

# ***Progetti e tecnologie per città più intelligenti***

(in collaborazione con IBM)

**FORUM PA - 19 maggio 2010**

**VALERIA BATTAGLIA**

**Responsabile Area Economica di Federtrasporto e Componente del Gruppo di Lavoro Logistica dei "Progetti Paese" di Confindustria**

Il progetto che mi è stato chiesto di presentarvi è stato sviluppato in Confindustria in collaborazione tra diverse Federazioni di settore e riguarda la city logistics, ossia la governance della distribuzione urbana delle merci.

L'idea della collaborazione tra Federazioni è nata dal renderci conto in Confindustria che le tecnologie sono una strada per ottimizzare molte attività e insieme ci siamo chiesti su quali filoni una collaborazione tra il know how di settore e il know how tecnologico potesse produrre degli indirizzi utili al Paese. Sono così nati alcuni Progetti Paese: tra questi, uno sulla sanità, uno sull'energia mirato al risparmio energetico e uno sulla city logistics. L'idea iniziale è stata di occuparci della logistica tenuto conto che essa ha una componente tecnologica crescente molto importante. Abbiamo poi circoscritto il campo di riflessione alla mobilità urbana delle merci perché ci è sembrato che ci fossero, in questo specifico ambito, le condizioni di esperienza per identificare dei percorsi utili per gli operatori e per il Paese. Si sono associate nel progetto la Confindustria Servizi Innovativi per la parte delle tecnologie e Federtrasporto – per cui personalmente lavoro – che in Confindustria riunisce operatori del trasporto e gestori di infrastruttura di tutte le modalità (ferrovie, autostrade, autotrasportatori, aeroporti, aviolinee, operatori logistici).

Ci è sembrato interessante occuparci di city logistics anche perché si tratta di una tematica matura. L'attualità del tema è testimoniata – come ha ricordato prima Carlo Mochi Sismondi – dalle rassegne stampa quotidiane, da cui abbiamo notizia del fatto che molte città d'Italia si stanno ponendo il problema e stanno tentando di affrontarlo (mentre altre lo hanno già affrontato da diversi anni).

L'approccio delle diverse città può apparire piuttosto omogeneo, nel senso che gli strumenti per gestire la city logistics sono più o meno quelli noti: le ZTL, il controllo satellitare, i varchi elettronici, le piazze di sosta, le corsie preferenziali e le piattaforme di consolidamento urbano. La combinazione di questi strumenti però varia molto da luogo a luogo e le soluzioni tecnologiche raramente seguono percorsi di compatibilità, il che invece per gli operatori logistici rappresenterebbe una prospettiva interessante per fluidificare l'attività ed evitare duplicazioni di costi.

La city logistics influisce notevolmente sulla qualità della vita cittadina, presenta una forte sensibilità elettorale (perché su di essa spesso ci si gioca il consenso) e incide sulla congestione e sull'inquinamento di cui tutti abbiamo percezione. Quello che invece non viene sufficientemente messo in risalto nella comunicazione è la rilevanza economica che la city logistics assume. La Comunità Europea si sta occupando della city logistics e giustamente – così come abbiamo tentato di fare noi – lo fa nell'ottica delle best practices. È evidente che ogni città rappresenta un caso a sé stante ed è

pacifico che non si possano indicare soluzioni uniformi per tutti: ogni città deve fare i conti con le proprie caratteristiche sociali, territoriali e produttive, con i corridoi su cui si trova e con le esigenze interne, ma è possibile oggi andare a vedere che cosa è stato sperimentato in particolari città e che cosa ha avuto successo. Dal lavoro di ricerca della Comunità Europea emerge che l'85% del PIL europeo è generato dalle città. Le città quindi non sono soltanto luoghi dove si vive, ma sono fondamentali nodi del sistema economico. Nelle città si concentrano attività produttive di grandissimo rilievo, non solo di tipo commerciale, e sarebbe quindi opportuno che le soluzioni che si vanno a costruire nelle singole realtà fossero compatibili con lo sviluppo economico della città medesima, nell'interesse di tutti. Le esigenze della produzione e del commercio dovrebbero essere tenute in conto al pari delle altre politicamente più spendibili nel breve periodo.

Un'altra questione che rende interessante occuparsi di city logistics in dialogo con la tecnologia è che le tecnologie ormai sono pervasive nel mondo del trasporto. Ci sono ambiti in cui si stanno affermando standard internazionali obbligatori, come le dogane, il traffico marittimo-portuale o il trasporto di merci pericolose. Esistono dunque una serie di standard ai quali gli operatori del trasporto devono progressivamente adeguarsi; sarebbe perciò auspicabile che le città, quando progettano sistemi di regolazione degli accessi urbani per le merci, tenessero conto delle prassi che si sviluppano al di fuori di esse, con l'assunzione di un'ottica non puramente locale che sappia guardare al di là dei sistemi che si intendono regolare.

Un ulteriore motivo di interesse per una razionalizzazione sta nel fatto che nella mobilità urbana delle merci esistono ampi margini di ottimizzazione per gli operatori stessi che effettuano il trasporto, i quali in Italia sono per circa il 50% operatori in conto proprio. Chi opera in conto proprio viaggia quando ha bisogno di ritirare o fare consegne, sia con il camion carico sia con il camion quasi vuoto. Negli ultimi anni cresce la tendenza ad affidare il servizio ad operatori professionali che hanno maggiore interesse ad ottimizzare i carichi, riducendo il numero dei mezzi in circolazione con vantaggio su entrambi i fronti: per la città e per gli operatori.

Come è chiaro, siamo profondamente convinti dell'importanza della sussidiarietà in questa materia, non mettiamo in discussione il ruolo di capofila dei Comuni; chiediamo tuttavia che affrontino la sfida in un'ottica di sistema, perché è possibile, in modo che la proliferazione di soluzioni inevitabilmente diversificate riduca a zero le differenze non necessarie, sia sul piano della compatibilità delle tecnologie che su quello della logistica. Le esperienze sono sufficienti per darci indicazioni preziose.

Da un confronto interno agli operatori, e sulla scorta delle best practice, abbiamo individuato tre elementi essenziali per la costruzione di sistemi di regolazione locali efficienti che diano buone risposte sia alla città che agli stessi attori economici.

Il primo elemento è il metodo, perché – come diceva anche il Professor Villa – la questione delle procedure è vitale. Essendo ogni città diversa dalle altre, il metodo diventa la strada maestra ove si può dare un indirizzo di tipo generale. I metodi che hanno mostrato i migliori risultati implicano la costruzione di un percorso progressivo di identificazione degli strumenti di intervento attraverso un'ampia analisi del territorio e delle esigenze espresse dalle rappresentanze delle varie anime della città (commercianti, utenti, trasportatori, ecc.). Per questo percorso va costruito un calendario definito con obiettivi progressivamente individuati, ma alla fine

stabiliti e mantenuti nel tempo, attraverso un accordo di programma che impegni le varie parti ai risultati che ci si è prefissi. Sarà utile partire da un protocollo di intesa per sviluppare il percorso attraverso successive ordinanze che, ad esempio, introducano progressivamente le limitazioni al traffico secondo modulazioni per filiera. È opportuno un periodo di sperimentazione – anch’esso a tempo determinato – che consenta di affinare i risultati e le soluzioni identificate. L’accordo fatto a Roma sul sistema merci – la cui comunicazione è stata data ieri – va in questa direzione.

In questo esercizio, fatta salva la possibilità di vincolare gli accessi a standard ecologici definiti per i veicoli, meritano un’attenzione specifica alcune filiere, come anche l’accordo di Roma mette in risalto: pensate come sia problematico vincolare rigidamente o vietare tout court l’accesso all’ambito urbano per la filiera dei prodotti freschi, o per i corrieri espressi, per i quali il controllo dell’ultimo miglio è parte essenziale del servizio e garanzia per il cliente.

Il secondo elemento che abbiamo individuato è la preferenza per i modelli “aperti”. I modelli chiusi obbligano al consolidamento urbano in piattaforme peri-urbane con la consegna delle merci ad un unico operatore (pubblico, partecipato o privato selezionato) che offre il servizio in ambito urbano. Questi modelli, applicati in alcuni casi, sono molto rigidi e presentano più svantaggi che vantaggi. Per tutti gli interessi in campo hanno invece dimostrato di essere più produttivi i modelli aperti, ossia quelli che prevedono sistemi di accreditamento secondo standard ecologici, standard di carico dei veicoli, standard di lavoro o altri standard il cui rispetto consente l’ingresso nella ZTL mediante premialità d’uso. In questi modelli chi si adegua ai criteri di base identificati ha un accesso di favore in termini di orario, di zone di sosta, di corsie preferenziali o di costo degli accessi urbani.

Il terzo elemento è il Centro di Consolidamento Urbano. In molti casi è previsto in ambito peri-urbano un Centro di Consolidamento, ovvero un luogo in cui sia l’operatore locale sia il vettore che serve occasionalmente la città possono conferire le merci ad altro operatore in grado di organizzare le spedizioni in città ottimizzando i carichi e riducendo la congestione, i costi e l’impatto ambientale. In questi Centri di servizi la tecnologia risulta essere elemento essenziale per gestire le attività logistiche nella maniera più efficiente possibile. Nel documento che abbiamo elaborato – e che trovate sul nostro sito web – sono riportati i dati relativi ad alcune esperienze ove si dimostra che nell’arco di tre/quattro anni si arriva al raddoppio delle consegne. Ciò vuol dire che più operatori economici effettivamente optano per il sistema centralizzato, se funziona bene, anche quando non sia esclusivo. La piattaforma dovrà funzionare con una competenza logistica e una componente tecnologica forte, ma con una possibilità di accreditamento in proprio da parte degli attori economici. Ciò stimola anche il centro logistico a produrre il meglio in vista di un’autosostenibilità economica, che nei casi in cui l’esperienza è stata ben costruita ha dimostrato di poter essere raggiunta nell’arco di quattro/cinque anni.

Come ultimo messaggio vorrei dire che – salvo la sussidiarietà – resta chiara l’utilità di indirizzi nazionali, soprattutto sulla diffusione della conoscenza delle migliori esperienze per identificare una metodologia che consenta di partire con il piede giusto in una sfida inevitabilmente complessa quale è la city logistics.