

Saggezza orientale e problemi globali

Le ferrovie di nuovo alla ribalta

Governo e aziende in Giappone rilanciano il ruolo del trasporto ferroviario nella logistica

ROSARIO MANISERA



Lo sviluppo dell'intermodalità, intesa più come armoniosa sinergia tra i diversi mezzi di trasporto piuttosto che spietata concorrenza tra ferro, gomma, mare e aereo, è al centro dei piani di sviluppo della mobilità delle merci in Giappone. L'obiettivo è ottimizzare i flussi e ridurre l'impatto inquinante dovuto in particolare alle emissioni di CO₂ nell'atmosfera. Un aiuto potrà arrivare anche dalle nuove motorizzazioni sempre più rispettose dell'ambiente, in attesa di fonti energetiche alternative al momento ancora lontane nel tempo

In Giappone, dove i primi segni di ripresa dell'economia a cominciare dallo scorso anno hanno rafforzato tendenze ed aspettative già da tempo presenti nei diversi strati della popolazione, esistono esigenze contrastanti anche per quanto riguarda la logistica. Da una parte ci sono miglioramenti innegabili nella vita quotidiana delle persone, la struttura industriale è profondamente cambiata, i prodotti sono sempre più differenziati e di conseguenza i lotti di produzione e di trasporto sono sempre più piccoli, viene richiesta mag-

giormente. Di questi problemi quello giudicato più grave in Giappone è il danno che si causa all'ambiente e in particolare si fa riferimento al surriscaldamento del pianeta. Il Protocollo di Kyoto del 1997 richiede ai paesi industrializzati il taglio, fra il 2008 e il 2012, delle emissioni dei gas serra del 5,2% rispetto ai livelli del 1990. A parte alcuni grandi paesi che su questo argomento di vitale importanza si sono defilati, il Ministero giapponese del territorio e del traffico ha lanciato da alcuni anni la parola d'ordine del trasporto inter-

tenuto uno dei rimedi più efficaci per ridurre l'impatto di queste emissioni e invertire le recenti tendenze. Come è risaputo, il traffico

ciato a spingere le aziende produttrici e gli operatori logistici ad orientarsi verso il trasporto ferroviario per la distribuzione delle loro merci. L'obiettivo del governo è quello di portare al 65%, rispetto all'attuale 50%, il trasporto ferroviario e marittimo sulle lunghe distanze (più di 500 Km). L'obbligo di ridurre considerevolmente le emissioni di NO_x e di PM (le famigerate microparticelle che tanta parte hanno anche nell'inquinamento dell'aria delle città italiane), la limitazione di traffico dei veicoli con motore diesel nella zona di Tokyo e di altre grandi città, le indagini avviate non solo verso gli operatori che infrangono le regole ma anche verso le aziende committenti, l'utilizzo di dispositivi che regolano il motore cosicché il veicolo non possa superare i 90 Km orari (a cominciare dal settembre 2003), gli incentivi previsti per chi passa ad altri sistemi di

trasporto e via dicendo, sono tutti motivi che spingono le aziende a rivedere le scelte relative alla distribuzione fisica dei loro prodotti. Mentre, secondo un'indagine del governo svolta nel 2002, era risultato che il 46,7% delle aziende, pur sensibili alle problematiche ecologiche, non aveva neanche in programma il tema del traffico intermodale, ora l'interesse delle aziende è più evidente.

Le aziende manifatturiere e le ferrovie

La privatizzazione delle ferrovie statali giapponesi nel 1987 e la costituzione di sette aziende ferroviarie (JR) su base regionale hanno favorito il dialogo con le imprese manifatturiere ed hanno creato le basi per una ripresa del traffico merci, fino a poco fa sacrificato alle esigenze del traffico passeggeri. Ai vantaggi già precedentemente riconosciuti al traspor-

FIGURA 1 - TONNELLATE DI MERCI TRASPORTATE IN GIAPPONE DAI VARI MEZZI DI TRASPORTO

Anno	Totale		Ferrovia		Strada		Navigazione naz.		Aereo	
	Tonn. (1000)	Tonn. (1000)	%	Tonn. (1000)	%	Tonn. (1000)	%	Tonn. (1000)	%	
1965	2.616.397	243.524	9,3	2.193.195	83,8	179.645	6,9	33	0,0	
1970	5.253.192	250.360	4,8	4.626.069	88,1	376.647	7,2	116	0,0	
1975	5.025.721	180.616	3,6	4.392.859	87,4	452.054	9,0	192	0,0	
1980	5.981.364	162.827	2,7	5.317.950	88,9	500.258	8,4	329	0,0	
1985	5.597.256	96.285	1,7	5.048.048	90,2	452.385	8,1	538	0,0	
1990	6.776.257	86.619	1,3	6.113.565	90,2	575.199	8,5	874	0,0	
1993	6.430.496	79.259	1,2	5.821.537	90,5	528.841	8,2	859	0,0	
1994	6.445.996	78.948	1,2	5.810.374	90,1	555.764	8,6	910	0,0	
1995	6.643.005	76.932	1,2	6.016.571	90,6	548.542	8,3	960	0,0	
1996	6.798.734	73.558	1,1	6.177.265	90,7	546.909	8,0	1.002	0,0	
1997	6.677.063	69.228	1,0	6.065.384	90,9	541.437	8,1	1.014	0,0	
1998	6.397.912	60.369	0,9	5.819.881	91,0	516.647	8,1	1.015	0,0	
1999	6.445.607	58.685	0,9	5.863.259	91,0	522.602	8,1	1.061	0,0	
2000	6.371.017	59.274	0,9	5.773.619	90,6	537.021	8,4	1.103	0,0	

Elaborazione di dati del Ministero del territorio e dei trasporti giapponese

giore puntualità nelle consegne e gli spostamenti di merci sono sempre più frequenti. D'altra parte, il trasporto su gomma, che è andato crescendo sempre più (cfr. fig. 1) per rispondere alle esigenze appena citate e che costituisce in Giappone, come altrove, il mezzo più utilizzato, comporta inconvenienti di non facile soluzione: problemi ambientali, congestione del traffico, costi crescenti per aumento dei pedaggi autostradali e della retribuzione della manodopera, rovina delle strade, problemi energetici e proteste da parte della società per l'inquinamento causato dai gas di scarico degli au-

tomobili. Di questi problemi quello giudicato più grave in Giappone è il danno che si causa all'ambiente e in particolare si fa riferimento al surriscaldamento del pianeta. Il Protocollo di Kyoto del 1997 richiede ai paesi industrializzati il taglio, fra il 2008 e il 2012, delle emissioni dei gas serra del 5,2% rispetto ai livelli del 1990. A parte alcuni grandi paesi che su questo argomento di vitale importanza si sono defilati, il Ministero giapponese del territorio e del traffico ha lanciato da alcuni anni la parola d'ordine del trasporto inter-

modale "riguarda il traffico di unità di carico realizzato sfruttando diversi modi di trasporto (strada, ferrovia, acqua, aria) - ciascuno utilizzato nelle sue condizioni di impiego ottimale - senza rottura dell'unità di carico". Date le condizioni geografiche del Giappone, oltre alla navigazione interna o sottocosta, lo strumento più idoneo in alternativa al trasporto su gomma è stato giudicato quello ferroviario che giunge a 1/8 di emissioni in meno rispetto agli automezzi. (Cfr. fig. 3). Con un crescendo di regolamentazioni, normative e incentivi, le autorità giapponesi hanno comin-

Il caso Canon: un container per un treno

La Canon ha ribaltato la politica precedente di utilizzo di autocarri per i suoi prodotti per ufficio (fotocopiatrici, stampanti...) e sta diventando rilevante per essa il trasporto per ferrovia e per mare. Poiché l'azienda ha le sue basi produttive soprattutto nella regione del Kantō, attorno a Tōkyō, si trattava di rendere conveniente, dal punto di vista economico, il trasporto ferroviario soprattutto fino al Kansai, nella zona di Ōsaka, distante poco più di 500 km. I tradizionali container di 12 piedi delle ferrovie giapponesi non erano adatti a questo scopo ed ecco che è stato possibile creare container dedicati di dimensioni maggiori e il 20 novembre 2003 si è inaugurato, dal terminal di Shinagawa in Tōkyō, il servizio del treno merci "Canon" diretto a Ōsaka.

FIG. 2 - EMISSIONI DI ANIDRIDE CARBONICA IN GIAPPONE PER SETTORE (CONVERSIONE CO² 1 MLN T)

Settore	1990	2001
Trasporto	217,1	266,6 (+22,8%)
Industria	476,1	451,8 (-5,1%)
Business etc.	143,9	188,3 (+30,9%)
Famiglie	129,9	154,2 (+18,7%)
Intero paese	1122,1	1213,7 (+8,16)EXW

to ferroviario - sicurezza, capacità di grandi volumi, assenza di inquinamento, poca manodopera, puntualità - si stanno aggiungendo altri aspetti positivi che riescono a far superare in qualche modo anche i due aspetti negativi fondamentali che finora hanno impedito il decollo di questo trasporto alternativo: i costi più elevati e i tempi più lunghi.

Uno dei pilastri della nuova politica ambientale della Fuji Film Logistics, una controllata del Gruppo risultato dall'unione della Fuji Photo Film e Fuji Xerox, è una maggiore attenzione alle contromisure di carattere ambientale della distribuzione fisica e, di conseguenza, proprio per il trasporto intermodale. La Matsushita Electric Industrial (in Occidente si conosce il suo marchio Panasonic) ha sviluppato una politica che gradualmente la porta ad utilizzare di più le ferrovie e la navigazione marittima. Il suo scopo è principalmente quel-

lo di ridurre i costi logistici e già nel 2002, con poco più di 9.000 container ferroviari equivalenti (12 piedi) è

La definizione: trasporto intermodale

Il traffico intermodale "riguarda il traffico di unità di carico realizzato sfruttando diversi modi di trasporto (strada, ferrovia, acqua, aria) - ciascuno utilizzato nelle sue condizioni di impiego ottimale - senza rottura dell'unità di carico".

riuscita ad ottenere buoni risultati tanto che nel 2003 ha portato di colpo i volumi trasportati per ferrovia, in particolare lungo la dorsale Kantō ⇒ Kansai ⇒ Kyushu, a 15.000. I programmi futuri sono orientati ad aumentare questo quantitativo.

Il problema dei tempi più lunghi, propri delle ferrovie, è stato risolto dalla Fujitsu per i suoi personal computer: i clienti che chiedono la consegna del

prodotto entro i tre giorni pagano qualcosa in più e il trasporto avviene su gomma; i clienti invece che accettano tempi più lunghi (più del 30%) hanno il prodotto per ferrovia e a un costo inferiore. Questa soluzione, secondo il responsabile della pianificazione logistica dell'azienda, porta a un risparmio di 80 milioni di yen all'anno. Perfino i corrieri, come la Sagawa Kyubin, ha stipulato un contratto con le ferrovie per utilizzare un nuovo tipo di treno merci, il Super Rail Cargo, che diminuisce di 40 minuti il percorso tra Tōkyō e Ōsaka. In

FIG. 3 - EMISSIONI DI ANIDRIDE CARBONICA PER TONN./KM (INDICI, CON FERROVIA = 100)

Mezzo di trasporto	Indice (Ferrovia = 100)	Grammi di CO ₂ emessi per t/Km
Navigazione aerea	7063	423,8
Veicoli ad uso privato	2107	126,4
Veicoli ad uso commerciale	828	49,7
Navigazione marittima	288	17,3
Ferrovia	100	6,0

Fonte: Ministero del territorio e dei trasporti giapponese

questo modo, attraverso la collaborazione di tutte le parti interessate, ci si sta incamminando verso la soluzione del problema sempre più grave del trasporto delle merci. Le amministrazioni pubbliche, con la loro funzione di gui-

da e di regolamentazione, definiscono gli orientamenti da seguire e permettono la realizzazione delle infrastrutture necessarie. Le imprese, attente alle esigenze dell'ambiente e del profitto economico, progettano i prodotti, gli imballaggi, gli itinerari perché si possano usare mezzi di trasporto alternativi agli automezzi. Le ferrovie, potenziando il servizio merci, adeguando gli orari, aumentando la capacità di trasporto, sviluppando sistemi efficienti di raccolta e consegna merci, istituendo tavoli di dialogo e cooperazione con le aziende, creano le condizioni per alleggerire l'impatto ambientale delle attività logistiche. È anche questo un modo per contribuire a ridurre le cause che portano ad aggravare il fenomeno di surriscaldamento di questa nostra terra. ■

