



Focus

Guida al trasporto merci attraverso le Alpi: il Green Deal è adesso

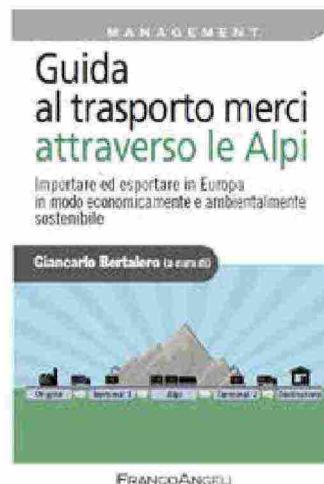
Il sistema montuoso alpino si estende per una distanza di mille chilometri dal sud ovest della Francia fino all'Austria orientale; rappresenta circa 4% del territorio della UE, nonché il 60% del territorio svizzero e il 65% del territorio austriaco. Le Alpi costituiscono un territorio condiviso da 8 Stati (Italia, Francia, Svizzera, Austria, Liechtenstein, Germania, Monaco, Slovenia). Un trattato internazionale – la Convenzione delle Alpi, firmata dagli Stati e dall'Unione Europea – gli attribuisce lo status di “regione sensibile” per la straordinarietà del patrimonio naturalistico, culturale, la centralità economica, l'importanza dei grandi sistemi metropolitani collegati, il valore del turismo, delle produzioni agricole e via dicendo.

In una famosa litografia dal titolo “Veduta d'Italia” di F. Corbetta (1853), l'Italia appare una penisola oblunga quasi appesa nel mare e tenuta sospesa dalle catene montuose delle Alpi e degli Appennini, sono loro a tenere attaccati i fili che ci legano al resto del continente europeo. Passare attraverso le Alpi è sempre stato il compito primario sia di chi voleva entrare nel nostro Paese, che di noi che volevamo uscire: le percentuali son sempre ballerine, ma si calcola che oltre il 70% dell'interscambio commerciale italiano passi attraverso le vie terrestri, per la maggior parte attraverso il trasporto stradale, ma con performances sempre migliori da parte del trasporto ferroviario e intermodale, che rappresenta anche la carta migliore da giocare per vincere la partita della transizione ecologica, il treno inquina enormemente meno

del camion e ha in massima parte compiuto il percorso di utilizzo di energia proveniente da materiali fossili, che il camion deve ancora intraprendere e compiere.

Catena delle Alpi, dunque, decisiva sullo scacchiere nazionale ed europeo, e nulla poteva esservi di più utile di un volume intitolato icasticamente “Guida al trasporto merci attraverso le Alpi”, curato da Giancarlo Bertalero per la collana di Management di **Franco Angeli** editore. Il sottotitolo, in realtà, spiega già l'obiettivo del libro: “Importare ed esportare in Europa in modo economicamente ed ambientalmente disponibile. Mobility Magazine – nel numero 311 del 21 ottobre – ha, in realtà, già

ospitato la presentazione del volume e la prefazione di Roberto Zucchetti, Senior Advisor di PTSCLAS, società di consulenza manageriale milanese con una storia raccontata da 60 anni di progetti di ricerca, consulenza ed advisory; ma il volume rappresenta un'occasione di così rilevante interesse, da meritare un esame più approfondito, anche se necessariamente estremamente sintetico. Il volume consta di



190 pagine, e di 17 capitoli più le conclusioni suddivise in tre parti; la prima dedicata a “Trasporto transalpino: volumi, tecnologie ed offerta”; la seconda a “7 storie di successo”; la terza a “Aspetti gestionali nella scelta del trasporto”. Giancarlo Bertalero, oltre a curare l'intera edizione del volume, partecipa alla stesura di diversi capitoli del libro, insieme a molti autori di cui è possibile solo una citazione fuggevole: Angela Carboni; Fulvio Quattrocchio; Piersandro Trevisan e Aldo Molinari;



numero 314 - 11 Novembre 2021

Gianluca Fenzi; C. J. De Waard e Simona Croci Torti; Guido Montecchi, Sara Gabelli, Paolo Volpe e Carlotta Lanzi; Massimo Toma; Silvia Pedrotti e Hans Splendori; Dilva Scannapieco, Kees Winters e Umberto Ruggerone; Alessandro Moro, Nicoletta Garzoni e Melania Molini; Silvano Ravera, Marco Glisoni e Daniele Testi; Fabrizio Buffa; Elisabetta Capurro e Alfonso Santilli, un elenco che da solo basta a rendere concreto e visibile il lavoro di gruppo e di collaborazione, ma anche di ricerca e di approfondimento delle esperienze più innovative nell'ambito dello sviluppo di un trasporto moderno e sostenibile attraverso le Alpi, con ovvii riflessi sulla situazione nazionale, perché le Alpi sono le spine dorsali del movimento delle merci che coinvolge il nostro Paese.

Il libro racconta che – nel 2019 – si è raggiunto il record storico di 223 milioni di tonnellate di merce trasportate attraverso le Alpi: di queste, 155 milioni, quasi il 70%, è stata trasportata via strada, il rimanente 30%, circa 68 milioni di tonnellate, sono state trasportate via treno. Roberto Zucchetti, nella prefazione, spiega che – nelle nostre relazioni con il resto del mondo – il 20% del valore delle risorse impiegate è destinato all'esportazione dei beni, solo il 4% ai servizi, e il resto impiegato in consumi interni e investimenti. Quanto sia essenziale il trasporto da e per l'estero per sostenere il nostro livello di vita lo dice il fatto che il valore medio delle merci è sempre notevolmente più basso di quello delle merci esportate, si conferma che siamo una delle prime economie di trasformazione che aggiunge valore in Europa, e questo ruolo dovremmo difendere ed anzi accrescere.

Da dove passa questo enorme flusso di merci? Necessariamente dai porti e dai valichi alpini, e a questo punto Giancarlo Bertalero si interroga perché la merce per viaggiare sceglie l'opzione più semplice, ovvero il trasporto stradale per l'intero tragitto, e ciò nonostante il tanto parlare di sostenibilità ambientale, nuovi tunnel ferroviari e intermodalità.

Diventa, perciò, evidente la ragione del libro, che – in pratica – vuole essere un vademecum, o – come la definisce Bertalero – “una guida pratica, in primo luogo, per i responsabili degli acquisti, dell'export, della logistica e del marketing, delle aziende di produzione e di distribuzione che vogliono capire quali opportunità offre la logistica transalpina”. Il libro vuole rendere espliciti i motivi per cui il tuttostrada appare, di fatto, la soluzione più semplice, oltre che – apparentemente – la più economica (ma nel volume si spiega anche perché non è assolutamente sempre così), mentre – ahimè – al contrario è complesso invece rendere “semplice” anche il trasporto via ferrovia o intermodale (strada-rotai).

Le risposte che provengono dagli operatori ribadiscono che il trasporto intermodale strada-rotai o l'uso di mezzi su gomma di nuova generazione possono risultare vincenti se riescono a costare meno dell'opzione finora utilizzata, cioè il tuttostrada; le ragioni ambientali sono messe tra parentesi, anche se forse le nuove restrizioni e le politiche ambientali a livello europeo possono determinare qualche cambiamento in questo settore, con processi comunque molto.

Per questo, il volume a cura di Bertalero vuole raccontare storie di successo, storie di scelte ottimali dal punto di vista gestionale e ambientale, non per forza usando il treno ma scegliendo il giusto mezzo di trasporto (anche stradale), non solo perché rappresenta la soluzione più semplice, ma perché – in quei casi – si è rivelata la migliore. La parte prima del volume, perciò, è riservata ai capitoli tecnici, la seconda alle storie che sono ad essi complementari, e infine la parte terza dedicata ai capitoli gestionali, che aiutano ad avere una cultura di base del trasporto così da affacciarsi con consapevolezza alle diverse alternative. Scorriamo l'elenco di questi capitoli e di queste alternative: nella Parte I, troviamo il Trasporto transalpino: volumi, tecnologie e offerta; Volumi di traffico e infrastrutture al-



pine; Tipologie di trasporto merci attraverso le Alpi; Ferrovia 100%, con il traffico diffuso il vagone arriva fino in azienda; Attraversamenti alpini per i traffici merci del Centro e Sud Italia; Autostrade del Mare; Trasporto di merci pericolose attraverso le Alpi. Nella Parte II, 7 storie di successo: Dalla Finlandia con ripari calore; 60 anni di collegamenti Italia-Olanda; La rotta dell'“Oro di Parma”; Come aumentare il raggio d'azione commerciale grazie all'intermodalità; FERCAM: Quando un trasporto internazionale diventa un'opportunità per la sostenibilità ambientale; Il riso servito nei piccoli terminal; Unicalce sale sul treno: i vantaggi, da scoprire, di una scelta coraggiosa. Parte III. Aspetti gestionali nella scelta del trasporto; Quando la sostenibilità ambientale diverrà parametro decisionale per la scelta del trasporto; L'approccio alla sostenibilità nel settore dei trasporti su gomma; Il ruolo delle assicurazioni nei diversi scenari; Punti di attenzione sulla scelta della resa merce Franco Fabbrica/EX WORKS.

Da questo semplice elenco, emerge tutta la profondità in termini di concretezza degli argomenti del volume. Nelle conclusioni, si sottolinea come mettere a fuoco la giusta soluzione di trasporto sia indubbiamente un problema complesso; le variabili da considerare sono molte: accordi commerciali, aspetti assicurativi, scelta modale, tragitti, tempi di resa, packaging, costi e via dicendo. Le storie

e le esperienze esaminate nel libro mostrano che, per le aziende di produzione e distribuzione, l'acquisto del servizio di trasporto non è un aspetto isolato: la modalità con cui viene effettuato il viaggio può influenzare il marketing e accompagnare la produzione verso una migliore pianificazione. La scelta dell'opzione intermodale porta con sé anche vantaggi “nascosti”, come la stabilità del prezzo, la maggiore protezione del prodotto, la possibilità di avere magazzini in prossimità del cliente o del luogo di produzione, oltre che una diminuzione di costi complessivi che può arrivare fino al 15% rispetto alla soluzione tuttostrada. L'aspetto ambientale, sino ad ora secondario rispetto a quello economico, inizia ed è destinato a diventare sempre più importante nella scelta: per questo l'utopia di un trasporto ferroviario merci e intermodale che raggiunga una quota del 30% entro il 2030 o del 50% (o addirittura del 55%, secondo le ultime indicazioni della UE) entro il 2050 non è così lontana da realizzarsi, e questo volume di Guida al trasporto merci attraverso le Alpi rappresenta uno degli strumenti più utili per dimostrare come il futuro del settore della logistica è adesso, non domani o dopodomani.

Giancarlo Bertalero (a cura di): **“Guida al trasporto merci attraverso le Alpi” – Milano 2021, Franco Angeli editore, € 24.**

AD