

# Logistica urbana, le soluzioni per governare l'ultimo miglio del trasporto merci

17 Novembre 2021 | *Maria Stella Scarpinella*

I trasporti hanno un ruolo fondamentale per il piano di decarbonizzazione delle città e la logistica urbana (*city logistics*) è il ramo più inefficiente dell'intero trasporto merci.

Ogni anno in Europa si bruciano circa 100 miliardi di euro per le inefficienze della *urban logistics*, il **30% delle emissioni di CO2** e il **20% del traffico** sono causati proprio dalle **consegne di ultimo miglio** e il boom dell'e-commerce ci impone ora di valutare dei requisiti normativi e tecnici per arrivare a definire un modello di logistica urbana efficiente e sostenibile, in una parola: smart.

Questo è quanto si afferma nello **studio** elaborato da FIT Consulting nell'ambito del progetto "*Logistica Smart: verso una logistica urbana più efficiente e sostenibile*", promosso dal CNR-Istituto sull'Inquinamento Atmosferico insieme all'Albo dell'Autotrasporto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità.

Abbiamo chiesto a **Marisa Meta**, segretario del *Freight Leaders Council Young* e project Manager di FIT Consulting, di fornirci consigli pratici che le Pubbliche Amministrazioni potrebbero adottare per migliorare la distribuzione urbana delle merci.

## **Quali sono le principali sfide che le città italiane stanno affrontando nell'ambito della logistica urbana delle merci?**

"I cambiamenti nel comportamento dei consumatori, i nuovi servizi di e-commerce, le consegne istantanee e la pandemia, che si uniscono ai tradizionali movimenti delle merci, stanno causando un aumento delle consegne dell'ultimo miglio e una forte pressione sugli ambienti urbani. In particolare l'e-commerce, se da un lato ha garantito al consumatore condizioni di acquisto più vantaggiose, dall'altro sta generando una proliferazione di micro-consegne a domicilio e una parcellizzazione delle spedizioni che ha aumentato le diseconomie presenti nel ciclo distributivo, generando enormi flussi di veicoli commerciali con coefficienti di carico molto bassi".



In questo periodo si parla sempre più di ZTL e aree pedonali per tutelare la vivibilità delle aree urbane più centrali ma, allo stesso tempo, il fenomeno della proliferazione di micro-consegne a domicilio e la parcellizzazione delle spedizioni, come ha spiegato Marisa Meta, implica una distribuzione delle merci in ambito urbano sempre più capillare.

## **Secondo lei, le Pubbliche Amministrazioni come dovrebbero comportarsi in questo caso?**

"Occorre superare l'idea che la *governance* della logistica urbana debba riferirsi solo alle ZTL. Questo ovviamente limita fortemente l'impatto delle misure. Occorrerebbe quindi definire due zone, una zona centrale e una zona più estesa".

## **Nello specifico?**

"Una zona centrale, eventualmente coincidente con le attuali ZTL con alta densità di attività commerciali, attività turistiche e beni storico culturali, richiede maggiore tutela. Qui c'è non solo un problema ambientale ma anche di congestione; in questa zona dovrebbero poter accedere solo gli operatori che dimostrino di adottare modelli a elevati standard di sostenibilità ed efficienza. Nella zona più estesa, sul modello dell'area B di Milano, si possono prevedere requisiti meno stringenti, ma sempre in linea con gli

stessi principi. Tuttavia, l'estensione dell'area è possibile esclusivamente nel caso in cui gli accessi siano tutti elettronicamente presidiati, in maniera da garantire il rispetto delle disposizioni. In questo senso sarebbe necessario creare un cordone di telecamere intorno all'area da presidiare”.

### **Potrebbe farci degli esempi concreti di azioni e misure immediatamente realizzabili per migliorare la *city logistics* dei Comuni italiani?**

“Non parlerò delle singole misure come *parcel lockers*, veicoli elettrici, droni, eccetera, di cui si discute già moltissimo. In generale, direi che le misure da intraprendere devono seguire due principi, ottimizzazione e sostenibilità. In questo senso la digitalizzazione dà grandi opportunità, soprattutto ora che il costo di sensori si sta abbassando. Ad esempio, l'implementazione di sistemi di georeferenziazione e gestione delle flotte garantirebbe l'acquisizione di dati utili”.

### **E cosa consentirebbe in pratica?**

“Agli operatori di verificare l'efficacia delle misure di efficientamento e di pianificare al meglio i giri di consegna, mentre ai clienti di monitorare la posizione del veicolo e farsi trovare pronti a ricevere la merce. Nel complesso alle città permetterebbe di avere visibilità dei flussi commerciali e organizzare in tempo reale l'utilizzo delle infrastrutture, anch'esse digitalizzate; questo, poi, consentirebbe di associare a ciascun giro di presa-consegna un impatto ambientale”.

### **E dal lato dei clienti?**

“Siano essi attività commerciali o consumatori finali, la scelta di operatori più ecosostenibili, permettere di associare un valore reale e concreto alla sostenibilità; in altre parole, il tracciamento, così come fatto per i prodotti bio, consentirebbe al consumatore di acquisire maggiore consapevolezza dell'impatto delle sue scelte e così di guidare un cambiamento duraturo nel settore”.

Va ricordato che in Italia, sono pochissimi i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile che sono stati integrati con uno specifico Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS).

### **Le Pubbliche Amministrazioni dovrebbero dotarsi di questo strumento?**

“Il PULS è uno strumento che permette di governare le esternalità derivanti dalla logistica urbana. Consente di definire misure che puntino alla qualità dell'ambiente urbano, alla floridità del tessuto economico e alla sostenibilità del modello di business per gli operatori del settore. Le soluzioni disponibili sono molte, ma vanno tarate sulle peculiarità dell'area urbana”.

### **Quindi la programmazione del movimento urbano delle merci è differente da quello delle persone?**

“C'è da sottolineare che il presupposto imprescindibile per la corretta implementazione di azioni e misure è certamente la condivisione: il trasporto urbano delle merci, rispetto a quello delle persone, è un settore che coinvolge diverse tipologie di attori, con interessi spesso divergenti tra loro. Per questo motivo, il coinvolgimento degli attori chiave sin dalla definizione degli obiettivi, delle strategie e poi delle misure da implementare, individuate dal PULS, è indispensabile per arrivare a definire una *roadmap* condivisa in cui siano chiare tempistiche e responsabilità”.

© QualEnergia.it | È vietata la riproduzione dell'articolo senza autorizzazione della redazione di QualEnergia.it