Uniontrasporti

Trasporti Logistica Infrastrutture

I PROCESSI DI LIBERALIZZAZIONE NEL SETTORE FERROVIARIO

Aprile 2008

Uniontrasporti è una società promossa da Unioncamere e dalle Camere di commercio locali, nata nel 1990 per sostenere lo sviluppo del sistema dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture. E' un organismo tecnico, di supporto all'nostra elaborazione delle linee di politica dei trasporti a livello nazionale e locale, alla promozione degli interessi collettivi; fornisce servizi qualificati mirati al potenziamento dei sistemi infrastrutturali locali, alla crescita degli operatori e supporta i progetti di fattibilità e di finanza di progetto.

Il presente lavoro è stato realizzato da Uniontrasporti con il contributo scientifico del dr. Massimiliano Maurizi.

Indice

PREMESSA: LA CRISI DEL TRASPORTO FERROVIARIO 4

CAPITOLO 1 IL QUADRO COMUNITARIO DELLA LIBERALIZZAZIONE FERROVIARIA 7

1.1. Il quadro di riferimento strategico della Commissione 7
1.2. Gli ostacoli all'accesso al mercato 7
1.3. I primi provvedimenti degli Anni Novanta 8
1.4. Il Pacchetto Ferroviario del 2001 9
1.5. Il Pacchetto Ferroviario del 2004 11
1.6. Il Terzo Pacchetto Ferroviario 12

CAPITOLO 2 IL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE IN ITALIA 14

2.1. L'adozione del quadro comunitario 14
2.2. Un primo bilancio in chiaro scuro 17
2.3. Conclusioni 21

ALLEGATO NOTA SULLE PROCEDURE PER IL RILASCIO DELLE LICENZE PER L'ATTIVITÀ DI IMPRESA FERROVIARIA 23

Definizioni 23
Riferimenti normativi 25

A. PROCEDURE PER L'ACQUISIZIONE DELLA LICENZA PER L'ESERCIZIO DELL'ATTIVITÀ DI IMPRESA FERROVIARIA 26
B. PROCEDURE PER L'ACQUISIZIONE DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA 29
C. LE REGOLE DI OPERATIVITÀ 31
D. IMPRESE FERROVIARIE ITALIANE CHE SVOLGONO ATTIVITÀ DI TRASPORTO MERCI IN POSSESSO DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA 33
E. RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI 40

Premessa: la crisi del trasporto ferroviario

Il trasporto ferroviario in Europa e in Italia è passato da una situazione di controllo quasi assoluto del trasporto terrestre merci e passeggeri ad una situazione di grande difficoltà, oggi certificata da una quota di traffico sempre in diminuzione. E' opinione condivisa che tale arretramento derivi dalle caratteristiche intrinseche dei trasporti ad impianti fissi, quale è quello ferroviario, contraddistinti da un'elevata complessità tecnica e tecnologica e da una minore flessibilità e presenza capillare sul territorio.

Così, sia pure in presenza di tassi di inquinamento che, rispetto alla modalità stradale, sono inferiori di un terzo nel comparto passeggeri e di un quinto nel comparto merci, la ferrovia ha progressivamente perso quote di traffico, passando, su scala europea, dal 21% del 1970 all'attuale 8%.

Naturalmente, non sono estranee a questo trend le politiche pubbliche adottate negli Stati membri e in particolare quelle volte a promuovere il trasporto privato di automobili e a realizzare poderose infrastrutture stradali. Nel settore merci, poi, non c'è dubbio che l'autotrasporto usufruisca molto del vantaggio di essere, come si dice in termini ingegneristici, un trasporto effettuato su infrastruttura non specializzata e a guida non vincolata.

A ciò si devono essere aggiunti i diversi costi di produzione (molto inferiori per il trasporto su strada), le esigenze odierne della domanda, focalizzata sempre più sul just in time e sempre meno sugli stock di magazzino e la stessa velocità commerciale che, sulle lunghe percorrenze, è inferiore per il treno di circa 18Km/h a quella stradale.

Naturalmente, anche altri fattori hanno contribuito a definire l'attuale stato dell'arte: le condizioni tariffarie più favorevoli per la modalità stradale; la scarsa dotazione di impianti per la concentrazione del traffico in vista dell'interscambio strada/rotaia; lo scarso rilievo dato, almeno fino a qualche anno fa, al problema delle esternalità negative prodotte dal trasporto stradale, normalmente scaricate sulla collettività.

Ma l'insieme di tali considerazioni, certamente valide, non possono far ignorare altri due strategici elementi di analisi

In primo luogo, il mercato in trasformazione. Il fenomeno della globalizzazione non è estranea al processo in atto di perdita di quota di traffico della modalità ferroviaria. Nella nuova divisione internazionale del lavoro, le economie avanzate basano una quota ormai rilevante del proprio PIL sui consumi, mentre i paesi di nuova industrializzazione accentrano produzioni manifatturiere per effetto di una competitività che ha indotto una redistribuzione dei siti produttivi.

In altre parole, il nuovo modello di specializzazione colloca l'industria manifatturiera e i prodotti di base, quali ad esempio la siderurgia e la chimica, nei paesi emergenti, lasciando ai paesi di vecchia industrializzazione le funzioni di assemblaggio, lavorazione e commercializzazione.

La movimentazione delle merci, anche quella ferroviaria, è ancora in grado di aggiungere "valore" all'attività produttiva, ma solo nella misura in cui mette in connessione i luoghi della produzione e quelli del consumo. In questo senso, il valore aggiunto sta nella differenza di valore che ha la merce nel luogo di produzione (inferiore) rispetto a quello che ha nel luogo di consumo (maggiore).

Da questo punto di vista, uno dei problemi più gravi da risolvere per le ferrovie europee e italiane è che esse sono fortemente sbilanciate verso servizi a mercati tradizionalmente a maggior vocazione ferroviaria (l'industria chimica, quella automobilistica e siderurgica) che, però, sono attraversati da un profondo processo di delocalizzazione produttiva. Stentano invece a decollare i servizi per il mercato di consumo finale dei prodotti importati e, più in generale, quelli che consentirebbero l'integrazione con i processi logistici territoriali. In buona sostanza, l'offerta di trasporto ferroviario non è cambiata, mentre i processi globali hanno nel frattempo rivoluzionato la domanda di trasporto ferroviario.

L'altro elemento di analisi è certamente la struttura del mercato ferroviario. Esso è stato sin dall'inizio uno dei settori economici storicamente più regolati, in termini di tariffe, condizioni di ingresso e di uscita e procedure operative.

Almeno fino al 1991, la regola aurea del mercato europeo era la piena integrazione della rete e del servizio, nei singoli paesi entrambi in capo ad un monopolista

pubblico la cui presenza era ammessa in quanto erogatore di un servizio economico di interesse generale. Questo concetto di public utility si fondava sul convincimento che le caratteristiche economiche del mercato precludevano qualsiasi forma di concorrenza e che non c'erano alternative ad un'industria ferroviaria nazionale intesa come entità pubblica integrata detentrice perfino del materiale rotabile.

Questa indivisibilità tra rete e servizio finiva per "nascondere" gli alti costi del modello intorno al quale si era strutturato il mercato. Ciò che però rimaneva difficilmente eludibile erano alcuni elementi di criticità che l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha così di recente individuato:

- Eccessi di capacità
- Costi operativi eccessivamente elevati
- Inefficienti scelte di investimento
- Progressivo deterioramento dell'infrastruttura.
- Servizi non congrui con le esigenze del mercato.
- Continuo ricorso alla fiscalità generale
- Assoluta eterogeneità degli standard (15 sistemi di segnalazione diversi in Europa, 5 sistemi di voltaggio, normative sulla sicurezza molto diverse, ecc.).

Appare ora dunque evidente come la crisi del trasporto ferroviario abbia radici profonde che travalicano la flessibilità dell'autotrasporto o la costruzione di un'imponente rete stradale.

Rispetto a questa crisi, l'Unione Europea ha imposto un percorso di progressiva liberalizzazione mirante a formare un mercato vero nel comparto ferroviario. Questo percorso sarà oggetto del presente rapporto che intende approfondire non solo gli aspetti normativi, di cui pure naturalmente si darà conto, ma anche la reazione del mercato ai nuovi assetti organizzativi proposti, sia pure nella consapevolezza che il percorso non è ancora terminato e che quindi un giudizio definitivo non è al momento possibile.

Capitolo 1 Il quadro comunitario della Liberalizzazione Ferroviaria

1.1. Il quadro di riferimento strategico della Commissione

Il processo di liberalizzazione ferroviaria avviata dall'Unione Europea deve essere correttamente posto all'interno degli obiettivi di settore che si è posta la Commissione e che sono stati condivisi dagli Stati membri. Essi sono così riassumibili:

- **un efficiente sistema dei trasporti**, in grado di assicurare alle imprese e agli Stati membri uno strumento efficace per la loro competitività, garantendo livelli di servizio e qualità delle prestazioni di trasporto elevati, con un'offerta affidabile e continua, ma che sia al tempo stesso ambientalmente e socialmente sostenibile;
- **il riequilibrio modale**, con netta inversione del trend negativo degli ultimi 30 anni, che permetta il raggiungimento di quote di mercato del trasporto ferroviario simili a quelle registrate in Europa negli Anni Settanta;
- **l'introduzione della concorrenza nel mercato del trasporto ferroviario** per condurre alla convenienza economica del trasporto su ferro e ad una migliore qualità del trasporto;
- **l'avvio del processo di liberalizzazione del sistema di trasporto ferroviario**, con un adeguamento graduale delle strutture pubbliche e private ai modelli scelti, in modo che siano comunque perseguiti, nel transitorio, due obiettivi particolari: un'offerta non inferiore a quella del regime di monopolio e la diminuzione progressiva delle barriere all'ingresso, al fine di garantire alla concorrenza un costante incremento.

1.2. Gli ostacoli all'accesso al mercato

Prima di iniziare il processo di liberalizzazione, la Commissione, attraverso alcune analisi di settore, ha così individuato i problemi che impedivano l'accesso al mercato.

Limiti di interoperabilità dei diversi sistemi ferroviari nazionali
Elevati costi di avviamento
Dinamica di mercato debole e, soprattutto per le merci, estremamente sensibile alle oscillazioni congiunturali dei sistemi economici nazionali
Elevato costo unitario del lavoro
elevata conflittualità che si riflette sulla regolarità e sulla certezza dei servizi.
Presenza di operatori dominanti sussidiati, anche nei segmenti commerciali, e prezzi spesso al di sotto dei costi unitari
Ostilità dell'ambiente, caratterizzato quasi sempre dalla presenza di operatori di proprietà pubblica, spesso in possesso di asset strategici e di rapporti consolidati con i gestori delle reti e dei terminal
Assenza di Autorità di regolazione e/o di organismi di vigilanza indipendenti, dotati di esperienza sufficientemente consolidata e di strutture tecniche idonee ad assicurare un'adeguata supervisione.

1.3. I primi provvedimenti degli Anni Novanta

Le prime azioni di indirizzo dell'Unione Europea hanno avuto come obiettivo la garanzia della sicurezza, nonché il potenziamento del trasporto merci su rotaia e la predisposizione dei primi tasselli del quadro della liberalizzazione.

Oltre alla Direttiva n. 440/1991 sullo sviluppo delle ferrovie comunitarie, va segnalata l'emanazione del **Regolamento n. 1893/1991**, diretta a limitare l'erogazione dei sussidi a imprese ferroviarie a 3 soli:

- Compensazioni a tutti gli operatori per particolari esigenze tecniche, operative, di qualità, sicurezza e ambientali;
- Compensazioni per oneri di servizio pubblico, definiti in contratti affidati con gara;
- affidamento con gara di diritti esclusivi, senza compensazioni monetarie.

Degne di rilievo sono anche le Direttive 18 e 19 del 1995, sul rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie e sulla ripartizione di capacità ed esazione del canone di pedaggio. Gli altri provvedimenti, di seguito descritti, possono essere considerati di pianificazione e di contesto.

Libro verde " Toward fair and efficient pricing in transport", 1995
Libro bianco "A Strategy for revitalizing the Community's Railway",1996
Direttiva n. 48/1996 sull'interoperabiliia del sistema ferroviario europeo AV
Regolamento n. 2196/1998, relativo alla concessione di contributi finanziari a favore del trasporto combinato (programma PACT).

1.4. Il Pacchetto Ferroviario del 2001

Nel 2001 la politica di liberalizzazione entra nel vivo grazie ad un pacchetto di provvedimenti che innova profondamente il quadro normativo complessivo, a partire dal Libro Bianco che pone gli indirizzi e le linee guida per il processo di liberalizzazione.

La Direttiva 12 definisce l'insieme delle linee facenti parte delle reti *Trans European Rail Freight Network* (TERFN) e sancisce il **diritto di accesso a tali reti per ciascuna impresa ferroviaria titolare di licenza per il trasporto internazionale di merci,** con l'estensione di tale diritto a tutta le rete ferroviaria europea entro un orizzonte temporale di sette anni. E' anche disposto esplicitamente che gli Stati membri provvedano a garantire che **le funzioni essenziali per la gestione equa, trasparente e non discriminatoria dell'accesso all'infrastruttura siano affidati a soggetti non operanti nel settore dei servizi di trasporto ferroviario** e garantiscano la presenza di un organo regolatore che vigili sull'assenza di distorsioni o abusi nel contesto concorrenziale di mercato generato dalle riforme di liberalizzazione. Le imprese ferroviarie avranno l'obbligo di tenere e pubblicare separatamente i conti profitti e perdite ed i bilanci per le attività merci e viaggiatori. È vietato espressamente il trasferimento ad altre attività dei finanziamenti ricevuti per i servizi di trasporto passeggeri riconosciuti come servizio pubblico.

La Direttiva 13, inerente al rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie, statuisce i seguenti principi:

- il rilascio delle licenze è attribuito dagli Stati ad un ente che non esercita attività di servizio ferroviario;

- la licenza diviene un requisito indispensabile per qualsiasi operatore che effettui trasporto (nazionale o internazionale);

- gli Stati possono escludere dall'applicazione della Direttiva gli operatori che svolgono esclusivamente servizi:

  - passeggeri, su infrastruttura locale e regionale autonoma;

  - passeggeri, urbani e suburbani;

  - ferroviari regionali di trasporto merci;

  - di trasporto su infrastruttura privata, utilizzata dal proprietario per il trasporto delle proprie merci.

La Direttiva 14 prevede, oltre alla presenza di un organismo di regolazione in ciascuno degli Stati membri, l'introduzione del requisito della **terzietà del soggetto responsabile del processo di ripartizione della capacità di infrastruttura e di allocazione delle tracce orarie, richiedendo per esso l'indipendenza giuridica, organizzativa o decisionale dai soggetti richiedenti l'assegnazione.** Viene inoltre fornito maggior dettaglio sui criteri di calcolo del canone di accesso all'infrastruttura, recependo i moderni principi di tariffazione dell'accesso alle infrastrutture di trasporto che prevedono la corrispondenza o quanto meno la commisurazione del canone al costo marginale sociale imputabile all'esercizio dello specifico servizio di trasporto cui le infrastrutture stesse sono destinate.

Infine, la **Direttiva 16** affronta il problema dell'interoperabilità dell'infrastruttura convenzionale (esclusa la rete AV).

1.5. Il Pacchetto Ferroviario del 2004

Adottato il 29 aprile 2004, esso è composto da 3 Direttive e 1 Regolamento e individua un insieme di norme e raccomandazioni mirate alla realizzazione di un mercato sempre più aperto e concorrenziale per il trasporto ferroviario.

Direttiva 51

Estende i diritti di accesso ai servizi di trasporto ferroviario internazionale delle merci ed obbliga l'applicazione della interoperabilità a tutta la rete ferroviaria nazionale; **impone in particolare l'apertura, a partire dal 2007, dei singoli mercati nazionali del trasporto merci di cabotaggio,** al fine di garantire che i trasporti nazionali di merci nell'ambito di uno Stato membro possano essere effettuati anche da imprese ferroviarie non residenti nello stesso Stato membro.

Direttiva 49

Istituisce in ogni Paese membro una **Safety Authority** (a cui dovranno essere affidate le funzioni in materia di sicurezza, comprese quelle svolte dal gestore dell'infrastruttura) e un organismo indipendente di investigazione sugli incidenti ferroviari; impone che gli standard in materia di sicurezza per i trasporti e le reti infrastrutturali siano basati su norme e principi di regolazione armonizzati a livello europeo e definiti da soggetti indipendenti, con una chiara definizione delle responsabilità di ciascun soggetto operante nel sistema ferroviario. Tale stadio di attuazione prevede necessariamente la trasformazione del gestore dell'infrastruttura da soggetto avente sia poteri gestionali che poteri pubblicistici in materia di sicurezza, **in soggetto avente esclusivamente poteri gestionali.**

Direttiva 50

Aggiorna le direttive **sull'interoperabilità**, per la progressiva armonizzazione dei requisiti tecnici dei sistemi ferroviari ad alta velocità e convenzionali.

Regolamento 881

Istituisce l'**Agenzia Ferroviaria Europea** quale organismo comunitario per la sicurezza e l'interoperabilità e le affida il ruolo di coordinamento e sviluppo della sicurezza e dell'interoperabilità dei diversi sistemi ferroviari nazionali

1.6. Il Terzo Pacchetto Ferroviario

Esso costituisce il proseguimento del percorso intrapreso e riguarda:

- **l'apertura alla concorrenza del trasporto internazionale di passeggeri all'interno dell'Unione europea**: a partire dal 1° gennaio 2010 le imprese ferroviarie titolari di licenza e di certificato di sicurezza potranno operare servizi di trasporto internazionale passeggeri all'interno del territorio comunitario;

- **l'istituzione della certificazione a livello europeo dei macchinisti** attraverso la creazione di un meccanismo armonizzato a livello europeo per definire meglio le competenze e le responsabilità in materia di formazione, valutazione e riconoscimento delle qualifiche dei macchinisti e del personale di scorta. In particolare, i macchinisti dovrebbero essere titolari di una certificazione nominativa che attesti l'idoneità e le competenze generali acquisite e valide su tutto il territorio comunitario. Questa certificazione dovrebbe essere completata da un'attestazione rilasciata dal datore di lavoro che riconoscerà la formazione specifica relativa alla linea percorsa, al materiale rotabile usato e alle procedure operative;

- **l'affermazione e la tutela dei diritti dei passeggeri dei servizi di trasporto internazionale,** come già avvenuto nel settore del trasporto aereo. Sono individuate le regole minime per l'informazione dei passeggeri, prima e durante il viaggio, quelle da rispettare in caso di ritardo, il trattamento dei reclami e l'assistenza alle persone a mobilità

ridotta;

- **il miglioramento della qualità del trasporto ferroviario delle merci,** attraverso l'introduzione di clausole minime di qualità nei contratti tra le imprese ferroviarie e i clienti.

Capitolo 2 Il processo di liberalizzazione in Italia

2.1. L'adozione del quadro comunitario

L'attuazione del processo di liberalizzazione comunitario si deve inizialmente a **due decreti presidenziali, il 227/1998 e il 146/1999.**

Essi hanno introdotto nel nostro ordinamento i **principi fondamentali in materia di autonomia gestionale, risanamento finanziario, separazione contabile ed accesso al mercato**. In breve:

- è stata **istituita la figura del gestore dell'infrastruttura** come soggetto autonomo ed indipendente e prevista la costituzione di una struttura aziendale autonoma e distinta, sotto il profilo contabile, dalle altre strutture che svolgono servizi ferroviari;

- i rapporti tra Gestore dell'infrastruttura e Stato sono regolati da un **Atto di concessione** e dal **Contratto di programma;**

- è stato **consentito l'accesso all'infrastruttura ferroviaria** alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie ed alle imprese ferroviarie che effettuano trasporti combinati internazionali di merci;

- sono stati previsti i criteri di massima per la **determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura;**

- in materia di **ripartizione della capacità ferroviaria** il gestore dell'infrastruttura è individuato quale soggetto preposto a detta attività, su base equa, non discriminatoria, trasparente e tale da consentire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura;

- sono stati disciplinati il rilascio delle **licenze** alle imprese ferroviarie ed il rilascio del **certificato di sicurezza**.

Tutto ciò costituisce un adeguamento della normativa perfettamente in linea con la prima fase del processo di liberalizzazione del quadro comunitario, al punto che è stato possibile affermare come, con riferimento alla suddivisione dei ruoli in seno alle Ferrovie dello Stato delle strutture aziendali responsabili della gestione delle infrastrutture e di quella dei servizi, l'Italia sia anche andata oltre la separazione contabile, **spingendosi fino alla creazione di due distinte società: RFI e Trenitalia.**

I pacchetti ferroviari successivi sono stati recepiti in Italia attraverso il decreto legislativo 188/2003. Esso abolisce i due precedenti decreti presidenziali e statuisce:

- **la centralità del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, dal 2000 unico Concessionario dello Stato**. Il ruolo è stato concepito per essere formalmente e sostanzialmente **lo strumento del Governo** per il perseguimento degli obiettivi strategici e specifici relativi all'efficienza del sistema ma anche dello sviluppo del trasporto ferroviario. Il Gestore è ora chiamato ad assicurare la maggiore efficienza possibile per un sistema rigido ed articolato come quello ferroviario: i servizi dovrebbero essere forniti in modo che i diversi operatori privati (imprese ferroviarie, operatori ferroviari in generale) abbiano convenienza economica ad entrare e restare nel mercato;

- **l'estensione della liberalizzazione alle reti regionali e locali** relativamente all'utilizzo e alla gestione dell'infrastruttura, all'attività di trasporto, al diritto di accesso e alla ripartizione della capacità;

- **l'introduzione della figura del "richiedente autorizzato",** vale a dire qualsiasi soggetto con un interesse di pubblico servizio o commerciale, sia esso una amministrazione regionale o provinciale autonoma, un'impresa

ferroviaria o commerciale/industriale in genere può chiedere l'utilizzo dell'infrastruttura;

- **l'Accordo Quadro**, tra il soggetto interessato e il gestore dell'infrastruttura. Va evidenziato che lo strumento contrattuale dell'accordo quadro, che ha di regola la durata di cinque anni, non identifica specifiche tracce orarie da utilizzarsi su base pluriennale da parte del sottoscrittore dell'accordo, quanto piuttosto alcuni fondamentali parametri di massima, quali ad esempio il numero di tracce orarie giornaliere e le fasce orarie entro cui si desidera che queste siano inserite, in un contesto temporale pluriennale.

Il processo di adeguamento alla normativa comunitaria ha registrato un ulteriore passo avanti nel 2007 con il **Decreto Legislativo n. 162** che ha istituito, con sede in Firenze, **l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie**, con compiti di garanzia della sicurezza del sistema ferroviario nazionale, in linea con le funzioni previste dalla direttiva 49.

L'Agenzia è sottoposta a poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro dei Trasporti che annualmente relaziona al Parlamento sulla attività svolta. Essa è inoltre dotata di poteri di regolamentazione tecnica di settore, in conformità con le disposizioni comunitarie e con quelle assunte dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie.

L'Agenzia pubblica annualmente e trasmette entro il 30 settembre al Ministero dei trasporti, al Ministero delle infrastrutture ed all'Agenzia ferroviaria europea la relazione sulle attività svolte nell'anno precedente. Il Ministero dei trasporti valuta l'evoluzione dello stato del raggiungimento degli obiettivi comuni di sicurezza e definisce, se necessario, di concerto con il Ministero delle infrastrutture ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze, gli investimenti necessari al raggiungimento degli obiettivi. Entro il 30 ottobre di ogni anno, il Ministro dei trasporti trasmette al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Parlamento il rapporto informativo sull'attività svolta dall'Agenzia, relativamente al periodo 1 gennaio-31 dicembre dell'anno precedente.

Circa i poteri normativi sulla sicurezza ferroviaria, l'Agenzia

- provvede affinché gli standard e le norme nazionali di sicurezza siano pubblicate in un linguaggio chiaro e accessibile agli interessati e messe a disposizione di tutti i gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, di chiunque richieda, un certificato o un'autorizzazione di sicurezza;
- apporta, quando necessarie, le modifiche agli standard ed alle norme di sicurezza nazionali, notificando tali modifiche alla Commissione.

Il decreto stabilisce che per le infrastrutture transfrontaliere specializzate i compiti di Autorità preposta alla sicurezza sono affidati a seguito di apposite convenzioni internazionali, all'Agenzia, all'Autorità per la sicurezza ferroviaria del Paese limitrofo o ad apposito organismo binazionale.

2.2. Un primo bilancio in chiaro scuro

L'attuazione del processo di liberalizzazione in Italia ha prodotto una serie di risultati di seguito riassunti.

Licenze

Sono 39 le imprese ferroviarie che, al 31 dicembre 2005, risultavano in possesso di licenza: 22 di esse hanno richiesto ed ottenuto il certificato di sicurezza e 15 sono effettivamente operanti con contratto di accesso alla rete ferroviaria nazionale (di cui 4 operanti sia nel settore passeggeri che nel settore merci, 4 solo nel settore passeggeri e 7 esclusivamente nel settore merci). Le imprese entranti hanno conquistato una quota di mercato pari a circa il 6% (in termini di treni-km effettuati) del traffico ferroviario sul territorio nazionale. La seguente tabella visualizza i dati aggiornati al 31 – 12 – 2005.

Prodotti	2002	2003	2004	2005
Treni/Km	1.887.220	2.916.350	4.371.420	6.307.570
Percentuale incremento	-	54%	49%	44%

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Qualità dei servizi

Nelle relazioni ferroviarie nelle quali la concorrenza nel mercato si è sviluppata, la qualità dei servizi, complessivamente, è sensibilmente migliorata, specialmente per la puntualità.

Trasformazione della Società FS S.p.A.

La suddivisione dei ruoli e la separazione delle strutture aziendali responsabili della gestione dell'infrastruttura e della produzione dei servizi di trasporto, è andata rapidamente oltre la prevista separazione contabile, giungendo alla creazione di due distinte realtà aziendali, aventi la forma giuridica di società per azioni e quindi dotate di strutture giuridiche ed organizzative indipendenti. Il processo di trasformazione della Società FS S.p.A. è stato avviato nel luglio 1998 (subito dopo l'emanazione del d.p.r. n. 277/1998), con la creazione della Divisione Infrastruttura, seguita, nel maggio dell'anno successivo, dalla costituzione delle tre Divisioni del trasporto: Passeggeri, Trasporto Regionale e Merci. Successivamente, con il Piano d'Impresa 1999-2003 sono stati previsti la profonda riorganizzazione strutturale delle aziende dell'ex monopolista. Nel giugno del 2000, la costituzione della Società Trenitalia ha portato al raggruppamento delle tre Divisioni di trasporto in un'unica società. Il processo è stato concluso nel mese di luglio del 2001, con la creazione di un nuovo soggetto societario - R.F.I. S.p.A. - unico concessionario dello Stato e gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Alla holding Ferrovie dello Stato S.p.A. (posseduta al 100% dal Ministero dell'Eeconomia con poteri di indirizzo, coordinamento strategico e controllo finanziario) fanno capo oltre 30 società, tra le quali le più importanti sono: RFI (da cui dipende TAV), Trenitalia, Italferr, Metropolis, Grandi Stazioni, Fercredit, Sogin.

L'Italia è tra i primi paesi ad aver attuato il processo di liberalizzazione. Già all'atto del recepimento delle prime direttive comunitarie in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia è stata adottata una politica di riforma del settore per larga parte in anticipo rispetto alle norme successivamente emanate

dal legislatore comunitario con il "pacchetto infrastruttura". Che l'Italia sia stata tra i primi Paesi ad adottare una serie di misure normative ed organizzative volte ad accogliere il principio dell'apertura al mercato del trasporto ferroviario è stato riconosciuto ufficialmente dall'OCSE nel marzo 2001, dalla Commissione Europea nel 2003 e da diversi studi specialistici sullo stato del processo di liberalizzazione.

Ponendo l'attenzione sugli **aspetti positivi** dell'avvio del processo di liberalizzazione ai fini del perseguimento degli obiettivi strategici del riequilibrio modale, dell'incremento delle quote di trasporto delle merci su ferrovia e dello sviluppo sostenibile del sistema nazionale dei trasporti, i dati e le esperienze acquisite sembrano dimostrare che:

- il sistema di regole creato ha funzionato, nel senso che con successo è stata utilizzata **l'opportunità economica di investire sul trasporto ferroviario** come concreta attività di business;

- il mercato del trasporto ferroviario nazionale è **contendibile,** ancorché non pienamente, nonostante le barriere all'ingresso, tecniche ed economiche, ancora presenti;

- la **concorrenza** può produrre maggiore efficienza del sistema del trasporto ferroviario;

- le nuove imprese ferroviarie hanno iniziato ad operare puntando sulla **specializzazione** e focalizzando le proprie attività sulle **nicchie di mercato più pregiate e più esigenti** in termini di livelli di servizio richiesti.

Permangono tuttavia, anche **aspetti negativi**, primo fra tutti il convincimento, supportato dall'analisi empirica, che **la liberalizzazione è certamente necessaria ma non sufficiente, da sola, a garantire il raggiungimento degli obiettivi, più generali, dello sviluppo del trasporto ferroviario e del riequilibrio modale.**

Infatti, a 10 anni dall'avvio della liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario nazionale e trascorsi 8 anni dal rilascio della prima licenza ferroviaria (maggio 2000), al di là dei risultati emblematici e simbolici, **non sono registrabili quegli effetti sul potenziamento del trasporto ferroviario e sul riequilibrio modale** (quote di mercato del trasporto ferroviario merci sottratte al trasporto su gomma) **che ci si aspettava quando il processo fu avviato.**

In conclusione, i dati disponibili dimostrano che è necessario operare ancora per un sostanziale sviluppo del trasporto ferroviario e per sottrarre traffico alla modalità stradale, sviluppando le condizioni per l'ingresso nel mercato di ulteriori operatori.

Queste considerazioni valgono a maggior ragione per il processo di liberalizzazione a livello regionale. A circa 10 anni dall'avvio del processo, i fatti dimostrano che non sono presenti sostanziali effetti positivi; nel concreto, ormai giunti ad una fase di attuazione che necessita solo di qualche perfezionamento, si riscontrano oggettive difficoltà, come dimostrano i rinvii del termine del periodo transitorio, i pochi casi di gare svolte ed il ridotto numero dei partecipanti.

Le ragioni alla base dei risultati poco incoraggianti sono riferibili alla **scarsa disponibilità di materiale rotabile**, alla qualità dei servizi ed ai costi e molto ha pesato anche l'oggettiva difficoltà di costituire, nella fase di avvio, a livello di amministrazione regionale, strutture tecniche ed amministrative in grado di svolgere a pieno il ruolo di programmazione, amministrazione, vigilanza e controllo.

La scarsa disponibilità di materiale rotabile e di risorse strumentali, in particolare, rappresentano criticità gravi per le imprese ferroviarie nuove. Le difficoltà connesse al reperimento di materiale rotabile sono dovute essenzialmente ai **costi elevati, ai tempi di produzione lunghi, all'assenza di un sufficiente mercato dell'usato ed alle difficoltà di affermazione di società di leasing.** Inoltre le numerose differenze tecniche tra i mercati amplificano ulteriormente le suddette difficoltà in quanto non consentono l'individuazione di un prodotto tipo destinato a soddisfare le esigenze dei diversi mercati (e la conseguente convenienza alla creazione di scorte).

2.3. Conclusioni

Come detto in precedenza, sul piano strettamente teorico, il quadro delle regole italiane sembra non solo in linea ma anzi più avanzato rispetto al processo di liberalizzazione delineato a Bruxelles e in molti paesi membri dell'Unione. Pesa tuttavia come un macigno il "nodo" della separazione solo formale tra RFI e Trenitalia, entrambi parte e controllati dalla Holding FS.

Nell'agosto del 2003, in occasione dell'analisi di un contratto di affidamento da RFI a Trenitalia di numerosi terminali intermodali, AGCM ha rilevato come, **"nonostante il consolidamento del principio di separazione, il Gruppo FS, per l'aspetto organizzativo che lo connota, continua in realtà a configurarsi con un'unica entità economica e la società Holding Fs risulta ancora in grado di condizionare le politiche di impresa delle società appartenenti al gruppo in virtù dei rapporti di controllo e degli interessi economici in comune con RFI e Trenitalia".**

Del resto, talvolta anche le modalità di estensione delle norme italiane che recepiscono le direttive comunitarie suscitano qualche perplessità. E' il caso dell'articolo 1 del decreto legislativo 188, il quale, con riferimento al soggetto gestore dell'infrastruttura, lo definisce come *soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo* **o** *decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti*. Vale la pena di osservare che la Direttiva 14, alla quale il decreto faceva riferimento, recava la seguente diversa dizione *garantire l'indipendenza sul piano organizzativo, giuridico* **e** *decisionale del gestore dell'infrastruttura dalle imprese ferroviarie*.

E' evidente che, al di là del testo, la ratio della norma comunitaria è che il gestore dell'infrastruttura e l'impresa di trasporto ferroviario devono essere, **sotto il profilo sostanziale**, effettivamente separate, affinché non vi sia commistione tra le rispettive attività, al fine di conseguire gli obiettivi della liberalizzazione ferroviaria.

Del resto, nel caso FS – GVG, l'esistenza di una indebita posizione dominate è apparsa chiara. GVG è una società ferroviaria tedesca operante nel settore del trasporto merci internazionale. Essendo interessata a lavorare lungo la direttrice Milano – Basilea si è rivolta a RFI ma il Gruppo FS ha rifiutato di:

- stipulare con GVG un accordo di associazione internazionale d'imprese (Dir. 440/91)
- fornire a GVG i servizi necessari per la produzione servizio di trasporto (trazione, locomotive, personale viaggiante)
- assumere un atteggiamento non ostruzionistico rispetto all'accesso alla rete.

Questo caso, giunto di fronte alla Corte di Giustizia, non è stato risolto con la punizione di FS ma la Corte ha fatto notare che essa comunque non rispettava i principi della liberalizzazione ferroviaria in quanto "*da un lato FS (Trenitalia) è di gran lunga il più importante cliente di FS (RFI), dall'altro FS (RFI) gioca un importante ruolo per decidere chi e a quale condizioni i potenziali competitori di FS (Trenitalia) possono entrare nel mercato*". Nel caso GVG, l'abuso di posizione dominate è evidente, in quanto la società tedesca non poteva acquisire servizi di trazione da un altro operatore ferroviario.

In conclusione, la liberalizzazione ferroviaria in Italia sembra a rischio per due ordini di motivi:

- una **separazione** non ancora pienamente realizzata;

- l'assenza di un mercato pienamente sviluppato del **materiale rotabile** che costituisce una **formidabile e strutturale barriera all'ingresso di nuovi soggetti imprenditoriali.**

ALLEGATO Nota sulle procedure per il rilascio delle licenze per l'attività di impresa ferroviaria

Definizioni

Per una più agevole lettura del testi si riportano le seguenti definizioni

Impresa ferroviaria

Qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo trazione.

Gestore dell' infrastruttura

Soggetto incaricato, in particolare, della realizzazione della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria.

Richiedente

Impresa Ferroviaria titolare di licenza e/o Associazione internazionale di Imprese ferroviarie, ciascuna in possesso di licenza, nonché persona fisica o giuridica con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario, che stipula apposito "Accordo Quadro" con il GI e che non esercita attività di intermediazione commerciale sulla capacità acquisita con lo stesso accordo quadro; sono altresì richiedenti le regioni e le province autonome limitatamente ai servizi di propria competenza.

Licenza

Autorizzazione, valida su tutto il territorio comunitario, rilasciata dalle apposite autorità degli Stati membri a un'impresa che ha sede nel territorio comunitario, con cui viene riconosciuta la qualità di «impresa ferroviaria» e viene legittimato l'espletamento di servizi internazionali di trasporto di merci o di persone per ferrovia; la licenza può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;

Titolo autorizzatorio

Titolo di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento, sulla rete infrastrutturale nazionale, di tutte le tipologie di servizi di trasporto in ambito nazionale ed internazionale, a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede all'estero o loro controllate;

Accordo quadro

Accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;

Prospetto informativo della rete

Documento in cui sono precisati in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione dei corrispettivi dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi, nonchè quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura;

Rete

L'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura;

Capacità

Somma delle tracce orario che costituiscono la potenzialità di utilizzo di determinati segmenti di infrastruttura ferroviaria.

Orario di servizio

I dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura in questione durante il suo periodo di validità;

Traccia o traccia oraria

La frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale.

Riferimenti normativi

Il quadro normativo di riferimento per un'impresa che voglia ottenere la licenza per l'esercizio dell'attività di impresa ferroviaria è il seguente.

Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188 in attuazione delle seguenti direttive CE:

Direttiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo della infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;

Direttiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001, che modifica la Direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;

Direttiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001, che modifica la Direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Direttiva CE 440/91 del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie

Direttiva 95/19/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura

Direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie

Decreto Legislativo, 19 novembre 1997, n. 422disposizioni per l'adempimento di obblighi appartenenza UE

DM 138T del 31/10/2000 concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

A. Procedure per l'acquisizione della licenza per l'esercizio dell'attività di impresa ferroviaria

Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha emesso un documento datato dicembre 2005 nel quale illustra la procedura per l'ottenimento della licenza per lo svolgimento dell'attività di impresa ferroviaria sul territorio italiano.

La procedura si applica ad ogni impresa che presenta istanza per il rilascio dell'autorizzazione con la quale viene riconosciuta la qualità di impresa ferroviaria. Con la licenza viene legittimato l'espletamento di servizi internazionali di trasporto di merci o di persona per ferrovia in tutto il territorio dell'Unione Europea con le modalità previste dalle Direttive del Parlamento europeo.

Per le imprese che hanno sede nel territorio italiano l'ente preposto al rilascio delle licenze è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento dei Trasporti Terrestri – Direzione Generale del Trasporto Ferroviario (DGTF).

La licenza ha durata illimitata e le imprese che intendono svolgere anche le seguenti tipologia di trasporto:

- nazionale merci;
- nazionale passeggeri;
- internazionale passeggeri

devono possedere in aggiunta il corrispondente titolo autorizzatorio.

Procedure operative

Il processo per il rilascio della licenza ferroviaria segue il seguente iter:

- presentazione istanza per il rilascio e documentazione allegata;
- ricezione istanza da parte dell'ufficio competente;
- istruttoria dell'istanza;
- richiesta di eventuali integrazioni;
- rilascio della licenza o rigetto dell'istanza

Requisiti dell'impresa richiedente:

I soggetti abilitati a presentare l'istanza sono le imprese stabilite in Italia che sono in possesso dei requisiti formali di onorabilità, capacità finanziaria, competenza professionale.

Per dimostrare il possesso di questi requisiti è previsto la presentazione di una specifica documentazione, in assenza della quale l'istanza viene rigettata.

Non possono presentare istanza:

- le imprese che non hanno sede in Italia;
- le imprese che non hanno come attività principale l'espletamento di servizi di trasporto ferroviario di persone o di merci.

L'impresa richiedente deve disporre al momento dell'inizio dell'attività di:

- Materiale Rotabile;
- Personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli;
- Copertura assicurativa per la responsabilità civile in caso di incidenti;

Oggetto dell'istanza:

Sono oggetto dell'istanza:

- i servizi per il trasporto ferroviario di passeggeri;
- i servizi per il trasporto ferroviario di merci.

Non sono considerati oggetto dell'istanza i servizi di trasporto realizzati su:

- reti ferroviarie locali e regionali isolate adibite al trasporto passeggeri;
- reti ferroviarie adibite unicamente a servizi passeggeri urbani e suburbani;
- reti ferroviarie regionali adibite unicamente alla prestazione di servizi di trasporto merci regionale da parte di un impresa ferroviaria la cui attività si limita all'esercizio di servizi di trasporto di interesse regionale, locale di cui al D.Lgs n.422/97.

Svolgimento dell'istruttoria

La DGTF, ricevuta l'istanza con la relativa documentazione allegata, svolge l'attività istruttoria verificando il possesso dei requisiti formali. Nel caso in cui la documentazione sia incompleta la DGTF ha la facoltà di richiedere con un atto formale l'integrazione o il rilascio di ulteriore documentazione.

Entro i tre mesi dal ricevimento dell'istanza o della documentazione allegata la DGTF chiude la fase istruttoria con il rilascio della licenza o con il rigetto motivato dell'stanza stessa.

Obblighi dell'impresa ferroviaria

Ottenuta la licenza entro un periodo limitato di sei mesi l'impresa è tenuta ad assolvere agli obblighi espressamente previsti dall'art. 9 del D.Lgs 188/03.

Attività di vigilanza da parte del Ministero

Al fine di verificare l'effettivo adempimento e il rispetto di quanto stabilito dal D.Lgs 188/03, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con cadenza quinquennale, al riesame della posizione di ciascuna impresa ferroviaria cui è stata rilasciata la licenza, ferma restando comunque la possibilità di procedere, in qualsiasi momento, ad apposite verifiche circa l'osservanza e la sussistenza dei suddetti obblighi e requisiti.

B. Procedure per l'acquisizione del Certificato di Sicurezza

L'articolo 10 del D.Lgs 188/03 prevede che l'impresa si doti del Certificato di Sicurezza per attestare il sicuro e affidabile espletamento dei servizi ferroviari.

Il "Certificato di Sicurezza" è un documento prodotto con atto ufficiale, da parte del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria che attesta che l'Impresa Ferroviaria soddisfa le condizioni di sicurezza richieste per l'espletamento di servizi di trasporto per ferrovia

Il possesso del Certificato di Sicurezza è condizione necessaria per ogni Impresa Ferroviaria che intende operare sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Requisiti dell'Impresa Ferroviaria

I requisiti preliminari al rilascio del certificato di sicurezza sono:

- **Conseguimento della licenza** rilasciata dal Ministero dei Trasporti secondo le procedure viste prima
- **Omologazione ed immatricolazione** del materiale rotabile per il quale viene verificata la compatibilità tecnica con l'infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso verifiche di ammissibilità.
- **Competenza professionale del personale** con mansioni di sicurezza. Il sistema di acquisizione e mantenimento delle competenze professionali proposto dovrà essere validato dalle strutture del Gestore Infrastruttura designate dalla normativa specifica.

Modalità per il rilascio del certificato di sicurezza

Il certificato di sicurezza viene rilasciato dalla Divisione Infrastruttura - Direzione Tecnica, attraverso la struttura CESIFER "Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie" , con sede a Firenze.

Per richiedere il Certificato di Sicurezza la domanda redatta su carta intestata dell'Impresa richiedente e sottoscritta dal legale rappresentante dell'impresa stessa, dovrà essere inviata a CESIFER e dovrà contenere i dati anagrafici sia dell'Impresa sia del legale rappresentante, nonché la tipologia dei servizi da svolgere e le linee ferroviarie interessate.

Ad essa dovranno essere allegati, le attestazioni e le documentazioni relative al possesso dei requisiti preliminari al rilascio del certificato di sicurezza, nonché adeguata documentazione in lingua italiana, inerente i dati identificativi ed i processi interni adottati per:

- **personale**: la documentazione dovrà dimostrare, oltre ad un idoneo livello di conoscenza della lingua italiana, un adeguato livello di competenza e di aggiornamento dello stesso personale nonché di formazione/informazione sui rischi connessi con l'attività da svolgere, le modalità di impiego, il possesso ed il mantenimento nel tempo dei requisiti fisici e psico-attitudinali richiesti.
- **materiale rotabile**: la documentazione dovrà essere corredata dei dossier tecnici e dovrà dimostrare l'adeguatezza delle risorse utilizzate ai servizi da svolgere e l'esistenza di un adeguato presidio tecnico che garantisca il mantenimento in efficienza del materiale stesso nel rispetto dei piani di manutenzione approvati.
- **l'organizzazione dell'Impresa Ferroviaria**: la documentazione dovrà dimostrare l'adeguato livello di competenza del proprio management e l'adeguatezza del proprio sistema di gestione della sicurezza ai servizi da svolgere.

C. Le regole di operatività

L'Impresa Ferroviaria in possesso dei requisiti e dei certificati visti in precedenza può inoltrare la richiesta di accesso all'infrastruttura al Gestore dell'Infrastruttura.

Redazione del PIR

In conformità all'art. 13 del D.Lgs 188/03, il Gestore dell'Infrastruttura deve elaborare un Prospetto Informativo della Rete (PIR) nel quale sono indicate:

- le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa;
- i principi, criteri, procedure, modalità e termini di calcolo e riscossione relativi al canone di pedaggio ed ai corrispettivi dovuti per la prestazione di servizi forniti dal Gestore dell'infrastruttura;
- i criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità di infrastruttura ed all'erogazione dei servizi offerti.

Il PIR definisce gli obblighi del Gestore dell'Infrastruttura e dell'Impresa Ferroviaria, inoltre la prestazione di garanzie da parte dell'impresa richiedente.

Accordo Quadro

Il Gestore dell'Infrastruttura ed un Impresa Ferroviaria richiedente possono concludere un Accordo Quadro, che costituisce, rispettivamente, garanzia di disponibilità ed impegno all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, di norma cinque anni, a partire dal primo orario di servizio utile.

In casi specifici è ammessa una durata minore o maggiore, comunque non superiore a dieci anni, purché motivata dall'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi ad investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'Accordo Quadro.

L'Accordo Quadro non specifica il dettaglio delle tracce orario ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del Richiedente.

Stipula del contratto

Ottenuta la disponibilità delle tracce, l'utilizzo dell'infrastruttura è subordinato alla stipula di un contratto, atto con il quale avviene assegnazione di capacità relativamente all'orario di servizio, tra Impresa Ferroviaria e Gestore dell'Infrastruttura.

Prima della stipula l'impresa deve fornire la seguente documentazione:

- Copia della Licenza
- Eventuale titolo autorizzatorio;
- Eventuale Accordo di Associazione internazionale d'impresa;
- Iscrizione alla C.C.I.A. (o atto equivalente in caso di imprese aventi sede legale all'estero) con dicitura valevole ai fini dell'antimafia;
- Procura o atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità alla stipula e sottoscrizioni di atti negoziali;
- Polizza assicurativa, efficace per il periodo di vigenza del contratto;
- Elenco indirizzi, strutture, nominativi e recapiti telefonici dei Referenti preposti a fornire e ricevere comunicazioni relative al Contratto.

La sottoscrizione del Contratto per orario di servizio, avviene con almeno 1 mese di anticipo sulla data di attivazione dell'orario e comunque non oltre il giorno lavorativo antecedente la data di inizio dell'attività di trasporto.

Nel PIR sono altresì regolate tutte le altre condizioni e variazioni che possono verificarsi in corso di validità del contratto nonché la cessazione, la risoluzione e la sospensione del contratto stesso.

D. Imprese ferroviarie italiane che svolgono attività di trasporto merci in possesso del certificato di sicurezza

Le imprese ferroviarie elencate nelle schede seguenti sono quelle che hanno ottenuto il "Certificato di Sicurezza" da parte del CESIFER (CErtificazione Sicurezza Imprese FERroviarie) per il trasporto di merci per ferrovia.

Per ciascuna scheda sono indicati:

- il nome della Società;
- il sito internet
- l'indirizzo della sede principale/operativa/commerciale
- persona/ufficio di riferimento
- Principale attività

Nome Società	**RAIL TRACTION COMPANY S.p.A.**
Sito Internet	www.railtraction.it
Sede	**Direzione Tecnica, Direzione Commerciale e Amministrazione**: Roma, Via Sicila 66 -00187 Tel. **+3906-42046701** / Fax **+3906-42011379 -** e-mail: direzione@railtraction.it **Sede Operativa**: Verona, in Via Sommacampagna 32, presso il Quadrante Europa Tel. **+39045-8646675** / Fax **+39045-8646112 -** e-mail: crema@railtraction.it
Riferimenti	Responsabile commerciale Francesco Grotti Tel. **+3906-42046722** grotti@railtraction.it
Attività	La società ha per oggetto: • La pianificazione, l'organizzazione e la produzione di servizi di trazione ferroviaria negli ambiti consentiti dalle norme nazionali, internazionali e dell'Unione Europea • L'acquisizione e la gestione del materiale rotabile (locomotive, carri, ecc.) necessario • La gestione dei punti terminali di origine/destinazione dei trasporti e delle officine di riparazione e manutenzione per il materiale rotabile. **RAIL TRACTION COMPANY S.p.A.** (RTC) nasce originariamente per sviluppare in misura consistente il traffico merci lungo l'asse del Brennero tra Italia e Germania. Ad oggi tali servizi ammontano a 12 coppie di treni al giorno. Dal **2005** le attività sono state diversificate anche lungo l'asse del Tarvisio dove attualmente viene effettuata 1 coppia di treni al giorno.

Nome Società	**DEL FUNGO GIERA SERVIZI FERROVIARI S.p.A**
Sito Internet	www.delfungogiera.com
Sede	Via Borra, 3 - 57123 LIVORNO, Italia tel. 0039-0586-829605 - Fax 219608
Riferimenti	
Attività	Nata nel 1995 dal sogno di un gruppo di imprenditori, oggi DFG è leader tra gli operatori privati che si occupano di trasporto ferroviario merci, con una specifica expertise nel settore delle merci pericolose, in cui gli standard operativi e tecnologici sono altissimi. DFG ha ottenuto da Cesifer l'autorizzazione a operare sull'intero territorio nazionale con locomotive proprie e strutture all'avanguardia. DFG ha inoltre allargato il proprio campo operativo all'intera rete ferroviaria europea in partnership con primari operatori internazionali. DFG fornisce soluzioni integrate per la logistica che contemplano anche la spedizione via mare (Mediterraneo, Adriatico, Mare del Nord).

Nome Società	**FERROVIE NORD CARGO**
Sito Internet	http://web.ferrovienord.it/web/sitocargo/italiano/chisiamo.htm
Sede	Via Volta, 36 20026 - NOVATE MILANESE (MI) – ITALY Tel. (+39) 02 8511 1 Fax (+39) 02 8511 3801
Riferimenti	info@ferrovienordcargo.it
Attività	FN Cargo è nata il I agosto 2003 dallo scorporo della Divisione Cargo dal Gruppo Ferrovie Nord Milano SpA, il principale gruppo non statale italiano attivo nel settore della mobilità e del trasporto in Lombardia. Seppur di recente costituzione FN Cargo è diventata una realtà ben nota nel panorama europeo del trasporto merci che oggi gestisce 150 treni alla settimana FN Cargo ha sviluppato una serie di partnerships con le imprese ferroviarie straniere per introdurre entro breve nuove relazioni internazionali. Oggi i traffici si sviluppano principalmente nell'area del nord Italia verso i valichi di Domo e Chiasso, con previsione di estensione del business anche alle aree strategiche del centro e del sud Italia.

Nome Società	**HUPAC S.p.A.**
Sito Internet	www.hupac.ch
Sede	**Sede amministrativa**: Via Dogana 8 I-21052 Busto Arsizio Tel. 0039 0331 608540 Fax 0039 0331 382880
Riferimenti	info@hupac.it
Attività	Hupac nasce nel 1967. Oggi il capitale sociale è di 20 milioni di franchi svizzeri, ripartito fra 94 azionisti. Il 72% del capitale appartiene a autotrasportatori e spedizionieri, il 28% a società ferroviarie. Nel 2005, il contributo di 327collaboratori ha permesso a Hupac di muovere: • oltre 80 treni al giorno • 520.000 spedizioni stradali • 9,1 milioni di tonnellate nette di merce. Inoltre Hupac gestisce direttamente 10 terminal intermodali situati in Svizzera, Italia, Germania e Olanda

Nome Società	**CEMAT**
Sito Internet	www.cemat.it
Sede	CEMAT SpA Via Valtellina 5/7 20159 Milano Tel. +39 02 668951 (centralino) Fax +39 02 66800755
Attività	La società ha per oggetto la promozione, l'organizzazione e la vendita in traffico interno e internazionale, in ambito terrestre e marittimo di trasporti combinati di container, semirimorchi, casse mobili e autoveicoli per trasporto merci, anche mediante l'esercizio diretto di impresa di trasporto ferroviario e/o stradale, nonchè l'attività di spedizioniere; la gestione e l'esercizio dei terminali e dei centri attrezzati per i trasporti intermodali; la costruzione, l'acquisto, il noleggio, e l'impiego dei mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica funzionali ai trasporti intermodali. CEMAT è una società che gestisce, organizza e commercializza in Italia il Trasporto Combinato Strada-Rotaia, sia in traffico nazionale che internazionale. CEMAT opera, inoltre, utilizzando una rete di terminal intermodali ubicati in aree di proprietà FS e di privati ammontante a 40 impianti dislocati su tutto il territorio nazionale. 20 di questi sono gestiti direttamente.

Nome Società	**POL-RAIL**
Sito Internet	www.pol-rail.com
Sede	**Sede legale**: via Mantova, 1 00198 ROMA; **Sede secondaria:** via Roma, 43/B 33100 UDINE Tel: +39 0432 224911 Fax: +39 0432 295641
Riferimenti	info@pol-rail.com

Attività	**Pol-Rail** può essere considerata uno dei maggiori MTO nel settore dei traffici su ferro da e per l'Est Europa. La sua strategia è focalizzata su quattro direttrici principali, con l'offerta di **servizi di gestione completa del trasporto**: la direttrice polacca, grazie al servizio shuttle PolExpress, la direttrice ungherese e rumena, con i prodotti Romtrain, Transpannonia e Cargo-Rom, la direttrice balcanica con il servizio Transbalkan ed infine la nuova direttrice italiana-polacca con Italia Express.
	
	Pol-Rail si propone inoltre per quanto concerne la **gestione di carri**, monitorandone la posizione lungo il trasporto e organizzandone il ricarico per una ottimizzazione del servizio e dei costi
	
	Il suo ruolo di broker dei trasporti le permette di ampliare con agilità la gamma di servizi offerti: Il suo ruolo di broker dei trasporti le permette di ampliare con agilità la gam ma di servizi offerti:
	• Offerta origine-destino, sostenuta da una fitta rete di partnership strategiche con i principali operatori del settore;
	• Organizzazione delle tracce ferroviarie in sinergia con le Reti gerenti;
	• Trasporto ferroviario e servizi accessori:
	  ○ terminalizzazione
	  ○ magazzinaggio e cross docking
	  ○ tracking
	  ○ supply chain management;

Nome Società	**TRENITALIA LOGISTICA**
Sito Internet	www.cargo.trenitalia.it
Sede	**Direzione Generale Operativa Logistica**: Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma – Italy
Riferimenti	Call center 199 141 141
Attività	Trenitalia logistica è la divisione per il trasporto merci del Gruppo Ferrovie dello Stato. L'offerta di trasporto comprende: • trasporto con treni completi • trasporto con carro singolo+ • treni shuttle internazionali • servizio espresso • trasporto combinato

Nome Società	**SBB CARGO ITALIA**
Sito Internet	www.sbbcargo.com
Sede	**SBB Cargo Italia Srl:** Via Damiano Chiesa 2 21013 Gallarate Italia Tel. +39 0331 248 511 Fax +39 0331 248 599
Riferimenti	cargo@sbb.ch
Attività	Il 35 per cento circa delle tonnellate trasportate dalla FFS Cargo attraversa il confine Svizzera-Italia. Le materie prime giungono quindi in gran parte del nord Italia e diversi prodotti finiti lasciano di nuovo la regione più industrializzata d'Europa in direzione nord. Per ottimizzare la qualità e l'affidabilità su queste relazioni la FFS Cargo nel mese di gennaio del 2003 ha fondato SBB Cargo Italia, affiliata al 100 per cento. Nelle aree del nord Italia circa 210 treni circolano già regolarmente ogni settimana sotto la regia di SBB Cargo Italia.

Nome Società	**RAILION ITALIA srl.**
Sito Internet	www.railion.it
Sede	Via Umberto Giordano 35 I - 15100 Alessandria Tel. +39 0131 218 788 Fax +39 0131 240 700
Riferimenti	info@railion.it
Attività	Railion Italia è la consociata italiana della Railion, una delle maggiori imprese ferroviarie merci d'Europa. Effettua trasporti su rotaia tra Italia, Germania, Scandinavia ed i paesi del Benelux, via Gottardo, Sempione e Brennero. Attualmente dispone di 8 locomotive proprie e circa 60 dipendenti

Nome Società	**SERFER SERVIZI FERROVIARI srl**
Sito Internet	www.serferonline.com
Sede	Via Rolla, 22r - 16152 Genova – Italy Tel +39 010 6485402 (404) Fax +39 010 6485442
Riferimenti	info@serferonline.it
Attività	Serfer Servizi Ferroviari S.r.l. è una società controllata interamente da FS CARGO S.p.A., è Organo di Gestione ai sensi delle "Condizioni Generali di Contratto per la Costruzione e l'Esercizio di binari di raccordo con stabilimenti commerciali, industriali ed assimilati" delle Ferrovie Italiane e svolge attività di: • Movimentazioni ferroviarie; • Altri servizi integrati sull'intero territorio nazionale. • Trasporto ferroviario di merci; • Autotrasporto di merci in conto proprio o di terzi.

E. Riferimenti Bibliografici

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Procedura Operativa per il rilascio di una licenza ferroviaria ai sensi del D.Lgs 188/03", Roma, Dicembre 2005
- Ferrovie dello Stato- Direzione Tecnica Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie (CESIFER), " Procedura per il rilascio del certificato di sicurezza, Roma, Novembre 2000
- Rete Ferroviaria Italiana, "Prospetto Informativo della Rete", Roma Dicembre 2003
- Unione Europea, Eur Lex: http://europa.eu.int/eur-lex/lex/it/index.htm