

Riconoscimenti reali e virtuali

Finalmente è arrivata! La mia Certificazione Europea sulla Logistica¹; in Italia siamo, per ora, poche decine ad avere questo riconoscimento. Per averla, devi fare un corso e sostenere un esame, mi dicono, abbastanza complesso; i nostri colleghi europei sono più seri di noi quando si tratta di certificazioni.

In verità, non ho fatto niente di tutto ciò per ottenerla, è bastato partecipare ad un tavolo di lavoro presso l'Associazione Italiana di Logistica e raccontare a tutti i presenti le mie idee sulla city logistics e gli strumenti che stiamo realizzando con l'Università Statale di Milano e con altri professionisti del settore. A ottobre ci sarà una premiazione.

Un altro riconoscimento, per il momento virtuale, arriva dal Giudice di Pace di Milano. Nel report di giugno 2009, abbiamo analizzato attentamente tutte le leggi che regolano il traffico merci nella *ztl* di Milano. La nostra azienda aveva collezionato multe per circa un migliaio di Euro poiché abbiamo degli automezzi più lunghi di 7 metri, per pochi centimetri.

Il Giudice ha accolto il nostro ricorso, annullando parecchi verbali. Sempre ad ottobre abbiamo un'altra udienza, l'intento è di rendere obsoleta la normativa che regola l'accesso alla *ztl* con una meno stupida. Fine autocelebrazione ;-)

Nel report di questo mese vorrei dare un po' i numeri.

In Italia sono circa 3 milioni i veicoli, utilizzati nel trasporto per conto proprio, con massa totale a terra fino a 3,5 tonnellate. Autocarri che operano quotidianamente nella city logistics, utilizzati da pmi, professionisti e gdo per il trasporto delle proprie merci. Tutti questi automezzi circolano con una percentuale di riempimento molto bassa. Hanno un costo chilometrico quasi doppio rispetto agli stessi automezzi che operano nel conto terzi perché hanno una percorrenza chilometrica limitata:

conto proprio:	da € 2,34 a € 2,39/km.
conto terzi:	da € 1,32 a € 1,39/km. ²

A questi costi dobbiamo aggiungere i costi esterni che abbiamo visto essere mediamente € 0,22/km. Il costo chilometrico del conto proprio viene scaricato sui prezzi al consumo e pagato dall'utente finale. Inoltre per chi trasporta le proprie merci è irrilevante ottimizzare itinerari e volumi trasportati. Paghiamo tutti noi. D'altra parte se si opta per l'acquisto di un mezzo "aziendale", è perché il trasporto conto terzi non riesce a garantire una spedizione "just in time", a prezzo adeguato, per via del fatto che le aziende non fanno più magazzino.

Un sistema telematico ed una rete di autotrasportatori gestita con i medesimi criteri può risolvere molti di questi problemi. Se un'azienda esternalizzasse le proprie spedizioni nel conto terzi ci sarebbe un abbattimento dei costi di trasporto, rispetto al conto proprio, mediamente del 40%. Inoltre ci sarebbe l'abbattimento totale dei costi esterni, dal momento che quell'automezzo sarebbe dismesso o utilizzato in caso di necessità estrema; parliamo di una cifra intorno a € 900,00 annui per automezzo.

Noi sappiamo che questi automezzi contribuiscono al detto: "gli autocarri trasportano aria al 50%"; in realtà è solo una media poiché chi opera nel conto proprio ha un grado di riempimento dell'automezzo che raramente arriva al 40%.

1 http://www.pointcarweb.com/wp-content/pointcar/2009/07/Certificazione_Ela.pdf

2 In realtà la liberalizzazione delle tariffe consente di trovare sul mercato professionisti seri che applicano tariffe inferiori: da € 0,85 a € 1,05/km. Dipende dal livello organizzativo dell'azienda nel "riempire" gli automezzi. Fonte rivista *tir*, edita dal Comitato Centrale dell'Albo Autotrasportatori.

Quindi se la matematica non è un'opinione e moltiplichiamo per il numero degli autocarri che potremmo dismettere (il 50% dei 3 milioni citati sopra), per il numero dei chilometri che percorrono in media annualmente (20 Km./gg.; circa 4.000/anno)³ otteniamo un risparmio di ben 3,75 mld. di Euro.

Sappiamo bene che una dismissione di tale portata sarebbe graduale nel tempo, inoltre influirebbe negativamente sui costruttori di autocarri, sui raffinatori di carburanti per autotrazione, su tutta la filiera dell'automotive.

Personalmente penso che: “L'interesse dei pochi (o di uno) non può essere predominante rispetto all'interesse dei molti”. La filiera dell'automotive è avvisata: “E' ora di rimboccarsi le maniche” ;-)
Per il momento mi fermo, ma a settembre prometto novità...

P.S. per gli ecologisti dell'ultim'ora: “Invito, chi propone l'utilizzo dei mezzi su rotaia per il trasporto di merci nella city logistics a darmi dati certi su costi esterni ed interni e sulle tempistiche di resa, non basta dire: - gomma + rotaia, gli slogan, in questa sede, li lasciamo ai politicanti”.

WE GOT A POINT

Gaetano La Legname
Imprenditore – Certificato ELA