Polimerica
Attualità e notizie dal mondo della plastica

Versalis penalizzata dalla logistica

La società chimica del gruppo ENI utilizza l'intermodalità ferroviaria meno di quanto vorrebbe, ma sfrutta le autostrade del mare.

23 marzo 2016 07:37

Il sistema infrastrutturale italiano non favorisce, o forse sarebbe meglio dire penalizza, il trasporto intermodale. L'ultima importante azienda a lanciare un duro monito su questo tema è Versalis, azienda del gruppo Eni attiva nei settori della chimica di base, delle materie plastiche, delle gomme e della chimica da fonti rinnovabili.

Ad affermarlo pubblicamente in occasione dell'ultimo convegno organizzato a Milano da Fercargo è stato Fabio Giovanni Atzei, responsabile logistica di Versalis-Eni, che ha definito l'Italia come un Paese che "penalizza la logistica delle aziende del chimico".

Versalis ha 36 stabilimenti in l'Europa, di cui 14 in Italia, dove produce ogni anno circa 6 milioni di tonnellate e nel 2015 ha spedito complessivamente 4,2 milioni di tonnellate di merce attraverso navi bulk, 388.600 tonnellate sono andate invece su treni completi, oltre 2,5 milioni di tonnellate hanno utilizzato il trasporto stradale (e intermodale) e infine 113.550 tonnellate di merce hanno viaggiato in container marittimi.

Nel suo intervento al convegno milanese, Atzei ha spiegato le complicazioni con cui Versalis deve quotidianamente fare i conti per le differenze tuttora esistenti fra gli standard europei e italiani dei convogli merci in termini di portata e lunghezza. Difficoltà che si traducono nel dover fare (per ragioni di convenienza economica) treni blocco su alcune relazioni, salvo poi spezzare i convogli su altre direttrici.

La società effettua mediamente dieci treni blocco ogni settimana: il 60% trasporti prodotti pericolosi in ferro cisterna e il restante 40% prodotti non pericolosi in casse mobili su pianale o carri chiusi tradizionali. Da un punto di vista geografico, sono perfettamente bilanciati i trasporti internazionali in partenza dall'Italia e i trasporti nazionali.

Nella sua disamina sul quadro infrastrutturale italiano, Atzei ha spiegato che Versalis per i suoi stabilimenti del Nord Italia sfrutta maggiormente l'intermodalità treno-camion mentre al Sud, soprattutto dal porto di Brindisi, la catena logistica più competitiva è quella che sfrutta le autostrade del mare verso il Nord Italia, la Spagna e i Balcani. "Purtroppo – ha aggiunto il responsabile logistica di Versalis – molti porti italiani oggi non sono collegati alla ferrovia e andrebbero potenziate le reti di trasporto verso il Sud Italia".

di Nicola Capuzzo (Fonte: Trasporto Europa)

© Polimerica - Riproduzione riservata