susmile

Successful online learning for sustainable last mile logistics

CAPITOLO 1: L'ambiente nella logistica di Last Mile Distribution

UNITA' 1: Ambito e definizione di Last Mile Distribution Logistics

Capsula 1.2.1

Stakeholder dell'ecosistema della logistica urbana

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

This project has been funded with support from the European Commission. This presentation reflects the views only of the author, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

Successful online learning for sustainable last mile logistics

Da fare prima di questa capsula:	1.1.1
Capsula collegata con:	Tutte le capsule
Autori:	ITL Consorzio SUSMILE

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

This project has been funded with support from the European Commission. This presentation reflects the views only of the author, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

susmile

Successful online learning for sustainable last mile logistics

Obiettivi della Capsula

Comprendere il ruolo dei principali attori e stakeholder coinvolti nella logistica urbana e nelle aree di mercato in cui operano. L'ecosistema dal lato della domanda e dal lato dell'offerta.

Categoria	E-learning	EQF		
		4	5	6
		X	X	X

Esercizi inclusi	SÌ

Tempistiche per la capsula	15 Minuti

Contenuti

1. Chi sono gli stakeholder nella LMD?
2. Conflitti logistici urbani.
3. Stakeholder dal lato della domanda e dell’offerta.

susmile
Successful online learning for sustainable last mile logistics

1. Gli stakeholders sono fondamentali nella LMD

Last Mile Delivery (LMD) Gli stakeholder sono individui, o gruppi di individui, che hanno un interesse per le attività generate dalla logistica nelle aree urbane, ad esempio:

- Imprese
- Operatori/vettori
- Residenti locali
- Parti interessate
- Gruppi commerciali
- dipendenti comunali
- Sindacati
- Autorità comunale
- Regolatori e forze dell'ordine, polizia

2. Conflitti nella logistica urbana

La logistica urbana avviene all'interno dell'ambiente urbano, dove una varietà di persone vive e persegue obiettivi diversi. Molto spesso, le consegne urbane generano traffico e congestione e interferiscono con le attività di altri attori.

Photo by ITL

In questa immagine, possiamo vedere chiaramente che il camion (operatore di trasporto), è bloccato in strada e ha colpito una serie di attori diversi:

- Cittadini/residenti: non possono attraversare la strada
- Altri utenti della strada: non possono passare perché la strada è troppo stretta
- Negozi/attività: i clienti non possono raggiungerli

3. Logistica urbana: un ambiente molto impegnativo (1)

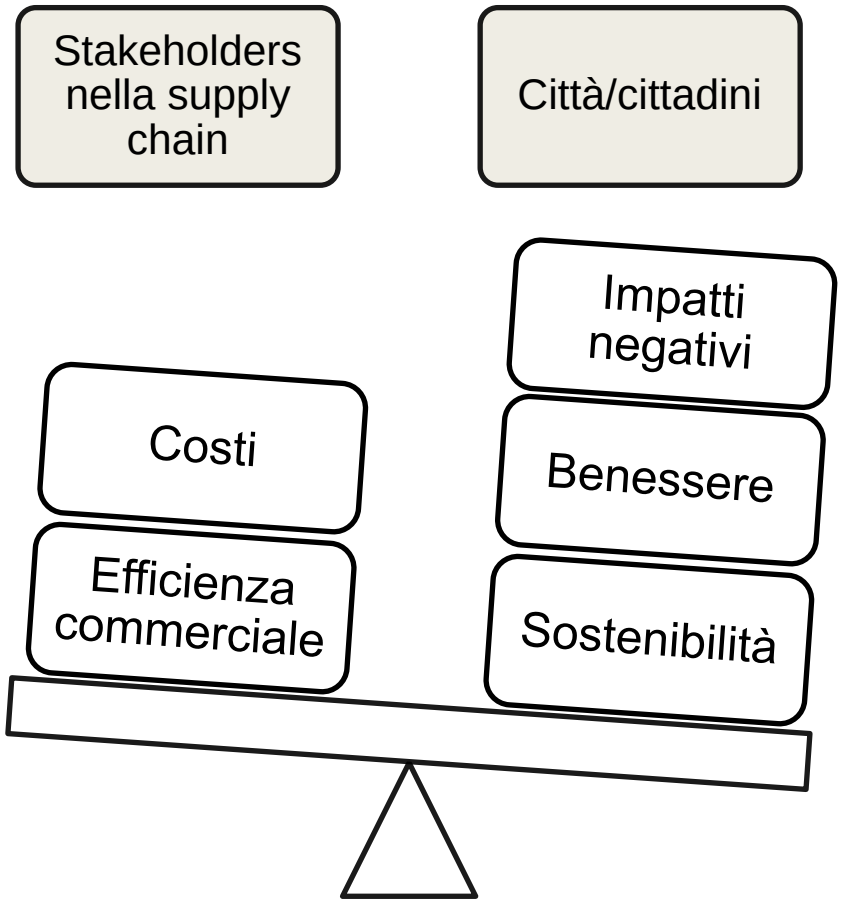
- Le consegne in città coinvolgono **molti stakeholder diversi**, sia quelli all'interno dell'area urbana che non sono direttamente coinvolti nei movimenti di trasporto merci (autorità pubbliche, residenti, turisti / visitatori), sia gli attori della catena di approvvigionamento.

- L'interazione tra questi diversi stakeholder, **ciascuno con i propri interessi** e le proprie percezioni delle problematiche relative al trasporto merci urbano (UFT), aumenta la complessità nella ricerca di soluzioni per raggiungere una distribuzione urbana sostenibile.

- Ogni città ha regolamenti diversi che regolano il traffico al loro interno. Queste regole creano sfide per i pianificatori che devono tenerne conto per non commettere infrazioni.

- L'ambiente urbano sfida gli spedizionieri a selezionare il miglior veicolo di consegna. In base alla topologia della città, i pianificatori di spedizione dovrebbero considerare i mezzi più adatti per ogni area della città (ad esempio, centro storico, area industriale, zone universitarie, ecc.).

4. Logistica urbana: un ambiente molto impegnativo (2)



- Le decisioni logistiche sono tipicamente prese sulla base di fattori commerciali e operativi, senza alcuna considerazione specifica per l'ambiente locale.
- È necessario conciliare il conflitto tra l'obiettivo di efficienza commerciale perseguito dagli stakeholder della supply chain e i più ampi obiettivi di sostenibilità perseguiti dalle autorità cittadine per conto dei residenti e dei turisti/visitatori.

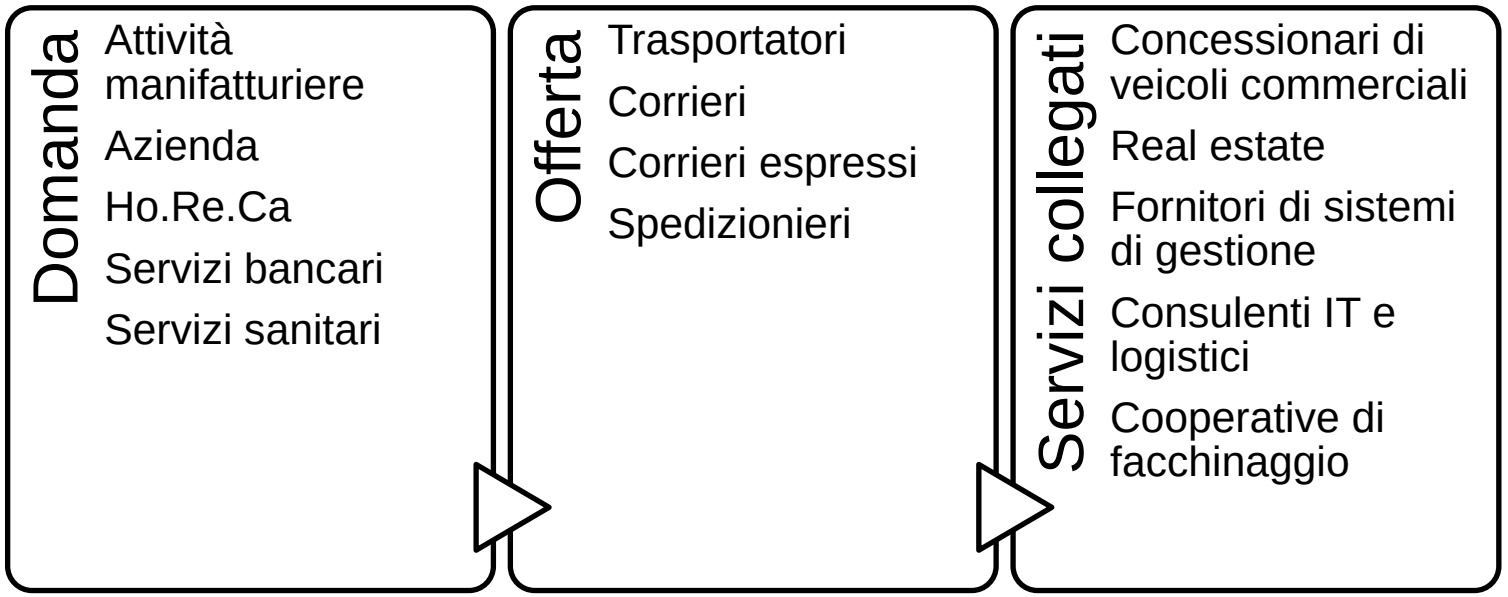
5. Attori nella LMD

Gli attori della catena di approvvigionamento possono essere classificati, come mostrato di seguito:

susmile
Successful online learning for sustainable last mile logistics

6. Domanda & Offerta

- La logistica e le consegne sono servizi richiesti dalle aziende che producono o vendono merci. Sono il lato della domanda;
- I fornitori di servizi logistici rappresentano l'offerta;
- Un certo numero di servizi collegati sono collegati sia all'offerta che alla domanda.



* Ho.Re.Ca. acronimo di Hospitality Restaurants e Catering activities

7. Conflitti nel trasporto merci urbano

Altamente dinamico, seguendo le esigenze dei consumatori

Fortemente trascurato nella pianificazione dei trasporti

Affrontare le esigenze del trasporto merci urbano è difficile perché incorpora una serie di conflitti:

- Uso spazio/temporale per i passeggeri in contrasto con le esigenze del trasporto merci;
- Obiettivi economici contro obiettivi ambientali;
- Un gran numero di stakeholder con esigenze e punti di vista diversi.

Picture designed by freepik.com

8. Chi sono gli stakeholders

Proprietari di merci	• Hanno bisogno di merci spostate come parte delle loro attività commerciali o manifatturiere. • Sono principalmente interessati al costo, alla capacità e all'affidabilità delle consegne.
Distributori	• Come i vettori, che spostano le merci e cercano di attuare strategie per migliorare l'efficienza e l'affidabilità. • Sono preoccupati per i fattori che incidono sulle loro operazioni, in particolare la congestione e le difficoltà di parcheggio.
Residenti	• Sono i principali destinatari delle consegne urbane. • I residenti si aspettano un facile accesso ai beni di consumo e la pronta rimozione dei rifiuti. • Si aspettano inoltre di non essere influenzati dal traffico di camion, dal rumore e dall'inquinamento.
Rivenditori	• Coloro che hanno bisogno di ricevere il prodotto e hanno rifiuti rimossi. • Si occupano principalmente di consegne coerenti e affidabili che riducano al minimo i costi di inventario.
Pianificatori e normatori	• Devono attuare politiche per mitigare gli impatti negativi della logistica urbana. • Cercano di conciliare gli interessi spesso contrastanti delle molte parti interessate all'interno della loro giurisdizione.

6. Riassunto della capsula

- La consegna dell'ultimo miglio è complessa perché diversi stakeholder hanno ciascuno il proprio interesse;
- Ci sono molte parti interessate coinvolte nella consegna dell'ultimo miglio;
- Nell'ambiente urbano, i problemi connessi al LMD sono esattamente esatti perché lo spazio è limitato.

Self-Quiz: Domanda 1

Quale di questi è un attore della LMD?

a) Proprietari di merci

b) Residenti

c) Autorità cittadine

d) Società di logistica

e) Tutti gli attori di a),b),c),d)

Self-Quiz: Domanda 1 (risposta)

Quale di questi è un attore di LMD?

a) Proprietari di merci

b) Residenti

c) Autorità cittadine

d) Società di logistica

e) Tutti gli attori di a),b),c),d)

Self-Quiz: Domanda 2

Le parti interessate in LMD hanno interessi diversi e spesso contrastanti

a) Vero

b) Falso

Self-Quiz: Domanda 2 (risposta)

Le parti interessate in LMD hanno interessi diversi e spesso contrastanti

a) Vero

b) Falso

Self-Quiz: Domanda 3

Qual è l'interesse/obiettivo degli stakeholder nella supply chain in LMD?

a) Sostenibilità ambientale

b) Obiettivi commerciali

c) Sostenibilità sociale

Self-Quiz: Domanda 3 (risposta)

Qual è l'interesse/obiettivo degli stakeholder nella supply chain in LMD?

a) Sostenibilità ambientale	**b) Obiettivi commerciali**	c) Sostenibilità sociale

Referenze

(1) Dallari F., Pennacino E., Toriello F., Cossu E. (2016) Corso di Logistica e Trasporti – Spedizioni, normativa e commercio internazionale. Hoepli Editore. ISBN 978-88-203-6675-9

(2) MDS Transmodal Limited (2012) DG MOVE European Commission: Study on Urban Freight Transport https://civitas.eu/sites/default/files/2012_ec_study_on_urban_freight_transport_0.pdf