

IL PRESIDENTE

Roma, 1 dicembre 2009

Carissimo e Illusterrimo Ministro,

Le chiedo di volermi nuovamente incontrare per riprendere il tema del trasporto ferroviario delle merci, poiché la *direttiva scali* del Presidente del Consiglio di quest'estate ha suscitato allarme e preoccupazione in tutto il settore degli operatori privati.

Quella direttiva, che consente a RFI di assegnare a qualsiasi società del Gruppo F.S. impianti e scali merci al solo fine dichiarato di ridurre gli oneri di manutenzione e senza alcun vincolo di destinazione d'uso, non appare coerente con gli ineccepibili principi di "*Liberalizzazione della rete ferroviaria*" contenuti nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013, sul quale Le espressi la piena condivisione della Confetra.

In tema di cargo ferroviario rientra sicuramente nella missione politica del Governo il sostegno ai piani industriali di F.S., ma non fino al punto di andare a scapito del mercato, il quale viceversa deve essere agevolato e non ostacolato nel processo di subentro all'ex monopolista sovvenzionato. Quando il cargo italiano non gestito da Trenitalia dal 12 per cento attuale arriverà al 30 (e questa soglia è a portata di mano), il processo virtuoso di risanamento-rilancio del settore sarà ormai inarrestabile.

Nel darLe atto che la Sua lungimiranza ha prodotto in quest'anno difficilissimo il raffreddamento dell'azione tariffaria di Trenitalia e l'imminente avvio normativo del *ferrobonus*, La prego di riprendere il proficuo confronto con la Confetra, nell'interesse di tutti noi.

In attesa di un Suo cortese cenno, La saluto con viva cordialità

Ferdinando Albini

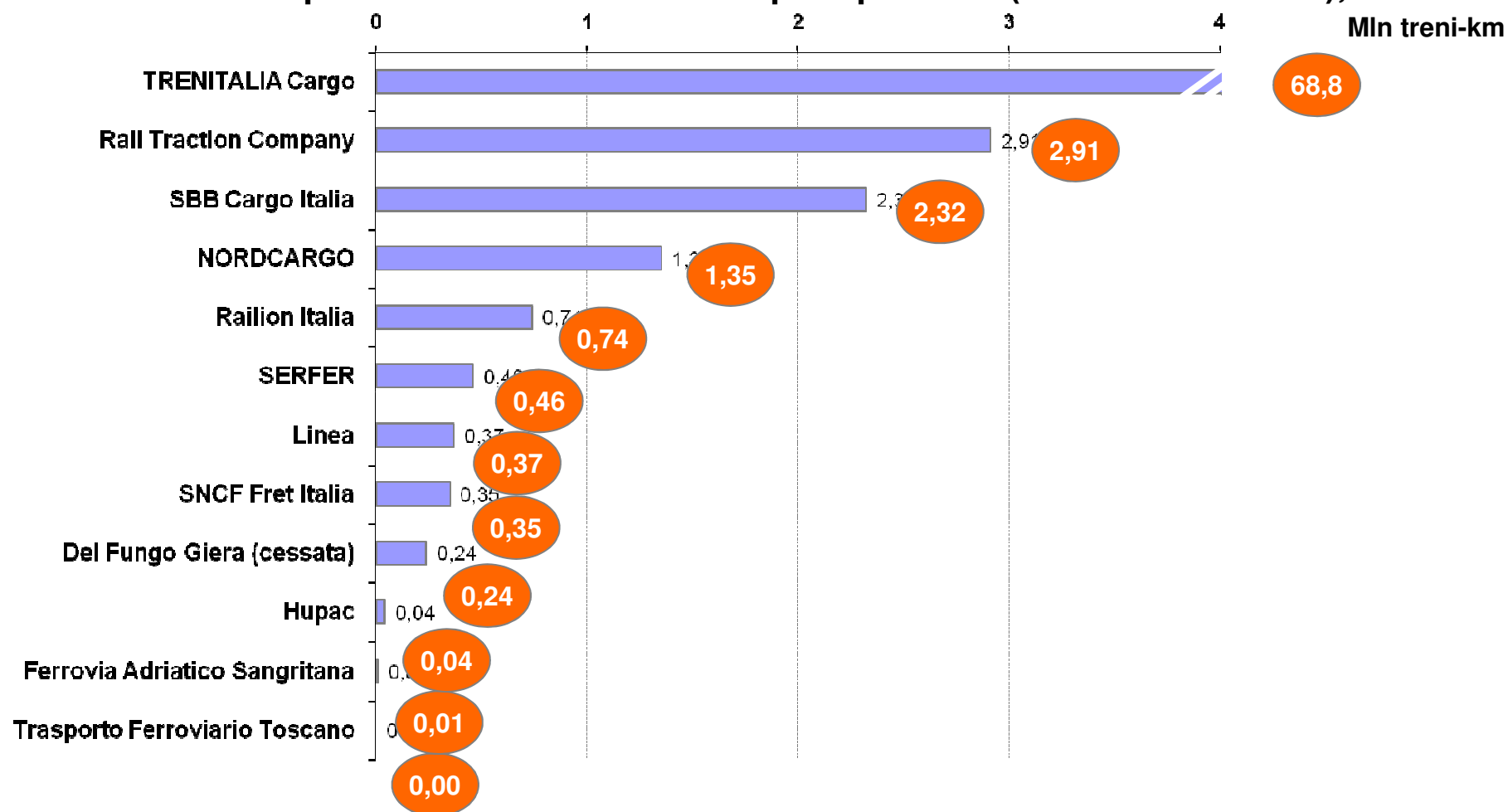


Allegati due

Egregio Signore
sen. Altero Matteoli
Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Gli operatori merci oggi presenti in Italia

Stima di produzione di servizi merci per operatore (milioni di treni-km), 2008



Fonte: rielaborazione The European House-Ambrosetti su dati da bilanci societari, 2009

IL PRESIDENTE

P. 208

Roma, 9 settembre 2009

Illustra e Caro Ministro,

vogliamo esprimere il nostro apprezzamento per i contenuti del capitolo *"La liberalizzazione della rete ferroviaria italiana"* nell'allegato Infrastrutture al 7° documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 e speriamo che in quella logica entro la fine della legislatura sia possibile dare una risposta positiva al binomio liberalizzazione-competizione in materia di trasporto ferroviario.

Perché ciò sia possibile è necessario prendere atto – come si fa nell'allegato Infrastrutture – che il modello di holding delle Ferrovie italiane è certo conforme alla disciplina comunitaria, ma tuttavia nel nostro Paese sono carenti due aspetti fondamentali:

- a) manca una chiara e trasparente separazione contabile tra attività connesse alla gestione delle infrastrutture e attività derivanti dalla prestazione dei servizi di trasporto; all'interno dei servizi di trasporto non c'è poi chiara distinzione tra il trasporto persone ed il trasporto merci e, ancora più in analisi, tra le diverse modalità del trasporto merci;
- b) l'accessibilità al mercato ferroviario delle merci per nuovi operatori non è garantita da alcun organismo indipendente: l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria dipende, per l'applicazione pratica del suo mandato, pur sempre da RFI e quest'ultima fa capo al Gruppo FS.

./.

Egregio Signore
Sen. Altero Matteoli
Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti
ROMA

Le nostre Ferrovie sono ancora un coacervo indistinto di elementi che riesce ad appostare bilanci positivi anche grazie al taglio di quei servizi *non remunerativi* rispetto ai quali peraltro ad altri potenziali fornitori viene impedito di accedere.

Come Lei ben sa il cargo ferroviario italiano continua a registrare contrazioni di volumi.

Tale situazione non è dipendente solamente dall'attuale contingenza generale negativa. Le cause principali di una riduzione così consistente nel 2008 vanno ricercate nell'attuale sistema di governance FS.

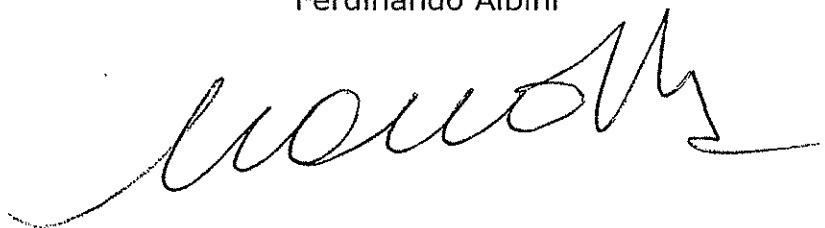
Nell'anno passato la viabilità stradale italiana ha registrato circa 80 miliardi di chilometri: il 25% di essi, percorso da automezzi industriali pesanti, rappresenta il mercato potenziale che un sistema ferroviario non monopolista potrebbe penetrare. Invece, sempre nel 2008, sommando tutte le modalità diverse del trasporto ferroviario, sono stati fatti poco più di 25 milioni di chilometri per il cargo a treni completi, cioè poco più dello 0,12%.(!).

Lei ha manifestato, in incontri ed occasioni pubbliche, la inequivocabile volontà politica di riequilibrare l'attuale situazione, il cui ulteriore persistere nel tempo porterà inevitabilmente alla scomparsa di un elemento fondamentale della nostra economia nazionale quale è il trasporto merci a mezzo ferrovia, con l'aggravamento della situazione ambientale descritta nell'allegato al DPEF.

Per questo insieme di motivi, dandoLe atto del suo immediato intervento nel febbraio scorso per contenere gli effetti negativi dell'azione tariffaria di FS Cargo, contiamo sulla continuità della Sua azione e sulla positiva conclusione delle questioni che sono rimaste pendenti prima delle ferie estive.

L'occasione è gradita per porgerLe i miei migliori saluti

Ferdinando Albini

A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to Ferdinando Albini, written over a light blue horizontal line.