

# TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

■ **TEST DRIVE**  
**DAF XF**  
**MERCEDES**  
**AROCS**



■ **LOGISTICA**  
**AUTOSTRADE**  
**DEL MARE**  
**SOSTENIBILITÀ**  
**ANCHE IN CITTÀ**

■ **SPECIALE COMMERCIALI**  
**È LA VOLTA DEI MOTORI**  
**IL DUCATO SI RINNOVA**

■ **PEUGEOT SCENDE**  
**IN CAMPO COL NUOVO BOXER**

In caso di mancata consegna, restituire all'ufficio di Milano Roserio per la restituzione e il mittente che si impegna a pagare la relativa tariffa



# La distribuzione urbana è sostenibile?

**Abbiamo incontrato Massimo Marciani, presidente di FIT Consulting e consulente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per conoscere gli ultimi sviluppi in tema di logistica distributiva in ambito urbano**

**A cura della Redazione**

**N**egli ultimi anni l'Unione Europea ha delineato, mediante diversi documenti d'indirizzo strategico, la politica climatica ed energetica dei trasporti promuovendo una serie di linee di azione volte al raggiungimento di un sistema di trasporti

merci e passeggeri efficiente e sostenibile. Particolare attenzione è stata rivolta ai veicoli stradali commerciali con l'emissione del Regolamento europeo 443/2009 che pone limiti vincolanti sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei nuovi veicoli leggeri e con la Direttiva 2009/33/CE

relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada negli appalti pubblici. Al momento è in fase di revisione la Direttiva 2006/38/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso

di specifiche infrastrutture. In generale possiamo dire che la politica comunitaria per quanto concerne il trasporto urbano delle merci è guidata da tre driver: l'ambiente, la crescita sostenibile e la qualità della vita di residenti e city users.

È a Massimo Marciani, esperto e attento studioso dei sistemi di distribuzione urbana, che chiediamo **quali sono le opportunità e le sfide per il settore della logistica urbana nelle nostre città e per gli operatori del settore.**

*"Per rispondere a questa domanda vorrei portare ad esempio il Comune di Torino che ha firmato insieme alle principali imprese e organizzazioni di trasportatori che operano nella città, un protocollo finalizzato alla graduale dismissione dei veicoli più inquinanti a favore del rinnovo del parco veicolare commerciale degli operatori. Grazie all'assistenza fornita dal Ministero dei Trasporti altre aree metropolitane, oltre alle due prime firmatarie dell'accordo Napoli e Milano, come Genova, Roma e Bologna hanno chiesto di far parte di questa iniziativa che, grazie all'aggregazione delle principali città italiane, riuscirà a raggiungere la massa critica necessaria per la definitiva affermazione del concetto di sostenibilità, in questo caso applicato alla logistica.*

*Da Torino è quindi iniziato un percorso condiviso e comune che consentirà agli Enti Locali di abbandonare il vetusto approccio dirigista 'top-down' finora largamente utilizzato nella illusione di mettere a punto progetti di distribuzione urbana risolutivi (i cui fallimenti sono evidenti - piattaforma unica obbligatoria, aziende pubbliche di distribuzione, crediti ecc.), 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 strumentale e non sostanziale; è superfluo ricordare che, in tutti questi casi, finiti i soldi pubblici, chiuso il 'servizio'.*

*Adesso, con questo nuovo approccio 'bottom-up' più rispettoso del ruolo degli operatori logistici sul territorio, si apre di fronte a noi un decennio di sfide sul campo dove il passaggio dalla distribuzione urbana alla smart logistics, costituisce non solo un fattore reale di sviluppo del Paese, ma soprattutto di recupero della competitività, dell'efficienza e dell'attrattività 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 risascimento industriale e culturale dove la tecnologia non deve essere elemento di divisione ma piuttosto strumento di inclusione sociale ed economica".*



**Massimo Marciani, da oltre 20 anni si occupa di progetti legati alla mobilità sostenibile.**



### **Che posto occupa la sostenibilità nel settore logistica e trasporto in Italia?**

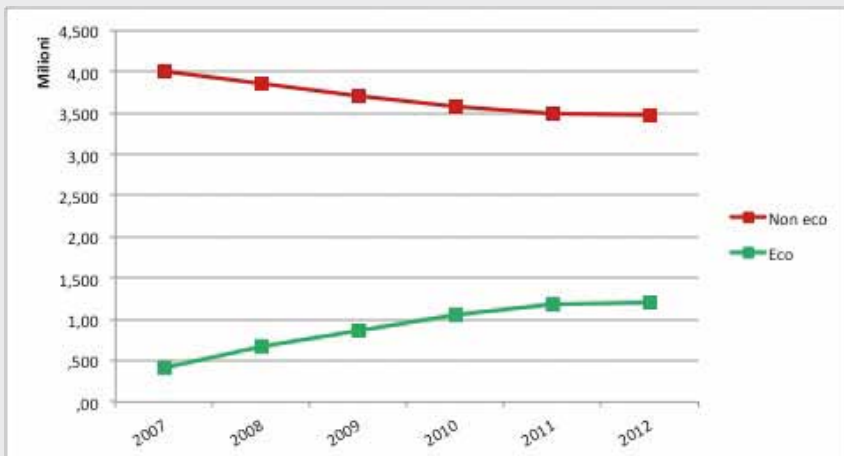
Prima di dare conto di cosa sta succedendo in Italia, vorrei concordare con i lettori cosa intendo col termine di 'logistica sostenibile'. Esso comprende una serie di tecnologie, di procedure e d'attività che hanno il fine di ridurre l'impatto ambientale dei vari anelli della catena logistica, senza penalizzare la qualità del servizio e la redditività economica. È quindi possibile ottenere una logistica più efficiente dal punto di vista della produttività, che nello stesso tempo abbia un minore impatto sull'ambiente. Il concetto deriva da quello più esteso di 'sviluppo sostenibile' e coinvolge diversi aspetti, dal trasporto sulle lunghe distanze alla distribuzione locale, dalla reverse logistics all'intermodalità, dagli impianti di stoccaggio alle tecnologie per l'imballaggio.

Una volta concordato il perimetro del concetto di logistica sostenibile vediamo che cosa è successo in Italia in questi ultimi anni dal punto di vista normativo, in modo da creare un humus positivo per il processo di transizione da un settore di mercato tradizionale ad un mercato logistico 2.0.

In accordo con le politiche delineate dall'Unione Europea nel corso di questi ultimi anni, l'Italia ha adottato nel 2007 il Piano d'Azione Nazionale per l'Efficienza Energetica in attuazione a quanto previsto dalle Direttive Comunitarie. Il Piano di Azione Nazionale per le Energie Rinnovabili individua per il settore trasporti misure ag-

giuntive in materia di efficienza energetica tali da produrre un risparmio energetico di circa 3 Mtep al 2016 e di circa 5 Mtep al 2020 rispetto allo scenario di riferimento che già comprende le azioni in favore della diffusione di autoveicoli a basse emissioni di CO<sub>2</sub>, come da Regolamento Europeo. Tale attenzione al sistema in termini di efficienza energetica e contestuale contenimento delle emissioni ha portato il governo italiano nel 2011 ad emanare due decreti attuativi di recepimento delle Direttive Comunitarie sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili e la promozione di veicoli puliti negli appalti pubblici. Nel nostro Paese sono quindi arrivate sul mercato offerte di servizi specialistici agli operatori logistici, iniziative che hanno l'obiettivo di promuovere la logistica sostenibile, attraverso un riconoscimento alle aziende che adottano programmi di riduzione del CO<sub>2</sub> e contemporaneamente di abbattimento dei costi di gestione (ad esempio «Lean and Green»). Proprio i mezzi di trasporto sono il focus quindi. Queste azioni, supportate da specifiche misure volte allo svecchiamento del parco veicolare circolante ed al contestuale adeguamento della rete di ricarica e distributiva per alimentazioni derivanti da carburanti non fossili e da rinnovabili, hanno portato gli operatori dell'intero settore, anche in un momento di crisi come questo, a considerare la logistica sostenibile come una opportunità di sviluppo e non come un freno.





Il rallentamento del rinnovo dei veicoli rilevabile dal 2011 è sicuramente da attribuire a cause come la crisi poiché coinvolge contemporaneamente le due categorie.

essere determinate da accordi tra sindacato e azienda. Tali prestazioni 'elastiche' non potranno superare il venti per cento della prestazione concordata. I lavoratori dovranno essere reperibili in ore non lavorative, secondo modalità da definire a livello aziendale, che comprenderanno la rotazione e una specifica indennità. I lavoratori non potranno rifiutare la chiamata, salvo 'giustificato impedimento'. Questi periodi di reperibilità saranno comunicati all'inizio di ogni mese.

Mi auguro che questo importantissimo risultato conseguito dalle organizzazioni datoriali e dai rappresentanti dei lavoratori possa essere di traino e di esempio per un rinnovamento del settore, una rinascita che metta non solo la tecnologia ma soprattutto il capitale umano al centro del processo produttivo.



### Che importanza riveste la responsabilità sociale d'impresa?

Il settore della logistica italiana è esploso (un po' in ritardo rispetto al resto d'Europa) alla fine degli anni Novanta, e da allora la crescita non è stata fermata nemmeno dalla crisi. Secondo Confetra (sigla di Confindustria che raccoglie le imprese del settore) oggi la logistica italiana vale 200 miliardi di euro (il 13 per cento del Pil) e nel 2012 ha dato lavoro a 460mila persone. Questa vertiginosa espansione economica si scontra però con la misera realtà quotidiana delle condizioni di lavoro nei magazzini. I sindacati, infatti, definiscono il comparto 'una giungla' in cui le aziende 'si affrontano sul terreno del costo del lavoro, scaricando quindi tutta la competizione sulle spalle di facchini e corrieri', per la stragrande maggioranza migranti. Parliamo di cooperative che occupano prevalentemente lavoratori stranieri, molti dei quali incapaci di leggere e scrivere l'italiano. I 'furbetti delle cooperative' si sono ingegnati e hanno ideato diversi metodi per operare in regime di risparmio, pur in spregio alle regole, a danno ovviamente di coloro che (ancora ne esistono) credono ancora in una concorrenza leale. Non siamo ancora nel terreno dell'illegalità manifesta, ma in una situazione al limite, border line, sicuramente non genuina. Per tali ragioni l'accordo siglato lo scorso febbraio fra Fedit (assistita da Confetra) ed i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti presso il Ministero del Lavoro costituisce un precedente unico ed incoraggiante sulla via verso la riqualificazione del settore. L'accordo nasce, come si legge nel testo stesso, 'per contrastare la degenerazione del processo produttivo e delle condizioni di lavoro, rilanciando le relazioni industriali a livello nazionale e regionale'. L'accordo contiene delle linee

guida per regolare i rapporti nei magazzini, che nella fase iniziale servono per avviare 'intese sperimentali a livello aziendale', con una verifica periodica. Il presupposto è che 'le attività terziarizzate avranno un affidamento diretto e quindi limitato ad un solo passaggio di appalto'. Inoltre, 'In presenza di struttura consortile l'attività potrà essere affidata ad un'impresa o cooperativa consorziate'. Per quanto riguarda l'orario di lavoro, è stabilito in 39 ore settimanali, che si possono distribuire dal lunedì al sabato. L'accordo prevede anche il part time, con durata minima di sedici ore settimanali e di quattro ore consecutive al giorno. Sono possibili clausole flessibili, che devono essere comunicate undici ore prima della prestazione e devono



### Maggiori investimenti in tecnologie pulite e in processi produttivi più efficienti, non potrebbero costituire anche una chance per contribuire alla ripresa economica del Paese?

Da una ricerca recentemente svolta da Nomisma nell'ambito della mobilità sostenibile, risulta che anche le aziende sono consapevoli che il trasporto delle merci è un elemento di forte criticità economica, sociale e ambientale, tanto da mettere la ricerca di una logistica sostenibile al primo posto (34,8%) nelle



## Investimenti delle imprese in tecnologie e motori più eco-compatibili

		EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
2007	Benzina	77.515	52.817	77.867	63.401	20.795	7	N.A.
	Benzina o gas liquido	9.735	4.106	2.467	2.165	1.209	5	N.A.
	Benzina metano	2.209	1.505	2.523	5.498	8.277	187	N.A.
	Gasolio	1.125.264	484.043	896.995	1.209.126	374.192	6.447	N.A.
2008	Benzina	73.732	47.486	72.861	59.299	29.828	7	N.A.
	Benzina o gas liquido	9.462	3.934	2.669	2.398	3.897	5	N.A.
	Benzina metano	2.084	1.432	2.583	5.538	15.936	332	N.A.
	Gasolio	1.071.799	453.005	868.742	1.180.605	596.814	19.715	N.A.
2009	Benzina	70.865	42.248	66.561	54.841	35.843	10	N.A.
	Benzina o gas liquido	9.158	3.685	2.711	2.551	9.811	5	N.A.
	Benzina metano	1.967	1.279	2.484	5.533	27.170	1.606	N.A.
	Gasolio	1.027.600	425.876	831.711	1.161.101	754.045	33.721	N.A.
2010	Benzina	68.692	38.064	60.910	51.277	40.424	125	N.A.
	Benzina o gas liquido	8.825	3.462	2.699	2.652	13.770	12	N.A.
	Benzina metano	1.859	1.123	2.361	5.476	31.696	14.292	N.A.
	Gasolio	990.218	403.842	794.546	1.138.238	902.784	46.373	N.A.
2011	Benzina	66.987	35.598	57.735	49.358	39.136	14.315	2
	Benzina o gas liquido	8.767	3.365	2.772	2.966	20.707	704	0
	Benzina metano	1.837	1.044	2.256	5.425	34.376	18.161	652
	Gasolio	958.727	390.864	775.409	1.132.614	920.441	133.567	4.152
2012	Benzina	61.755	33.111	53.203	46.295	38.232	17.439	2
	Benzina o gas liquido	8.535	3.211	2.681	2.961	21.484	1.973	0
	Benzina metano	1.775	975	2.097	5.263	33.975	23.979	753
	Gasolio	958.727	390.864	775.409	1.132.614	923.441	133.567	4.152

Urban Freight Logistics in the European Union, T. H. Zunder, J.N. Ibanez (2004)

priorità dell'agenda futura. Anche se, per ragioni di costo-opportunità, non lo vedono un tema percorribile in tempi brevi e senza meccanismi di accompagnamento e/o compensazione. Quindi è senza dubbio una opportunità per il nostro Paese, ma una opportunità che non può non tenere conto delle scelte che sono state fatte in termini di politica

industriale per quanto concerne le priorità sulle rinnovabili.

In Italia, infatti, i consumi dei trasporti sono aumentati progressivamente negli ultimi 30 anni, e hanno segnato solo nell'ultimo quadriennio un'inversione di tendenza, con una riduzione annuale intorno al 2%, a causa della crisi economica, che ha prodotto una riduzione dei consumi nel trasporto passeggeri e merci.

Il gasolio è il carburante più utilizzato nel settore, rappresentando più del 60% dei consumi finali. Comunque, grazie agli incentivi statali, il consumo di GPL e gas naturale è aumentato progressivamente, ma senza arrivare a percentuali significative rispetto ai carburanti tradizionali: nel 2009 GPL e metano rappresentano solo il 3% e il 2% dei consumi su strada. L'uso di biomasse, rappresentate prevalentemente da biodiesel, è cresciuto molto negli ultimi 2 anni, attestandosi al 3% dei consumi stradali nel 2009.

Dei consumi complessivi, circa i 2/3 (circa 26 Mtep/anno) sono dovuti al trasporto passeggeri, la restante parte (circa 15 Mtep) al trasporto merci, e sono entrambi dominati dalla modalità stradale: 89% dei consumi del trasporto passeggeri, addirittura il 93% di quello merci.

Per quanto riguarda il trasporto merci, il segmento meno efficiente è rappresentato dalla distribuzione urbana (ultimo miglio) con il maggiore consumo specifico di energia primaria, per tonnellata-chilometro. E' importante ricordare che

la Commissione Europea stima che il 6% del consumo complessivo di carburanti fossili viene spesso a causa della congestione.

Da tale scenario complessivo derivano non solo preoccupazioni ma anche opportunità reali ed immediate di sviluppo e di recupero della nostra competitività dei sistemi locali: anche se ci sono esempi di come si stia provando a ridurre l'impatto ambientale specifico dei veicoli commerciali, vorrei chiarire che la vera sostenibilità viene da un intelligente coordinamento delle varie soluzioni e parte a monte della logistica stessa, ossia nella fase di produzione delle merci. Anche i governi locali, a beneficio dei cittadini residenti e del turismo, non possono più esimersi dal mettere in campo misure e politiche innovative volte a favorire lo sviluppo di una logistica sostenibile.

Infatti a causa della recente crisi e del taglio dei finanziamenti pubblici, non sono più disponibili i sistemi classici di sostegno economico finalizzati al rinnovo dei veicoli. Questo rende necessario lo sviluppo di nuove forme di premialità pubblica, in cui agli operatori che scelgono di investire in termini di sostenibilità nel proprio business (ovviamente in primis sullo svecchiamento del proprio parco veicolare) vengono concesse delle agevolazioni nell'utilizzo degli spazi pubblici aumentando in tal modo la produttività. ■

