

Gli orfani del traffico diffuso non si danno pace

Il tedesco Nolte (ASSOFERR e Transwaggon): “Il traffico merci a carro singolo è necessario all’economia del Paese. Ecco come Trenitalia avrebbe dovuto fare...”

L’altro braccio della tenaglia che minaccia di strangolare il trasporto merci su rotaia in Italia, accanto alla indisponibilità degli scali e impianti (S2S n.6/2012), è la soppressione, decisa da Trenitalia dal 1° aprile 2010, del traffico cosiddetto diffuso o a carro singolo.

La possibilità per chi spedisce la merce di caricarla su uno o più carri messi a disposizione dalla Impresa Ferroviaria o dai detentori di carri privati in uno scalo merci vicino al luogo di origine, o addirittura all’interno di uno stabilimento dotato di raccordo, e poi inoltrato su ferrovia fino a un corrispondente scalo o raccordo di destinazione, attraverso una rete di treni raccoglitori su scala locale e la composizione dei singoli carri in treni misti di lunga percorrenza fra le stazioni di smistamento, è invece tuttora presente in tutti gli altri Paesi europei (tranne la Francia).

È questo senza dubbio un sistema complesso e difficile da gestire in modo economico, e non in tutte le situazioni può essere competitivo con il trasporto stradale. Tant’è vero che il servizio è stato ovunque ripensato e ristrutturato, sia come estensione che nelle tariffe.

Ma solo in Italia esso è stato soppresso. O meglio, è ancora possibile farlo, ma il trasporto del singolo carro viene fatto pagare come un intero treno; economicamente un assurdo.

Tuttavia questa modalità di servizio resta molto richiesta dalla fascia di clientela che è attrezzata per utilizzarla, composta per la maggior parte dalla piccola e media impresa di trasporto e manifatturiera disposta, come all’estero, anche a sopportare aumenti del prezzo se in misura ragionevole e rapportata ai reali costi di

gestione.

In particolare il servizio permetteva a una quota notevole del trasporto di merci pericolose di essere avviate sul più sicuro vettore ferroviario, mentre oggi sono costrette a riversarsi sulle strade: si tratta in realtà di un effetto perverso dell’incidente



I carri per trasporto furgoni sono una specialità di TRANSWAGGON

di Viareggio del 2009, che per molti versi sembra essere stato affrontato in modo poco razionale dall’Amministrazione delle Ferrovie.

Inoltre nel prendere questa decisione, dapprima limitata alle merci pericolose ma poi subito estesa anche alle merci general cargo, Trenitalia sembra avere fortemente sottovalutato l’effetto che avrebbe avuto sulla gestione della manutenzione dei carri; infatti raggiungere le officine,

quasi tutte situate presso piccoli scali non più serviti normalmente, diventa estremamente difficile, e quindi i carri ‘riparandi’ devono attendere di essere abbastanza numerosi per comporre un treno economicamente sostenibile (a volte è risultato più conveniente effettuare il



Italia, febbraio 2010...

a criticità operative, se si trovano parcheggiati in scali non appositamente autorizzati secondo le procedure della normativa RID per la sosta dei carri contenenti anche solo tracce di merci classificate come pericolose.

Sull’argomento è – come di consueto – molto diretto Andreas Nolte, vicepresidente di ASSOFERR e Amministratore Delegato di TRANSWAGGON S.p.A., società del gruppo svizzero TRANSWAGGON che gestisce una flotta di 13.000 carri per trasporto convenzionale in tutti i Paesi europei, nei quali utilizza moltissimo il servizio diffuso a carro completo.

“La decisione di Trenitalia di eliminare semplicemente il servizio merci diffuso perché ritenuto economicamente non sostenibile, senza neppure provare a introdurre modelli differenti di gestione, ha avuto conseguenze pesantissime per il futuro del trasporto merci su rotaia. Sono stati distrutti molti flussi di traffico che servivano un gran numero di clienti, che hanno dovuto orientarsi su altre modalità. E anche nell’ipotesi che si potesse riorganizzare una rete di raccolta dei carri da un certo numero di scali minori e raccordi, magari da parte di altre Imprese Ferroviarie, sarebbe ormai necessario un faticoso lavoro per recuperare la fiducia nella ferrovia dei clienti, che si sono già sentiti traditi e abbandonati a sé stessi da un giorno all’altro, e saranno ovviamente più diffidenti a riaffidarsi al treno.”

Trenitalia Cargo ha sempre affermato, rispondendo alle critiche di ASSOFERR, di voler trasformare il diffuso in una forma di treni-blocco multicliente, senza specificare meglio di cosa si tratta.

“Se questi treni-blocco sono fatti da carri prelevati da altri scali, sarebbe solo dare un altro nome al traffico diffuso; ma se l’idea è fare treni

soltanto fra gli scali principali e far affluire le merci su strada, per il traffico nazionale non è proponibile. Il costo di handling per due trasbordi di merce porterebbe il prezzo del servizio del tutto fuori mercato rispetto alla concorrenza camionistica sugli stessi percorsi O/D. Con il trasporto convenzionale, cioè non intermodale, si deve trovare il modo di portare la ferrovia dal cliente, non il cliente alla ferrovia” rincara Nolte.

“Questo tipo di azioni che incidono sul sistema ferroviario non possono essere intraprese dalle Ferrovie Italiane senza tenere conto di nessuno degli utilizzatori dei servizi, come già avvenuto anche per la chiusura degli scali. È ovvio che si debba razionalizzare la rete adattandola alla realtà del mercato di oggi, ma in altro modo e con altri tempi. Ad esempio, in Germania, dove pure molti scali sono stati chiusi, DB ha attuato una consultazione durata due anni, al termine della quale molti impianti in discussione sono rimasti attivi dopo essere stati ceduti ad operatori esterni interessati a continuare a lavorare in quei siti, o grazie alla partecipazione finanziaria di Enti Locali che hanno riconosciuto i rischi per la struttura economica e sociale locale legati alla perdita dell’accesso delle merci alla ferrovia.”

Fulvio Quattrocolo

segue a pag.2

Eppure in Europa il diffuso interessa quasi la metà delle merci su rotaia

La necessità di affrontare in modo serrato la ristrutturazione dei servizi a carro completo, che a causa delle difficoltà operative spesso non riescono a coprire i costi, deriva dalla constatazione che questa tipologia rappresenta comunque circa la metà dei trasporti di merci su ferrovia in Europa e che, secondo studi di mercato, ha un significativo potenziale di crescita nelle relazioni internazionali.

Questa la base sulla quale, a partire dal 2007 sotto l'egida di UIC, si è sviluppato il progetto Xrail, finalizzato a rendere più efficiente, competitivo e qualitativamente garantito il trasporto a carri completi attraverso l'Europa, grazie a una stretta cooperazione fra le imprese aderenti sui fattori di produzione e i processi di informazione.

Sono sette le Imprese Ferroviarie europee, che hanno riconosciuto

al traffico a carro completo un ruolo strategico nel mantenimento e nello sviluppo del settore merci su ferrovia, che hanno infine avviato nel febbraio 2010 la fase operativa di Xrail, come alleanza per la gestione integrata degli aspetti produttivi del servizio sulle relazioni internazionali: SNCB Logistics (Belgio), CD Cargo (Repubblica Ceca), CFL Cargo (Lussemburgo), DB Schenker (Germania, Olanda, Danimarca), Green Cargo (Svezia, Norvegia), Rail Cargo Austria (Austria, Ungheria), SBB Cargo (Svizzera).

Senza interferire nella concorrenza fra le varie Imprese per gli altri traffici o nella fase di approccio e offerta del prezzo al cliente, Xrail permette di realizzare economie di scala nella gestione operativa, di ottimizzare il controllo della qualità costante del servizio e di predisporre quotazioni dei servizi per i clienti entro tre giorni lavorativi.

Alcuni clienti di TRANSWAGGON sono



Il traffico a carro singolo in Germania è ancora ben presente

tra gli utilizzatori delle relazioni seguite da Xrail, ma la società svizzera ha dovuto adattare i suoi servizi a carro singolo in Europa alla necessità di operare in Italia solo con treni completi.

I carri vengono raccolti nei diversi Paesi di origine attraverso treni misti e concentrati nello smistamento di Chiasso, al confine Svizzera-Italia, poi inoltrati con un treno blocco quotidiano allo scalo di Lucca. Da qui le consegne vengono effettuate su strada; lo stesso accade in senso inverso.

F.Q.

OMLOG

supply chain
solutions for the
fashion industry