

Foto Francesco Vignali

QUESTIONE DI STANDARD

Sul ring dell'autotrasporto è arrivata da poco. Per lo più aveva combattuto, finora, su quelli dei Trasporti pubblici locali, per di più quello torinese dove il pubblico, a parlar di motori, si butta sulla tradizione e gli spunta la lacrima facile. E quel pubblico gli ha dato il soprannome «Sky», perché la sua boxe era centrata sui colpi dei nomi incomprensibili (la localizzazione satellitare, l'interoperabilità fra sistemi, il dialogo tra infrastrutture e veicoli), ma sicuramente collegati al bus, in cielo, dove qualche satellite (in orbita geostazionaria, sì) dovrebbe aiutarci a muoverci meglio. Figuriamoci quando Rossella «Sky» Penzo si è presentata per la prima volta ad un pubblico di autotrasportatori. Per di più nazionale. Tutti a scambiare la sua boxe diretta, sorridente, solare per una sorta di pugilato soft praticato con la testa fra le nuvole. Un grave errore di valutazione (come hanno potuto sperimentare gli intervistatori di «Uomini e trasporti», P. Amaducci, D.J. Ubaldo e U. Curcio), perché dietro lo schermo di un frou frou ai colpi sorridenti, spunta all'improvviso il jab sulla standardizzazione che torna insistente a reggiare tutto il match, aprendo la strada a colpi solo all'apparenza leggeri, ma in realtà «scenti», dai destinatari: che sono un po' tutti, ma soprattutto la difficoltà culturale di capire la necessità del dialogo: perché il bus, on the sky, ci sarà pure uno strumento raffinatissimo che raccoglie e ridistribuisce le informazioni. Ma è dalla Terra che queste informazioni gli devono arrivare. Dagli uomini di buona volontà.



AL PESO

ROSSELLA PENZO PERERO

Rossella «Sky» Penzo si è presentata al peso portando sulla bilancia 75 impetosi e erosi socialisti e ITS Italia, di cui otto fondatori (del Atis, Associazione Generale di Autotrasportatori, Ministero dei Trasporti, Ministero dell'Industria, Ministero dell'Autonomia, Sisp, Unisud) e due sostenitori (Palda stradale e Anas).

A presiedere la platea di ITS Italia «Sky» è arrivata lo scorso aprile, dopo oltre venti anni di esperienza nel settore delle applicazioni telematiche per il traffico e i trasporti, presentemente nell'ambito pubblico piemontese.

ITS è stato costituito nel 1999 per contribuire a una migliore efficienza e sicurezza del sistema trasporti italiano attraverso l'analisi dei problemi e delle opportunità, la formazione di proposte e la diffusione delle informazioni e delle conoscenze nei settori degli ITS.

IL JAB

Anche sulle iniziative più sviluppate e già attestate c'è da lavorare, perché debbono diventare compatibili a livello europeo. E dove non si è ancora lavorato, bisognerà partire col piede giusto.



ITS E AUTOTRASPORTO: UN RAPPORTO DIFFICILE

I sistemi intelligenti di trasporto, gli ITS, non trovano ancora una grande applicazione nel trasporto merci, almeno per le attività più specifiche del settore. Come mai? Gli ITS sembrano adatti e attaccati al trasporto sportivo, mentre per esempio nel trasporto pubblico locale trovano tante applicazioni?

Ci sono diversi motivi. È vero che nel trasporto pubblico locale partecipano un messico utilizzo dei sistemi ITS che invece non partecipano nel trasporto merci. Ma, intanto, il servizio di TPL è operato da società prevalentemente pubbliche o comunque miste ma con una forte partecipazione degli enti locali, per dare un servizio ai cittadini. Nel caso dell'autotrasporto merci invece c'è una catena di numerosi attori privati, anche piccoli, che naturalmente hanno difficoltà ad affrontare investimenti che possono essere anche rilevanti. Ma non è solo un problema economico, c'è anche la frammentarietà della supply chain, che richiede linee guida e standard un'architettura complessiva a livello europeo.

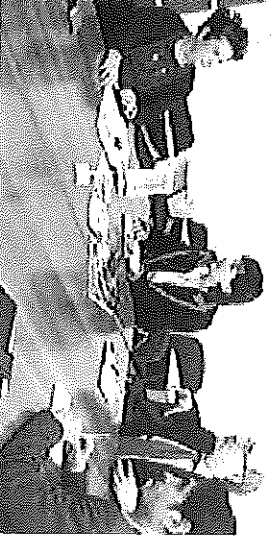
Ma se un autotrasportatore chiedesse quali sono, in concreto, queste tecnologie ITS e quali vantaggi possono dare, cosa risponderebbe?

A parte il controcarchivio digitale che i camionisti conoscono bene e il telepass, che fa parte ormai della quotidianità, ricordo i pannelli a messaggio variabile dell'itinerario o, per esempio, per verificare se il conducente ha un tasso alcolico superiore a certe soglie od impedire l'avanzamento del motore. Quanto ai servizi, c'è la famosa scatola nera che in questo periodo è un tema caldo di discussione, ma si può fare ancora strada e sulle informazioni sul percorso, come lo stato del traffico. I servizi disponibili nelle aree di parcheggio e altre informazioni utili possono portare le informazioni a bordo del veicolo o uno strumento più moderno. *Matteo Zanaspalla, boss fiduciosissimo, scanzino di strada. Ma già forma capofila nei primi ranghi di assoggetti in frammentarietà della supply chain, in attesa, ma di attori - supportatori piccoli - nell'autotrasporto.*

2° ROUND UN PUZZLE DA RICOMPORRE

Comunque la percezione è che gli ITS nell'autotrasporto stiano sempre con un piede nel futuro, ma non riescono mai a compiere il passo. Non sembra un problema tecnico, ma organizzativo.

Il problema è che la catena è complessa e sono coinvolti tanti soggetti. È un problema organizzativo, di colloquio, di interoperabilità fra i sistemi che circoscrivono di questi soggetti impegnati, ma fa fatica, soprattutto nella situazione di crisi che stiamo vivendo, a condividere con gli altri per coprire tutto il processo. Quindi è un problema di processo. La tecnologia c'è da tutto tempo, anzi, rischia di diventare un po' vecchia, se non la adoperiamo a tempo una buona arduità il processo in tutte le sue componenti e investire per capire come ottimizzarlo e come motivare gli attori che entrano in gioco, perché in gioco non è l'interesse specifico di questo o quel soggetto privato o pubblico, ma l'interesse della collettività intesa anche come efficienza di quel processo che può comportare un minor costo finale di delivery del prodotto e del servizio.



Insomma, c'è il telepass che funziona, ma solo in Italia, c'è la piattaforma telematica che sta standando Umet, c'è quella dell'Albo, ci sarà - se ci sarà - quella del Sistr. Ognuno per conto suo. Come se ne esce?

Bisogna fare un'operazione di assestamento: cioè capire a che punto siamo, razionalizzare le iniziative già intraprese che possono avere non solo dei punti di contatto ma anche delle sovrapposizioni, individuare le lacune da coprire con nuove iniziative o estendendo quelle già avviate. E anche sulle iniziative più sviluppate ci sarà da lavorare, perché debbono diventare compatibili a livello europeo. E dove non si è ancora lavorato, bisogna partire col piede giusto.

Si entra nel vivo. Sbatte il diretto sulle tecnologie che non mancano (anzi...) a favorire la resistenza dell'incertezza.

3° ROUND DALLA DIRETTIVA AL PIANO NAZIONALE ITS

Ma adesso c'è la Direttiva europea che dovrebbe mettere un po' tutti d'accordo. Anche i soggetti pubblici che operano in Italia. Ci riuscirà?

Sì. Il recepimento della Direttiva europea ci impone di passare da iniziative, anche di successo, ma un po' locali, un po' frammentate, ad un quadro più generale, perché punta ad arrivare all'omogeneità dei servizi a livello europeo, fonda di governo e al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di presentare le linee guida, ma molto dipende anche dagli enti locali, ricordando che i confini geografici non debbono essere delle barriere, devono permettere l'interoperabilità. Quindi le scelte, che gli enti locali potranno fare in assoluta autonomia, dovranno comunque rispettare quelle linee guida nazionali ed europee che in Italia devono essere portate emanate dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ma quanto tempo di volta per vedere i primi risultati concreti?

Le tempistiche previste dalla Direttiva è di cinque anni. Nel senso che entro la fine di agosto di quest'anno tutti i paesi membri devono presentare alla Commissione europea il Piano nazionale ITS, che conterranno le linee di azione, e proprio che per quanto riguarda i singoli settori indicati dalla Direttiva, sulla base delle quali la stessa Commissione potrà monitorare gli sviluppi al livello nazionale. Ecco, questo piano di azione sarà un autentico documento programmatico e strategico, ma anche un piano di lavoro e - ci auguriamo - un piano di investimento.

Qualche scambio leggero, una punzecchiatura agli enti locali, ma attenzione all'ultimo colpo, quasi nascosto. La Direttiva va bene, il Piano pure, ma senza soldi non si cantano messe. Un messaggio al governo, perché di questi tempi...

4° ROUND MA IL PIANO ARRIVERÀ AI PADRONCINI?

È la vostra associazione, TTS Italia, che raccoglie i principali soggetti del mondo degli ITS italiani, che contributo darà al governo per la stesura di questo Piano.

Noi abbiamo già predisposto e presentato al governo nel dicembre scorso, come contributo per il decreto di recepimento della Direttiva, un position paper, cioè un documento che espone la posizione del settore e, in particolare, quella degli associati a TTS Italia. Ovviamente i contenuti sono gli stessi temi che noi riteniamo debbono essere sviluppati nel Piano nazionale ITS, ma il livello di approfondimento è diverso.

Ma non c'è il rischio che si tratti di un contributo troppo isolato, troppo come dire - troppo sbilanciato dalla parte dell'offerta?

No. Noi vogliamo fornire un contributo, spiccatamente significativo, che sia condiviso con tutti gli attori di questo settore. TTS Italia rappresenta soprattutto l'offerta - sia piccola e media impresa, sia grandi realtà industriali - ma cerca la collaborazione con tutti gli altri soggetti: dall'associazione dei gestori di autostrade ai rappresentanti del trasporto pubblico, fino naturalmente alle associazioni dell'autotrasporto. Non dimentichiamo che abbiamo una convenzione con la Consip per l'autotrasporto e la logistica che riguarda proprio la piattaforma nazionale per l'autotrasporto.

Lei ha fatto riferimento a un piano di investimenti. Riusce anche a definirne i ritorni di questa operazione?

È un po' presto per quantificare i benefici di un piano che ancora non c'è, ma vanno già a essere ottenute in generale dai sistemi ITS sono ben noti. Vi faccio un esempio. L'Olanda è un Paese piccolo, ma una trasportatissima importante. Ha un programma governativo sulla logistica, quello della nostra equivalente, la ITS Nederland, che ha messo a sistema le informazioni per il porto di Rotterdam. Noi abbiamo 200 porti. Loro ne hanno uno e ci campano.

IL GANCIO

L'Olanda è un Paese piccolo, ma trasportatissimo. Ha un programma governativo sulla logistica che ha messo a sistema le informazioni per il porto di Rotterdam. Noi abbiamo 200 porti. Loro ne hanno uno e ci campano.

IL DIRETTO

La tecnologia c'è da tanto tempo, anzi rischia di diventare un po' vecchia, ora bisogna affrontare il processo in tutte le sue componenti e investire per capire come ottimizzarlo e come motivarne gli attori.

L'UPPERCUT

C'è una storia di atteggiamento di difesa di quello che ciascuno ha fatto. Invece è il momento di superare i confini: ci sono cose sulle quali le imprese sono concorrenti e altre sulle quali devono sedersi intorno allo stesso tavolo e fare squadra.



Passati cinque anni dalla presentazione del Piano, di sarà un telepass europeo?

Penso proprio di sì, perché sul telepedaggio c'è una direttiva specifica che è ancora più stringente e fissa una scadenza più vicina: il 2015. Poi, sarà possibile attraverso l'Europa. Così come oggi attraversiamo l'Italia passando da un gestore autostradale a un altro, pagando il pedaggio attraverso la banca. Uno dei problemi dell'autotrasporto è la troppa carta. Con gli ITS si riesce a eliminare quasi del tutto. E la snaturizzazione del processo, si comincia con il produrre meno carta, si finisce con il tracciare il veicolo, sapere a che ora arriverà in un determinato punto, quando può caricare e scaricare e così via.

Sempre vivace, sempre all'attacco, Rossella Astigyn a metà round fa partire un gancio sui 200 porti italiani che tutti vedono (e che il sistema portuale italiano innesca), i colpi alla burocrazia.

5° ROUND E SE IMPARASSIMO DAL TPL?

Ma in questo momento sui veicoli per il trasporto merci ci sono tanti strumenti, il telepass, il cronotachigrafo, il sistema di controllo flotta, il satellite, la scatola nera e adesso di tanto in tanto i rifiuti avrà quello del Sistr: ne ho già nominati otto. Andiamo a eliminare la carta, ma in compenso...

Questo è un tema molto discusso dai gruppi europei di standardizzazione: è il tema delle reti telematiche di bordo. La proliferazione di tanti sistemi elettronici e telematici, nati ognuno per uno scopo ben preciso, ma che adesso possono essere razionalizzati, armonizzati, messi a fattor comune per creare tutti i servizi, se non con un unico dispositivo, almeno con un numero ridotto. Il problema è stato già affrontato per i mezzi del trasporto pubblico locale e sono state studiate diverse soluzioni.

Potrebbero essere applicate - se non proprio le soluzioni, almeno la metodologia - anche all'autotrasporto merci?

Nel TPL è in atto un lavoro a livello di gruppi europei di standardizzazione, dove tutti coloro che hanno già lavorato in maniera significativa in questi anni nel TPL, stanno portando la propria esperienza per la definizione di uno standard per le reti telematiche di bordo degli autobus. Dispositivi, cioè, armonizzare tutte quelle cose che sono nate con il monitoraggio della flotta: la contabilizzazione di questo servizio, la bigliettazione elettronica, la videoregistrazione di bordo. Oggi come oggi gli autobus sono veramente un concentrato di tecnologie ITS ed è il momento per una loro razionalizzazione. Probabilmente sarà possibile muoversi analogamente anche per l'autotrasporto merci.

Round per prendere respiro? Certo, non ci sono colpi significativi. O meglio, visibili. Ma Astigyn ci ha abituato ad seguire gli occhi mentre prepara l'ultima profezia ipersu.

6° ROUND UNO SFORZO CULTURALE

Uno studio dei Freight Leaders Council sottolinea che le aziende non si comunicano le informazioni per paura di essere copiate...

C'è un grande bisogno di uno sforzo culturale. E questo secondo me, vale per le aziende e per gli enti locali. C'è una sorta di atteggiamento di difesa di quello che ciascuno ha fatto. Invece è il momento di superare i confini geografici, ma anche quelli aziendali, di non essere sulle proprie posizioni e fare squadra. E quali è il confine tra Stato e impresa, in questo settore? Abbiamo avuto l'esempio delle ultime nevicate dove questi due momenti sono entrati in conflitto, nonostante l'impiego delle tecnologie.

Ci sono due livelli: uno è quello dei benefici in termini di efficientamento della catena e quindi di ritorno in termini di business per le imprese - sia che producano ITS, sia che li impiegano - mentre un livello diverso è quello della gestione di certi servizi di base, che a mio avviso deve rimanere in mano pubblica. Questa è una distinzione esplicitamente dichiarata nella stessa Direttiva europea: i servizi informativi ed altri tipi di servizi di base, che sono legati alla sicurezza, alla gestione di emergenza, devono essere garantiti dal pubblico, perché la gestione deve essere al di là di ogni interesse privato e dei propri interessi di business. Profezia? Il finale dei non lascia dubbi ai giudici: sul varietato con colpi sulla necessità di uno sforzo culturale, contro coloro che rifiutano di scambiare le informazioni sono il primo ostacolo alla standardizzazione. Non c'è che dire Rossella Astigyn Panaro vola alto.