

Camera dei Deputati

IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

Audizione di Forum FerCargo

Alberto Lacchini – Presidente di FerCargo Rotabili

Esame dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (**atto n. 73**) e dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (**atto n. 74**)

Martedì 12 Marzo 2019

Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati,

Innanzitutto, il Forum FerCargo desidera ringraziare i componenti della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni per l'invito alla presente audizione, così da poter esprimere la posizione di una importante componente della filiera produttiva del nostro paese.

Il Forum FerCargo comprende:

- l'Associazione FerCargo che rappresenta la totalità delle imprese ferroviarie merci non appartenenti al Gruppo Fs (17 imprese sia private che pubbliche);
- l'Associazione FerCargo Rotabili che rappresenta la totalità dei costruttori di locomotive merci, sia da linea che da manovra, l'unica impresa italiana di noleggio locomotive e parecchie imprese manutentrici.
- l'Associazione FerCargo Manovra che rappresenta le principali imprese di manovre portuali italiane ed alcuni terminal terrestri.

Premessa

Per le Imprese Ferroviarie merci il mercato di riferimento è quello europeo già da diversi anni. Ciò è determinato dalle caratteristiche dell'industria nazionale, che è prevalentemente esportatrice, e dalla logistica portuale, conseguente alla conformazione geografica di "affaccio" sul mediterraneo allo sbocco del canale di Suez.

Le imprese Ferroviarie merci operano in un contesto altamente competitivo, fortemente "*capital intensive*" ma al contempo con marginalità estremamente ridotte; minime alterazioni di un sistema già intrinsecamente complesso portano a conseguenze potenzialmente dannose in orizzonti temporali estremamente brevi; in questo contesto l'esistenza di normative comuni e, soprattutto, stabili, costituisce un prerequisito essenziale non già per la prosperità bensì per la sopravvivenza stessa del settore.

Quanto premesso, oggi il trasporto ferroviario presenta ancora una discontinuità ai confini superati dal trasporto tutto gomma da tempo, precisamente con il superamento delle dogane: ciò comporta una elevata penalizzazione per il treno ed ogni politica di sviluppo non può prescindere dal superamento di tale criticità.

Le motivazioni prevalenti sono da ricercarsi nelle normative ferroviarie dei vari Stati, la cui omogeneizzazione è ancora lontana da conseguirsi. In merito esplicitiamo il paradosso costituito dai progressi tecnologici delle locomotive interoperabili (multi-corrente e multi-segnalamento, oramai utilizzate quotidianamente per il *cross border*) i cui effetti hanno di molto anticipato quelli relativi all'omogeneizzazione normativa, che nel frattempo ha fatto piccoli passi avanti, ma parecchi anche indietro.

Le conseguenze di tali ritardi sono molto forti sul mercato ferroviario che, in parallelo con gli standard del Treno Europeo (lunghezza 750 mt, traino di 2000-2500 tonnellate, sagoma P 400 e con un solo macchinista) definiscono la necessità di una rapida attuazione del “quarto pacchetto ferroviario” come una priorità assoluta.

Adozione del “quarto pacchetto ferroviario”

Alla luce delle premesse sopra elencate, in generale apprezziamo quindi il “Pilastro Tecnico” del quarto pacchetto ferroviario poiché in linea di principio congruente con gli obiettivi di favorire lo “*shift modale*” gomma-ferro e di incrementare il trasporto delle merci su rotaia, a vantaggio di sicurezza, impatto ambientale e omogeneità dei trasporti nazionali ed internazionali.

Desideriamo sottolineare con orgoglio come l'Italia abbia sempre rappresentato e tutt'ora rappresenti un “*role model*” all'interno della Comunità Europea per quanto concerne i temi dell'interoperabilità e dell'armonizzazione dei sistemi di sicurezza. In questo senso la stima per l'ottimo lavoro fatto da ANSF in questi anni è senza se e senza ma e con l'occasione ci complimentiamo con i tre Direttori che si sono succeduti nel decennio di attività.

L'Italia forse più di ogni altra nazione Europea ha investito in tecnologia ferroviaria relativa a sicurezza ed interoperabilità, si è dotata di norme integrate, stabili, certe, a certificazione dell'ottimo lavoro a nostro parere svolto in tale ambito dal MIT e portato in attuazione da RFI. In questo ambito gli schemi di decreti attuativi oggi in discussione rappresentano un naturale completamento di un processo già iniziato.

Commenti agli schemi di decreto legislativi recanti attuazione delle direttive (UE) 2016/797 (atto del Governo 73) e UE 2016/798 (atto del Governo 74)

Si precisa che la valutazione nel merito degli schemi di decreto legislativo sopra menzionati è stata effettuata da FerCargo unicamente per quanto concerne gli aspetti afferenti al trasporto ferroviario merci.

Entrambi gli schemi di decreti legislativi rispecchiano a parere della scrivente Associazione il percorso auspicabile da intraprendere da parte del Governo italiano.

In questa ottica riteniamo sicuramente utile e indispensabile che l'European Railway Agency - ERA - assuma un ruolo di reale gestione in tutti i Paesi utilizzando le varie Agenzie Nazionali - ANSF (ovvero ANSFISA) in Italia - come supporto operativo. Ciò, ribadiamo, per coerenza con l'ambito europeo di riferimento nel mentre ribadiamo l'apprezzamento già espresso in altre sedi per il lavoro di Ansf in questi anni.

Pur nella generale approvazione degli schemi di decreto attuativo desideriamo però sottolineare alcune forti criticità per le quali chiediamo al Governo una attenta valutazione e monitoraggio.

1. Attività e carichi di lavoro di ANSFISA

Entrambi i decreti attuativi definiscono in modo preciso i compiti di ANSFISA e i suoi rapporti con ERA.

L'incremento delle attività previste e, al contempo, il naturale intensificarsi della burocrazia derivante dal necessario coordinamento tra ANSFISA ed ERA, porteranno sicuramente ad un incremento del carico di lavoro di ANSFISA ed a un temporaneo incremento della complicazione a carico di tutti i soggetti che con essa si interfacciano (imprese ferroviarie, costruttori, manutentori etc.).

Il rischio più che concreto è di rallentare i processi con conseguenti perdite economiche per i soggetti interessati.

Si richiede quindi a codesta Commissione di incrementare il personale assegnato ad ANSFISA in modo che la stessa possa operare con le tempistiche e l'efficienza necessarie per garantire l'operatività dei soggetti con essa interfacciati.

2. Tempistiche di rilascio dei certificati di Ammissione per la Messa in Servizio dei rotabili

Gli Artt. Dal 20 – 25 dello schema di attuazione della direttiva (UE) 2016/797 sull'interoperabilità definiscono, tra le altre, le procedure per l'“*autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo*”, per la “*registrazione dei veicoli autorizzati all'immissione sul mercato*” fino alla “*conformità dei veicoli a un tipo di veicolo autorizzato*”. Tali procedure devono essere concertate / coordinate con ERA a seconda del rotabile identificato. Si porta all'attenzione di codesta Commissione la già ad oggi presente criticità nelle tempistiche legate all'immissione di rotabili “standard” (ovvero già omologati) sull'infrastruttura ferroviaria. Oggi il tempo intercorrente tra la disponibilità di un rotabile e la sua effettiva utilizzabilità, derivante solo ed unicamente da processi burocratici, varia da un mese ad un mese e mezzo; durante tale periodo i rotabili rappresentano dei costi per le aziende e al contempo non permettono di generare ricavi. Si chiede a Codesta commissione ed ANSFISA di definire un dipartimento specifico di quest'ultima in grado di processare specificamente il rilascio della Autorizzazioni per la Messa In Servizio (AMIS) di rotabili conformi ai rotabili tipo con l'obiettivo di concludere il processo in non più di 2 giorni lavorativi successivi alla richiesta da parte dell'Impresa Ferroviaria.

3. Armonizzazione delle norme tecniche e disciplina concernente le specifiche tecniche di interoperabilità STI (cfr. direttiva (UE) 2016/797)

Gran parte della direttiva riguarda l'applicazione delle normative tecniche di interoperabilità (STI) ai sistemi ferroviari. FerCargo rileva che ad oggi esiste una forte asimmetria tra gli stati membri nell'applicazione di tali normative, a forte detrimento del settore. La mancanza di norme comuni porta a fortissimi incrementi nei costi e nelle tempistiche di messa in servizio dei rotabili, costi che il settore non può più sostenere.

In questo ambito FerCargo chiede a ANSFISA di:

- a. (con riferimento all'Art. 14 della direttiva) diventare parte attiva di coordinamento tra ERA, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e i costruttori e manutentori di rotabili o sottosistemi per la valutazione dell'impatto di eventuali normative nazionali

con le STI. Si fa notare a tal proposito che l'applicazione di una normativa nazionale impatta tutti i rotabili interoperabili che prestano servizio in diverse nazioni europee tra cui l'Italia, per cui l'obiettivo comune deve essere quello di limitare quanto più possibile l'imposizione di norme nazionali, se non strettamente necessarie.

- b. (con riferimento ad un generale ruolo di interfaccia tra ANSFISA e ERA) monitorare e pretendere una vera ed efficace simmetria tra i paesi membri nelle tempistiche di applicazione delle norme TSI, con particolare riferimento all'implementazione del sistema di sicurezza europeo ERTMS. Si sottolinea infatti che ad oggi non solo i vari paesi europei hanno dei processi di implementazione del sistema ERTMS non coordinati dal punto di vista delle tempistiche, ma anche dal punto di vista tecnologico si è ben distanti dalla definizione di una specifica di sistema stabile e condivisa. In conseguenza di ciò tutta la filiera produttiva non è in grado di pianificare gli investimenti né di tenere i costi sotto controllo, con un rischio più che fondato di una esplosione di costi e complessità a fronte di alcun miglioramento in termini di operatività e sicurezza.

Al fine di supportare tale integrazione e processo, FerCargo mette a disposizione le proprie competenze tecniche per identificare le principali tematiche da trasporre a livello europeo, proponendo soluzioni e metodologie di lavoro che permettano una più semplice ed economicamente sostenibile applicazione delle normative Europee.

*Le Imprese Ferroviarie aderenti in **FerCargo** sono: Adriafer, Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, DB Cargo Italia, Dinazzano PO, Ferrotramviaria, Ferrovie della Calabria, Fuorimuro, GTS Rail, Hupac, Interporto Servizi Cargo, InRail, OceanoGate, Rail Cargo Carrier Italia, Rail Traction Company, SBB Cargo Italia, TUA (Trasporto Unico Abruzzese)*

*Le Imprese aderenti in **FerCargo Manovra** sono: Cargo Rail Italy, Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera, Fuorimuro, Hupac, Quadrante Servizi, La Spezia Shunting Railways, Logyca, Sograf, TS Traction&Service.*

*Le Imprese aderenti in **FerCargo Rotabili** sono: Bombardier, CZ Loko Italia, Imateq, Ipe Locomotori 2000, Locoitalia, Ma.Fer, Siemens, Stadler, Tiberco, Vossloh.*