

“Più terminal intermodali per l'Europa di domani”

Pubblicato: Venerdì 30 Settembre 2005

Se l'Europa vuole continuare a svolgere un ruolo attivo nel commercio anche in futuro, deve dotarsi di **nuove infrastrutture per l'intermodalità**, sul modello del rinnovato ed ampliato scalo Hupac di Busto Arsizio-Gallarate. Questa è la lezione più importante da trarre da quanto dibattuto oggi presso l'Università Cattaneo di Castellanza, nell'ambito della seconda e conclusiva giornata di incontri dedicati alla **logistica** commerciale, ossia la scienza dei trasporti e delle movimentazioni di merci. Per l'occasione si sono fatti giungere ospiti di rilievo da un capo all'altro del mondo, con rappresentanti giunti dall'America, dalla Cina, dalla Russia per discutere della situazione attuale e delle prospettive tecnologiche, organizzative e di mercato.

Dopo l'introduzione del prof. **Fabrizio Dallari**, docente Liuc ed esperto della materia, ha preso la parola lo statunitense Theodore Prince di IANA International, portando l'esempio dello sviluppo dei trasporti ferroviari USA tra la West Coast e la East Coast. In pratica, oggi agli americani il Canale di Panama serve molto meno di una volta, e il volume di scambi che passano per il gigantesco interporto di Los Angeles-Long Beach aumenta a vista d'occhio. Mentre trent'anni fa per spedire merci da Hong Kong a New York servivano fino a due mesi, ora si impiegano due settimane o meno; in nave fino a Long Beach, poi su lunghi treni portacontainer a trazione Diesel (unica pecca del sistema, ndr). Dopo l'esperienza americana, ecco quella cinese raccontata dal dottor John Cheng. Il Ministero cinese delle Ferrovie gestisce direttamente 72.000 km di linee e qualcosa come **due milioni e mezzo di dipendenti**, in pratica militarizzati, che stanno lavorando sodo per recuperare il ritardo accumulato nello sviluppo delle infrastrutture ferroviarie cinesi. Tuttavia, ritardi o no, i cinesi stanno completando una gigantesca rete di trasporto merci su ferro, che ha per snodi intermodali ben **18 enormi scali di interscambio (logistics parks)** sparsi per tutto il Paese. Entro il 2010 la rete di interconnessione tra queste strutture sarà completa (c'è da crederci, come ricordava Cheng "i cinesi non riposano mai"): per allora si porrà il problema di dove avviare le merci. Ebbene, per i collegamenti con la East Coast del Nordamerica la soluzione trovata è sorprendente: un'immensa cavalcata su locomotiva attraverso l'Eurasia, dal cuore della Cina attraverso il Kazakhstan e la Russia fino a Narvik in Norvegia, dove le merci verrebbero imbarcate per New York. La scelta del porto norvegese, finora noto soprattutto per l'imbarco dei minerali di ferro svedesi, deriva dalla congestione delle linee ferroviarie dell'Europa centrale. In rappresentanza della posizione turca si è invece espresso Klaus Etterling di Transfesa, attiva nei collegamenti su ferro Germania-Turchia. I turchi, durante le tragiche guerre che hanno insanguinato i Balcani, erano costretti ad imbarcare le merci per Trieste, e da qui trasferirle poi su vettori aerei o camion per le destinazioni desiderate. Ora, con una situazione più tranquilla, sarà finalmente possibile potenziare le ferrovie balcaniche per un trasporto diretto Turchia-Germania e viceversa.

Un quadro globale della situazione europea è stato dipinto da Eric Peetermans della Société National de Chemins de Fer Belges. Il progetto DIOMIS, sviluppato dalla UIC (International Railways Union, Union International Chemins de Fer), prevede un ulteriore marcato aumento del traffico ferroviario merci (fino al **113%** in più che nel 2002) in Europa entro il 2015. Per realizzarlo occorre tuttavia che le necessarie infrastrutture siano completate. Oltre ad aumento netto del 25% dei treni merci in servizio, si conta anche su un incremento di produttività (leggi: treni più lunghi e con più vagoni, fino a 700 metri). "Progettiamo collegamenti su ferro *end to end*, non è un sogno ma una realtà in via di sviluppo" ha detto Peetermans. "È certo che nel 2015 non si lavorerà più come nel 2002: non sarà fisicamente possibile. L'alternativa sarà di non lavorare affatto". In conclusione è giunto l'intervento di **Eugenio Muzio**, general Manager di Cemat e presidente di Uirr (l'unione internazionale dei trasportatori combinati su ferro e strada). Il ruolo italiano nei meccanismi del trasporto combinato ferro-gomma è **rilevantissimo**:

la Uirr gestisce i due terzi del traffico combinato d'Europa, e di questa massa immane ben il 58% è costituito dal traffico transalpino da e per l'Italia. In questa luce è comprensibile la costruzione di grandi scali come quello recentemente inaugurato da **Hupac** a Busto Arsizio-Gallarate. "La situazione attuale non è rosea, complice la crisi economica" riconosce Muzio, "ma si può e si deve fare ancora molto. La liberalizzazione del trasporto ferroviario è tuttora incompleta, l'allargamento della UE ha scatenato la concorrenza dei camionisti dell'Est, ma il problema fondamentale è l'**interoperabilità** delle reti ferroviarie nazionali". Infatti le reti hanno **diversi standard di elettrificazione**, e le locomotive multicorrente sono ancora troppo poche. Si sta quindi lavorando con impegno per ovviare a questo serio inconveniente tramite opportuni accorgimenti tecnico-organizzativi ed accordi tra gestori di rete: "la prospettiva è di rendere il trasporto internazionale su ferro più veloce ed affidabile di quello su gomma". Intanto l'Italia "ha speso **50 miliardi di euro** per l'alta capacità, e presto avrà una rete all'avanguardia: "è indispensabile, perchè **i sistemi autostradali saranno presto al limite del collasso**. Non è un caso che tutti i grandi progetti della UE siano sul ferro, anche per ragioni ambientali". Per sostenere un traffico come quello previsto, tuttavia, servono urgentemente **nuovi grandi scali intermodali**: quelli esistenti sono già al limite. "Bisogna decidere **ora** come e dove farli, non si realizzano dall'oggi al domani" avverte Muzio; a chi di dovere, da Roma a Bruxelles, prenderne nota e provvedere.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it