

Ripartiamo dal trasporto e dalla logistica

Luglio 2010

Mercoledì 28 luglio 2010 sono stato a Roma, invitato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per presenziare al primo convegno per il Piano Nazionale della Logistica 2010.

Mi alzo che è ancora l'alba, essendo in Abruzzo per villeggiatura, il mio viaggio durerà meno di 3 ore; infatti arrivo a Roma che sono le 9.00 e mi butto sul Grande Raccordo Anulare, a quell'ora molto intasato. Esco a Tiburtina e parcheggio la macchina a Rebibbia. Prendo la linea "B" che mi porterà fino a Castro Pretorio, poi da lì circa 1 km. a piedi. Mi godo Roma è una bella giornata!

Arrivo all'Auditorium a piedi, sono quasi le 10 e fa già caldo. Piano piano la sala di riempie di personalità; ci sono tutti i big della logistica, del trasporto, dei porti, degli interporti, c'è Moretti di Trenitalia, ci sono i rappresentanti dell'Anas e tanti altri. Alla fine la sala sarà piena con tantissime persone in piedi. Sono nelle prime file con il gruppo di AILOG.

Molti i relatori, per primo parlano i responsabili del Comitato Scientifico della Consulta del Ministero. Un dato emerge su tutti: l'Italia nonostante la sua posizione favorevole all'interno del Mediterraneo non riesce ad avere un'efficienza logistica che ci permetterebbe di recuperare quote di traffico e risparmiare circa 40 MLDE all'anno **(nei piani del Ministero c'è il recupero di 4MLDE all'anno per i prossimi 10 anni)**. Infatti, tutte le merci dirette in Germania, ad esempio, invece di transitare dall'Italia arrivando a Genova o Venezia, sbarcano a Rotterdam e poi tornano indietro. Un danno enorme in termini d'impatto ambientale. Il Prof. Rocco Giordano afferma che i costi esterni generati dal trasporto e dalla logistica non vengono neanche più quantificati.

Ma non solo, anche in termini di tempo, per la gestione di spedizioni in export occorrono 20 giorni, 18 per l'import. In Danimarca ne bastano 5.

Arriviamo al settore dell'autotrasporto dove vediamo che siamo ancora indietro con la terziarizzazione. Il PIL nel conto terzi è 83 MLDE annuo, mentre per il conto proprio 121 MLDE annui. Teniamo conto che la stragrande maggioranza dei mezzi di proprietà delle aziende per il trasporto delle loro merci viaggia quasi sempre scarico o parzialmente carico. Al lettore le conclusioni.

Riporto ora dei punti fondamentali dal testo che mi è stato consegnato inerente ai "Primi elementi per il Piano Nazionale per la Logistica 2010".

"...un ruolo non secondario sarà svolto dal tema della distribuzione urbana delle merci, sulla quale dovremo dettare norme uniformi: a queste, pur nel rispetto delle specificità dei vari centri urbani, dovranno attenersi gli enti locali in sede di regolamentazione del traffico cittadino, riconoscendo al trasporto merci professionale il ruolo di servizio indispensabile al civile svolgimento della vita delle città, al pari del servizio di trasporto pubblico di persone."

"...ma il problema dell'autotrasporto è ampio e complesso. In estrema sintesi: gran parte degli operatori sono "padroncini", con bassi livelli di integrazione sia orizzontale che verticale. Spesso tali operatori hanno un raggio d'azione che non va oltre alcune aree regionali e non sono dotati delle attrezzature Ict necessarie a gestire processi logistici appena più complessi del mero trasporto.

D'altro canto, la natura stessa dell'attività logistica implica presenza di economie di scala e di diversificazione (almeno fino a un certo punto). E ciò fa sì che la dimensione minima delle aziende per competere sul mercato ad armi pari non sia piccolissima. A ciò va aggiunto che le aziende di maggiori dimensioni sono in grado di offrire "innovazioni logistiche", capaci di migliorare l'efficienza dei servizi offerti. La piccola dimensione, viceversa, spesso confina la capacità di competere all'autosfruttamento dei conducenti o al mancato rispetto delle regole di sicurezza stradale (velocità e tempi di guida). È dunque la stessa concorrenza reale e leale a livello continentale a richiedere la crescita dimensionale delle imprese. **I grandi operatori globali, negli anni passati, hanno fatto "shopping" di aziende di trasporti e logistica in Italia, mentre le imprese italiane sono rimaste ai margini del grande processo di internazionalizzazione della logistica.** Grazie alle acquisizioni e alle operazioni di integrazione orizzontale, oggi le maggiori quote di mercato nel settore logistico in Italia siano detenute da due operatori stranieri, quali Tnt e Deutsche Post (che controlla Dhl). Tali operatori spesso e volentieri subappaltano la mera vezione ai padroncini italiani, che dunque sopravvivono nella parte bassa della filiera logistica. L'attuale assetto dell'autotrasporto, oltre ad avere conseguenze negative per lo sviluppo di una logistica moderna ed efficiente, espone il settore stesso a notevoli rischi. **In primo luogo, il settore è caratterizzato da un sistematico eccesso di offerta, con due rilevanti conseguenze. La prima è che i veicoli viaggiano spesso vuoti o semivuoti. In altri termini non ci sono incentivi al consolidamento e alla razionalizzazione dei carichi.**

Ma ciò implica che sulle strade e sulle autostrade italiane viaggino molti veicoli in più di quanti ne sarebbero necessari se i coefficienti di carico fossero più elevati; quindi il consumo di carburante e la congestione sono entrambi maggiori del necessario, con rilevanti problemi di sostenibilità ambientale. Inoltre l'eccesso di offerta è ottenuto anche mantenendo in esercizio veicoli molto vecchi e, perciò, molto inquinanti, il che aggrava ulteriormente i costi sociali di questa inefficienza logistica.

La seconda conseguenza dell'eccesso d'offerta è che i produttori del servizio di trasporto, per poter praticare prezzi competitivi, continuano a cercare in tutti i modi di aumentare la propria "produttività" attraverso il superamento dei limiti di velocità, la riduzione della manutenzione dei veicoli, il mancato rispetto dei tempi di guida e di riposo. In tutti i casi, si tratta di comportamenti che mettono a rischio la sicurezza delle strade, di nuovo con costi sociali non trascurabili.

Naturalmente, ogni aumento di produttività ottenuto non fa che accrescere l'eccesso di offerta di trasporto. Si innesca così una spirale molto pericolosa in cui sono penalizzate la qualità della logistica e la sicurezza stradale, mentre aumentano congestione e inquinamento. Per non parlare del contributo che all'inquinamento fornisce la vetustà dei mezzi, favorita dalla rincorsa alla riduzione dei costi.

Senza farsi intimidire da sempre possibili accuse di "mono-modalità", è inevitabile che una parte cospicua della politica per la logistica (dal lato dell'offerta) si configuri come politica per correggere le attuali disfunzioni del sistema dell'autotrasporto e, soprattutto, per farlo crescere nella direzione della logistica integrata."

"...uno dei vantaggi della grande distribuzione commerciale è, infatti, costituito proprio dall'efficiente organizzazione della logistica delle merci, dentro i punti vendita, ma anche e soprattutto all'esterno (rifornimenti, smaltimento, ecc.). Spesso i grandi operatori della distribuzione commerciale sono anche grandi operatori logistici; anzi si può dire che sono grandi operatori della distribuzione in quanto grandi operatori logistici. Essi, dunque, contribuiscono tanto alla domanda quanto all'offerta di logistica avanzata.

Al contrario, l'elevata densità della piccola distribuzione genera, specie all'interno dei centri urbani e nei loro immediati dintorni, un gran numero di spostamenti di piccoli e piccolissimi veicoli per la presa e la consegna di piccoli quantitativi di merce. Spesso tali veicoli si spostano nelle ore a più alta intensità di traffico e con coefficienti di carico molto bassi o, addirittura, a vuoto. La conseguenza è, al di là delle inefficienze di costo per le imprese della distribuzione, un eccesso di congestione stradale e, dato che i veicoli utilizzati sono spesso assai vecchi, anche di emissioni inquinanti.

La politica per la logistica dal lato della domanda tende dunque a coincidere con la politica industriale in senso lato, coinvolgendo sia la politica per l'industria in senso stretto sia la politica per il settore della distribuzione commerciale."

C'è del buono, ad esempio la terzizzazione del trasporto in conto proprio, ma ci sono alcuni punti oscuri che mi lasciano un po' perplesso.

Il mio incubo peggiore è l'aumento del prezzo del petrolio ai livelli del 2008 quando si superarono i 150 \$ al barile. Un piano della logistica di 10 anni sarebbe troppo esposto a quest'incognita e non ce lo possiamo permettere.

Bene anche per le norme comuni sulla distribuzione urbana delle merci, ma male sulla GDO, nel piano non si tiene conto degli spostamenti che fanno i consumatori con le loro auto per "fare la spesa"; anche loro contribuiscono alla congestione, anche loro scaricano i costi esterni sulla collettività.

Ipotizziamo uno scenario disastroso: il petrolio dopo il 2012 arriva a 250\$ al barile, le importazioni di produzioni a basso costo del far-east non sono più tanto convenienti. Abbiamo anche un altro grosso problema: le produzioni agro-alimentari. Ogni pasto percorre circa 2000 km¹. prima di arrivare sulla nostra tavola.

Cosa faremo? Non li abbiamo i 10 anni ipotizzati dal Piano Nazionale per la Logistica.

Una soluzione c'è e deve essere percorsa da subito, senza perdite di tempo.

Bisogna ricostruire le produzioni locali agro-alimentari, realizzando i prototipi del progetto Empori & Botteghe², aggregando la domanda e soprattutto aggregando l'offerta; i produttori si devono mettere insieme (come gli autotrasportatori); le fattorie dovranno essere gradualmente convertite al basso impatto ambientale e la logistica di E&B dovrà prevedere la trasformazione del prodotto senza ulteriori spostamenti, consegnando a domicilio e operando nella logistica di ritorno.

Basso impatto ambientale, km. zero, efficienza logistica; così il picco petrolifero fa un po' meno paura.

WE GOT A POINT

Gaetano La Legname

Imprenditore

ESLog - European Senior Logistician Certificate BY ELA-ECBL-AILOG

1 Fonte: Coldiretti

2 [Http://www.arcipelagoscec.net](http://www.arcipelagoscec.net)