

NUOVE TECNOLOGIE

Quando il container diventa intelligente

Molti spedizionieri iniziano a chiedere agli armatori la tracciabilità del carico. Ma gli esperti spiegano: il fenomeno è ancora acerbo

GENOVA. Tecnologie come l'Rfid, Radio frequency identification, permettono di migliorare la catena di distribuzione di qualsiasi prodotto, e di sorvegliarlo costantemente durante il trasporto e in magazzino. In genere si tratta di minuscoli trasmettitori installati in ogni container. Ma c'è, per ora, un punto debole: lo shipping. Le grandi compagnie cominciano soltanto ora a colmare il vuoto, prime il gigante danese Maersk e la francese Cma-Cgm. Sotto pressione da parte dei clienti, che vogliono essere aggiornati di continuo sullo stato della merce ordinata, le compagnie di navigazione si sono decise a sperimentare dispositivi (l'Rfid è il più noto ma non l'unico) grazie ai quali, ad esempio, il grossista di salumi sa se i suoi prosciutti stanno viaggiando a temperatura e umidità giuste. «Gli strumenti per avere queste informazioni ci sono tutti. Alcuni risalgono addirittura alla Seconda guerra mondiale. Ma non vengono ancora sfruttati: credo che il loro boom lo

vedremo nei prossimi dieci anni». La previsione di Gabriele Parodi, esperto in controlli elettronici ed informatici e docente di elettronica all'Università di Genova, trova una prima conferma a Marsiglia. Qui il terzo gruppo marittimo mondiale, Cma-Cgm, ha creato con Ibm una società paritaria per l'hi-tech navale.

Attiva dal primo gennaio, la Cma-Cgm Systems «trasferirà - dicono a Marsiglia - l'esperienza informatica di Ibm nel settore della navigazione». Più a nord, in Olanda, è sempre Ibm co-protagonista di un'altra iniziativa. Come spiega Giovanni Focardi, responsabile per Ibm-Italia del settore travel and transportation, «in collaborazione col produttore di birra Heineken e con Safmarine, filiale del più grande gruppo armatoriale mondiale, Maersk, stiamo usando un sistema wireless avanzato per monitorare le spedizioni dei container di birra Heineken dall'Europa verso gli Stati Uniti, mediante tecnologie cellulari e satellitari. Grazie a una documentazione totalmente elettronica e a un continuo scambio d'informazioni tra i diversi attori della filiera distributiva - continua Focardi - acceleriamo le consegne riducendone i costi. Non solo: il nostro sistema misura tutte le condizioni in-

terne a ciascun container, come luce, temperatura e umidità».

In Germania, a Brema, un gruppo di ricercatori universitari ha presentato a fine 2006 il "container intelligente". Si parte da un lettore Rfid più alcuni sensori, ciascuno applicato su ogni imballaggio, in container a temperatura controllata. I dati così raccolti vengono trasmessi a un computer centrale che non solo li interpreta ma è in grado di prendere decisioni. Ad esempio, di abbassare la temperatura o aumentare l'umidità.

I grossi trader, alimentari e non, sono interessati, ma temono i costi. «Ricostruire nei dettagli il percorso della merce può essere molto utile - sostiene Andrea Bagnasco, ricercatore del Dipartimento di ingegneria biofisica ed elettronica dell'Università di Genova - Sapendo che in uno stesso carico di banane alcune, durante la navigazione, sono rimaste più esposte al calore di altre, il grossista saprà anche quali vendere subito se non vuole che deperiscano in magazzino. Meno care che in passato, queste tecnologie sono però ancora di nicchia». «Diversi fattori, oltre al costo, spiegano il ritardo. Tanto per cominciare, il vuoto legislativo colmato solo da poco con il regolamento europeo (in vigore dal 2005)

che prevede un sistema internazionale per la rintracciabilità dei prodotti». È il parere di Daniele Grosso, trentacinquenne amministratore delegato di una giovane azienda genovese: Montalbano Technology. In collaborazione col colosso italo-francese St Microelectronics, la start-up di Grosso ha sviluppato un sistema simile a quelli di Ibm e dei tedeschi. «Un microcomputer che rileva, registra e trasmette l'esposizione dei beni deperibili agli agenti modificanti, come gli sbalzi di temperatura o altri tipi di shock». La tecnologia della Montalbano parte da un microcircuito sottile quanto una carta di credito, da applicare direttamente su ogni imballaggio. «Per ora è in fase di sperimentazione nel trasporto di alcuni alimentari, di farmaci e fiori. Abbiamo anche un progetto pilota con un armatore, con ottimi risultati». In generale, però, gli armatori non sono i più ricettivi. E il motivo non è detto che sia soltanto economico o legislativo. Colossi come Maersk trasportano milioni di container, e non sempre tutto fila liscio. Ora, grazie alle nuove tecnologie, i clienti potranno ricostruire esattamente il percorso della merce e stabilire chi è il responsabile di eventuali danni subiti.

FRANCESCO MARGIOCCO