

TP

Anno XXXIII - Novembre/Dicembre 2018

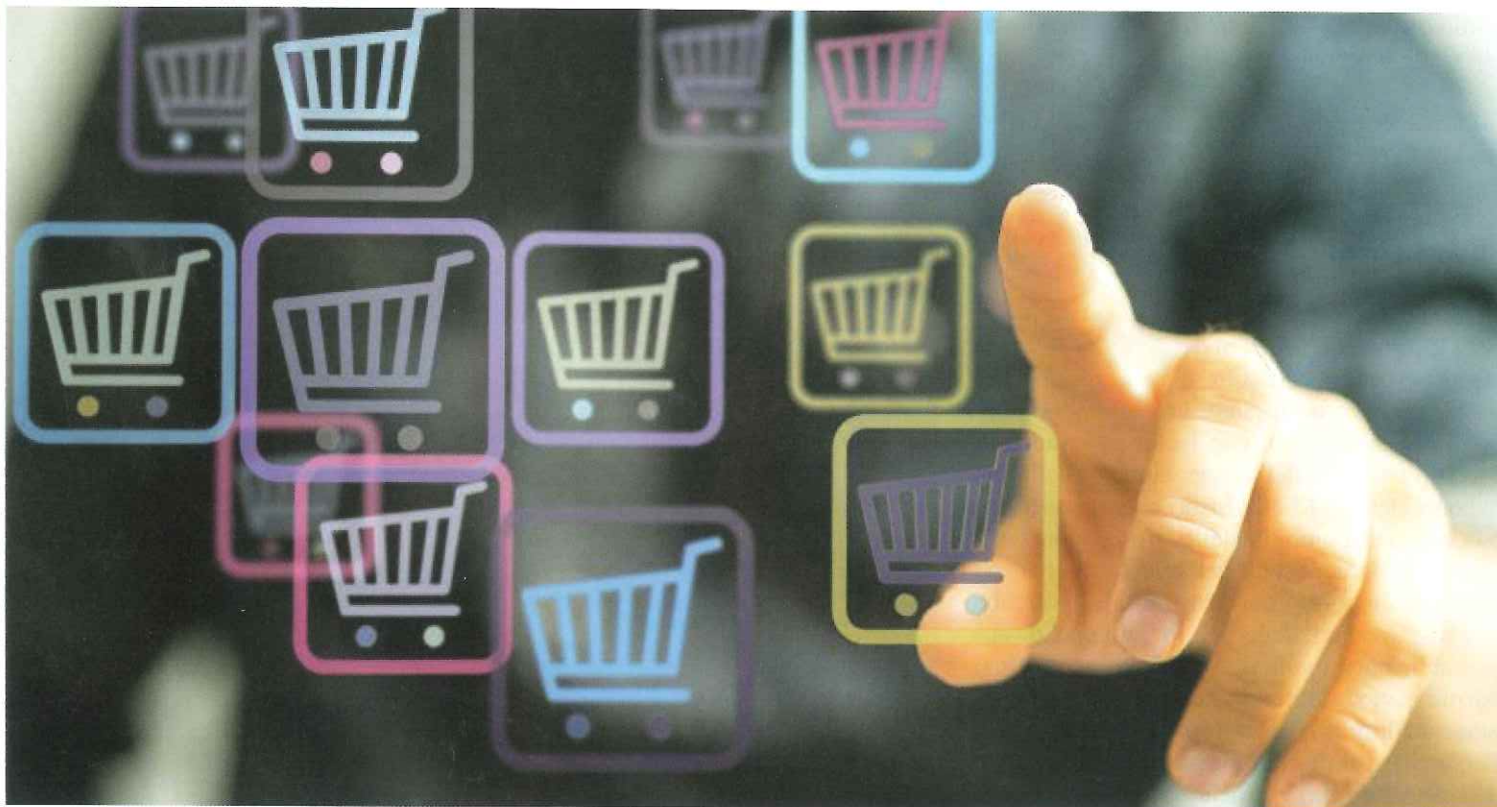
TRASPORTI PUBBLICI



MIGLIORARE LA MOBILITA'?

SI PUO' FARE!

Rapporto ISFORT, Innovazione, Imprese



L'IMPATTO DELLA LOGISTICA DISTRIBUTIVA SULLA MOBILITÀ URBANA

L'IRRESISTIBILE FASCINO DELL'E-COMMERCE: MA È TUTTO ORO QUELLO CHE LUCCICA?

di Massimo Marciani

C'è nulla di più magico che ordinare qualcosa online e riceverlo dopo poche ore nel proprio salotto? Il clic di un pulsante, le informazioni sulla nostra carta di credito già salvate nell'applicazione, la spedizione gratuita che induce all'acquisto senza dubbi, senza tentennamenti.

Se questo è il feeling che ognuno di noi ha provato almeno una volta nella propria customer experience non c'è da meravigliarsi se oltreoceano – un mercato certo più maturo del nostro – il servizio postale degli Stati Uniti prevede di consegnare 900 milioni di pacchi a Natale. FedEx e UPS insieme prevedono di trasportare circa 1,2 miliardi di pacchi in tutto il mondo,

con un aumento di oltre il 10% dal 2016. Ma se detesti il traffico cittadino almeno tanto quanto ami lo shopping online, dovresti iniziare a pensare se vale la pena o meno cliccare quel pulsante in modo consapevole e non impulsivo (quando non compulsivo). Da quanto emerge dalle ricerche svolte su questo tema sembra ormai provata ed evidente ai più che il boom dell'e-commerce sta giocando un ruolo fondamentale nel peggioramento dei livelli di congestione e di inquinamento a cui stiamo assistendo nelle nostre città. McKinsey stima che i furgoni utilizzati per la consegna dei nostri acquisti on line saranno responsabili di 34 miliardi di dollari l'anno di costi per l'intera

collettività attribuibili alla congestione urbana nelle città degli Stati Uniti entro il 2020, con un aumento del 20% rispetto al 2014.

Possiamo affermare quindi senza timore di essere smentiti che i livelli crescenti di congestione di cui tutti siamo testimoni in questo momento sono, se non indotti, almeno accentuati dal comportamento di acquisto online che stiamo vedendo diffondersi sempre più nella nostra società e non solo nei Paesi già sviluppati direi.

In altre parole, il sistema di consegna rapida di oggi è impostato esclusivamente sulla comodità del cliente, per quella che il Freight Leader Council ha brillantemente ribattezzato "logistica del capriccio" e non per il sistema di mobilità sostenibile delle città e tantomeno per l'efficienza complessiva del sistema di trasporto urbano. Questo porta, se non opportunamente e consapevolmente gestito dagli amministratori locali, ad una situazione di competizione furiosa per accaparrarsi gli spazi delle nostre città, una competizione fra i diversi modi di trasporto che porta a grovigli di mezzi e crescente inquinamento. Fortunatamente per tutti non si tratta di un problema senza soluzioni, anzi in futuro si potrà consegnare sempre più velocemente ed in modo più sostenibile, anche se tali soluzioni potrebbero comportare alcuni sacrifici, da parte di tutti gli attori coinvolti, clienti compresi.

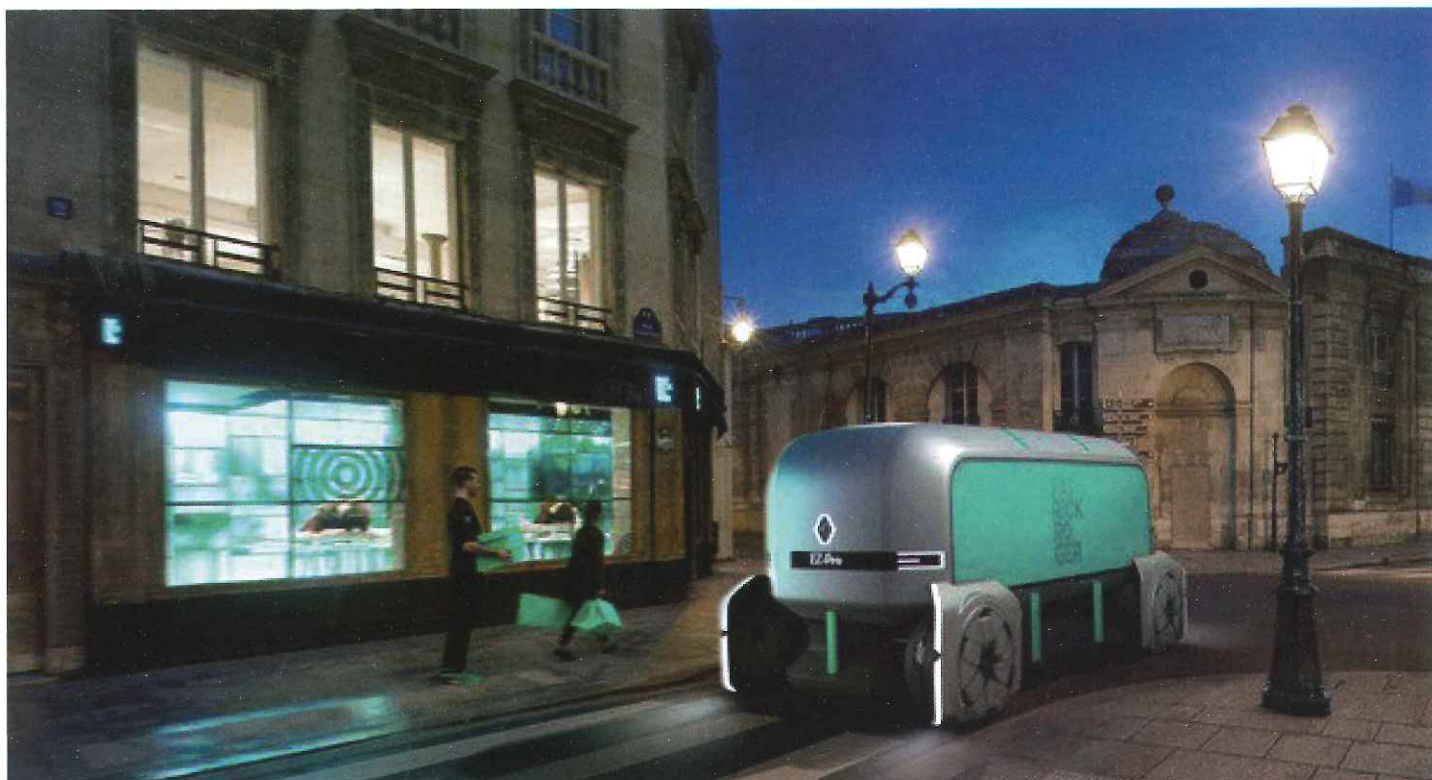
L'economicità è incompatibile con l'efficienza? La chiave per capire se i nuovi canali distributivi stanno in effetti riducendo o creando traffico è insita nella risposta a questa semplice domanda: ordinando un prodotto (o anche un servizio ovviamente) via e-commerce ho evitato uno spostamento (anzi due considerando anche il ritorno)? Se il mio ordine online sostituisce uno spostamento per recarmi al negozio, beh in questo caso forse farmi consegnare quel prodotto direttamente a casa con un servizio logistico coordinato, consolidato e professionale potrebbe essere una opzione migliore nell'interesse di uno sviluppo sostenibile delle nostre città.

Sulla base delle premesse di cui sopra il quadro complessivo della mobilità di una città diventa assai complicato. Sappiamo bene che l'efficienza delle consegne dipende da tutta una serie di fattori, come la densità abitativa delle zone servite, dalla disponibilità o meno in prossimità degli indirizzi di consegna di aree di scarico evitando in questo modo la sosta dei mezzi



commerciali in doppia fila e quindi i disservizi per il Trasporto Pubblico e la congestione. Altro parametro difficile da misurare ma assolutamente fondamentale per quanto riguarda l'efficienza del sistema logistico urbano è la conoscenza della domanda derivata dei miei vicini di casa. Mi spiego meglio: se tutti i membri del mio condominio facessero la spesa, come faccio io, su Internet e chiedessero la consegna possibilmente in modo coordinato rispetto alle mie esigenze, allora il sistema complessivo di home delivery sarebbe davvero efficiente. Se solo pochi fra questi decidessero di coordinarsi con me oppure se invece di un solo condominio estendessi questo principio a tutto il mio quartiere, il sistema sarebbe un po' meno efficiente e così via.





Ovviamente in questo scenario l'opzione peggiore che purtroppo già si sta realizzando in particolare per l'abbigliamento e per le calzature è un aumento di quella quota di consumatori che prendono la loro auto per recarsi al negozio, provano i prodotti, controllano i prezzi degli articoli di interesse, e poi vanno su internet per vedere se riescono ad acquistarli online ad un prezzo inferiore rispetto al negozio. Ecco, in questo specifico caso abbiamo un effetto indotto dall'e-commerce terrificante: il cittadino origina due viaggi (quello al negozio e quello del corriere) per ac-

quistare un singolo prodotto.

D'altra parte non dobbiamo dimenticare che – con l'obiettivo di uno sviluppo resiliente delle nostre metropoli – come cerchiamo di convincere cittadini e city users ad abbandonare il mezzo privato a favore del trasporto collettivo (meglio se in sede protetta) allo stesso modo dovremmo far di tutto per avere il prima possibile un sistema di distribuzione urbana in cui i mezzi commerciali viaggiano saturi (grazie al consolidamento dei carichi) e percorrono il minor numero possibile di chilometri (grazie all'utilizzo sempre più diffuso dei sistemi Smart). Ma mentre le politiche e le misure per la mobilità delle persone fanno parte del background e della conoscenza dei pianificatori locali, la logistica distributiva paga lo scotto di una vasta e diffusa opera di sottovalutazione del fenomeno. "È una cosa che riguarda il settore privato e commerciale, perché ce ne dovremmo occupare?" era l'obiezione principale che veniva mossa a chi (come il sottoscritto) da anni è impegnato su questa tematica.

Il più grande ostacolo sulla strada dell'aumento dell'efficienza del sistema della logistica urbana e del contenimento del traffico derivato è la facilità e la velocità con cui i clienti si sono adattati a tempi di attesa per ricevere i loro ordini sempre più brevi.



Amazon, Uber Eats ed altri merchant internazionali hanno spinto i clienti ad aspettarsi di ricevere il loro ordine dopo un'ora dal click e questo ormai costituisce un benchmark per l'intero settore. Per mantenere questi standard e stare sempre un passo avanti ai loro concorrenti, debbono dare seguito alla promessa di livelli di servizio sempre più sfidanti, anche se questo significa far partire un furgone mezzo vuoto che deve muoversi su percorsi meno efficienti perché questo è l'unico modo di soddisfare quella specifica domanda che loro stessi hanno attivato. Se sto ordinando quelle meravigliose scarpe da jogging che tanto aspettavo ed il mio vicino di pianerottolo (ovviamente a mia insaputa) acquista domani la racchetta da tennis per la figlia ed entrambi ci aspettiamo di ricevere il rispettivo prodotto entro due giorni, il furgone potrebbe dover effettuare due viaggi dal centro di distribuzione al nostro condominio, in due giorni consecutivi. E questo è chiaramente uno spreco di risorse energetiche ed un contributo non da poco alla congestione. Un altro ostacolo verso l'efficienza del sistema della logistica urbana è costituito dalla scarsa comprensione dell'ordine di grandezza dei volumi in gioco. Accedere a statistiche o indicatori in relazione alle consegne di merci in città è parecchio complicato, soprattutto perché nessuno tiene traccia del modo in cui dette consegne vengono ogni giorno effettuate. Da un lato non c'è alcun obbligo di legge di riportare le informazioni sull'indirizzo di spedizione/destinazione del bene acquistato e dall'altro anche l'operatore logistico stesso potrebbe non sapere dove si trova un suo camion in uno specifico momento. Inoltre, le nostre città d'arte con impianti viari che talvolta derivano dagli antichi accampamenti delle truppe romane sono di fatto luoghi urbani complessi. Ma la realtà dei fatti è che, malgrado tutto, stiamo distribuendo volumi di merci sempre crescenti ed incredibilmente diversificati come categoria merceologica (farmaceutico, home e personal care, elettrodomestici bianchi, abbigliamento, elettronica, mobili, cancelleria, surgelati, alimenti freschi e freschissimi, calzature, materiali sportivi, etc.) a centinaia di migliaia (direi ormai milioni) di persone. Il fenomeno e-commerce è lì visibile e impetuoso nei suoi effetti ma, fondamentalmente, difficile da misurare. Ma anche se non abbiamo una stima accurata della entità del fenomeno e-commerce,



questo non ci può distogliere dalla necessità di trovare soluzioni applicabili nelle nostre città. Una delle aree di maggior interesse nel panorama internazionale della ricerca e sviluppo per la logistica urbana è il design delle strade ed in particolare le modalità di utilizzo e le regole di ingaggio delle aree di sosta fra mezzi pubblici, privati, in sharing, fra merci e passeggeri. C'è, infatti, grande fermento per rendere le città più aperte ad una mobilità dolce o attiva ridisegnando – giustamente – a vantaggio pedoni e ciclisti gli spazi pubblici ma spesso, quando lo facciamo, non pensiamo agli impatti del trasporto merci ed in una società in rapido cambiamento come sta avvenendo all'inizio di questo millennio non possiamo più permetterci una visione di gestione delle nostre città che non sia prospettica e dinamica in relazione ai mutamenti della domanda ed agli sviluppi tecnologici.

