

Logistica. Rari gli impianti abilitati al «vagone unico»

Scali per le merci poco adatti alle Pmi

Spedizioni costose se il treno non è completo

A CURA DI
Nicola Fullin

Parte dal Veneto la denuncia delle crescenti difficoltà che le aziende hanno nell'utilizzo degli scali merci ferroviari. Sul territorio ci sono pochissimi scali abilitati alla spedizione di singoli vagoni merci, quasi tutti esigono che si spedisca il treno completo, ma questo si può fare raramente per via degli alti costi che sarebbero a carico delle imprese. Le aziende con volumi così consistenti da riempire un treno intero sono, inoltre, molto poche. A questa difficoltà logistica si aggiungono ostacoli burocratici e una scarsa garanzia sulla tempistica.

«Tutto questo costringe le imprese a caricare la loro merce su camion, senza possibilità di scelta - dice Marco Dametto di Astolfo di Dametto srl, società trevigiana che opera nel settore della logistica -. L'inefficienza del sistema e lo scarso coordinamento tra le società rende la gestione merci in Italia davvero difficile. Riceviamo dalle ferrovie svedesi con puntualità e precisione treni interi, che poi incontrano problemi quando il convoglio varca la frontiera italiana. Per certi versi è come lavorare al buio, dato che non abbiamo un referente fisso in Fs logistica di Trenitalia». La problematica «treno intero/vagone singolo» è evidente anche quando una ditta importa un treno intero: non è detto che lo utilizzi contemporaneamente o in tempi brevi. Qualora la stazione di riferimento non supporti il vagone singolo la ditta è costretta ad aspettare di vuotare tutti i vagoni, prima di rimandare indietro il treno vuoto. E le stazioni che supportano

questo tipo di servizio in Veneto sono una manciata.

Quello del potenziamento del traffico merci su rotaia è un tema su cui il paese è in grave ritardo. Se si considera che ogni treno merci fa risparmiare il viaggio su gomma di 35-40 Tir, si comprende quanto la questione sia importante. In passato aziende della regione con grossi volumi hanno chiesto a Trenitalia, senza ottenerla, la realizzazione di un raccordo con la linea ferroviaria per trasportare la propria merce su rotaia. Oltre alle materie prime (come la polpa di legno), potrebbero viaggiare su rotaia anche alcuni trasporti eccezionali. «Con le produzioni

funzionanti».

La certezza dei tempi è un altro tallone di Achille. «È molto raro ormai - commenta Roberto Tommasetti, direttore generale di Hi Log, società padovana che opera nel campo della logistica - che si provi a spedire merci via ferrovia. Con il treno intero si hanno relative sicurezze sull'arrivo, con i vagoni singoli, che costituiscono la maggior parte delle spedizioni delle Pmi occorre attendere il completamento del convoglio e soprattutto non si ha alcuna certezza nei tempi quando il treno deve venire disassemblato in una stazione intermedia».

Il business ferroviario, insomma, ci sarebbe se l'infrastruttura lo supportasse: la vicinanza con i confini verso est, ad esempio, può veicolare numerose merci in import ed export. La sola Astolfo opera in importazione con circa 140 treni l'anno, 3 a settimana che corrispondono a 3800 camion tolti dalle strade. Ma una buona notizia c'è: la riapertura dal primo gennaio dello scalo merci ferroviario Motta di Treviso ai vagoni singoli, dopo la chiusura di circa un anno (dall'aprile 2010). Secondo le stime di Astolfo, nel 2010 sono transitati per lo scalo Motta circa 6mila vagoni, 700 in meno di quel che sarebbe accaduto se fossero transitati i vagoni singoli.

Intanto, la Regione Veneto sta portando avanti un progetto che mira allo sviluppo di una rete multimodale di connessione efficiente tra il Mare Adriatico e il Mar Baltico e che comprende anche uno studio sulle potenzialità della rete ferroviaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sul territorio

Gli scali in Veneto - Aggiornato al 1° gennaio 2011

Impianto	Tipologia abilitazione	Caratteristiche particolari
Rovigo, Portogruaro Caorle, Conegliano, S. Stino di Livenza, Grisignano di Zocco, Cittadella, S. Pietro in Gu, Vicenza Verona Porta Vescovo, Verona Quadrante Europa, Mozzecane, Villafranca di Verona, Villaverla Montecchio	Solo a treno completo	Esclusivamente da/per raccordi privati
Treviso Scalo Motta	A treno completo e carro singolo	Esclusivamente da/per raccordi privati
Padova Interporto	A treno completo e carro singolo	Non ammessi trasporti merci RID a carro singolo
Venezia Marghera Scalo	A treno completo e carro singolo	Esclusivamente da/per raccordi privati. Non ammessi trasporti merci RID a carro singolo
Verona Porta Nuova Scalo	A treno completo e carro singolo	Non ammessi trasporti merci RID a carro singolo

Fonte: Elaborazione Il Sole 24 Ore NordEst su dati Ferrovie dello Stato

Secondo le aziende il trasporto su rotaia va rilanciato

«Servono incentivi ad hoc»

Nonostante le difficoltà che si incontrano con la burocrazia del traffico ferroviario, spedizioni "importanti" si possono ancora fare.

Ne è un esempio la spedizione di un'intero impianto di 80 vagoni dallo scalo Motta di Treviso fino a Tobol'sk nella Siberia Occidentale. Un'operazione di grande complessità richiesta dalla Gazprom e che è stata curata per la parte italiana dalla Spedizioni Martino Parisi Srl di Silea (Treviso) e dalla Astolfo di Dametto Srl di Treviso.

Il coordinamento delle operazioni è stato piuttosto complesso in quanto non solo è stato necessario preparare treni eccezionali, ma in Ungheria si è dovuto trasbordare il convoglio sulle ferrovie russe che hanno uno scartamento (distanza fra le rotaie), differente da quello europeo.

La commessa rientra in un progetto su scala mondiale nel comparto minerario e

le merci sono arrivate in Siberia non soltanto dall'Italia, ma anche da altri Paesi. «Nonostante questo sia un caso eccezionale - afferma Mario Giroto, amministratore delegato della Casa di Spedizioni Martino Parisi -, il trasporto su rotaia andreb-



Mario Giroto
AD MARTINO PARISI
Collegamenti. Lo scalo Motta potrebbe essere attrezzato come terminal intermodale per collegare il trasporto su gomma a quello su rotaia

be rivalutato e rilanciato con azioni concrete. I vantaggi andrebbero misurati in contenimento dell'inquinamento e del traffico sulle strade». Certo è che la struttura ferroviaria italiana dovrebbe essere adeguata alle esigenze delle nostre azien-

de, in termini di capacità e capillarità del servizio, cosa che oggi non succede, secondo le imprese. «In questo senso - afferma Giroto - Treviso Scalo Motta potrebbe essere attrezzata come terminal intermodale per collegare il trasporto su gomma a quello su rotaia, in modo che i costi arrivino ad essere maggiormente competitivi».

Lo scarso utilizzo delle ferrovie merci da parte delle imprese è peraltro piuttosto recente. Fino al 1998 la Casa di Spedizioni Martino Parisi inviava via treno oltre 4mila tonnellate di merce all'anno, mentre oggi la maggior parte del lavoro si svolge su gomma, via nave e via aerea. «Finché, infatti - conclude l'amministratore delegato - non verranno introdotti incentivi per l'utilizzo dei treni e finché non saranno assicurati standard adeguati, le aziende continueranno a preferire altre soluzioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Marco Dametto
TITOLARE ASTOLFO DAMETTO
Scontento. L'inefficienza del sistema e lo scarso coordinamento tra le società rende la gestione merci in Italia davvero difficile

ni cinematografiche - commenta Matteo Gottardis, titolare della MG Productions di Venezia e coordinatore di mezzi in numerosi film girati in Italia, dagli ultimi "007" al "Miracolo di Sant'Anna" - abbiamo scartato l'opzione ferroviaria perché troppo complessa e meno affidabile nei tempi, anche quando i carichi erano davvero eccezionali e richiedevano misure di sicurezza applicabili più facilmente al treno, come un cannone da 88 mm tedesco o un carro armato Tigre della seconda guerra mondiale, entrambi