

Logistica

organizzazione, sistemi e metodi per la supply chain



Primo piano

**Trasporto merci:
la competitività
in Europa**

Sicurezza

**Prevenzione infortuni,
malattie professionali,
salute del lavoratore**

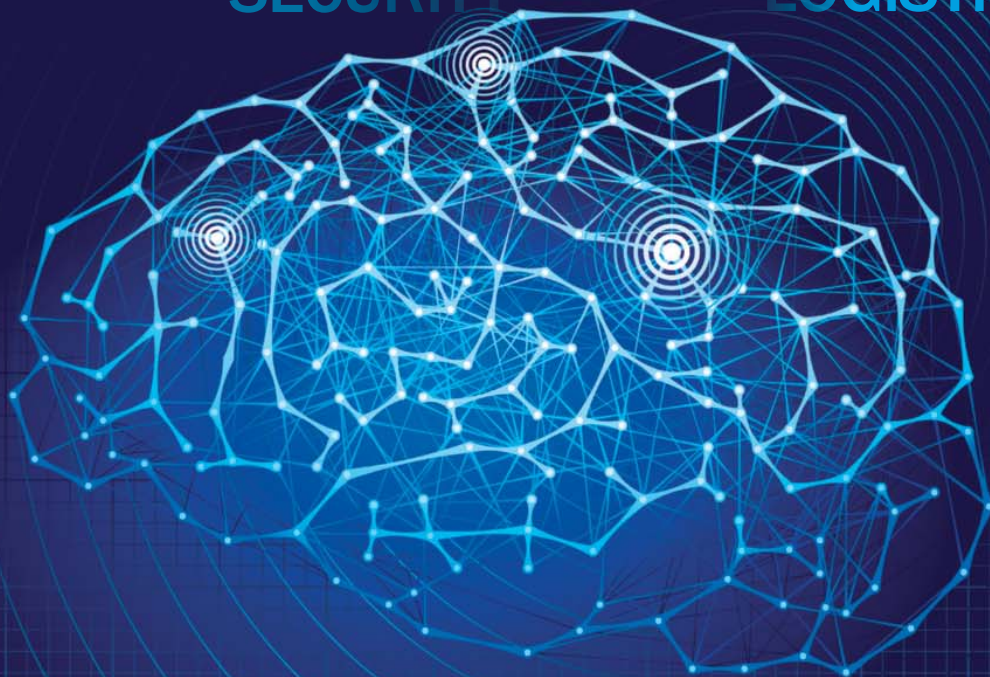
L'intervista a...

Giovanni Brenna
Supply Chain Director
in Bonduelle



tecniche nuove

**FREIGHT DISASTER RECOVERY BUSINESS CONTINUITY
RELIABILITY SECURITY REACTIVITY LOGISTICS**



CAB LOG
SI DISTINGUE
A LIVELLO
NAZIONALE
PER FLESSIBILITÀ
E REATTIVITÀ
DI SERVIZIO.
TRA LE PRIME
AZIENDE DI
DISTRIBUZIONE
E LOGISTICA
INDUSTRIALE
INTEGRATA,
GARANTISCE
A TUTTI I CLIENTI
"BUSINESS
CONTINUITY
E DISASTER
RECOVERY"

**CAB LOG, MASSIMA SICUREZZA
DI DATI E MERCI GARANTITI
SU "CLOUD" DI TELECOM ITALIA
BUSINESS CONTINUITY E DISASTER RECOVERY**



www.cab-log.it

Accessibilità urbana e logistica come fattori di crescita

In questa e nelle prossime pagine presentiamo un quadro dell'evoluzione della logistica per la movimentazione delle merci, sia dal punto di vista istituzionale sia evidenziandone le potenzialità da cogliere come opportunità di sviluppo e non unicamente come questione ambientale da risolvere

La mobilità delle persone e delle merci è largamente riconosciuta quale presupposto imprescindibile per la crescita economica e lo sviluppo della società, elemento strategico per lo sviluppo competitivo di città e regioni e diritto fondamentale delle collettività. Tra queste politiche di gestione della mobilità urbana è ormai evidente la necessità di sviluppare nuove forme di accessibilità ai centri cittadini – con particolare attenzione alle città d'arte ed alle aree con particolare vocazione turistica – in modo da ottimizzare gli spostamenti contemporaneamente favorendo l'utilizzo di veicoli con elevati standard di eco-sostenibilità. Naturalmente anche alla mobilità delle merci deve essere riconosciuto un ruolo di primo piano per lo sviluppo locale se percepita come opportunità di sviluppo e non (solo) come problema ambientale.

In questo panorama il tema della distribuzione urbana delle merci è un argomento strategico. In questi ultimi anni, la sensibilità agli standard delle attività che generano inquinamento e/o congestione è cresciuta a livello locale e la governance della logistica urbana è diventata un tema di interesse primario, oggetto di sperimentazioni e nuove discipline in un





I benefici ambientali attesi dall'implementazione di un modello di city logistics virtuoso sono immediati, poiché si riducono il numero dei mezzi e i chilometri da loro percorsi e le condizioni di circolazione sulla rete viaria

grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai veicoli; ciononostante, la qualità dell'aria nelle grandi aree urbane e in alcune macro-aree del Paese, come la pianura padana, non rispetta ancora i valori limite stabiliti dalla normativa europea. Anche le emissioni medie di anidride carbonica per km dalle nuove autovetture sono diminuite negli ultimi anni, ma il tasso di riduzione non è sufficiente a raggiungere gli obiettivi stabiliti in questo campo.

È evidente che i progressi nella riduzione dell'impatto ambientale e nell'aumento della sicurezza dei trasporti, conseguiti attraverso miglioramenti tecnologici o singoli interventi infrastrutturali, vengono in parte attenuati e talora controbilanciati dalla forte crescita della domanda di trasporto, soprattutto per quanto riguarda la modalità stradale.

Attualmente in Italia gli oltre ottomila Comuni operano in diffinità per regolare l'accesso ai centri urbani e, nella maggior parte dei casi, in assenza di programmazione (Piani Urbani della Mobilità). Tutto questo avviene senza confrontarsi con gli operatori della filiera del trasporto che lamentano la mancanza di forme di concertazione o di approccio industriale al settore concordate, mancanza che poi determina un aumento della conflittualità delle parti con ulteriori costi per gli Enti Locali e per i privati derivanti dall'accesso al sistema giudiziario.

L'interdipendenza tra trasporti e territorio ed il ruolo svolto dai primi nel trasformare il secondo sono il frutto di una riflessione teorica che trova conferma nell'evidenza empirica dei

numero crescente di Comuni che hanno attivato misure per la regolazione degli accessi (permessi, ZTL, fasce orarie, standard ambientali dei veicoli, etc.), tecnologie di controllo, infrastrutture dedicate, in combinazioni diverse e con esiti diversi.

Un tema in cima all'agenda Europea

A causa delle esternalità (in termini ambientali e in termini energetici) prodotte da tutte le tipologie di trasporto (su gomma, aerei, marittimi e ferroviari), sono state emanate dalla Commissione Europea delle linee guida riguardanti sia la qualità dell'aria sia il risparmio energetico. L'ultimo Libro bianco sui trasporti presentato dalla Commissione Europea prevede una strategia di ampio respiro ed un ampio orizzonte temporale (fino al 2050)¹.

Al paragrafo 1, si legge che "I trasporti sono fondamentali per la nostra economia e la nostra società. La mobilità svolge un ruolo vitale per il mercato interno e la qualità di vita dei cittadini che fruiscono della libertà di

viaggiare. I trasporti sono funzionali alla crescita economica e dell'occupazione: e devono essere sostenibili in vista delle nuove sfide che viviamo. Data la dimensione globale dei trasporti, gli interventi, per essere efficaci, richiedono un'intensa cooperazione internazionale".

In sintonia con questo approccio, la strategia dell'Unione Europea per lo sviluppo sostenibile², prevede che il sistema dei trasporti debba "rispondere alle esigenze economiche, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente. Gli obiettivi al 2020 della politica comunitaria per il clima e l'energia- ossia la riduzione dei gas serra di almeno il 20% rispetto ai livelli del 1990, l'incremento dell'uso delle energie rinnovabili fino al 20% della produzione totale di energia e la diminuzione del consumo di energia del 20% rispetto ai livelli previsti per il 2020 grazie ad una migliore efficienza energetica

– prevedono un contributo importante dal settore dei trasporti: questi sono infatti, responsabili di circa il 40% delle emissioni di gas serra dei settori non soggetti al sistema europeo di scambio delle emissioni (ETS), le cui emissioni complessive dovranno ridursi del 13% entro il 2020. Inoltre, il 10% del carburante usato per i trasporti stradali dovrà provenire da fonti rinnovabili, i biocarburanti dovranno rispettare determinati criteri di sostenibilità e il livello medio di emissioni di CO₂ di tutte le auto nuove, dovrà raggiungere i 130 g/km entro il 2014; infine, le attività di trasporto aereo verranno incluse nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra.

Lo stato dell'arte del nostro Paese

Rispetto agli obiettivi europei sopra descritti, il sistema dei trasporti italiano presenta molti aspetti ancora irrisolti, pur in presenza di qualche segnale positivo. In Italia, in controtendenza rispetto all'Unione Europea, si è rilevato, negli ultimi anni, un notevole calo delle emissioni inquinanti prodotte dal trasporto stradale,

¹ Commissione europea, *Libro bianco sui trasporti*, COM(2006) 314.

² Commissione europea, *Libro verde, Una strategia europea per un'energia sostenibile, competitiva e sicura*, COM(2006) 105.



L'ultimo Libro Bianco sui trasporti presentato dalla Commissione Europea prevede una strategia di ampio respiro ed un ampio orizzonte temporale, cioè fino al 2050

processi di localizzazione, in cui i trasporti emergono come fattore di spiegazione dominante, a fronte di una importanza assai minore di altri fattori, più direttamente manovrabili con le politiche urbanistiche. Adottare questo approccio significa abbandonare il concetto di

settorialità dei trasporti, in favore di una loro utilizzazione in qualità di strumenti che concorrono a risolvere problemi di sviluppo economico e territoriale che non necessariamente si manifestano come semplici interventi per il traffico e/o la circolazione.

In tale ambito riveste grande importanza il lavoro svolto dalla Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica (improvvidamente cancellata dalla spending review Monti) di concerto con gli attori economici chiave della logistica e con i soggetti regolatori, Comuni e Regioni. La Consulta, dopo aver sottoscritto un primo accordo con ANCI (Associazione Nazionale dei Comuni Italiani) ha istituito un tavolo

di lavoro che ha portato, dopo numerosi incontri ed una intensa attività di verifica critica e ragionata delle esperienze in corso a livello nazionale ed europeo, alla predisposizione di una proposta operativa per rendere il settore della distribuzione urbana delle merci un vero e proprio mercato con contrattualistica specifica. L'aggiornamento del Piano Nazionale della Logistica e la successiva direttiva Ministero dei Trasporti delle Infrastrutture e dello Sviluppo Economico, individuano nelle possibili azioni e nelle politiche coordinate a livello nazionale di city logistics un fattore di rilancio del nostro Paese, considerando che l'80% del PIL è incardinato nel mercato "domestico".

LE **IDEE** DEI NOSTRI **UOMINI** AL SERVIZIO DEI VOSTRI **PROGETTI**



www.piusrl.com

Progetti, Idee, Uomini

LOGISTICA

BOARD

ARCHIVIAZIONE
DOCUMENTALE

GESTIONE IMMOBILI

RIORDINO AUTOMATICO



PIU Srl - Via Salaria, 188/B - 63100 Ascoli Piceno - Tel. +39 0736 812691 / 0736 817333 - Fax +39 0736 811114 / 02 700412335

Cod. Fisc./P. IVA/Reg. Imprese di Ascoli Piceno 01786180446 - R.E.A. di Ascoli Piceno n.173653 - Capitale Sociale € 20.000,00 i.v.

Contatto diretto: emanuelabicc@piusrl.com

Il protocollo d'intesa rappresenta il primo passo verso una piattaforma condivisa di studio e sviluppo delle esperienze più significative in materia di distribuzione urbana delle merci. A questo primo step, con l'auspicabile adesione di tutte le città interessate dal passaggio a Città Metropolitane, seguiranno azioni specifiche volte a raccogliere studi ed esperienze sul campo quali importanti spunti per arrivare all'applicazione di soluzioni e normative efficaci sulla distribuzione urbana delle merci.

Il Ministero sta attualmente lavorando insieme ai Comuni di Torino, Milano e Napoli su un processo di analisi congiunta delle implicazioni derivanti da una diversa e più innovativa gestione delle merci a livello urbano. L'obiettivo è quello di favorire non solo un primo processo di armonizzazione fra gli aderenti, ma un più consistente e duraturo sistema di condivisione delle esperienze e del know how che i comuni matureranno nell'ambito delle azioni previste dall'Accordo. Da qui l'esigenza e l'importanza di una regia nazionale per la mobilità e la logistica delle merci in ambito urbano.

La sfida del cambiamento

Nel quadro brevemente tratteggiato a livello istituzionale si inseriscono le problematiche più squisitamente economico-gestionali delle funzioni logistiche. Uno dei cambiamenti più rilevanti cui si è assistito nell'ultimo decennio è rappresentato dal progressivo aumento della frequenza dei rifornimenti ai punti vendita.

Attualmente, in Italia, gli oltre ottomila Comuni operano in diffinità per regolare l'accesso ai centri urbani e, nella maggior parte dei casi, in assenza di programmazione (Piani Urbani della Mobilità)

In definitiva gli esercizi commerciali localizzati in ambito urbano utilizzano sempre più spesso il modello del just in time (JIT), basato su costi di magazzino ridotti al minimo, grazie alla velocità del rifornimento, a tutto beneficio delle attività di vendita e della maggiore varietà dell'offerta³. Per far fronte a questa pratica, gli operatori del settore hanno modificato i propri modelli organizzativi, le modalità procedurali mantenendo comunque competitivo il prezzo delle spedizioni al di sotto di un certo livello. I modelli produttivi dei trasportatori più virtuosi ed organizzati, è basato sull'ottimizzazione del servizio, ottenuto dal consolidamento delle consegne e dei ritiri attraverso un'elevata standardizzazione dei processi. Nelle aree urbane l'adozione del JIT è anche conseguenza dell'aumento dei costi delle aree commerciali, e implica uno stretto coordinamento con le attività di trasporto e distribuzione delle merci, che non debbono mai mancare

³ Oxford Economics, The Impact of the Express Delivery Industry on the Global Economy, 2009 e 2011



negli spazi espositivi: aumenta quindi la dipendenza dell'esercente (che non ha più stock) dal soggetto che lo rifornisce di merce: senza consegne efficienti il business non funziona. A Bologna nel 2004 il 58% delle consegne entro l'area ZTL era effettuato a favore di esercizi commerciali che adottano il JIT. In Italia le imprese di corriere espresso effettuano circa il 70% delle loro consegne a favore di tale categoria di esercizi. La fornitura di servizi di consegna merci JIT ha quindi "decretato" un nuovo valore aggiunto di questo mercato. Se fino a pochi anni fa, i due segmenti dei principali del mercato della consegna merci (trasporto tradizionale e consegna pacchi urgenti) erano ben distinti per caratteristiche e prezzi, oggi essi si sono molto avvicinati fra loro. La ragione è che la tecnologia produttiva di base, la struttura dei costi e i prezzi degli input (mezzi, carburante, costo del lavoro, autisti, etc.) sono del tutto simili. L'unica differenza, pertanto, consiste nell'offerta da parte dei trasportatori di servizi supplementari a valore aggiunto quali il tracking &

tracing e la consegna ad orari concordati, riconosciuti dal cliente in un prezzo di poco più alto di quello praticato nel mercato della logistica tradizionale. I trasportatori operano oggi principalmente su tre caratteristiche che costituiscono le chiavi di successo fondamentali:

- 1) I livelli di efficienza operativa. Per essere competitivi – pur trattandosi di un mercato oligopolistico, la concorrenza fra operatori è molto intensa - i trasportatori necessitano di vantaggi di costo derivanti dall'ottimizzazione in tempo quasi reale dei percorsi dei loro mezzi, mantenendo sempre alto il fattore di carico fra consegne e ritiri. I giri effettuati quotidianamente sono quindi sempre diversi, e l'eccellenza produttiva viene raggiunta minimizzando il numero dei veicoli circolanti sotto il vincolo delle prestazioni di tempestività e certezza richieste dai clienti.
- 2) La garanzia assoluta sull'integrità dei beni trasportati. Il rispetto dell'integrità implica il controllo stretto e costante dei processi, che impone una loro gestione unitaria,

non delegabile a terzi se non contrattualmente legati al rispetto assoluto di una pluralità di standard produttivi. Nella logistica tradizionale è possibile delegare a terzi le consegne di ultimo miglio rivolte ai centri storici a traffico limitato.

3) Rapidità e certezza di svolgimento del servizio. È forse la caratteristica a valore aggiunto più rilevante per i trasportatori che devono operare in condizioni JIT, ottenuta attraverso un uso estensivo delle tecnologie digitali satellitari, che permettono il rispetto dei tempi di consegna e ritiro ed aggiustamenti correttivi in caso di imprevisti o di richieste di raccolta da un mezzo già in circolazione.

Ambiente, innovazione e sviluppo

Il potenziale miglioramento delle funzioni logistiche, per quanto sopra rappresentato, deve coerenza con le altre istanze tutelari che ruotano attorno alle dinamiche dei trasporti. Un tema di fondamentale importanza è pertanto costituito dalla modalità di mitigazione delle externalità negative e l'internalizzazione dei costi ad esse correlati (i cosiddetti "costi esterni"). Nel sistema dei trasporti e della mobilità, per "externalità" s'intende l'influenza che l'effettuazione da parte di un qualsiasi soggetto di uno spostamento (nel caso di specie, di merci) determina su un altro o su una pluralità di essi. Allorché tale "influenza" determini una riduzione del benessere o dell'utilità, tale externalità è negativa e la sua "misura" economica è data dalla parte del costo connesso a detto spostamento che non è a carico di chi lo effettua (è quindi

ad esso "esterno") ma di altri (cioè della collettività nel suo complesso ovvero ricade su parte di essa). Dal punto di vista operativo, per quanto concerne la valutazione degli impatti ambientali derivanti dalla sperimentazione di uno specifico modello di city logistics adottato, si suggerisce di mettere in atto un monitoraggio di tipo deduttivo, ovvero mediante simulazioni e calcoli di emissioni in funzione delle performance tecniche del modello (riduzione di flussi, modifica dei livelli emissivi unitari). Per effettuare questo tipo di analisi si potrà implementare nel modello di emissione la composizione del parco veicolare (distinto per alimentazione, per standard emissivo e per cilindrata), le percorrenze dei mezzi appartenenti alle varie categorie e le condizioni di circolazione.

I benefici ambientali attesi

dall'implementazione di un modello di city logistics virtuoso sono immediati, poiché grazie ad una più corretta gestione della domanda di trasporto merci si riducono i chilometri percorsi dai mezzi, il numero di mezzi e le condizioni di circolazione sulla rete viaria per tutta la flotta veicolare coinvolta. È, altresì, possibile valutare il beneficio ambientale non solo in termini locali, ovvero con una valutazione effettuata sulle quantità di sostanze inquinanti emesse per i soli veicoli merci (quelli allo stato attuale e quelli impiegati a seguito dell'introduzione del modello di city logistics adottato) ma, anche effettuare una valutazione più ampia sul traffico nel territorio interessato e come questi sia influenzato dal trasporto delle merci ed è proprio in questo contesto che debbono essere promossi progetti innovativi di riduzione e compensazione

delle emissioni di CO₂ generate dalle attività logistiche sino al raggiungimento del cosiddetto impatto zero.

È indubbio che tali obiettivi sono oggi perfettamente raggiungibili, anzi direi già alla nostra portata grazie allo sviluppo di sistemi intelligenti ITS nell'ecosistema della logistica, mentre rimangono ancora da sviluppare i modelli di governance multilivello che sottendono ai rapporti fra i diversi attori. La sfida è quindi lanciata: come è possibile preservare l'ambiente delle nostre città (d'arte) senza deprimere la mobilità e quindi rallentare lo sviluppo? Ottimizzare l'esistente. Fare piccoli ma mirati investimenti che garantiscano l'interoperabilità e la co-modalità dei sistemi, razionalizzare ed armonizzare le regole di accesso in area urbana, riscrivere le regole di accessibilità alle aree urbane e monitorare il mercato affinché, attraverso i processi di accreditamento concordati e condivisi fra le parti, si possa finalmente attivare un patto locale che miri direttamente a fare in modo che la logistica distributiva dell'ultimo miglio sia una risorsa e non un ostacolo per lo sviluppo del nostro Paese. In questo scenario tutti sono chiamati a fare la loro parte: gestori di infrastrutture importanti come i mercati all'ingrosso, concessionari, grossisti, negozi di vicinato, centri commerciali naturali, la grande distribuzione organizzata (ma ancora non ottimizzata) e, ovviamente, anche i consumatori che possono essere, con le loro scelte consapevoli, il motore del cambiamento di tutta la catena del valore della filiera distributiva. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cos'è FIT Consulting

FIT Consulting opera nell'ambito della conduzione di progetti innovativi anche nel settore dell'accessibilità urbana e della mobilità sostenibile di merci e di persone. Sono oltre 50 i progetti europei ed altrettanti nazionali svolti con successo applicando il proprio sistema di qualità, presentando i risultati in pubblicazioni specializzate, siti internazionali, libri divulgativi e scientifici. La società fin dal 1997 è presente come coordinatore di progetti transnazionali a valere su fondi europei sul tema della distribuzione urbana delle merci ed ha supportato le amministrazioni locali di Padova, Ferrara, Genova, Prato, Parma, Frosinone, Torino, Napoli etc. nella messa a punto di progetti sostenibili, che costituiscono veri e propri casi di successo nel settore. È advisor per numerosi comuni italiani, ANCI, Unioncamere, il Ministero dei Trasporti e per le principali associazioni di logistica su questa tematica. FIT Consulting dispone di un bagaglio consolidato di conoscenza e know how non solo per quanto concerne i modelli di business e di governance ma anche e soprattutto per quanto riguarda l'applicazione di sistemi innovativi ITS a servizio della distribuzione urbana delle merci. Combinando queste due competenze la società ha acquisito in questi ultimi anni un ruolo di eccellenza in questo particolare segmento di mercato.



Massimo Marciani, Presidente FIT Consulting