

Convegno

LE ATTIVITA' DELLE AZIENDE ITALIANE SUL MERCATO INTERNAZIONALE

Giovedì 29 marzo 2012

NUOVE STRATEGIE E NUOVE OPPORTUNITA' PER IL RILANCIO DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Intervento di CARMINE MARINO

Responsabile Marketing e Comunicazione Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.



Nel presentare qualche riflessione sull'argomento affidatomi, non posso fare a meno di prendere spunto dalla concreta esperienza della mia azienda, la Ferrovia Adriatico Sangritana, che proprio in quest'anno 2012 celebra i suoi primi cento anni di vita.

Quando si parla di "nuovo", si pensa sempre che dobbiamo inventare chi sa cosa, far uscire chi sa quale coniglio dal cilindro; ancor più se questo aggettivo "nuovo" è riferito a strategie ed opportunità.

In realtà, credo che non abbiamo nulla da inventare, ma soltanto rimodulare l'esistente, aggiornarlo, integrarlo, renderlo, come si dice oggi, "al passo con i tempi".

Questo è quanto ha fatto anche la Ferrovia Sangritana nell'arco di questi 100 anni di storia. Nata per collegare i vari paesini dell'entroterra con la costa adriatica ed i maggiori centri economici e culturali della zona, quando negli anni Sessanta, per effetto dell'emigrazione, ha visto spopolare il proprio territorio tanto da essere ribattezzata "Valle della morte", ha dovuto reinventarsi e decidere così di sfruttare il tracciato ferroviario a livello turistico, sull'esperienza di altre realtà europee, tra le quali certamente ricordiamo le ferrovie svizzere ed austriache.

Anche dopo, quando la Valle del Sangro riscopre la sua vocazione industriale, grazie all'insediamento della FIAT-SEVEL, dell'HONDA e di altre realtà industriali, la Sangritana si organizza per incrementare il servizio ferroviario merci, pur non tralasciando quello passeggeri.

Questi passaggi fondamentali rappresentano non solo per Sangritana ma per tutto il mondo ferroviario, ambiti di riflessione ed oggetto di una strategia ed opportunità che portino così a coniugare il sistema ferroviario con il turismo, il trasporto merci e quello pubblico locale.

Proviamo ad analizzare singolarmente questi aspetti cercando di scoprirne strategie ed opportunità.

FERROVIA TURISTICA

Nella riscoperta della ferrovia come attività turistica, credo che la Sangritana sia stata una delle prime ferrovie a considerare questo aspetto.

Anche qui, probabilmente, senza inventare nulla di nuovo, ma cogliendo le occasioni presentatesi in quel determinato periodo storico. Credo di poter azzardare che le origini del turismo di massa siano legate alla realizzazione delle strade ferrate nell'Ottocento. In Italia, a differenza di altri Paesi, questa attività ha tardato a decollare, ma ha trovato anche qui accoglienza, grazie soprattutto alla presenza di tracciati ferroviari che attraversano il nostro territorio tra stupendi e suggestivi paesaggi.



“Il Treno Della Valle” in transito sul ponte elicoidale di San Vito Marina

In casa Sangritana, quando negli anni Settanta si registra un continuo calo di traffico viaggiatori dovuto al crescente proliferare del trasporto su gomma ed all'incremento dell'uso delle auto private, si decide di usare i propri binari a scopi turistici. Nasce così *Il Treno della Valle*, un convoglio turistico tutto colorato, che propone la scoperta dei luoghi più belli della Valle del Sangro. Che l'iniziativa sia stata vincente lo dimostrano i dati stessi: dalle 10 persone del viaggio inaugurale il 31 maggio 1987, si è passati ai 2.000 turisti dell'anno successivo, fino a raggiungere le 35.000 presenze nel 1994, punta massima registrata e non superabile per mancanza di materiale rotabile disponibile.

Mi piace però sottolineare che la formula magica che ha portato a tale successo è racchiusa in una sola parola: sinergia.

Se è vero che la Ferrovia Adriatico Sangritana ha avuto il merito di inventare *Il Treno della Valle*, è altresì vero che la sua lungimiranza si è concretizzata nel chiedere la collaborazione di strutture e di realtà turistiche e recettive presenti sul territorio. Infatti, al viaggio in treno, che offre garanzia di sicurezza e tutela dell'ambiente, si aggiungono attività didattiche e laboratori tematici, soprattutto per le scuole, nonché la degustazione di prodotti tipici.

E proprio partendo da questa esperienza che in casa Sangritana si guarda al futuro, confortati altresì dal fatto che l'Abruzzo presenta in questo campo del turismo ferroviario una notevole potenzialità, in quanto dispone di linee ferroviarie secondarie che attraversano paesaggi dall'alto valore naturalistico, ambientale, artistico e culturale e proprio il turismo potrebbe rappresentare un'ancora di salvataggio per queste linee.

Il progetto in cantiere è quello di passare dal Treno della Valle al Treno dei Parchi.

L'Abruzzo è una regione verde, grazie alla presenza di ben quattro Parchi Nazionali e proprio per rendere vivibili e visitabili in modo originale queste zone, si pensa alla creazione di nuovi itinerari all'interno delle quattro province abruzzesi su tratte RFI.

Si pensi ad esempio alla tratta Sulmona-Carpinone, una linea turistica di primo piano, denominata la "Transiberiana d'Italia".

Questa storica tratta, con i suoi bellissimi paesaggi, che vanno dalle colline dell'Alto Molise alle montagne innevate di Castel di Sangro, Roccaraso, Rivisondoli, Campo di Giove, si propone come una ferrovia di notevole interesse turistico che può davvero essere una risorsa importante per il territorio. Dopo quella del Brennero, la tratta Sulmona-Carpinone è la più alta d'Italia, con i suoi 1.268 metri di altezza di Pescocostanzo, insomma un vero "museo a cielo aperto" che non può andare perduto.

A ciò si aggiungano altre tratte come la Sulmona-L'Aquila e la dorsale adriatico Silvi-Pineto, con il Parco Marino del Cerrano.

Il progetto più ambizioso di Sangritana è quello di chiudere l'anello ferroviario Pescara – Sulmona – Castel di Sangro – Lanciano – Pescara che, oltre a servire il trasporto pubblico locale, agevola il turismo sul territorio regionale, toccando nei diversi punti tre delle quattro province abruzzesi ed unendo turisticamente la costa adriatica con le vette della Majella e del Gran Sasso.

TRASPORTO MERCI

Anche nell'ambito del trasporto merci, la Ferrovia Adriatico Sangritana prevede nuove opportunità e strategie da mettere in atto.

Lungo il tracciato della Sangritana, il trasporto merci è stato fiorente soprattutto nel periodo del dopoguerra durante le campagne vitivinicole ed il trasporto di frutta ed ortaggi verso le Cooperative Agricole. Un dato per tutti: nel 1942 furono trasportati 994.000 quintali di merci.



Trasporto merci all'interno dell'Interporto Marche di Jesi.

Questa attività è andata pian piano scemando, a causa della concorrenza del servizio trasporto merci su strada.

Oggi e per il futuro è necessario rilanciare il settore del trasporto merci su rotaia affinché sia in grado di assorbire una maggiore percentuale della più sempre forte domanda. Questo non sicuramente per aumentare la quota di mercato delle ferrovie, ma soprattutto per migliorare la competitività nei segmenti in cui le ferrovie godono di un vantaggio competitivo. Tanti sono i vantaggi del trasporto merci su ferro: fornirà ai soggetti del mercato gli

incentivi necessari per accrescere la loro efficienza e competitività, avvicinerà le imprese ai clienti, attrarrà sul mercato nuovi capitali e nuove imprese, stimolerà lo sviluppo di nuovi servizi commisurati alle esigenze dei clienti e, non da ultimo, migliorerà la situazione finanziaria delle imprese ferroviarie.

In questi ultimi anni in casa Sangritana si è molto lavorato in questo settore, registrando un importante incremento in linea con gli obiettivi fissati dall'Unione Europea secondo cui, entro il 2030 il 30% delle merci dovrà viaggiare attraverso la ferrovia e il mare, per arrivare al 50% nel 2050.

Attualmente Sangritana offre il proprio servizio merci sul raccordo industriale Val di Sangro, soprattutto per il trasporto dei furgoni Ducato prodotti dallo stabilimento SEVEL e che, grazie al possesso di un proprio certificato di sicurezza ed alla collaborazione con Ferrovie NordCargo, organizza sette coppie settimanali di treni per il Belgio e la Francia.

Sangritana allarga le proprie collaborazioni con NordCargo per il trasporto di tubi del metanodotto dalla Germania a Foggia e con altre società quali Crossrail e Ferrotramviaria per il trasporto intermodale dal Belgio a Brindisi.

Nel 2010 la Sangritana è l'unica impresa ferroviaria di riferimento che opera all'interno dell'Interporto Marche di Jesi con propri mezzi e uomini, avendo iniziato garantendo ad Eurofer 80 treni per trasportare barbabietole da zucchero dall'interporto di Jesi allo zuccherificio di Termoli.

Nel 2011, Sangritana ha effettuato quasi 1.000 treni, con una percorrenza, solo sulla tratta nazionale RFI, di circa 270.000 km.

Avendo maturato una certa esperienza, Sangritana ha deciso di investire su questo ramo d'azienda, espletando da poco la gara per l'acquisto di due locomotori che consentiranno di garantire una valida offerta ad una domanda che il mercato vede sempre più in crescita. Un altro importante tassello da collocare nel piano delle strategie future di Sangritana nell'ambito del trasporto merci, riguarda il collegamento Porto – Zona Industriale di Ortona. La Sangritana, infatti, ha propri binari che raggiungono la banchina del Porto di Ortona che possono ben servire il trasporto merci. Il progetto in cantiere prevede una variante del tracciato ferroviario per collegare il porto di Ortona con la sua Zona Industriale, evitando gli attraversamenti del centro città e, soprattutto, servendo importanti aziende presenti in quella zona come il Pastificio De Cecco, il Molino Alimonti e la Chicco-Artsana che attualmente muovono merci su gomma. A titolo di esempio basti citare che Artsana muove quotidianamente, in entrata ed uscita, 12-14 tir.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Per quanto attiene il TPL, sappiamo tutti come esso è destinatario dei tagli dei trasferimenti Stato-Regione. Questi si abatteranno sicuramente con più forza sui servizi di trasporto su gomma, ma ciò non significa che anche il trasporto ferroviario non dovrà avviarsi ad una riflessione seria, elaborando strategie di revisione. Sarà il caso di prendere in considerazione sia i mutamenti dello scenario economico che la crescita di quote di popolazione che, per reddito ed età, richiederanno sempre più servizi di trasporto collettivo per soddisfare i bisogni di mobilità. Pensiamo ad esempio alle giovani generazioni che per reddito o posizione sul mercato del lavoro, non potranno ambire ad avere un'auto propria.

A ciò si aggiungano anche le condizioni ambientali e di congestione delle aree urbane.

Ecco allora che il trasporto ferroviario dovrà impegnarsi a trovare strategie aziendali sia cercando nuovi mercati che articolando l'offerta dei servizi e le strutture tariffarie in modo da intercettare le diverse categorie di utilizzatori, non dimenticando però, in un momento particolare e decisivo come quello che stiamo vivendo, di incentivare la fidelizzazione dell'utenza già esistente.



Elettrotreno "Lupetto" in servizio per il trasporto passeggeri

In casa Sangritana si sta lavorando su un progetto di tram-treno che dovrà interessare la tratta storica San Vito Marina – Castel Frentano, attualmente sospeso all'esercizio per l'apertura del nuovo e più veloce tracciato Lanciano – San Vito.

Il progetto nasce dall'esigenza di offrire un nuovo servizio di trasporto su un'area urbana con alta densità di popolazione e con presenza di insediamenti industriali e commerciali, congestionata da elevato traffico di mezzi leggeri e pesanti.

La realizzazione di ciò è agevolata dal fatto che vi è già una rete sociale in perfetto stato, armata con traverse in cemento biblocco e che gli stretti raggi di curvatura e le importanti opere d'arte esistenti favoriscono il traffico di mezzi metro tramviari leggeri, mentre rappresentano un limite per esempio per l'elettrotreno Minuetto in servizio in Sangritana per il TPL ferroviario.

Il progetto prevede il ridisegno delle ex fermate ferroviarie non più rispondenti alle attuali esigenze di trasporto urbano e riconversione degli attuali passaggi a livello in incroci tramviari con molteplicità di fermate facoltative strategiche. Il tracciato attraversa una zona che rappresenta il punto principale d'ingresso alla città di Lanciano, capoluogo della Frentania e che, soprattutto nelle ore di punta, è davvero complicato percorrere.

Il tram-treno quindi contribuirebbe a decongestionare il traffico automobilistico su questa importante arteria, offrendo anche un servizio di collegamento a coloro che raggiungono Lanciano via autostrada. Proprio all'uscita del casello autostradale, infatti, vi è l'idea di creare un parcheggio di scambio nell'area di una ex nostra stazione ferroviaria, dando così la possibilità all'utenza di raggiungere il centro città usufruendo di specifiche fermate che potranno incrementarsi secondo le esigenze dello sviluppo urbanistico.

La creazione di un servizio di metropolitana leggera consentirà anche di sopprimere le corse sostitutive oggi in essere su pullman, nel pieno rispetto della mission aziendale.

Queste sono, in breve le strategie che la Ferrovia Adriatico Sangritana sta mettendo in atto per il futuro. Come ricordato all'inizio, si tratta di aggiornare, adeguare, quanto i nostri padri hanno già messo in atto, facendo tesoro dei loro risultati ed aggiornandoli alle esigenze attuali. Questo concetto è quello che ci accompagna nelle celebrazioni del nostro centenario per il quale abbiamo coniato il seguente slogan: "Il nostro futuro ha un cuore antico".