

Trasporto ferroviario cargo – I nodi da sciogliere per lo sviluppo del trasporto ferroviario cargo

Date : 18 febbraio 2016



La logistica ferroviaria è estremamente più complessa di quella stradale, richiede infrastrutture dedicate e punti di interscambio organicamente integrati con le reti di trasporto, il territorio e l'apparato produttivo, ed operatori capaci di una progettazione e gestione attenta e sincronizzata delle diverse attività; molto più di quanto sia richiesto da una logistica stradale dove spesso basta una telefonata ed un automezzo per risolvere le esigenze della domanda.

Puntare sulla intermodalità e sulla modalità ferroviaria quando esistono le condizioni tecnico economiche al loro utilizzo rappresenta una sfida importante per il nostro Paese, che sconta un cronico sbilanciamento del traffico in favore del trasporto stradale. Ma per farlo occorrerebbe investire modeste risorse - rispetto ai più volte annunciati grandi progetti infrastrutturali - per eliminare i colli di bottiglia presenti nella rete ferroviaria, superare alcune rigidità normative e/o burocratiche presenti in molti terminal e raccordi, che ne limitano l'operatività ed utilizzo, sviluppare nuovi modelli relazionali tra i diversi attori coinvolti nella catena del trasporto organizzando progetti di filiera ed incentivare direttamente la domanda di trasporto al cambio di modalità. Tra le possibili strade da percorrere per rendere più sostenibile la filiera della logistica in stretta relazione con la ferrovia, una delle migliori strade è quella di realizzare il trasporto plurimodale, ossia prevedere la raccolta e concentrazione di volumi di merce provenienti da diverse fonti situate nel territorio da un nodo logistico per un rilancio via treno (dove le distanze, la frequenza ed i volumi di merce spediti lo consentono) ai bacini nazionali ed esteri di origine-destinazione dei prodotti.

QUALI SONO I NODI DA SCIogliere PER UN PIENO DECOLLO

In Italia, come è noto a tutti "i logistici", esiste un deficit infrastrutturale per quanto riguarda il sistema ferroviario e logistico. Servono in tal senso anche politiche che incentivino lo sviluppo di strutture industriali e distributive raccordate (emblematico come la quasi totalità dei Ce Di sia priva, in Italia, di raccordo ferroviario a parte rare eccezioni), politiche di incentivazione paritetiche rispetto alla gomma e più in generale una approccio alla logistica ed al trasporto che non consideri solamente l'alternativa su gomma, che rischia nell'attuale scenario di essere

sempre meno percorribile e penalizzante. E' necessario inoltre una maggiore armonizzazione dei sistemi, delle reti e delle regole a livello europeo, dove tutte queste discontinuità rappresentano incrementi di costo logistico, senza una reale giustificazione e serve uno spazio competitivo europeo realmente liberalizzato, dove tutti possano competere ad armi pari, in quadro di regole chiaro ed armonizzato.

I PUNTI PER UN RILANCIO DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Per dare reale attuazione al tanto atteso progetto di integrazione tra logistica e trasporto ferroviario occorre dare una risposta ai seguenti cinque punti:

1. sviluppare l'intermodalità, su distanze di minimo 700 chilometri dalla pianura padana verso Europa, ciò per dare una alternativa veloce e sicura al traffico stradale;
2. comprendere in maniera più approfondita e strutturata le esigenze del mercato e della clientela, per agevolare la pianificazione logistica da parte dell'utenza (orientando i servizi verso una logica del servizio door to door);
3. sviluppare ed innovare le infrastrutture ferroviarie a standard europei (linee dorsali e raccordi ferroviari spesso obsoleti);
4. promuovere l'utilizzo di terminali di interscambio attrezzati, con sistemi operativi moderni ed efficienti nei collegamenti tra porto e retro porto ed il superamento di vincoli operativi e burocratici che ne limitano fortemente il loro utilizzo.

FOCUS TRASPORTO FERROVIARIO CARGO IN FRIULI VENEZIA GIULIA

Il report dal titolo: "Focus Trasporto Ferroviario Cargo in Friuli Venezia Giulia" è stato redatto dall'architetto Paolo Sartor con il contributo di tre imprese del settore, la Ferrovia Udine Cividale Srl, InRail SpA (impresa ferroviaria privata) e Inter-rail SpA (operatore logistico ferroviario) propone una riflessione molto pragmatica tesa a formulare delle ipotesi di lavoro per lo sviluppo del trasporto ferroviario cargo tradizionale e intermodale in Regione Friuli Venezia Giulia (F.V.G.) e fornisce una mappatura dei flussi di traffico ferroviario generati dai nodi logistici regionali.

Al fine di garantire accessibilità ed attrattività del sistema logistico della Regione F.V.G. lo studio ha proposto una serie di azioni/interventi riassumibili nell'ordine nei questi punti:

- adeguare la rete ferroviaria portandola tutta in classe D4 (22,5 ton per asse);
- realizzare tratti di linea ferroviaria per connettere le zone industriali agli interporti e alla rete principale;
- adeguare il materiale rotabile, scali e raccordi per aumentare lunghezza dei treni (ad es. nel traffico intermodale per passare da 50 teu/treno a treni lunghi 750 m. con una capacità di 70 teu/treno);
- raccordare le aziende manifatturiere localizzate nelle zone industriali che manifestano una domanda di trasporto ferroviario;
- rendere più efficienti le tariffe di manovra ferroviaria nelle aree industriali e portuali,

- migliorando ogni sequenza della filiera ferroviaria e logistica;
- procedere grazie all'intensificazione dell'utilizzo della modalità ferroviaria alla riduzione degli impatti generati dalle esternalità (ambiente, rumore, incidenti, usura delle infrastrutture e congestione)
 - promuovere la costituzione di Filieri Territoriali Logistiche (F.T.L.) per organizzare attività logistiche e di trasporto nell'ambito di un'area vasta;

Nelle sue conclusioni lo studio propone la costruzione di una filiera competitiva nella organizzazione della logistica ferroviaria che impone alla scala regionale di attuare compiutamente alcune indicazioni del P.R.I.T.M.L. (Piano Regionale Integrato Trasporti Mobilità e Logistica) e di risolvere ogni interferenza (tempi per procedure doganali; precarietà delle relazioni ed interfacce tra le diverse strutture e soggetti coinvolti nella catena del trasporto a livello regionale) in modo tale da diminuire i tempi di lavorazione dei treni, ottimizzare le infrastrutture esistenti o adeguarle agli standard europei al fine di garantire una maggiore capacità di movimentazione e minori costi. Le politiche di allargamento dell'UE, rendono baricentrica la posizione della Regione F.V.G. non solo per il transito di flussi di merce, ma come fattore propulsivo per lo sviluppo di maggiori traffici indotti dagli scenari di interrelazione che i grandi crocevia di traffico e di interscambio propongono, dal Corridoio Baltico Adriatico al Corridoio Lione –Divaca (Slo).

A cura di **Paolo Sartor**

Articolo pubblicato sulla rivista Leadership & Management – Settembre/Ottobre 2015