



RIGIDE E DISATTENTE A MERCATO E CLIENTI

E' quanto pensano - in sintesi - gli operatori logistici delle nostre ferrovie, considerandole una poco plausibile alternativa alla strada.

di **Ornella Giola** (prima parte)

Che il servizio ferroviario merci italiano non soddisfi le esigenze degli operatori logistici è cosa risaputa. Ma adesso a conferma di questa verità c'è anche quanto emerso dall'edizione 2009 dell'"European rail freight survey" realizzata dalla società di consulenza Booz & Company (www.booz.com), che ha intervistato manager dei trasporti e della logistica e amministratori delegati europei, inclu-

dendo per la prima volta anche quelli del nostro Paese. In tutta Europa si è registrato - rispetto al 2008 - un generale abbassamento del livello di gradimento del servizio ferroviario merci, che si assesta su un punteggio di 3,6, mentre in Italia è di 3,8 (la scala dei punti va da 1 a 6, dove l'1 corrisponde all'eccellenza). Gli utenti italiani sono più preoccupati dei servizi disponibili attualmente e del loro costo, mentre gli europei con-

"IL GRUPPO FS HA MESSO FINORA I PRIVATI A DURA PROVA"



Nereo Paolo Marcucci
Presidente
di Assologistica

È quanto meno sconcertante che nonostante il clima di grave preoccupazione per la crisi economica che stiamo vivendo, il gruppo FS perseveri nella sua indifferenza verso il mercato, verso le imprese private che dovrebbero avvantaggiarsi del sistema ferroviario e verso la storia, seguendo una visione che avvelena e distorce il sistema economico nazionale della movimentazione delle merci. Agli inizi dello sviluppo i monopoli delle grandi reti infrastrutturali come quello delle ferrovie sono stati passaggi necessari per favorire l'espandersi del sistema economico di produzione, distribuzione e consumo allora nascente. Poi due grandi guerre e dopo ancora l'emersione di nuovi modelli delocalizzati di domanda e offerta dei mercati che hanno contemporaneamente reso la logistica un comparto industriale necessario, autonomo e avanzato. I bisogni economici hanno reso palese che la rete nazionale delle ferrovie non può ragionare esclusivamente in termini "privati", sia per questioni oggettive e sia perché vive e sopravvive anche grazie a sostegni statali. Liberalizzazione e privatizzazione delle infrastrutture pubbliche non possono significare un semplice cambio di denominazione

sociale, o peggio ragionare in termini di bilancio e profitto privati a spese della collettività, a meno che non si abbia come obiettivo il monopolio. L'incompatibilità di questa condizione con i bisogni dei mercati è concretamente sotto gli occhi di aziende e agglomerati urbani, sia in termini di costi economici per l'inefficienza del sistema e sia di congestionamento e inquinamento ambientale specialmente nelle aree attraversate quotidianamente da migliaia di mezzi pesanti. La sostenibilità ambientale ha bisogno di aggregare logisticamente le merci per permettere agli operatori privati di controllare una crescita smisurata del trasporto su gomma, riducendo il numero dei viaggi lungo le tratte soprattutto di media e lunga percorrenza, da una parte eliminando i viaggi a vuoto e i mezzi carichi e dall'altra utilizzando modalità alternative su ferro e su acqua. Il processo sta già delineandosi in Italia - nonostante le mille difficoltà che devono affrontare quotidianamente le nostre imprese - per il coraggio imprenditoriale dei logistici che stanno trasformando i centri di aggregazione delle merci in depositi multi-produttore e multi-distributore, seguendo modelli di logistica centralizzata, con ricadute positive anche sui vettori. Infatti è dal settore che noi rappresentiamo, data la polverizzazione delle imprese produttive e dei mercati di consumo sul territorio nazionale, che parte il sostegno vero alla crescita dimensionale dell'autotrasporto necessaria

a superare i gravi problemi del settore che inevitabilmente compromettono l'attività delle nostre imprese, e sui quali Assologistica lavora tenacemente da più tempo, chiedendo esplicitamente di sedere al Tavolo ministeriale della committenza senza mediazioni. Oggi un sistema ferroviario armonizzato con il mercato delle imprese clienti-utilizzatrici è un fattore di ottimizzazione del processo logistico, con ricadute importanti sulla stessa qualità dei prodotti. Il gruppo FS finora ha messo i privati a dura prova, dalla chiusura dei punti di carico fatta senza alcuna concertazione con la committenza e spesso decisa senza alcun criterio di pianificazione logistica nazionale o di messa a gara della gestione di piazzali e banchine (perché se un punto non interessa a FS non è detto che non interessi ai privati), all'aumento tariffario indiscriminato delle tracce. La scelta che abbiamo fatto come Assologistica è perseguire l'obiettivo della liberalizzazione effettiva della rete che non sarà reale fin quando proprietà e gestione delle reti saranno comprese in un unico bilancio, quello del gruppo FS, e fin quando l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria dipenderà da RFI. Queste sono le condizioni non trattabili di partenza per uno sviluppo imprenditoriale del trasporto su ferro. Queste le condizioni che fin quando non saranno realizzate vedranno Assologistica impegnata a 360° per il loro conseguimento.

centrano maggiormente la loro attenzione sul futuro e - andando oltre la crisi - esprimono timori circa la capacità delle attuali infrastrutture ferroviarie di far fronte a un aumento della domanda. Tema comune a manager e aziende del Vecchio Continente è quello dei prezzi ferroviari, giudicati troppo elevati e rigidi, specie su servizi intermodali e i treni blocco standard rispetto ai quali si attende una diminuzione (almeno

del 5%), complice la crisi dei traffici. Anche noi abbiamo voluto sentire il parere di alcuni operatori che - nel quotidiano - fanno uso del treno per movimentare le loro merci, oltre a quello del presidente della principale associazione nazionale di operatori logistici, Assologistica. Emerge un quadro molto lucido su quelle che sono le criticità del settore, a cominciare dalla sua scarsa attenzione alle esigenze vere del mercato. >



Carlo Rosa
General manager
divisione consumer
di Ceva Logistics

“Un sistema di trasporti diversificato è importante”

Lo scorso anno CEVA Logistics ha lanciato un ambizioso piano di trasporto, caratterizzato dal ricorso a una spinta intermodalità. Questo piano prevedeva, per l'Italia e per tratte a lunga percorrenza, il ricorso a mezzi di trasporto alternativi alla gomma, impiegando in particolare la ferrovia. Esso aveva dimostrato vantaggi tangibili: riduzione di 11.000 bilici circolanti, con un risparmio di 16.000 tonnellate di CO2 emesse nell'atmosfera. Quest'anno, nello scenario economico che conosciamo, in assenza di massa critica adeguata ai volumi attuali, il programma è stato significativamente ridotto. Rimane tuttavia evidente l'importanza di avere a disposizione un sistema di trasporti diversificato, capace di ridurre l'incidenza della componente su gomma, che in Italia tutti sappiamo essere la quota nettamente prevalente di trasporto. Questo è ancora più evidente se si considera l'inevitabile confronto su basi multi-nazionali da parte delle aziende-clienti: in effetti i progetti di supply-chain sono sempre più “internazionali” e questo rende chiare eventuali differenze da Paese a Paese.

La liberalizzazione ha attivato ‘enzimi’ positivi, ma non ha ancora scalfito decenni di arretratezza del settore

Quando organizziamo uno spostamento merci verso il nord della Germania, ad esempio, possiamo ricorrere al sistema ferroviario tedesco, che ci consente una forte intermodalità sulle tratte superiori ai seicento chilometri. Quando organizziamo tratte lunghe in Italia difficilmente abbiamo alternative rispetto al trasporto su gomma. E' da tenere ben presente anche il fatto che una rete ferroviaria influisce sullo sviluppo delle altre infrastrutture, quali porti e aeroporti: il trasporto sul territorio nazionale delle merci che arrivano attraverso questi punti di accesso è infatti inevitabilmente influenzato dalla struttura dei collegamenti intermodali. Ritengo dunque fondamentale un piano di sviluppo complessivo a lungo termine dell'intera rete, in grado di offrire servizi integrati evoluti, comparabili a quelli attualmente esistenti su strada.



Pietro Spirito
Direttore generale
dell'interporto di Bologna

“Ci sono nodi strategici che è ora di sciogliere”

Da molti decenni è in atto in Italia una profonda crisi industriale del settore, dovuta da un lato a un indirizzo di politica dei trasporti che ha storicamente favorito il trasporto su gomma e dall'altro a un assetto monopolistico dell'offerta, aggravato da un orientamento prioritario dell'azienda ferroviaria italiana verso i passeggeri rispetto alle merci. L'esito è stato un progressivo drammatico spiazzamento competitivo della soluzione ferroviaria per il trasporto merci, in una tipica spirale recessiva che era formata da perdita di quota di mercato, peggioramento della performance economica, mancati investimenti sull'adeguamento della flotta, degrado progressivo della qualità del servizio. E' venuta più di recente la liberalizzazione, che ha attivato enzimi positivi, ma non è ancora riuscita a scalfire decenni di arretratezza del settore. Ci portiamo ancora dietro l'eredità pesante del monopolio: da un lato la ferrovia statale ha svolto funzioni improprie di assistenza, con alta inefficienza gestionale, che si traduce in elevati costi di produzione, e dall'altro sono stati proposti bassi prezzi di vendita, soprattutto nel settore dell'intermodale terrestre nazionale, dove la ferrovia ha sostanzialmente operato come implicito sussidio al mercato, registrando anche per questo significative perdite di bilancio. Diamo qualche numero, per dare la dimensione del fenomeno: con costi di produzione medi di Trenitalia superiori a 22 euro a treno/km, il prezzo di vendita dell'intermodale terrestre nazionale è stato per anni pari a 5-6 euro a treno/km, mentre un efficiente nuovo entrante potrebbe produrre a costi attorno ai 10-11 euro a treno/km. Bastano questi tre numeri per capire che esiste una drammatica distanza da colmare prima di creare un vero mercato. Ora i nodi vengono al pettine: Trenitalia propone agli operatori un adeguamento sostanziale dei prezzi, in particolare per l'intermodale nazionale terrestre e questa decisione (assolutamente comprensibile, considerati i numeri), accoppiata alla crisi economica che persiste, sta determinando una drammatica caduta dei servizi intermodali nel nostro Paese. A Trenitalia che arretra il suo perimetro di produzione non si sostituisce nessun operatore ferroviario priva-

to. E' venuta più di recente la liberalizzazione, che ha attivato enzimi positivi, ma non è ancora riuscita a scalfire decenni di arretratezza del settore. Ci portiamo ancora dietro l'eredità pesante del monopolio: da un lato la ferrovia statale ha svolto funzioni improprie di assistenza, con alta inefficienza gestionale, che si traduce in elevati costi di produzione, e dall'altro sono stati proposti bassi prezzi di vendita, soprattutto nel settore dell'intermodale terrestre nazionale, dove la ferrovia ha sostanzialmente operato come implicito sussidio al mercato, registrando anche per questo significative perdite di bilancio. Diamo qualche numero, per dare la dimensione del fenomeno: con costi di produzione medi di Trenitalia superiori a 22 euro a treno/km, il prezzo di vendita dell'intermodale terrestre nazionale è stato per anni pari a 5-6 euro a treno/km, mentre un efficiente nuovo entrante potrebbe produrre a costi attorno ai 10-11 euro a treno/km. Bastano questi tre numeri per capire che esiste una drammatica distanza da colmare prima di creare un vero mercato. Ora i nodi vengono al pettine: Trenitalia propone agli operatori un adeguamento sostanziale dei prezzi, in particolare per l'intermodale nazionale terrestre e questa decisione (assolutamente comprensibile, considerati i numeri), accoppiata alla crisi economica che persiste, sta determinando una drammatica caduta dei servizi intermodali nel nostro Paese. A Trenitalia che arretra il suo perimetro di produzione non si sostituisce nessun operatore ferroviario priva-

to, perché il mercato non è disponibile a pagare nemmeno il costo di produzione efficiente. Cosa si dovrebbe fare? Da un lato serve, per l'ex monopolista, una cura di risanamento molto intensa, per giungere a costi di produzione più sostenibili. Dall'altro è indispensabile un accompagnamento, fatto di misure di incentivazione pubblica, per adeguare progressivamente i prezzi dell'intermodale nazionale alla sostenibilità dei costi di produzione degli operatori efficienti. In assenza di azioni decise in tali due direzioni, si continuerà a fare chiacchiere sulla necessità di sviluppare l'intermodalità in Italia.



Giuseppe Fabbri
*Presidente
del gruppo Eurofer*

"Trenitalia? Ha troppa rigidità organizzativa"

Il costo e l'offerta del trasporto su strada in Italia sono talmente vantaggiosi da penalizzare di fatto il trasporto su rotaia. In particolare i prezzi dei servizi stradali sono così competitivi da non consentire alcun paragone con quelli ferroviari, che invece sono impossibilitati a scendere sotto certe soglie limite. A questo gap tariffario vanno poi aggiunti livelli di inefficienza troppo elevati da parte delle ferrovie. In particolare va detto che RFI, il gestore delle infrastrutture ferroviarie, non mostra un atteggiamento positivo verso il traffico delle merci, con tracce dai costi troppo elevati e spesso incompatibili con le reali esigenze dei clienti. Quanto all'impresa ferroviaria Trenitalia manifesta una certa rigidità organizzativa, con scarsa flessibilità nel venire incontro alle necessità effettive del mercato, con in più una certa chiusura verso il nuovo e verso le leggi del libero mercato e della concorrenza. Per contro le nuove imprese presenti sul mercato (penso a Nordcargo, alle ferrovie tedesche o svizzere, a certe società regionali e territoriali) sono invece più flessibili per alcuni aspetti, anche se il loro raggio d'azione territoriale è più ridotto. Tutto questo si traduce comunque in costi: Trenitalia ha i vagoni ma li gestisce in modo rigido, disattendendo le aspettative della clientela; le ferrovie minori - date le loro dimensioni - hanno una gestione dei vagoni che costa però di più e una minor copertura territoriale. Va poi rilevato che RFI - a causa degli alti costi dei raccordi ferroviari - disincentiva le industrie a raccordare i loro magazzini. E ancora Trenitalia ha

progetti e strategie spesso incomprensibili; dà addirittura l'impressione di volersi ritirare dal settore merci (con anche la recente chiusura di alcuni scali, fatto peraltro deciso pure da altre aziende ferroviarie europee), andando contro la politica dei trasporti dell'Ue, che vede nel trasporto ferroviario un'alternativa alla strada da incentivare.



Adamo Ruffo
*Marketing & sales manager
di Gefco Italia*

"Prestazioni inaffidabili e tracciabilità inesistente"

Le criticità del servizio ferroviario sono le stesse da sempre: scarsa affidabilità, a meno di non richiedere treni completi; tracciabilità nulla, con totale incertezza sui tempi di arrivo e partenza. Per le merci il treno è un mezzo troppo aleatorio; va bene solo se si deve effettuare un trasferimento massivo, con quindi grandi volumi e treni interi. A tutto questo va aggiunta la scarsa competitività tariffaria: il vantaggio del servizio stradale sta diventando incolmabile, soprattutto in questi tempi di crisi generale dei traffici. Eppure in certi Paesi europei la rotaia funziona e bene: penso alle ferrovie austriache, che competono per certi segmenti (il collettame, per esempio) coi camion, garantendo anche transfer notturni, con quindi prestazioni veloci e tempestive. E' vero che il territorio austriaco è più piccolo di quello italiano, ma quanto a difficoltà dei tracciati (visto il carattere impervio del territorio alpino) è simile al nostro. Quanto alle infrastrutture ferroviarie vivono e si migliorano solo se c'è più utenza che impiega il treno per muovere le sue merci, ma l'utenza non c'è, perché il servizio è inaffidabile: e così si innesca un circolo vizioso dal quale è sempre più difficile uscire. Non credo che la privatizzazione di Trenitalia sia la vera soluzione a questi mali antichi. Quel che occorre è, tra le tante cose che si possono e devono fare, che la società ferroviaria nazionale punti su manager efficienti in grado di capire le esigenze reali della committenza e di soddisfarle. Quanto alle tariffe ferroviarie quel che più manca è una politica europea: noi operatori incontriamo difficoltà a interloquire coi vari attori del servizio ferroviario europeo, ognuno dei quali ha il suo approccio e il suo sistema commerciale, rendendo spesso ingestibile il tutto. Ci vuole al riguardo un disegno politico strategico a livello europeo. ■