

Secondo me Agosto 2010

Da qualche giorno è partito il Piano Nazionale per la Logistica 2010, che ha visto anche la mia partecipazione ed un breve intervento sulla Logistica Collaborativa all'interno della compagine associativa di AILOG. Inoltre scopro con piacere che all'interno del nuovo Osservatorio Autotrasporto¹ è presente il **Dott. Aldo Rosada** con il quale esiste un rapporto di stima e un rapporto di collaborazione ai tempi in cui eravamo fornitori della Merzario Spa al Centro Operativo di Melzo.

Il titolo di questo mese: "Secondo me" è adatto al contesto; espongo le mie idee in proposito di come dovrebbe essere il futuro telematico dell'autotrasporto di merci su strada per conto terzi. Si parte dalla creazione di una rete telematica attraverso l'utilizzo di software open source, la condivisione dei dati all'interno della filiera sia in verticale che in orizzontale e la cooperazione² tra PMI, per arrivare all'integrazione con i Sistemi di Trasporto Intelligenti finalizzati all'abbattimento delle esternalità negative.

L'autocarro al centro del problema

Ogni litro di carburante impiegato immette nell'atmosfera circa 2,5 Kg. di CO₂, senza considerare tutti gli altri costi esterni. E' evidente che bisogna focalizzare tutto il ragionamento sul fatto che spostare merci (oltre ad essere un costo per il produttore) ha un impatto ambientale che viene scaricato sulla collettività; tutti noi (anche sul produttore che deve spedire le stesse merci).

Quindi? **Gli autocarri devono viaggiare con un altissimo livello di riempimento sia all'andata che al ritorno.** Obietterà qualcuno: "ma se il problema è solo questo come mai ad oggi non ci siamo riusciti?" La mia risposta è: "Non m'interessa più il passato se fino ad oggi non ci siamo riusciti è bene rimboccarsi le maniche e darsi da fare raggiungere l'obiettivo!".

Non sono più accettabili gli interessi delle multinazionali del trasporto né quelli delle associazioni di categoria, tanto meno quelli del singolo; bisogna fare tutti un passo indietro e passare dall'"Io" al "Noi", dalla competizione alla cooperazione, dalla logica di "profitto selvaggio" a quella "di profitto onesto e del servizio". E' necessario fare questo sforzo di comprensione per poter migrare verso la "Green Logistics".

Sciogliere i nodi

Ce ne sono tanti ed alcuni così complessi che a volte penso di essere un po' folle ad addentrarmi in queste problematiche. Ecco alcuni esempi:

- L'autista dipendente dell'azienda di trasporto non vuole che venga installato il GPS poiché si sente spiato e secondo lui lede la sua privacy.
- L'azienda di software che fornisce il software GPS non vuole condividere verso l'esterno i dati dei suoi dispositivi per paura di esporsi e perdere delle quote di mercato.
- L'azienda di trasporto non pensa di avere bisogno di una piattaforma telematica evoluta, l'importante è che gli autocarri non stiano fermi.
- Il committente non pensa che sia necessario integrare i propri dati con il vettore e quindi non fa investimenti in tal senso.
- Il vettore ed il committente non pensano ad un modo intelligente di integrare i propri dati.
- La multinazionale del trasporto, ha un proprio sistema più o meno evoluto, una flotta al proprio servizio, una grande fetta del mercato e non è interessata al gioco di squadra.

1 <http://www.trasportoeuropa.it/modules.php?name=News&file=article&sid=4200>

2 Cooperazione + competizione

Più si sale più i nodi divengono complessi; da tutto questo appare evidente una cosa: **“E' necessario un tracciato comune a tutti i sistemi informatici che sia in grado di parlare la stessa lingua. Punto.”**.

Il Tracciato Universale

Il tracciato universale dovrebbe essere definito a livello nazionale dalle strutture preposte e tutti gli attori della filiera si conformano; dovrebbe permettere il passaggio di dati tra un applicativo e l'altro per realizzare la dematerializzazione dei documenti cartacei e l'integrazione tra sistemi diversi. Si può realizzare in tantissimi modi, meglio se attraverso le tecnologie della rete (web 2.0).

E-Card

Un'ipotesi concreta; tutto ciò è molto utile in termini d'impatto ambientale, infatti quando si trasportano le merci su strada spesso e volentieri, in cabina con l'autista, viaggiano diversi kg. di documenti cartacei che accompagnano le stesse, documenti che al termine del servizio verranno riposti e dimenticati, uno spreco ovviamente; ma come possiamo intraprendere questo percorso virtuoso?

Intanto poniamoci il problema di individuare quali dati sono attinenti al trasporto di merci su strada in riferimento anche alla recente modifica della Normativa:

- dati vettore;
- dati autocarro;
- dati missione;
- dati itinerario;
- dati autista;
- dati merci;

Questi ovviamente sono i gruppi che rappresentano un insieme di dati che vado a dettagliare di seguito. Partiamo.

Dati Vettore: è l'insieme di dati che identifica l'azienda di trasporto includendo anche il numero d'iscrizione all'albo autotrasportatori e alla CCIAA di appartenenza, certificato dagli stessi enti³.

Dati Autocarro: è l'insieme dei dati tecnici di ogni singolo autocarro di proprietà del vettore; l'utilizzatore da questi dati è in grado di determinare se l'automezzo è idoneo ad una spedizione o meno⁴; un incrocio della targa con la Motorizzazione Civile potrebbe certificare, ad esempio, la regolare revisione e manutenzione.

Dati Missione: sono i dati preventivi che identificano la missione pianificata dell'autocarro, indicando i diversi punti di origine e destinazione, le soste, gli sganci del rimorchio ecc.

Dati Itinerario: sono i dati che arrivano dalla sorgente GPS a bordo mezzo⁵ e dall'eventuale scatola nera che raccoglie tutti i dati sulle eventuali anomalie riscontrate; fanno parte di questo gruppo anche i dati del cronotachigrafo digitale e dei sistemi di pesatura elettronica di bordo.

Dati autista: sono i dati dell'autista che fisicamente conduce l'autocarro, l'identità, i documenti professionali, ecc. anche questi dati possono essere certificati dalla MCTC in tempo reale.

3 Leggere il report di Febbraio 2010 sul tavolo tecnico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, sulla Banca Dati dei Vettori Europei

4 In caso di assenza degli algoritmi di routing

5 Se esistente

Dati Merci: questi sono i dati variabili di ogni autocarro e riguardano le merci che saranno spostate da un punto all'altro di un territorio più o meno ampio; se il trasporto è locale, regionale, nazionale, comunitario il documento relativo sarà la Scheda di Trasporto⁶ se si tratta di un internazionale extra comunitario sarà la CMR digitalizzare tali documenti è un atto dovuto per abbattere i costi esterni.

Ma non è tutto: di fondamentale importanza è avere uno scenario preciso delle merci a bordo mezzo e le rispettive variazioni per ogni punto di origine e destinazione che lo stesso visiterà durante la missione lavorativa. Questo non solo per evitare il problema dei ritorni a vuoto, ma anche, in seconda istanza, per avere un'alta percentuale di riempimento dell'automezzo durante tutta la missione.

In un prossimo futuro (mi auguro il prima possibile) uno scenario del genere applicato a tutti gli autocarri che operano con licenza conto terzi potrà definirsi Sistema di Trasporto Intelligente mostrando una rete in movimento distribuita su tutto il territorio nazionale.

Questi dati per essere trattati in modalità intelligente dovranno essere resi disponibili attraverso la tecnologia del web 2.0 magari utilizzando linguaggi standard come l'xml e i feed RSS.

Sarà necessario quindi che ogni vettore che desidera operare professionalmente e nel rispetto della sicurezza integri nel proprio centro di elaborazione dati un'estensione che permette di mostrare questa E-Card agli utilizzatori della rete. Ovviamente bisognerà vedere se i fornitori di servizi di localizzazione satellitare faranno altrettanto.

Un servizio in più per autocarro

Dai dati ISTAT emerge che in Italia la terziarizzazione del trasporto, cioè la dismissione delle flotte aziendali e l'assegnazione del trasporto ai professionisti del settore (conto terzi) è ancora in divenire; infatti il PIL del conto terzi ammonta a 83 MLDE/anno mentre quello del conto proprio ammonta a 121 MLDE/anno; questo avviene perché il 70% delle aziende di trasporto c/t possiede (solo) il 30% della flotta e di conseguenza la mancanza della creazione di una rete "ad alveare" incoraggia i produttori a creare una flotta interna per gestire in proprio il trasporto delle produzioni scaricando i costi interni sul costo finale del prodotto ed esterni sulla collettività.

La creazione di una rete ad alveare (o a maglia) che raggruppi tutte queste nano aziende di trasporto (in cooperazione) garantirebbe un servizio migliore rispetto all'attuale spostando la domanda sui professionisti del settore che avrebbero la possibilità di avere un incremento del proprio fatturato creando nuovi posti di lavoro.

Sempre dai dati ISTAT sappiamo che la maggior parte delle merci spostate in conto proprio percorre mediamente 38 Km., è facile intuire che queste merci si spostano in prevalenza dalla provincia verso i centri urbani causando congestione.

Il numero totale di questi automezzi che ingolfano le nostre città italiane ammonta ad oltre 3 MLN di unità e sono quasi tutti piccoli autocarri con massa totale a terra entro le 3,5t. Naturalmente non tutti sono in servizio quotidianamente. Consideriamo una percentuale (per difetto) estrema: l'1%.

Trentamila autocarri percorrono quotidianamente 38 km. e tutti torneranno alla sede vuoti.

Ogni giorno il totale dei chilometri è di oltre 1 milione; i costi esterni ammontano a circa 250 mila euro e su base annua (200 gg. lavorativi): 50 MLN€

Spostando questo numero (minimo) di trasporti dal conto proprio al conto terzi si potrebbero recuperare in 2 anni poco meno di 100 MLN€, togliendo un minimo di costi esterni generati dagli automezzi in conto terzi che svolgeranno quei trasporti.

Ma se al posto dell'1% provassimo ad ipotizzare il 10%...

6 O altro equivalente secondo normativa

Dobbiamo anche tener conto che la dismissione delle flotte di autocarri aziendali produrrebbe un aumento della domanda verso il conto terzi con conseguente riequilibrio dell'offerta. **Naturalmente tale condizione non è vista bene da chi vuole mantenere lo status attuale con offerta frazionata, a basso costo e con altissimi rischi per la collettività.**

La logistica collaborativa

Di cosa si tratta? Possiamo definirla come l'aggregazione della domanda (della committenza che deve spostare le merci da una località ad un'altra) e l'aggregazione dell'offerta (dei vettori che trasporteranno le merci). Più committenti collaborano tra loro per raggruppare le merci da trasportare (groupage) ed i vettori faranno lo stesso cercando la soluzione ottima per evitare il più possibile il ritorno a vuoto degli autocarri (bilanciando i carichi).

La Logistica Collaborativa è uno strumento utile al test del progetto pilota EMS 25,25
La **LC** è organizzata per filiera di riferimento verificando i seguenti requisiti:

- compatibilità tra le merci;
- compatibilità autocarro/merci
- compatibilità autocarro/itinerari
- compatibilità itinerario/ore guida-sosta

La LC è in grado, attraverso una piattaforma telematica open source accessibile a qualunque utente privato, aziendale o istituzionale, di comunicare a tutti gli interlocutori l'itinerario (AVL) di ogni singolo automezzo, questi dati saranno accessibili, sempre in modalità aperta (web 2.0), ai Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) degli enti pubblici; inoltre gli stessi committenti (e vettori) potranno pianificare con largo anticipo il rientro carico dell'automezzo cercando corrispondenze tra i partecipanti alla LC.

La LC ha anche il pregio di dematerializzare i documenti cartacei favorendo il concetto di e-freight richiesto dalla CE.

La LC è molto simile alle "borse noli" telematiche, ma a differenza di queste ultime non è la leva economica la sola protagonista; qui le leve sono diverse: professionalità dei vettori, efficienza nella comunicazione, razionalizzazione degli automezzi, abbattimento delle esternalità negative ed anche la leva economica.

In termini di costi esterni ogni camion che percorre andata e ritorno carico toglie dalla strada un altro automezzo ottenendo quindi un saving in termini ambientali del 50%.

La LC, grazie alla partecipazione attiva dei partecipanti può favorire un rientro nella legalità di tutti gli autisti che oggi, trasportando merci deperibili, sono costretti al non rispetto dei turni guida-riposo imposti dalla normativa. In questi casi, ad esempio, oltre alla pianificazione dell'itinerario utilizzando l'intermodalità (autostrade viaggianti), si può prevedere anche un trasporto "a staffetta" dove si cambia il trattore ma le merci non subiscono trasbordi o rotture di carico, ma continueranno a viaggiare senza sosta al luogo di destino con autisti che rispettano la normativa.

Queste sono alcune delle strade da percorrere per ottenere dei benefici in tutta la filiera dell'autotrasporto.

WE GOT A POINT

Gaetano La Legname
Imprenditore

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