



La logistica in ambito urbano e la “cycle logistics”

La logistica in ambito urbano.

Un aspetto significativo della mobilità in ambito urbano è rappresentato dal **trasporto delle merci** che, nonostante sia spesso sottovalutato, costituisce una **componente vitale delle città** perché genera crescita economica sopperendo a bisogni essenziali degli esercizi commerciali ma contestualmente suscita reazioni di **malcontento da parte dei cittadini** per le interferenze con le attività e i movimenti quotidiani.

Nell'ambito del sistema dei trasporti la logistica occupa un posto sempre più importante per il fatto che le merci sono continuamente movimentate all'interno e all'esterno delle città, da città a città e al di fuori dei confini nazionali coinvolgendo cittadini e stakeholders così, mentre le città cercano di sviluppare modelli di gestione degli spostamenti più efficaci e adeguati, il trasporto delle merci genera discussioni a livello locale imponendo di studiare soluzioni condivise e innovative.

Anche su scala europea la pianificazione dei trasporti, così come le politiche per la mobilità sostenibile in ambito urbano, hanno via via visto aumentare l'interesse da parte

dell'U.E. - *basti citare i documenti di policy più recenti come il "Libro Bianco Trasporti del 2011"* - che affronta tematiche di pianificazione della mobilità, di tariffazione degli accessi nelle aree urbane e di limitazione/regolamentazione di logistica urbana con le - *Low Emission Zone* - nelle maggiori aree urbane.

Entro il 2030 sarà necessario raggiungere gli obiettivi dell'U.E. in materia di emissioni di CO2, rumore, inquinamento atmosferico e riduzione degli infortuni pertanto è fondamentale lo sviluppo della pianificazione della mobilità attraverso i Piani Urbani della mobilità Sostenibile - PUMS - che vengono declinati in pianificazioni settoriali come ad esempio il *Piano di riorganizzazione della logistica*.

Per le motivazioni illustrate è importante ottimizzare la gestione delle modalità di trasporto delle merci dentro e fuori dalle città con la consapevolezza che, in ambito urbano, l'obiettivo principale riguarda il miglioramento della vita dei cittadini attraverso un utilizzo più appropriato dello spazio condiviso.

Piano di riorganizzazione della logistica

Alla base della riorganizzazione della logistica deve essere fatta un'adeguata analisi dei dati che fornisca informazioni basate su situazioni reali a supporto della progettazione delle azioni da adottare e del loro impatto e che sia in grado di valutare l'efficienza dei viaggi per lo spostamento delle merci che, se ottimizzati, possono fornire benefici ambientali, economici e sociali.

Un progetto di miglioramento della logistica deve individuare azioni coordinate che tengano conto delle filiere più rilevanti, delle infrastrutture e del modello organizzativo di distribuzione delle merci con lo scopo di migliorare l'efficienza dell'intero sistema di mobilità urbana, che favorisca lo sviluppo in termini di competitività delle imprese locali riducendo il numero degli spostamenti ed il livello di accessibilità dell'area.

Nell'attuazione del progetto di riorganizzazione della logistica un grosso vincolo è determinato dal trasporto degli alimentari freschi in quanto, per tale tipologia di merce deperibile con particolari esigenze di trasporto, occorre evitare soluzioni univoche e rigide. Gli operatori devono poter disporre della possibilità di conferire le merci ad una **piattaforma dedicata** e delegare ad essa la consegna dell'ultimo miglio oppure dovrebbero poter accreditare il proprio veicolo, *in regime agevolato in termini di finestre di orarie d'accesso*, se conforme ad una serie di requisiti specifici e ottenere un permesso speciale per l'accesso ad aree protette come il centro storico.

Modalità di sviluppo

Le azioni di possibile attuazione nel settore del trasporto merci devono essere armonizzate su più ampia scala come quella regionale e devono prevedere **regole di accesso** alle Zone a traffico limitato - ZTL -, possono riguardare l'incentivazione/sostituzione dei mezzi con veicoli a basso impatto ambientale - *Euro 6, GPL, metano, elettrici* - e



promuovere progetti per la distribuzione merci nell'ultimo miglio con veicoli a bassissimo/nullo impatto ambientale.

Le possibili azioni finalizzate alla riorganizzazione e al miglioramento della logistica in ambito urbano, possono riguardare un nuovo **sistema di accreditamento dei mezzi** che accedono al centro storico, una più efficiente **regolamentazione degli accessi**, una migliore **gestione delle piazzole di carico/scarico**, l'istituzione di una **LEZ - Low Emission Zone** -, la diffusione delle **"Pack station"** e delle **"Cycle logistics"**

L'utilizzo improprio degli **stalli di carico/scarico** può essere controllato introducendo un sistema di prenotazione attraverso una piattaforma informatica che tenga monitorato il loro utilizzo e che ne rilevi la presenza e il riconoscimento dei veicoli.

MULTA AUTOMATICA INVIATA A CASA PER CHI SOSTA CON L'AUTO NEL POSTO RISERVATO AL CARICO-SCARICO MERCI

Scatterà la multa automatica e sarà inviata direttamente a casa per chi parcheggia la propria auto abusivamente nella zona riservata al carico-scarico merci. È una delle novità introdotte dalla manovra approvata recentemente dalla Camera e ora al Senato per il sì definitivo.

Con la novità dell'art. 158 e dell'art. 201 comma 1-bis lett. g) del Codice della strada viene chiarito il divieto di sosta negli stalli riservati alla movimentazione delle merci e resa non obbligatoria la contestazione immediata per gli accessi non autorizzati. In queste piazzole, dunque, potranno essere installati i dispositivi elettronici omologati di controllo che, in caso di violazioni, potranno spedire le multe direttamente a casa dei trasgressori.

http://motori.ilmessaggero.it/normative/multa_automatica_sosta_auto_posto_riservato_carico_scarico_merci-2479177.html

Le ipotesi di un nuovo **sistema di accreditamento dei mezzi** a cui venga consentito l'accesso al centro urbano può riguardare solo i mezzi di categoria Euro 5, categorie superiori e veicoli a zero emissioni con dei limiti di sagoma/peso dotati di un sistema di individuazione della localizzazione tramite il GPS e come requisito preferenziale può essere prevista una maggiore percentuale di carico effettuato.

In questo contesto le ipotesi di agevolazioni per gli accreditati possono prevedere minori limiti temporali di accesso alla ZTL, l'individuazione di piazzole carico/scarico dedicate, la predisposizione di corsie riservate ed eventualmente di contrassegni gratuiti.

I mezzi che non sono in possesso dei requisiti per accreditarsi possono conferire in una **piattaforma logistica** dove si hanno varie opportunità come quella di affidare il servizio di consegna/ritiro merci ad altri soggetti, trasferendo la merce da trasportare su mezzi accreditati, oppure noleggiare mezzi elettrici o comunque ecologici.

Al fine di ridurre l'impatto ambientale e sanitario sulla popolazione delle emissioni inquinanti provenienti dal comparto veicolare pesante può essere prevista la creazione di una **Low Emission Zone (LEZ)** che rappresenta un'area, all'interno della quale possono entrare solo veicoli che rispettano determinati criteri e/o standard ambientali. Il maggior numero di veicoli che viaggiano all'interno della LEZ sono pertanto i veicoli più puliti e con minori emissioni inquinanti allo scarico e questo porta direttamente al miglioramento della qualità dell'aria con particolare riferimento all'esposizione agli inquinanti da traffico di prossimità.

Da gennaio 2017, la città di Amsterdam ha creato una zona a bassa emissione per i furgoni di consegna che nega l'accesso ai camion con più di 17 anni e le prime misurazioni mostrano che la quantità di corse inquinanti è diminuita di 2/3 in un periodo di quattro mesi. I primi risultati mostrano che si tratta di un enorme successo.

Pack station è un sistema di raccolta delle merci acquistate a distanza - *e-commerce* – che consentono ai cittadini di ritirare la merce con modalità self-service e ai corrieri di ridurre il numero dei viaggi per le consegne. Le pack station possono essere localizzate presso le stazioni ferroviarie, i parcheggi scambiatori, le porte del centro storico o nei grossi centri commerciali

Cycle logistics rappresenta la logistica col ciclo e prevede l'utilizzo di bici e cargo bici come veicoli terminali della catena logistica della distribuzione urbana delle merci. Si tratta di una modalità di trasporto che si configura come il *futuro green e sostenibile* in grado di offrire un servizio che riduce le soglie di inquinamento alleggerendo il traffico dei centri storici e al contempo migliora la qualità della vita.

Le cargo bikes sono biciclette a pedalata assistita a tre ruote con portata massima di 70 kg concepite inizialmente per il trasporto di bambini e successivamente utilizzate per le merci/oggetti pesanti. Sono molto diffuse in Danimarca, Olanda, in crescita in Gran Bretagna e negli Stati Uniti e ultimamente si sono diffuse anche in Italia infatti non è difficile incontrarle in città come Parma o Milano.

Il Servizio di consegne in bicicletta è rivolto a privati, aziende e professionisti, si tratta di un servizio ecologico che rappresenta la giusta alternativa ai veicoli a motore per ridurre il traffico e l'inquinamento in città, è veloce e non è assoggettato a restrizione alla circolazione e le consegne vengono effettuate con qualsiasi condizione atmosferica. I servizi offerti variano dalla consegna del pranzo in ufficio al regalo da far recapitare, dalla posta raccomandata al disbrigo pratiche presso Banche e Uffici come anche la consegna a domicilio di prodotti locali, di fiori di prodotti da panetteria. Le consegne in bicicletta sono rivolte a privati, aziende e professionisti si tratta di un servizio ecologico che rappresenta la giusta alternativa ai veicoli a motore per ridurre il traffico e l'inquinamento in città. Le consegne vengono effettuate in tempi brevi anche nelle Zone a Traffico Limitato – ZTL- e non hanno bisogno di spazi dedicati al parcheggio del mezzo.

Il servizio di consegna in bicicletta rappresenta un'attività relativamente "nuova", con molte opportunità di sviluppo come l'estensione del servizio alle ore serali per consegne ai ristoranti o l'individuazione di un piccolo magazzino esterno alle ZTL per ampliare il servizio di consegna dove i clienti che arrivano da fuori città possono depositare le loro merci e farle recapitare a destinazione dalle cargo bikes.

La European Cycle Logistics Federation è un organismo professionale che rappresenta e supporta le esigenze delle aziende di logistica del ciclo in tutta Europa.

La Federazione è un'organizzazione di appartenenza per:

1. Imprese di logistica del ciclo stabilite (ad es. Società di consegna, corrieri, commercianti, organizzazioni che utilizzano i cicli come parte delle loro operazioni commerciali, ecc.).
2. Aziende start-up che considerano l'utilizzo dei cicli come parte delle loro attività aziendali.
3. Produttori e fornitori di attrezzature per la logistica del ciclo.
4. Associati che hanno interesse a promuovere l'ulteriore utilizzo dei cicli.

https://translate.googleusercontent.com/translate_c?depth=1&hl=it&prev=search&rurl=translate.google.it&sl=en&sp=nmt4&u=http://ecif.bike/&xid=17259,15700023,15700105,15700124,15700149,15700168,15700173,15700201&usg=ALkJrhhLljQRA-xXi2qjxCi3rhrR4qSVGg



CURIOSITA' CHE RASENTANO L'INCREDIBILE MA CHE PRESTO FARANNO PARTE DELLA QUOTIDIANITA'!

Droni nella logistica - Le merci arrivano in volo

La Posta è in prima linea nello sviluppo di droni per la logistica e punta a impiegarli in futuro per il trasporto di invii speciali. Una tecnologia di punta sta trasformando il settore della logistica: in futuro i droni avranno un ruolo sempre maggiore, soprattutto nel cosiddetto «ultimo miglio».

La Posta intende impiegarli in vario modo: per il trasporto di invii con elevata priorità, per la consegna a persone residenti in luoghi difficili da raggiungere e per garantire i rifornimenti a insediamenti rimasti isolati a causa del maltempo.

In futuro la Posta impiegherà i droni laddove ciò sia economicamente conveniente e tecnicamente possibile, a integrazione mirata – e non in sostituzione – dell'attuale sistema di recapito dei pacchi.

<https://www.post.ch/it/chi-siamo/azienda/innovazione/le-innovazioni-della-posta-per-voi/droni-nella-logistica>

Drone de La Poste autorizzato a consegnare pacchi con voli di 15 km

In Francia un drone de La Poste è stato autorizzato a percorrere un corridoio aereo di 15 km per consegnare pacchi una volta alla settimana

Oltre ad Amazon Prime Air c'è La Poste, è il caso di dire. La DGAC, ha autorizzato la DPDgroup, un corriere facente parte del gruppo La Poste, ad effettuare consegne con i droni su un corridoio aereo lungo 15 km situato nella zona del Var, in Francia.

Dopo due anni di test è stata data luce verde ad una linea aerea dove un drone una volta alla settimana collegherà Saint-Maximin-La-Sainte-Baume a Pourrières permettendo ad una dozzina di start-up di ricevere e spedire pacchetti grazie a particolari piattaforme che permettono un sicuro decollo ed atterraggio del mezzo. Un nuovo modo di affrontare il problema del cosiddetto "ultimo miglio".

<http://www.quadricottero.com/2016/12/drone-de-la-poste-autorizzato.html>

***Arch. Mobility Manager di Area
Comune di Parma**