

METODI DI TRASPORTO E TRASPORTO TERRESTRE

GENERALITA'

Per effetto della globalizzazione dell'economia e la conseguente delocalizzazione delle aziende, in quest'ultimo decennio si è registrato un progressivo allontanamento dei "luoghi di produzione" da quelli "di consumo", incrementando così la domanda di servizi di trasporto.

Detta delocalizzazione, ha portato a concepire la logistica, i trasporti e la distribuzione, come gli anelli di una *stessa catena ininterrotta*, costituita dall'insieme dei processi logistici delle diverse modalità di trasporto e di scambio.

In pratica, per agevolare lo spostamento delle merci dal luogo di produzione a quello di vendita o distribuzione, si è puntato alla realizzazione di *sistemi integrati di trasporto* (**Multimodali e Intermodali**) capace di garantire una pluralità di servizi, a beneficio dell'economicità, efficienza e qualità.

Questi nuovi metodi integrati di trasporto, hanno stimolato lo sviluppo di moderne infrastrutture capaci di fornire il necessario supporto logistico, quali: **interporti**, **piattaforme** e **nodi logistici**.

Il trasporto Multimodale, è basato sulla combinazione di almeno due metodi di trasporto tradizionali: *Terrestre*, *Marittimo ed Aereo*.

In campo internazionale, il trasporto multimodale è disciplinato dalla "Convenzione Internazionale sul Trasporto Multimodale" (*United Nations Convention on international Multimodal transport of Goods-Geneva, 24 May 1980*).

Detta Convenzione definisce il trasporto multimodale, come il "trasporto di merci effettuato da almeno due diversi modi di trasporto, sulla base di un contratto di trasporto multimodale, da un luogo in un paese in cui la merce è presa in carico da parte dell'operatore di trasporto multimodale, in un luogo designato per la consegna in un paese diverso".

Il trasporto Intermodale, invece, è una particolare forma di trasporto multimodale, che si svolge in un sistema integrato con più metodi di trasporto (es: strada+ rotaia+ nave) con "unità di carico" che rimangono le stesse dal luogo di origine a quello di destinazione, senza la manipolazione della merce.

Nell'ambito del trasporto intermodale, si colloca il **Trasporto combinato**, che è caratterizzato (come meglio si dirà in seguito) dall'integrazione del trasporto "su strada", più la tratta **principale** effettuata "su rotaia" o "via mare"; oppure, "con navigazione interna fluviale".

Il trasporto merci terrestre si distingue, quindi, in : *Trasporto su Strada e Trasporto Ferroviario*. Quello "su strada" rappresenta il principale metodo di trasporto delle merci (62%

del traffico totale nazionale).

Il trasporto “*su strada*” è preferibile a quello ferroviario, per la velocità su brevi/medie distanze e la possibilità di permettere la tecnica “*door to door*”. I costi di trasporto sono più alti di quello ferroviario, ma può usufruire di un’ ampia disponibilità di vettori.

Il trasporto via ferrovia (o “*su rotaia*”) ha i seguenti svantaggi: lentezza di carico; difficoltà nel reperire carri ferroviari adeguati; formazione dei convogli; incertezza sui tempi di partenza e arrivo. In compenso, ha un minor rischio di danni ai carichi “*unitizzati*” (vedi seguito “*unità di carico*”) e minori costi di trasporto.

Con la nascita di **Terminali Logistici**, il trasporto terrestre ha avuto un notevole incremento di traffico, proprio perché favorito dall’integrazione tra il trasporto “*su gomma*” e quello “*su ferro*”.

IL TRASPORTO MERCI SU STRADA (o su gomma)

Il trasporto su gomma è effettuato principalmente, da un elevato numero di piccole aziende, talvolta a servizio di grandi imprese. Tali aziende, nella qualità di “**trasportatori**”, possono operare “*per conto terzi*”, oppure, “*per conto proprio*” (c.d. padroncini).

A seconda della tipologia dei mezzi e delle strutture utilizzate, il trasporto “*su strada*” può essere effettuato da:

- *Corrieri e Corrieri espressi*;
- *Agenzie di intermediazione*;
- *Spedizionieri o Case di spedizioni*.

Normalmente i corrieri ed i corrieri espressi, sono ditte individuali, che effettuano la distribuzione capillare delle merci per conto di grandi imprese (società, cooperative o consorzi) ed offrono esclusivamente il trasferimento della merce, senza servizi aggiuntivi.

Gli altri operatori, invece, possono offrire tutti i processi della filiera logistica del trasporto “*su gomma*”: carico e servizi logistici associati, stoccaggio, trasporto e consegna delle merci; tutte attività che non potrebbero essere offerte dalle ditte individuali.

Gli attori della filiera

Nell’ambito del trasporto merci su strada, si possono identificare i seguenti soggetti principali:

- **il committente**: in genere il proprietario delle merci o agenzie;
- **le agenzie di intermediazione**: che stipulano il contratto di trasporto con le ditte di trasporto (vettori) per conto del committente;
- **lo spedizioniere**: è il soggetto/impresa (come meglio si dirà in seguito) disciplinato dall’art. 1737 Cod.Civ., “*che assume l’obbligo di concludere in nome e per conto del mandante (proprietario delle merci o agenzie di intermediazione) un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie*”;
- **il vettore** (trasportatore): che esegue il trasferimento fisico delle merci. E’ il soggetto/impresa disciplinato dall’art. 1678 cod.Civ. “*che si obbliga verso corrispettivo a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro*”.

Il vettore è il protagonista della fase esecutiva del trasporto

delle merci, ed è su di lui che incombe la responsabilità circa il buon esito della spedizione.

- **il destinatario**: è il soggetto che riceve la merce, normalmente l'acquirente.

Ai soggetti di cui sopra, possono aggiungersi i **caricatori**, che gestiscono le operazioni di carico della merce, per consegnarla ad un vettore.

Tra i soggetti della filiera del trasporto merci, assume particolare rilievo lo **Spedizioniere**. Costui possiede la competenza tecnica ed amministrativa, per offrire servizi in tutti gli ambiti dell'attività di trasporto, comprese le operazioni "accessorie", connesse con il trasferimento delle merci affidategli.

In questo contesto, egli dovrà svolgere tutta l'attività amministrativa prevista dal tipo di spedizione, tenendo rapporti con i preposti uffici pubblici (sanitari e doganali) ed organizzare tutto quanto necessario (inclusa la scelta della via, del mezzo e delle modalità di trasferimento) affinché la spedizione si concluda regolarmente e nei termini di consegna.

Nota

Per le operazioni doganali nei trasporti internazionali, esiste la figura del "doganalista", che può svolgere la propria attività all'interno della Casa di spedizioni import/export, oppure, operare autonomamente.

Gli spedizionieri, inoltre, offrono una molteplicità di prestazioni nel campo dell'istadamento delle merci: dallo stoccaggio, alla marcatura dei colli, al raggruppamento delle piccole

partite, alla distribuzione.

Tra i numerosi compiti dello spedizioniere, vi è anche quello di consigliare il cliente come confezionare la merce (tenendo conto del valore, del peso, della forma e qualità) ed operare secondo le istruzioni del cliente e nel miglior interesse di quest'ultimo.

Normalmente le grandi **case di spedizioni**, in possesso di mezzi ed appropriate strutture logistiche, svolgono anche l'attività di trasferimento fisico delle merci. In questo caso, assumono la qualità di "**spedizioniere/vettore**".

Lo spedizioniere/vettore, infatti, come definito dall'art.1741 Cod.Civ. : "*E' lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte, ha gli obblighi ed i diritti del vettore*".

I mezzi di trasporto

I principali mezzi adibiti al trasporto di cose, come definiti dal codice della strada, sono:

- **autocarri** (veicoli destinato al trasporto di cose);
- **autotreni** (due unità distinte agganciate, di cui una motrice);
- **autoarticolati** (complessi di veicoli costituiti da un trattore + semirimorchio);
- **rimorchi** (unità di varie tipologie, destinate ad essere trainati);
- **semirimorchi** (veicoli costruiti in modo che una parte si sovrappone all'unità motrice e la parte notevole della loro massa o del carico, sia supportata da detta motrice);
- **trattori stradali** (veicoli destinati esclusivamente al traino di rimorchi e semirimorchi).

Il trasporto “*su strada*” per la flessibilità e l’autosufficienza dei mezzi utilizzati, è ispirato principalmente verso la logica di trasporto “*door to door*”.

Gli *autotreni*, *autoarticolati* (ed i soli *semirimorchi*) oltre ad essere mezzi di trasporto su strada, per la possibilità che hanno di essere utilizzati nel “*trasporto intermodale*” come “**unità di carico**”, sono denominate **UTI** (Unità di trasporto intermodale). I predetti automezzi, possono trasportare pesanti carichi di merci e sono principalmente adibiti a spedizioni industriali su lunghe distanze, con “**trasbordo**” su appositi treni (vedi seguito “Trasporto intermodale”).

I documenti di trasporto

A seconda della modalità di trasporto prescelta (stradale, ferroviaria, aerea, marittima, intermodale, etc..) la merce deve essere sempre accompagnata dai previsti documenti di trasporto.

I documenti principali per il trasporto “su strada”, sono:

- la Lettera di Vettura;
- il Documento Di Trasporto (DDT).

La **lettera di vettura** è il tipico documento di trasporto su strada, che serve a provare l’avvenuta presa in consegna delle merci da parte del vettore (trasportatore). Essa costituisce un elemento di prova circa l’esistenza del contratto di trasporto e fa fede, sino a prova contraria, delle “condizioni” di contratto e

della presa in carico della merce, da parte del vettore.

La lettera di trasporto viene emessa dal “**mittente**” (in genere lo spedizioniere in qualità di committente) su richiesta del vettore e contiene tutti gli estremi del contratto di trasporto. Il vettore, su richiesta del mittente, rilascia un duplicato della lettera di vettura debitamente firmata.

Il modulo della lettera di vettura, deve essere compilato al momento del carico delle merci dal mittente e dal vettore, per le parti di propria competenza. All’atto della presa in consegna della merce, il vettore verifica la corrispondenza tra le indicazioni contenute nella lettera di vettura, con il numero effettivo dei colli, lo stato apparente delle merci ed il relativo imballaggio.

La lettera di vettura contiene una serie di indicazioni obbligatorie, quali:

- a) il luogo e la data di compilazione;
- b) il nome e l’indirizzo del mittente, il nome e indirizzo del vettore;
- c) il luogo e la data di ricevimento della merce;
- d) il nome e l’indirizzo del destinatario;
- e) la denominazione della natura della merce;
- f) il numero dei colli e degli eventuali contrassegni;
- g) il peso lordo;
- h) le istruzioni del mittente.

Possono essere aggiunte ulteriori **indicazioni facoltative** se ritenute opportune; ad esempio: talune spese che il mittente

prende a proprio carico.

Il Documento di Trasporto (DDT)

A partire dal 27 settembre 1996 (DPR 14 agosto 1996 n. 472) sono state abolite le disposizioni relative alla “ **bolla di accompagnamento**”. La documentazione dei beni viaggianti è stata così sostituita da un più semplice “*Documento di Trasporto (DDT)*”.

Tuttavia, l’obbligo di emissione della bolla di accompagnamento, non è stato completamente soppresso.

Infatti, ai fini di IVA, la bolla di accompagnamento rimane ancora obbligatoria per la circolazione di fiammiferi, tabacchi e prodotti sottoposti al regime delle accise, imposta di consumo e per vigilanza fiscale.

L’emissione di un Documento di Trasporto, è stabilita **soltanto al fine di consentire:**

- a) l’emissione della fattura differita;
- b) la movimentazione di beni senza il trasferimento della proprietà.

Nota - *Il trasporto di beni con “fatturazione differita”, si verifica quando ci si avvale della possibilità di emettere fattura entro il 15 del mese successivo a quello della consegna o della spedizione del bene. La cessione dei beni componenti la spedizione, deve risultare da un Documento di Trasporto (o da altro documento) atto a identificare i soggetti tra i quali viene effettuata l’operazione.*

Il DDT è un documento che descrive tutta la merce della spe-

dizione e potrà essere stampato in forma libera; cioè, senza vincoli di forma, di dimensioni o di tracciato.

Deve essere emesso prima dell’inizio del trasporto in due copie, di cui una va trattenuta e conservata e l’altra consegnata al cessionario. Ulteriori copie possono essere emesse in base alle esigenze aziendali.

Il documento di trasporto deve riportare i seguenti dati:

- il numero progressivo del documento;
- la data della consegna o spedizione;
- le generalità del cedente, del cessionario e dell’eventuale trasportatore;
- natura, qualità e quantità dei beni ceduti (è sufficiente l’indicazione in cifre).

Sono considerati documenti **equiparati** al DDT:

- la lettera di vettura;
- gli altri documenti simili, quando contengano i dati obbligatori del DDT.

Per il trasporto di talune **merci particolari** (sia in conto proprio sia per conto terzi) è prevista l’emissione e la tenuta a bordo di ulteriori specifici documenti, per ragioni di:

- tutela della salute (merci alimentari);
- tutela ambientale (es: rifiuti, etc.);
- pericolosità intrinseca delle merci trasportate (armi, esplosivi, sostanze radioattive).

La lettera di vettura internazionale (CMR)

Il trasporto internazionale di merci “su strada”, è disciplinato dalla “*Convention Marchandises Routières*” (Convenzione concernente il contratto di trasporto internazionale di merci su strada) conclusosi a Ginevra 19 Maggio 1956 e modificata con successivo Protocollo del 5/Luglio 1978.

Detta Convenzione, si applica quando il luogo di ricevimento della merce e il luogo previsto per la consegna indicati nel contratto, sono situati in due paesi diversi, di cui almeno uno sia parte della Convenzione (Stato contraente).

Lo Stato italiano ha ratificato la Convenzione, con la Legge 6/12/1960 n. 1621 ed il successivo Protocollo del 1978, con la Legge 27/4/1982 n. 242.

Detta Convenzione, disciplina gli obblighi del mittente e del vettore (trasportatore) nonché la responsabilità di quest’ultimo, circa “*la perdita totale o parziale o dell’avaria prodottasi tra il momento del ricevimento della merce e quello della riconsegna, come pure del ritardo nella riconsegna*”.

Ciò premesso, la **Lettera di Vettura internazionale** (comunemente denominata “**CMR**” dalla Convenzione che l’ha istituita) costituisce **la prova** del contratto di trasporto, stipulato tra il mittente ed il vettore (trasportatore).

É il documento dal quale risulta l’accordo delle parti, in ordine alle cose da trasportare, alle modalità e alle condizioni del trasporto, luogo di destinazione e fa fede, sino a prova contraria, di tutte le condizioni pattuite e della presa in carico della merce, da parte del vettore.

La lettera di vettura deve contenere le seguenti indicazioni:

- a. luogo e data della sua compilazione;
- b. nome e indirizzo del mittente;
- c. nome e indirizzo del vettore;
- d. luogo e data di ricevimento della merce e luogo previsto per la riconsegna;
- e. nome e indirizzo del destinatario;
- f. denominazione corrente della natura della merce, genere dell’imballaggio e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta;
- g. numero dei colli, loro contrassegni particolari e loro numeri;
- h. peso lordo o quantità altrimenti espressa della merce;
- i. spese relative al trasporto (prezzo di trasporto, spese accessorie, diritti doganali e altre spese sopravvenienti a partire dalla conclusione del contratto di trasporto fino alla riconsegna);
- j. istruzioni richieste per le formalità doganali e altre;
- k. un’indicazione specifica circa l’applicazione della Convenzione di Ginevra del 1956 e ss., per tutte le clausole non previste o non indicate nella lettera di vettura.

La Convenzione stabilisce che nella CMR, le parti possano inserire elementi **facoltativi**, quali:

- a. divieto di trasbordo;
- b. spese che il mittente prende a suo carico;
- c. importo del rimborso che deve essere riscosso alla riconsegna della merce;
- d. valore dichiarato della merce e somma che rappresenta l’interesse speciale alla riconsegna;

- e. istruzioni del mittente al vettore per quanto concerne l'assicurazione della merce;
- f. termine stabilito entro il quale il trasporto deve essere eseguito;
- g. elenco dei documenti consegnati al vettore;
- h. altra indicazione ritenuta utile dalle parti.

La lettera di vettura è compilata in tre esemplari originali, firmati dal mittente e dal vettore. Il primo esemplare viene consegnato al mittente, il secondo accompagna la merce e il terzo è trattenuto dal vettore.

Quando la merce da trasportare deve essere caricata su diversi veicoli o quando si tratta di diversi generi di merce o di partite distinte, il mittente o il vettore, hanno il diritto di esigere un numero di lettere di vettura, corrispondente al numero dei veicoli utilizzati (o dei diversi generi o partite di merci).

IL TRASPORTO TIR

Generalità

Chiunque abbia viaggiato sulle strade europee, riconoscerà la nota targa **TIR** blu e bianca, apposta su camion e semirimorchi. Ebbene, tale targa non è applicata per identificare soltanto una grossa unità di trasporto che effettua trasporti internazionali, ma è riferita alla **Convenzione TIR** “Trasporti Internazionali su Strade” (*Transports Internationaux Routiers*) e cioè, al “**regime doganale di transito**”, da parte di veicoli adibiti al trasporto merci degli Stati aderenti.

La **Convezione TIR** del 1975 (modificata nel 2002) è nata in seno ad una Conferenza tenutasi sotto gli auspici della *Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite*, ed è tuttora gestita da detta Commissione (UNECE) con sede in Ginevra.

Lo scopo della Convenzione, è quello di agevolare i **controlli doganali** dei flussi di merci su strada, per le spedizioni internazionali (e non solo in Europa).

L'obiettivo principale del “regime TIR”, è la costituzione di un **sistema di transito doganale globale**, stabile, trasparente e moderno, fondato sulla filosofia di base della “*Procedura TIR*”, consistente in concatenate operazioni di transito di varchi doganali, collegate a un “set” di dati standard (**Carnet TIR**) e da una catena di garanzia internazionale.

I requisiti fondamentali

Al fine di assicurare che le merci possano viaggiare subendo *un'interferenza minima*, da parte delle autorità doganali dei singoli Stati, ma offrendo comunque la massima tutela a dette autorità, il **regime TIR** è basato su cinque requisiti di base, che costituiscono i pilastri fondamentali del “**regime doganale di transito TIR**”; essi sono:

- 1) le merci devono viaggiare su veicoli o container sicuri, dal punto di vista doganale;
- 2) durante il tragitto, i dazi e le imposte a rischio, devono essere coperti da una **garanzia** valida a livello internazionale;

3) le merci devono essere accompagnate da un documento doganale riconosciuto a livello internazionale (**Carnet TIR**) acquisito nello Stato di partenza, che funge da documento di controllo doganale negli Stati di partenza, transito e destinazione;

4) le misure di controllo doganale adottate dallo Stato di partenza, **devono essere accettate** da tutti i Paesi di transito e di destinazione;

5) l'accesso al regime TIR è consentito:

- a) alle **associazioni nazionali** che rilasciano il Carnet TIR; e
- b) alle persone fisiche e giuridiche (che utilizzano il Carnet TIR) le quali dovranno essere autorizzate dalle competenti Autorità Statali.

Il sistema di garanzia TIR internazionale

Il “*regime di transito TIR*” rappresenta, inoltre, un sistema di garanzia internazionale, per assicurare che i dazi doganali e le imposte a rischio durante le operazioni di transito, siano coperte in ogni momento da un'**associazione nazionale garante**, qualora l'Operatore TIR non possa essere ritenuto responsabile.

Ogni **associazione** nazionale, rappresentante degli interessi di uno Stato (autorizzata dall'amministrazione doganale dello Stato medesimo) **garantisce il pagamento** di tutti i dazi e le imposte che possano divenire esigibili, nel caso si verificano irregolarità durante le fasi del trasporto TIR; ovvero, assicura così il pagamento di dazi e imposte dei vettori nazionali ed

esteri (coperti dai Carnet TIR) rilasciati da detta associazione garante nazionale o da un'associazione analoga in un altro Stato.

I limiti monetari della garanzia, sono stabiliti separatamente da ciascuno Stato. L'importo massimo raccomandato da richiedere a ciascuna associazione nazionale (previsto dalla Convenzione TIR) è di **50.000** dollari USA per ogni Carnet TIR e di **200.000** dollari USA, per i Carnet TIR riguardanti tabacchi e alcol.

Per gli Stati europei, il Consiglio d'Europa ha sostituito la citata somma di 50 000 dollari, con **60.000** EUR.

Obblighi per i trasportatori/spedizionieri

I trasportatori TIR hanno i seguenti obblighi e responsabilità:

- 1) Ottenere la concessione del **certificato di approvazione** dei veicoli stradali e containers impiegati nel trasporto, da parte delle competenti Autorità ispettive nazionali; *(per ottenere il Certificato di approvazione, il trasportatore dovrà munire gli autoveicoli di tutti i dispositivi relativi alla struttura del veicolo, come previsto dalle norme tecniche allegare alla Convenzione);*
- 2) Concludere una dichiarazione d'impegno con l'associazione garante nazionale (la stipula delle condizioni per l'uso dei Carnet TIR);
- 3) Installare la targa TIR e gli altri simboli previsti, sui veicoli autorizzati;
- 4) Comporre il carico della spedizione secondo le norme previste;

5) Procedere alla piombatura del veicolo e, nei casi previsti, alla piombatura dei singoli containers o altra unità di carico;
- Altro.....

In sintesi , la Convenzione stabilisce:

1) che il Carnet TIR, documento **doganale internazionale**, rappresenta il cardine amministrativo del regime TIR e fornisce **la prova** dell'esistenza di una garanzia internazionale per le merci trasportate in detto regime;

2) il “regime di transito TIR”, stabilisce il principio secondo cui le misure di controllo doganale, adottate nello Stato di partenza, devono essere accettate dai Paesi di transito e destinazione.

Di conseguenza, le merci trasportate in base al regime TIR, in compartimenti di carico sigillati di veicoli stradali o in containers, **non saranno esaminati**, in linea di massima, presso gli uffici doganali di transito;

3) tuttavia, ciò non esclude **il diritto** degli uffici doganali di altri Stati, di effettuare **controlli casuali**, laddove vi sia il sospetto di irregolarità; ma deve intendersi, e ciò è sancito nella Convenzione, che tali controlli dovranno riguardare **casi eccezionali**.

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO (o su rotaia)

Generalità

In Italia il trasporto ferroviario di merci è gestito da **Trenitalia Cargo**, una società di trasporti pubblica, del Gruppo Ferrovie dello Stato. Detta società, offre servizi di trasporto merci e di logistica integrata, con infrastrutture distribuite su tutto il territorio nazionale.

Tuttavia, a causa delle caratteristiche fisiche del territorio, i principali problemi che si riscontrano nel trasporto ferroviario nazionale, riguardano: la scarsa funzionalità e velocità dei treni sulla linea appenninica e valichi alpini; limiti di capacità di carichi pesanti su talune direttrici; inadeguatezza e scarsa velocità sulle direttrici tirreno/adriatico e nei collegamenti con il sud del paese.

Per ovviare ai citati problemi, **RFI** -Rete Ferroviaria Italiana- (società del Gruppo Ferrovie dello Stato con il ruolo pubblico di Gestore dell'Infrastruttura) ha già da alcuni anni iniziato una ristrutturazione dei propri scali ferroviari, concentrando il tradizionale traffico merci a "**carro singolo**", su scali ferroviari collegati a **Terminal intermodali** in prossimità delle grandi reti stradali, da permettere il segmento finale con trasporti "su gomma".

Anche per il traffico merci internazionale, al fine di ottenere maggiore efficienza e velocità, sono stati istituiti servizi diretti, evitando così il riposizionamento dei vagoni presso gli impianti di smistamento.

Tuttavia, le statistiche dimostrano che il trasporto di merci "su ferro", sebbene risulti puntuale, sicuro ed il più economico, è meno utilizzato di quello "su gomma".

Infatti, nel 2009 il traffico merci si è svolto per il **62,28% su strada** e per l'9,26% su ferrovia. Ciò è dovuto principalmente alla crescente domanda di trasporti "*door to door*" (cioè, senza la c.d "rottura di carico"- vedi seguito) ma anche per l'inadeguatezza di molti tratti della rete ferroviaria nazionale, al traffico merci pesante.

Il trasporto "su rotaia" risulta potenzialmente competitivo con quello "su strada", principalmente per i grossi trasporti su lunghe tratte e per flussi di scambi con origine e destinazione, sui terminali logistici intermodali o nodi logistici ferroviari.

Tipologie di spedizioni ferroviarie

Le principali categorie sono le seguenti:

1) spedizione a carro completo:

sono le spedizioni di merci che richiedono l'uso esclusivo di **un carro**, per tutta la durata del viaggio, a prescindere dal fatto che la sua capacità di carico venga interamente o meno utilizzata.

2) spedizione a treno completo:

sono le spedizioni di merci trasportate contemporaneamente con più carri completi, senza modificare la composizione del treno, per conto di uno stesso mittente, da un unico punto di

carico a un unico punto di scarico.

3) spedizione in collettame:

sono spedizioni contenente diverse tipologie di merci, con destinazioni diverse, che non rientrano nelle categorie “ *a carro completo*” e “ *a treno completo*”.

I mezzi utilizzati

I mezzi utilizzati nel trasporto merci ferroviario, sono:

- 1) **il carro** (o gruppi di carri);
- 2) **il treno merci**.

Il tipico carro merci, è un “*rimorchio ferroviario*” progettato ad uso esclusivo del trasferimento di merci.

La definizione fornita dal Reg. CE n. 445/2011 è la seguente: “*Veicolo non semovente, progettato per il trasporto di merci o altro materiale da utilizzare per attività di costruzione o manutenzione di infrastrutture*”.

I carri ferroviari possono sostenere una velocità di 100 km/h. I carri adibiti su lunghe distanze, sono omologati per 120 km/h. Circa la portata, i carri dipendono dalle linee ferroviarie sulle quali sono abilitati in rispetto alla loro tara. I carri più moderni hanno una portata di circa 90 tonnellate (tara + carico).

Per i trasporti internazionali ferroviari di merci, la disciplina dei carri merci è contenuta nella “*Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia*”(COTIF) e da specifiche Direttive CE per il traffico nell’ambito delle Comunità.

Con la liberalizzazione dei trasporti in Europa, sulla base di Direttive CE relative alla “*Interoperabilità del Sistema Ferroviario Trans europeo*” è stato formalizzato tra molti Stati membri, il “**Contratto Uniforme di Utilizzazione dei carri merci (CUU)**”.

Il CUU, classifica i carri merci in **Categorie**, a seconda della loro portata e velocità massima da mantenere e su quali linee ferroviarie europee possono circolare. Ciò, perché, possono sussistere problemi di percorribilità su talune percorsi o reti ferroviarie europee (e ciò avviene anche in Italia) legati ad aspetti tecnici e tecnologici (es: differenti tensioni elettriche e diversi sistemi di controllo); oppure, in relazione alle caratteristiche fisiche delle rotaie, possono essere non adatte al trasferimento di alcuni tipi di carichi e di containers; oppure, per limitazioni alle dimensioni dei treni.

Anche le linee ferroviarie (rotaie) infatti, sono classificate in base al “*profilo assegnato*”; cioè, in base alle diverse caratteristiche **strutturali** (dimensioni e requisiti dei binari) come da classificazione UIC (*Unione Internazionale delle Ferrovie*) e correlati carichi massimi che possono sopportare.

La “**marcatatura**” posta sul fianco del carro (vagone e locomotiva) indica il numero del carro, il paese di registrazione, il detentore (impresa ferroviaria) ed il tipo di carro. Questi dati, unitamente alla scritta “**RIV**”, indica che il carro soddisfa tutte le prescrizioni tecniche dell’Unità Tecnica nel campo ferroviario e tutte le prescrizioni applicabili al traffico

ferroviario internazionale.

I nuovi carri nella cui marcatura figura anche “TEN” (*Rete TransEuropa*) indica che il carro è stato omologato secondo STI (*Specifiche Tecniche di Interoperabilità*) della Comunità.

Le tipologie dei carri sono suddivise in **serie**.

Le principali sono:

Serie G/H - Carro coperto;

E/F - Carro ad alte sponde;

I - Carro a temperatura controllata;

K/L - Carro pianale a 2 o 4 assi (carro “Poche”-
“Wippen”);

O - Carro misto pianale e alte sponde;

R/S - Carro pianale (per autostrada viaggiante);

T - Carro con tetto apribile;

Z - Carro cisterna;

U - Carro speciale.

Il trasporto a carro singolo (c.d. convenzionale) è in genere un trasporto di tipo industriale che avviene tra stabilimenti raccordati, effettuato spesso con carri “**specializzati**” per determinate merci. Questi traffici sono organizzati in genere da spedizionieri specializzati. In questo settore di “*trasporto specializzato*”, la liberalizzazione del trasporto merci in Europa, sta registrando un discreto traffico.

Il **treno completo** merci, costituisce l’evoluzione del tradizionale (e poco efficiente) sistema organizzativo delle spe-

dizioni, basato sull’uso di singoli carri per trasportare merci con **diverse origini e/o destinazioni**.

Questo tipo di trasporto, rendeva necessario un continuo spostamento di singole partite di merci, inserendo e togliendo dai treni i singoli carri. Tutto ciò rendeva la gestione del servizio particolarmente lenta, costosa e poco adattabile alla meccanizzazione.

Il tradizionale sistema sopra descritto, già da molti anni è stato sostituito da una gestione di convogli più veloci e meno costosi, sfruttando le nuove modalità di spedizione, che sono:

- **Treno completo**: un treno composto da carri aventi tutti la stessa origine e stessa destinazione;

- **Treno porta container**: che permette tempi ridotti di composizione e scomposizione dei treni;

- **Treno autostrada viaggiante**: per il carico di veicoli stradali (utilizzando autotreni e autoarticolati) su appositi carri ferroviari.

Manutenzione dei carri merci e Certificazione SMR

(*Reg. CE n. 653/2007 e n. 445/2011*)

Al fine di garantire la circolazione dei carri merci in sicurezza, i gestori di infrastrutture o imprese ferroviarie o detentori, sono obbligati ad istituire un **sistema di manutenzione** dei carri. Inoltre, i responsabili della manutenzione, sono tenute a dimostrare la loro idoneità ed ottenere il previsto certificato **SRM**.

Lo scopo del Regolamento n. 445/2011 (emanato a seguito della raccomandazione dell’*Agenzia Ferroviaria Europea*) è quello di armonizzare **requisiti e metodi** per la certificazione,

che renda validi i certificati di idoneità SRM, in tutta la Comunità Europea.

Le fasi del trasporto merci

Il trasporto merci “su ferro” si svolge attraverso le seguenti fasi principali:

1) *Messa a disposizione del mittente (proprietario, agenzia o spedizioniere) del carro/i da parte del vettore.*

L’impresa ferroviaria IF (vettore) dovrà fornire un carro/i (rispondente ai requisiti di manutenzione previsti dal Reg CE 445/2011) seconda la tipologia di carro/i richiesta dal mittente. Tramite “**lettera di avviso**”, il vettore deve comunicare il “**punto di presa**” nello scalo ferroviario, la data e l’ora in cui il carro è messo a disposizione.

2) *Carico della merce da parte del mittente.*

Il mittente dovrà provvedere al carico delle merci (salvo diverso accordo) nei limiti di tempo concordati, nel rispetto delle norme di carico dei carri (CUU) relative al peso max, corretto imballaggio delle varie tipologie merceologiche ed in particolare di quelle pericolose.

Dovrà, inoltre, assicurarsi che il carico sopporti i normali rischi del trasporto. Per la migliore sistemazione delle merci nei carri, o delle “*unità di carico*”, potrà avvalersi dei suggerimenti e/o istruzioni del vettore IF. Il mittente, dovrà comunicare al vettore la conclusione delle operazioni di carico.

3) *Presa in consegna della merce da parte del vettore ed*

accettazione del trasporto.

Il vettore, dopo aver accertato la conformità e il rispetto delle condizioni di sicurezza del carico, nonché la corrispondenza delle merci caricate con quelle indicate nella “**lettera di vettura LDV**” (vedi seguito) e documenti allegati, nonché la regolarità e completezza degli stessi, **prende in consegna** il carico con accettazione del trasporto.

La **LDV** ed i documenti allegati, devono essere consegnati al vettore nel luogo e con le modalità previste o concordate, entro il termine di consegna del carico.

4) *Esecuzione del trasporto.*

Il vettore eseguirà il trasferimento della merce, secondo l’itinerario della spedizione, comunicando al mittente l’inizio del trasporto. Qualora intervengano eventi estranei al servizio, che impediscano l’esecuzione del trasporto, il vettore potrà instradare il trasporto su un diverso itinerario, oppure, se possibile, secondo le istruzioni del mittente.

5) *Avviso di arrivo a destinazione della merce.*

Il vettore dovrà preavvertire il destinatario dell’arrivo della merce, con l’orario ed il “**punto di consegna**” presso lo scalo di destinazione, dove verrà effettuata la consegna del carro/i.

6) *Svincolo della merce da parte del destinatario.*

Per acquistare il diritto alla riconsegna della merce, il destinatario deve provvedere allo “**svincolo**” della merce.

Il destinatario, dopo aver corrisposto all’amministrazione IF

quanto eventualmente dovuto, riceve **il bollettino di consegna** (o di svincolo) compilato per ricalco dall'originale della lettera di vettura (entrambi i citati documenti accompagnano le merci durante il trasporto) che costituisce il titolo per il ritiro della merce.

7) *Riconsegna della merce al destinatario*

Effettuato lo svincolo da parte del destinatario, il vettore metterà a disposizione del destinatario il carro/i, affinché quest'ultimo possa compiere le operazioni di scarico.

Per le merci vincolate da obblighi doganali, la riconsegna al destinatario (o persona da lui delegata) avviene successivamente all'espletamento delle formalità doganali.

La responsabilità della custodia delle merci e del carro/i durante le operazioni di scarico, grava sul destinatario.

Su richiesta del mittente, il vettore potrà mettere a disposizione dello stesso, un o più carri da utilizzare per il successivo *trasporto stradale*, della merce, fino al luogo indicato dal destinatario. La riconsegna di questi carri al vettore, avverrà entro il periodo di tempo concordato tra le parti.

8) *Riconsegna del carro/i al vettore.*

Una volta terminate le operazioni di scarico, il destinatario deve riconsegnare il carro/i vuoto e pulito. Qualora, in ragione delle merci trasportate, lo stato del carro esiga che lo stesso sia sottoposto ad operazioni di bonifica, il vettore provvederà a tali operazioni a spese del destinatario.

I documenti di trasporto merci

Come per il trasporto stradale, i principali documenti sono:

- La lettera di vettura ferroviaria e Documenti di trasporto, che in base alle disposizioni di legge, devono obbligatoriamente seguire il carico.

In riferimento al DDT (quale documento sostitutivo della "bolla di accompagnamento", nei casi previsti) si rinvia a quanto descritto per il trasporto su strada.

La lettera di vettura ferroviaria

E' il documento che il mittente deve consegnare al vettore (Impresa Ferroviaria) allo scalo ferroviario di partenza (non oltre il termine di consegna del carico) per ogni spedizione in piccole partite o spedizioni "a carro", debitamente compilato e sottoscritto, per le parti di sua spettanza. L'accettazione e la presa in carico della merce da parte del vettore IF, sono attestate dallo stesso, mediante l'apposizione sulla lettera di vettura e sul suo **uplicato**, di un apposito proprio bollo.

Dopodichè, il duplicato viene consegnato al mittente, mentre *l'originale* assieme al *bollettino di consegna* ed alla "lettera di avviso, segue la merce.

La lettera di vettura per le spedizioni "a carro", è composta di quattro parti:

a) l'originale (accompagna le merci dalla stazione di partenza a quella di arrivo e viene trattenuto dal vettore;

b) il duplicato (denominato anche *duplivettura* o *ricevuta di spedizione*) è la parte bollata e firmata dal vettore, che viene

consegnata al mittente, quale prova di accettazione delle merci e del perfezionamento del contratto di trasporto;

c) lettera di avviso (che segue anch'essa la parte originale e le merci) che verrà inviata al destinatario per avvisarlo dell'arrivo delle merci alla stazione di arrivo, contenente il *punto di consegna* presso lo scalo e *la decorrenza del termine* per il ritiro della merce;

d) bollettino di consegna (o di svincolo) che accompagna le merci e viene consegnato al destinatario, dopo che questi abbia effettuato eventuali pagamenti dovuti.

Contenuto della Lettera di vettura

La lettera di vettura deve essere sottoscritta da entrambe le parti contraenti (mittente e vettore IF) e contiene:

a) la stazione di partenza e quella di arrivo; oppure, quella di destinazione finale delle merci “oltre la ferrovia”, da effettuarsi con altro mezzo di trasporto senza “trasbordo” delle merci;

b) il cognome, il nome (o la ragione sociale) e l'indirizzo del mittente (proprietario o agenzia o spedizioniere);

Sulla lettera di vettura può essere indicato un solo mittente. In mancanza dell'indicazione del mittente, l'impresa ferroviaria considera a tutti gli effetti la qualità di mittente, *il presentatore* della ricevuta di spedizione;

c) il cognome, il nome o la ragione sociale e l'indirizzo del destinatario.

Sulla lettera di vettura potrà essere indicato un secondo destinatario (anche con diversa destinazione) nel caso in cui il

primo destinatario ne rifiuti lo svincolo o non vi provveda entro i termini stabiliti;

d) la natura della merce, la quantità, le marche e il numero dei colli (o numero dei capi, se bestiame) il modo di imballaggio;

e) le condizioni di pagamento: “porto franco” (pagato dal mittente) o “assegnato” (a carico del destinatario);

e) il valore della merce dichiarato;

f) il luogo di consegna (stazione o domicilio del destinatario);

g) l'indicazione del carro (coperto, scoperto, frigorifero etc.) con l'eventuale richiesta di verifica della tara;

h) la specificazione di eventuali “**documenti di trasporto**”, allegati alla lettera di vettura;

i) la dichiarazione di riconoscimento di eventuali anomalie degli imballaggi (detta anche “di garanzia”) con la quale il mittente esonera l'amministrazione IF da ogni responsabilità, per i danni derivanti da difetto di condizionatura;

l) la data e la firma del mittente.

In ogni caso, il mittente è obbligato a dichiarare nella Lettera di vettura:

1) gli articoli di gioielleria, metalli preziosi, oggetti d'arte e di valore, monete e carte valori, il valore (in cifre ed in lettere) che attribuisce a tale merce di trasporto;

2) gli esplosivi e materie radioattive, ed indicare specificamente il peso degli esplosivi o delle materie radioattive. Restano fermi gli ulteriori obblighi previsti dal Regolamento ENAC “Trasporto di Merci Pericolose”.

Per le spedizioni “a treno completo”, in aggiunta ai citati dati il

mittente dovrà:

- a) indicare specificatamente gli estremi identificativi del “treno completo” e il peso lordo trainato;
- b) indicare per ciascuno dei carri, la natura della merce e il peso lordo (peso della merce + la tara del carro);
- c) qualora la spedizione necessita di più treni, per ogni “*treno completo*” il mittente dovrà rilasciare al vettore, una lettera di vettura con allegato elenco dei carri e delle merci ivi contenute.

La lettera di vettura ferroviaria internazionale (CIM)

Il trasporto internazionale di merci “su ferrovia”, è disciplinato dall “Convenzione relativa ai Trasporti Internazionali Ferroviari” COTIF (Allegato B “*Regole Uniformi concernenti il Contratto di trasporto Internazionale ferroviario di Merci*” - CIM) firmata a Berna il 9 maggio 1980, come modificata dal Protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999.

Le Regole Uniformi sopracitate, si applicano ad ogni contratto di trasporto ferroviario di merci, quando il luogo “*della presa*” in carico della merce ed il luogo previsto per “*la riconsegna*”, sono situati in due Stati membri diversi, qualunque sia la sede e la nazionalità delle parti del contratto di trasporto, di cui almeno uno è Stato membro e le parti concordano che il contratto sia sottoposto alle “Regole Uniformi”, della citata Convenzione

Ciò premesso, la **lettera di vettura ferroviaria (CIM)** contiene i seguenti dati:

- a) il luogo e la data della sua compilazione;
- b) il nome e l’indirizzo del mittente;
- c) il nome e l’indirizzo del trasportatore (vettore) che ha concluso il contratto di trasporto;
- d) il nome e l’indirizzo di colui al quale la merce è effettivamente consegnata per il trasporto, se non è il trasportatore/vettore che ha concluso il contratto;
- e) il luogo e la data della presa in carico della merce;
- f) il luogo di riconsegna delle merce;
- g) il nome e l’indirizzo del destinatario;
- h) la denominazione della natura della merce e modalità d’imballaggio, nonché, per le merci pericolose, la denominazione di esse come previsto dal Regolamento concernente il Trasporto Internazionale Ferroviario delle Merci Pericolose (RID);

Nota

Il trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose, è disciplinato nell’Appendice C della Convenzione COTIF, richiamata in campo europeo dalla Direttiva CE n.68/2008 per il trasporto comunitario.

- i) il numero di colli ed i contrassegni e numeri particolari necessari per identificare le spedizioni in piccole partite;
- j) il numero del carro, nel caso di trasporto a carro completo;
- k) il numero del veicolo ferroviario circolante sulle proprie ruote, se viene trasportato come merce;
- l) inoltre, nel caso di unità di trasporto intermodale, la categoria, il numero o le altre caratteristiche necessarie, per la loro identificazione;

m) la massa lorda della merce o la quantità della merce presa sotto altre forme;

n) una numerazione dettagliata dei documenti richiesti dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, allegati alla lettera di vettura o tenuti a disposizione del trasportatore/vettore, presso un'autorità debitamente designata o presso un organo indicato nel contratto;

o) le spese inerenti al trasporto (prezzo di trasporto, spese accessorie, diritti di dogana ed altre spese maturate dalla conclusione del contratto, fino alla riconsegna) nella misura in cui debbono essere pagate dal destinatario o ogni altra indicazione che le spese sono a carico del destinatario;

p) l'indicazione che il trasporto è sottoposto, nonostante ogni clausola contraria, alle presenti Regole Uniformi della citata Convenzione.

All'occorrenza, la lettera di vettura può inoltre contenere le seguenti indicazioni:

1) nel caso di trasporto da parte di "trasportatori/vettori successivi", indicare il trasportatore finale che deve riconsegnare la merce, quando questi abbia dato il proprio consenso alla sua iscrizione sulla lettera di vettura;

2) le spese che il mittente prende a suo carico;

3) l'ammontare della somma/assegno da riscuotere al momento della riconsegna della merce;

4) il valore dichiarato della merce e l'importo che rappresenta l'interesse speciale alla riconsegna;

5) il termine concordato entro il quale il trasporto deve essere effettuato;

6) l'itinerario concordato;

7) una lista dei documenti non menzionati nella precedente lettera n) consegnati al trasportatore;

8) le iscrizioni del mittente, relative al numero e la designazione dei sigilli, che egli ha provveduto ad apporre sul carro.

Le parti del contratto di trasporto, possono apporre sulla lettera di vettura, ogni altra indicazione ritenuta utile.