

Razionalizzare a tutti i costi

In questa fase di divulgazione del progetto presso aziende di trasporto, spesso ricorre un'osservazione: il sistema PS1®, ottimizzando gli itinerari e i volumi trasportati dagli autocarri, ridurrebbe gli automezzi in circolazione e di conseguenza i posti di lavoro. Non siamo in grado di dire, con certezza, come evolverà lo scenario, però possiamo azzardare delle ipotesi:

Prima ipotesi: riduzione dei posti di lavoro

dal momento che esiste una disorganizzazione dei flussi di merce trasportata dagli autocarri, al 50%, è probabile che un posto di lavoro su due debba essere riconvertito; in questo caso, però, ci viene in aiuto il P.A.T. (Progetto Autotrasportatori Telematici), se correttamente applicato, grazie alla creazione di società consortili, saranno assorbiti gli operatori più anziani indirizzandoli verso un lavoro meno operativo (magazzino, logistica, rapporto con i clienti, amministrazione).

Seconda ipotesi: equilibrio dei posti di lavoro

abbiamo visto che in Italia circolano oltre **3,5 milioni** di autocarri di proprietà delle aziende (che operano nel conto proprio); la razionalizzazione dei flussi di traffico merci consentirà un abbattimento delle tariffe tale da rendere competitivo il trasporto in ambito locale (city logistics); potrebbe avvenire una parziale terziarizzazione dalle flotte aziendali.

Terza ed ultima ipotesi: aumento dei posti di lavoro

La creazione di società consortili (contenimento dei costi di gestione/trazione) e la razionalizzazione dei flussi di traffico merci, insieme, consentiranno un abbattimento delle tariffe di trasporto (compensato dall'aumento dei volumi trasportati), renderanno antieconomica la gestione di una flotta interna all'azienda, terziarizzando il lavoro e **aumentando**, di conseguenza, i posti di lavoro tra i professionisti del settore.

In ogni caso, queste tre ipotesi, non prendono in considerazione i benefici “invisibili” di tale progetto; mi riferisco ai **costi sociali** (ambientali, infrastrutturali, sanitari). Qualunque sarà lo scenario questo progetto permetterà grosso risparmio alle pubbliche amministrazioni (quindi a noi stessi¹) e un miglioramento della qualità della vita in ambito locale, visto che i trasporti contribuiscono all'emissione di gas serra per il 20% a livello globale. Con questa premessa vogliamo rasserenare gli animi dei nostri colleghi autotrasportatori.

Cambiamo discorso, rimanendo però nell'ottica della razionalizzazione a tutti i costi.

Diverse amministrazioni comunali² hanno creato dei sistemi di accesso alla Z.T.L. (zona a traffico limitato) dietro pagamento di un ticket d'ingresso, con regole restrittive in base alle emissioni inquinanti, all'orario e alle misure di ingombro dell'automezzo; inoltre sempre le stesse, stanno realizzando una versione 2.0 del sistema che includa anche delle restrizioni sulle piazzole di carico e scarico delle merci.

Faccio una breve deviazione.

1 Bisogna considerare il sistema di emissione monetaria, basata sul debito, per capire che un progetto di razionalizzazione del trasporto consente una minore spesa delle pubbliche amministrazioni che ricade sul singolo individuo.

2 Sistema Ecopass – Comune di Milano

Circa un anno fa, siamo stati a colloquio con il vice-presidente dell'Azienda Trasporti Milanese che ha voluto sapere tutto su questo progetto, facendoci complimenti poiché citando le sue parole: "...l'ATM è molto indietro rispetto al vostro progetto". Per poi scoprire che: l'introduzione del sistema Ecopass a Milano era stato progettato, inizialmente, per trasferire fondi ad ATM, per replicare il **CARGO TRAM**³ di Dresda, cosa impossibile (purtroppo) a Milano per via del fatto che □una città□medievale e le persone non si alzano volentieri all'alba per ricevere le merci nella Z.T.L. (a differenza degli autotrasportatori che iniziano a lavorare prima dell'alba). Insomma **ATM** voleva mettere le mani sulla city logistics in regime di oligopolio con **DHL, UPS, TNT** a spese della cittadinanza. Ma non gli é andata molto bene... all'ATM, ovviamente. Bastava identificare dei magazzini al di fuori della città di Milano (prima cerchia dei comuni di provincia) e utilizzare i tram per arrivare fino alla zona periferica dove ci sono tanti depositi dismessi e trasbordare le merci su autocarri già operativi all'interno della città... Fine deviazione.

Applicare regole restrittive in base all'orario d'ingresso, alle misure di ingombro dell'automezzo e alle piazzole di carico scarico delle merci, potrebbe rivelarsi del tutto inutile se prima non razionalizziamo i flussi delle merci in ingresso e in uscita dalla Z.T.L.; infatti: **“In base a quali criteri decidiamo che un automezzo di pochi centimetri superiore ai limiti imposti dalla normativa, non ha diritto all'ingresso rispetto ad un altro anche solo 10 cm più corto?”**, o ancora: **“Come regoliamo l'accesso a rotazione alle piazzole di sosta, se non dotiamo prima gli automezzi, di tecnologia di bordo?”**

Un approccio corretto alla soluzione di questi problemi, ci viene offerta sia dal sistema PS1® che dal P.A.T. (**abbinati all'utilizzo dei Buoni Locali di Solidarietà SCEC**⁴), sia dalla ricostruzione delle economie locali che dalla filiera corta⁵.

Anche se, ultimamente (comprese le nascenti liste civiche di **Beppe Grillo**), viene portato ad esempio il progetto “CityPorto” di Padova, che abbiamo fortemente criticato nell'appendice al report di febbraio. Sarebbe opportuno, prima di appoggiare tali progetti, consultare i professionisti del settore.

Chiedo a queste persone: “Avete mai sentito parlare di business intelligence⁶?...”

WE GOT A POINT

Gaetano La Legname
Imprenditore

3 <http://en.wikipedia.org/wiki/CarGoTram>

4 <http://www.arcipelagoscec.org>

5 Progetti “Sapore del cuore” e “Filiere in rete”

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