

L'Epifania tutte le feste si porta via...

Dicembre 2011

Si ritorna alle mansioni quotidiane, ricapitoliamo un attimo cosa è successo di rilevante nel settore dei trasporti prima delle vacanze Natalizie:

- i carburanti sono aumentati
- i treni sono stati razionalizzati
- i sussidi al trasporto sono stati tagliati

Ora andiamo per punti.

Benzina ad 1,8 €/Litro

Arriverà a 2 €/Litro se continuano con l'embargo all'Iran. L'Italia è uno dei partner strategici Iranian, forse non avete idea di quanti camion arrivano in Italia per trasportare le merci che le nostre aziende vendono e non sto parlando della moda e dell'agro-alimentare. Gli iraniani acquistano, massicciamente, da almeno 15 anni l'eccellenza manifatturiera delle nostre produzioni. Ora dopo la Libia, perdere anche l'Iran, sarà un grave problema, visto che loro ci danno petrolio in cambio del nostro know-how. Certo è che chi sta piazzando le pedine, lo sta facendo molto bene per distruggere ancora di più il nostro paese. Ma tant'è...

Torniamo un attimo con i piedi per terra e parliamo dei pendolari che dovranno, nei prossimi giorni mettere a bilancio questo ulteriore rincaro.

Ci sarà chi si accollerà le spese e chi invece, non potendosi permettere, dovrà ripiegare sui mezzi pubblici e sebbene Milano, sia molto ben servita, ma non abbastanza, non oso pensare al resto d'Italia. Infatti l'11 dicembre è entrato in vigore l'orario invernale di Trenitalia (ma anche delle ferrovie locali) e ci sono state delle razionalizzazioni drastiche.

Razionalizzare per far quadrare i conti

Spesso non condivido le scelte di Moretti (l'a.d. Di Ferrovie dello Stato Italiane Spa), ma lui deve far quadrare i conti di bilancio e per farlo, se non si riesce a fare più utile, bisogna tagliare gli sprechi. Non condivido nemmeno gli articoli che parlano di tagli ai treni, a me piace dare il nome giusto alle cose, c'è stata razionalizzazione. Facciamo un esempio, non è vero che sono stati soppressi tutti i treni notte, a Milano partivano 2 treni tra le 22 e le 24 di ogni notte il primo per Roma, il secondo per Napoli; entrambi partivano mezzi vuoti. Ne è rimasto uno solo quello delle 23.20 per Napoli che fermerà anche a Roma Tiburtina. E' stato soppresso il Milano – Crotona, è vero! Ma questo viaggiava quasi sempre vuoto ed era una linea fortemente in perdita. Cerchiamo di mantenere gli occhi sulla palla senza farci prendere dall'emotività, il periodo è drammatico e bisogna trovare tutti insieme le soluzioni migliori per poter riassorbire in fretta i posti di lavoro perduti.

I sussidi al trasporto

Tutto il trasporto italiano è sussidiato, cosa vuol dire? Vuol dire che le tutte le modalità di trasporto (treni, aerei, navi e camion) sono in perdita e che lo Stato, attraverso il gettito fiscale dei cittadini che usano l'automobile e pagano le accise (50 Mld annui circa) ritorna alle Regioni, agli enti locali e questi alle aziende di trasporto. Si è fatto un gran baccano per i 400 Mln di Euro dati agli autotrasportatori sotto forma di sgravi fiscali¹, inutilmente a mio avviso, visto che il trasporto di merci su strada è il settore che chiede meno, dal momento che qui esiste una vera concorrenza; mi spiace che gli stessi si siano dimenticati (?) di dire che tutti gli altri costano alla collettività circa 6 Mld di Euro².

1 http://www.erreviconsulenze.it/1/autotrasporto_sgravi_per_chi_assume_i_padroncini_6561802.html

2 <http://www.ilfattoquotidiano.it/2011/12/13/privatizzare-ferrovie-dello-stato/177123/>

Vediamo perché vengono dati i sussidi: nel caso del trasporto pubblico per mantenere basse le tariffe, nel caso del trasporto di merci su strada per diversi motivi, tra i quali gli incentivi per usare il trasporto via nave e via treno³, per l'aggregazione delle aziende del settore e anche per far mantenere basse le tariffe nei confronti dei produttori che devono spostare le merci.

Da tutto ciò emergono 2 problemi: il primo è un problema di inefficienza, il secondo ma non per importanza è monetario.

Poniamo 2 casistiche: recentemente mi è capitato, di prendere un treno regionale poco prima delle 11 del mattino e constatare che insieme a me viaggiavano sì e no una quindicina di persone.

Secondo caso: durante la settimana tra Natale e capodanno è capitato che un aereo cargo di una compagnia statunitense decidesse di non partire, lasciando a terra tutte le merci, poiché i booking di prenotazione non erano sufficienti a coprire i costi di trasporto.

Il primo caso rientra nella logica di servizio, il secondo in una logica di profitto (o di mercato se volete); nel primo caso l'inefficienza è elevata, nel secondo è minima.

Nel primo caso si mette al centro l'individuo, nel secondo caso l'impresa. In tutti e due i casi si presentano problematiche.

Qualcuno predica da anni che il trasporto su strada è inefficiente perché i camion circolano vuoti al 50%, il che è vero (lo afferma anche il sottoscritto), ma sempre quel qualcuno si dimentica (?) di dire che anche gli autobus, tram e treni fatta eccezione nell'orario di punta, circolano vuoti.

Sempre quel qualcuno obietterà che il TPL⁴ serve alla collettività e questo mi sta bene, ma ricordiamoci sempre che qualsiasi tipo di trasporto ha un costo⁵ e che, ancor peggio, genera impatto ambientale che paghiamo tutti!

Qualsiasi spostamento, in qualsiasi modalità, genera costi esterni⁶ che faranno anche bene al PIL, ma fanno molto male alla nostra qualità della vita.

Quindi come se ne esce? Di certo non con la denuncia, sinceramente sono stufo di leggere tanti articoli dove si affrontano i problemi con superficialità e incompetenza.

La mobilità, mettiamocelo bene in testa, è un asset molto importante per la collettività che prescinde sia la logica di servizio che quella del profitto. Possiamo far coesistere queste 2 caratteristiche e mettere tutti d'accordo? Certo che sì!

Per prima cosa, per ogni tipologia di mobilità bisogna far emergere i costi esterni quindi aggiungerli al costo per svolgere il trasporto. Facciamo un esempio: un autocarro che percorre 100 km. (che lo faccia pieno o vuoto non ha importanza in questa sede) genera mediamente € 22 di costi esterni. Gli autobus, i treni, le navi, gli aerei, il traffico veicolare privato, tutti generano costi esterni. Questi vengono pagati dalla collettività e questo non è accettabile! La così detta "pollution tax" deve essere pagata da chi si serve della mobilità.

Una tassa pedagogica, **bilanciata dalla riduzione delle accise sui carburanti**, orientata all'efficienza nella mobilità. Questo finché utilizzeremo i combustibili ad alto impatto ambientale.

A questo punto però bisogna dare soluzioni alternative, bisogna aiutare tutti i cittadini nel comprendere che quello che si faceva fino a ieri con i chilowatt o con i megawatt, oggi si può fare con i watt o meglio con i milliwatt. I dati viaggiano alla velocità della luce, niente su questo pianeta è così veloce, quindi sfruttiamo bene questa risorsa, incentiviamo il telelavoro finché è possibile, evitando gli spostamenti personali al minimo. Il Telelavoro e l'amministrazione digitale.

3 Gli incentivi per lo scambio modale però, portano benefici in termini d'impatto ambientale, infatti i 30 Mln di Euro stanziati annualmente negli ultimi 3 anni hanno generato complessivamente 411 Mln di Euro di risparmi per la collettività

4 Trasporto Pubblico Locale

5 Nell'economia che stiamo costruendo in Arcipelago SCEC il costo, ovvero la moneta non è un problema, ma oggi siamo ancora in un periodo di transizione e pertanto dobbiamo operare in questo paradigma

6 [Http://www.costiesterni.it](http://www.costiesterni.it)

Diamo forti incentivi alle imprese che decidono di optare per questa soluzione.

Quando non è possibile il telelavoro, allora dobbiamo rendere efficiente tutto il resto della mobilità, qui ci possono dare una mano i sistemi di trasporto intelligenti (o ITS), oggi in Italia si è fatto veramente poco in questo senso perché ci sono degli interessi pre-costituiti che vogliono mantenere il loro status quo. Non solo non ce lo possiamo più permettere, ma dobbiamo anche essere molto critici verso questi privilegi, proprio come lo siamo verso i privilegi della politica.

Facciamo un esempio: a Milano non esiste ancora un sistema efficiente di trasporto tra il centro città e l'aeroporto di Linate, ipotizziamo una metropolitana leggera⁷, qui ci sarebbe una domanda giustificata per la costruzione di una simile infrastruttura (linea 4), paradossalmente hanno già iniziato e quasi finito i lavori per la linea 5⁸. Indovinate per favore quali categorie di trasporto?

Osserviamo le inefficienze: al primo posto il traffico veicolare privato con la media di 1,2 passeggeri/auto⁹; poi ci sono i taxi con 1,5; quindi passiamo al trasporto pubblico locale (autobus, tram e treni), in questo caso l'inefficienza è altissima negli orari non di "punta". Nel trasporto di merci invece l'inefficienza è data dalla frammentazione delle aziende del settore.

Questi sono tutti problemi risolvibili con i Sistemi di Trasporto Intelligente a patto di mettere in rete tutti i dati di tutte le aziende coinvolte creando una tassonomia di dati unica per tutti. E molto difficile, ne sono ben conscio, ma non impossibile!

Avendo questa mole di dati e investendo sulla ricerca operativa¹⁰ si può giungere a tantissime conclusioni efficienti.

1. Ad esempio utilizzare degli algoritmi matematici per mettere insieme tutte le entità che si occupano di car-sharing e car-pooling che oggi operano in modalità non aggregata, rendendo efficiente questo Sistema.
2. Ad esempio organizzare il trasporto dei dipendenti aziendali in base ai flussi necessari, in modalità collettiva evitando l'uso dell'auto privata.
3. Ad esempio organizzando un servizio di trasporto on-demand (a chiamata) che sia in grado di sopperire all'inefficienza dei trasporti con orario statico, nei momenti in cui la domanda è bassa, utilizzando, al posto di un treno regionale destinato a viaggiare vuoto, un piccolo autobus che invece viaggerà pieno e soprattutto consumerà e impatterà sull'ambiente 10 volte meno di un treno¹¹. Termina qui, anche se si potrebbe andare avanti per ore...

Concludendo, la denuncia serve solo ad alimentare l'attuale sistema costituito, la proposta invece ci permette di costruire degli scenari migliori, nel nostro piccolo abbiamo già codificato con FAI MENO STRADA¹² la nascita di una rete di trasporto merci su strada efficiente, va solo capita e usata.

Con la cooperativa SARGO¹³ stiamo codificando tutte le altre casistiche; è un lavoro lungo e abbiamo bisogno anche di contributi esterni. Lo SCEC¹⁴ è la ciliegina sulla torta che permette di premiare i comportamenti virtuosi.

WE GOT A POINT

Gaetano La Legname

Imprenditore, socio AILOG, socio SARGO

ESLog – European Senior Logistician Certificate

7 http://it.wikipedia.org/wiki/Linea_M4_%28metropolitana_di_Milano%29

8 http://it.wikipedia.org/wiki/Linea_M5_%28metropolitana_di_Milano%29

9 <http://www.trail.liguria.it/public/page/schedeinformative-mobilit%C3%A0passeggerimerci.asp?L=IT&>

10 <http://optlab.dti.unimi.it/>

11 E' vero che il treno (o la nave) sono i trasporti che inquinano di meno, a patto che questi siano sempre pieni

12 [Http://www.faimenostrada.org](http://www.faimenostrada.org)

13 [Http://www.sargo.it](http://www.sargo.it)

14 [Http://www.arcipegoscec.net](http://www.arcipegoscec.net)