

Intervento

Agostino Fornaroli

Direttore

Mobility Lab

Convegno

**MUOVERE PERSONE E MERCI:
LE POLITICHE E I PROGETTI
PER LA COSTRUZIONE
DELLA CITY LOGISTICS
A MILANO**

Sala Falck

Assolombarda

29 gennaio 2007

MCE 2007

Muovere persone e merci: le politiche e i progetti per la costruzione della city logistics a Milano

29 gennaio 2007

Agostino Fornaroli
Direttore Mobility Lab

La disponibilità dell'industria, del commercio e degli operatori di logistica a collaborare con le amministrazioni locali (regionali, provinciali, comunali) e le autorità governative nazionali nella **DISTRIBUZIONE AL DETTAGLIO** nasce alla fine degli anni '80 quando i rappresentanti dell'Industria di Produzione Beni di Largo Consumo e della Grande Distribuzione Organizzata, riuniti nella Commissione Distribuzione Fisica di Centromarca, negoziavano proposte attuabili con le Amministrazioni Locali alla luce dei primi blocchi del traffico per inquinamento.

Le imprese – rappresentate dai loro direttori logistici - misero a disposizione delle amministrazioni l'esperienza di "regole accettate e benefici condivisi" nel settore dei beni di largo consumo fra produzione e distribuzione moderna. Ricordiamo il pallet standard ed le regole di organizzazione delle consegne ai centri di distribuzione del commercio come appuntamenti, tempi, costi, sincronizzazione, aspetto esteriore delle merci, corsie preferenziali, facchinaggi allo scarico, information communication technology.

All'inizio degli anni '90 Centromarca produceva l'indagine sulle regole di consegna nei capoluoghi di provincia ed i risultati venivano pubblicati nella sessione plenaria di ogni fine anno. Si rilevavano le regole e i divieti su **veicoli** (Larghezza, Lunghezza, Portata, Carichi per asse, Alimentazione motore), **tempi e spazi** (Orari di accesso, Permessi).

Con la "new economy" scoppiò la bolla degli ordini via internet tanto veloci quanto inadeguate erano le informazioni ed i dettagli di consegna a domicilio. AILOG (Associazione Italiana di Logistica e Supply Chain Management) parlò per la prima volta nel 2001 a Cernobbio di SFIDA DELL'ULTIMO MIGLIO per la logistica urbana alla presenza di Logistici, Imprenditori ed Amministratori tra cui l'Assessore ai Trasporti del Comune di Milano.

Ailog rifece l'indagine sulle regole di consegna confermando **la varietà e l'instabilità dei parametri di consegna** e ne discusse subito al Convegno dei Comandanti Polizie Urbane a Riccione.

La SFIDA DELL'ULTIMO MIGLIO, esasperata dalle nuove opportunità e-commerce, traduceva in operazioni oggettivamente misurate *le aspettative soggettive di servizio nella consegna*.

Gli operatori implementavano nuove soluzioni con accurate analisi dei processi ed utilizzo di tecnologie. Il TRAFFICO URBANO MERCI si trasformava in **CITY LOGISTICS tentando di passare da singoli atti puntuali a sistema organizzato**.

Le amministrazioni locali attraverso regole e gli operatori attraverso nuove modalità contavano di giungere all'equilibrio del sistema urbano: Piazzuole, Caselle Logistiche, Tempo di consegna (*Range Time e Lead Time*) nella trasformazione delle consegne quotidiane.

Operazioni e redditività delle imprese degradate dalla congestione del traffico, sopravvivenza a costi e multe, ordinanze, limitazioni e divieti non concordati, hanno limitato lo sviluppo nelle aree urbane.

Sopportiamo **400 Mio € annui di costi di congestione** per sole perdite di tempo in area milanese - e non sono pochi - **oltre ai costi di contenzioso e disservizio** fra mittenti, destinatari ed operatori di logistica.

“Stare fermi non conviene!” :

- **Infrastrutture** con progetti decisi subito e pronti nel medio/lungo periodo;
- **Operazioni quotidiane** con miglioramenti a costi relativamente bassi con azione immediate nel brevissimo/breve ma stabili nel medio periodo;

per sostenere lo sviluppo economico e consolidare le imprese esistenti, non sono procrastinabili ancora.

**Agostino FORNAROLI, MobilityLab, Direttore.
Ingegnere dei Trasporti e Mobility Manager.**