

L'assenza di pianificazione nell'ultimo miglio

Qual'è la merce più trasportata dai camion italiani? L'aria...

Perfidamente, a me questa frase piace tantissimo perché rappresenta esattamente la situazione del trasporto di merci su strada. I problemi maggiori non arrivano dai "padroncini", loro, in qualche modo, per "far uscire la giornata" il camion lo riempiono fin dove possibile, il disastro (senza dar colpa a nessuno) in ambito di trasporto locale è rappresentato da altri 2 attori:

- 1) dai commercianti al dettaglio
- 2) dalle flotte aziendali (che trasportano le proprie merci)

L'Agenzia Mobilità e Ambiente¹ milanese, ha commissionato uno studio ad un ateneo di Reggio Calabria che comunica molto bene le varie criticità. In primo luogo la dismissione dei magazzini aziendali presuppone un servizio di trasporto "just in time" cioè la consegna avviene in giornata o, addirittura, entro poche ore dal ritiro. Facciamo degli esempi:

1) il piccolo negozio in centro che commercia in frutta e verdura (l'ortolano) si reca periodicamente all'ortomercato della città con il proprio automezzo; all'andata è vuoto, al ritorno è pieno. Trasporta aria al 50%. Questo tipo di trasporto rientra nella categoria **just in time - one to one**.

2) L'autocarro del panificio industriale ogni mattina rifornisce i vari supermercati locali, all'andata è pieno, al ritorno è vuoto. Questo tipo di trasporto rientra nella categoria **just in time - one to many**

I limiti sono dati anche dalla legislazione italiana che, giustamente, per il trasporto in "contro proprio" proibisce il carico di merci al di fuori della propria produzione o commercializzazione. Qualche associazione ha tentato di risolvere il problema con la reverse logistics² ma, di fatto per gli alimentari non c'è recupero degli scarti, in piccole quantità, perché anti-economico.

Allora, facendo passare l'idea dell'accentramento delle merci si è dato spazio alla costruzione di enormi centri commerciali al di fuori del centro storico, così se, parzialmente, si è risolto il problema della logistica, si è peggiorata la qualità della vita di chi abita in centro che deve spostarsi in macchina verso la periferia, a Parigi l'hanno capito in tempo e di fatto incentivano la piccola distribuzione nel centro storico. Purtroppo spesso si assiste a soluzioni che invece di risolvere i problemi, li peggiorano. Mi spiego facendo una breve deviazione dal percorso originale...

Qualche tempo fa sono stato invitato ad un tavolo di lavoro organizzato dal CRIET³ che vuole mettere in collaborazione le maggiori Università milanesi, enti pubblici, confindustria e servizi. E' intervenuto anche l'assessore Croci, colui che ha attivato l'Ecopass a Milano.

Ne è uscito fuori che attualmente, a Milano, non siamo in grado di organizzare il trasporto delle merci perché economicamente parlando bisognerebbe aggregare la domanda, aggregare l'offerta quindi metterle insieme.

L'aggregazione della domanda (di spedizione delle merci) dovrebbe essere un compito delle associazioni di categoria imprenditoriali, della logistica e degli enti pubblici creando o utilizzando depositi (dismessi) all'interno della città. A questo stanno già lavorando, il problema più grosso è aggregare l'offerta (di trasporto merci) poiché gli imprenditori autotrasportatori (padroncini e non) non sono in grado di aggregarsi per diversi motivi che, ora tralascio, ma riprenderò in seguito.

Inoltre, abbiamo la necessità di avere una piattaforma telematica in grado di comunicare tra tutti gli attori della filiera, purtroppo, a parte i sistemi sperimentali studiati da ENEA⁴, Ferrovie dello Stato⁵, ecc. tutti i software di mercato sono chiusi e tra loro non comunicano. Specialmente nel dato più importante: lo standard NMEA⁶ per la localizzazione satellitare.

In ultimo sono emerse delle lacune prodotte dal fatto che i professori universitari sono bravissimi nella materia accademica, ma non sanno quasi nulla del settore dell'autotrasporto merci per conto terzi, quindi realizzano delle analisi con dei presupposti sbagliati in partenza. Ad esempio tutti basano l'analisi progettuale sugli attori che fanno parte della domanda senza curarsi di quelli dell'offerta.

¹ <http://www.ama-mi.it/>

² http://it.wikipedia.org/wiki/Reverse_logistics

³ <http://www.criet.unimib.it/>

⁴ Sylog

⁵ Setram

⁶ http://it.wikipedia.org/wiki/NMEA_0183

Questo semplicemente per dire, che purtroppo manca l'anello di congiunzione tra mondo accademico, enti locali e imprenditori che serva a colmare queste lacune prodotte da chi non è dentro il settore. **Se le analisi sono sbagliate anche le soluzioni lo saranno.** Fine deviazione.

A Dresda, Zurigo, Amsterdam e ultimamente a Torino si sta provando ad utilizzare i c.d. Cargo-tram; anche a Milano l'Azienda dei Trasporti Municipali vorrebbe replicare l'esperienza, peccato che nella zona centrale esistono solo attività commerciali ed uffici e questi ultimi non si alzano volentieri la notte per ricevere le merci. Manca la fiducia del commerciante verso chi consegna la merce; a Dresda, se non erro, i proprietari lasciano le chiavi al trasportatore pubblico. In Italia non è possibile e non si può pretendere che ogni negoziante adotti una "doppia porta", tipo gioielleria, utilizzata solo per la consegna "saltuaria" delle merci.

Fin'ora non ho trovato un documento che prenda in considerazione la soluzione proposta dalla tipologia **just in time – many to many** che è tipico del trasporto di merci per conto terzi, perché? Riprendo il discorso interrotto sull'aggregazione degli autotrasportatori (aggregazione dell'offerta).

Avete mai partecipato ad una riunione organizzata da un'associazione di categoria del trasporto? E' come assistere alle riunioni condominiali ognuno parla dei suoi problemi, spesso di modesta rilevanza, senza avere una visione allargata delle problematiche. Già, anche "noi" autotrasportatori siamo NIMBY⁷. Così si perde tempo e non si trova nessuna soluzione.

Questo modo di agire, divisi, porta solo alla chiusura delle piccole aziende di trasporto che operano professionalmente per le piccole e medie aziende italiane; infatti le grandi commesse sono già in mano alle multinazionali del trasporto che, grazie ai capitali messi a disposizione del sistema bancario acquisiscono i leader del trasporto italiano per rilevare il portafoglio clienti e farli fallire in un secondo momento.

Non è un caso che le multinazionali del trasporto utilizzino mano d'opera extracomunitaria sottopagata (meglio dire sfruttano) che non è in grado di garantire un servizio a regola d'arte in termini di qualità e rispetto della resa di trasporto. Qualcuno provi a smentire.

Quindi i piccoli "artigiani" del trasporto oggi svolgono un lavoro prezioso, quello di garantire un servizio efficiente alle piccole e medie imprese che operano nel **mercato locale** ed in quello internazionale. Ma per sopravvivere bisogna aggregarsi.

A questo punto, il lavoro di ricerca svolto in tutti questi anni, dalla nostra azienda per la razionalizzazione del trasporto merci nella city logistics (il c.d. ultimo miglio) è giunto ad un punto di svolta.

Vogliamo realizzare un sistema telematico "aperto" (open source) ed interattivo con gli altri ITS⁸, vedi Sylog e Setram, per il trasporto di merci su strada in conto terzi⁹.

Vogliamo realizzare un progetto pilota accorpando almeno 5 aziende lombarde in una società consortile per realizzare l'aggregazione dell'offerta di trasporto merci abbattendo i costi di **trasporto locale**. Tale progetto potrà essere replicato in tutta Italia.

Vorremmo dimostrare, anche se andremo contro gli interessi, di chi vende autocarri, di chi fa manutenzione agli stessi, di chi vende carburanti, di chi sostiene il PIL¹⁰ e non il BIL¹¹ che per togliere dalla strada i 3,5 milioni di veicoli che trasportano aria al 50% bisogna rendere competitiva la terziarizzazione del trasporto nell'ultimo miglio, rendere cioè **obsoleta** la flotta aziendale. In fin dei conti il 50% delle merci trasportate percorre meno di 50 km e noi lasciamo volentieri il restante 50% a chi si occupa di intermodalità, che è un nodo ancora più spinoso...

Dicendo questo non vogliamo essere confusi con degli estremisti, ne rincorriamo ideologie; semplicemente in questi ultimi 2 anni abbiamo incontrato professionalità tali che ci hanno parlato di come nel trasporto non vengono presi in considerazione i costi sociali e d'infrastruttura (che paga il contribuente)¹², che ci hanno parlato della follia di far arrivare gli asparagi dal Perù e della necessità di ri-creare il **mercato locale** distrutto dalla GDO¹³, che ci hanno parlato di Peak-Oil¹⁴ e dei problemi energetici che avremo in un futuro prossimo, che ci hanno parlato di Web 2.0¹⁵ e di modelli matematici innovativi per l'organizzazione del trasporto di merci (Vrp e cVrp)¹⁶.

⁷ Not In My Back Yard

⁸ Intelligent Transportation Systems

⁹ Progetto PSI®, Pointcar Srl - <http://www.pointcarweb.com>

¹⁰ Prodotto Interno Lordo - http://it.wikipedia.org/wiki/Prodotto_interno_lordo

¹¹ Benessere Interno Lordo - http://www.benessereinternolordo.net/joomla/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1

¹² Libro Bianco dei Trasporti – Commissione Europea, anno 2000

¹³ I piani aziendali di Arcipelago SCEC – <http://www.arcipelagoscec.org>

¹⁴ ASPO Italia, Prof. Ugo Bardi - <http://aspoitalia.blogspot.com/> - <http://www.aspoitalia.it/>

¹⁵ DSI UNIMI, Prof. Giovanni Degli Antoni

¹⁶ DTI UNIMI, Prof. Righini Giovanni, Prof. Alberto Ceselli, Optlab - <http://optlab.dti.unimi.it/>

Riconvertire il trasporto al **mercato locale** è una soluzione adeguata per evitare problematiche di approvvigionamenti: “ricordate lo sciopero degli autotrasportatori di un anno fa?”, in una settimana abbiamo messo in ginocchio un intero paese. Le **merci a km. zero** sono senz'altro un buon punto di partenza, ma bisogna aggiungere: “**su camion adeguatamente carichi**”, altrimenti rimane solo un simpatico slogan. Infatti, stranamente, nessuno si preoccupa di certificare un trasporto in base al proprio impatto ambientale; per esempio: anche se il produttore agricolo dista pochissimi km. dal supermercato locale cittadino se il trasporto è organizzato male si avranno costi elevati e un impatto ambientale negativo, attualmente questi costi si scaricano sui prezzi dei prodotti, quindi sul consumatore e sul contribuente. Ecco perché è necessario riconvertire le flotte aziendali.

Un'ultima osservazione, ma non per importanza.

Abbiamo osservato che nel caso del trasporto **just in time – one to one** (caso dell'ortolano) un approvvigionamento razionalizzato e periodico delle merci è impossibile poiché il costo del trasporto è maggiore del valore dei prodotti trasportati, inoltre parliamo di prodotti deperibili. Quindi nessuno vorrà terziarizzare il servizio.

La soluzione c'è: è data dall'utilizzo delle monete locali (valute locali)¹⁷ che sono emesse in modo differente dalle valute tradizionali Euro, Dollari, Yen, ecc. Parliamo dello SCEC¹⁸ il buono locale adottato da numerose regioni italiane, da migliaia di aziende¹⁹ e da alcuni enti locali²⁰.

Un trasporto di questo tipo potrà essere retribuito con un'alta percentuale di SCEC (oltre il 50%) a patto che gli enti locali li accettino per il pagamento di tasse, multe e alcuni servizi. E' una sistema Win-Win²¹, nessuno perde.

Il commerciante risparmia tempo e denaro evitando di recarsi periodicamente al mercato generale.

Il trasportatore lavora e può ri-utilizzare gli SCEC.

L'Ente pubblico li può utilizzare per i suoi scopi sociali

Tutti guadagnano dal fatto che ogni automezzo tolto dalla strada non emetterà gas serra, non contribuirà al traffico cittadino, che significa ora lavoro perse e non graverà sulla collettività per i costi d'infrastruttura.

WE GOT A POINT...

Gaetano La Legname
Pointcar Srl

¹⁷ http://it.wikipedia.org/wiki/Valuta_locale

¹⁸ Arcipelago SCEC, buoni locali di solidarietà SCEC – <http://www.arcipelagoscec.org> <http://www.arcipelagoscec.net>

¹⁹ Pagine auree – <http://www.scecservice.org>

²⁰ Enti locali - http://cms.arcipelagoscec.net/?page_id=170

²¹ Teoria dei giochi non competitivi (o cooperativi) John. F. Nash - <http://it.wikipedia.org/wiki/Win-win>