

SINTESI DEI RISULTATI DELLA RICERCA

“CONSEGNE INTELLIGENTI PER UNA CITTÀ PIÙ VIVIBILE”

La ricerca, sviluppata dall'Università di Padova - Dipartimento di Tecnica e Gestione dei Sistemi Industriali al fine di valutare la fattibilità della costruzione di un polo ecologico e di una innovativa logistica distributiva, ha avuto come obiettivo principale quello di analizzare gli attuali flussi di traffico merci e le relative modalità di distribuzione all'interno dei territori comunali facenti parte della cosiddetta Pedemontana Vicentina.

In particolare, il principale elemento di innovatività, rispetto alle soluzioni di eco-logistica esistenti, è rappresentato dall'area sulla quale questa nuova logistica insisterebbe, rappresentata dai centri urbani disposti su un raggio di 50 miglia anziché dal tradizionale modello di “ultimo miglio” applicato per esempio in città quali Parma, Padova, Bologna Vicenza e altre città, anche non italiane.

Il modello di logistica utilizzato è suddiviso in 2 livelli: il primo tra il centro distributivo (posto nel baricentro dell'area) e i diversi punti di transito subito fuori i centri urbani, il secondo tra i punti di transito e i punti vendita da servire. Per il primo livello, essendo i trasporti a medio raggio, verranno impegnati mezzi a combustibili tradizionali e a basso impatto ambientale (per esempio metano), mentre per il secondo livello, caratterizzato da trasporti a basso raggio, verranno impiegati mezzi puramente elettrici. Questo modello di logistica è particolarmente interessante perché applicabile a un numero elevato di centri urbani di dimensioni medio-piccole ben collegati tra loro e disposti all'interno di un'area importante (50-80 miglia), caratteristica molto diffusa nel territorio Veneto.

La ricerca è stata effettuata sulla base della fattiva collaborazione degli Assessorati comunali competenti delle città di Bassano del Grappa, Schio, Thiene e Valdagno. I dati sono stati raccolti attraverso appositi questionari somministrati alle aziende presenti nel territorio comunale individuato e



successivamente analizzati e studiati attraverso simulazioni numeriche al fine di analizzare la fattibilità economica e i benefici ambientali in funzione di alcune variabili decisionali.

In particolare la ricerca ha:

- Rilevato gli attuali flussi di merce in ingresso e in uscita da alcune zone del territorio comunale;
- Valutato l'impatto ambientale e sociale nell'attuale gestione del traffico merci;
- Valutato le criticità eventualmente riscontrate dagli operatori economici in relazione alle attività di approvvigionamento e di carico/scarico;
- Valutato la possibilità di sviluppo di ulteriori servizi relativi alla gestione delle merci in grado di supportare gli operatori economici;
- Valutato innovative metodologie sostenibili di approvvigionamento dei centri urbani, analizzandone la loro fattibilità tecnico-economica.

I risultati della ricerca dimostrano come il numero dei punti da servire sia un fattore di fondamentale importanza per rendere sostenibile il polo ecologico e il modello di logistica proposto. Applicando tariffe di mercato uguali o leggermente inferiori a quelle applicate da altri centri ecologici italiani, il numero minimo di punti vendita da servire che rende economicamente sostenibile il modello proposto si attesterebbe tra le 1000-1100 unità. Da soli i quattro Comuni analizzati presentano più di 1200 punti vendita. Oltre ai benefici fin qui descritti, quello ambientale è veramente notevole. La nuova logica distributiva porta a una riduzione di oltre l'84% delle emissioni di CO₂ rispetto ai parametri ottenuti con quella attuale.

Vanno altresì evidenziati i benefici ottenuti da tutti gli attori della filiera presenti nel territorio i quali, applicando tale modello innovativo, rispetto agli obiettivi specifici di ciascuno, conseguono i seguenti, notevoli risultati.

Amministratori:

- Riduzione dell'inquinamento nell'area urbana e relativi costi sanitari;
- Riduzione usura stradale e delle vibrazioni per gli edifici storici della zona urbana e relativi costi di manutenzione;
- Riduzione della congestione del traffico e del rumore nelle aree urbane;
- Aumento della vivibilità, con effetti positivi sulla capacità di attrazione per i visitatori;
- Miglioramento generale della cultura nella protezione dell'ambiente, con effetti positivi sull'immagine della amministrazioni e della città.

Punti vendita:

- Riduzione del numero di consegne per giorno (massimo 1 per giorno);
- Definizione finestre temporali per le consegne ai dettaglianti secondo loro vincoli;
- Aumento dei servizi offerti (stoccaggio, raccolta rifiuti riciclabili solidi e prodotti di e-commerce attraverso logistica a ciclo chiuso).

Aziende di trasporto:

- Raccolta delle consegne di una grande area (50 miglia) in un unico punto (DC) con una forte riduzione della distanza percorsa;
- Aumento dell'efficienza delle attività di prelievo nei propri magazzini e dei trasporti grazie alla centralizzazione delle consegne nel DC.

Residenti:

- Riduzione inquinamento, rumore, vibrazioni, congestione del traffico nelle aree urbane;
- Miglioramento generale della vivibilità dell'area urbana.

Comunicato 199 - 17 luglio 2015