

CAPITOLO 1: L'ambiente della logistica della Last Mile Distribution

UNITÀ 2: Ambito e definizione della logistica distributiva dell'ultimo miglio

Capsula 1.2.4

Attori dal lato della domanda



Da fare prima di questa capsula:

1.1.1, 1.2.1

Capsula collegata con:

1.2.2, 1.2.3

Autori:

ITL
Consorzio SUSMILE



Obiettivi della Capsula

Questa capsula fornirà una panoramica di chi sono gli attori del lato della domanda e delle loro esigenze quando si tratta di consegne. Poiché la domanda è molto diversificata, la preoccupazione di questa unità sarà quella di assicurarsi che gli studenti capiscano che esiste un'ampia varietà di generatori di domanda, ognuno con requisiti diversi..

Categoria	E-learning	EQF		
		4	5	6
		X	X	X

Esercizi inclusi	Sì
------------------	----

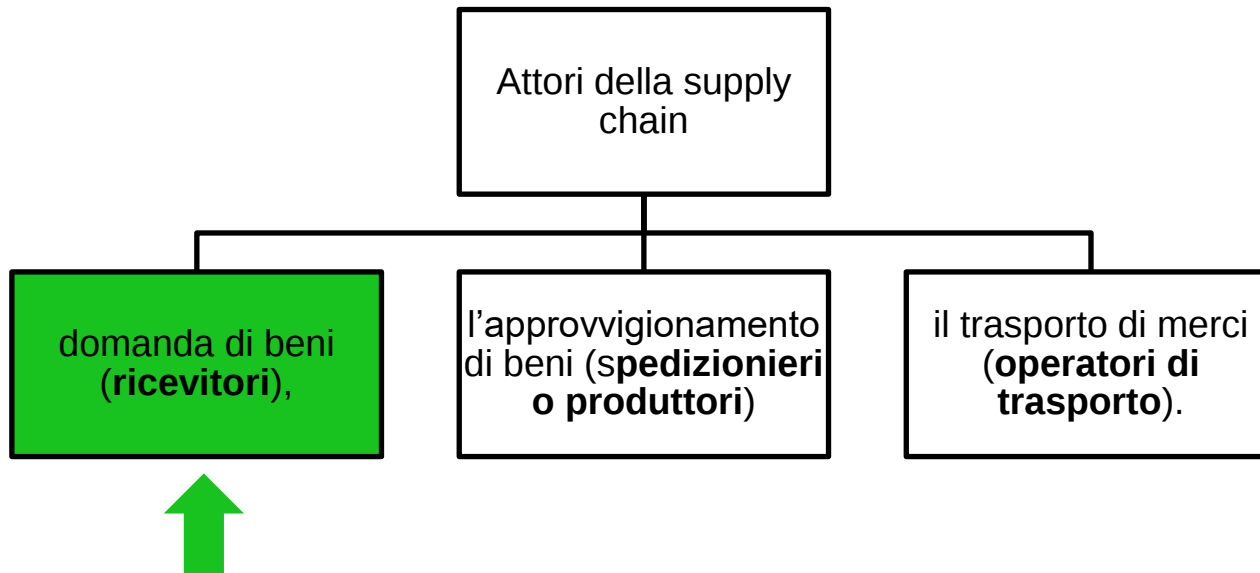
Tempistiche per la capsula	Contenuto 20 Minuti	Esercizi 5 Minuti	Materiale extra 15 Minuti
----------------------------	------------------------	----------------------	------------------------------

Contenuti

1. Chi sono gli attori dal lato della domanda?
2. Quali interessi hanno?
3. Conflitti all'interno dello spazio urbano.
4. Cosa ordinano gli attori secondari della domanda?

1a. Chi sono gli attori dal lato della domanda?

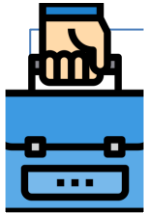
Nella capsula 1.2.1 gli attori della catena di approvvigionamento sono stati classificati.



In questa capsule ci concentreremo sui destinatari di merci e merci

1b. Chi sono gli attori dal lato della domanda?

Quando si tratta di logistica, ci sono diversi attori (stakeholder) che generano traffico e **domanda di servizi di consegna dell'ultimo miglio**. Sono:



attività manifatturiere
(artigianali e
industriali));



Attività commerciali
(grossisti, dettaglianti e
grande distribuzione)



Ho.Re.Ca. (Hotel,
ristoranti, catering)



Consulenza e servizi
bancari;



Scuole, ospedali, centri
sanitari, centri fieristici,
farmacie



Privati cittadini, inclusi
consumatori, residenti,
turisti o visitatori

2. Quali interessi hanno?

Attori economici situati nell'area urbana
(produttori, fornitori di servizi, ecc.)

- Accessibilità del sito e puntualità delle consegne.

Privati Cittadini (Residenti)

- Minimo inconveniente causato da LMD;
- Consegna puntuale dei prodotti, con tempi di consegna brevi;
- Disponibilità di una varietà di prodotti nei negozi nel centro della città.

Privati Cittadini (Visitatori/turisti)

- Minimo inconveniente da LMD e un'ampia varietà di prodotti nei negozi;
- Disponibilità di una varietà di prodotti nei negozi nel centro della città.

Attività commerciali e servizi

- Consegna puntuale dei prodotti, con tempi di consegna brevi.

**Interessi
molto
diversi**

3a. Conflitti all'interno dello spazio urbano

- Inevitabilmente sorgono conflitti tra i diversi interessi delle parti interessate, in particolare tra residenti e operatori dei trasporti nelle aree urbane, e le autorità pubbliche intervengono frequentemente per cercare di bilanciare gli interessi di entrambi i gruppi di parti interessate.
- C'è anche un conflitto intrinseco tra residenti e turisti/visitatori in quanto consumatori, che vogliono che le merci siano disponibili nei negozi, e le stesse parti interessate che considerano i movimenti di merci su strada nelle aree urbane come un "fastidio" perché creano congestione del traffico, inquinamento acustico e ambientale e sono anche considerati intimidatori.
- Il fatto che gli utenti del trasporto personale di passeggeri siano anche residenti con un voto alle elezioni locali, mentre gli operatori del trasporto merci di solito non hanno tale influenza politica diretta, significa che è più probabile che il traffico merci sia regolato dalle autorità cittadine rispetto al traffico passeggeri.
- C'è un detto «Il trasporto merci non vota».

3b. Conflitti all'interno dello spazio urbano

- Poiché le aree interne della città vedono spesso una concentrazione di attività commerciali e queste aree sono sempre più pedonali per creare un ambiente attraente per lo shopping, **è necessario evitare l'interferenza tra le operazioni di carico e scarico e i pedoni quando i negozi sono aperti.**
- Problemi simili si verificano nei centri storici delle città dove c'è un'alta concentrazione di turisti.



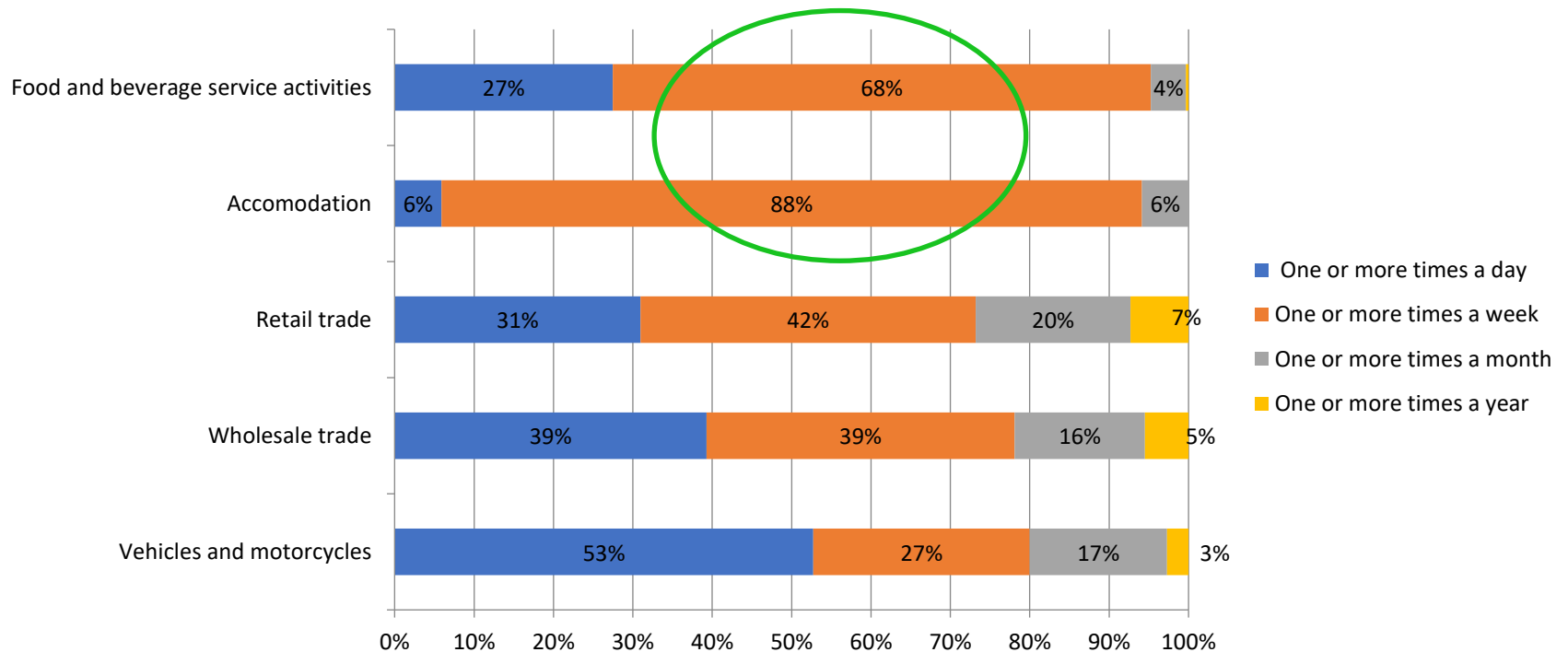
Foto di ITL, che mostra un camion parcheggiato illegalmente in una zona storica del centro di Bologna

4a. Cosa ordinano gli attori secondari della domanda?

- Non è facile definire quali siano gli ordini degli operatori del trasporto merci e della domanda;
- Per questo motivo, è importante fare qualche ricerca e studiare il loro comportamento, che può variare notevolmente da città a città e da paese a paese;
- Nelle prossime slide, forniamo un esempio di uno studio condotto per determinare quale tipo di merci si muovono nella città di Bologna (stima del flusso di merci).

4b. Cosa ordinano gli attori secondari della domanda?

Da questi dati, capiamo che diversi settori richiedono diversi tipi di consegne, ad esempio l'alloggio e la Ho.Re.Ca. I settori richiedono molte consegne frequenti



Dati di ITL (2019) relativi ai flussi di traffico merci urbano a Bologna - Italia (dati del progetto SULPiTER)

Ulteriori considerazioni

- Gli stakeholder che generano la domanda di servizi logistici e di ultimo miglio sono molto diversi e anche tra loro hanno esigenze ed esigenze diverse.
- Il conflitto tra merci e altri veicoli è più acuto quando gli operatori dei trasporti non caricano/scaricano il carico in baie di carico/scarico private fuori strada e in qualsiasi baia designata su strada, ma parcheggiano i veicoli per strada in luoghi illegali.
- Quando si considera il volume di traffico che causa congestione, i picchi di traffico merci spesso coincidono con quelli del traffico passeggeri
- Dato il potenziale conflitto tra i gruppi di parti interessate in relazione alle consegne urbane di merci, si può ritenere che il ruolo del settore pubblico sia quello di promuovere la distribuzione urbana sostenibile, che cerca di trovare un equilibrio tra la riduzione al minimo dei costi economici e l'impatto della consegna dell'ultimo miglio per conto di tutti i gruppi di parti interessate.

Riassunto della capsula

- Alcuni attori generano domanda di merci e merci all'interno della città;
- Questi attori sono negozi, rivenditori, attività commerciali, servizi, attività manifatturiere e privati cittadini;
- Anche all'interno degli attori dal lato della domanda, ci sono diversi interessi che devono essere bilanciati. Ad esempio, i residenti vogliono il minimo disagio causato da LMD e consegna puntuale dei prodotti, tuttavia i camion devono avere accesso alle strade e di conseguenza generano fastidio;
- È importante anche capire quali tipi di merci/merci circolano in una città ma non è facile, quindi sono necessari studi approfonditi.

Quiz di autovalutazione: Domanda 1

Quale dei seguenti NON è un attore lato domanda?

Una scuola

Un corriere
espresso

Un turista
dagli Stati
Uniti

Un negozio
di fiori

Una libreria

Un pub

Quiz di autovalutazione: Domanda 1 (risposta)

Quale dei seguenti NON è un attore lato domanda?

Una scuola

Un corriere
espresso

Un turista
dagli Stati
Uniti

Un negozio
di fiori

Una libreria

Un pub

Quiz di autovalutazione: Domanda 2

Qual è l'interesse di un privato cittadino
(residente) in una città in relazione a
LMD?

Minimi disagi
causati dal
traffico merci

Accesso ai
trasporti
pubblici

Rispetto delle
normative
locali

Quiz di autovalutazione: Domanda 2 (risposta)

Qual è l'interesse di un privato cittadino
(residente) in una città in relazione a
LMD?

Minimi disagi
causati dal
traffico merci

Accesso ai
trasporti
pubblici

Rispetto delle
normative
locali

Quiz di autovalutazione: Domanda 3

Nelle consegne dell'ultimo miglio, gli attori dal lato della domanda hanno le stesse esigenze e gli stessi obiettivi

Vero

Falso

Quiz di autovalutazione: Domanda 3 (risposta)

Nelle consegne dell'ultimo miglio, gli attori dal lato della domanda hanno le stesse esigenze e gli stessi obiettivi

Vero

Falso

Referenze

- (1) MDS Transmodal Limited, Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica (CTL) (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
- (2) Interreg Europe *SULPiTER Sustainable Urban Logistics Planning To Enhance Regional freight transport (2019)*, Sulp Policy Document Bologna <https://www.interreg-central.eu/SULPiTER.html>