

Slot di scarico: l'iniziativa Indicod-Ecr

Dal Porto di Genova un segnale importante da parte dell'autotrasporto: a settembre è partita un'iniziativa, patrocinata da diverse associazioni di categoria (**Anita, Ancst/Lega Cooperative, Confartigianato Trasporti, Cna/Fita, Fai/Conftrasporto e Trasportounito-Fiap**), che mira a dare un segnale forte sull'esigenza di recuperare efficienza nel ciclo del trasporto. La cronica congestione delle attività nel porto implica infatti tempi di attesa per gli autotrasportatori che, per altro, storicamente non ne ricevono riconoscimento. L'aspettativa dell'autotrasporto è intanto di ricevere un corrispettivo dal committente, a titolo di recupero dell'inefficienza subita. Il committente a sua volta potrà rivalersi sul reale responsabile del disservizio (spedizioniere, agente marittimo, terminalista o armatore). In questo modo si dichiara di volere contribuire ad un circolo virtuoso che porti a ridurre le inefficienze dell'intero ciclo operativo.

Questo spunto merita l'attenzione dell'intero mercato. Infatti è sintomatico di una tensione sul tema tempi di attesa che è stato generalmente trascurato dai più come un dettaglio relativamente secondario nel rapporto tra fornitore e committente/utilizzazione del servizio. Al contrario è un punto fondamentale dell'efficienza del servizio e quindi una condizione perché il prezzo dell'autotrasporto stesso possa contribuire alla competitività finale del prodotto offerto al mercato e quindi dell'intera filiera.

In una logica industriale tutte le risorse devono essere pienamente utilizzate e non rimanere inattive. Ma questo è scontato se si parla di una linea di produzione, mentre non lo è (non per tutti almeno) quando si parla di autotrasporto. Il trasporto ha infatti tempi di utilizzo modesti (28% secondo una ricerca presentata ad un convegno **ELA**) ed addirittura inferiori ai tempi di carico/scarico e di attesa (35% secondo la stessa ricerca). Il problema quindi esiste in modo indiscutibile e qualche rara quantificazione, anche se non recente e/o parziale aiuta a riconoscerlo nella sua rilevanza.

Le condizioni di difficoltà del settore dell'autotrasporto (caduta dei volumi nel primo semestre 2009 di oltre il 25% per i carichi completi fonte **Confetra**) rendono per altro sempre più difficile l'implicito assorbimento di oneri impropri nel prezzo del servizio. Prezzo che, giova ricordarlo, viene normalmente negoziato con riferimento a condizioni di corretta efficienza di esecuzione del servizio stesso.

Dopo il superamento delle tariffe a forcella il tema è rimasto in realtà a lungo non gestito anche da un punto di vista normativo. Nell'ambito dell'evoluzione in merito (Tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi) è tornato all'attenzione del **Governo** che nel protocollo Associazioni di Trasporto dell'1 dicembre 2009, lo elenca tra gli argomenti prioritari da approfondire (al punto 4).

La strada per riprendere il controllo di tale componente, in modo condiviso, sembra essere nella sua gestione attraverso accordi di settore. Questo appare molto ragionevole perché le esigenze delle diverse filiere sono certamente specifiche, pur con principi generali comuni. Il tema vero infatti non è chi e come deve pagare i tempi di attesa improduttiva, ma come evitare ciò in condizioni di efficienza di sistema.

Come si posiziona in questo contesto il settore dei beni di largo consumo?

Certamente ha caratteristiche strutturali di maggiore complessità di altri settori, con un, assai diverso, grado di concentrazione (si pensi al cemento o al petrolio per esempio) e/o con una filiera, almeno per certi aspetti, meno complessa. Il largo consumo ha però una storia di esercizio alla collaborazione tra industria e distribuzione, che è la storia stessa di **ECR**, che spesso ha coinvolto con ruolo di rilievo anche gli operatori della logistica e del trasporto.

Di particolare attualità e pertinenza appare quindi, all'interno delle tematiche di efficienza del *supply side*, il progetto in corso sugli **Slot di scarico**.

Il progetto si pone infatti alcuni obiettivi fondamentali per migliorare la gestione di questa interfaccia storicamente critica nel rapporto produttore/distributore (fondamentalmente proprio per le significative implicazioni sui trasporti) ed in particolare di:

- verificare la possibilità di adottare modelli di consegna che prevedano finestre temporali per lo scarico in banchina nei Cedi delle aziende della distribuzione, con maggiore efficacia rispetto a una prassi fin qui riconosciuta di assai modesto successo;
- definire modelli di applicazione concreta e meccanismi operativi per l'attribuzione, la comunicazione e la

gestione delle finestre di disponibilità banchina (auspicalmente più lunghe ed estese ove possibile alle 24 ore) con regole reciprocamente impegnative per le diverse parti;

- esaminare le implicazioni di processo anche alla luce delle nuove prescrizioni normative in materia di orario di lavoro per lautotrasporto.

Il progetto, attualmente in corso, è seguito da un team e, come abitualmente nei progetti ECR, con il fondamentale contributo di rappresentanti delle aziende aderenti. In particolare è attualmente in approfondimento l'analisi della situazione con focalizzazione sui processi attuali presso i Cedi ed i loro vincoli strutturali. Si attende, immediatamente dopo, l'identificazione delle best practice sulla cui base si potranno definire i primi orientamenti pragmatici circa le possibili azioni di miglioramento.

Il contributo da tale progetto, che si pone in modo indiscutibilmente proattivo, risponde alla parte certamente di maggiore urgenza, delle tematiche che determinano le inefficienze di carico e scarico nel settore. Tuttavia non copre esplicitamente, non almeno in questa fase, le parti di filiera a monte. pur se i principi della gestione delle finestre di utilizzo banchina potranno essere presumibilmente estendibili.

Quanto il progetto potrà comunque fare per l'intera filiera, sarà lo sviluppo di meccanismi di interazione che prevedano, come condizione normale (ovvero oltre i confini di progetto), la partecipazione non solo di chi spedisce e di chi riceve, ovvero dei soggetti che determinano le condizioni operative (uno dei quali normalmente paga il trasporto), ma, in modo appropriato, anche di chi trasporta.

A cura di Silvio Beccia