



# Trasporto ferroviario merci

## Documento di Vision

# **Trasporto ferroviario merci**

## **Documento di Vision**

Luglio 2011

## Indice

ECR Italia .....	4
Introduzione.....	5
Processo organizzativo .....	5
Le logiche di scelta della modalità intermodale .....	6
L'effetto sul trasporto stradale .....	7
Il funzionamento ideale del trasporto ferroviario .....	7
Le diverse tipologie di servizio di trasporto ferroviario .....	8
Il ruolo del 3PL/4PL .....	9
I benefici .....	9



## **ECR Italia**

### **Missione**

La missione dell'associazione, nata nel 1993, si riassume nella volontà di lavorare insieme per soddisfare i desideri del consumatore al meglio, più velocemente e al minor costo possibile attraverso un processo di business che porti a benefici condivisi lungo la filiera. Gli aspetti chiave dell'organizzazione sono quindi: la centralità del consumatore, l'efficienza e l'efficacia della relazione tra imprese ottenuta grazie alla adozione di un modello collaborativo.

### **Obiettivi**

ECR nasce con l'obiettivo primario di re-ingegnerizzare i processi per ridurre i costi del sistema industria-distribuzione contribuendo allo sviluppo della collaborazione fra le imprese a vantaggio del consumatore.

L'attuale focus dell'associazione tende ad aumentare l'integrazione degli attori della filiera per la massimizzazione del valore nelle attività congiunte, operando contemporaneamente sul lato della domanda, sul fronte dell'organizzazione della supply chain e negli altri aspetti della relazione tra le imprese.

### **Strategia**

ECR Italia persegue i propri obiettivi coordinando il tavolo di dialogo fra industria e distribuzione, creando le condizioni per sviluppare progetti comuni con obiettivi quantificati, attraverso il coinvolgimento delle aziende e dei loro manager che partecipano direttamente alla definizione di soluzioni comuni.

ECR Italia adotta, quindi, una metodica di lavoro finalizzata al conseguimento di risultati concreti stimolando un approccio in grado di generare un dialogo costruttivo fra le parti.

## Introduzione

Il Documento di vision è stato elaborato dal Gruppo di lavoro ECR sul trasporto ferroviario al fine di condividere una vision di progetto e promuovere un approccio comune per massimizzare il ricorso al trasporto intermodale strada-rotaia nel settore Fast Moving Consumer Goods.

Si tratta di un breve documento che intende rappresentare i requisiti delle aziende immaginando, in un orizzonte temporale che va da 3 a 5 anni, come dovrebbe attuarsi il servizio intermodale per il settore FMCG.

## Processo organizzativo

La Supply Chain è trasversale a tutti i dipartimenti aziendali ed è determinante per il risultato dell'azienda: raccoglie ed elabora le previsioni di vendita per punto di destinazione (area/regione italiana, stato estero), condivide i piani di produzione con la fabbrica, determina il fabbisogno di spazi per eventuali stock, elabora il fabbisogno di veicoli (road - rail) per l'evasione degli ordini da assegnare agli operatori logistici già contrattualizzati. Per ogni ordine sono disponibili le caratteristiche base (numero di pallet, il peso, l'eventuale indicazione di informazioni per Dangerous Goods, la destinazione) e l'eventuale appuntamento di scarico o in alternativa la data e la finestra temporale di scarico, oltre al tempo limite di uscita per consentire l'arrivo in tempo.

Nel caso agisca attraverso i servizi di un Operatore logistico intermodale, per il produttore o l'operatore logistico il processo sarà del tutto assimilabile all'assegnazione di un viaggio via gomma.

L'ufficio traffico del produttore o dell'operatore logistico sceglie il mezzo di trasporto secondo una tabella di priorità che tiene conto di parametri come distanza, volumi da trasportare, velocità del trasporto, nonché priorità di servizio e puntualità se il cliente li ritiene indispensabili. Se la modalità di trasporto prescelta è intermodale, potrebbe essere anticipata l'ora limite di uscita in dipendenza da tabelle standard per la consegna attraverso modalità intermodale strada-ferrovia.

E' importante che la procedura di assegnazione di un trasporto agisca con la massima efficienza per rilasciare al più presto l'ordine ed arrivare all'assegnazione del carico. In ottica collaborativa, eventualmente con il supporto di un software, diventa rapidamente visibile ogni fabbisogno di trasporto corredato dalle relative informazioni. La catena di assegnazione di un carico diventa molto più rapida.

L'operatore intermodale conferma l'assegnazione dello slot sul treno e compie le azioni necessarie ad assegnare l'ordine di ritiro, l'appuntamento di carico sul treno, l'appuntamento di scarico dal treno all'arrivo e l'assegnazione all'automezzo per la terminazione. I vari steps sono registrati su un software di tracing in modo che ogni difformità dal piano venga immediatamente evidenziata; per ogni difformità viene registrata una *reason code* per analisi statistiche. Il monitoraggio costante del sistema determinerà un processo di apprendimento in continua evoluzione che consentirà il miglioramento della performance. Tutti gli attori, secondo una catena standard operativa, sono abilitati all'inserimento delle annotazioni di tracing e delle eventuali *reason codes* di difformità.

Se lo slot sul treno non è disponibile, l'operatore logistico passa alla consegna stradale in modo da garantire il rispetto dell'appuntamento o della finestra di scarico.

## Le logiche di scelta della modalità intermodale

Tutto il FMCG potrà essere movimentato via ferrovia, indipendentemente dal drop size, ma i primi volumi che sono stati assorbiti da questa modalità di trasporto sono quelli per cui vale la regola 1 container/cassa = 1 consegna (drop size minimo).

Sono disponibili statistiche accurate sulla quantità di carichi sulle varie linee di trasporto. La domanda di trasporto su base mensile è ben programmabile, mentre l'oscillazione giornaliera è forte. Le rilevazioni statistiche consentono un progressivo miglioramento della pianificazione per l'individuazione dei volumi 'stabili'. Su questi è possibile una programmazione vincolante con rispettivo vantaggio economico per tutti gli attori della filiera. Sia l'ufficio traffico del produttore (in caso i trasporti vengano gestiti internamente) che i 3pl o 4pl hanno quindi, sulla base dei volumi stabili, un certo numero di slot prenotati su treno in numero inferiore ai volumi totali di spedizione pianificati su base storica. E' possibile che venga fissato un bonus in funzione della percentuale che riesce ad andare via ferrovia.

Il business model tende a premiare la pianificazione attraverso la proposta di:

- un prezzo massimo per spedizioni urgenti senza prenotazione
- un prezzo target per prenotazioni a volume costante programmato
- un prezzo ridotto per spedizioni a primo treno utile entro partenza limite
- un prezzo extra ridotto per spedizioni a primo treno utile

Se uno slot prenotato non viene utilizzato, ma può essere riempito da una spedizione a prezzo ridotto o extra ridotto, chi non usa lo slot paga la differenza fino al suo prezzo target, più una tassa di costo operativo

L'operatore ferroviario analizza l'uso degli slot ed agisce da ente imparziale sull'utilizzo.

I nuovi accordi commerciali fra aziende di produzione e di distribuzione potranno contemplare, in materia di sconto logistico, il caso di consegna di un carro ferroviario completo quando questo arriva direttamente a destino.

## **L'effetto sul trasporto stradale**

Il trasporto stradale è complementare (non in concorrenza) al trasporto ferroviario. Integra il trasporto ferroviario per il completamento dei servizi door to door, viene utilizzato primariamente laddove le sue caratteristiche di usabilità e flessibilità lo rendono 'soluzione ideale' in relazione ad alta variabilità dei flussi, drop size ridotti, consegne urgenti. La redditività del trasporto su gomma è aumentata. Le nuove normative sulla sicurezza hanno contribuito a razionalizzare il mercato.

## **Il funzionamento ideale del trasporto ferroviario**

Il sistema ferroviario nel suo complesso ha lavorato per offrire un servizio di trasporto ferroviario che limita al minimo le soste in corrispondenza dei passaggi intermodali. Il raccordo ferrovia-strada è perfettamente sincronizzato e permette l'uso della modalità intermodale strada ferrovia anche su distanze di 250-300 km senza allungare significativamente la percorrenza e senza allungare le rese. Ove esistente, il raccordo diretto dei punti di destino contribuisce a contenere in modo sensibile i costi.

Tali miglioramenti sono derivati anche da un approccio sempre più proattivo degli interporti. Per esempio sarà possibile una tratta Bari-Pescara-Milano oppure una tratta Roma-Firenze-Milano. Su una stessa relazione servita transiteranno treni cadenzati ogni 3-4 ore. La ferrovia collega punti di raccolta e servizi di magazzino multi cliente. Alcune aziende hanno posizionato i propri magazzini presso nodi intermodali perseguendo l'obiettivo di un posizionamento strategico che tiene conto del perfetto inserimento rispetto alle infrastrutture di trasporto intermodale che permette di minimizzare i costi di esercizio del trasporto.

Gli operatori hanno affrontato il tema della saturazione dei carichi anche per quanto attiene all'utilizzo delle casse mobili pervenendo a soluzioni (altezze pallet, sovrapposibilità) che ottimizzano le performance del trasporto anche in riferimento alle tratte ferroviarie.

## Le diverse tipologie di servizio di trasporto ferroviario

Le diverse tipologie di trasporto ferroviario si adattano alle diverse condizioni di:

- variabilità e prevedibilità dei flussi
- modelli distributivi

Su volumi molto stabili e pianificabili offrono la migliore performance sistemi che massimizzano l'efficienza del trasporto minimizzando la 'tara' trasportata: carri convenzionali di moderna concezione o casse mobili. In alcuni casi sarà possibile la realizzazione di un modello stile hub&spoke di raccolta flussi su piattaforme raccordate che offrono anche servizi di trazione ferroviaria tipo shuttle per nodi terminali o di rilancio (flussi verso l'estero).

Ad un primo livello oltre il pianificabile con assoluta certezza la soluzione basata sulle casse mobili offre il miglior trade off fra efficienza del trasporto e flessibilità.

Su traffici ove non esiste un volume regolare si potrà valutare l'alternativa basata sul trasporto di semirimorchi ove è privilegiata la massima flessibilità, non dimenticando comunque le implicazioni dei diversi scenari possibili (caricamento classico con l'ausilio di gru, rolling motorway, carri che permettono all'autista il caricamento del semirimorchio, etc) e del relativo effetto sull'efficienza del trasporto per quanto riguarda il tratto ferroviario.

Sistemi meno efficienti vengono via via ridotti all'aumentare della conoscenza del sistema e al miglioramento delle capacità di pianificazione.

E' stato avviato un generale rinnovamento del materiale rotabile. Tale rinnovamento è orientato secondo le seguenti direttrici principali:

- Un aumento del peso utile trasportato attraverso la riduzione della componente 'tara'
- La scelta di asset e composizioni orientate ad una alta 'transitabilità' sulla rete tenendo conto dei vincoli che quest'ultima presenta
- Maggiori garanzie per quanto riguarda l'integrità del materiale trasportato

Carri di moderna concezione per quanto riguarda il trasporto convenzionale, carri ribassati per il trasporto di casse mobili (con una particolare attenzione alla capacità di trasportare unità da 45 piedi il cui trend di utilizzo è in crescita) sono facilmente reperibili sul mercato e non costituiscono un limite all'aumento del traffico ferroviario.

Semirimorchi compatibili con le operazioni e le attrezzature di scambio intermodale sono in progressivo aumento.



## **Il ruolo del 3PL/4PL**

Viene valorizzata la capacità dell'operatore di servizi logistici di integrare la modalità di trasporto ferroviario. Esso integra e sincronizza processi di clienti diversi e fornitori diversi offrendo un processo completo. Il mercato degli operatori logistici è più razionalizzato rispetto a 5 anni fa, è aumentata la presenza di vettori specializzati in settori diversi con massivo utilizzo dell'intermodalità, soprattutto sulle lunghe distanze. Diversi operatori stanno iniziando il trasporto ferroviario anche con il collettame.

## **I benefici**

Il trasporto ferroviario offre ora prestazioni affidabili e adeguate ai requisiti del settore largo consumo. Gli operatori logistici combinano secondo la logica della massima efficienza fornitori diversi. I processi amministrativi sono ora velocizzati e, in questo modo, è stato possibile un abbassamento dei costi gestionali. L'utilizzo della ferrovia ha svuotato i colli di bottiglia stradali e l'economia totale dei trasporti è in grado di trasportare una quantità di merci molto maggiore e si avvicina alla saturazione della modalità ferroviaria. Si è inoltre verificato un aumento della sicurezza che ha determinato una riduzione dei costi assicurativi per le aziende. Tutto questo ha prodotto un impatto significativamente positivo sul PIL senza investimenti pubblici per le infrastrutture stradali o ferroviarie legate al trasporto merci. L'Eurovignetta è stata implementata, ma colpisce solo i trasporti oltre i 200 km e viene diminuita se il caricatore sta utilizzando correttamente la modalità intermodale strada-ferrovia per la fascia del volume stabile. Si è generato un circolo virtuoso che invoglia all'uso della modalità ferroviaria. L'impatto ambientale è stato sensibilmente ridotto ed il settore trasporti nel suo complesso si trova in una condizione di minore dipendenza dal prezzo del gasolio. Il mondo del trasporto si è fortemente orientato al raggiungimento degli obiettivi fissati dal 'Libro Bianco UE - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile' che punta, fra gli altri, all'obiettivo di riduzione delle emissioni determinate dal settore trasporto del 60% entro il 2050 rispetto ai valori del 1990.



## INDICOD-ECR

Per informazioni:

Indicod-Ecr  
Via P. Paleocapa, 7 - 20121 Milano  
Tel. +39 02 7772121

[info@indicod-ecr.it](mailto:info@indicod-ecr.it) - [www.indicod-ecr.it](http://www.indicod-ecr.it)