



MILANO: all'avanguardia per la distribuzione delle merci



A fine novembre 2020, durante i lavori degli Stati Generali dell'Ordine degli Ingegneri di Milano, è stata presentata alla città una soluzione innovativa per la distribuzione delle merci in ambito cittadino nel quadro di una strategia più ampia nel contesto della mobilità sostenibile. Vediamo di cosa si tratta

Milano si è da poco aggiudicata 120mila dollari con il bando "Zero Emission Urban Goods Transportation Technical Assistance Programme" lanciato da C40 Cities, l'organizzazione che riunisce 97 grandi città a livello mondiale con lo scopo di migliorare la qualità della vita nelle metropoli. Il Comune di Milano è membro di questa importante organizzazione, nella quale le 97 città aderenti si impegnano da circa 15 anni (quando all'inizio erano solo 40) a ridurre drasticamente le emissioni nocive e migliorare la sostenibilità ambientale nei loro territori.

Milano ha fatto molto per il progressivo controllo della mobilità urbana delle persone, ma per la distribuzione delle merci è intervenuta essenzialmente in difesa del territorio più edificato con progres-

sivi e crescenti vincoli, di orario, lunghezza, peso, caratteristiche ecologiche dei mezzi utilizzati per la movimentazione delle merci (area B) senza però un vero programma organico.

Tutto ciò ha obbligato gli operatori della catena logistica a correre ai ripari, spesso con urgenza, ma senza certezza per il futuro. In questo contesto, però, è, tra l'altro, necessario fornire alle imprese un quadro normativo stabile per gli investimenti "verdi" che sono richiesti.

Fino ad oggi Milano è intervenuta essenzialmente con misure restrittive, senza affrontare in maniera sistemica e strategica l'importante settore che riveste la distribuzione urbana delle merci, nell'ipotesi che il settore si organizzasse poi solo con regole di mercato.



MOBILITÀ SOSTENIBILE IN CITTÀ

A fine novembre 2020, durante i lavori degli Stati Generali dell'Ordine degli Ingegneri di Milano, è stata presentata una soluzione innovativa per la distribuzione delle merci in ambito cittadino nel quadro di una strategia più ampia nel contesto della mobilità sostenibile.

L'iniziativa è stata subito recepita positivamente da Assologistica, (l'Associazione che raggruppa a livello nazionale, le imprese dedicate alla logistica), da Assofer e FerCargo e in particolare dal Comune di Milano, attraverso la sua partecipata AMAT (Agenzia Mobilità Ambiente Territorio).

Il progetto che Milano ha presentato per implementare una logistica a emissioni zero, elemento con cui ha vinto un bando di C40 Cities, parte dall'ultimo miglio perché l'ultima parte della filiera è quella più critica. Questo perché, considerando l'ultima parte del viaggio dei nostri pacchi come il "primo stadio" da cui può opportunamente dipendere il resto, si interviene adeguatamente su questa parte e si può cercare di rimodulare tutta la filiera a monte nella stessa logica. Gli obiettivi principali del progetto che ha vinto il bando di C40 Cities e ottenuto il relativo premio di 120 mila dollari sono:

- impostare nuove metodologie per la distribuzione delle merci in città che permettano di razionalizzare il sistema tramite un'adeguata organizzazione;
- ridurre l'attuale numero delle corse (effettuate quasi esclusivamente con veicoli a motore endotermico) e caratterizzate in netta prevalenza da volumi di carico che raggiungono circa un terzo del potenziale di carico dei mezzi;
- utilizzare in città solo mezzi elettrici e altri sistemi, in particolare le cargo/ bike.

Il traffico merci di distribuzione è molto diversificato e va considerato in funzione del tipo di servizio effettuato. Trattiamo qui essenzialmente il trasporto in conto terzi; un tema da non confondere con altre problematiche che riguardano i trasporti in conto proprio e la presenza dei grandi veicoli che riforniscono, ad esempio, i supermercati e i distributori di carburante.

TRASPORTO COMBINATO FERRO-GOMMA

Il riferimento di prospettiva è realizzare in prossimità di Milano almeno un Centro di Distribuzione Urbana (CDU) dove le merci con destinazione multi-cliente in Milano possano arrivare da origini diverse, quindi sia per ferrovia che su gomma, e qui vengano scarica-

te e "consolidate", cioè riorganizzate, secondo le esigenze legate alle consegne nella zona più densa di attività. Si aggiunge anche l'obiettivo di sperimentare come portare le merci con la ferrovia fino dentro Milano in modo che queste, preventivamente consolidate in punti adeguati, possano giungere dentro la città in vagoni merci ed essere immediatamente trasferite su furgoni elettrici.

In questo contesto si esclude la necessità di spazi adibiti a deposito delle merci in città. I furgoni elettrici si trovano già in attesa in prossimità della stazione ferroviaria e l'organizzazione assegnando preventivamente a ogni merce sia le modalità che l'ora di consegna. Parte significativa della sperimentazione riguarda necessariamente anche le diverse modalità di consegna, puntando ad allargare gli orari di consegna (che dipendono anche dagli accordi che è possibile prendere con il cliente finale destinatario della merce).

Il primo obiettivo è quello di riuscire ad incrementare le consegne notturne (tenendo in debito conto anche di dover evitare rumori molesti) sia facilitando i Clienti idonei a ricevere nelle ore notturne, sia organizzando Transit point, presenziati o non presenziati, ma ugualmente sicuri e potenziando anche l'utilizzo delle cargo bike. La distribuzione urbana delle merci riveste enorme importanza per volumi, valore, impatti sul mondo economico e sociale. I dati quantitativi delle consegne giornaliere sono in continua crescita.

La sperimentazione proposta, prevista a breve, punta a verificare quanto possa essere competitivo un nuovo sistema logistico (in termini di modalità, di tempi, di costi, di impatto) che riorganizzi, secondo un complesso di finalità, le diverse attività previste con l'obiettivo di riuscire a consegnare in Milano le merci con veicoli a zero emissioni e razionalizzi le consegne (anche riducendo al massimo le corse a vuoto o con poca merce).

Si prevede che questa modalità possa affiancare quelle attuali. Il nuovo sistema di distribuzione sarà ispirato ai principi di neutralità, non concorrenza e trasparenza nei confronti degli operatori con condizioni di parità di trattamento.

LE LEVE DEL PROGETTO

Il progetto quindi si basa su alcuni fondamentali elementi di riferimento:

- Il Centro di Distribuzione Urbana (CDU) è sostanzialmente una piattaforma logistica che riceve da diversi operatori le merci destinate a più clienti di una stessa area urbana e organizza la ricezione, il consolidamento, lo stoccaggio e il magazzinaggio delle

ESEMPI VIRTUOSI DISTRIBUZIONE URBANA

merci; tutto opportunamente automatizzato e servito con sistemi digitali interfacciati con fornitori e clienti.

- Si tratta di sperimentare soluzioni tecniche e organizzative innovative che perseguano contemporaneamente più obiettivi: efficienza economica, benessere ambientale e sociale, riduzione dei chilometri da percorrere per distribuire le merci, riduzione degli inquinamenti, riduzione della congestione e degli intralci alla mobilità urbana, distribuzione con maggiori opportunità e minori vincoli (anche di orario), ecc.
- Si punterà a considerare e distinguere, per confrontarli con i costi oggi sostenuti dai vari soggetti interessati, i costi diretti nella produzione del servizio: costi indiretti, collegati per vari motivi; costi a carico del singolo Soggetto operatore; costi a carico della collettività; costi a carico dell'acquirente della merce trasportata.
- Si stanno coinvolgendo tutte le parti interessate per elaborare un avviare una serie di azioni collaborative per giungere, a dimostrare l'evidenza dei benefici del sistema proposto (riduzione dei viaggi a vuoto, riduzione di costi per l'operatore, benefici ambientali) ad un apposito accordo quadro con il quale saranno fissate le regole, i tempi e le modalità.
- I maggiori beneficiati saranno i cittadini che, grazie alla riduzione di inquinamento atmosferico, congestione stradale, rumori, ecc. otterranno un miglioramento della qualità della vita.

Considerati gli obiettivi molto variegati della proposta – riduzione delle corse per le consegne, riduzione dei chilometri percorsi, riduzione della congestione stradale, riduzione dell'inquinamento, ridu-

zione del rumore, riduzione delle corse a vuoto, ecc. – ci stiamo organizzando per misurare in continuo tutti questi elementi in sede di sperimentazione e poi rileggerli scientificamente per ottenere risultati oggettivi. Le stesse tecnologie digitali, che hanno il potenziale per rivoluzionare il modo con cui organizzare la movimentazione delle merci ci permetteranno di raccogliere dati molto utili.

Purtroppo non si dispone di dati certi sulla quantità di merce e di consegne che oggi vengono effettuate nella città di Milano, ma vi sono studi di alcuni anni fa che indicano più di 200.000 consegne ogni giorno. Un dato fondamentale è che il traffico merci, non solo quello del cosiddetto "ultimo miglio", è enormemente cresciuto durante la pandemia.

CONCLUSIONI

La dimensione della città di Milano e le sue complessità, rappresentano una garanzia per poter replicare, sicuramente anche in altre città l'idea e l'impianto progettuale, che punta sia alla revisione della catena logistica con l'utilizzo per il trasporto primario su ferrovia, sia alla creazione del consenso e della coscienza collettiva verso la sostenibilità ambientale; questi sono risultati esportabili in molte grandi città. Per contribuire ad aumentare la coscienza e la responsabilità ambientale dei cittadini e degli operatori spingendo tutti ad una profonda innovazione della vita economica e sociale, si tratta di dimostrare che l'intera catena logistica, dal trasporto primario all'ultimo miglio, può diventare molto più rispettosa dell'ambiente e concorrere in modo notevole a raggiungere gli obiettivi europei, in materia, fissati per il 2030 e 2050, individuando soluzioni in grado di produrre business di grande livello.

L'Amministrazione Comunale, che già ha compiuto notevoli passi avanti per il trasporto passeggeri, ora punta ad una nuova e funzionale organizzazione per il traffico merci che permetterà alla città di Milano di essere un riferimento anche in questo campo.

