



Roma, 13 febbraio 2009

Circolare n.35/2009

Oggetto: Trasporto ferroviario – Iniziative politiche della Confetra.

Partendo dal progressivo deterioramento dei servizi, delle tariffe e del ruolo stesso delle Ferrovie dello Stato nell'ambito del sistema trasportistico nazionale, la Commissione ferroviaria confederale (composta da Assoferr, Assologistica, Concarelli, Fedespediti e Fedit) ha elaborato un documento di critiche e di proposte da sottoporre al Governo per aprire un confronto sulle prospettive del trasporto ferroviario delle merci in Italia.

Al centro del ragionamento sta l'affermazione che le scelte strategiche sul sistema ferroviario non possono confondersi con il piano industriale delle Ferrovie dello Stato.

Sulla base di quel documento verrà sviluppata nei prossimi giorni e nei prossimi mesi una serie di iniziative politiche (incontri, audizioni, interpellanze, comunicati e conferenze stampa, convegno nazionale) per sensibilizzare classe politica, forze sociali e opinione pubblica sulla necessità di una seria politica di rilancio del trasporto ferroviario delle merci.

f.to dr. Piero M. Luzzati

Allegato uno
L/cp

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

confetra



UNA POLITICA PER IL RILANCIO DEL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI

Le scelte strategiche sul sistema ferroviario delle merci in Italia non possono confondersi con il piano industriale delle Ferrovie dello Stato

Il sistema ferroviario cargo necessita di un completo ripensamento che vada oltre la politica degli annunci – ormai decennale – sulla necessità del riequilibrio modale e dell'integrazione tra le varie modalità di trasporto.

Il dato che vede il trasporto ferroviario delle merci ormai ridotto ad una quota assolutamente marginale e con una erosione continua di quote di traffico è ormai consolidato e ben evidente a tutti.

Si è per troppo tempo confuso il sistema ferroviario del trasporto merci con un unico soggetto, il Gruppo Ferrovie dello Stato, mutuando la convinzione che l'intera strategia del sistema fosse assimilabile a quella delle FS e al relativo piano industriale. Il mercato dice che così non è; anzi tale visione è profondamente riduttiva poiché non vede coinvolta *anche* la totalità degli attori del mercato, ovvero gli Operatori privati, oltre che essere sbagliata nelle scelte.

Pur non rinnegando l'importanza e la storia delle Ferrovie dello Stato come Azienda di riferimento e di "bandiera" è doveroso non dimenticare i molti Operatori Storici che, anche con storie ed esperienze trentennali, hanno contribuito alla crescita della ferrovia, rammentando altresì che dal 1990 è stato avviato un processo di Liberalizzazione che almeno negli ultimi cinque anni avrebbe dovuto vedere la "reale" presenza di più soggetti in concorrenza tra di loro e con la stessa Trenitalia sul mercato della vezione ferroviaria.

Non è più sostenibile la posizione del Gruppo FS dove convivono il Gestore della Rete RFI – che opera su concessione dello Stato Italiano – e la maggiore Società di Servizi a sua volta in concorrenza con le nuove Imprese dove la stessa RFI dovrebbe essere organo super-partes. La presenza addirittura di altre Società del Gruppo che si occupano di Logistica e che di fatto stanno sostituendo la Divisione Cargo di Trenitalia alimentano ancor di più questo corto circuito.

Il passaggio da un mercato monopolistico ad un mercato liberalizzato necessita di tempi e modalità di accompagnamento che non possono esimere il Gruppo Ferrovie dello Stato

dal comportarsi, ancorché Società per Azioni, come soggetto pubblico che nell'infrastrutturazione, nell'acquisto di mezzi e in tutte le scelte gestionali – sicuramente non pubbliche e non condivise con il mercato – usufruisce di cospicui finanziamenti Statali. Occorre una logica "responsabile" e non meramente "contabile".

Al fine di porre rimedio ad una situazione di fatto insostenibile si propongono almeno i seguenti temi da sviluppare:

1. Strategia e politica Ferroviaria in Italia che non veda l'intero Sistema Cargo Ferroviario come subalterno al Gruppo FS e in particolare al trasporto passeggeri di quest'ultimo sia nelle scelte infrastrutturali che di servizio. Pertanto immediata separazione tra il Gestore della Rete e le Società di servizi e trasporto del Gruppo FS.
2. Riprogrammazione infrastrutturale della Rete e dei Nodi (stazioni terminali, raccordi, porti e interporti) che oggi obbediscono più a logiche "immobiliari" che di infrastrutture funzionali e asservite allo svolgimento del servizio ferroviario. Necessità di un network che - seguendo anche le indicazioni dell'Unione Europea – porti alla creazione di corridoi e nodi espressamente dedicati alle merci che non si sovrappongano al trasporto passeggeri obbligando poi a scelte sicuramente dannose o in un senso o nell'altro.
3. Quadro normativo e ruolo degli organi preposti alla normazione e regolazione quali il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. Occorre una reale indipendenza e operatività di queste strutture che insieme ad un Gestore della Rete, anch'esso superpartes, dovrebbero assicurare per tutti il rispetto delle regole.
4. Strumenti contrattuali che consentano alle Imprese Ferroviarie e a tutti gli Operatori di confrontarsi – attraverso la polifunzionalità degli addetti e la flessibilità dell'orario – con un mondo molto competitivo e deregolamentato come quello del trasporto stradale. L'atteggiamento di alcune organizzazioni imprenditoriali e del Sindacato nel non vedere le specificità del cargo ferroviario è quanto mai imbarazzante e industrialmente ingiustificabile.
5. Superamento della discriminazione tra trasporto Convenzionale e trasporto Combinato partendo dall'assunzione che esistono treni che hanno una base produttiva comune e che poi possono confrontarsi sul mercato con approcci diversi, quindi con la tecnica Convenzionale o Intermodale. Devono essere le scelte organizzative e infrastrutturali del cliente e della specificità delle sue merci e dei suoi quantitativi a indirizzare la tecnica e non il contrario, attraverso anche l'utilizzo distorto di taluni aiuti di Stato. L'esperienza ha dimostrato che a rimetterci è l'intero sistema ferroviario, mentre devono essere rispettati gli investimenti fatti dagli operatori sia in termini di trasporto convenzionale che combinato.
6. Scarsa lungimiranza del sistema produttivo e imprenditoriale italiano nell'indirizzarsi al trasporto merci ferroviario solo come alternativo o come ruota di scorta delle altre modalità quando necessario, invece di considerarlo complementare e integrativo del trasporto stradale e marittimo. Le caratteristiche della ferrovia e delle sue particolarità peculiarità sulle lunghe distanze, sulle grandi capacità e sull'organizzazione e programmazione industriale, non sono mai state tenute nella giusta considerazione se non in sporadici e limitati casi.
7. Necessità che la liberalizzazione venga accompagnata e regolata, anche con contributi e incentivi che abbiano come obiettivo lo sviluppo complessivo e sostenibile del sistema ferroviario. Non può essere consentito il disimpegno unilaterale dell'Operatore monopolista – ancora unico su molte relazioni e filiere – con stravolgimenti contrattuali e aumenti spropositati non sostenibili da alcun operatore che sul mercato, anche con molta fatica, abbia assunto impegni vincolanti. Che la tariffa del trasporto ferroviario debba almeno coprire i costi industriali è innegabile, ma non è possibile farlo in un sol colpo abbandonando intere aree del Paese e impedendo di fatto l'ingresso dei new incumbent comunque pronti al subentro e anche alla collaborazione. Occorre pertanto un percorso di trasparenza e condivisione con la concertazione e la vigilanza dello Stato attraverso i preposti organismi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La crisi economica che ha investito il mondo industrializzato non è ancora definita e conosciuta nei suoi effetti e nella sua durata, ma sarà certamente un momento di forte upgrade di sistemi, modalità, filosofie, scelte e quant'altro. In poche parole e con molta enfasi siamo di fronte a delle svolte epocali.

La ferrovia merci – come sistema integrato e liberalizzato con regole serie ed efficienti – può essere una delle terapie per ridare efficienza e competitività al tessuto produttivo dell'intero paese integrato in Europa e porta privilegiata sul Mediterraneo.

Il 2010 è alle porte e tutti gli obiettivi del Libro Bianco dell'UE, almeno in Italia, sono stati miseramente falliti. E con essi rischia di "scompare" totalmente il sistema cargo ferroviario italiano. E' il momento di cambiare.

(Approvato il 2 febbraio 2009 da Assoferr, Assologistica, Concarrelli, Fedit e Fedespedi)