

CONSEGNE IN ELETTRICO

Logistica L'ultimo miglio diventa «green»

di **Giacomo Valtolina**

Nuovi orari e cargo bike, il progetto pilota milanese sulla «logistica dell'ultimo miglio» vincitore di un bando C40. «Svolta nelle consegne, con meno traffico e più efficienza».

a pagina 7

Nuovi orari e cargo bike L'ultimo miglio leggero della logistica milanese «Meno traffico e costi»

Il progetto-pilota per C40: test entro l'anno, pronti a stupire

Un vagone pilota viaggia verso una stazione «strategica» del passante ferroviario, dopo la chiusura al traffico di mezzanotte. È carico di merci da consegnare, già organizzate per destinazione. Verranno smistate su furgoni elettrici e cargo bike in maniera efficiente (e digitale) e recapitate ai cittadini attraverso una rete di «city hub», punti di raccolta. Nuova organizzazione delle consegne in città lungo inedite coordinate cronologiche, in perfetta filosofia urbana post-Covid: meno emissioni, più efficienza, con benefici su costi, ambiente e traffico. È questo l'obiettivo del test milanese sulla «logistica dell'ultimo miglio» che verrà organizzato nei prossimi mesi in una stazione cittadina, secondo il progetto per il «Trasporto urbano di merci a emissioni zero» rilanciato da Comune e Amat nell'ambito di C40 —

la rete di buone pratiche urbane che coinvolge 97 metropoli (per un quarto del Pil mondiale) — e rivelatosi vincitore alla fine di febbraio.

L'esempio del «vecchio mondo» sono tre furgoni nella stessa via del centro, ciascuno riempito per un terzo, in orario di punta, spiega l'ideatore Salvatore Crapanzano, *civil servant* punto di riferimento per molti comitati di cittadini, tra gli organizzatori del Panettone d'Oro e presidente della Commissione infrastrutture dell'Ordine degli ingegneri (sede in cui ha presentato il piano). «Per migliorare l'economicità sarebbe meglio che di furgone ce ne fosse soltanto uno, o meglio nessuno. Sostituito da mezzi ecologici che si muovono senza ostacolare i ritmi della città, magari di notte, incrementando la rete di locker o spazi aperti 24 ore (edicole, tabac-

cai, ecc.) con ritiro del pacco al mattino, mentre si compra il giornale dopo il caffè».

Una rivoluzione nella Milano da oltre 200mila consegne medie al giorno (con picchi da 800mila durante i saldi e-commerce del Black Friday): «Sì, ma va attuata gradualmente, aprendo soltanto a chi è interessato, senza imposizioni dall'alto, né proponendosi come alternativa immediata». Il settore della logistica è infatti in enorme espansione ma genera anche gravi situazioni di sofferenza economica e sociale, in un mercato dove conta solo andare veloce e assicurarsi l'incarico dei grandi soggetti, mentre il lavoro è pagato poco quando non in nero: «Sviluppare una nuova rete, con vettori differenti, può essere una grande occasione per riequilibrare i costi produttivi dalle inefficienze verso il lavoro».

Tra chi è già stato contattato o ha manifestato il proprio interesse, anche con comunicazioni formali da indirizzare a Palazzo Marino, ci sono le imprese di Assologistica, le società ferroviarie nel trasporto merci di Fer Cargo, i produttori di treni merci, oltre ad Assolombarda e ai fornitori delle flotte ecologiche e delle cargo bike. «Anche se non avessimo vinto con C40 — insiste l'ingegnere — saremmo partiti lo stesso, coinvolgendo 6-7 soggetti e senza far spendere un euro di soldi pubblici. Ma adesso abbiamo una spinta maggiore: alcuni fremono per partire al più presto». Si vuole cavalcare «l'accelerazione notevolissima» registrata dopo la vittoria del bando internazionale, che per natura richiede al progetto di essere un modello per altre città. «Non si tratta di un riconoscimento alle idee, ma

di una promozione concreta. E noi siamo avanti, poiché già in contatto con alcune amministrazioni italiane».

La palla ora passa al Comune. I fondi ci sono, il probabile ingresso al Ministero dell'assessore Pierfrancesco Maran è positivo per le sperimentazioni milanesi dell'ambito C40, lo stesso network che promuove i bandi internazionali di rigenera-

zione Reinventing cities per il futuro di importanti aree, come piazzale Loreto e lo Scalo Romana, futura sede del Villaggio olimpico, i cui vincitori saranno svelati il 31 marzo.

In sintesi, lo schema operativo è il seguente: «Un Centro di distribuzione urbana con magazzino automatizzato — spiega Crapanzano — consolida le merci in arrivo per in-

dirizzarle alla rete di punti di appoggio nei quartieri della città tramite mezzi ecologici, con un nuovo modello organizzativo nella fase di consegna al cliente finale». Meno traffico, smog, rumore e soprattutto sprechi energetici. «I mezzi in circolazione si riducono con un più elevato riempimento dei mezzi grazie all'avvio di un servizio comu-

ne ai corrieri. Milano ha fatto tantissimo per il trasporto delle persone, ma per il trasporto urbano delle merci gioca in difesa, vedi i progressivi divieti di Area B. Il nostro obiettivo è arrivare non solo alle emissioni zero, ma anche all'impatto zero per alcune categorie di merci nel 2024/25 in vista dei Giochi 2026».

Giacomo Valtolina

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La sperimentazione

L'organizzazione dei ritmi della città

✓ Oggi i furgoni viaggiano raramente pieni e, nonostante i limiti agli orari il loro via-vai è un ostacolo al traffico: più mezzi, più tempi, costi e smog. L'idea è di traslare le consegne in fasce orarie meno trafficate o notturne

Il centro urbano di smistamento

✓ Il modello organizzativo prevede un centro di distribuzione urbana con magazzino automatizzato, collocato in un punto con elevata accessibilità ferroviaria e stradale, da dove partono le merci verso le diverse zone

I furgoni ecologici verso i «city hub»

✓ Le flotte dei corrieri aderenti, composte solo da furgoni elettrici e cargo bike (le biciclette con carrello agganciato) consegnano i prodotti in una rete di punti di appoggio per le consegne, come locker, edicole o «h24»

Il premio



● Alla fine di febbraio il Comune con Amat ha vinto il bando internazionale «Trasporto urbano di merci a emissioni zero» con un progetto per l'ultimo miglio della logistica presentata nel 2020 all'Ordine degli ingegneri da Salvatore Crapanzano (foto sopra)

● Entro l'anno verrà organizzato un test in una stazione del passante ferroviario milanese per essere poi modello da replicare in altre città come da mandato C40, il network per politiche di innovazione urbana sociale e sostenibile di 97 metropoli, lo stesso che promuove i bandi «Reinventing cities»

