

Data: 12.05.2022 Pag.: 25
Size: 550 cm2 AVE: € 72050.00
Tiratura: 91744
Diffusione: 138603
Lettori: 713000



2025

MODELLO OLANDESE

Anno in cui Rotterdam dovrebbe raggiungere le emissioni zero con la consegna delle merci in città secondo il Piano di logistica urbana

Un mix di soluzioni per risolvere il rebus delle consegne in città

Metropoli. Il boom dell'e-commerce mette sotto pressione i centri urbani, che devono ripensare mezzi e infrastrutture con grande attenzione ai costi

Chiara Bussi

Si gioca sulla consegna delle merci dell'ultimo miglio in chiave green una delle principali sfide per le amministrazioni pubbliche nei prossimi anni. «I cambiamenti del comportamento dei consumatori, i nuovi servizi di e-commerce, le consegne istantanee e la pandemia che si uniscono ai tradizionali movimenti delle merci – sottolinea Marisa Meta, project manager di Fit Consulting – stanno causando un aumento del traffico e una forte pressione sugli ambienti urbani. In particolare l'e-commerce, se da un lato ha garantito 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 produttivo, generando enormi flussi di veicoli commerciali con coefficienti di carico molto bassi».

La strada da seguire, concordano gli addetti ai lavori, è quella dell'ottimizzazione e della sostenibilità, ma non sarà certo un percorso netto. Per Marco Melacini, responsabile scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano «serve una riprogettazione a 360 gradi per rivoluzionare completamente le modalità di distribuzione, dall'infrastruttura ai mezzi di trasporto utilizzati. La vera domanda è come rendere questo sistema sostenibile anche

dal punto di vista economico per evitare un costo eccessivamente salato che si ripercuoterebbe sul consumatore finale». A livello logistico ci sono due soluzioni: «Si possono riposizionare i depositi più vicino al centro città - sottolinea - oppure disaccoppiare i flussi, cioè combinare più modalità di trasporto man mano che ci si avvicina al centro».

Gli fa eco Meta, che cita quattro possibili tipologie di azioni. La prima, spiega, «è un modello di governance efficiente con tavoli di lavoro permanenti dove i vari attori della domanda e dell'offerta dialogano tra loro e propongono soluzioni efficaci». Poi ci sono gli incentivi ad assumere comportamenti virtuosi: oltre a quelli legati all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale, la regolamentazione dei permessi per l'ampliamento delle Zone a traffico limitato per le merci e sistemi di consegna fuori orario. «Per quanto riguarda le infrastrutture – spiega Meta - le soluzioni possono essere una razionalizzazione delle aree di consegna/scarico o la realizzazione di spazi ad hoc per lo stoccaggio delle merci con piani di sviluppo delle piazzole di consegna e scarico, centri di distribuzione urbana, mini-piattaforme». La digitalizzazione, con l'implementazione di sistemi di georeferenziazione e gestione delle flotte aggiunge «rappresenta una grande opportunità», anche ai fini del monitoraggio. Non solo. «La logistica urbana - fa notare

Meta - deve essere considerata all'interno del più ampio tema del cosiddetto curbside management, ovvero della governance della strada adiacente ai marciapiedi e il marciapiede stesso per dare la priorità a servizi più sostenibili dal punto di vista ambientale, sociale ed economico».

Il nodo dei finanziamenti

Un'altra sfida sarà reperire i fondi per finanziare questo cambio di passo. «I costi di adeguamento per il sistema - afferma Melacini - rischiano di essere molto salati. Sarà importante gestire bene il periodo transitorio: si potrebbero ad esempio prevedere aiuti per la riconversione dei veicoli diesel in veicoli elettrici, ci sono già alcuni progetti del Cnr in questa direzione».

Il Piano urbano di logistica sostenibile (Puls), dice Meta, «deve essere lo strumento di pianificazione che permette di definire misure e strategie, in linea richieste della Commissione Ue». Anche uno sguardo alle soluzioni adottate in altri Paesi può aiutare. Al di là delle soluzioni specifiche, precisa, «i modelli vincenti nelle città europee sono quelle che hanno intavolato fin dalle prime fasi il coinvolgimento di tutti i principali attori coinvolti. Ogni filiera merceologica ha inoltre diverse esigenze di consegna».

Lo hanno compreso a Rotterdam dove il Piano di logistica urbana prevede misure specifiche e una roadmap a misura di filiera. L'obiettivo è

Data: 12.05.2022 Pag.: 25
Size: 550 cm2 AVE: € 72050.00
Tiratura: 91744
Diffusione: 138603
Lettori: 713000



il raggiungimento di un sistema a emissioni zero entro il 2025.

Le mosse di Milano e Roma

Tra i Comuni che stanno ridisegnando la consegna delle merci in un'ottica sostenibile c'è Milano che si è aggiudicata un bando del Cac 40, la rete globale di grandi città impegnate nella riduzione dei gas serra. Il progetto prevede di testare un nuovo modello utilizzando esclusivamente mezzi elettrici o cargo-bike. Verrà individuato un Centro di distribuzione urbana in una posizione strategica per accessibilità stradale e ferroviaria, dotato di processi di gestione del magazzino completamente automatizzati, a cui si affiancheranno "city hub" in varie parti della città per la consegna della merce all'utente fina-

le. In questo momento, spiegano dal Comune, è cominciato il dialogo e il confronto con alcuni degli attori in gioco che proseguirà anche nei prossimi mesi per comprendere le varie esigenze. Per i piccoli negozi, ad esempio, far arrivare le merci di notte o al mattino molto presto comporterebbe un notevole aumento dei costi. Un altro nodo da sciogliere è quello dell'assenza di magazzino, molto frequente tra gli esercizi commerciali, che richiede di avere la merce nella giornata stessa o al massimo il giorno dopo. L'idea è sfruttare il sistema del trasporto ferroviario come dorsale base, da cui poi far partire il resto. Si stanno analizzando le diverse stazioni milanesi per capire quali potrebbero essere più adatte.

Il cantiere è aperto anche a Roma,

dove Fit Consulting sta coinvolgendo tutti i principali attori del settore logistico dell'area metropolitana: dai gestori delle infrastrutture portuali, ferroviarie, aeroportuali e stradali agli operatori del trasporto merci, fino ai destinatari della merce, ma anche il Ministero dei trasporti con l'albo dell'autotrasporto, i sindacati che rappresentano i lavoratori del settore, le associazioni ambientaliste e le università.

Tutti insieme per un tavolo di lavoro permanente che ponga le basi per un nuovo modello di logistica urbana sostenibile e resiliente.

Milano progetta un taglio delle emissioni affidando la distribuzione delle merci a mezzi elettrici o cargo-bike



Le iniziative in Italia.

Milano e Roma hanno avviato un percorso di consegne dell'ultimo miglio in chiave sostenibile. Cruciali saranno il coinvolgimento di tutti gli attori della domanda e dell'offerta per definire le esigenze e nuovi incentivi

Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile