

## non manca solo l'Authority, in Italia nessuno punta su equilibrio trasporto merci : Ferpress

(FERPRESS) – Roma, 28 SET – “Non c'è solo il problema di un'Authority che incomprensibilmente tarda a nascere, più grave ancora è l'assenza di interlocutori per discutere del futuro del trasporto ferroviario merci in Italia”. Giacomo **Di Patrizi**, presidente di **FERCARGO**, l'associazione delle imprese ferroviarie merci, e amministratore delegato di **CFI – Compagnia Ferroviaria Italiana**, conferma l'allarme degli operatori privati in questa intervista a *FerPress* alla vigilia di **Mercintreno 2012**, il Forum internazionale organizzato da Federmobilità che si terrà da lunedì 1 ottobre prossimo a Roma.

“Cerchiamo come Diogene chi si faccia carico del compito di cercare un 'equilibrio' (non un 'riequilibrio', perché – come si direbbe in gergo – ora come ora 'non c'è partita') del sistema dei trasporti in Italia. Neanche l'occasione della 'spending review' è servita a mettere in discussione una spesa improduttiva come la distribuzione a pioggia di centinaia di milioni di euro all'autotrasporto senza che sia finalizzata a un qualsiasi obiettivo di ristrutturazione o di modernizzazione del settore”, osserva Di Patrizi, che rimarca ancora: “nel primo semestre, i dati delle nostre aziende segnalano che c'è in atto un recupero rispetto al passato, miglioriamo i nostri dati di traffico nonostante la terribile congiuntura economica che stiamo attraversando a livello paese; in particolare – per quanto riguarda noi di CFI – i risultati migliori li otteniamo nell'intermodale, grazie anche all'effetto del cosiddetto 'ferrobonus'. Ebbene – continua Di Patrizi – abbiamo chiesto che perlomeno questi incentivi venissero rinnovati, anche perché parliamo di cifre estremamente più basse (28 milioni di euro) rispetto all'autotrasporto: stiamo ancora lì con la lanterna, e oramai neanche aspettiamo più risposte”.

Sulla questione dell'Authority, il presidente di Fercargo ritiene i ritardi sempre più gravi. “L'Authority avrebbe già dovuto agire su due versanti – osserva Di Patrizi – ; da un lato, fornire indirizzi per favorire quel famoso 'equilibrio' tra le modalità e intervenire su quei fattori che costituiscono un indubbio elemento di distorsione della concorrenza, privilegiando un settore come il trasporto stradale che già vive una condizione di scarso rispetto delle regole; e, dall'altro, lavorare alla definizione di regole eque e non discriminatorie e volte effettivamente a favorire la concorrenza all'interno di una stessa modalità, in questo caso quella ferroviaria. Il ruolo dell'Authority è importante per definire 'prima' le regole della competizione tra le imprese, per evitare



che 'dopo' si vada incontro al rischio di alimentare contenziosi e conflitti che non servono a nessuno e, soprattutto, non consentono alle imprese di pianificare le loro attività, i loro investimenti, perché nessun privato può consentirsi di rischiare le enormi somme necessarie nel settore ferroviario senza la garanzia che le regole del mercato rimangano inalterate perlomeno per il tempo necessario a rientrare dei propri investimenti", rileva il presidente di Fercargo.

"Il momento e la crisi economica italiana e internazionale, però, è talmente grave che non serve litigare come i polli di Renzo, anzi insistiamo in tutte le sedi per costruire rapporti di collaborazione, perché in gioco non è il destino di questa o quella impresa, ma la stessa sopravvivenza del trasporto ferroviario merci in Italia", continua Di Patrizi; "ormai non è neanche più questione di rapporti tra imprese o con l'operatore incumbent, perché occorre riconoscere la legittimità della difesa dei rispettivi interessi, ma è piuttosto l'esigenza di un forte ruolo dell'interlocutore pubblico che diventa ogni giorno più pressante, perché sono in discussione questioni fondamentali che stanno per arrivare al pettine e che hanno necessità di essere risolte, se veramente vogliamo che sopravviva nel nostro Paese la prospettiva di un mercato ferroviario aperto realmente alla concorrenza di tutte le imprese", spiega il presidente di Fercargo.

Di Patrizi accenna alla questione dei servizi di manovra negli impianti che RFI – Rete Ferroviaria Italiana non intenderebbe più continuare, nel prossimo futuro, a svolgere alle attuali condizioni per le altre imprese ferroviarie: un problema che rischia di diventare dirompente soprattutto per le piccole compagnie di trasporto merci, che non potrebbero accollarsi i costi dei servizi nei vari impianti sparsi sulla rete: "Abbiamo presentato delle proposte per cercare delle soluzioni attraverso la creazione di consorzi o la costruzione di condizioni alternative che consentano anche alle piccole imprese di operare e non soltanto a quelle in qualche maniera legate alle grandi aziende ferroviarie nazionali; sappiamo che la questione è all'attenzione dell'URSF, ma certezze riguardo al futuro su una questione come questa che riteniamo fondamentale non ce ne sono", conclude il presidente di Fercargo e amministratore delegato della Compagnia Ferroviaria Italiana (CFI).

Publicato da AD il giorno 28/9/2012 alle ore 16:46

[0 Comment](#)