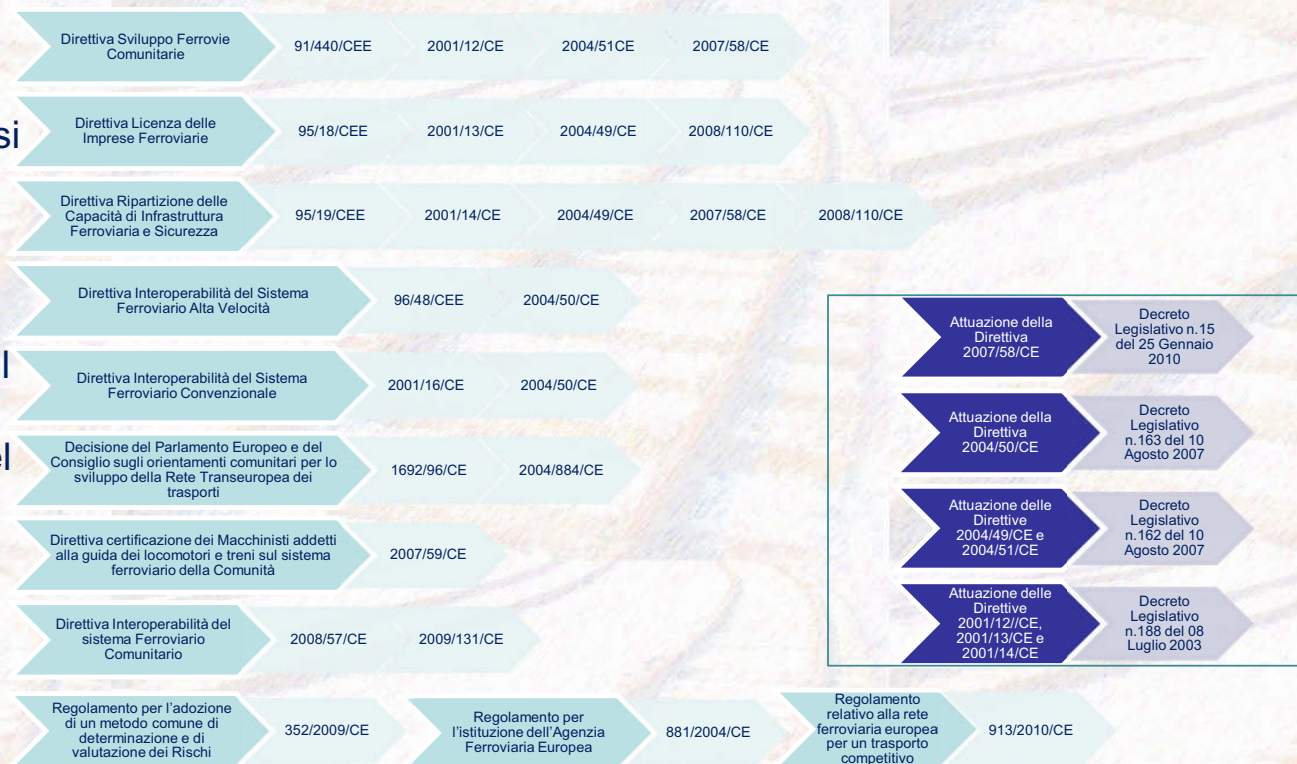


Il Quadro Normativo 2/2

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI

Le norme per quanto riguarda l'Unione Europea si sono susseguite dal 1990 e che hanno costituito diversi pacchetti ferroviari basati sul principio di liberalizzazione del mercato e interoperabilità di organizzazioni e mezzi.



I Detentori dei carri ferroviari 1/3



Chi Sono

Rappresentano proprietari, detentori e gestori di carri ferroviari privati italiani ed esteri che da oltre 60 anni sono protagonisti di una lunga tradizione di innovazione, competenza e sicurezza.

Le tipologie di questi carri coprono vari settori e specializzazioni:

- Cisterne per merci pericolose e prodotti alimentari
- Pianali e bisarche ferroviarie porta autoveicoli
- Chiusi ad alta capacità
- Porta coils
- Intermodali superibassati
- Tramoggia per prodotti granulati e pulverulenti
- Per trasporti eccezionali.



I Numeri

I carri privati in Europa sono circa 160,000 e fanno riferimento a circa 350 Aziende.

La quasi totalità delle merci pericolose per ferrovia (96%) sono trasportate da carri privati.

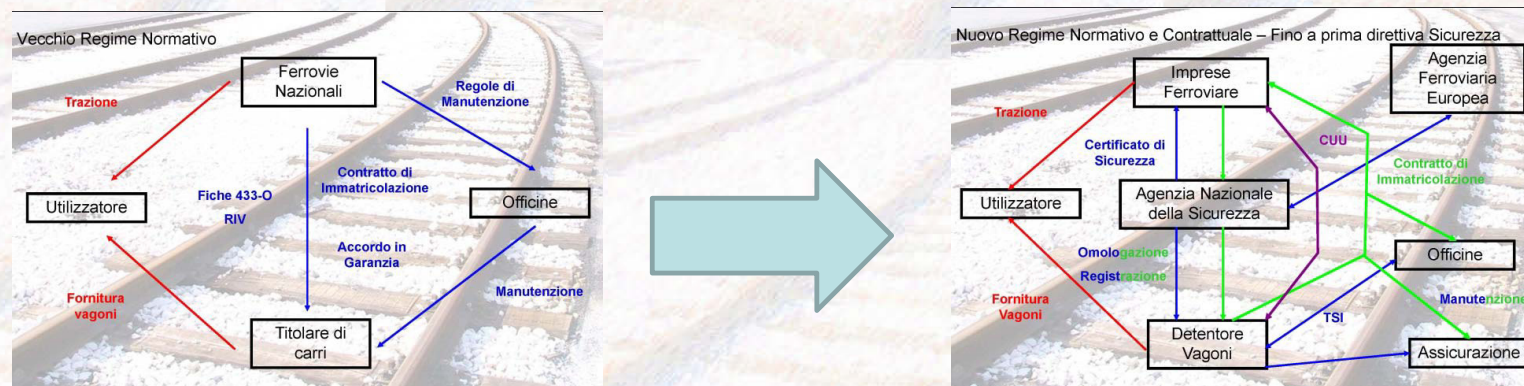
In Italia fino agli 70 e 80 c'era una flotta di circa 8.000 carri che si sono progressivamente dimezzati nel tempo fino a raggiungere i circa 4.000 attuali.



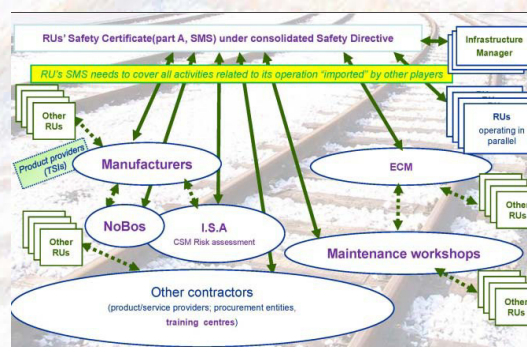
I Detentori dei carri ferroviari 2/3

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



**EVOLUZIONE
DELLO SCENARIO
NORMATIVO PER I
CARRI
FERROVIARI
PRIVATI**



I Detentori dei carri ferroviari 3/3



CRITICITA'	SOLUZIONI
Quadro Normativo e riconoscimento del Detentore Carri Ferroviari e ECM	Necessità di un immediato riconoscimento giuridico del keeper (Detentori carri) e dell'ECM (Soggetto Responsabile della manutenzione) quale inderogabile passo per allineare l'Italia al resto dell'Europa. Il Recepimento della COTIF, del MoU e delle Direttive CE 57/2008 e 110/2008 sono assolutamente necessarie per la sopravvivenza del traffico ferroviario.
Traffico Diffuso e Contratto di Servizio	La dismissione del servizio universale da parte di Trenitalia, soprattutto nel traffico dei vagoni singoli (sia a carico che vuoti, destinati/provenienti anche da officine di riparazione), deve essere ripristinato mettendo a disposizione di tutte le Imprese Ferroviarie operanti sul mercato le risorse del contratto di servizio
Traino vagoni guasti e Ripristino Officine lungo la Rete (OMV)	Il Gestore della Rete deve essere dotato delle risorse sufficienti per offrire un servizio di soccorso pubblico (del tutto simile a quello stradale) atto al traino di tutto il materiale rotabile guasto lungo la Rete verso le officine di riparazione. Oltre alle Officine Private già esistenti occorre il ripristino — sempre da parte del Gestore della Rete — di quelle dismesse da Trenitalia lungo la Rete (Officine Manutenzione Veicoli). Questo servizio dovrebbe essere offerto ad un canone congruo per chi vi accede (Imprese Ferroviarie e/o Detentori di Carri) e non obbligare ogni singolo soggetto di dotarsi di una propria rete autonoma lungo tutta la rete assolutamente non sostenibile da parte del mercato.

Gli Operatori 1/2



Chi Sono

Rappresentano tutti coloro che creano le condizioni per trasferire merci via ferrovia organizzando e curando il trasporto. Tra questi:

• Operatori Convenzionali

- Il trasporto avviene con l'utilizzo di vagoni ferroviari che trasportano direttamente la merce senza l'utilizzo di casse mobili o contenitori. Queste operazioni possono avvenire in centri merci, terminal, piattaforme logistiche o industrie raccordate

• Operatori Intermodali Ferrovia – Strada e Ferrovia - Mare

- Rispetto al precedente il trasporto viene effettuato caricando la merce in mezzi di carico, quali contenitori, casse mobili e semirimorchi caricati su carri pianali specializzati. I contenitori oltre al tratto ferroviario percorrono generalmente un tratto via strada o via mare. Per le operazioni di trasbordo dei mezzi di carico ci si appoggia a terminal, interporti e piattaforme.

• Operatori Ultimo Miglio Ferroviario (UMF)

- Svolgono attività di movimentazione dei carri, principalmente all'interno di raccordi ferroviari privati, al fine di comporre i treni in partenza e smistare quelli in arrivo. Dispongono di locomotive di manovra e possono operare fino al confine della rete gestita da RFI.

Gli Operatori 2/2



II riequilibrio modale

I maggiori costi esterni della modalità diverse da quella ferroviaria sono ormai riconosciuti e quantificati a livello internazionale. Tale assunto è alla base di quasi tutte le politiche nazionali e comunitarie avviate dagli anni 90. A parità di carico con il trasporto ferroviario si può arrivare anche ad una riduzione delle emissioni del CO2 del 60%. Ancora più evidente è la valutazione in termini di costi esterni (fonte documenti Marco Polo):

Modalità	Costi esterni specifici € per veicolo - km	Costi esterni specifici € per tonn - Km
Strada	0,70	0,035
Ferrovia	0,30	0,015

Un esempio: Consideriamo 900 tonnellate di merce per 350 Km.

Costi esterni strada = € 11.025 Costi esterni ferrovia = € 4.725

Il cambio di modalità consente risparmi di € 18 treno – km

Gli incentivi esistenti per la ferrovia coprono al massimo € 2 treno – km mentre il tutto strada continua a essere ampiamente sovvenzionato (700 milioni di Euro nel 2010 tra incentivi e fiscalità agevolata contro i soli 25,7 del Ferrobonus)

Inoltre disincentivare l'utilizzo della ferrovia, per esempio applicando canoni spropositati per l'allaccio dei raccordi (da 50.000 a 300.00 Euro annui) non solo priva il Gestore comunque di un canone, seppur più basso se fosse congruo, ma non permette alla collettività di recuperare i costi esterni come sopra valutati.

L'Intermodalità Terrestre



CRITICITA'	ANALISI / SOLUZIONI
Politiche di riequilibrio modale	L'attuale squilibrio esistente tra il costo del trasporto stradale (ampiamente contribuito) e quello ferroviario non può essere corretto autonomamente dal mercato ma necessita di strutturali politiche e forme di riequilibrio modale fatto di contributi al trasporto e investimenti in impianti, mezzi, tecnologia e informatica.
Inadeguatezza infrastrutturale della Rete e dei nodi	Anche la Rete Ferroviaria e i nodi terminali devono essere adeguati per poter portare in maniera efficiente le merci provenienti dall'interscambio strada rotaia.
Chiusura Impianti Terminali	La non concertata chiusura di molti terminali da parte del Gestore dell'Infrastruttura deve essere assolutamente rivista per consentire una adeguata e razionale ripresa dei servizi.

L'Intermodalità Marittima



CRITICITA'	ANALISI / SOLUZIONI
Manovre nei porti	L'attuale frammentazione di competenze e responsabilità all'interno dei porti sono tra le principali cause della scarsa capacità produttiva e operativa
Inadeguatezza infrastruttura ferroviaria dei porti	Le navi necessitano di essere scaricate e ricaricate ormai in tempi rapidi. Occorre dotare i porti italiani di fasci di binari di lunghezza adeguata (600-800 metri) capaci di formare rapidamente e efficientemente dei treni completi. I porti del nord Europa e del Nord Africa sono concepiti e sviluppati in questo senso.
Inadeguatezza infrastruttura ferroviaria nazionale	Anche la Rete Ferroviaria deve essere adeguata a poter portare in maniera efficiente le merci provenienti dai porti. Occorre poter fare treni pesanti (almeno 2.000 Tonn.) e lunghi (oltre 500 metri) sia per le merci containerizzate che per le merci rinfuse. Adeguamento delle sagome limite per gli High Cube
Inland Terminal	Occorre lavorare allo sviluppo di una rete strategica di interporti e terminali intermodali che devono essere collegati con i porti e tra loro con servizi di elevata qualità e frequenza. Anche in questo caso è necessario avere una rete ferroviaria ad alte prestazioni in grado da ripartire al meglio i costi fissi che inevitabilmente graverebbero sulle brevi tratte.

Il Trasporto convenzionale e multimodale



CRITICITA'	ANALISI / SOLUZIONI
Cancellazione del Traffico diffuso	La dismissione del servizio universale da parte di Trenitalia nel traffico dei vagoni singoli deve essere ripristinato mettendo le risorse del contratto di servizio, attualmente ad esclusivo appannaggio, a disposizione di tutte le Imprese Ferroviarie operanti sul mercato. La mancanza di questo servizio danneggia in particolar modo la piccola e media industria non in grado di produrre treni merci completi .
Riduzione Network Centri Mercì	Concertazione con gli Operatori, le Imprese Ferroviarie e tutti gli altri soggetti interessati per una riapertura da parte del Gestore dell'Infrastruttura dei centri mercì e terminali di scambio.
Politiche industriali poco inclini alla ferrovia	Maggiore sensibilizzazione dell'industria a basare il proprio sistema logistico sulla ferrovia in grado di assicurare alta produttività e regolarità.

L'Ultimo Miglio Ferroviario



CRITICITA'	ANALISI / SOLUZIONI
Disincentivo alla costruzione di raccordi ferroviari da parte del Gestore della Rete	Occorre creare una politica che incentivi la costruzione di nuovi raccordi e la riattivazione di molti di quelli esistenti. Il raccordo ferroviario è uno degli elementi cardine per generare traffico ferroviario. Sicuramente occorre una razionalizzazione ma l'attuale politica di RFI che impone canoni di allaccio che variano da 50.000 a 300.000 Euro l'anno costringono molti operatori e aziende che hanno investito negli anni in raccordi a privarsi di un bene fondamentale per la competitività.
Normativa che non tiene conto delle specificità e potenzialità del Gestore dei Servizi dell'UMF	Occorre rivedere tutta la normativa introducendo anche la gestione dell'ultimo miglio come attività svolta in sicurezza da soggetti terzi calibrando ad hoc sull'attività svolta quelli che sono i requisiti di sicurezza. Equiparare il gestore di un raccordo ad una Impresa Ferroviaria non vuol dire di per sé maggiore sicurezza ma sicuramente maggiore complicazione.
Rottamazione di materiale rotabile ancora efficiente e operativo	Occorre mettere a disposizione di tutti i richiedenti, potenzialmente in grado di effettuare traffico ferroviario, quel materiale rotabile oggi del Gruppo FS, acquistato negli anni con danaro pubblico, destinato inspiegabilmente alla rottamazione pur se ancora efficiente o addirittura di recente ammodernato rispetto alle vigenti prescrizioni di sicurezza (es. SCMT per Euro 600.000 / locomotiva)

Le Merci Pericolose

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



CRITICITA'	ANALISI / SOLUZIONI
Legislazione non in linea con l'Europa	Recepimento totale e in tempi rapidi della legislazione europea in sostituzione di quella nazionale (in alcuni casi ferma al 1930).
Rete e Terminali inadeguati	Obbligare il Gestore della Rete a fare gli investimenti necessari per garantire ancora maggiore sicurezza sulla Rete e negli scali terminali. Pensare di fare sicurezza dismettendo un servizio e chiudendo attività non vuol dire fare gli interessi del Paese.
Autorità competente ai sensi del RID	Occorre definire una volta per tutte chi tra MIT, ANSF e RFI ha le competenze primarie come Autorità ai sensi del RID. Riteniamo sia il MIT, con chiare deleghe normative a ANSF e, se del caso, operative a RFI. Per fare questo occorrono risorse economiche e professionali adeguate.
Formazione addetti ai lavori	C'è poca conoscenza da parte dei soggetti terzi rispetto al mercato, che per loro funzioni sulla ferrovia, si devono confrontare con le merci pericolose. E' necessario stabilire e incentivare una formazione adeguata a tutti i livelli.
Concertazione tra i vari soggetti	Istituzione di un tavolo permanente di consultazione tra MIT, ANSF, RFI, Vigili del Fuoco, Industria e Operatori (Imprese Ferroviarie, Detentori e Operatori Logistici) per lo scambio di informazioni e che analizzi le varie criticità e responsabilità (es. Check List) per definire le migliori soluzioni possibili.

Ruolo dell'Europa

**Quadro di riferimento
normativo più chiaro e
compatto**

Le numerose Direttive e Regolamenti che coinvolgono il settore rischiano di ottenere gli effetti opposti rispetto a quanto auspicato. Forse occorre un testo unico che riassume in sé l'attuale normativa in tema di liberalizzazione ferroviaria.

**Maggiore autorità
impositiva**

E' necessario che il quadro normativo di recepimento non lasci molti spazi di manovra ai singoli Paesi o soggetti del mercato. E' preferibile pertanto l'utilizzo di uno strumento legislativo quale il Regolamento piuttosto che lasciare la libera interpretazione di Direttive.

Ruolo dell'ERA

L'ERA dovrebbe avere un ruolo operativo più adeguato alle necessità del sistema così come purtroppo evidenziato dalle conseguenze del tragico incidente di Viareggio. Il modello dell'Agenzia Europea dell'Aviazione è da mutuare nel settore ferroviario. Il rischio di provvedimenti solo nazionali rischia di essere elemento devastante per il sistema ferroviario.

Ruolo di RFI

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



Indipendenza dal Gruppo FS	ASSOFERR crede in un sistema in cui la gestione dell'intera infrastruttura ferroviaria sia svincolata da logiche aziendali ma ritorni ad essere soggetto pubblico ASSOFERR sostiene la netta separazione fra la società di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e le Società del Gruppo FS che operano in competizione sul mercato, quali Trenitalia e FS Logistica.
Economicità Efficienza Competitività	ASSOFERR ritiene necessario che RFI, seppur agendo come Soggetto pubblico, rispetti criteri di economicità ed efficienza, fondamentali per la competitività del servizio.
Servizio alle Imprese Ferroviarie e agli Operatori	Svolgimento di servizi, condivisi e pagati a valore di mercato, a favore di tutti i soggetti richiedenti in tema di: • Traino materiale rotabile guasto • Officine di riparazione lungo la Rete (ex OMV) • Attrezzatura di Impianti per Merci Pericolose
Gli investimenti	Non solo l'Alta Velocità. ASSOFERR ritiene che RFI debba garantire e attuare il manutenzione ed il potenziamento della Rete «storica» per consentire una piena fruizione di tutta la Rete e non solo di quella più remunerativa.

Ruolo del MIT e delle Istituzioni nazionali 1/2



Direzione Generale Trasporto Ferroviario potenziata e professionalizzata

E' assolutamente indispensabile che la DGTF del MIT sia dotata dell'organico e delle risorse necessarie per svolgere al meglio le funzioni richieste riducendo l'eccessivo sbilanciamento a favore del comparto stradale.

Il personale, a tutti i livelli, necessita una maggiore professionalizzazione relativamente ai temi ferroviari ,tutt'ora poco conosciuti e compresi. Il passaggio dall'Ente FS al nuovo scenario normativo non ha conservato Know How e garantito travaso di competenze.

Contratto di Servizio per tutti i Servizi «a marginalità negativa» e per le esigenze di sicurezza

L'attuale Contratto di Servizio ad appannaggio della sola Impresa Ferroviaria Trenitalia dovrebbe — nella più ampia trasparenza possibile — essere messo a disposizione di tutte le Imprese Ferroviarie per consentire l'effettuazione di:

- Traffico a carro singolo (traffico diffuso)
- Trazione di carri riparati o riparandi

Incentivi al trasporto e contributo agli investimenti

La modalità ferroviaria necessita di aiuti strutturali che consentano un reale riequilibrio modale. Gli aiuti devono essere per tutto il sistema e non parametrizzati o peggio vincolati al piano industriale FS. Il traffico va incentivato per bilanciare i costi esterni mentre i mezzi vanno rinnovati per migliorare capacità, funzionalità e sicurezza.

Recepimento delle Normative: COTIF, MoU e Direttive Europee

La scarsa efficienza della ferrovia merci in Italia è dovuta anche a un quadro normativo carente rispetto alle esigenze. Tale carenza ha mostrato ancor più drammaticamente i suoi effetti dopo il tragico incidente di Viareggio. Il recepimento nell'ordinamento italiano di COTIF, MoU e Direttive non possono più attendere.

Ruolo del MIT e delle Istituzioni nazionali 2/2



Autorità di Vigilanza

Il sistema ferroviario nel suo complesso necessita di un organismo che in maniera competente e autonoma vigili e controlli sul comportamento dei singoli attori nonché sulla corretta applicazione di tutta la normativa nazionale e internazionale.

Attivazione di Gruppi di Lavoro e attività di Formazione

Come richiesto anche dalle varie Direttive dell'Unione Europea qualsiasi attività o decisione istituzionale dovrebbe essere presa di concerto con il settore o comunque dopo consultazione. Quando questo viene fatto purtroppo si coinvolge il solo Gruppo Ferrovie dello Stato che non rappresenta tutto il sistema ma solo una parte. Non è raro assistere all'emissione di norme o leggi che non tengano conto di elementi che solo il contributo professionale dei vari Operatori del settore può offrire. Sono necessari tavoli e gruppi di lavoro permanenti nonché attività di formazione degli esperti del settore verso le Istituzioni.

Ruolo di ANSF

ASSOFERR
ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI

Indipendenza Autonomia Terzietà	L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria deve rivestire un ruolo fondato su una maggiore indipendenza, autonomia e terzietà. Il soggetto Controllore e Regolatore (ANSF), deve uscire da una visione aziendale e proiettarsi verso quella di sistema. Questi principi devono caratterizzare anche i modelli organizzativi.
Sistema Europeo	Occorre sostenere il ruolo dell'Agenzia, proponendo una maggiore integrazione ed armonizzazione con sistemi di regolazione e controllo presenti in altri stati dell'Unione Europea.
Metodologia operativa: Innovazione e Professionalizzazione	L'Agenzia deve operare con una metodologia operativa moderna, risultato di un necessario svecchiamento degli attuali sistemi in uso e con una maggiore professionalizzazione della struttura.

