

IL MIGLIO ROSSO

**Quando la
distribuzione urbana
delle merci diventa
la più grande
delle opportunità**

A cura di

Andrea Campagna

e Marco Galluzzo

La pubblicazione è stata cofinanziata dalla Camera di Commercio nell'ambito del progetto
"LA LOGISTICA URBANA SOSTENIBILE A ROMA: IL MODELLO DI UNINDUSTRIA"

Il Miglio rosso, quello critico, è l'ultimo: il miglio del trasporto merci in città. Oggi è qui l'area dove occorre concentrare maggiormente gli sforzi per realizzare un modello logistico efficace nel quale la validità economica sia accompagnata da una reale sostenibilità sociale e ambientale.



Il trasporto merci, come del resto anche quello passeggeri, sulle medie e lunghe percorrenze ha conseguito negli anni importanti traguardi di efficienza, risparmio e garanzia dei tempi di consegna; ne fa fede il crescente gradimento degli utenti delle tratte fondamentali che collegano i grandi attrattori di traffico.

Il trasporto nelle aree urbane continua invece a rappresentare un problema rilevante che, oltre ad incidere pesantemente sull'economia cittadina, si ripercuote sulla funzionalità dell'intera rete. Occorrono soluzioni: è vero, è un tema di particolare complessità, ma se non si rivolge grande attenzione alla logistica urbana, le nostre città verranno a perdere l'insostituibile funzione pubblica svolta dal trasporto merci che assicura loro vitalità e qualità.

Il modello da perseguire per il raggiungimento di tali finalità deve basarsi sull'innovazione che non vuol dire solo l'introduzione di nuove tecnologie nei processi logistici, ma deve riguardare l'azione di indirizzo e quella operativa di tutti gli attori chiamati a contribuire all'obiettivo, ciascuno per la propria parte in un quadro di governance del sistema condiviso e partecipato.

Si avvierà alla soluzione il problema "ultimo miglio" nella distribuzione delle merci solo se i diversi soggetti interessati si adopereranno fattivamente in modo sinergico.

Gli Enti locali dovranno fissare regole di accesso alle aree di pregio delle città che siano certe, chiare e stabili. Solo così si potranno incentivare gli investimenti dei privati. Un altro punto fondamentale a cura degli Enti locali sarà l'individuazione delle aree per la logistica di prossimità nell'ambito della pianificazione urbanistica.

Le aziende di logistica dovranno essere pronte a raccogliere la sfida per una distribuzione urbana sostenibile e a collaborare tra imprese per con-

solidare i carichi e aumentare la capacità di investimento.

A questo punto non sarà difficile chiamare alla collaborazione gli operatori commerciali che vedranno l'utilità e il vantaggio di fruire di servizi integrativi alla logistica tradizionale e ad alto valore aggiunto. Anche i produttori, nello scegliere e remunerare le imprese di distribuzione dei loro prodotti, dovranno saper valorizzare e quantificare il vero valore del servizio reso, anche in termini di sostenibilità.

"Il Miglio rosso" intende contribuire a questo grande impegno. La pubblicazione ripercorre quanto è stato elaborato negli anni da Unindustria, testimoniando l'impegno che su questo tema cruciale è stato riservato dalla nostra organizzazione; impegno che certo non si esaurisce oggi, ma proseguirà nel tempo e che ben rappresenta quello che forse è l'obiettivo più importante della nostra Associazione: valorizzare l'esperienza, la competenza, la capacità di fare sistema delle nostre aziende associate per migliorare il contesto nelle quali sono chiamate ad operare contribuendo così all'interesse generale.

Orazio Iacono
Vice Presidente di Unindustria con delega
"Infrastrutture per i Trasporti e la Logistica"

Questa pubblicazione sintetizza anni di lavoro che hanno visto l'attiva partecipazione delle aziende associate ed anche, mi piace sottolinearlo, Istituti di Ricerca universitari e la Pubblica Amministrazione uniti dalla comune volontà di mettere a fattor comune le rispettive competenze.

La pubblicazione presenta i risultati di un modello operativo sulla logistica urbana a basso impatto ambientale che abbiamo chiamato "LOGeco"; modello che si era posto due obiettivi: individuare soluzioni ecocompatibili praticabili nel breve-medio periodo e sostenibili dal lato economico.

È indubbio che l'attenzione dei cittadini e delle amministrazioni sul tema della riduzione dell'inquinamento urbano causato dai mezzi di trasporto è motivata. Del resto, le possibilità concrete e praticabili per affrontare questo problema sono molte. Tra esse, il nostro gruppo di lavoro ha deciso di concentrarsi su quelle che puntando sullo sviluppo tecnologico ed organizzativo, fossero in grado di dare risultati già a breve termine.

Le linee di intervento proposte tengono conto delle specificità urbane e viarie delle nostre città, nonché di un aspetto che molto spesso viene sottovalutato, la sostenibilità economica della soluzione. Quest'approccio consente anche a quelle piccole e medie aziende che costituiscono la maggioranza delle imprese della logistica nel nostro Paese, di impegnarsi nella riduzione dell'inquinamento senza dover ricorrere a proibitivi investimenti economici ed organizzativi.

Sul piano generale, la pubblicazione sottolinea che il settore sta vivendo il passaggio da una funzione tipicamente operativa ad una assolutamente strategica perché sia nella vendita al dettaglio sia nell'e-commerce sia nella distribuzione organizzata, è proprio la logistica che connette direttamente il produttore con il consumatore finale il quale accomuna nel suo giudizio la qualità del servizio a quella del bene acquistato.

C'è quindi la necessità che tutte le aziende del settore si adeguino al nuovo paradigma logistico-distributivo dettato dai grandi players che definiscono regole di mercato e nuovi benchmark.



Il modello logistico dovrà disporre non solo di mezzi di trasporto a basso impatto ambientale, come quelli elettrici, ibridi, a combustibili alternativi, etc., ma anche e soprattutto di tecnologia “soft”. Si tratta di quelle innovazioni informatiche che consentono alle aziende della filiera di gestire le informazioni sulle merci insieme agli operatori, di comunicare tra di loro e con i loro clienti, di tracciare le rotte distributive più convenienti, di aggregare merci provenienti da più fonti per ottimizzare i carichi.

L’altro elemento chiave del nostro progetto è l’intervento della Pubblica Amministrazione nella regolamentazione degli accessi, nella definizione delle zone a traffico limitato, nella tipologia di mezzi, decisioni che devono necessariamente tener conto delle esigenze delle imprese e dei cittadini interessati.

Ci auguriamo che il modello partecipativo e di confronto verso il quale nello specifico la Pubblica Amministrazione ha mostrato grande interesse, venga mantenuto sempre vivo ed attivo non solo per affrontare i problemi dell’oggi, ma anche e soprattutto per individuare le opportunità del domani, opportunità che si presentano quando sono in atto profondi cambiamenti come quelli che stiamo vivendo.

In conclusione, questa pubblicazione si ripromette da un lato di indicare un progetto d’impresa innovativo ed economicamente sostenibile, e dall’altro di fornire alle amministrazioni pubbliche uno strumento di intervento operativo per rispondere alla richiesta di riduzione dell’inquinamento e di efficienza nel trasporto merci urbano.

Dott. Roberto Mastrofini
Presidente Sezione Trasporti e logistica
Unindustria

Introduzione

La mobilità delle merci in area urbana sin dagli inizi del secolo attuale è oggetto di attenzione da parte sia della comunità scientifica che dei governi, oltre che, ovviamente, da parte degli operatori del settore. Ogni giorno e, ormai, in ogni momento della giornata, circolano veicoli che trasportano merci di ogni tipo, dai generi alimentari ai pacchi acquistati online, e che spesso troviamo parcheggiati in seconda fila lungo le vie principali delle città, grandi e piccole. Sono ormai concetti ben consolidati nell'opinione comune l'inquinamento prodotto dai veicoli diesel, i problemi di traffico derivanti dalla sosta illegale e l'avviso di consegna lasciato dal corriere sul portone di casa, così come la possibilità che un negozio da di passare in altro orario della giornata per ritirare un oggetto non presente al momento. Le merci sono un problema ma anche una necessità. Per questo sono state condotte in tutto il mondo attività di ricerca, studio, sperimentazione e iniziative commerciali volte a risolvere la questione. Per rappresentare tutto questo ambito si usa il concetto di logistica urbana.

Questo libro raccoglie diverse esperienze condotte da Unindustria nel corso degli ultimi anni, proprio nell'ambito della logistica urbana, con particolare attenzione al contesto della città di Roma. L'intenzione degli autori è quella di rispondere alla questione: la logistica urbana è un problema da risolvere oppure una opportunità di business da cogliere? Il titolo del libro sintetizza i due aspetti fondamentali considerati: l'ultimo miglio, da intendersi come l'ultimo segmento del trasporto di un bene, cioè dal deposito all'utente finale, e il colore rosso, ad identificare tutti gli aspetti critici e complessi contenuti in questo ambito. Nelle numerose discussioni tra gli operatori associati alla sezione Trasporti di Unindustria, è maturata l'intenzione di progettare e sperimentare soluzioni per la logistica urbana in grado di trasformare un problema in una o più opportunità di business, sempre nell'ottica della sostenibilità ambientale e sociale. Questo ha dato vita in particolare al progetto LOGeco – Logistica ecologia, descritto ampiamente nel corso del testo. Il libro vuole offrire al lettore un quadro di sintesi, non esaustivo, in grado di evidenziare agli addetti ai lavori le opportunità attuali e tendenziali della logistica urbana.

Il testo si apre descrivendo il contesto della distribuzione urbana delle merci, mettendone in evidenza la complessità derivante dalla presenza di numerosi attori di mercato, svariati settori commerciali e merceologici, e diverse logiche commerciali che determinano una ampia varietà di domanda e di offerta di servizi. Il quadro è completato da una introduzione al concetto di logistica urbana e ad una sintesi di tutte le tipologie di soluzioni adottate in giro per l'Europa, evidenziando anche alcuni casi di interesse in specifiche città riconosciuti come buone pratiche. Il testo si focalizza quindi sul progetto LOGeco, esperienza fondante progettata e realizzata da UNINDUSTRIA con la collaborazione della Camera di Commercio di Roma, e buona pratica riconosciuta a livello internazionale di un approccio innovativo alla logistica urbana. LOGeco viene presentato e descritto ampiamente per mostrare come un approccio sistematico e scientifico consenta di trasformare un problema in una opportunità di business che gli operatori possono fare propria garantendo al contempo gli interessi della collettività e dell'ambiente. LOGeco è stato applicato a Roma e ha dato vita ad ulteriori azioni sperimentali che lo stesso Comune di

Roma ha finanziato. Viene descritta inoltre anche l'applicazione per offrire concretamente elementi utili ai portatori di interesse per comprendere le potenzialità di tali iniziative nel proprio ambito operativo, sia pubblico che privato.

Il testo si conclude con una breve analisi delle principali tendenze in atto in ambito tecnologico e applicativo nel settore della logistica e della logistica urbana, appunto perché quanto è raccontato costituisce un parziale sviluppo di più ampie opportunità da cogliere ora e nel tempo, grazie anche all'evoluzione tecnologica.

Andrea Campagna e Marco Galluzzo

Introduzione

CAPITOLO 1 La complessità del trasporto urbano delle merci

1.1 Premessa

- 1.2** Le principali attività che generano domanda di trasporto urbano delle merci
 - 1.2.1* Il settore del commercio al dettaglio
Il commercio organizzato
Commercio a marchio e commercio indipendente multimarca
GDO e distribuzione delle merci in area urbana
 - 1.2.2* L' e-commerce B2C
 - 1.2.3* Il settore Ho.Re.Ca.
 - 1.2.4* Altre attività generatrici di flussi in area urbana
- 1.3.** Gli operatori del trasporto merci in area urbana
 - 1.3.1* I distributori
 - 1.3.2* I corrieri/collettamisti
 - 1.3.3* I corrieri espressi

1.4 Complessità e sostenibilità

CAPITOLO 2 La logistica urbana

- 2.1** Logistica e supply chain
- 2.2** Il concetto di logistica urbana
- 2.3** Gli interventi di logistica urbana
- 2.4** Interventi di regolazione
 - 2.4.1* Aspetti generali
 - 2.4.2* Regolazione di accesso a specifiche aree urbane
 - 2.4.3* Regolazione delle operazioni di carico e scarico merce
- 2.5** Misure di gestione della domanda di trasporto urbano delle merci
 - 2.5.1* Road pricing e congestion charging
 - 2.5.2* Sussidi e incentivi
 - 2.5.3* Crediti di mobilità (o permessi negoziabili)
- 2.6** Interventi di land use

- 2.7** Interventi infrastrutturali
 - 2.7.1 Piazzole di carico-scarico
 - 2.7.2 Spazi logistici urbani e piattaforme di transito
 - 2.7.3 I Centri di Distribuzione Urbana (CDU)
 - 2.7.4 Uso di ferrovia, tram, metropolitana e canali navigabili per il trasporto merci
- 2.8** Uso di veicoli eco-compatibili
- 2.9** Uso di ICT e ITS
- 2.10** La collaborazione pubblico-privata come fattore di successo

Capitolo 3

Buone pratiche di logistica urbana a livello europeo

- 3.1** Introduzione
- 3.2** Italia
- 3.3** Francia
- 3.4** Regno Unito
- 3.5** Belgio
- 3.6** Olanda
- 3.7** Germania
- 3.8** Finlandia
- 3.9** Svezia
- 3.10** Svizzera
- 3.11** Spagna

Capitolo 4

Un approccio alla logistica urbana sostenibile: LOGeco

- 4.1** Background
- 4.2** Il modello di LOGeco
 - 4.2.1 Area di studio e ricostruzione dello scenario attuale
 - 4.2.2 La metodologia di indagine finalizzata alla ricostruzione delle filiere

- Le indagini sulle attività generatrici di flussi merci nell'area di studio
- Le indagini sugli operatori di trasporto e logistica e sui vettori
- 4.2.3 Dalle soluzioni di logistica urbana alle opportunità di business

CAPITOLO 5

L'applicazione di LOGeco al Tridente mediceo di Roma

- 5.1** Premessa
- 5.2** La ricostruzione dello scenario attuale
 - 5.2.1 Le attività commerciali generatrici di flussi merci
 - 5.2.2 Le indagini sulle attività indipendenti
 - 5.2.3 Le modalità di fornitura alle attività del Tridente
 - 5.2.4 Le filiere del commercio indipendente
 - 5.2.5 L'indagine presso marchi, catene, GDO
 - 5.2.6 I conteggi di traffico
- 5.3** Le sperimentazioni
 - 5.3.1 Transit Point servito da veicoli elettrici
 - Obiettivi della sperimentazione
 - Caratteristiche tecniche del transit point
 - Aspetti funzionali
 - Il sistema di monitoraggio
 - Risultati dell'attività
 - 5.3.2 Consolidamento tramite Centro di Consolidamento Urbano (CCU)
 - Obiettivi della sperimentazione
 - Aspetti funzionali
 - Caratteristiche tecniche dei veicoli
 - Sistema di monitoraggio dei veicoli
 - Valutazione delle prestazioni logistiche
 - 5.3.3 Micrologistica
 - 5.3.4 Servizio di van sharing elettrico per i commercianti
- 5.4** Il Business Opportunity Plan di un CDU per il Tridente di Roma
 - 5.4.1 Premessa
 - 5.4.2 Il modello di business ipotizzato
 - 5.4.3 Il servizio di distribuzione di ultimo miglio e l'attività di stoccaggio e micrologistica
 - Ipotesi di base
 - Strutture tariffarie dei servizi offerti

- Il piano commerciale relativo al servizio di distribuzione di ultimo miglio
- La segmentazione della clientela del servizio distributivo di ultimo miglio
- I ricavi del servizio distributivo di ultimo miglio
- Il "cliente tipo" dell'attività di stoccaggio e micrologistica
- I ricavi dell'attività di stoccaggio e micro logistica
- I costi indiretti
- Il punto di pareggio dell'attività di stoccaggio e micrologistica
- I costi diretti dell'attività distributiva
- Il piano dei costi dell'attività di distribuzione di ultimo miglio e il relativo punto di pareggio
- I conti economici previsionali
- 5.4.4 L'attività di gestione del van-sharing elettrico per i negozianti del Tridente
- Premessa
- Ipotesi di base
- I costi fissi dell'attività
- I costi variabili e i costi totali dell'attività
- Indicazioni per la fissazione dei livelli tariffari
- Conclusioni

Capitolo 6

Le tendenze innovative nel settore e le opportunità

- 6.1 Tendenze nella logistica
- 6.2 Opportunità per la logistica urbana
 - 6.2.1 Automazione
 - 6.2.2 Big Data
 - 6.2.3 Intelligenza Artificiale
 - 6.2.4 Crowdshipping
 - 6.2.5 Blockchain
 - 6.2.6 Realtà aumentata

Bibliografia