

L'UFFICIO IN CABINA

Grazie a sistemi innovativi la Tie ha reso più efficienti le proprie procedure operative e ora riesce a comunicare al cliente anche l'orario previsto di arrivo della merce

di Massimo Condolo

Ogni azienda di trasporto deve seguire la spedizione, pianificare il viaggio e tenere sotto controllo lo stile di guida. La Tie di Scandiano (RE) lo faceva da anni (i primi sistemi di geolocalizzazione sono stati introdotti nel 2000) ma le sue esigenze andavano oltre. All'ufficio traffico serviva snellire alcune procedure di assegnazione e variazione dei viaggi, la committenza richiedeva una stima precisa dell'orario di arrivo della spedizione. Il sistema di

gestione in uso non riusciva a integrare le funzioni necessarie, così alla fine del suo ciclo di vita (cinque anni dopo l'introduzione) l'azienda lo ha sostituito con uno completamente nuovo, sviluppato in collaborazione con Garmin (che ha fornito l'hardware) e Viasat (fornitrice delle soluzioni software).

Sette mesi di lavoro

La soluzione al problema è arrivata da Trasporto Semplice, soluzione gestionale per

il trasporto messa a punto da Viasat; il software utilizza terminali di bordo Garmin serie Fleet 700, che consentono la personalizzazione delle app. I due punti qualificanti del sistema, che la Tie ha sperimentato per prima, sono il calcolo dell'Eta (Estimated time of arrival, orario stimato di arrivo) e la possibilità di stampare, correggere e scansionare le lettere di vettura dalla cabina del camion. Entrambe possono sembrare solo delle "comodità" in più, ma sono fattori importantissimi per il



risparmio di tempo. Spiega il presidente Tie Francesco Bisaschi: "Comunicare al cliente l'ora di arrivo del veicolo gli consente di predisporre la ricezione della merce, evitando ai nostri veicoli attese inutili, mentre la possibilità di ricevere in cabina il fax della lettera di vettura e ritrasmetterla fa risparmiare all'autista un'ora almeno. Senza il terminale di bordo, avrebbe infatti dovuto cercare un ufficio dove ricevere e far partire il documento, spesso lontano dal camion e a volte impossibile da trovare". Il sistema è operativo in azienda dall'ottobre 2018 e ha già consentito un sensibile incremento di produttività, in quanto elimina anche i passaggi negli uffici della sede aziendale: l'ufficio traffico lavora esclusivamente da remoto. I risultati giustificano l'investimento per il nuovo sistema, che ha sfiorato i 600mila euro.

Tutto in un software

Il sistema implementa molte altre funzioni, da quelle consuete come tracking, analisi di tempi e stile di guida, assegnazione dei viaggi e controllo delle ore, ad altre più specifiche come la dashcam, la verifica della corrispondenza del percorso con quello pianificato o ancora l'analisi della criticità delle

aree e degli orari di transito. Questa funzione è particolarmente utile quando il percorso comprende tangenziali o strade urbane di grandi città, mentre la prima serve per evitare alcuni errori classici dettati dall'esperienza. È ancora Bisaschi a fare un esempio: "Per andare da La Spezia a Verona i nostri autisti sono abituati a passare da Modena, percorrendo tutta autostrada. Uscendo a Terre di Canossa e rientrando a Pegognaga, invece, non si aumenta il tempo e si riducono i costi di carburante e autostrada".

Intermodale ed ecologica

I terminali Garmin possono lavorare anche come palmari e vengono utilizzati per scattare foto, per esempio per testimoniare un'avenuta consegna. Un sistema così completo di tracciabilità e previsioni è stato essenziale anche per vincere alcune gare internazionali indette dalle compagnie di navigazione, sempre molto esigenti sotto ogni aspetto: quelle giapponesi, per esempio, impongono anche l'utilizzo di trattori Euro 6. La Tie utilizza principalmente trattori di proprietà e le uniche eccezioni sono quattro subvettori con i quali l'azienda ha un rapporto storico. Il 95% dei trattori è Euro 6, con

una piccola quota di Euro 5 in fase di dismissione. Gli ultimi acquisti sono Iveco, casa che ha fornito anche un'unità a LNG che sarà sperimentata nelle varie sedi aziendali con l'intento di arrivare presto a un parco composto al 70% da trattori a gas naturale, mentre un 30% di diesel sarà mantenuto per alcune rotte internazionali. I trasporti riguardano al 65% i container; in parco ci sono anche semirimorchi con fondo mobile (20% del traffico; trasportano sabbie, argille e carbonato di sodio per l'industria vetraria) e centinati (15%). Buona parte dei veicoli ha un sistema di pesatura a bordo per evitare i sovraccarichi e le contestazioni dovute agli scompensi per la temperatura. L'azienda lavora con i porti di Genova e La Spezia e ha un terminal a Dinazzano (RE), Vicenza e Pozzolo Formigaro (AL); questo, con i suoi 200mila metri quadri di superficie di cui 15mila di magazzini, è il più grande e permette, grazie ai 150 camion che lavorano su Genova, di scaricare completamente una portacontainer in 48 ore. La collocazione gli permette di lavorare come polmone per il porto ligure, che come molti altri lascia un free time (il periodo per il quale non si paga la sosta del container) molto ridotto. **T**



L'ufficio in un navigatore
Sopra, un Garmin serie 700 Fleet in cabina di un camion Tie; l'apparecchio è utilizzato anche come terminale del sistema di gestione del trasporto ed è collegato a uno scanner e una stampante portatili per la gestione dei documenti cartacei.



Meno carta più ferro

A sinistra, carico di un container al terminal di Dinazzano (RE), raddocciato alla ferrovia. Sotto, l'ufficio traffico di Scandiano (RE); grazie alla smaterializzazione dei documenti, la sede principale non è collegata a un terminal o deposito. L'ufficio gestisce le informazioni, comprese le decisioni dei clienti sulle spedizioni da privilegiare.

