



FEDERCHIMICA  
CONFINDUSTRIA

# **Le esigenze della domanda del mercato attuale e degli operatori del sistema logistico nazionale**

**Michele Paruzzi**

*Coordinatore Gruppo di Lavoro «Gestione del Trasporto Ferroviario»*

**Milano, 1 ottobre 2014**

# LE ESIGENZE DELLE IMPRESE CHIMICHE

## Agenda della presentazione

- Pianificare a lungo termine la propria logistica
- Evitare le distorsioni nel mercato europeo del trasporto ferroviario, sia normative, sia operative
- Adeguare lo sviluppo della rete infrastrutturale con le esigenze dell'industria: attuare una politica industriale nel nostro Paese
- Sviluppare servizi adeguati alle caratteristiche delle Imprese chimiche
- Alcune proposte operative

# LE ESIGENZE DELLE IMPRESE CHIMICHE

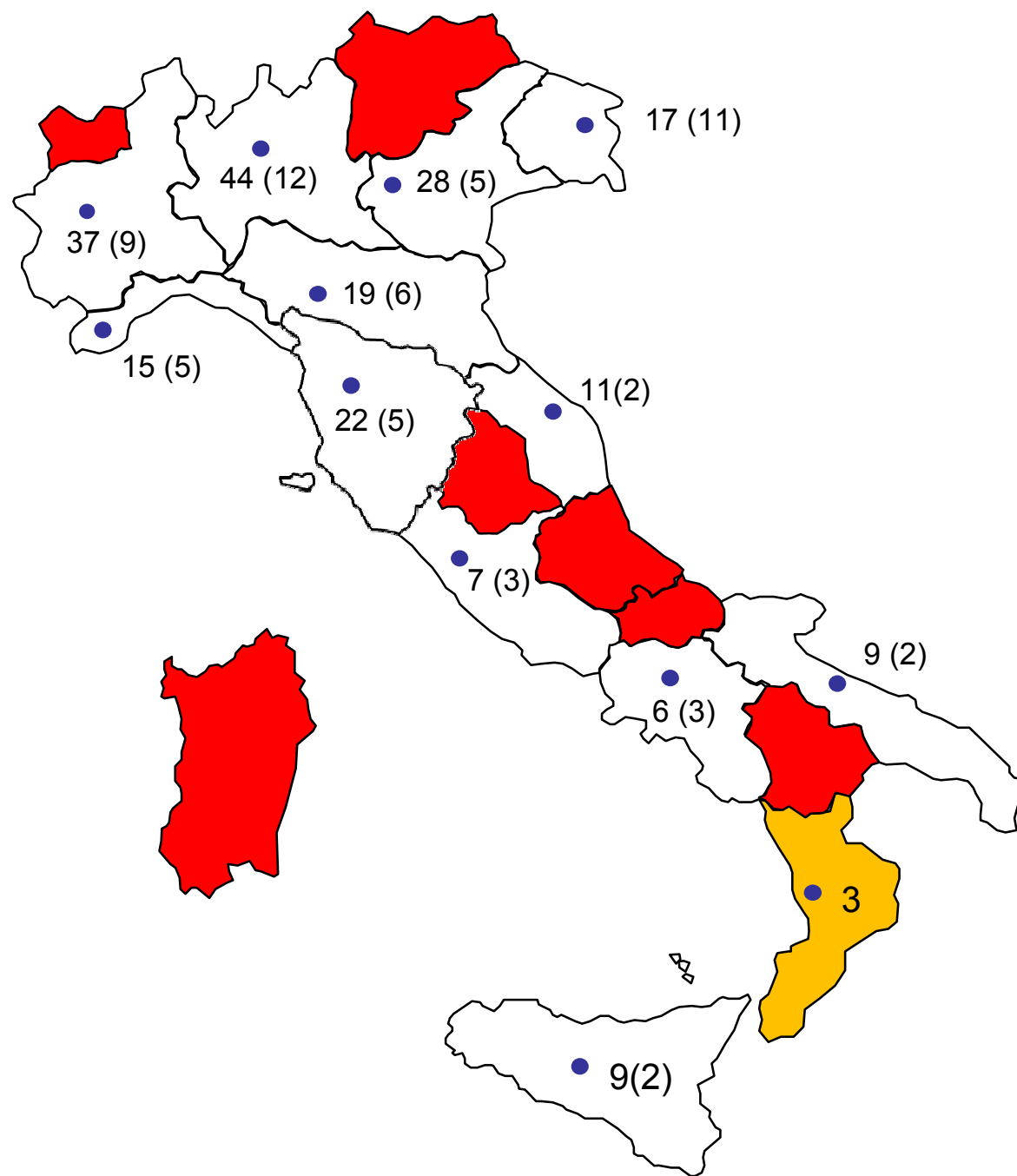
## Agenda della presentazione

- Pianificare a lungo termine la propria logistica

# DISATTIVAZIONE SCALI FERROVIARI

Gli scali ferroviari sono passati da oltre 1000 prima del 2000 fino a circa 227 nel 2013, di cui 67 abilitati al trasporto RID.

Le chiusure sono in genere repentine e le Imprese sono costrette a tamponare l'urgenza con soluzioni estemporanee.



■ Mancanza di Scali Merci

■ Mancanza di Scali Merci RID

# BLOCCO DEL TRAFFICO DEL CLORO

- Comunicazione di Trenitalia del **25 luglio 2013** sull'interruzione del trasporto del cloro **dal 1 Agosto 2013**.
- Si è ottenuta una **deroga** fino all'individuazione di un operatore logistico alternativo (Aprile 2014).
- Trenitalia ha avviato in seguito, con il Politecnico di Milano, uno studio sulla pericolosità del trasporto di merci pericolose.
- Preoccupazione su eventuali ulteriori blocchi.

# LE ESIGENZE DELLE IMPRESE CHIMICHE

## Agenda della presentazione

- ✓ Pianificare a lungo termine la propria logistica
- Evitare le distorsioni nel mercato europeo del trasporto ferroviario, sia normative, sia operative

# LE CHECK LIST NAZIONALI

- In Italia, dopo la pubblicazione della circolare contenente le check list di controllo per gli operatori della filiera ferroviaria, si sono creati blocchi alla frontiera per l'obbligo di compilazione delle check list in Italia al passaggio di responsabilità. Le check list sono state introdotte a seguito dell'incidente di Viareggio.
- Non si è seguito l'approccio corretto: quando si verificano degli incidenti o delle anomalie nel trasporto ferroviario delle merci pericolose, si concordano azioni a livello di Comitato europeo degli esperti RID.
- E' stato invece emesso un provvedimento nazionale, valutato solo a posteriori a livello europeo.
- Inserimento di un riferimento alle check list del Cefic nel Regolamento RID 2013.
- Ciò nonostante le prescrizioni nazionali non sono ancora state ritirate. Federchimica sta lavorando con il Ministero sulla tematica, ma c'è forte resistenza ad eliminare il provvedimento nazionale.

# LE ESIGENZE DELLE IMPRESE CHIMICHE

## Agenda della presentazione

- ✓ Pianificare a lungo termine la propria logistica
- ✓ Evitare le distorsioni nel mercato europeo del trasporto ferroviario, sia normative, sia operative
- Adeguare lo sviluppo della rete infrastrutturale con le esigenze dell'industria: attuare una politica industriale nel nostro Paese



# IL PROGETTO DI FEDERCHIMICA

## Mappatura per provincia:

- Siti produttivi** Imprese Chimiche del Comitato Logistica e Aderenti al Servizio Emergenze Trasporti di Federchimica (circa 50 Imprese)
- Scali ferroviari merci** abilitati RID e non
- Tonnellate annue reali e potenziali di merci** movimentate (pericolose e non, materie prime e prodotti finiti)



- Individuare 3-4 scali ferroviari da attrezzare
- Richieste di investimento per la realizzazione di progetti pilota su queste aree, in linea con reti TEN-T

# I RISULTATI OTTENUTI

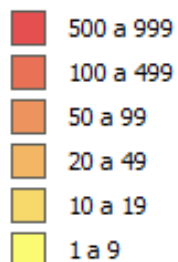
La mappatura consente di confrontare la domanda e l'offerta di trasporto ferroviario in ogni provincia

Area	Regioni	Province	N° Siti Produttivi	Area Provincia (km <sup>2</sup> )	Densità (n° siti/100 km <sup>2</sup> )	Impianti ferroviari	Abil. RID	Principali Impianti	Abilitati al Traffico Diffuso delle Merci Non Pericolose (destinazione)
	Piemonte	Torino	254	6.829	3,7	3	2	Orbassano	
		Vercelli	12	2088	0,6	2	1	Vercelli	
		Novara	72	1339	5,4	2	2	Novara, Trecate	
		Cuneo	52	6903	0,8	6	0		
		Asti	9	1511	0,6	1	0		
		Alessandria	61	3560	1,7	5	1	Spinetta	
		Biella	16	913	1,8	0	0		
		Verbanco-Cusio-Ossola	13	2255	0,6	3	0		Pieve Vergonte e Domo2 (Iselle-Domodossola), Villa d'Ossola (Chiasso, Iselle-Domodossola)
		<b>Totale Piemonte</b>	<b>489</b>	<b>25.398</b>	<b>1,9</b>	<b>22</b>	<b>6</b>		

Sulla base dell'analisi si identificano con chiarezza le aree territoriali dove la domanda di prodotti chimici può giustificare la realizzazione di una piattaforma logistica dedicata

# LA MAPPATURA: I SITI PRODUTTIVI

2012\_Siti produttivi per Provincia



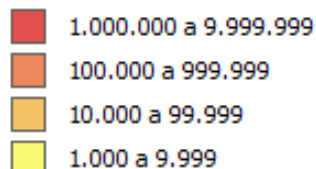
Presenza dei siti produttivi distribuita su tutto il territorio nazionale, con una forte concentrazione in alcune regioni:

- Lombardia
- Piemonte
- Veneto
- Emilia Romagna
- Toscana
- Lazio



# LA MAPPATURA: I FLUSSI FERROVIARI

☐ 2012\_Tons totali per Provincia



La dimensione dei siti produttivi è molto diversificata, con una forte disomogeneità dei flussi.

Prevalenza di flussi stradali per gli impianti medio piccoli, e di flussi navali per quelli costieri. I flussi ferroviari sono fortemente concentrati nell'area del centro-nord, con una eccezione per la Puglia.



# LE ESIGENZE DELLE IMPRESE CHIMICHE

## Agenda della presentazione

- ✓ Pianificare a lungo termine la propria logistica
- ✓ Evitare le distorsioni nel mercato europeo del trasporto ferroviario, sia normative, sia operative
- ✓ Adeguare lo sviluppo della rete infrastrutturale con le esigenze dell'industria: attuare una politica industriale nel nostro Paese
- Sviluppare servizi adeguati alle caratteristiche delle Imprese chimiche..... altrimenti solo le Imprese che trasportano grandi volumi diventano potenziali clienti. **ESCLUSO IL TESSUTO INDUSTRIALE ITALIANO DI PICCOLE MEDIE IMPRESE**



# ABOLIZIONE DEL TRAFFICO DIFFUSO

La maggior parte delle Imprese chimiche italiane necessita di approvvigionarsi/esportare quantitativi limitati di merci corrispondenti a pochi vagoni per viaggio, e non può quindi pensare di rifornirsi con treni completi, anche per i limiti di stoccaggio imposti dalla vigente normativa grandi rischi.

Trenitalia ha deciso di non effettuare più il traffico diffuso delle merci pericolose a partire da aprile 2009.

Altre Imprese ferroviarie (ferrovie tedesche e austriache) stanno cercando di prendere questo mercato, ma l'offerta è praticamente limitata al solo Nord Italia e non vi è una diffusione capillare del servizio.

Ulteriore difficoltà è la carenza di siti produttivi raccordati.

# LA GESTIONE DEI CARRI SINGOLI

## UN ESEMPIO:

Una Impresa importa tramite un treno completo multicliente tre carri di merce pericolosa dalla Germania.

A Chiasso, i carri vengono smistati e questi tre carri proseguono per uno stabilimento sul territorio nazionale.

L'Impresa spende per la tratta italiana circa tre volte di quanto spende per la tratta dalla Germania alla Svizzera, dopo l'abolizione del traffico diffuso!

**RISULTATO:** le imprese italiane perdono competitività; le Imprese multinazionali valutano la delocalizzazione dei propri siti in altri Paesi e la domanda di trasporto ferroviario diminuisce!

# CHEMICAL PARKS AND SITES – Il modello tedesco



Chemical parks and sites » Chemical Parks & Sites

ABOUT

COMPLETE LIST



Name of park or site	Federal state	Location
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">Solvay Bernburg Industrial Park</a>	Saxony-Anhalt	Bernburg
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">Industrial Park Bayer Bitterfeld GmbH</a>	Saxony-Anhalt	Bitterfeld (Greppin)
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">Bayer Industriepark Brunsbüttel</a>	Schleswig-Holstein	Brunsbüttel
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">Industriepark Werk Gendorf</a>	Bavaria	Burgkirchen
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">CHEMPARK Dormagen</a>	North Rhine-Westphalia	Dormagen
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">Akzo Nobel</a>	North Rhine-Westphalia	Düren
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">Henkel AG &amp; Co. KGaA</a>	North Rhine-Westphalia	Düsseldorf
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">Chemie- und Industriepark Zeitz</a>	Saxony-Anhalt	Elsteraue/OT Alttröglitz
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">Industrial Park Griesheim</a>	Hessen	Frankfurt am Main
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">Industriepark Höchst, Infracore Höchst</a>	Hessen	Frankfurt am Main
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">AllessaChemie GmbH</a>	Hessen	Frankfurt am Main/Fechenheim
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">Rhodia Acetow GmbH</a>	Baden-Wuerttemberg	Freiburg
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">Industrial Park Gersthofen</a>	Bavaria	Gersthofen
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">Industriepark Wolfgang</a>	Hessen	Hanau
<input checked="" type="checkbox"/> <a href="#">Industriepark Oberbruch</a>	North Rhine-Westphalia	Heinsberg





# PROPOSTE OPERATIVE

Dal documento «Il parere di Federchimica sulla Proposta di Legge «Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci» n. 1964 e alcune proposte operative per il rilancio del settore.»

*•Razionalizzazione della rete infrastrutturale e degli scali ferroviari in Italia, considerando che non è economicamente sostenibile una distribuzione capillare di scali merci abilitati RID, affinché si crei un network di hub dedicati alle merci pericolose, che tenga conto anche delle direttive del Piano della Logistica e delle direttive della Commissione Europea che ha individuato 9 corridoi di trasporti trans-europei, da 5 dei quali l'Italia è attraversata, e conseguente potenziamento infrastrutturale di questi impianti abilitati al trasporto ferroviario delle Merci RID.*

*•Promozione di incentivi di aggregazione delle Imprese in aree opportunamente individuate in relazione alla dislocazione di Hub strategici raccordati, dotati di officine per la manutenzione e soprattutto per la bonifica dei carri, su tutto il territorio nazionale.*

# PROPOSTE OPERATIVE

- *Promozione di incentivi alla realizzazione dei raccordi ferroviari e miglioramento delle condizioni di accesso al raccordo; qualora si intenda perseverare nella politica di chiusure e di tagli degli scali, sarebbe quantomeno opportuno che si incentivasse la realizzazione di raccordi interni agli stabilimenti di produzione*
- *Istituzione di bandi da parte di RFI per la concessione ad aziende private, sotto la sorveglianza della stessa RFI, della gestione di scali ferroviari non interessanti in termini di sostenibilità economica e volumi per RFI, con l'obiettivo di evitare altre chiusure o addirittura di riattivare scali già chiusi*
- *Investimenti sulla rete per l'eliminazione delle disomogeneità esistenti a livello tecnologico-infrastrutturale e per la sicurezza della circolazione.*
- *Obbligo o comunque incentivazione per i porti commerciali e per i parchi di stoccaggio costieri con movimentazioni superiori a determinate soglie di volumi (es. 50000 tonn anno) di dotarsi entro un ragionevole lasso di tempo (es 5 anni) di raccordo ferroviario merci*

# PROPOSTE OPERATIVE

- *Promozione di incentivi allo spostamento di merci dalla modalità stradale a quella ferroviaria, come già avvenuto in passato con lo strumento Ferrobonus,*
- *Chiara definizione dei rapporti commerciali tra i soggetti che operano lungo la catena logistica ferroviaria (Imprese ferroviarie, Detentori dei carri ferroviari, noleggiatori dei carri ferroviari, soggetti responsabili della manutenzione, Imprese committenti).*
- *Inserimento dell'Italiano come lingua ufficiale delle GCU (General Contract of Use) oltre a tedesco, francese ed inglese, e la sua diffusione ed adozione come norma attuativa dei contratti commerciali di noleggio, quindi con valore legale.*
- *Possibilità da parte dell'Impresa utilizzatrice dei carri ferroviari ove siano avvenute operazioni di bonifica dei carri ferroviari di autocertificare tale bonifica o pulizia dei carri, per evitare gli elevati costi di spedizione in regime RID di carri a Pomezia o Marghera per la bonifica, sempre ove fosse possibile fare queste operazioni all'interno del sito*

# PROPOSTE OPERATIVE

- *Istituzione di aree di sosta per la custodia temporanea a pagamento di carri in regime RID non bonificati, in parcheggio per avaria o qualsiasi altra ragione.*
- *Emissione di un tariffario nazionale per la revisione di legge dei carri presso le officine autorizzate, con conseguente obbligo del proprietario di effettuare la revisione in quella più vicina alla sede dell'utilizzatore, salvo diverso accordo fra le parti.*
- *Armonizzazione delle normative di settore a livello europeo, senza provvedimenti nazionali che possano incidere sulla competitività del Sistema Italia e creino ingiustificati colli di bottiglia in ingresso al nostro Paese.*
- *Istituzione c/o Confindustria di un gruppo di lavoro per il rilancio del traffico ferroviario e nomina di un suo componente tecnico nel comitato di revisione del Regolamento RID in Europa.*