la totalità o parte dell'attuale divisione, pur essendo esplicita l'intenzione aziendale di assegnare alla nuova società che nascerà dallo scorporo la funzione di trazionista ferroviario, prevalentemente sulle relazioni nazionali, con la medesima funzione svolta invece da Tx Logistik sulle relazioni internazionali.

Abbastanza chiara, inoltre, risulta l'evoluzione operativa di Serfer (esclusa, almeno nella prima fase, dalla collocazione nella sub-holding), che dovrebbe specializzarsi nelle attività di manovra e terminalizzazione per conto di Trenitalia, nonché sviluppare negli scali ferroviari attività di manutenzione ordinaria e di piccola progettazione.

L'ipotesi aziendale prevederebbe inoltre investimenti in materiale rotabile per 573 mln di euro, la quasi totalità collocati, però, nella seconda fase del progetto di riassetto ed in relazione ai risultati conseguiti nel corso della prima fase.

Lo studio aziendale, infine, individua nel periodo di Piano (quindi al 2020) progressivi incrementi fino al 15% delle ore di condotta/agente, all'11% della produttività del personale operativo a terra, al 33% del rapporto indiretti/totale addetti e al 25% del coefficiente di impiego dei mezzi di trazione, tutti temi sui quali, per il momento, il confronto appena avviato non ha ancora svolto alcun ulteriore approfondimento.

*L'approfondimento in corso intende altresì verificare gli obiettivi di sviluppo dei traffici contenuti nel progetto aziendale. Per quanto finora illustrato, si tratta di obiettivi molto impegnativi in relazione alle stime di crescita economica nazionale ed europea ipotizzabili nell'arco di Piano (soprattutto quelle riferite alla prima fase), al contesto competitivo nazionale ed internazionale del settore (inteso sia tra modalità ferro e gomma che nel solo campo ferroviario) e, soprattutto, all'attuale assenza in Italia di qualsiasi concreta iniziativa politica di sostegno al riequilibrio modale (da strada ad altre modalità a partire dal ferro) nel trasporto delle merci.*

*D'altra parte, però, la possibile prospettiva di mantenimento, consolidamento e sviluppo di FS in questo settore non può che passare attraverso la realizzazione di un'offerta basata su una forte ed efficiente integrazione tra servizi logistici e servizi di trasporto, in alternativa ad una competizione, esiziale per FS, sul solo segmento trazionistico, soluzione verso cui inerzialmente tende in Italia il mercato ferroviario merci.*

*Costruire questa alternativa richiede a sua volta, però, di affrontare problemi complessi di carattere organizzativo, industriale, commerciale e finanziario e di ricercare le soluzioni a questi problemi anche attraverso un intenso e non superficiale confronto sindacale, perché il lavoro e la sua riorganizzazione sono elementi fondamentali per la sua riuscita.*

29 maggio 2015