

Sul tavolo tecnico dell'autotrasporto

A seguito dell'incontro del giorno 05 Marzo 2010, tenutosi presso la sala convegni dell'Hotel Four Points Sheraton di Milano, organizzato da Ailog, nel quale è intervenuto il Sotto Segretario con delega all'autotrasporto On. Giachino, il quale ha consegnato una relazione sintetica contenente osservazioni sul primo tavolo tecnico al quale hanno partecipato il Governo, la Comittenza e l'Autotrasporto, come professionista del settore, formulo le mie personali osservazioni sui punti principali enunciati nel documento.

- **Sulla cancellazione di imprese di trasporto senza veicoli**

Ritengo questa una soluzione adeguata per eliminare tutte quelle imprese che operano in modalità poco trasparenti in favore delle aziende che operano con professionalità e serietà.

- **Sulla banca dati comune dei vettori europei (BDV in seguito)**

Avere una banca dati è sempre utile, però alla condizione di non creare un ulteriore duplicato che inevitabilmente potrà contenere errori dal momento sarà amministrata da personale impiegatizio.

In questa sede la nostra proposta è la seguente: creazione una banca dati aperta a chiunque voglia consultarla, prima a livello nazionale, quindi integrando i dati dei vettori europei.

Integrando i dati, non duplicando. Mi spiego meglio.

Quando viene avviata un'attività di trasporto l'imprenditore deve eseguire tutta una serie di operazioni richieste dalla normativa vigente.

- 1) Attribuzione del numero di Partita Iva presso l'Agenzia delle Entrate
- 2) Iscrizione nel Registro Imprese delle Camere di Commercio
- 3) Iscrizione provvisoria all'Albo Autotrasportatori, con tutte le varie fasi fino a conseguire l'iscrizione definitiva
- 4) Iscrizione all'INAIL
- 5) Iscrizione all'INPS

In tutte queste fasi vengono depositati e certificati i dati di chi svolgerà l'attività, da questo punto di vista la BDV dovrà attingere agli archivi informatici di questi enti pubblici senza archiviare di nuovo le stesse informazioni. In un click del mouse l'utente che vorrà conoscere tutte le caratteristiche dell'impresa di autotrasporto potrà farlo poiché questi dati sono già esistenti, si tratta solo di raccordare la nuova BDV con tutti gli altri enti pubblici, non sarà facile, ma sarà un lavoro adeguato alla creazione di un Sistema di Trasporto Intelligente (ITS).

Grazie a questo raccordo l'utente saprà se l'impresa di trasporto ha una partita iva, se è regolarmente iscritta alla cciaa, se è iscritta all'albo autotrasportatori, chi è il preposto e se ha conseguito l'attestato di capacità professionale, se è in regola con i contributi (durc), quanti e quali veicoli possiede per lo svolgimento dell'attività e volendo si potrebbe anche conoscere la regolarità o meno della revisione degli automezzi; le casistiche sono un'infinità possiamo liberare la nostra fantasia per realizzare scenari oggi impensabili.

Ovviamente per avere anche i dati dei vettori non nazionali bisognerà operare con le amministrazioni pubbliche dei vari stati comunitari e non, ma che fanno parte dell'eurozona almeno geograficamente (Regno Unito, Svizzera, ecc.)

L'accesso a questi dati dovrà essere garantito a chiunque ne faccia richiesta, alla comittenza, allo stesso vettore che attraverso il proprio sistema telematico voglia offrire una sorta di certificazione alla comittenza che non è interessata ad accedere direttamente alla nuova BDV.

Fin'ora abbiamo analizzato i dati statici inerenti all'impresa; ora, volendo complicare lo scenario possiamo anche occuparci dei dati dinamici che riguardano l'attività di autotrasporto e che potrebbero essere gestiti come flussi finalizzati all'incremento della sicurezza secondo quanto enunciato anche nel Libro Bianco sul Trasporto CE.

Allo stato attuale su tutti gli automezzi oltre le 3,5t di peso complessivo, abbiamo una serie di dati che vengono gestiti dalla tecnologia di bordo altri che non vengono gestiti.

Per comprendere la semplificazione che si otterrebbe dalla BDV analizziamo i controlli su strada:

- documenti del veicolo (immatricolazione, carta di circolazione, certificato assicurativo, disponibilità del veicolo o contratto di noleggio, regolarità agganciamento, cronotachigrafo ecc.);
- documenti del conducente (identità, patente o attestato con abilitazioni, carta del conducente, certificato qualifica e certificato adr);
- CMR, Scheda di trasporto o equivalenti;
- regime TIR;
- controlli sulla merce (natura e qualità, peso, stato);
- controllo regime autorizzativo dell'attività di trasporto (Conto proprio, Conto Terzi, Altre autorizzazioni particolari: ATP, ADR, combinato, animali vivi, sanitaria e trasporti eccezionali).

Ad esempio attraverso il cronotachigrafo, siamo in grado di conoscere le ore di guida e di riposo dell'autista, i chilometri percorsi e la velocità dell'automezzo.

A bordo mezzo, inoltre, troviamo anche i sistemi di localizzazione satellitare questi dati potrebbero essere incrociati con le ore di guida per vedere se qualcuno fa il furbo; abbiamo un odometro (o meglio scatola nera) che permette di conoscere lo status di un autocarro, il peso trasportato (sovraccarichi) e così via.

Questi dati possono essere inviati alla BDV direttamente dall'automezzo evitando così alle forze dell'ordine di dover eseguire controlli su strada e liberando risorse umane per il controllo del territorio. Ma ci sono anche delle tecnologie che permettono il controllo in movimento degli automezzi da parte delle forze dell'ordine; bisogna solo utilizzarle.

Sarebbe interessante anche per il vettore che non perderebbe tempo attraverso la sosta forzata e quest'ultimo potrebbe avere a disposizione gli stessi dati per effettuare elaborazioni inerenti alla propria attività.

In ultimo, ma non per importanza, adrebbero premiati i vettori che riescono a far circolare gli automezzi della propria flotta con un alto livello di riempimento, minimo del 70%; a costoro potrebbero essere assegnata una premialità. Il controllo potrebbe essere eseguito attraverso l'invio dei dati nella la BDV. Siamo disponibili ad approfondire in separata sede.

- **Sui tempi di pagamenti**

Ritengo la soluzione adeguata differenziando il tipo di prestazione: occasionale pagamento a 30 giorni, prestazioni continuative pagamento a seconda dei volumi assegnati.

- **Sui tempi di carico e scarico**

Ritengo sia un problema risolvibile con la moderna tecnologia. Infatti oggi grazie ai sistemi di localizzazione satellitare è possibile conoscere in tempo reale la posizione dell'autocarro in un determinato tragitto.

Se il vettore riuscisse ad informare il mittente/caricatore (luogo di carico) o il destinatario (luogo di scarico) 30 minuti prima dell'arrivo in loco, nel magazzino logistico avrebbero il tempo di preparare in anticipo personale allo scarico o merce e documenti al carico; un vettore così virtuoso dovrebbe essere premiato con la priorità di accesso al magazzino senza dover sostare nei piazzali attendendo il proprio turno.

Se tutti i vettori usassero questa tecnologia si potrebbero gestire liste di prenotazione.

Un sistema del genere metterebbe in evidenza anche l'efficienza dei siti logistici, a quel punto se si dovessero creare code nei piazzali di sosta è evidente che il pagamento della sosta spetterebbe al titolare del luogo di carico/scarico, con una franchigia minima di 30 minuti.

- **Sulla distribuzione urbana delle merci (CDU in seguito)**

Sappiamo dai dati, che l'ultimo miglio è il vero problema del trasporto in Italia. Istat e Confetra ci dicono che sono oltre 3 milioni gli automezzi che entrano tutti i giorni nei centri urbani.

Rappresentano il trasporto conto terzi e il trasporto in conto proprio includendo i professionisti, addetti alla manutenzione e la tentata vendita.

I CDU sono una concreta possibilità alla razionalizzazione dei flussi; purtroppo in Italia allo stato attuale esistono solo due di questi hub: Il Centro Agro Alimentare di Parma e il CityPorto di Padova. Analizzando entrambi emergono alcune incongruenze prima tra tutte l'assenza del concetto di logistica collaborativa.

Il tipico caso dei CDU è rappresentato da un hub con una flotta di autocarri con MTT fino a 3,5t adatti ad entrare nei centri storici delle città; questi automezzi possono essere di proprietà del CDU o dei professionisti del settore (i c.d. Padroncini).

Aiutati da un sistema informatico razionalizzano attraverso gli algoritmi matematici la consegna delle merci in città e si riesce ad arrivare ad un buon livello di riempimento: intorno al 60/70%.

Le merci distribuite nell'ultimo miglio sono per la maggioranza:

- Grocery (secco, refrigerato e surgelato)
- Ortofrutta
- Abbigliamento
- Elettronica/Elettrodomestici
- Farmaceutico
- Altro in minime quantità

L'assenza del concetto di logistica collaborativa e trasporto razionalizzato si fa sentire subito, in quanto gli automezzi consegnano solo le merci che arrivano al CDU dall'esterno (rottura di carico), ma non operano nella reverse logistics.

Sarebbe possibile migliorare le performances di ogni singolo automezzo ad esempio ritirando merci che sono dirette verso l'esterno:

- Imballi a rendere
- Resi in conto garanzia
- Scarti per difetti di produzione
- Spedizioni in partenza dal centro cittadino con altre destinazioni
- Merci trasformate all'interno della filiera dell'ortofrutta, ad esempio

In questo caso il CDU non avrebbe solo flussi che entrano nel centro urbano, ma anche flussi che escono dal centro urbano. Un primo punto fondamentale.

Un altro argomento da prendere in considerazione è l'integrazione nel CDU delle attività di trasformazione dei prodotti, ad esempio nella filiera dell'ortofrutta o in quella dell'abbigliamento.

In questo caso la trasformazione si unirebbe alla logistica andando a ridurre sensibilmente lo spostamento delle merci inerenti a questo tipo di operazioni subito precedenti la fase della vendita.

Le merci così trasformate potrebbero essere indirizzate al centro urbano oppure, come eccedenza verso altre destinazioni. Flussi in uscita dal CDU.

Tornando al concetto di logistica collaborativa, sarebbe opportuno che avvenisse una sorta di aggregazione telematica tra i diversi CDU che potrebbero nascere sul territorio. Infatti può accadere che 2 diversi CDU abbiano consegne con destinazioni limitrofe o addirittura simili (stessi destinatari) in questo caso il limite degli algoritmi di razionalizzazione è rappresentato dal fatto che operano solo all'interno del CDU stesso, ma non sono in grado fare dei confronti tra 2 o più strutture distributive (in orizzontale, coopetition). In questo caso in Ailog è possibile approfondire questa tematica grazie al progetto EMS 25.25.

Gaetano La Legname
Pointcar Srl Div. Autotrasporti