

# Fercargo all'attacco dei contributi per Trenitalia

Nel mirino i 120 milioni che ogni anno vengono concessi per la fornitura del servizio universale

L'associazione italiana delle imprese ferroviarie private ha messo nel mirino i contributi pubblici elargiti alle Ferrovie dello Stato per il servizio universale nel settore cargo ferroviario.

In pratica lo Stato, così come fa per Tirrenia nel trasporto marittimo, offre sovvenzioni pubbliche alle società che garantiscono la continuità territoriale con i propri servizi di trasporto anche verso quelle aree del Paese che altrimenti non verrebbero servite perché economicamente non redditizie. Insomma laddove la domanda di trasporto non copre il costo d'esercizio dei collegamenti.

La notizia è stata anticipata da *MF-Milano Finanza*, dove si legge che Fercargo ha inviato una serie di esposti su questa questione alla Corte dei Conti, all'Antitrust, all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, Al Ministero dei Trasporti e al Dicastero dell'Economia. L'associazione delle imprese ferroviarie private vuole avere chiarimenti sui circa 120 milioni di contributi che annualmente lo Stato corrisponde a Trenitalia per questo servizio universale sul versante cargo. "In realtà - secondo quanto ha spiegato Fercargo - il contratto in essere è scaduto nel 2006 e da allora i servizi sono stati ridotti di parecchio, alcuni addirittura interrotti come i collegamenti con la



Sardegna e la Sicilia, ma Trenitalia ha percepito lo stesso quei 120 milioni di euro circa dal 2007 a oggi in regime di proroga".

L'associazione delle imprese ferroviarie private ritiene che quei soldi non siano più dovuti (tanto più non la stessa cifra di quando Trenitalia svolgeva molti più servizi rispetto a quelli attuali), ma anzi auspicherebbe che queste 'sovvenzioni pubbliche' venissero messe a gara e che anche le imprese ferroviarie private (ad oggi ne esistono circa 30 in Italia) potessero ambire al cosiddetto servizio universale.

A Fercargo e alle aziende associate che hanno chiesto di poter avere accesso agli atti riguardanti il contratto di servizio per il periodo 2009-2014 (attualmente ancora in discussione) fra il Ministero dei Trasporti e Trenitalia è stato espresso un secco diniego da parte del Ministero dell'Economia. "Questo è possibile perché il contratto risulta essere in fase di istruttoria e la legge consente di mantenere riservate queste informazioni" spiega ancora Fercargo, che snocciola poi alcuni numeri: "Trenitalia Cargo ha chiuso il 2011 con circa 32 milioni di treni/kilometro (erano 70 milioni nel 2007) e dal Ministero dei Trasporti hanno confermato che i chilometri sussidiati dal servizio universale per il Sud Italia sono 12 milioni, oltre un terzo del loro prodotto. È un contributo che configura un chiaro aiuto di stato, ma soprattutto non è possibile che Trenitalia produca tutti quei treni in Meridione". Le imprese ferroviarie aderenti a FerCargo hanno invece chiuso l'esercizio passato con 12 milioni di treni/chilometro, rappresentando la quota restante di mercato.

Le notizie degli ultimi giorni, infine, sono poco incoraggianti anche sul futuro prossimo, perché nel Decreto Legislativo

sulla Crescita attualmente al vaglio del Parlamento è stato inserito un emendamento che secondo Fercargo va proprio nella direzione di garantire a Trenitalia altri 120 milioni di euro anche per l'esercizio in corso. Nel testo si legge infatti: "Si prevede che il Ministero dell'economia e delle finanze sia autorizzato a corrispondere a

Trenitalia S.p.A. le somme previste, per l'anno 2012, dal bilancio di previsione dello Stato, in relazione agli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia nel rispetto della vigente normativa comunitaria".

Nicola Capuzzo

## "Più treni nei porti italiani"

Fercargo ha proposto tre "ricette" per aumentare il trasporto su ferro da e per i terminal portuali italiani: semplificare i servizi di manovra ferroviaria, procedere dove necessario con micro-interventi infrastrutturali e accrescere la rappresentatività delle aziende del settore.

A ribadire l'importanza di promuovere il servizio ferroviario all'interno dei



Guido Porta

porti italiani ci ha pensato Guido Porta, vicepresidente dell'Associazione di Imprese Ferroviarie private attive nel settore del trasporto merci in Italia. Dal palco del Port&Shipping Tech a Genova il numero uno di InRail e FuoriMuro è intervenuto in un convegno sullo sviluppo competitivo della logistica portuale richiamando l'attenzione sulle istanze che Fercargo - le cui imprese associate rappresentano oltre il 30% del mercato nazionale in termini di volumi di traffico prodotti - da tempo sta proponendo alle istituzioni preposte.

Ricordando che le imprese ferroviarie private sono già operativa nei collegamenti con i porti di Venezia, Trieste, San Giorgio Di Nogaro, Ravenna, Savona, Genova, La Spezia, Civitavecchia, Napoli e Gioia Tauro, Porta ha dichiarato: "Occorre innanzitutto dare rappresentatività a tutte le Imprese Ferroviarie nei comitati portuali. Ad oggi la normativa (Legge n.84/1994) lo prevede, ma di fatto è presente solo

l'impresa *Incumbent*, che nella maggior parte dei casi non svolge più servizi all'interno del porto. Inoltre, non esiste un meccanismo di aggiornamento automatico e rapido che permetta alle nuove imprese che svolgono servizi di essere rappresentate".

Nel corso del suo intervento, il vicepresidente Fercargo si è poi soffermato sulla necessità di elettrificare

i binari laddove possibile, così come accadrà a Genova, attuando interventi "essenziali per aumentare la fluidità e l'efficienza del servizio ferroviario. La semplificazione di questi servizi - ha aggiunto Porta - è fondamentale per facilitare l'accesso del treno nei porti e fornire un supporto concreto gli operatori ferroviari".

Il Vice Presidente di Fercargo ha ricordato infine come la gestione dei servizi di manovra sia in fase di riorganizzazione a livello nazionale, attraverso un confronto già avviato da RFI con le Imprese Ferroviarie e con la supervisione dell'Ufficio di Regolazione Servizi Ferroviari, definendo tale procedimento come "fondamentale e molto delicato per il comparto ferroviario". A tal proposito, l'auspicio delle imprese aderenti a FerCargo, interessate al processo di riordino, è quello di trovare una soluzione condivisa con tutti gli operatori coinvolti, utile al miglioramento dei servizi e al rilancio del trasporto merci su rotaia.

