

Come fare della logistica urbana sostenibile un fattore di sviluppo del paese

di Massimo Marciani > Marciani@fitconsulting.it

La dimensione urbana della logistica è quella più vicina ai cittadini

La logistica urbana è stata per tanti anni poco considerata dagli esperti del settore che si sono piuttosto concentrati con alterne fortune sulla pianificazione del trasporto individuale o collettivo. In molti ritenevano che i servizi di consegna delle merci e anche le altre attività economiche (quali ad esempio la manutenzione delle strade, i lavori dei piccoli artigiani, ecc.) fossero da ricondurre a fenomeni spinti da dinamiche private e commerciali, e con scarsi impatti sugli aspetti economici e sociali di una città, oltre che difficilmente governabili. Da qualche anno c'è una chiara inversione di tendenza e non è più così.

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.

I servizi di mobilità per le merci e per le persone sono allo stesso tempo uno dei settori economici più rilevanti e uno dei principali fattori di deterioramento della qualità ambientale e della vivibilità, soprattutto nelle grandi aree urbane. Inquinamento atmosferico e acustico, consumo di fonti energetiche non rinnovabili, consumo di suolo, congestione, incidentalità sono tra i principali costi ambientali connessi ai trasporti. In questo quadro le diseconomie del ciclo distributivo sono ormai evidenti e necessitano di una approccio di sistema e di azioni specifiche e coordinate sul territorio.

Il tema della logistica urbana è divenuto quindi un argomento altamente strategico. In questi ultimi anni infatti la sensibilità agli standard ecologici delle attività che generano inquinamento e/o congestione è cresciuta a livello locale e la governance della logistica urbana è diventata un tema d'interesse primario, oggetto di sperimentazioni e nuove discipline in un numero crescente di Comuni che hanno

attivato misure per la regolazione degli accessi (permessi, ZTL, fasce orarie, standard emissivi dei veicoli), tecnologie di controllo, infrastrutture dedicate, in combinazioni diverse e con esiti diversi.

La necessità di sviluppare sistemi di logistica sostenibile

La logistica, intesa come l'insieme delle attività di trasporto, magazzinaggio e servizi a valore aggiunto, è un settore fondamentale nello sviluppo delle economie moderne. La logistica è l'efficiente trasferimento dei prodotti finiti, a partire dall'uscita delle linee di produzione fino al consumatore finale e, in certi casi, comprende il trasferimento delle materie prime dalle fonti di approvvigionamento all'ingresso delle linee di produzione. Queste attività comprendono il trasporto, il magazzinaggio, la movimentazione dei materiali, l'imballaggio di protezione, la gestione delle scorte, l'ubicazione dei fabbricati e dei depositi, la gestione degli ordini, le previsioni di marketing e l'assistenza alla clientela. Il concetto di logistica ha subito un'evoluzione nel corso degli anni. L'ultimo stadio del processo evolutivo, che conduce alla nascita del concetto di Supply chain management, è caratterizzato dalla presa di coscienza da parte delle aziende che il miglioramento nella gestione dei flussi all'interno della catena logistica non può prescindere dal fattivo coinvolgimento degli attori esterni: la logistica assume un ruolo sempre più centrale ed il suo obiettivo diventa sostanzialmente quello di governare tutte le fasi del processo produttivo, anche esterne all'azienda, secondo una visione sistemica.

In quest'ottica il concetto di Supply chain management non deve essere inteso come sinonimo di logistica integrata, ma come un nuovo approccio di management in cui la singola





azienda diventa parte di una rete di entità organizzative che integrano i propri processi di business per fornire prodotti, servizi e informazioni che creano valore per il consumatore. Il passaggio della logistica da una funzione sussidiaria ad un ruolo strategico si è accompagnato in molte aziende ad una propensione a esternalizzare le attività di trasporto e di movimentazione delle merci, affidando a terzi un compito che non rientra nel core business aziendale sempre allo scopo di minimizzare i costi ed assicurare maggiore flessibilità alla struttura produttiva. In Italia il valore aggiunto prodotto dalla filiera logistica è di 85 miliardi di euro, pari a circa il 5% del PIL nazionale. Secondo la Banca Mondiale, i paesi con una migliore performance logistica sperimentano una crescita aggiuntiva dell'1% del PIL e del 2% nell'interscambio commerciale. L'Italia nel confronto con i migliori sistemi logistici internazionali, sconta un gap di competitività dovuto a "colli di bottiglia" burocratici e operativi, alla carenza di infrastrutture (anche tecnologiche) di sistema e ad un'offerta frammentata e poco integrata. Si stima che le inefficienze della logistica, costino al Paese oltre 50 miliardi di euro l'anno.

La logistica distributiva o outbound, comprende i processi che entrano in gioco a produzione avvenuta e che riguardano, dunque, le attività di stoccaggio e di distribuzione dei prodotti finiti. Le attività tipiche della logistica distributiva sono la ricezione ed esecuzione ordini, la gestione ed immagazzinaggio scorte e la movimentazione e trasporto merci in uscita. Pertanto la logistica distributiva è strettamente collegata con le attività di marketing e vendita, così come con i servizi. Quindi è necessario gestire i flussi logistici in termini di sostenibilità e cioè sviluppare:

- una logistica collaborativa fra aziende come fattore chiave per ottenere significativi risultati nella sostenibilità ambientale;
- sistemi adeguati di city logistics per realizzare città sostenibili;
- sviluppi di district logistics più sistematici che possono agevolare la sostenibilità generale;
- un supply chain management che rivede tutte le modalità di acquisto, produzione e distribuzione aziendali.

Per logistica sostenibile, si intende comunque una logistica che mira a offrire le condizioni di servizio ed economiche richieste dal mercato, ricercando al contempo tutte le più opportune soluzioni dal punto di vista di ambiente e di mobilità, connessi con il trasporto, la consegna e il riciclaggio dei prodotti e delle merci rispetto a:

- logistica del territorio e city logistics;
- reverse logistics;
- soluzioni organizzative e tecniche per la logistica dell'ultimo miglio, connesse anche agli sviluppi e alle problematiche dell'e-commerce;
- utilizzo ottimale delle infrastrutture di mobilità già esistenti e correlazioni con nuove infrastrutture in essere o previste;
- riprogettazione dei prodotti (anche nell'ottica di un loro potenziale riciclo) e dei processi per ridurre l'impatto ambientale senza incidere sul costo totale del prodotto o del servizio presso il cliente finale;
- utilizzo diffuso della connettività e dei sistemi ITS come strumento di integrazione delle informazioni e come attivatore di nuovi processi di razionalizzazione logistica (rintracciabilità interna e di filiera, ottimizzazione della mobilità e delle relative infrastrutture, controllo delle dispersioni di energia).

Quali sfide attendono gli operatori ed i pianificatori?

La logistica urbana è quindi un approccio sistemico integrato alla distribuzione urbana delle merci che intende promuovere schemi innovativi in grado di contenere le esternalità (dal punto di vista economico, sociale e ambientale) prodotte dalle movimentazioni merci nelle città. Gli obiettivi che le policy del settore si sono posti nel medio periodo sono:

- dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture «alimentate con carburanti tradizionali» ed eliminarlo del tutto entro il 2050;
- conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO₂ entro il 2030.

Gli attori coinvolti nella logistica urbana sono oltre che gli operatori commerciali e di servizi anche e soprattutto le Pubbliche Amministrazioni il cui ruolo diventa fondamentale nella pianificazione, progettazione e applicazione di misure che agevolino questo approccio sistemico di distribuzione urbana delle merci attraverso i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS).

La strada della sostenibilità passa per le nostre città

La tecnologia e l'interconnessione continua stanno aumentando in modo vertiginoso la nostra capacità di conoscere e comprendere il mondo, le alternative che questo ci propone e di conseguenza la nostra capacità di scelta. Questo trend sta influenzando non solo la nostra percezione della realtà ma anche le nostre esperienze di consumo sia per quanto riguarda la mobilità sia per quanto riguarda l'acquisto di beni e prodotti.

Questo duplice aspetto ha un impatto diretto ed immediato sul modello di mobilità delle merci e delle persone all'interno delle città. Se fino ad oggi il modello distributivo e di consumo delle merci prevedeva il trasferimento delle merci dai magazzini dei produttori e dei grossisti verso grandi centri commerciali fuori dalle città, centri mai serviti dal trasporto pubblico ma raggiungibili solo con le auto private dei clienti che di fatto svolgevano le funzioni di logistica "conto proprio" arrivando presso il punto vendita negli orari canonici di apertura, scegliendo la merce, prendendola dagli scaffali e portandola a casa, adesso il paradigma vede il cliente scegliere la merce direttamente sul proprio tablet o smartphone a qualsiasi ora del giorno o della notte, richiedendo la consegna direttamente a casa e quindi alimentando un sistema di logistica di fatto in "conto terzi". Bene questo trend sta radicalmente cambiando i modelli di mobilità così come i tempi e degli orari della città stessa. Ci sono infatti molti aspetti che debbono essere tenuti in debita considerazione: se da una parte si eliminano gli spostamenti in auto privata verso i grandi centri commerciali, dall'altro si alimentano un numero di consegne individuali e frammentate sul territorio sia in termini di destinazioni sia di orari di consegna (effetto Amazon prime). Ulteriore elemento di entropia del sistema è anche il ritorno (auspicato da sempre) dei negozi di prossimità nei centri delle nostre città secondo un modello commerciale di consumo caratteristico del nostro Paese, modello che – a differenza degli anni '70 – non prevede un magazzino di prossimità e quindi anch'esso alimenta un numero elevato di consegne frammentate ma continue nel tempo (just in time appunto).

La mobilità delle persone e delle merci sta quindi sempre più diventando un servizio con una fluidità di scelta da parte dei cittadini/clienti in base a numerosi parametri che spesso sono posti a confronto fra di loro al fine di ricercare la soluzione – individuale e customizzata – migliore e per ognuno. È ovvio che la semplice somma di numerose soluzioni perfette per ogni individuo/cittadino non può da sola costituire l'ottimo per la città nel suo insieme ed è proprio per questo che gli Enti Locali e le Amministrazioni delle città debbono individuare misure e politiche in grado di contemperare da un lato le esigenze di cittadini/clienti e di aziende di fruire nel modo migliore

del servizio richiesto e dall'altro contenere le esternalità negative che una tale dinamica lasciata a se stessa inevitabilmente scaricherebbe sul territorio in termini di inquinamento, congestione, qualità della vita.

La logistica costituisce quindi un vero e proprio fattore abilitante in grado di mettere in comunicazione venditore e cliente senza l'intermediazione – finora necessaria – del commerciante, rendendo possibile il trasferimento della merce da un magazzino posto anche in un altro continente fino alla residenza, direi fino alla porta di casa del cliente il quale, quando acquista un bene attraverso i canali di e-commerce non si pone minimamente il problema di dove si trova stoccato il bene acquistato.

Lo strumento per mettere a sistema le esigenze della domanda di mobilità di persone e merci con i vincoli costituiti dalle infrastrutture esistenti (o anche quelle cantierabili nel breve periodo) è costituito dai Piani Urbani della Mobilità Sostenibile che possono essere considerati come una sorta di Piano regolatore Pluriennale della Mobilità della città. Il Piano quindi anche come occasione di sviluppo economico territoriale e come arena nella quale provare l'efficacia degli strumenti finanziari innovativi come crowdfunding, partnership pubblico private o altri strumenti che siano di supporto al semplice finanziamento pubblico. Predisporre il Piano, adottarlo ed implementarlo con misure ed interventi programmati e pianificati in un orizzonte temporale medio breve vuol dire fare la differenza fra la realizzazione di un modello di sviluppo resiliente e l'inedia che porta al degrado del territorio ed alla recessione economica.

All'interno di questo scenario quindi le dinamiche proprie dell'e-commerce debbono essere comprese, gestite ed inserite in uno sviluppo sostenibile della città imponendo quindi ai pianificatori locali una conoscenza puntuale ed una crescita culturale sui temi legati alla logistica urbana ed agli impatti che questo tumultuoso settore della nostra economia può causare (in positivo ed in negativo) ai nostri territori. Ed è per questa ragione che non è più possibile lasciare che questo settore sia regolato dal semplice rapporto domanda/offerta ma abbiamo necessità di intervenire in modo responsabile, organico ed efficiente per fare in modo che per le nostre città inizi un nuovo rinascimento.

MASSIMO MARCIANI



Massimo Marciani, laureato in scienze statistiche, fondatore della società specializzata nella progettazione e realizzazione di servizi di mobilità sostenibile FIT Consulting, ha una esperienza di quasi 30 anni nel settore della mobilità sostenibile ha condotto e partecipato ad oltre 60 progetti di Ricerca & Sviluppo nazionali e comunitari ed è autore di oltre 50 pubblicazioni sul tema della innovazione applicata al mercato dei trasporti. Si è occupato di logistica urbana ideando e realizzando i progetti di Padova, Ferrara, Mestre, Prato, Roma, Genova, Frosinone, Torino, Parma. Ha sviluppato innovativi modelli di business e di governance per quanto riguarda l'applicazione di sistemi ITS a servizio della distribuzione urbana delle merci. È Presidente del Comitato Tecnico B.4 Trasporto Merci AIPCR (Associazione mondiale strade). È stato tra i fondatori dell'Associazione Nazionale City Logistics. È co-direttore del Master in Sustainable Mobility and Transport della Link University.