

Il Progetto merci e logistica delle Ferrovie italiane

Mutamenti strutturali per un servizio più in linea con le esigenze dell'utenza

di Fabio Cionini

Negli ultimi anni la competizione nel trasporto merci ha assunto dimensioni sempre più internazionali. Ciò ha spinto le maggiori aziende

ha proceduto, nel corso di questi mesi a far evolvere il concetto di treno completo, sinora riferito a un convoglio ferroviario, (sia di trasporto tradizionale che combi-

nato), acquistato da un singolo cliente, verso la logica del treno multicliente, cioè un treno completo costituito da un pool di clienti che acquistano segmenti di un treno, in modo tale da consentire la formazione di un intero convoglio (per il traffico tradizionale e per quello combinato). Per il traffico

diffuso (carro singolo o gruppi di carri) sono allo studio interventi mirati.

La politica commerciale

Le iniziative di sviluppo commerciale si concentreranno prevalentemente su siderurgia e chimica, prevedendo una maggiore presenza della ferrovia nel trasporto delle merci pericolose, e trasporto container. In quest'ultimo segmento si punterà a sostenere lo sviluppo del traffico portuale, tenendo presente che già oggi il 26% dei container dai porti viaggia su ferrovia.

Sarà mantenuto stabile, a livello di sviluppo, il mix tra traffico tradizionale e traffico combinato, tenendo presente che le FS sono la ferrovia europea col più alto tasso di trasporto combinato (37%, del totale FS).

Altri settori che saranno oggetto di specifiche azioni di sviluppo commerciale sono, ad esempio, il trasporto di auto nuove, elettrodomestici, prodotti per l'edilizia, agro-alimentari, e acque minerali.

Sarà dedicata particolare attenzione allo sviluppo dei sistemi logistici dei distretti industriali delle medie imprese, anche attraverso una più incisiva politica dei

raccordi, e al trasporto da e per le regioni meridionali.

Riorganizzazione dei terminal

Una linea strategica per la costruzione di una rete logistica nazionale efficiente consiste nel concentrare la gestione dei terminal e individuare le piattaforme che rappresentano gli snodi cruciali del sistema, che deve essere sempre più inserito in uno scenario d'integrazione europea. Perciò è indispensabile mettere in rete i terminal che operano in un bacino di traffico di dimensioni molto estese. Si inserisce in questa linea l'iniziativa delle FS di costituire la società "Nord-Est Terminal" che porterà a una gestione coordinata prima i terminal di Padova e Bologna e poi quello di Verona.

La ferrovia e la logistica

La ferrovia punterà sempre più sulla valorizzazione dei servizi aggiuntivi, collocando la vezione ferroviaria entro una più articolata catena del valore. Questa strada sarà percorsa dalle FS attraverso alleanze con selezionati partner commerciali per costruire soluzioni di logistica integrata che vedano il treno come elemento centrale della catena di trasporto all'interno di una serie di altri servizi a valore aggiunto che completino il bisogno espresso dal cliente finale.

Gli interventi strutturali e i percorsi alternativi

Accanto al macro progetto dell'Alta Capacità, teso al quadruplicamento degli assi principali di traffico, le FS per incrementare la capacità di trasporto ferroviario a breve, hanno elaborato e in parte realizzato analisi e progetti per rafforzare e ammodernare la rete e sviluppare percorsi alternativi dedicati al traffico merci ed effettuare specifici interventi di completamento, raziona-

lizzazione, adeguamento tecnologico su particolari linee che non richiedono il dispiegamento di risorse finanziarie rilevanti.

Altro asse di intervento è quello del rinnovo e ammodernamento del materiale rotabile, sia come parco locomotive, con l'entrata in esercizio anche di quelle politensione, adatte a circolare anche su altre reti ferroviarie, sia come parco carri.

La politica delle alleanze

La trasformazione dell'assetto del mercato ferroviario da una logica monopolistica ad una logica competitiva impone che vengano realizzati istituti di cooperazione tendenti a favorire l'internazionalizzazione. In quest'ottica vanno ricordate le "società d'asse" costituite da FS con altre imprese ferroviarie (Sve Rail, Pol Rail, East Rail).

In molti Paesi europei, per effetto del processo comunitario di liberalizzazione, avanzano progetti di societizzazione e di fusione di aziende. È il caso della recente fusione della ferrovia tedesca DB Cargo con l'olandese NS Cargo per la costituzione di una società europea di servizi di trasporto e logistica. In questa chiave e in questa prospettiva va letto il progetto di joint-venture nel settore delle merci tra le ferrovie italiane e le ferrovie svizzere, che prevede a partire dal 2000 una graduale fusione delle due imprese ferroviarie merci.

Sono queste le principali "linee" su cui si dispiega il Progetto merci e logistica delle FS, la cui efficacia è legata però anche a coerenti politiche di trasporto a livello istituzionale.

Questo, in particolare, per l'ulteriore sviluppo del trasporto combinato e la crescita del traffico ferroviario di merci pericolose e nocive, come avviene in altri paesi europei.



ferroviarie europee ad avviare programmi di riorganizzazione, consolidamento e alleanze per creare soggetti imprenditoriali dotati di massa critica per affrontare meglio le sfide del mercato libero dei prossimi anni. In questo contesto si inquadra la recente "divisionalizzazione" delle ferrovie italiane. Tale mutamento strutturale consentirà al settore merci, Divisione Cargo FS, di assumere gradatamente diretta responsabilità gestionale sul ciclo produttivo, per offrire un sistema di servizi più rispondente alle esigenze dei clienti. Con la divisionalizzazione si avvia un percorso di consolidamento della struttura industriale del settore merci, superando la sua storica subalternità al servizio passeggeri nell'assegnazione delle risorse e nell'organizzazione del servizio.

La Divisione Cargo FS in questo percorso di cambiamento ha delineato in un *Progetto merci e logistica* le principali linee guida lungo le quali essa intende sviluppare la propria politica.

La definizione del prodotto

Per assicurare al cliente un grado di soddisfazione sempre più elevato, la Divisione Cargo