

Molte news positive

Eccoci al report di Marzo 2010.

Un primo passo concreto è stato l'avvio della fase operativa del progetto "FAIMENOSTRADA®", di seguito potete leggere il testo della mail che abbiamo reso disponibile sul blog¹ e inviato ai nostri clienti:

"Marzo 2010: avvio del progetto

Con grande soddisfazione comunichiamo l'avvio del progetto **FAIMENOSTRADA®** (scarica la brochure).

Un automezzo con da 3,5 t. di massa totale a terra e portata utile di circa 10 q.li, ha circolato risparmiando il 5% di chilometri percorsi. Il totale dei chilometri risparmiati è stato di circa 300 alla fine del mese di Marzo 2010, utilizzando la sola tecnologia GIS.

Il risparmio sui costi esterni si calcola facilmente: € 0,08 * Km. 300 = € **24,00** ; molti penseranno: "Così poco?", la nostra risposta è: "Aiutateci a crescere, abbiamo la tecnologia necessaria per replicare il progetto in Italia, ovunque".

In questo modo i piccoli numeri diventeranno grandi e di valore!

A presto!"

E aggiungo: il risparmio medio che hanno ottenuto i nostri clienti è di circa il 30%, non male se consideriamo che è l'inizio e molte cose saranno migliorate.

Quando tutti comprenderanno questi concetti, allora potremo moltiplicare i 300 km. del nostro modestissimo risultato, per un numero sempre maggiore di autocarri: "ipotizziamo un migliaio?", in questo caso il risparmio chilometrico coprirà la distanza tra la terra e la luna, i costi sociali risparmiati per ogni mese saranno di circa € 25.000, non male per un progetto nato senza alcun finanziamento pubblico.

Voltiamo pagina, qualche giorno fa il Sotto Segretario del Ministero dei Trasporti con delega all'autotrasporto, On. Giachino, mi ha fatto gli auguri di Pasqua, via mail. Al di là della simpatia che suscita una notizia come questa, l'aspetto fondamentale riguarda le osservazioni che abbiamo inviato con AILOG, quasi un mese fa e che sono state pubblicate nel report di febbraio 2010² sono state recapitate, lette e speriamo verranno messe in pratica.

I lettori più attenti avranno notato che nel report precedente abbiamo suggerito al On. Giachino, di inserire nei centri di distribuzione urbana (CDU in seguito), il processo di trasformazione dei prodotti, come nel progetto degli Empori & Botteghe (E&B in seguito) di Arcipelago ŠCEC³.

Ma andiamo con ordine; come siamo arrivati a questo? Semplice, andate a visitare il sito dell'**ELTIS** della Commissione Europea⁴, si occupano di condividere le esperienze positive di vari progetti adottati dai paesi membri in merito al trasporto locale; di seguito ho segnalato i link inerenti al trasporto e logistica, solo i progetti che mi sembravano più interessanti.

1 [Http://www.faimenstrada.org](http://www.faimenstrada.org)

2 <http://www.pointcarweb.com/mailling-list/>

3 <http://www.arcipelagoscec.net>

4 <http://www.eltis.org/Vorlage.phtml?sprache=it> – European Local Transport Information Service

CDU a Cracovia: http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=2487&lang1=it
Orari a Groningen: http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1827&lang1=it
Logistica a Graz: http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=2250&lang1=it
Tricicli elettrici a Parigi: http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=130&lang1=it
Logistica progetto eDrul: http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=136&lang1=it
Soluzioni sostenibili per la città: http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=137&lang1=it
Cargotram Zurigo: http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=239&lang1=it
Cooperazione Aalborg: http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=251&lang1=it
Gestione traffico in Svezia: http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=256&lang1=it
CDU Colruyt: http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=629&lang1=it

Ora, nessuno di questi progetti (e degli altri esistenti nel loro database) ha una visione a 360 gradi come invece accade nel progetto di E&B. In questo report mi limiterò a fare un'analisi limitatamente al trasporto e logistica, invitando il lettore ad approfondire tutte le altre caratteristiche in separata sede.

Definiamo CDU (l'Emporio) l'hub di rete dove vengono immagazzinate e trasformate le produzioni locali. Abbiamo visto, in tutti i progetti europei che nei CDU cittadini l'organizzazione della logistica e del trasporto di merci è finalizzata solo alla consegna nel centro urbano, tralasciando la parte ritiro (solo delivery e non pick up+delivery), inoltre la flotta è di proprietà del CDU stesso. Troppo modesto.

Nel progetto di E&B, la flotta è esternalizzata attraverso i professionisti che operano nel conto terzi e non potrebbe essere altrimenti se parliamo di razionalizzazione; mentre nel CDU si opera attraverso il pick up+delivery. Le merci vengono ritirate direttamente dal produttore (pick up), evitando la congestione e gli oneri al produttore che può così avere più tempo per la propria attività, vengono immagazzinate nel CDU (rottura di carico, delivery), smistate per la distribuzione al dettaglio (botteghe delivery) e per la trasformazione. Le prime verranno consegnate all'interno del centro urbano le seconde alla fine del processo di trasformazione verranno distribuite alle botteghe del centro urbano o direttamente all'utente finale in caso di necessità. Si noti come in questo processo gli unici automezzi che circolano sono quelli a disposizione del CDU. In tutto questo ci mettiamo anche la reverse logistics (pick-up) che recupererà gli scarti ed eventuali trasformazioni fatte all'interno del centro cittadino per essere inviate altrove. Evitiamo gli spostamenti dei produttori, evitiamo quelli dei cittadini verso la GDO. Abbattimento drastico dei costi esterni!!!

All'interno del CDU esiste anche un'area destinata alle eccedenze di produzione e di trasformazione che saranno inviate in altre località; in questo caso bisognerebbe prevedere anche un'area destinata all'imballaggio con contenitori non a perdere.

Ma la normativa cosa dice? Il 30 Settembre 2009 la Commissione Europea ha presentato un piano d'azione (COM(2009)490), relativo al periodo 2009-2012, con il quale prospetta una serie di azioni intese a migliorare la mobilità urbana. Il 3 Novembre 2009, la Camera dei Deputati ha recepito il documento, inviandolo alle commissioni d'esame, cito una parte del testo:

"...La promozione di un trasporto urbano più rispettoso dell'ambiente è al centro di numerose iniziative specifiche promosse a livello comunitario quali: **CIVITAS**, per aiutare le città a sviluppare un sistema di trasporto urbano più sostenibile, efficiente dal punto di vista energetico ed ecocompatibile; il **Patto dei Sindaci**, in base al quale le città aderenti si impegnano a superare gli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti fissati dalla Commissione; la giornata europea senza auto e la settimana della mobilità; il progetto europeo **"Move together"** - coordinato dall'**ISIS** (Institute of studies for the integration of systems), con sede a Roma - inteso ad aumentare la consapevolezza dei cittadini in merito alla ricerca europea sul trasporto urbano

sostenibile; **URBACT** destinato a promuovere l'apprendimento e gli scambi in materia di trasporto urbano sostenibile..."⁵.

Questa è una grande opportunità, nei prossimi mesi saranno molti i CDU che dovranno nascere e la CE metterà a disposizione finanziamenti. Naturalmente è impensabile partire da una metropoli quale può essere Milano, Roma o Napoli. Diverso è, invece, concentrarsi di più sulle città a misura d'uomo come ad esempio Reggio Emilia, Modena, Siena, ecc. Potrebbero essere un primo esempio concreto ed innovativo di distribuzione urbana delle merci, produzioni locali, km. Zero, sostenibilità ambientale. Rimocchiamoci le maniche...

WE GOT A POINT

Gaetano La Legname

Imprenditore

ESLog – European Senior Logistician Certificate by ELA-ECBL-AILOG

5 <http://documenti.camera.it/Leg16/Dossier/Testi/ES038.htm>