



Come l'e-commerce impatta sulla sicurezza stradale: l'analisi effettuata in Belgio (e in Italia?)

Q

uando si parla di e-commerce, molti esultano per i vantaggi verso il consumatore, con questa nuova modalità di acquistare prodotti comodamente seduti sulla sedia della propria casa. Il maggiore accesso a Internet ha sicuramente facilitato il commercio di beni e servizi ordinati online, ma le analisi che sono iniziate a livello europeo portano a risultati impensabili. Lo dimostra una recente indagine effettuata in Belgio, pubblicata sul sito della Commissione Europea, dove del 94% degli abitanti belgi che hanno accesso a Internet, ben l'80% di loro dichiarano di essere e-shopper. Inoltre, 7 belgi su 10 hanno fatto acquisti da almeno una a cinque volte negli ultimi tre mesi, secondo l'indagine condotta nel 2021 da Eurostat. Il Belgio è il 29° mercato più grande al mondo per l'e-commerce, con un fatturato di 11,7 miliardi di euro nel 2021. Si tratta

di una crescita del 33% rispetto all'anno precedente (2020) che mostra la crescita graduale e stabile di questo settore in Belgio. La comodità dei consumatori di acquistare online e la loro richiesta di essere consegnati a casa rendono impegnativa la logistica dell'"ultimo miglio" del settore dell'e-commerce. Proprio su questo fronte si aprono ora alcune criticità che vanno analizzate da subito. Secondo il World Economic Forum, se le operazioni dell'"ultimo miglio" non saranno ottimizzate, la crescente domanda di e-commerce si tradurrà in un aumento del 36% dei veicoli nelle città entro il 2030. Successivamente, le stime suggeriscono che il traffico provocato dalla consegna di prodotti in modo così massivo, causerà un aumento del 30% in più di emissioni e del 21% in più di congestione del traffico nelle prime 100 città a livello globale. I rischi poi di aumento degli incidenti stradali sono altrettanto impattanti. Ma mentre la congestione e l'inquinamento atmosferico del settore delle consegne sono ben analizzati, l'impatto sulla sicurezza stradale del commercio elettronico deve ancora essere esplorato. In Italia gli studi di questo tipo sono ancora assenti e ASAPS intende dare il proprio contributo, connesso ad una analisi che passa attraverso, ad esempio, gli impatti della circolazione degli autocarri nei centri urbani e sull'esempio dei tanti investimenti di pedoni provocati da furgoni e autocarri di piccole dimensioni.

Uno studio di VIAS ha esaminato gli impatti sulla sicurezza stradale delle consegne dei pacchi in Belgio. Gli impatti sulla sicurezza stradale sono stati esplorati esaminando la letteratura recente, l'analisi dei dati dispo-

nibili che combinano l'immatricolazione dei veicoli e gli incidenti stradali e l'analisi di specifici dati quantitativi e qualitativi. L'elenco delle parti interessate coinvolge due campioni rappresentativi di 1000 cittadini belgi per condividere la loro opinione sull'accettabilità e la frequenza di comportamenti specifici dei conducenti di autotrasporto dedicati alla consegna di prodotti, un'indagine tra 100 conducenti sul loro comportamento sulla strada e l'atteggiamento nei loro confronti e 14 interviste mirate a fornitori di servizi, associazioni collegate, autorità e forze di polizia, sulle sfide, e sulle opportunità anche per il futuro.

Nonostante la crescita del parco veicolare totale di furgoni ($\leq 3,5$ tonnellate), il numero di incidenti in Belgio è diminuito per tutte le modalità di trasporto (-20%) e una tendenza al ribasso simile è stata osservata nel numero di incidenti con furgoni (-13,5 %) tra il 2017 e il 2020. Tuttavia, i furgoni di proprietà aziendali sono stati coinvolti in più incidenti stradali con utenti della strada vulnerabili, rispetto ai furgoni di proprietà privata, in particolare i ciclisti (16% contro il 12% del numero delle vittime nel 2022). Questo valore è cresciuto negli ultimi anni per i ciclisti (11% nel 2017 vs. 16% nel 2020) ed è rimasto pressoché invariato (5% sia nel 2017 che nel 2020) per i pedoni, nonostante un forte calo con la maggior parte dei veicoli motorizzati. Le attuali statistiche sugli incidenti stradali non ci consentono di distinguere tra furgoni utilizzati per la consegna dei pacchi e per altri scopi come i furgoni utilizzati nell'edilizia o nel settore della ristorazione, ecc.

Molti conducenti di furgoni ammettono che spesso non rispettano il codice della strada. I comportamenti comuni non sicuri segnalati sono violazioni della velocità e l'utilizzo dello spazio per ciclisti e pedoni per caricare o scaricare pacchi. Hanno anche indicato che il comportamento di altri utenti della strada causa difficoltà nel loro lavoro quotidiano ed è uno dei motivi principali degli incidenti ma anche dei rischi. È stata osservata una forte correlazione tra l'esperienza, il comportamento e l'atteggiamento dei conducenti. Con più anni di esperienza di guida (più di 2 anni), le pratiche di comportamento non sicuro segnalate erano inferiori e anche l'atteggiamento nei confronti del comportamento sicuro era positivo. Il 72% degli utenti generali della strada in Belgio disapprova fortemente i comportamenti di guida dei conducenti di furgoni professionisti come la guida aggressiva, l'eccesso di velocità intorno a una scuola e l'uso dei telefoni cellulari, un male che accomuna molti stati europei. La maggioranza degli utenti della strada (63%) ha ritenuto inaccettabile caricare/scaricare in mezzo alla carreggiata per consegnare i pacchi, mentre ciò è consentito dalla legge per alcuni furgoni per le consegne. Inoltre, è stata indicata una disponibilità limitata a pagare un prezzo più elevato tra la popolazione belga per migliorare gli standard di consegna. Tuttavia, la garanzia di condizioni di lavoro eque per gli addetti alle consegne è stata fortemente sostenuta, anche quando comporta un costo aggiuntivo. Le consegne a domicilio rimangono l'opzione di

consegna preferita, anche se i punti di auto-ritiro sono stati indicati come una interessante alternativa a molti utenti. Inoltre, le sfide riconosciute come molto importanti per la sicurezza stradale sono state: intensità del traffico; la realizzazione di parcheggi per il carico e scarico; l'uso della sicurezza stradale come vantaggio competitivo; la formazione, le competenze, il reclutamento e il mantenimento dei conducenti; il trasferimento modale verso modalità attive; e l'interazione tra utenti della strada su spazi condivisi.

La stabilità nella crescita del settore dell'e-commerce indica che è qui per restare ancora a lungo nelle città. Tuttavia, per adeguare le esigenze di rendere le operazioni logistiche dell'"ultimo miglio" sostenibili ed efficienti, sono necessarie una pianificazione urbana a lungo termine e modifiche strutturali, potrebbero già essere avviate soluzioni a breve termine. Ad esempio, le soluzioni a breve termine proposte sono una migliore applicazione per prevenire le violazioni stradali ricorrenti, la formazione e l'addestramento dei conducenti per migliorare il comportamento stradale pericoloso e acquisire l'esperienza richiesta e la separazione infrastrutturale degli utenti della strada vulnerabili. Tuttavia, prima di approfondire le soluzioni, è importante la chiarezza degli impatti sulla sicurezza stradale del settore e la collaborazione tra le parti interessate. L'accesso ai dati specifici relativi agli impatti sulla sicurezza stradale (incidenti stradali, costi associati, distanza percorsa, consegne non riuscite, corrieri che attuano comportamenti stradali pericolosi, condizioni di salute e sicurezza dei conducenti e precedenti infrazioni stradali con una banca-dati delle sanzioni che sarebbe auspicabile anche in Italia) non sarà semplice. La condivisione di questi dati è attualmente vista con scetticismo come se questa potesse contribuire alla percezione negativa del settore dell'e-commerce. Tuttavia, le pratiche di condivisione dei dati dovrebbero essere viste come un vantaggio per la sicurezza stradale. È necessario instaurare perciò una fiducia reciproca tra le autorità e i fornitori di servizi di e-commerce, per evidenziare i vantaggi reciproci del raggiungimento degli standard di sicurezza stradale per il settore, mentre le pratiche di condivisione dei dati dovrebbero essere viste come un vantaggio per la sicurezza stradale. È necessario instaurare una fiducia reciproca tra le autorità e i fornitori di servizi di e-commerce per evidenziare i vantaggi reciproci del raggiungimento degli standard di sicurezza stradale per questo nuovo settore. Ora occorre che anche l'Italia segua il Belgio, con uno studio approfondito delle dinamiche sulla sicurezza stradale, di cosa realmente provoca l'e-commerce, soprattutto con il c.d. "ultimo miglio". ■

***Comandante Corpo Polizia Municipale
di Verona
Dirigente Unità Organizzativa Protezione Civile
Comune di Verona**