

CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

**IL TRASPORTO URBANO
DELLE MERCI
UN'INDAGINE FRANCESE**

a cura del
CENTRO STUDI CONFETRA

QUADERNO N. 110 - NOVEMBRE 1998

PREMESSA

In Francia, nel 1996, è stata presentata una ricerca sul trasporto urbano delle merci (relativa all'anno 1994), commissionata dal Ministero dei trasporti e dall'Agenzia per l'Ambiente e l'Energia (ADEME).

Finalità dichiarate della ricerca sono:

- costituire una base di conoscenze che consenta di valutare l'impatto nel funzionamento dell'agglomerato urbano dei provvedimenti riguardanti - direttamente o indirettamente - il trasporto merci
- individuare interventi concreti sul piano giuridico, economico e tecnico per favorire esperimenti pilota e - in maniera più generale - per sensibilizzare ciascuno su questo problema.

I principali risultati dello studio sono sintetizzati in questo Quaderno.

A. METODOLOGIA DELLA RICERCA

A.1. L'idea direttrice della ricerca è di comprendere la genesi ed il funzionamento del sistema di trasporto urbano delle merci per meglio definire quali interventi attuare in tale settore. Nello svolgimento dell'indagine si è anzitutto tenuto conto dello sconvolgimento avvenuto nell'ultimo decennio in tema di organizzazione dello spazio urbano (delocalizzazione industriale, crescita d'importanza delle aree residenziali-commerciali-terziarie, aumento della circolazione ben oltre l'andamento demografico, evoluzione del modo di vivere, di produrre e di consumare, etc.), nonché delle profonde trasformazioni subite o volute nel settore del trasporto di merci insieme alla comparsa della logistica.

A.2. Lo studio si è rivolto a tutti i soggetti coinvolti per conoscere la loro valutazione della situazione, le loro previsioni, le loro preoccupazioni e le loro rivendicazioni.

L'inchiesta è stata realizzata in tre aree:

- una comunità urbana importante (oltre 600.000 abitanti): Bordeaux, città portuale d'estuario, con vocazione logistica internazionale
- una città di dimensione media (circa 200.000 abitanti): Rennes, capitale regionale, con prevalenza di attività terziarie, al centro di una zona agricola
- altre sedici città, scelte in modo da differenziarne le caratteristiche: dimensione, funzione economica, posizione geografica, etc.

A.3. Gli enti e gli operatori intervistati sono stati

- Enti pubblici e privati interessati all'organizzazione ed allo sviluppo urbano.
- Trasportatori ed operatori logistici, in particolare nel settore:
 - corrieristico
 - couriers
 - trasporto vetture
 - distribuzione farmaceutici
 - trasporto edile
 - trasporto bevande
 - trasporto a temperatura controllata (ATP)
 - trasporto manufatti, per l'industria ovvero per la Grande Distribuzione Organizzata (GDO)
 - trasporto stampa.

- Mittenti e destinatari della GDO e del commercio
 - supermercati (centrali e periferici)
 - loro basi logistiche
 - catene di punti vendita
 - negozi specializzati di quartiere
 - dettaglianti
 - mercati

- Mittenti e destinatari industriali
 - trasporto tra stabilimenti in aree urbane
 - materiali costruzione
 - cereali
 - chimici
 - editoria

- Conducenti.
 - Gestori di aree logistiche o di spazi dedicati al trasporto che intervengono sia come organizzatori che come utenti del trasporto urbano:
 - porti, aeroporti
 - piattaforme logistiche
 - stazioni ferroviarie
 - terminali strada-rotaia
 - autoporti, etc.

B. DINAMICA TERRITORIALE URBANA

B.1. L'analisi delle città campione e del trasporto urbano fornisce una visione fotografica istantanea del problema. Ma per un corretto approfondimento occorre tener conto di come siano variata negli ultimi 10 o 20 anni e di come si prevede muteranno nei prossimi 10 o 20 anni, le strutture urbane, la rete viaria, i poli generatori di traffico merci, l'ubicazione delle imprese; esse, nel loro insieme, costituiscono la rete sulla quale si muove il trasporto merci.

B.2. Interrogate sui motivi delle loro scelte ubicazionali attuali e sulle loro strategie localizzative future, le aziende di trasporto intervistate hanno evidenziato:

- necessità di ampliamenti in rapporto ad un tessuto urbano diventato troppo vincolante (accessi alle strade ed impianti striminziti) e di rilocalizzazione su aree meglio dimensionate. Numerose aziende si sono spostate recentemente o pensano di farlo, con finalità insieme logistiche ed urbane: avvicinamento ai clienti, ricerca di spazi funzionali per il lavoro, necessità di raccordo ferroviario, allontanamento da un'area urbana troppo vincolante
- tendenza ad un raggruppamento geografico degli operatori: avvicinamento dei trasportatori in piattaforme logistiche, concentrazione di commercianti per vie o per settori geografici, raggruppamento dei concessionari (auto) in zone periferiche, etc.

Queste constatazioni indicano una recente variazione di mentalità. Una decina di anni or sono l'avvicinamento di corrieri o di trasportatori in un'area urbana dedicata appariva utopico.

Oggi si afferma che è un metodo sia per creare economie di scala (scambio delle merci, servizi in comune) sia per offrire servizi migliori alla clientela. Tale punto di vista non è però ancora condiviso da tutti. In talune città di media dimensione, l'idea della piattaforma è percepita come un passo verso l'instaurazione di un "monopolio di fatto" per la distribuzione urbana (fino a giungere ad un monopolio municipale).

B.3. La tendenza generalmente osservata è un movimento verso una maggiore polarizzazione spaziale delle sorgenti di traffico ed una loro minor diffusione nell'area urbana, movimento che dovrebbe rendere possibile nel futuro una migliore organizzazione del trasporto merci in città (punto di vista dei trasportatori).

Questa tendenza corrisponde alla necessità, per gli operatori del commercio, di creare dei poli di fissazione della clientela allargando la zona della clientela abituale (punto di vista dei commercianti). Un acquirente d'auto si recherà più facilmente nella zona dove è sicuro di trovare i più grossi concessionari piuttosto che fare il giro dei rivenditori in città.

- B.4. Le scelte degli operatori intervistati a favore di impianti all'esterno delle città corrispondono a considerazioni di tipo logistico (massimizzazione autocarri pesanti completi, spazi di deposito e di aree per lo scarico) contemporaneamente a parametri economici (effetto vetrine centrali, prossimità di centri commerciali, vicinanza dei clienti) e in taluni casi a opportunità di ristrutturazione. E' il caso dei concessionari auto che non possono più ricevere le bisarche in centro città; ovvero degli ipermercati, costretti a prevedere spazi per l'accesso e lo scarico degli autoveicoli pesanti.
- B.5. Le tangenziali, concepite all'inizio essenzialmente per ridurre la congestione della circolazione nell'area urbana, sembrano aver acquisito nel tempo una nuova funzione che, secondo alcuni, i suoi ideatori non avrebbero all'inizio recepito in tutta la sua ampiezza e complessità; la nuova funzione è a favore dell'organizzazione degli scambi e quindi del funzionamento delle città rispetto al trasporto delle merci.

Attorno alle tangenziali si è verificata una concentrazione di insediamenti di trasportatori e di centri commerciali che hanno trasformato tali infrastrutture viarie dalla funzione di circonvallazione e di transito a quella di spina dorsale per la distribuzione nello spazio metropolitano di nuove zone di attività. Tali zone e le piattaforme logistiche che si sgranano lungo le tangenziali hanno, tra l'altro, una funzione di ricomposizione dei traffici interurbani e interregionali, i quali ultimi non hanno più ragione di penetrare nelle città.

In conclusione, le tangenziali, oltre ad evitare l'attraversamento delle città da parte delle merci in transito, provocano:

- uno spostamento delle zone di attività economica verso la periferia grazie alla migliore accessibilità, al minor costo degli impianti e alla maggiore disponibilità di aree
- una riorganizzazione delle attività commerciali e di distribuzione; sorgono grandi ipermercati periferici, depositi al servizio delle "vetrine" del Centro, impianti dei trasportatori ove questi sviluppino basi logistiche con funzioni sia urbane che regionali.

Qualche critica viene rivolta però alle tangenziali.

Tra la funzione di deviazione dalla città del traffico di transito e quella di aiuto alla distribuzione merci in ambito urbano sorgono contrapposizioni - specie quando le tangenziali fungono da raccordo tra varie autostrade - fino a creare situazioni antagoniste nelle ore di punta, generando fenomeni di congestione. (Mentre la seconda funzione richiede frequenti uscite/ingressi verso il Centro città, la prima richiede un collegamento diretto tra le infrastrutture autostradali). Il cumulo di funzioni produce effetti perversi. Quando sono sature - lamentano i trasportatori - perdono efficacia; si risparmia tempo e chilometri attraversando la città.

B.6. Con riferimento alla dinamica di mutazione della struttura del traffico merci urbano l'indagine ne evidenzia sei aspetti.

B.6.1. Sviluppo del trasporto "diffuso"

Lo sviluppo del just in time ha generato una moltitudine di piccole spedizioni, realizzate con furgoni ed autocarri leggeri con peso complessivo inferiore a 3,5 t.

La vendita di tali veicoli è in considerevole aumento dal 1990.

Questa tendenza corrisponde alla scomparsa degli stocks presso i punti vendita, sostituiti dalla frequenza dei rifornimenti assicurati da operatori specializzati che giungono fino a garantire consegne in tempi reali dietro richiesta. Si abbattano così i pesanti costi immobiliari.

L'evoluzione provoca una moltiplicazione del numero dei trasporti urbani, anche se con veicoli di minor peso e dimensione.

B.6.2. Sviluppo del traffico in conto proprio e personale

L'indagine indica quattro tipi di trasporto urbano in conto proprio o personale ⁽¹⁾

- quello dei grossisti e industrie che distribuiscono direttamente i propri prodotti
- quello effettuato nel quadro dei servizi pubblici quali la raccolta dei rifiuti o la distribuzione dei pacchi effettuati dalle Poste
- quello degli artigiani per i quali il trasporto merci si accompagna a prestazioni generatrici di valore aggiunto
- quello di commercianti e dettaglianti che si approvvigionano direttamente.

Mentre i primi due tipi di trasporto possono essere individuati e misurati, gli altri due corrispondono a un traffico molto più polverizzato e somigliano ad una specie di "movimento browniano" che non è facile valutare nella sua logica e nel suo volume.

⁽¹⁾ Facciamo notare come in Francia non esista la "tentata vendita".

B.6.3. *Aumento dei traffici tra periferia e Centro*

Lo sviluppo di questo tipo di traffico - realizzato con piccoli veicoli - corrisponde allo spostamento in periferia delle basi commerciali, mentre l'ipermercato diventa la "vetrina" in città e la base il "retrobottega" della vetrina centrale.

Questa tendenza conferma la possibilità di organizzazione delle distribuzioni a 3 livelli (piattaforma esterna di deconsolidamento/magazzino urbano/destinazione finale) verso la quale i trasportatori sono critici perché produrrebbe rotture di carico costose ed inutili.

B.6.4. *Improduttività per percorsi a vuoto o carico ridotto*

La produttività dei trasporti urbani è in calo per tre cause:

- peso unitario dei colli che tende a ridursi con lo sviluppo degli imballaggi
- ritorni a vuoto in aumento, perché è sempre più difficile realizzare viaggi di raccolta susseguenti a quelli di distribuzione
- il tasso di riempimento dei veicoli tende a ridursi, a causa delle consegne just in time.

Queste constatazioni pongono il problema dell'adeguamento dei veicoli alle specificità del trasporto urbano.

B.6.5. *Caratteristiche orarie del trasporto urbano*

| Distribuzione orario per merceologia | | | |
|---|--|--|---|
| Notte | Mattino da ore 4.00 a 7.00 | Mattino da ore 7.00 a 11.00 | Giornata dopo ore 11.00 |
| Trasporti frigo Stampa Rifiuti urbani | Trasporti frigo Stampa Raccolta contenitori Distribuzione farine Materiali edili | Raccolta contenitori Distribuzione farine Materiali edili Farmaceutici Traslochi Prodotti chimici Bevande Artigiani c.to proprio Poste | Raccolta contenitori Materiali edili Farmaceutici Traslochi Prodotti chimici Bevande Artigiani c.to proprio |
| | | Corrieri | |
| | | Cisterne carburanti | |
| | | Commercianti c.to proprio | |

B.6.6. Utilizzo ferrovia

L'utilizzo della modalità ferroviaria si riferisce alla possibilità di rifornire imprese aventi dimensioni sufficienti per consentire approvvigionamenti a treno completo:

- trasporto vetture
- produzione bevande
- approvvigionamento di basi regionali o urbane per la GDO.

Per quest'ultimo utilizzo, i grandi distributori utilizzano la ferrovia per operazioni di rifornimento delle loro basi urbane periferiche dalle quali rifornire, via strada, i punti vendita in città.

Questa utilizzazione della ferrovia richiede forti quantità da trasportare e concerne risparmi nei costi del trasporto ma necessita di garanzia dei tempi di arrivo.

L'evoluzione consiglia alle ferrovie di trasferire fuori città gli impianti destinati alle merci:

- perché i vincoli urbani lo impongono (flusso di autocarri incompatibile con il funzionamento della città)
- perché gli obblighi di razionalizzazione e di realizzazione dell'interfaccia strada-rotaia lo giustificano da soli da un punto di vista economico.

I temi del trasporto merci urbano non si riducono quindi semplicemente alla soluzione di problemi di ingombro o di circolazione sulla rete viaria ma pongono anche prospettive di pianificazione almeno a 10 anni, tenendo conto sin d'ora non soltanto dell'urbanizzazione in sé ma anche delle necessità delle merci e delle tecniche del trasporto pesante del futuro.

B.7. L'indagine riporta il parere di un responsabile dei servizi urbani: "nelle grandi città, si trovano delle Direzioni urbanistiche per la rete viaria, per la circolazione, per la gestione delle infrastrutture, per i trasporti; mai una Direzione incaricata della distribuzione e dell'interfaccia trasportatore-destinatario".

B.7.1. Infrastrutture

Le strade di accesso e di attraversamento delle città sono - in genere - dimensionate secondo obiettivi di capacità più che secondo criteri di utilizzo. Poiché il traffico evolve rapidamente nel tempo, un'infrastruttura concepita per il transito viene utilizzata per altro scopo dopo 10 anni. Una strada urbana dimensionata per un traffico di quartiere può diventare luogo di passaggio di importanti traffici verso grandi centri commerciali.

B.7.2. *Trasporto merci e persone*

Esistono due problemi: l'autorizzazione per i veicoli merci ad utilizzare le corsie riservate agli autobus e la sosta per le consegne su tali corsie.

Quanto al primo il parere dominante è che l'autorizzazione sarebbe negativa (ingorghi generalizzati) e inutile (i tragitti dei veicoli merci raramente coincidono con quelli degli autobus).

Per quanto concerne il secondo problema, considerato più importante, i pareri sono più diversi anche perché questo aspetto sembra "dimenticato" nei piani di circolazione ovvero non affrontato per incapacità di trovare una soluzione.

A Parigi, la sosta per le consegne è autorizzata su talune corsie degli autobus, in talune fasce orarie.

A Bordeaux e a Rennes, come generalmente nei centri delle città antiche, la coesistenza di trasporto pubblico e merci è molto più problematica per la ridotta larghezza delle strade.

Altri operatori ritengono che la questione della coabitazione pubblico-merci non esiste. La congestione sulle strade non è infatti dovuta al trasporto merci ma alle autovetture ed alla loro sosta selvaggia. Se la sosta merci fosse privilegiata rispetto a quella auto, il problema non si porrebbe.

A fronte della difficoltà a trovare una soluzione tecnica soddisfacente al problema delle soste per le consegne, taluni trasportatori indicano la necessità di una riqualificazione delle funzioni di autista-distributore urbano, cui andrebbero riconosciute remunerazioni migliori di quelle degli autisti sulle lunghe distanze.

B.7.3. *Assi dedicati alle merci*

Taluni operatori rivendicano degli itinerari dedicati al solo trasporto merci urbano.

I servizi tecnici delle città vi si oppongono categoricamente, sostenendo che occorre invece vietare l'accesso dei veicoli merci su talune strade.

C. EVOLUZIONE DEL TRASPORTO MERCI E DEI VINCOLI URBANI

C.1. Esempi di configurazioni logistiche

C.1.1. Corrieri

Tutti i corrieri ubicati a Bordeaux e Rennes hanno a disposizione impianti di consolidamento/deconsolidamento situati in periferia della città.

Essi ricevono nei loro impianti le merci che ricompongono sulle loro ribalte prima della distribuzione locale.

La distribuzione è realizzata con una flotta di veicoli il cui peso unitario si è ridotto nel tempo ma il cui numero è aumentato per far fronte:

- al vincolo delle fasce orarie di consegna imposte dalle amministrazioni comunali (certe aree pedonali sono vietate dopo le 10)
- alla complessità dell'organizzazione dei giri di consegna a causa della diversità dei servizi offerti (servizi per consegne entro le ore 10, servizi per consegne entro 24 ore e, infine, servizi entro 48 ore)
- ai vincoli imposti dai clienti (ipermercati che ricevono solo il mattino).

Il campo d'azione è settorizzato in modo che un conducente consegna in parte nel centro città e in parte all'esterno di questa.

Gli autocarri sono in generale completamente carichi in partenza; ciò non è sempre possibile a causa della complessità dei servizi prima descritti.

Succede così, abbastanza di frequente, che una consegna in centro città provoca più viaggi sia perché i destinatari sono assenti sia perché gli orari consentiti per le consegne sono stati superati. Ciò produce un sovraccosto non trascurabile.

I problemi legati ai ritiri in città tendono a sparire come conseguenza del trasferimento in periferia delle attività industriali e degli uffici.

La distribuzione urbana ha un costo molto elevato che bisogna imparare a gestire con un'organizzazione minuziosa e ben programmata, con i ritiri/consegne da una parte e le trazioni dall'altra. Molti operatori preferiscono cedere in subvezione le operazioni di consegna piuttosto che investire e gestire una flotta numerosa, soggetta a frequenti incidenti e alle noie burocratiche legate ai problemi delle soste e della circolazione.

Quelli che sono riusciti a vincere la sfida lo hanno fatto sviluppando maggiore produttività grazie ad interventi sull'organizzazione della distribuzione.

Le consegne di giorno in città si effettuano con una flotta speciale di veicoli adattati alla distribuzione il cui peso a pieno carico non supera 3,5 t. I limiti per la circolazione urbana aggiunti ai vincoli dei regolamenti e alla diversità oraria della domanda di servizio hanno prodotto un aumento delle dimensioni medie della flotta a parità di volume di merce trattato insieme ad una riduzione dei pesi massimi dei veicoli.

Quando sono possibili le consegne notturne, queste sono effettuate con veicoli più grandi.

I corrieri sperano di poter sviluppare questa forma di distribuzione che è, in termini di costo, molto vantaggiosa: riduzione della flotta, migliore produttività, minor numero di incidenti, etc.

Le principali rivendicazioni delle associazioni corrieristiche sono:

- gli accessi, le soste e più generalmente i problemi della distribuzione devono essere affrontati tenendo presente l'evoluzione dei nuovi centri commerciali, delle zone pedonali, delle strade destinate ai dettaglianti
- occorre obbligare supermercati e ipermercati a dotarsi di aree per lo scarico
- nella formazione iniziale dei conducenti deve essere prevista la distribuzione urbana
- deve essere incentivata la distribuzione notturna, a condizione di aver risolto i problemi legati alla verifica delle merci, ai porti assegnati, etc.
- promuovere consegne nelle prime ore del mattino specie presso i commercianti di prodotti per la persona
- incoraggiare la ricerca/sviluppo per l'innovazione dei veicoli destinati alla distribuzione
- prevedere documenti per stabilire le responsabilità dei destinatari; con i loro ritardi, con le loro assenze, con l'inadeguatezza dei luoghi di consegna creano sovraccosti sia per i trasportatori che per la collettività (ingombro delle strade, inquinamento di tutti i tipi, etc.).

C.1.2. La Grande Distribuzione Organizzata (GDO)

Quando la GDO decide di creare una base logistica destinata all'approvvigionamento dei propri punti di vendita in città, privilegia:

- gli incroci autostradali, ovvero i grandi poli urbani
- le zone industriali di detti poli
- la vicinanza di una tangenziale.

Le basi logistiche delle GDO hanno come funzioni:

- la gestione di una parte degli approvvigionamenti (grande volume) per conto dei propri magazzini (acquisto, stoccaggio, gestione degli stocks, imballaggio, etichettatura, etc.)
- la costituzione di stocks per evitare ai propri punti di vendita le funzioni di logistica e di deposito. La base logistica approvvigiona le aree di vendita via via che queste si svuotano.

Hanno così origine due tipi di traffico:

- quelli che transitano attraverso la base logistica per operazioni di consolidamento o deconsolidamento prima della vendita: sono in genere caricati su veicoli di grande volume, compreso il caso in cui si tratta di rifornire dei minimarket. L'uso di tali veicoli consente di ridurre i costi del trasporto e di rifornire un gran numero di punti vendita senza dover ritornare alla base
- quelli destinati al rifornimento di un deposito di media durata: prodotti stagionali, forti quantitativi (acque minerali che talvolta giungono per ferrovia), etc.

A seconda dei quantitativi da consegnare ai punti vendita, la dimensione dei veicoli per la distribuzione può variare ma, nella maggioranza dei casi sono veicoli pesanti.

Per questo motivo i supermercati situati in città si fanno spesso consegnare la merce nelle primissime ore del mattino o addirittura di notte.

Il costo del trasporto grava pesantemente su questo tipo di attività. Per questo tutti gli operatori sono in fase di riorganizzazione della loro logistica. Si tratta di razionalizzare le operazioni di trasporto:

- limitando il numero dei veicoli per le consegne ai punti vendita
- liberando il personale di detti punti dalla gestione degli approvvigionamenti
- integrando al massimo la gestione previsionale degli acquisti presso i fornitori.

L'impegno è molto forte e si traduce in:

- volontà di taluni di ribaltare i sovraccosti di trasporto imputabili a difficoltà di consegna presso i punti vendita (nel caso di franchising), per stimolare organizzazione ed impianti
- riorganizzazione della logistica tramite l'integrazione informatizzata tra la gestione delle vendite e degli acquisti.

Le operazioni di trasporto urbano descritto sono ancora male organizzate e si traducono in lunghe file di attesa degli autoveicoli presso i punti di vendita, provocando diseconomie che si ripercuotono sugli autotrasportatori ma anche sulla città.

C.2. **Adeguamento dei servizi di trasporto ai vincoli urbani**

C.2.1. Sistemi telematici

Il ricorso a sistemi telematici, anche limitatamente ad un radiotelefono a bordo dei veicoli, non è stato indicato come un sistema interessante od originale per migliorare l'organizzazione e la produttività. Questi gli argomenti raccolti:

- “i giri di distribuzione sono tutti ben collaudati, gli autisti sanno perfettamente gli itinerari da percorrere, se necessario è possibile rintracciarli presso i destinatari”
- “le merci a basso valore non sopportano il costo di installazione di sistemi informatici perfezionati”
- “l'EDI è utilizzato in sede, ma senza rapporto diretto con i problemi della distribuzione urbana”.

C.2.2. Adeguamento del parco veicoli

Ecco il pensiero di taluni costruttori di veicoli per il trasporto merci:

“sulle strade urbane si incontrano i veicoli merci più diversi, ma tutti con caratteristiche polivalenti: sono costruiti per viaggiare a 130 km/h sulle autostrade (mentre la velocità in città non supera 8-10 km/h e la velocità massima consentita è di 50 km/h), sono a trazione anteriore per abbassare il piano di carico, con un autista che deve scendere a sinistra - sulla strada - e fare il giro per scaricare. Pesi e potenze non sono adatte e quindi fonte di diseconomie”.

Per uscire da queste contraddizioni si propone che i Pubblici Poteri stimolino la ricerca su veicoli dedicati al trasporto urbano, evidenziando due ostacoli:

- la necessità di un minimo di armonizzazione per la regolamentazione della circolazione urbana delle merci (il Codice della strada non indica “veicoli per il trasporto urbano” e occorrerebbe che ciascun Comune non dettasse norme proprie per la circolazione di tali veicoli)
- il vincolo economico del costo che limita le possibilità di innovazione tecnica (la costruzione in grande serie dei veicoli polivalenti è sempre meno cara di quella dei veicoli urbani speciali ovvero di piccole serie con modifiche tecniche specifiche).

D. NECESSITA' D'INTERVENTO

D.1. Il punto di vista degli operatori economici

Non sono molti gli operatori che esprimono pareri sugli interventi auspicabili per migliorare le condizioni della distribuzione urbana delle merci.

I più inclini ad esprimere il proprio parere sono:

- i corrieri
- gli operatori della GDO
- taluni esercenti per distribuzioni specialistiche (ad esempio farmaceutici).

Per ordine d'importanza gli interventi su cui esprimono il proprio punto di vista (sia in positivo che in negativo) sono i seguenti:

- I. Prevedere aree per le consegne, adeguate ai tipi di commercio o alle unità produttive presenti, in occasione di interventi di ristrutturazione urbana*
- II. Adeguamento della regolamentazione urbanistica in materia di costruzione dei grandi centri commerciali.* Nel rilancio delle licenze di costruzione è indispensabile imporre la realizzazione di aree per lo scarico e di sosta in attesa dello stesso

III. Accesso alla professione

Oltre alla previsione di un sistema di selezione degli operatori ammessi alla distribuzione urbana, si postulano approfondimenti sulla "guida in città" durante la formazione iniziale dei conducenti

IV. Fasce orarie per le consegne in funzione delle ore di punta della circolazione

Gli operatori fanno osservare che le fasce orarie previste per la distribuzione, evitando le ore di punta della circolazione, sono sovente poco adatte alle necessità dei destinatari.

Nella scelta di tali orari occorre utilizzare maggiore concertazione.

V. Generalizzazione di spazi chiusi per la distribuzione notturna (dettaglianti) ovvero di saloni di deposito accessibili (minimarket, etc.)

Per rendere praticabile questa procedura occorre prevedere:

- la presenza di una persona incaricata del ricevimento e della verifica delle merci; ovvero l'ideazione di un sistema che garantisca la non responsabilità del trasportatore (merci pregiate e di valore)
- corrispettivo per lo scarico in deposito delle merci (attualmente non previsto nel contratto tipo di trasporto)
- sviluppo di spazi per la consegna notturna in comune tra più destinatari

VI. Piattaforme di carico destinate alla distribuzione urbana

Gli operatori sono favorevoli allo sviluppo di tali piattaforme.

Essi sono a conoscenza che taluni amministratori pubblici pensano che sarebbe giustificato realizzare la distribuzione urbana delle merci sotto forma di servizio pubblico. Gli operatori rispondono che le piattaforme possono andar bene purché “ciascuno stia entro le sue mura”. Ogni ipotesi di piattaforma fondata su un funzionamento cooperativo non può realizzarsi a causa:

- del mercato fortemente concorrenziale
- della grande diversità di prestazioni offerte ai clienti dall'uno o dall'altro dei trasportatori
- dei contatti personalizzati con i clienti, destinati a non banalizzare il servizio
- della specializzazione per prodotto (sfusi, alimentari, etc.)

VII. Miglioramento della regolamentazione della sosta dei veicoli per la distribuzione

Gli operatori ritengono che tale regolamentazione deve essere meglio adattata ai veicoli economici della distribuzione: devono in particolare essere rivisti:

- il limite delle 10 del mattino per le consegne in Centro, incompatibile con l'apertura alla stessa ora dei negozi
- i divieti di soste sulle corsie riservate agli autobus in quanto esistono dei punti di consegna lungo gli stessi
- l'insufficienza delle sanzioni per le autovetture in sosta sulle piazzole destinate ai veicoli di distribuzione

VIII. Divieto di circolazione in città per gli autocarri pesanti in transito

Anche se tale divieto esiste per quasi tutte le città è in pratica poco osservato. Gli operatori suggeriscono di:

- rinforzare i controlli sui traslocatori che approfittano del loro stato per attraversare la città anche quando essi non hanno forzatamente qualcosa da fare nel Centro urbano
- migliorare il sistema di segnalazione stradale per i veicoli che provengono dall'esterno
- prevedere sistematicamente delle tangenziali per l'incanalamento del traffico di transito (e non soltanto dei viali periferici di redistribuzione del traffico locale)

IX. Rivalutazione dei modi di trasporto in sede propria (ferrovia) per l'approvvigionamento delle zone urbane con prodotti pesanti indispensabili (combustibili, materiali edili, vetture, etc.)

Sono pochi gli operatori che esprimono il proprio punto di vista su questo provvedimento. Quelli che lo fanno pensano che esso sarebbe giustificato sotto il profilo logistico ma che sarebbe poco compatibile con l'ambiente urbano da un punto di vista estetico. Inoltre ritengono che si sottrarrebbe spazio per l'habitat. Concludono prudentemente che “è una scelta politica”.

X. Flotte di veicoli specializzati per la distribuzione

Gli operatori specializzati sostengono di avere già a disposizione una flotta riservata alla distribuzione: veicoli piccoli, dotati di aperture laterali, etc.

Nondimeno sono molto favorevoli a nuovi progressi realizzati in termini di:

- dimensioni (specie in altezza)
- sportelloni d'apertura
- dispositivi per parcheggiare
- riduzione rumorosità.

Ma le proposte tecniche cozzano contro i vincoli economici che impongono la necessità di prezzi d'acquisto corrispondenti ad una produzione di larga serie.

XI. Armonizzazione degli obblighi contro l'inquinamento: incentivi per i veicoli elettrici.

Non c'è opposizione allo sviluppo dei veicoli elettrici ma i trasportatori fanno osservare che la tecnica non è ancora a punto. Le riserve riguardano il prezzo d'acquisto e la limitazione di autonomia per i veicoli non esclusivamente dedicati alla distribuzione urbana.

XII. Obbligo di formalizzazione di "schemi logistici" in ogni revisione di piano regolatore

Pochi operatori sono sensibili a questo tema urbanistico.

XIII. Utilizzazione dell'EDI per ridurre la polverizzazione della distribuzione finale, gestione e controllo informatizzato delle flotte (ottimizzazione dei circuiti o viaggi in città).

Non si riscontra molto entusiasmo tra gli operatori, che affermano:

- non è giustificato; il nostro sistema è elastico e ben collaudato. L'informatica rende le cose troppo rigide
- non è a questo livello che esistono i problemi. I nostri giri hanno una buona produttività
- l'EDI non consente di evitare due passaggi sullo stesso luogo in momenti diversi per soddisfare il cliente: prevale la preoccupazione della qualità dell'offerta.

Qualche caso di utilizzo del radio-telefono è motivato da necessità di produttività (per esempio la ricerca di carichi di ritorno) e non da miglioramenti della distribuzione

D.2. Il punto di vista delle amministrazioni comunali

I. Accesso alla professione

Il parere è favorevole ad un risanamento della professione sulla quale la deregolamentazione pare aver prodotto effetti negativi:

- concorrenza selvaggia
- condizioni di lavoro che mettono a rischio la sicurezza e il rispetto delle norme

II. Obbligo di formalizzazione degli schemi logistici in ogni revisione di Piano Regolatore

Tutte le città si trovano a confronto con i problemi generati dal trasporto:

- flussi destinati all'approvvigionamento urbano
- flussi di transito
- stazioni ferroviarie per le merci situate all'interno delle città.

Tutti i responsabili dei Comuni concordano sulla necessità di integrazione formale della logistica nei Piani Regolatori. Ma non sanno ancora bene su quali basi procedere. E' ancora dubbio, ad esempio, se occorre concentrare le operazioni logistiche in una sola area ovvero se favorire la multipolarizzazione

III. Vincoli imposti all'ingresso degli autocarri pesanti in zona urbana

Tutte le città emanano regolamentazioni per limitare l'ingresso in città dei veicoli pesanti ma si pongono l'interrogativo sull'equilibrio tra orientamenti in parte contraddittori quali

- preservare le zone abitate da ogni inquinamento
- non ostacolare lo sviluppo economico.

Tali problemi sono restati sin qui senza risposta

IV. Adeguamento della regolamentazione urbanistica in materia di costruzione dei grandi centri commerciali.

Si pongono due problemi:

- sino a che punto occorre spingersi (natura dei vincoli da imporre) per rendere i grandi centri accessibili per le consegne
- se occorre limitare la creazione dei grandi centri commerciali

V. Previsione sistematica di aree per le consegne, adeguate ai tipi di commercio o alle unità produttive presenti, in occasione di interventi di ristrutturazione urbana.

Questo provvedimento è considerato interessante. Nascono questi interrogativi:

- è sempre possibile (i quartieri storici hanno pochi spazi disponibili)?
- come lottare contro le deroghe?
- bisogna considerarle aree dei destinatari o dei fornitori?

VI. Armonizzazione degli obblighi antinquinamento

I dirigenti dei Comuni fondano molte speranze sull'utilizzo dei veicoli elettrici

VII. Ampliamento dei poteri comunali di polizia concernenti la circolazione e la rete stradale

I responsabili amministrativi delle città sono molto favorevoli.

VIII. Generalizzazione degli spazi per la distribuzione notturna

Tutti sono favorevoli ma non sanno esattamente quale forma dovrebbe prendere questo provvedimento. E' stata avanzata l'idea di installare - nelle aree pedonali - appositi arredi urbani ("armadi bianchi") destinati ad accogliere le merci consegnate di notte. L'ipotesi ha sollevato numerosi interrogativi, specialmente sulla responsabilità giuridica (vandalismi) e sull'estetica urbana.

IX. Forme cooperative di distribuzione

Si ritiene che tale soluzione consentirebbe di ridurre i veicoli in circolazione. Tutti ritengono però difficile la realizzazione del provvedimento e ritengono che il clima sociale ed economico non è favorevole per tale "rivoluzione".

X. Utilizzo dell'EDI

I responsabili delle Amministrazioni Comunali pensano che dovrebbe essere un buon sistema per evitare i carichi parziali. Ritengono però che questo provvedimento compete alle imprese più che ai Pubblici Poteri.

XI. Adozione di itinerari speciali d'accesso al Centro urbano per i veicoli merci

L'ipotesi è respinta categoricamente: è materialmente impossibile (mancanza di spazio) e contraria alla concezione che i francesi hanno della loro città, che deve appartenere ai pedoni prima di ogni altra cosa.

XII. Flotte di veicoli specializzate per la distribuzione urbana

Gli interrogati ritengono che il problema riguarderebbe i sistemi di propulsione dei veicoli e l'organizzazione della logistica cittadina, più che i veicoli. L'intervento riguarderebbe soltanto i corrieri, che sono soltanto una parte degli operatori coinvolti nella distribuzione urbana.

SOMMARIO

| | | |
|---|------|---------|
| Premessa | Pag. | 1 |
| A. Metodologia della ricerca | “ | 2 - 3 |
| B. Dinamica territoriale urbana | “ | 4 - 9 |
| C. Evoluzione del trasporto merci e dei vincoli urbani | “ | 10 - 13 |
| D. Necessità d'intervento | “ | 14 - 19 |