



Logistica e trasporto ferroviario

In due recenti occasioni il prof. Sergio Bologna, noto esperto di trasporti e responsabile del Transport Department di Antoptima SA di Lugano, ha affrontato vari argomenti di grande interesse e attualità. Eccone una sintesi

La logistica al servizio del made in Italy

Quando si vuole verificare l'andamento del trasporto merci in un paese, un principio sinora abbastanza rispettato è quello che ne lega lo sviluppo con il corrispondente tasso di sviluppo dell'economia. Ma in questi anni l'economia dei paesi più avanzati sta tendendo alla stagnazione, mentre c'è pur sempre un certo sviluppo del trasporto.

Per quanto riguarda l'Italia, è vero che c'è una progressiva deindustrializzazione, non sono più le aziende di grandi dimensioni quelle che contano, la nostra economia si regge sulle aziende medie. Il "modello italiano", però, è più complesso, è basato in molti casi sui distretti o comunque sull'attività integrata di più aziende. Per un modello di questo tipo un fattore fondamentale di successo è la corretta gestione della supply chain. Le imprese con una strategia vincente sono quelle che hanno aggredito mercati di nicchia, sui quali spesso si è raggiunta una leadership mondiale e che poi hanno spinto l'acceleratore sull'internazionalizzazione, con investimenti produttivi e commerciali in diversi paesi. Non si è trattato solo di delocalizzazione produttiva, ma di una ricerca e di un allargamento delle competenze, accompagnate a uno sviluppo e a un maggior controllo della logistica, divenuta alquanto più complessa. È prevedibile che questa tendenza all'inter-



nazionalizzazione, con l'impiego di massicce risorse di capitale per investimenti all'estero, continuerà a caratterizzare il modello italiano dell'impresa a rete. In conclusione, questa economia vincente "dei distretti", vista in termini di trasporto delle merci, dà una ricaduta sul suo sviluppo, però si basa esclusivamente sul "tuttostrada", con brevi distanze e scarso sfruttamento della capacità di carico dei camion. Sempre verificando i possibili sviluppi del trasporto merci, non dovremmo attenderci molto dal mercato dei beni di consumo. Con una popolazione stabile, che sposta tendenzialmente quote di reddito sui consumi terziari (tempo libero, istruzione, comunicazione, turismo), non vediamo grandi prospettive di sviluppo dei volumi e perciò ricadute sul trasporto.

Possiamo a questo punto tirare una prima conclusione: il trasporto delle merci potrà avere un moderato sviluppo, anche in condizioni di economia stagnante, ma soprattutto come conseguenza della tendenza alla globalizzazione.

Venendo ora a considerare più da vicino i fattori che stanno caratterizzando lo sviluppo logistico dell'Italia, occorre parlare dell'incremento del mercato immobiliare ad esso relativo: questo sviluppo è notevole, con una concentrazione degli investimenti nel Centro-Nord del paese. Uno studio della struttura futura dei flussi di merci dovrà ormai partire forse prima dalla mappa degli insediamenti logistici, più che da quella dei distretti industriali, dei grandi insediamenti produttivi o da quella degli insediamenti urbani.

Per quanto riguarda la ferrovia, vediamo come un notevole impatto sul trasporto ferroviario stia venendo dalla progressiva liberalizzazione. Il mercato della trazione ferroviaria si sta popolando di nuovi attori: vedi le iniziative di RTC sul Brennero e l'ambiziosa espansione di Ferrovie Nord Milano, la presenza sul nostro territorio di società di trazione ferroviaria controllate dalla svizzera SBB e dalla tedesca DB. Tra i cambiamenti importanti che si potranno verificare a breve nel trasporto ferroviario non bisogna dimenticare il nuovo assetto gestionale dei terminal intermodali, che passano da Trenitalia e dalle sue consociate (Cemat in particolare) al gestore della rete, RFI. Infine occorre ricordare che il problema dei terminal ferroviari all'interno dei porti e sul territorio, rappresen-



ta una delle maggiori criticità del nostro sistema: infatti i porti italiani non dispongono di terminal ferroviari ad alta capacità che possano far fronte alle nuove esigenze e sentono la concorrenza dei porti nordeuropei.

Per concludere dobbiamo notare che finalmente la logistica è stata riconosciuta dal mondo imprenditoriale come una priorità a livello nazionale, per raggiungere un livello accettabile di competitività. Poi vediamo che non si parla solo di infrastrutture, ma si comincia a parlare di una "politica industriale per la logistica"; per quanto riguarda le infrastrutture si è compreso che si deve cominciare con l'intervenire su alcuni nodi decisivi. Infine, e qui ci si rivolge ai "caricatori", dovremo pur arrivare al momento in cui l'universo della domanda arriverà a capire che l'outsourcing del trasporto non è che un modo per togliersi di torno una preoccupazione, mentre dovrebbe essere l'inizio di una fase di revisione dei processi, con l'obiettivo di ridurre l'intensità di trasporto necessaria per dar luogo a una certa produzione, di ridurre il numero dei viaggi necessari per trasportare un'eguale, se non superiore, quantità di merce: in questo settore della "cultura d'impresa" c'è ancora molto lavoro da fare.

La liberalizzazione del mercato ferroviario

La liberalizzazione del mercato ferroviario ha innescato molte speranze nel mondo del trasporto: ci si attenderebbe che dia anche un aiuto al riequilibrio dei modi di trasporto, ma che sia pure una occasione per migliorare la produttività e il servizio reso, concorrendo così al processo generale di innovazione del settore della produzione e della distribuzione. Dobbiamo però vedere anche il pro-

blema partendo dal contesto più generale, quello della logistica e del supply chain management, perciò considerando l'ottimizzazione e la razionalizzazione dei flussi all'interno della filiera del ciclo produttivo-distributivo; per completare il panorama si deve tenere conto pure del fatto che negli ultimi tempi in questo settore vi è stato un forte incremento del ricorso all'outsourcing. Il trasporto, come componente del ciclo logistico, è diventato il principale settore dal quale ci si possano ancora aspettare risparmi di esercizio.

A fronte di questa situazione, si sono viste alcune acquisizioni effettuate da parte delle compagnie ferroviarie, come i casi SNCF-Géodis e SNCB-ABX, forse però motivate più dal desiderio di esercitare un controllo sull'economia del trasporto via strada, nonché da una logica di investimenti. Nella realtà, i risultati economici di queste acquisizioni non sono sempre stati del tutto positivi, perché quella che dovrebbe essere ricercata è l'integrazione tra l'operabilità del trasporto ferroviario e quella della distribuzione, a livello operativo e soprattutto a livello informativo.

In questo contesto le compagnie ferroviarie hanno subito compreso che l'organizzazione attuale non era sufficiente per affrontare il nuovo mercato che si stava aprendo ed hanno riorganizzato le loro divisioni merci in Business Units (che corrispondono alle diverse merceologie: siderurgia, chimica, trasporto combinato, automotive e amministrazione pubblica, internazionale, merci diverse).

Il trasporto convenzionale

Vediamo ora il settore del trasporto convenzionale, quello a carro singolo. Si tratta, come noto, di un trasporto di tipo industriale che avviene tra stabilimenti raccordati, effet-

tuato spesso con carri specializzati; i traffici sono organizzati in genere da grossi operatori specialistici. La liberalizzazione anche in questo caso sta provocando un discreto movimento, dovuto al fatto che con la tendenza completa all'outsourcing stanno entrando nel gioco elementi di competizione nuovi.

La risorsa fondamentale di questo traffico convenzionale è il vagone specializzato: ecco allora che le principali compagnie ferroviarie hanno in parte cercato di acquisire le società proprietarie dei parchi di vagoni. Per esempio SNCF ha assunto il controllo di Ermewa, DB si è dedicata ai carri per il trasporto delle automobili. La complicazione del problema risiede nel fatto che il bilanciamento del traffico deve essere cercato a ogni costo e allora la cosa più importante è la gestione delle "piattaforme logistiche multicliente" e l'essere in grado di offrire ai clienti soluzioni efficienti. Perciò il vero know-how del business a carro singolo è nelle mani delle grosse società proprietarie di vagoni, che assumono il ruolo di operatore logistico specializzato, in grado di combinare i flussi di filiere differenti. Sono loro che potrebbero divenire i concorrenti più pericolosi delle grandi compagnie ferroviarie.

Differente il caso per quanto riguarda le società che non dispongono di materiale multipurpose, ma solo di materiale specializzato, come ad esempio le cisterne per i prodotti chimici: sono traffici ripetitivi, che favoriscono l'integrazione tra gli attori, vedi il caso in cui BASF, produttore, VTG-Lehnkering, proprietario delle cisterne, e Bertschi (e Hoyer), trasportatori specializzati, hanno costituito la società integrata Rail4Chem, titolare anche della trazione connessa a questi trasporti. In questo contesto si colloca anche la tendenza in atto alla specializzazione del materia-

le ferroviario. Alcuni esempi sono i seguenti.

■ SBB Cargo, che mette a disposizione dei clienti 39 differenti tipi di vagoni;

■ DB Cargo con Transwagon, che prepara un carro extra largo per il trasporto di parti di carrozzeria della Daimler Benz;

■ Railcargo Austria con Voest Alpine, che prepara un carro speciale per il trasporto di materiale siderurgico.

La convenienza alla costruzione di questo tipo di vagoni deriva dal fatto che si riferiscono a contratti a lungo termine, almeno quinquennali. Vi sono infine le società di puro affitto di carri. Un esempio interessante è quello della AAE (Aahaus Alstaetter Eisenbahn), che ha avuto un grande sviluppo del business, da 1.400 carri nel 1991 a più di 15.000 nel 2002, di cui 6.000 circa affittati alla DB, con contratto di affitto normalmente su base annuale. Si tratta soprattutto di carri per il trasporto intermodale, casse mobili e container. AAE, essendosi concentrata su questo business, può investire molto nell'innovazione tecnica. Ancora una volta la liberalizzazione ha messo in evidenza la necessità di investire nell'innovazione, e non solo nel servizio di trazione.

Tra gli ostacoli che si incontrano nel passaggio all'interoperabilità non bisogna trascurare quelli legati al sopravvivere di regole e pratiche tradizionali, anche se si sta andando verso una razionalizzazione delle norme. Il nuovo regolamento RIV permette ad esempio con maggiore facilità l'utilizzo di un carro da parte di compagnie ferroviarie diverse; nel nuovo COTIE, a livello del diritto contrattuale, si toglie l'obbligazione per ogni nuova compagnia di cooperare come "trasportatore sotto contratto". Si va invece verso rapporti regolati con contratti singoli tra i vari attori, abbandonando il sistema monolitico



precedente (datato, pensate, 1° gennaio 1883!). Nascono poi nuovi problemi, quali quello del rispetto degli interessi della collettività, del rispetto dell'ambiente, della security.

nessaria né una grossa organizzazione né un grande impegno tecnico e finanziario, come nel caso del combinato. Certo il rendimento tecnico del trasporto è circa la metà (1 t di carico utile sul-

giore equilibrio modale dove sono andate a finire?

Il trasporto ferroviario dei contenitori marittimi e il cabotaggio marittimo europeo

È un settore che, in relazione all'ampiezza dei volumi e alle tipologie del trasporto, riveste molto interesse per la ferrovia.

In questo traffico interviene un grande numero di operatori differenti, dalle grandi compagnie di navigazione proprietarie delle navi alle amministrazioni portuali che gestiscono le infrastrutture, dagli operatori tradizionali del trasporto dei container alle case di spedizioni, e così via: vengono elencate dodici tipologie di attori che, a seconda dei casi, agiscono combinati in diverse maniere. La composizione dei costi in un trasporto di questo genere mostra che il nolo marittimo, che ha continuato a ridursi negli anni, rappresenta oggi in media meno di un terzo del costo completo di un trasporto; seguono i costi connessi con la movimentazione nel porto e con la documentazione, poco più del 20% del totale dei costi, mentre sono il trasporto ferroviario e l'ultima tratta via strada che incidono per un buon terzo del totale (la restante percentuale è data da costi vari). Il trasporto terrestre rappresenta una bella fetta dei costi, che giustifica l'interesse verso questa fase del ciclo di trasporto, che oltretutto completa il servizio al cliente. Vi sono vari esempi di integrazione in questo senso, come il caso del Gruppo Eurokai, che, partito con la gestione delle attrezzature del porto di Amburgo, si è allargato a Brema, poi a Gioia Tauro e La Spezia, integrando il Northern e il Southern Range europeo e costituendo con varie alleanze una rete

integrata di trasporti europei. Ma se le grandi compagnie marittime si scontrano con le difficoltà di gestione del trasporto terrestre, invece gli specialisti del trasporto combinato vedono nel trasporto dei container un naturale ampliamento del loro business. Un esempio è quello di Hupac Intermodal, che ha sviluppato una serie di traffici tra Rotterdam, Anversa, Zeebrugge e l'Italia, e analogamente quello di Intercontainer.

Il cabotaggio marittimo europeo, invece, sta conoscendo un discreto sviluppo, a livello sia di traffico interno al Mediterraneo, sia tra il Mediterraneo e i porti inglesi e del Benelux. Analogamente per quanto riguarda il traffico con navi RoRo short sea, che su alcune rotte fa una discreta concorrenza al traffico combinato terrestre.

Conclusioni

Possiamo ora rispondere alla domanda che ci si era posti: la liberalizzazione della ferrovia può portare a uno sviluppo del traffico merci in Europa e può aiutare lo shift modale? Dovremmo dire di no, resta solo il fatto che viene permessa una maggiore concorrenza tra i protagonisti del trasporto. Il traffico ferroviario ha sì la tendenza ad aumentare, ma questo avviene in tutti quei settori in cui la ferrovia trova modo di integrarsi in maniera efficiente con gli altri attori del trasporto. Si può invece concludere che la liberalizzazione ha in realtà contribuito a migliorare le prestazioni dell'offerta tradizionale, piuttosto che a incoraggiare l'innovazione, sia a livello del trasporto che a quello dell'organizzazione connessa. L'innovazione è maggiore nel trasporto ferroviario convenzionale, a vagone singolo, dove è più sensibile l'influenza del cliente diretto.

(a cura della Redazione)



Il trasporto intermodale

L'evoluzione del traffico intermodale negli ultimi anni ha avuto andamento contrastante: modesta crescita negli anni 1990-1993, maggiore crescita dal 1994 al 1997, addirittura stagnazione negli anni seguenti; a soffrire è in particolare il traffico interno, mentre il traffico internazionale tiene abbastanza. Si è constatato che il traffico intermodale si sviluppa solo in presenza di vincoli geografici, se si è capaci di garantire il servizio e con il sostegno delle amministrazioni pubbliche e ferroviarie.

A fronte della stagnazione del combinato, grande successo hanno avuto invece le iniziative dell'"Autostrada viaggiante", favorite dai governi austriaco e svizzero. Questa modalità assicura buona parte del traffico tra l'Austria e la Germania, l'Ungheria, la Slovacchia, mentre non è da dimenticare la relazione Novara-Friburgo (Ge). Le ragioni del successo risiedono nel fatto che non è ne-

l'autostrada viaggiante equivale a 2 t sul combinato) e vi sono chiari limiti nella sagoma accettabile, mentre i percorsi utili sono inferiori, ciononostante i paesi alpini la stanno incoraggiando in ogni modo. Le ultime statistiche UIRR, dicono che il 30% del traffico è dell'Autostrada viaggiante, l'11% si riferisce a rimorchi completi, mentre il combinato rappresenta solo il 59% del traffico totale di carichi unitizzati a mezzo ferrovia.

Ricordiamo un altro punto debole del combinato: la necessità di concentrare le partenze alla sera e gli arrivi tra le 5 e le 7 del mattino successivo, che è di difficile gestione.

In conclusione, il traffico combinato ristagna, è limitato alle lunghe distanze con treni blocco che dovrebbero collegare pochi terminali di grandi dimensioni, la ricerca e l'innovazione sono ferme, la liberalizzazione sta portando a maggiore concorrenza ma nulla più. E le speranze della Comunità Europea di andare verso un mi-