

Milano, distribuzione merci a zero emissioni

Il progetto in ambito C40 CITIES

Il Centro di Distribuzione Urbana

Dott. Mario Castaldo – Già Amministratore Delegato e Presidente di Terminali Italia RFI

Motivi della proposta

Intervenire in modo deciso sulla movimentazione delle merci nelle grandi città è ormai assolutamente **necessario**.

Si tratta «solo» di decidere **COME** (e **quando**, sapendo che è urgente)

Ricordiamo che: «*IL capitale naturale è l'unico capitale, una volta azzerato/distrutto, per il quale non esistono azionisti in grado di ricostituirlo*»

*Milano deve proporre una generale riqualificazione del trasporto merci, considerando anche **varie esperienze in Italia e all'estero** (Padova, Parma, Londra, Olanda, Parigi, ecc), per garantire che una quota crescente delle merci destinate alla città possa essere distribuita con **mezzi elettrici**, comunque ecologici,*

*incentivando così anche l'arrivo delle merci a Milano con **la ferrovia** (modalità che già utilizza la **trazione elettrica**).*

Esperienze più significative in Italia

Il caso Padova

L'esperienza del **Cityporto**, attivato nel 2004, è particolarmente virtuosa in quanto:

- è stato possibile sfruttare un'infrastruttura intermodale esistente e prossima alla città Interporto di Padova.
- prevede l'utilizzo **di veicoli a basse emissioni** che possono viaggiare sulle corsie preferenziali dei mezzi pubblici e che sono esentati dalle restrizioni relative a finestre temporali per le consegne.
- *Il progetto è frutto di un accordo tra le autorità pubbliche e le associazioni di categoria con partecipazione su base volontaria*
- *Pieno appoggio del Comune di Padova*
- *Libertà di scelta per i corrieri di effettuare le consegne direttamente ma solo nelle fasce orarie previste dalla ZTL*
Oppure
- *Consegnare le merci al Cityporto che: effettua le consegne con mezzi a metano/elettrici; utilizza le corsie preferenziali e non ha vincoli di orario.*

Esperienze più significative in Italia

Il caso Parma

Ecologic (2008) è un sistema di distribuzione urbana delle merci che combina:

- Un centro di consolidamento urbano
- Flotta a bassa emissione (metano)
- Schemi di regolazione degli accessi ai veicoli ZTL
- Possibilità di scelta per gli operatori

- *Tra i fattori positivi del progetto Ecologistics: l'elevata flessibilità, caratterizzata dalla possibilità di scelta tra **due opzioni** che consentono agli operatori di accreditarsi e svolgere la consegna in autonomia in orari predeterminati e sulla base di determinati requisiti, oppure di consegnare le merci ad un **terminal accreditato** e delegato per la gestione dell'ultimo miglio.*
- *A monte dell'affermazione dell'iniziativa vi è il coinvolgimento degli stakeholders in fase di progettazione, che ha aiutato a superare le criticità e a rendere condivisibile l'implementazione del progetto. A supporto del processo di condivisione vi è anche il **costante monitoraggio dei risultati ottenuti.***

Esperienze più significative in Europa

I casi di Londra e Nimega (Olanda)

Due esempi di approcci differenti ma entrambi virtuosi sono rappresentati da:

Londra Regent Street e
Nimega in Olanda.

Nel primo caso il modello di gestione delle consegne delle merci, in una via commerciale di Londra, prevede l'assegnazione delle operazioni di city logistics ad un operatore scelto tramite gara pubblica.

Attori coinvolti:

- Crown Estate portafoglio immobiliare della Corona (include tutti gli immobili di Regent Street)
- Clipper operatore logistico scelto con gara

- Nel secondo caso l'operatore che gestisce il CDU è un soggetto neutrale che conclude contratti con operatori e distributori per effettuare trasporti a livello locale.

Attori coinvolti:

- BBS nasce come organismo neutrale, gestore del centro di consolidamento e distribuzione
- Stipula contratti con i trasportatori e distributori ma oggi soprattutto con i rivenditori. Sono i ricevitori finali che impongono la scelta di BBS
- Il modello è stato replicato in 15 città olandesi

Esperienze più significative in Europa

- **Intermodalità ferro-gomma per la GDO: il caso di Parigi**

- La catena di supermercati **Monoprix** del **Gruppo Casinò** ha effettuato una riorganizzazione della supply chain con trasferimento del trasporto di bevande e prodotti non food **al multimodale ferro-gomma** con copertura dell'80% dei punti vendita urbani.
- I treni arrivano alla piattaforma multimodale di Gabriel Lamé stazione Parigi Bercy, ultimo miglio con 26 mezzi a metano.

Risultati conseguiti:

- riduzione di 12.000 camion all'anno lungo le arterie di accesso a fronte di 260 treni movimentati;
- riduzione delle emissioni in atmosfera e dell'inquinamento acustico

Stessa soluzione per il **mercato di Rungis**, **2.500.000 ton di prodotti l'anno**, una parte trasportata con 11 treni a settimana e trasferiti o in:

- 1) in un magazzino temporaneo a temperatura variabile
- 2) nei camion tramite accesso diretto ai veicoli;
- 3) in carrelli che trasportano i pallets ai grossisti localizzati nei pressi dei binari

Centro di Distribuzione Urbana

Il CDU è una **piattaforma logistica** che attua al meglio una **rottura di carico**, perché:

- **riceve** da diversi operatori le merci destinate a più clienti di una stessa area urbana
- **svolge consolidamento, stoccaggio e magazzinaggio** delle merci
- **aggrega** i flussi per **ottimizzare i giri di consegna** e rendere più efficiente (e meno costosa) la distribuzione permettendo l'organizzazione di **viaggi multicliente**
- **distribuisce** con veicoli ecologici (con minori limiti, anche di orario)

Caratteristiche della proposta

Con rottura di carico in un **Centro Distribuzione Urbana**, si ottengono:

- **vantaggi** per il trasporto delle **merci** in città (minori tempi, minori costi, minori vincoli, ecc.)
- **progressivi miglioramenti** organizzativi grazie alla garanzia che gli Enti Locali tengano **fermi** per molto tempo **obiettivi** e **vincoli**
- **possibilità di scelta** tra l'utilizzo dei propri veicoli (se rispettosi dei **vincoli**) oppure l'affidamento ad un **soggetto terzo**, delegato alla gestione del centro e dell'ultimo miglio, che curi le consegne con mezzi a basso impatto ambientale al **servizio degli attuali operatori**
- **vantaggi** per la **collettività** (minori consumi energetici, minore congestione, minore inquinamento, ecc.)

Una proposta specifica

Nell'Area ferroviaria di Milano Smistamento è in fase di realizzazione, su circa mezzo milione di mq, un **Centro Intermodale Merci** in grado di ricevere treni, nazionali ed esteri, ma anche autocarri, per movimentare in un anno circa 500.000 UTI (Unità di Trasporto Intermodale).

A fianco altri 4 milioni di mq. in gran parte oggi non utilizzati, dove poter realizzare un **Centro Distribuzione Urbana** con i magazzini logistici.

Quest'area è **ben connessa** sia con tutta la rete **ferroviaria** nazionale e internazionale, sia con una rete **stradale** molto efficiente verso la Città. RFI, proprietaria delle aree, potrebbe essere favorevole all'iniziativa.

***Milano Smistamento
oggi***



Si evidenziano due opportunità semplificative

1. a **Milano Smistamento** possono arrivare **treni** lunghi e pesanti nonché **autocarri** che qui vengono scaricati.
Le merci per Milano, consolidate in appositi magazzini, possono proseguire con **veicoli elettrici e cargo bike**
2. al **CAMM**, struttura logistica totalmente dedicata ai traffici serviti da autotreni qui scaricati;
poi le merci per Milano possono essere distribuite con **veicoli elettrici e cargo bike**