



Visita il nostro sito

simco
CONSULTING

AMPIA PROPOSTA DI CORSI DI FORMAZIONE

- Magazzino
- Produzione
- Approvvigionamenti
- Trasporti
- Tender logistici

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

RICEVI NOTIZIE ED AGGIORNAMENTI

- » Automation Tomorrow
- » Innovazione Supplychain
- » IndustrialMarket
- » SviluppoManageriale

HOME SUPPLY CHAIN MAGAZZINO **TRASPORTI E OUTSOURCING** IMBALLAGGIO FABBRICA 4.0 CORSI EVENTI WIKI LOGISTICA CHI SIAMO

SPONSOR

TRASPORTI E OUTSOURCING / Gestione Trasporti /



Storie di successo di modal shift: il giusto approccio al cambio modale strada-ferrovia



di **Giancarlo Bertalero**

Per dire "cose nuove" in questo articolo ho fatto una scelta "bottomup", che non parte dunque dalle ben note scelte di pianificazione sovranazionale delle infrastrutture e dei trasporti, ma parte dal basso, dal concreto lavoro di continua ricerca e innovazione che gli operatori stanno, con costanza e da tempo, mettendo in atto per innovare profondamente i sistemi di trasporto, in generale e in modo specifico nell'attraversamento delle Alpi, grande stimolatrici di modal shift, di passaggio dal *tuttostrada*

Magazzini Automatici

Soluzioni in_linea con le vostre esigenze professionali.

CUBAR

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

003600

all'intermodalità.

Ho intervistato molti **responsabili della logistica** di aziende di produzione di piccola, media e grande dimensione e di diverse filiere produttive nonché i dirigenti delle aziende di trasporto e logistica. Ho chiesto loro come venivano scelte le modalità di trasporto sia per le materie prime o semilavorati necessari alla produzione, sia per la distribuzione dei prodotti finiti. In molti casi le aziende di produzione italiane intervistate si sono messe nelle condizioni di non essere loro a scegliere la modalità di trasporto, comprando con trasporto incluso e vendendo con il trasporto a carico di chi compra (tecnicamente vendita con resa "franco fabbrica/ex works"). Dunque, la scelta della modalità di trasporto è, in molti casi, in mano ai fornitori o ai clienti. Nei casi opposti (vendita del prodotto con trasporto compreso o di acquisto delle materie prime con trasporto escluso) la scelta modale è per lo più demandata al proprio operatore logistico oppure agli autotrasportatori di fiducia che, solo in pochi casi, hanno la struttura organizzativa e la motivazione per effettuare una scelta a basso impatto ambientale.

Ascoltando i loro racconti, la loro quotidianità fatta di problemi di consegna in tempi giusti senza rischi di danneggiamenti (tipici dei trasbordi/ rotture di carico) e a costi bassi, mi sono domandato perché dovrebbero avventurarsi a usare mezzi di trasporto diversi, magari a basso impatto ambientale? Quali sono i vantaggi effettivi a usare mezzi meno impattanti, per trasportare le merci, se sino a ora apparentemente tutto ha funzionato bene?

Le risposte le ho trovate nelle storie delle aziende di produzione che, anche grazie alla collaborazione con operatori della logistica e dei trasporti, hanno provato con soddisfazione operativa ed economica la scelta di **usare anche il treno** per i loro trasporti inbound e outbound.

Quale è stato l'approccio alla base di queste storie di successo? In estrema sintesi possiamo dire che hanno iniziato a considerare dei parametri aggiuntivi oltre a quelli usati sino a quel momento (tempistiche, costi e fiducia).

Questi parametri "nuovi" nascono da un bisogno operativo e non dalla volontà di optare per un trasporto ambientalmente più sostenibile, effetto di sicuro valore aggiunto ma non parametro decisionale, almeno non ancora.

Premettendo che il link tra questi bisogni e la scelta modale non è sempre diretto, è dunque il rendere più chiari questi collegamenti alla base del giusto approccio che propongo in questo articolo.

I problemi operativi alla base della messa in discussione del modello *tuttostrada* li possiamo così sintetizzare:

- necessità di maggiori spazi per lo stoccaggio del prodotto finito in periodi di picco (e non solo): al centro della storia del flusso dell'Oro di Parma - pummarola dall'Emilia alla Germania;
- necessità di maggiori spazi per lo stoccaggio della materia prima proveniente da fornitori lontani: raccontata nella storia dell'esportazione del riso dalla Lombardia al Belgio;
- fluttuazioni del prezzo del trasporto, come descritto nella storia del flusso automotive tra la Finlandia e il Piemonte;
- mancanza di flussi di bilanciamento (ad esempio quando il packaging è "a perdere"): al centro della storia di esportazione della calce da Cuneo a Marsiglia;
- prodotti fuori sagoma da gestire: come nel caso di esportazione di mezzi movimento terra dal Friuli alla Germania;
- materiale che soffre le continue frenate e accelerazioni durante il viaggio su strada come il materiale edile esportato in Nord Europa;
- troppi autisti da addestrare alle procedure interne di sicurezza e privacy nelle fasi di carico e scarico materiali: problema comune a tutte le storie.

Capita che diversi uffici si debbano occupare delle problematiche sopra riportate e che il mancato coordinamento tra Acquisti, Export, Logistica, Marketing e Distribuzione porti ad una soluzione di trasporto (e logistica) che non ottimizza tutti i parametri ma che soddisfa solo i tempi richiesti di trasporto e **minimizza i costi**.

Ecco allora lo stimolo a considerare:

- Il servizio Forward Stocking Location (FSL) che è di fatto un magazzino di prossimità del cliente finale, situato presso il terminal stesso, è un servizio logistico molto apprezzato per la mancanza (diffusa) di spazi da dedicare alle materie prime che si scontra spesso con il bisogno della produzione di avere a disposizione le diverse materie prime con breve preavviso.
- La minor dipendenza della componente energia dei costi di trasporto ferroviari.
- La possibilità di caricare più tonnellate per singolo autoarticolato (+ 4 ton): in molti paesi europei il limite di 40 Ton per un singolo autoarticolato si alza a 44 Ton se il percorso prevede l'uso anche del treno per il trasporto del carico.
- Le minori sollecitazioni al materiale trasportato su treno: per caratteristiche intrinseche all'infrastruttura e ai mezzi utilizzati, il trasporto su ferro non trasmette brusche accelerazioni o



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

frenate come invece ripetutamente subiscono le merci su strada. Il treno segue percorsi con curve dolci e salite/discese molto graduali.

- La necessità di meno autisti da gestire nelle aziende di origine/destinazione se il primo o ultimo miglio e da/verso un terminal intermodale: in questo caso infatti vengono predisposti dei mezzi navetta per il primo miglio, guidati dal numero necessario di autisti, che essendo locali, non vengono mai sostituiti, con un enorme risparmio di tempo e diminuzione di rischi.

Le storie (narrate in modo completo nella [Guida al trasporto merci attraverso le Alpi](#) - ed. FrancoAngeli 2021) hanno evidenziato che, per le aziende di produzione e distribuzione, l'acquisto del servizio di trasporto non è un aspetto isolato: la modalità con la quale viene effettuato il viaggio può influenzare il marketing e accompagnare la produzione verso una miglior pianificazione.

La scelta dell'opzione intermodale porta con sé dunque vantaggi "nascosti" come la stabilità del prezzo, la maggior protezione del prodotto, la possibilità di avere magazzini in prossimità del cliente o del luogo di produzione, oltre che una diminuzione dei costi complessivi che arrivano anche a fare risparmiare il 15% rispetto alla soluzione *tuttostrada*.



Sponsor Logistica Efficiente



I nostri sponsor

Sponsor

ABB Robotics	Di Massa	Incas	NeT-LOG Consulting	Simco Consulting
Alfacod	Emiliana Scale	InfinityID	Nova Systems	Sistemya
Automha	Errevi Elettric	InfoLog	Plannet	SpedireAdesso
Autostore	Ferretto Group	Jungheinrich	PLF	Sviluppo Manageriale
Berardi Bullonerie	GeneGIS	Kardex Remstar	ProcOut	System Logistics
Bito Italia	GEP Informatica	Kiwitron	PTV Group	Technolog
Cassioli	Gsped	LCS	QS Group	Tecnest
Cybertec	Hörmann	Loadhog	Sacma	ToolsGroup
Cognex	Icam	ManHandWork	Samag	Toyota M.H.
Craemer	ifm electronic	Mitsubishi Electric	Savoie	Trascar
Cubar	iMiLOG	Modula	SedApta	Zetes
Dematic	Incaricotech	Movinlog	Sick	