



P.A.T. - Progetto Autotrasportatori Telematici

Il settore del trasporto di merci su strada sta attraversando un processo di trasformazione di lungo periodo che sta portando alla lenta, ma continua riduzione delle quote di mercato per le PMI. La conseguenza è una serie di criticità quali:

- l'innalzamento dell'età media degli imprenditori autotrasportatori;
- una progressiva diminuzione dell'occupazione stabile a favore di quella temporanea o illegale;
- la prevalenza piccole, micro e nano aziende;
- una mancanza di programmazione a medio lungo termine che porta molto spesso a fare le scelte aziendali errate;
- la mancanza di una piattaforma telematica standard che possa organizzare i trasporti in tutta la filiera;
- la non conoscenza dei sistemi informatici da parte degli imprenditori autotrasportatori;
- la scarsa forza contrattuale dei "padroncini" a scapito delle altre parti che compongono la filiera del trasporto;

E' noto che in Italia viaggia su strada la maggior parte dei prodotti, trasportati da quasi 4 milioni di mezzi. Secondo l'**ISTAT**, l'Istituto statistico italiano, la metà del totale è costituita da minerali greggi o manufatti, cementi, calci, materiali da costruzione e derrate alimentari. Ma la concentrazione del traffico in Italia non è omogenea. Secondo un'attenta elaborazione del centro studi e ricerche dell'Associazione nazionale imprese trasporti automobilistici (ANITA), il traffico è concentrato per l'80% nel centro-nord, contro il 20% nel Mezzogiorno.

Circa **3,9 milioni** sono i mezzi pesanti che trasportano merci. Di questi, **3,5 milioni** appartengono ad aziende che trasportano i loro prodotti, mentre **450.000** circa appartengono a società che trasportano per conto terzi.

Le imprese di trasporto merci per conto di terzi in attività sono circa **120.000**. Di queste circa **50.000 possiedono un solo veicolo**. La maggior parte delle aziende sono di piccole dimensioni, dal momento che il 95 % del totale è costituito da aziende che non hanno più di 9 addetti. In totale, gli addetti del settore sono 686.000, dei quali circa 430.000 conducenti. A condurre un camion non sono soltanto connazionali: nel 12 % dei casi i conducenti provengono da Paesi fuori dell'Europa e soprattutto dall'area balcanica.

Nel settore sono in aumento anche i veri e propri imprenditori stranieri, che operano prevalentemente con piccoli furgoni nelle aree più interessate dal trasporto urbano, come Milano, Roma e Bologna.

In sostanza la quota del trasporto che viaggia via terra nel nostro Paese è dell'86,3 %, che rappresenta un dato superiore della media europea, ove viaggia il 74,6 per cento e di quello dei più grandi paesi come la Francia (74,6%), Germania (63,8%) e Regno Unito (83,4%). Solo la Spagna supera l'Italia per il trasporto via terra, dove si attesta al 92,1%.¹

Ogni azienda di trasporto (incluso il singolo padroncino), per lo svolgimento della propria attività, deve compiere tutta una serie di operazioni oltre alla guida in se stessa; per esempio:

1. pianificazione e gestione del viaggio (in sede);
 - a) itinerario
 - distanze,
 - costi,
 - tempi,
 - merci pericolose,

¹ Fonte dati: Agenda trasporti – AT2000



- territorio
- 2. gestione amministrativa e commerciale (in sede o presso terzi);
 - a) funzioni generali
 - gestione contabile,
 - finanziaria,
 - autisti,
 - amministrativa,
 - tecnica automezzi,
 - marketing,
 - vendite
 3. gestione del viaggio (sul camion);
 - a) itinerario
 - controllo viabilità,
 - turni guida-riposo,
 - condizioni meteorologiche,
 - soste,
 - punti assistenza,
 - emergenze, documenti,
 - funzioni automezzo,
 - sicurezza

Tutte queste operazioni possono essere svolte con l'ausilio di una **piattaforma telematica comune** che grazie all'associazione delle imprese permette una riduzione notevole dei costi.

Il **P.A.T.** si ripropone di rilanciare l'autotrasporto di merci per conto terzi e quindi il trasporto locale (**City Logistics**) attraverso i seguenti punti:

- raggruppamento degli imprenditori autotrasportatori in **consorzi** per attuare un piano strategico comune di medio termine a più ampio respiro che possa coinvolgere tutto il tessuto economico locale; vengono perseguite la **qualità** e la sicurezza anche aderendo ai vari consorzi;
- gli autotrasportatori associati diventano parte attiva accorciando in tal modo la filiera di trasporto in modo consistente che permette di ricevere un'equa retribuzione per i propri servizi e garantire al cliente un prezzo competitivo;
- miglioramento dei rapporti con le banche che in base alla "Basilea 2", restringono il credito, aumentando i tassi alle piccole aziende; miglioramento del rating creditizio, creazione di un fondo (per le spese ordinarie) di auto finanziamento basato sulla liquidità del TFR di ogni azienda, senza ricorrere alle banche commerciali, risparmiando sugli interessi;
- gli autotrasportatori associati utilizzano come standard di comunicazione la **piattaforma telematica del progetto denominato PS1® (chiamato Sistema in seguito)**;

1) L'associazione tra autotrasportatori

Il **67,9%** delle aziende di trasporto italiane "per conto terzi" **hanno, al massimo, 3 addetti**². Questo dato ci fa comprendere la frammentazione del settore e la mancanza di aggregazione dei titolari, molto spesso per bassa scolarizzazione e mancanza di fiducia nel collega. Tutto questo comporta costi aggiuntivi per il "padroncino"; che non ha nessun potere contrattuale con il cliente ed un limitato potere d'acquisto con i fornitori.

² Fonte: Albo Autotrasportatori



Il **P.A.T.** vuole essere un punto d'incontro tra i professionisti della filiera del trasporto che vogliono aggregarsi tra loro creando un'associazione che, oltre a lavorare nel rispetto della normativa, utilizza il **Sistema** come standard di comunicazione telematico per la **City Logistics**.

Nella filiera oltre all'autotrasportatore è necessario trovare dei magazzini posti in zone strategiche dove gli autocarri possono trasbordare le proprie merci in funzione degli algoritmi di ottimizzazione consigliati dal **Sistema**.

Si creerà una flotta dinamica che impiegherà in parte o totalmente gli automezzi in base alle richieste della clientela; questo vuol dire **abbattere i costi di trazione ed il monte ore del personale, razionalizzando**.

Inoltre l'associazione al **P.A.T.** può aiutare il professionista nelle pratiche burocratiche come:

- rapporti con le banche
- fatturazione e contabilità generale
- aggiornamento nella normativa
- rapporti con la pubblica amministrazione

inoltre la stessa associazione può operare in vece del professionista per acquisire servizi a prezzi vantaggiosi come:

- assicurazioni a libro matricola
- assicurazioni vettoriali a libro matricola
- agevolazioni con le autostrade
- agevolazioni con i carburanti
- convenzioni con le aziende che forniscono ricambi
- convenzioni con auto riparatori
- convenzioni con aziende di telefonia ed high-tech

tutto questo porta un risparmio reale in termini di costi per l'autotrasportatore.

L'associazione da parte sua assumerà delle persone per il lavoro impiegatizio ed assorbirà gli autotrasportatori che non se la sentono più di guidare, ma che vogliono avere ancora un ruolo attivo nel mercato del lavoro.

L'associazione, acquisendo le commesse di trasporto direttamente dal **Sistema** troverà l'autocarro più adatto per quel lavoro e riconoscerà al professionista la giusta tariffa di mercato; eventuali utili aggiuntivi pervenuti all'associazione dall'utilizzo del **Sistema**, al netto delle spese verranno divisi tra gli associati secondo le quote di partecipazione.

Il **Sistema** è stato progettato in modo tale da utilizzare anche il geo-marketing (per aziende di trasporto) per acquisire nuovi clienti e nuove commesse.

2) Qualità e sicurezza nel lavoro

Il trasporto su strada va eseguito con prudenza ed attenzione nel pieno rispetto del Codice della Strada, tenendo presenti le sue caratteristiche ed i pericoli che esso comporta. Basti tenere presente, ad esempio, che 11 tonnellate di motrice, 9 di rimorchio e 15 di merce sotto il telone possono rappresentare un ordigno esplosivo, e che trasportando 35 tonnellate in discesa a 100 Km all'ora è quasi impossibile frenare, il che potrebbe anche verificarsi con gravi pericoli ove venga a sussistere un qualsiasi ostacolo dopo la curva o una vettura parcheggiata a causa di un guasto. Spesso mancano le corsie di emergenza, mentre abbondano, anche sulle superstrade, crepe e rattoppi. Si consideri che alla velocità di 100 Km all'ora si percorrono



quasi 28 metri al secondo, pur se i limiti sulle superstrade non superano mediamente i 70 all'ora. Il consiglio più immediato è quello di osservare correttamente i limiti di velocità, anche in funzione dello stato, spesso precario, delle strade. Notevoli difficoltà derivano dall'aumento ormai incontrollabile del costo del carburante, dalla gravosità fiscale e dal peso dei contributi previdenziali. D'altra parte non possono essere disattese le esigenze delle grandi catene di distribuzione, dei centri commerciali, della produzione industriale meccanica e tecnologica che tende a ridurre le scorte di magazzino, il che si riverbera sulla domanda di un trasporto sempre più rapido, in un contesto di strade ormai alla saturazione.

È stato evidenziato da importanti studi che: il 60% degli incidenti è dovuto a fattori umani di carattere generale, imprudenza, imperizia, mancata diligenza e attenzione alla segnaletica o allo stato delle strade, ecc., ed altri particolari, quali:

- consumo non appropriato di alcol
- aggressività
- disadattamento sociale
- uso di farmaci che riducono la soglia dell'attenzione o della reattività
- malattie
- deficit della vista
- uso di sostanze psicotrope
- stress, affaticamento
- uso di apparecchi mobili alla guida

il 30% a fattori ambientali (difetto di segnaletica, scarsa luminosità, cattivo stato delle strade, ecc.); solo il 10% a fattori connessi con lo stato del veicolo.

Per quest'ultimo, il **Sistema** è stato studiato in modo tale da permettere un dialogo con altre applicazioni come ad esempio il sistemi di localizzazione satellitare **GPS (standard NMEA)**, grazie a questi si può conoscere il chilometraggio percorso dall'automezzo ed impostare una manutenzione programmata e periodica con un sistema di valutazione dell'affidabilità dell'automezzo aziendale, finalizzato alla salvaguardia di molte vite umane. L'associazione avrà una banca dati dove potrà verificare il buono stato dell'automezzo ed intervenire nel caso l'autotrasportatore ignorasse questa buona pratica; è ipotizzabile che l'associazione anticipi il costo delle riparazioni che poi saranno trattenute dalla quota utili dell'associato.

E' importante spendere qualche parola sulle ore di guida degli autisti che utilizzano il "cronotachigrafo elettronico" sui nuovi autocarri; il **Sistema**, grazie al calcolo orario del sistema **GPS** può pianificare dei turni di lavoro ottimali per non incorrere in sanzioni amministrative.

Oltre a queste cause, la totale mancanza o un cattivo uso dei dispositivi di sicurezza incide fortemente sui rischi di incidenti, in particolare in ambienti urbani. L'efficacia delle cinture di sicurezza (o del casco per i motociclisti) e la pericolosità dell'uso del cellulare alla guida, per la conseguente disattenzione e distrazione che comporta, sono già noti ed ampiamente dimostrati con diversi studi epidemiologici.

Il più importante gruppo dei fattori a rischio, tra quelli legati allo stato psicofisico del conducente, comprende in primo luogo l'uso dell'alcol, poi l'uso di stupefacenti, di farmaci e della sussistenza di malattie o disturbi in grado di alterare lo stato di attenzione e di concentrazione del conducente di autoveicoli.

3) Accorciamento della filiera dell'autotrasporto di merci per conto terzi

Oggi il singolo autotrasportatore, che non ha potere contrattuale, offre la propria collaborazione a tariffe "prendere o lasciare" alle multinazionali del trasporto che, invece, hanno degli utili spropositati da questa collaborazione. In un contesto di trasporto locale (City Logistics) parlare di questo non ha più senso.



Non ha più senso perché le multinazionali del trasporto realizzano gli scambi internazionali di merci; con il prezzo del petrolio al oltre 140,00 \$ al barile (07/2008) sarà necessario ripartire dalle produzioni alimentari e artigianali in ambito locale.

Il costo del petrolio continuerà ad aumentare per effetto della speculazione³ arrivando ben presto a sfondare i 200 \$ al barile (ed oltre) a questo punto l'austerità artificiosa per problemi energetici sarà realizzata.

Gli attuali mediatori, agenzie e piccoli spedizionieri vedendosi ridurre le quote di mercato dal calo delle esportazioni (non possono mantenere aziende solo con l'import dai paesi emergenti) potranno mettersi al servizio dell'associazione.

PUNTI DI FORZA DEL PROGETTO

- Aiuta il settore dell'autotrasporto di merci per conto terzi a fare una programmazione comune per il medio-lungo termine uscendo dalla logica degli aiuti comunitari, statali, regionali e a diversificare le attività
- Si avvia un progetto che utilizza una Sistema di comunicazione standard
- Si persegue la qualità e la sicurezza del lavoro
- L'autotrasportatore ottiene un "prezzo equo" per i propri servizi
- Dall'accorciamento della filiera il committente ottiene un prezzo inferiore grazie all'ottimizzazione degli itinerari e dei volumi trasportati dagli autocarri
- Si mette in moto un ciclo virtuoso che apre la strada ad altri progetti tesi al miglioramento della qualità della vita

La struttura modulare del progetto consente la sua applicazione a più livelli ed ogni soggetto interessato, pubblico o privato, può decidere il suo grado di coinvolgimento senza per questo pregiudicare il successo dell'iniziativa

PUNTI DI DEBOLEZZA DEL PROGETTO

- Per riuscire a mettere in moto tutte le potenzialità positive del progetto è necessario, almeno inizialmente, un numero minimo di imprese e persone motivate

³ Per qualsiasi riferimento in merito consultare il sito di Centrofondi – <http://www.centrofondi.it>