

Doppio autista o staffetta?

Qualche giorno fa guardavo, ad Annozero, lo speciale “Corri bisonte corri!”¹, che per dirla alla Santoro: “Comunque la pensiate... il servizio è ben fatto!”. Lo scenario ci fa capire che la situazione del trasporto di merci, su lunga distanza, in Italia è drammatica...

Tutti abbiamo colpe: politici, associazioni di categoria, GDO, autotrasportatori, cittadini. La politica perché fa le Leggi e non controlla, le associazioni di categoria perché a tutt'oggi non sono riuscite a proporre qualche idea innovativa, la GDO perché ti offre le primizie tutto l'anno e il cittadino perché, una volta mangiato il pomodoro “pachino”, acquistato oggi e pagato al centro commerciale (a Milano) € 6,00 al kg., che al produttore, invece, ha fruttato, la fantastica somma di € 0,30 al kg., non sa che tutto il carico arrivato 12 ore fa dalla Sicilia, è gravato da un ulteriore costo sociale²: i famosi 0,22 €/km. che la collettività paga per ogni chilometro percorso da un autocarro. Questi costi riguardano l'impatto ambientale, il costo delle infrastrutture, il tempo perso nel traffico da persone e merci ed in ultimo, ma non per importanza malati cronici, feriti, invalidi e morti.

Torniamo un attimo alla GDO, che, con offerte, gadget e cotillon, riempie il vuoto delle domeniche pomeriggio di migliaia di famiglie, lasciato dal campionato di calcio, è molto brava a realizzare il profitto scaricando i costi sull'utente finale: dai 30 centesimi al kg. sulla pianta del “pachino”, arriviamo ai 6 € alla cassa, self-service però, perché i dipendenti costano, come il carburante o il tempo perso che, chi deve far la spesa, impiega. Incasso in contanti, pagamento, quando va bene, da 60 a 120 gg.

I profitti investiti altrove, in paesi che sfruttano la dignità umana o magari occultati nei paradisi fiscali o ancora nella speculazione finanziaria. Se non ci fossero queste illusioni, chi sprecherebbe la propria vita in un centro commerciale? Ho divagato, ma era necessario... ;-)

Nel servizio ci si chiede (senza dare risposta) quanti siano gli autocarri che percorrono ogni giorno la penisola: con buona approssimazione tra 500 e 600 mila unità³, suddivisi tra automezzi di proprietà delle aziende e “padroncini”; ma allora, perché non spostare le merci su ferrovia o su acqua?

Questa è la tipica domanda che formula chi è poco esperto di trasporto, ma che ha una grande vocazione ambientalista. Le risposte, sensate o meno sono sempre le stesse, per citare la più frequente: “In Italia, fino a poco tempo fa c'era un Senatore a vita che, guarda caso era il proprietario della più grande azienda costruttrice di automobili.”

La verità è che, l'intermodalità gomma-treno-gomma, presuppone delle rotture di carico che graverebbero maggiormente per circa 20 ore, sul tempo di trasporto.

Solo un autocarro è in grado di garantire la consegna dei “pachino” in 36 max 48 ore dall'uscita del magazzino. Il problema è che se tu parti da Catania con destinazione Milano, rispettando i limiti imposti dalla normativa:

4,5 ore di guida
45 minuti o 1,5 ore di sosta
4,5 ore di guida
11 ore di sosta

1 <http://www.annozero.rai.it/category/0,1067207,1067115-1085669,00.html>

2 I costi esterni del trasporto - <http://www.costiesterni.it/>

3 Fonte Albo Autotrasportatori – ISTAT, sono il 20% di tutti i mezzi immatricolati (4 milioni circa)

Ci vogliono 3 giorni.

72 ore, esattamente come con il treno!!! Però facendo documenti di viaggio fasulli, cambiando i dischi nel vecchio modello del cronotachigrafo o avendo 2 schede su quello nuovo, prendendo anfetamine e cocaina, riesci ad arrivare in circa 24 ore, alla faccia della sicurezza e diciamo della dignità umana... Per uno stipendio tra 1.500 e 2.500 € al mese.

Ogni giorno sulle strade ci sono 14 morti e 900 feriti, di questi solo il 10% è causato da autocarri, il 3% per l'alta velocità, dopo tutto il traffico pesante non è così colpevole.

Ma se volessimo togliere quel 10% allora dovremmo scegliere tra 2 possibilità: **il doppio autista o la staffetta...**

Per capire come funzionavano le cose fino a qualche decennio fa, consiglio di vedere un classico della cinematografia italiana: "Il Bestione"⁴ interpretato da un giovane Giancarlo Giannini.

Uno guidava e l'altro riposava, in turni da 8 ore, senza Leggi, senza tecnologia di bordo, solo il buon senso degli autisti; semplice no?

Oggi le cose sono diverse, infatti la legislazione europea, che stabilisce i turni di guida e quelli di riposo non prende in considerazione la possibilità del secondo autista⁵, poiché i cicli turno riposo non sono più di 8 ore, ma 9 nel primo caso e 11 nel secondo.

Azz! Che scienziati... :-)⁶

Quindi con il vecchio sistema 2 autisti da Catania a Milano, ci arrivavano bene e riposando. Con il nuovo sistema è un macello che non voglio neanche prendere in considerazione.

Resta quindi la staffetta. In questa sede si tralasciano costi Leggi e burocrazia varia.

Diversi autotrasportatori, padroncini, possono riunirsi in consorzio, dotarsi di tecnologia satellitare a bordo, di dispositivo palmare⁷ fare delle convenzioni con delle aree di sosta private. Inizialmente per un discorso di versatilità sarebbe meglio che fossero "autoarticolati"⁸; il consorzio acquisirebbe la proprietà del semirimorchio.

Ipotizziamo il funzionamento: L'autocarro A parte da Catania con un carico di "pachino", traghetta e termina le ore di guida al punto d'incontro in provincia di Salerno. Sgancia il semirimorchio ed inizia il turno di riposo di 11 ore.

Grazie al satellitare dell'autocarro A, l'autista dell'autocarro B è già presente nell'area di "sgancio" aggancia il semirimorchio e parte. Il tempo per tale operazione è stimata in 30 minuti.

L'autocarro B arriva in provincia di Firenze e ripete l'operazione con l'autocarro C che terminerà la corsa ai mercati generali di Milano, con 1,5 ore di ritardo rispetto ad un trasporto "tradizionale" (illegale).

4 http://it.wikipedia.org/wiki/Il_bestione

<http://www.youtube.com/watch?v=iJCWbx9OYw0&feature=related>

5 http://www.alboautotrasporto.it/adm/Media//14_Tempi_europei.pdf

6 I complottisti direbbero che in realtà l'hanno fatto apposta, in questo modo ogni autocarro ed ogni autista sono sotto il controllo del grande fratello.

7 Il software è il Sistema PS1®

8 <http://it.wikipedia.org/wiki/Autoarticolato>

E' chiaro che i semirimorchi devono essere in numero maggiore rispetto alle motrici.

E' altrettanto chiaro che una piattaforma telematica open source è in grado di informare, in tempo reale, quanti autisti sono nel turno di sosta e far sapere lo status ai colleghi del consorzio che hanno agganciato un semirimorchio che va in direzione nord-sud.

Ancora il consorzio può ricevere richieste di trasporto dalle aziende locali nelle zone limitrofe ai “punti d'incontro” che permetterebbero agli autisti di non tornare indietro con i semirimorchi vuoti.

Mi chiedo come mai un sistema del genere non venga adottato dai rappresentanti di categoria, non risulta che ne abbiamo mai parlato ai media; eppure basterebbe fare un viaggetto in Francia o Spagna. Se è così difficile... perché i nostri vicini lo mettono in pratica???

WE GOT A POINT

Gaetano La Legname

Imprenditore – Certificato ELA⁹

9 [Http://www.elalog.org](http://www.elalog.org)