

Logistica

organizzazione, sistemi e metodi per la supply chain

www.logisticanews.it



Dossier

**Le nuove sfide
dell'agroalimentare
Made in Italy**

Trasporti

**Intermodability™:
il largo consumo
prende il treno**

L'intervista a...

Attilio Ruini
Supply Chain Manager



tecniche nuove



**MAGAZZINI AUTOMATICI
SISTEMI DI PICKING
SISTEMI DI MOVIMENTAZIONE PERSONALIZZATI
LINEE DI MONTAGGIO E DI COLLAUDO FUNZIONALE
VEICOLI AUTOMATICI AGV, LGV E SLS
STAZIONI DI LAVORO ROBOTIZZATE
MAGAZZINI MULTIPROFONDITÀ A SATELLITE**



YOUR BUSINESS IS MOVING
www.cassiole.com



Rivoluzione possibile

Sebbene la logistica urbana costituisca una quota relativamente ridotta dell'intero traffico cittadino, l'opportuna ed efficiente gestione di primo e ultimo miglio, rappresenta la soluzione per la crescita economica, e non solo, di ogni città.



Le nostre città sono senza dubbio i luoghi maggiormente deputati allo

scambio di beni, servizi ed informazioni e costituiscono il cuore pulsante della nostra economia e del nostro stile di vita. Le città, per avere successo, debbono ottimizzare lo scambio di beni e di informazioni restando al tempo stesso dei luoghi in cui sia piacevole vivere. La logistica urbana assicura quindi che negozi ed attività commerciali vengano rifornite di beni, che le consegne di e-commerce vengano effettuate presso i domicili indicati, che gli edifici siano mantenuti e che i rifiuti siano trasportati fuori della città. Dunque ogni luogo delle nostre città richiede consegne e servizi di manutenzione e riparazione (di tipo elettrico, idraulico, strutturale, conservazione edilizia, restauro e risanamento conservativo, etc.) e pertanto se questa domanda logistica non viene opportunamente ed efficientemente gestita dai

pianificatori si generano immediatamente inefficienze ed inquinamento crescenti. Va ricordato che, sebbene la logistica urbana costituisca una quota relativamente ridotta dell'intero traffico cittadino (8% a Torino, 10% a Milano fino al 18% a Londra), una opportuna ed efficiente gestione del primo e soprattutto dell'ultimo miglio costituiscono una ricetta fondamentale per la crescita economica e per il successo delle città stesse. Il grado di urbanizzazione delle nazioni OCSE è cresciuto in maniera importante: dal 50% della popolazione totale del 1950 al 77% del 2008, fino alle recenti stime dell'85% nel 2020. Le città italiane ed europee continuano a crescere: il 73% della popolazione dell'Unione Europea vive nelle città, le quali producono l'85% del PIL complessivo con un livello di urbanizzazione che nel 2050 arriverà all'82%

con picchi del 90% in Danimarca, Svezia, Belgio, Lussemburgo ed Olanda (EC Together towards competitive and resource-efficient urban mobility – a call to action in urban logistics SWD(2013) 524 Final). Il trasporto urbano è responsabile di circa il 23% delle emissioni di CO₂, con effetti sia sull'inquinamento atmosferico su scala locale e regionale sia sul clima globale, in quanto rappresenta la principale fonte di emissioni di PM10 e PM2.5, le cosiddette polveri sottili, tra i principali agenti inquinanti estremamente dannosi alla salute. Di questo 23% circa un quarto è rappresentato dal traffico urbano delle merci (che equivale al 6% del totale di tutte le emissioni di gas serra derivanti dai trasporti).

Settore in sofferenza

La Commissione Europea ha condotto nel 2013 una indagine molto estesa ai principali attori

del settore dalla quale sono emerse mancanze strutturali del settore in termini di: ➔ attenzione alla distribuzione urbana delle merci nella fase di pianificazione locale della mobilità e dei trasporti; ➔ integrazione delle politiche di logistica urbana all'interno delle strategie di sviluppo economico e territoriale (urbanistico) delle città; ➔ coordinamento fra gli attori logistici e la pubblica amministrazione; ➔ cooperazione fra le parti volta alla predisposizione di accordi quadro di lungo termine; ➔ statistiche ed informazioni puntuali sul traffico merci e sulla domanda di approvvigionamento degli operatori commerciali. In Commissione Europea si sta quindi da tempo denunciando la mancanza di un approccio strutturato al tema con l'adozione di chiare ed efficaci strategie di lungo

termine sia a livello nazionale sia a livello locale. Autorità locali, regioni, Governo centrale, operatori logistici e commerciali dovrebbero avere un interesse comune nel realizzare un processo di ottimizzazione anche se troppo spesso tendono a muoversi individualmente e senza un necessario processo di cooperazione e di accordo fra le parti. In questo scenario di crescente preoccupazione la Commissione Europea raccomanda agli Stati Membri di fare in modo che alla logistica urbana venga data la priorità che merita nei diversi strumenti di pianificazione del settore dei trasporti sia a livello nazionale (Piano Nazionale) sia a livello locale (Piani Urbani di Mobilità Sostenibile) anche attraverso la creazione di piattaforme di cooperazione, di scambio dati e buone pratiche, di formazione accessibili a tutti gli attori della catena logistica. Ma cosa sta facendo la Commissione Europea per aiutare gli Stati Membri a superare questo gap? Prima di tutto sta promuovendo la conoscenza e la diffusione di buone pratiche del settore della logistica urbana e delle politiche di gestione della domanda di trasporto merci attraverso l'utilizzo di piattaforme conoscitive dedicate quali Eltis, Bestfact, C-Liege e Bestlog (www.eltis.org, www.bestlog.org, www.c-liege.eu, www.bestfact.net), sta predisponendo una guida "pratica" che potrà essere di utilizzo dei pianificatori locali nell'implementazione di progetti di efficientamento logistico, sta stimolando l'adozione di capitoli di acquisizione veicoli commerciali a basse emissioni (vedi Direttiva 2009/33 The

A Londra la quota relativa alla logistica urbana si attesta al 18% circa dell'intero traffico cittadino



Clean Vehicle Directive) ma soprattutto sta chiedendo ai diversi Ministeri dei Trasporti di adottare un piano di azione proattivo per arrivare ad un reale impatto di lungo termine, e quindi organico, dei provvedimenti di efficientamento logistico e distributivo. Quindi non più misure estemporanee quali blocchi della circolazione e/o targhe alterne ma piuttosto soluzioni strutturali sostenibili, integrate con la mobilità delle persone di lungo periodo.

Apripista in logistica urbana

A fronte delle preoccupazioni e delle aspettative della Commissione Europea per l'adozione di azioni incisive da parte degli Stati Membri, forse per la primissima volta possiamo vedere dal nostro Paese gli accadimenti con un pizzico di soddisfazione e di accresciuto amor proprio. Ebbene sì, non solo siamo in linea con quanto suggerito dalla Commissione Europea, ma anzi siamo gli apripista nel settore della logistica urbana! Infatti già nel 2010 la logistica urbana entrava non solo a pieno diritto nella stesura del Nuovo Piano Nazionale della Logistica con un capitolo dedicato alle politiche di city logistics, ma due anni

dopo era inserita nelle quattro azioni prioritarie all'attenzione dell'allora Ministro dei Trasporti Corrado Passera. In quegli anni la Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica (presso il Ministero delle infrastrutture e i trasporti), con una puntuale ed illuminata opera di concertazione con gli attori economici chiave della logistica e con i soggetti regolatori, Comuni e Regioni, aveva sottoscritto un primo accordo

con ANCI (Associazione Nazionale dei Comuni Italiani) per l'istituzione di un tavolo di lavoro che ha portato, dopo numerosi incontri ed una intensa attività di verifica critica e ragionata delle esperienze in corso, alla predisposizione di una proposta operativa per rendere il settore della distribuzione urbana delle merci un vero e proprio mercato sostenibile sia dal punto di vista ambientale, energetico e economico.



CREATO PER AVERE IL CONTROLLO TOTALE DEL TUO MAGAZZINO.

MAFWARE®

LA SOLUZIONE FACILE, POTENTE E CONVENIENTE PER GESTIRE IL TUO MAGAZZINO.



www.re-store.it

Contatto diretto: info@re-store.it

Linee guida per i Comuni

Sono state successivamente predisposte le relative linee guida quali efficace strumento di supporto ai Comuni nella definizione delle misure necessarie a governare i flussi di traffico generati dal trasporto merci in città, avendo presente che la vitalità delle città e il loro fondamentale contributo allo sviluppo economico e sociale del Paese è strettamente legato alla loro imprescindibile funzione di luogo di produzione/scambio di merci e servizi. A seguito della azione di spending review messa in atto dal Governo Monti, le attività del tavolo di lavoro della logistica urbana sono tornate in capo al Ministero dei Trasporti ed

in particolare alla Direzione Generale per il Trasporto Stradale e l'Intermodalità il cui Direttore Enrico Finocchi sta portando avanti in prima persona le azioni previste dall'accordo siglato con ANCI al fine di migliorare e rendere più efficiente il delicato settore della distribuzione urbana delle merci. Nel 2012 è stato firmato un successivo accordo fra il Ministero ed il network delle aree metropolitane rappresentato, in questo primo passaggio, dalle città di Torino in qualità di capofila, Milano e Napoli a cui si sono immediatamente aggiunte Roma e Bologna. L'accordo – che anticipa in modo incredibilmente quasi calligrafico il documento

coordinamento del Ministero appunto, per individuare migliori pratiche nel settore in Italia ed all'estero in modo tale da mettere a punto, nel rispetto delle specifiche esigenze e peculiarità locali, una armonizzazione dei principi cardine relativi ai diversi modelli di governance del sistema distributivo urbano delle merci. Il primo passo è stato quello di costituire una mappa conoscitiva puntuale della composizione del traffico veicolare, commerciale e non, in accesso ed attraversamento nelle rispettive aree a traffico limitato (ZTL) in modo da determinare le caratteristiche principali sia sotto il profilo tecnico (classe Euro, portata, revisioni) sia sotto quello amministrativo (titolo di trasporto). I dati così raccolti e “qualificati” dalle elaborazioni anonime svolte, in un promettente spirito di aperta collaborazione fra Enti locali e centrali, hanno fornito molte conferme e qualche sorpresa. Nello specifico il primo punto che merita una riflessione è relativo al peso “strettamente numerico” che il traffico commerciale ha a Torino (8%) e Milano (10%). In questo ambito troviamo che la percentuale di conto proprio e conto terzi rispetta quella aurea presente in molte bibliografie (conto terzi a Torino 23%, Milano 31%). Sulla base del lavoro svolto finora su questa tematica, confortati dalla disponibilità non più di stime ma di uno scenario realistico, è stato possibile avviare a Torino, come pilota, un protocollo di intesa quinquennale fra Comune, CCIAA ed Associazioni di categoria volto a sancire, come possibile prototipo da applicare a tutte le aree metropolitane, il principio della gradualità e della condivisione degli interventi tesi alla razionalizzazione ed

ottimizzazione del trasporto urbano delle merci.

Prima Torino

Il Comune di Torino, con lungimiranza e apertura, si è dimostrato un pioniere particolarmente innovativo del settore proponendo un modello a costo zero in cui a guadagnare è al tempo stesso la collettività e il privato. Il privato – attraverso un processo di accreditamento al servizio - aumenta infatti la sua produttività grazie all'efficiente rifornimento delle supply chain e il pubblico ne beneficia in termini di minore inquinamento, grazie ai mezzi ecologici impiegati, alla fluidità del processo, e scorrevolezza del traffico. Un perfetto esempio di modello win-win, ulteriormente perfezionabile e soprattutto facilmente replicabile in altre città che farà presto da “apripista” per altri comuni e, nel suo piccolo, sia d'esempio per il superamento di una pluralità di singolarismi: male che da sempre caratterizza e “avvelena” il nostro Paese. Il concetto alla base del modello è, infatti, fondato su un semplice sistema di regole condivise a livello locale per la mobilità dei veicoli merci utilizzati per la distribuzione e raccolta di beni di consumo e di quelli di utilizzati per l'erogazione di servizi (manutenzione) in modo non coercitivo ma piuttosto sfruttando il concetto di “accreditamento” aperto a tutti coloro i quali rispettano regole chiare e condivise che interessano i carichi, le motorizzazioni, l'efficienza e la sicurezza del sistema di logistica urbana. L'approccio da seguire è quello basato sulla combinazione bilanciata tra misure restrittive (per chi è inefficiente) e misure incentivanti (per chi è “virtuoso”) tese ad una reale cambiamento dei



Il trasporto urbano è responsabile di circa il 23% delle emissioni di CO₂, con effetti sia sull'inquinamento atmosferico su scala locale e regionale sia sul clima globale.

della Commissione Europea sopra citato, ha come obiettivo principale l'individuazione delle modalità di gestione ottimale dell'ultimo miglio dei flussi di merci per filiera nelle Aree metropolitane (modalità, frequenza, orari, etc.). Si è quindi tenuto un serrato e proficuo confronto fra le Aree metropolitane con il



La Commissione Europea sta da tempo denunciando la mancanza di un approccio strutturato, con l'adozione di chiare ed efficaci strategie di lungo termine sia a livello nazionale sia a livello locale.

momento come questo in cui il Consiglio dei Ministri, dopo aver approvato lo schema di disegno di legge delega per la riforma del Codice della Strada, deve indicare esattamente i confini ed il perimetro della Legge Delega per consentire anche al Tavolo di Lavoro della distribuzione urbana di portare le proprie istanze in particolare per quanto concerne l'esclusività (per gli operatori logistici accreditati) dell'uso delle aree di carico/scarico ed anche in relazione all'estensione dell'impiego delle telecamere per il monitoraggio (ed eventuale sanzionamento) della sosta non autorizzata in dette aree. La rivoluzione copernicana del modello di governance della logistica urbana risiede appunto nello sviluppo di un nuovo approccio fondato su due parole chiave del tutto nuove per questo settore: accreditamento e premialità. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

comportamenti e delle modalità di erogazione dei servizi distributivi delle merci in ambito urbano, basati su una maggiore efficienza logistica, energetica ed ambientale. Si intende dare la possibilità agli operatori di trasporto (in conto terzi e in conto proprio) maggiormente "virtuosi" dal punto di vista ambientale e di efficienza e sicurezza del servizio erogato di acquisire il diritto di circolare e sostare in regime agevolato (es. riduzione costo permesso di circolazione, finestre temporali di accesso estese, utilizzo esclusivo di specifiche aree di sosta, utilizzo delle corsie riservate al TPL, etc.), previo rispondenza del servizio a determinati requisiti richiesti per l'accreditamento quali ad esempio utilizzo veicoli a basso impatto ambientale, utilizzo di sistemi di localizzazione del veicolo, applicazione dei criteri del sistema di Gestione per la Qualità, etc... Pertanto, sulla base del lavoro pluriennale che attende gli stakeholder firmatari del protocollo di intesa di Torino, sarà possibile condividere un percorso comune per passare da un approccio dirigista "top-down" largamente utilizzato dai decision maker locali convinti di mettere a punto progetti di distribuzione urbana (i cui fallimenti sono evidenti - piattaforma unica obbligatoria, aziende pubbliche di distribuzione,

crediti della mobilità, etc.), progetti in cui l'originalità, la continua ricerca di elementi che li differenziassero da quelli in corso (caratteristica indispensabile per accedere a finanziamenti pubblici e quindi "bruciare" milioni di euro sull'altare della presunta innovazione), era solo di strumentale e non sostanziale. In tutti questi casi finiti i soldi pubblici, chiuso il "servizio". Adesso, con questo nuovo corso supportato e promosso dal Ministero dei Trasporti con la collaborazione di tutti gli attori chiave coinvolti nella filiera della logistica urbana, si è aperto di fronte a noi un passaggio epocale che porterà questo settore dalla distribuzione urbana alla smart logistics, passaggio che potrà rivelarsi a breve termine come un fattore di reale sviluppo del Paese, di recupero della competitività e dell'efficienza delle nostre Aree metropolitane. Sappiamo tutti che siamo in un momento di crisi, di rottura degli schemi, di passaggio da una cultura individuale ed individualista ad un nuovo rinascimento industriale e culturale dove la tecnologia non deve essere elemento di divisione ma piuttosto strumento di condivisione ed integrazione. In questo scenario sviluppare nuovi modelli di governance in cui, tenendo presente le legittime e spesso contrapposte aspettative dei diversi

portatori di interesse, sia possibile raggiungere la sintesi attraverso i nuovi modelli di governance basati sul principio dell'accreditamento e con il supporto diretto delle tecnologie ITS che possono essere in grado di rispondere alle sempre più pressanti esigenze di monitoraggio delle aree di carico e scarico e di enforcement per quanto riguarda gli accessi nelle Aree Metropolitane. Anche sotto questo punto di vista il supporto fornito dal Ministero dei Trasporti si sta rivelando prezioso, tanto più in un



at-media.it

**CREATO PER DIALOGARE
CON IL TUO MAGAZZINO.**

VOICERING
BY MAGWARE

LA NATURALIZZAZIONE DELLA VOCE E LA PRECISIONE
DEL BARCODE: IL MEGLIO DI DUE MONDI.



www.re-store.it

Contatto diretto: info@re-store.it