

Progetti per l'ultimo miglio

Il problema del traffico merci nei centri urbani è al centro della ricerca di nuove soluzioni, tra cui quelle proposte per le città di Roma e Torino.

di **Andrea Payaro**



Percorso di lettura:
www.largoconsumo.info/MagazzinaggioTraSporti

Il concetto di sostenibilità ambientale è sempre più presente in differenti contesti della vita quotidiana: raccolta differenziata, sensibilizzazione a un minore consumo di energia e minori emissioni di CO₂, materiali riciclabili, eccetera. Uno dei settori che sembra avere un impatto pesante sulle varie forme di inquinamento è la logistica. Le merci si muovono nel nostro Paese ancora prevalentemente su gomma e i mezzi adibiti al trasporto sono responsabili di emissioni di gas di scarico, congestione delle strade, inquinamento acustico soprattutto nei centri urbani. Tra le soluzioni più auspicabili vi è il riammodernamento del parco veicolare degli operatori del trasporto (mezzi più recenti meno inquinanti), chiusura di alcune tratte al traffico pesante, ricorso all'intermodalità. Purtroppo, data la particolare conformazione geografica dell'Italia, difficilmente il trasporto ferroviario (ritenuto economicamente vantaggioso solo per tratte superiori ai 400-500 km) sarà in grado di ridurre drasticamente il traffico merci su strada. Secondo l'Ufficio Studi **Confcommercio** su dati **Istat**, **Eurostat**, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti la ripartizione modale del traffico complessivo di merci in Europa prevista al 2016 vede il trasporto su gomma al 47,3%, su ferro al 5,8% e su mare al 46,9%. Tali dati non presentano sostanziali differenze rispetto a quelli del 2013.

Le merci viaggiano su strada per lunghi tragitti, ma il trasporto su gomma riguarda anche la distribuzione nell'ultimo miglio. Tra i progetti di logistica sostenibile vi è la riorganizzazione dei flussi di merci che entrano nei centri abitati. Si parla in questo caso di Logistica Urbana, un progetto che attraverso interventi su processi e mezzi punta a: ridurre la quantità di anidride carbonica e le altre sostanze inquinanti emesse in atmosfera; ridurre la congestione delle principali vie; au-

mentare la saturazione media dei veicoli, che ancora oggi si aggira sul 50%; migliorare lo stato della collettività.

Considerata la valenza ambientale e sociale di iniziative di questo tipo, **Asso-logistica** ha creato una commissione denominata "logistica urbana/ultimo miglio". Tale esigenza è stata espressa dagli associati per individuare nuovi modelli e soluzioni destinati alla movimentazione urbana delle merci, come afferma il presidente della commissione e consigliere Assologistica, **Arturo Mancinelli**.

“Il trasporto merci in ambito urbano ha esigenze e aspetti legati al contesto in cui opera”

Partendo dallo studio di due casi pilota, a Torino e a Roma, si è dimostrato che, per essere attuato, un progetto di city logistics necessita della stretta collaborazione di soggetti pubblici e privati. La sua realizzazione dipende inoltre dal territorio e prevede una partecipazione volontaria dei vettori logistici che portano la merce a un centro di distribuzione. Il vettore logistico vede quindi la possibilità di incrementare la sua produttività, mentre i commercianti a loro volta un miglioramento connesso alla possibilità di ricevere la merce in diversi momenti della giornata.

Per il progetto di Torino, partito nel 2013, a oggi sono un centinaio i mezzi coinvolti. I target del progetto sono l'auto-sostenibilità, ovvero il non ricorso a finanziamenti pubblici, e l'eco-sostenibilità, tramite l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale. Il progetto ha permesso

di aumentare il numero di chilometri percorsi per mezzo, accrescere il numero di consegne e, quindi, saturare maggiormente i mezzi in consegna. Per il caso di Roma, si tratta del progetto ZED (Zero Emissions Distribution). In questo caso la merce arriva al centro di Roma partendo da un magazzino di distribuzione a 15 km dal centro. Il trasporto avviene su mezzi elettrici con un'autonomia a pieno carico di 140 km e una capacità di carico di 2,5 tonnellate. L'eco-sostenibilità del progetto è avvalorata dal tetto del centro distributivo dotato di 1.000 mq di moduli fotovoltaici che vanno ad alimentare i veicoli elettrici, nonché da alcune torrette per la ricarica rapida degli automezzi. Il progetto, operativo dal 2014, mira al punto di pareggio in meno di 3 anni.

Il trasporto merci in ambito urbano presenta esigenze e aspetti di difficoltà profondamente legati al contesto in cui si trova a operare. Le città, nate in epoche in cui non esisteva traffico veicolare, negli anni hanno registrato un progressivo inurbamento. Acquisti on line e incremento della frequenza di fornitura richiesta dagli esercizi commerciali aumentano a loro volta le esigenze distributive nelle città. Questa frammentazione si riflette su quella dei flussi distributivi sull'ultimo miglio, di cui è necessario tenere conto per un futuro più a dimensione d'uomo. Il tema è importante e già sperimentato. A livello europeo si possono citare esempi quali Dresda, Parigi, Vienna e Zurigo che hanno attuato l'adozione di tram per il trasporto merci. Ad Amsterdam è stato realizzato un centro logistico galleggiante su chiatta dal quale corrieri in bicicletta si occupano della consegna delle merci. La maggior parte dei progetti che coinvolgono altre città europee si concentrano sulla realizzazione di CDU e piattaforma logistiche (Berlino, La Rochelle, Norimberga, il progetto Cityporto a Padova), sull'adozione di veicoli ecologici (Goteborg, Malmo, Stoccolma) e sulla regolamentazione della circolazione (Londra, Brema, Friburgo).

Il problema della distribuzione urbana è oggi molto importante, non solo per uno scenario che vedrà sempre più difficile la distribuzione urbana delle merci, ma per l'impatto che tale problema ha sulla qualità della vita. Per questo è necessario analizzare e comparare diversi progetti per identificare una best practice che possa diventare di riferimento per altre città. Assologistica mira all'interno della commissione a sviluppare tutte quelle competenze in grado di offrire a municipalità e operatori logistici nuove opportunità per il futuro. ■

I PROGETTI DI LOGISTICA URBANA DI TORINO E ROMA E I RISPETTIVI TARGET

| | Rid. CO ₂ | Altri risparmi |
|--------|------------------------|---------------------------------------|
| Torino | 1.825 g/km per veicolo | 386 litri/anno carburante per veicolo |
| Roma | 1.517 ton/anno | 517 ton di petrolio per anno (TEP) |

Fonte: elab. dell'autore **Largo Consumo**