PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 25 - numero 5393 di Venerdì 19 maggio 2023

La crisi dei trasporti richiede miglioramenti nella catena logistica

Il ritardo nella movimentazione di merci ha riflessi negativi su produzione, distribuzione e costo dei prodotti. Come migliorare la catena logistica? L'aggiornamento della norma ISO 28000 e il miglioramento di un manuale per il trasporto merci del GAO.

La pandemia di COVID-19 ha portato alla congestione dei container nei porti marittimi e nei magazzini. Queste sfide hanno ritardato la consegna delle merci ai consumatori e hanno portato a fluttuazioni dei prezzi.

La necessità di ridurre i ritardi nella catena logistica hanno fatto sì che, sia di qua, sia di là dell'Oceano Atlantico, gli enti preposti si siano attivati.

Ecco cosa succede di là dell'Atlantico.

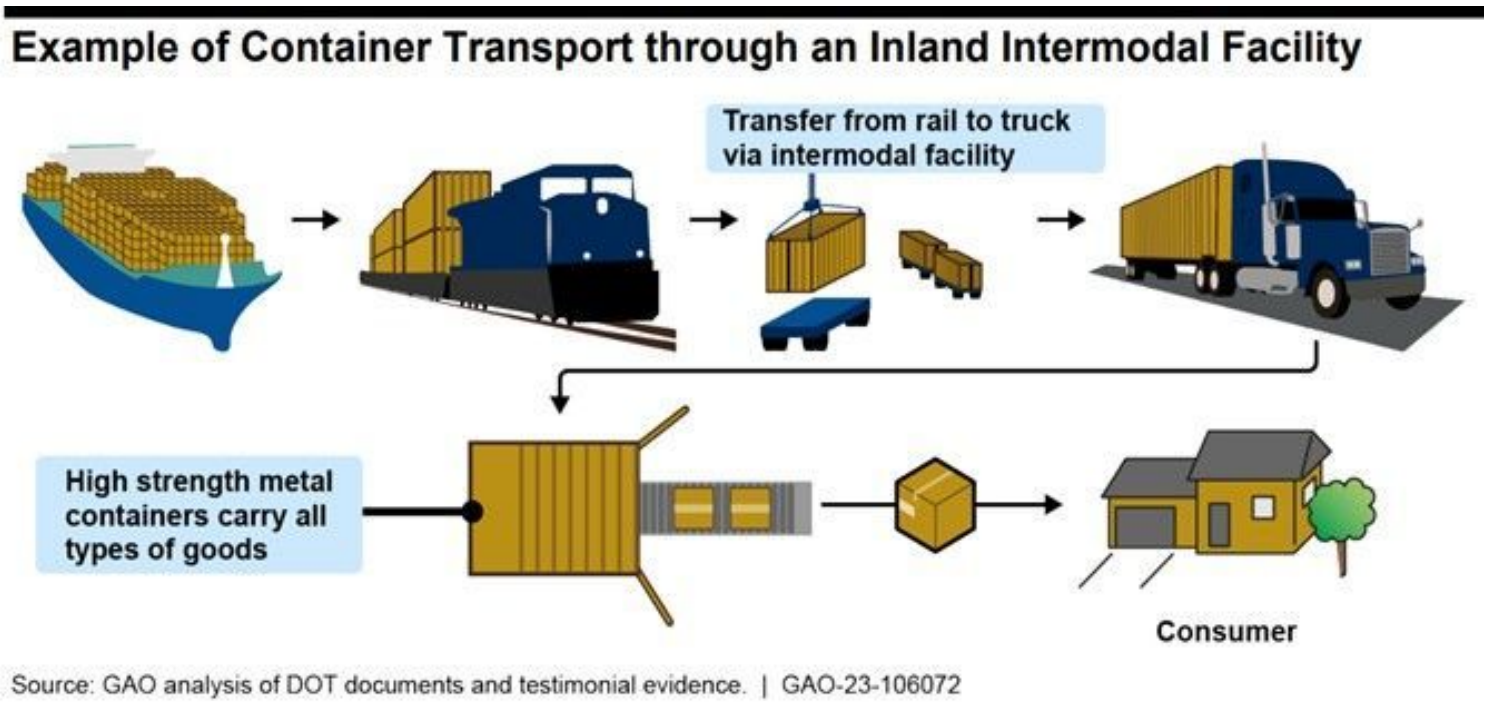
Nel febbraio 2021, il presidente degli Stati Uniti ha emesso l'ordine esecutivo 14017, chiedendo una migliore resilienza delle catene di approvvigionamento statunitensi.

Il rapporto del comitato della Camera, che accompagna il disegno di legge sugli stanziamenti del Dipartimento per la sicurezza interna, nel 2022, include una disposizione per il GAO per rivedere i fattori, che influenzano la creazione di strutture di trasporto intermodale interno.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[ALDIG02] ?#>

Questo rapporto affronta, tra gli altri obiettivi, il modo in cui le parti interessate del trasporto merci utilizzano le strutture di trasporto intermodale interno e la misura in cui la Federal Highway Administration (FHWA) ha aggiornato e comunicato il suo manuale sull'uso del trasporto e del territorio.

GAO ha esaminato i piani strategici e la guida del DOT (department of transportation), ha intervistato i funzionari; e ha analizzato i dati DOT sulle strutture di trasporto merci intermodali a partire da luglio 2022, i dati più recenti disponibili durante la revisione del GAO.



Le parti interessate del trasporto (ad es. Autorità portuali, ferrovie, associazioni di settore e agenzie statali e locali) hanno dichiarato a GAO di sviluppare strutture interne, che GAO definisce strutture di trasporto intermodale interno, per aumentare la mobilità della catena di approvvigionamento, ridurre la congestione dei terminali marittimi ed elaborare il trasporto merci. Le parti interessate del trasporto merci utilizzano tali strutture per trasferire i container tra le modalità di trasporto (ad esempio navi, treni, camion) per consentire il movimento delle merci attraverso la catena di approvvigionamento. Nel 2012 la Federal Highway Administration (FHWA) ha sviluppato un Manuale per il trasporto merci e l'uso del territorio come risorsa per informare meglio le parti interessate del trasporto merci sulle considerazioni per la creazione di strutture terrestri per la mobilità delle merci. Ad esempio, il manuale fornisce informazioni, studi di casi e migliori pratiche sulla pianificazione e la creazione di strutture per il trasporto merci. Tuttavia, il manuale è obsoleto, non riflette i nuovi mercati emergenti, come l'e-commerce, e molte parti interessate non ne sono a conoscenza.

Inoltre, molte parti interessate hanno dichiarato al GAO di non essere a conoscenza del manuale. I funzionari della FHWA hanno dichiarato che intendono iniziare ad aggiornare il manuale entro la fine dell'anno fiscale 2023, ma non hanno elaborato un piano operativo, per sviluppare il progetto. I funzionari della FHWA hanno dichiarato al GAO di non aver comunicato in modo proattivo il manuale del 2012 con le parti interessate del trasporto merci negli ultimi anni, a causa della sua età. Tutta via, chi scrive ritiene che tale manuale abbia ancora una significativa valenza e lo mette a disposizione in allegato.

Ed ecco cosa succede di qua dell'Atlantico.

Il comitato tecnico preposto di ISO/TC 292 ha recentemente pubblicato un aggiornamento della norma ISO 28000, pubblicata ora con la seguente dizione: ISO 28000:2022 -Security and resilience ? Security management systems ? Requirements

Questo documento specifica i requisiti necessari per un sistema di gestione della sicurezza, prestando particolare attenzione agli aspetti che riguardano la catena logistica. Il documento è applicabile a organizzazioni di ogni tipo e dimensioni, che vogliano stabilire, attuare, mantenere e migliorare un sistema di gestione della sicurezza.

La particolare attenzione prestata alla catena logistica non fa altro che rispecchiare la necessità di mettere sotto controllo i gravi ritardi, che si registrano in tutto il mondo, in termini di movimentazione di merci.

Un ritardo nella movimentazione di merci ha riflessi negativi sulla produzione, sulla distribuzione e sul costo dei prodotti coinvolti.

Vedi allegato (pdf)

Adalberto Biasiotti

Licenza Creative Commons

---

www.puntosicuro.it