

Attività pratica #1

Capitolo 1

Livello EQF dello studente: 5-6

Autore: MLC ITS Euskadi, membro del Consorzio SUSMILE

Fonti per l'esercitazione pratica

- 1.1.1 Gli attori della logistica urbana
- 1.2.2 Gli attori della catena di fornitura
- 1.2.3 Autorità pubbliche
- 1.2.4 Gli attori della domanda
- 1.2.5 Organismi di regolamentazione ambientale
- 1.3.1 Diversi tipi di prodotti e flussi
- 1.3.2 Servizi espressi, di corriere e postali
- 1.3.3 Distribuzione dei punti vendita al dettaglio
- 1.3.4 Servizi alberghieri, di ristorazione e di catering
- 1.4.1 Un ecosistema specifico per gestire
- 1.4.2 Condivisione dello spazio pubblico
- 1.4.3 Misure infrastrutturali
- 1.4.4 Misure normative
- 1.4.5 Obiettivi e target ambientali
- 1.4.6 Regolamenti ambientali nelle aree urbane

Obiettivo dell'attività pratica:

L'obiettivo di questa pratica è che ogni studente, individualmente o in gruppo, assuma il ruolo di uno specifico stakeholder, in modo che, di fronte alle diverse realtà e ai casi che si presenteranno, possa pensare alle soluzioni alternative che potrebbe attuare e/o alle azioni che potrebbe intraprendere, come ad esempio collaborare con altri attori coinvolti nella distribuzione dell'ultimo miglio. L'obiettivo è riflettere sul problema della LMD da diversi punti di vista.

Esercizio 1: TU SEI... UN SUPERMERCATO

Approccio:

Siete il direttore di un supermercato situato nel centro della città. Ogni giorno, alle 23.00, arriva un camioncino con la merce necessaria per rifornire il supermercato per il giorno successivo. Durante tutta la giornata, dall'area di carico e scarico di fronte al supermercato, distribuite le consegne a domicilio con furgoni diesel, soprattutto la sera, quando i clienti sono a casa.



Realtà 1: l'anno prossimo l'area in cui si trova il supermercato sarà classificata come zona a basse emissioni. Riflettete sull'impatto di questa misura e valutate quali azioni intraprendereste.

Domande guida:

- Le zone a basse emissioni sono trattate in modo diverso per la mobilità dei passeggeri e delle merci?
- Ritieni che le limitazioni di accesso, dal punto di vista ambientale, debbano essere le stesse durante tutto il giorno?
- Pensate che sia possibile sostituire i veicoli che avete con altri meno inquinanti? E quale sarebbe l'impatto economico?
- Quale flusso di merci, B2B o B2C, pensa che sarà maggiormente influenzato dalla nuova misura?
- Con quali altri attori coinvolti nella distribuzione dell'ultimo miglio pensate di dovervi incontrare urgentemente?

Realtà 2: l'area antistante il supermercato sarà pedonalizzata. Ciò significa che l'area di carico e scarico di fronte al negozio sarà mantenuta, ma con orari molto più limitati, eliminandone completamente l'uso la sera. Quali opzioni avete per mantenere il servizio di consegna a domicilio la sera? O dovrete eliminarlo?

Domande guida:

- È possibile sostituire la consegna a domicilio con un servizio di ritiro in negozio? Pensate che i clienti lo apprezzeranno?
- Un tipo di cliente sarà più propenso ad adattarsi alla raccolta in negozio rispetto ad altri? Ad esempio, una persona anziana (che ha difficoltà con i pesi pesanti) o una persona abituata ad andare in palestra?
- Quale soluzione potete proporre per consegnare la spesa la sera?
- Prendereste in considerazione l'idea di avere un modello per la consegna a domicilio al mattino e un altro al pomeriggio, oppure di avere un unico modello che possa essere utilizzato sia per la consegna mattutina che per quella pomeridiana?
- Con quali altri attori coinvolti nella distribuzione dell'ultimo miglio pensate di dovervi incontrare?
- La nuova soluzione avrebbe gli stessi vantaggi di quella attuale o presenta degli svantaggi? Quali sono?

Esercizio 2: TU SEI... UN MUNICIPIO

Approccio:

Siete il responsabile tecnico del Dipartimento Mobilità del vostro comune o città. La prossima settimana avete un incontro con il sindaco per proporre idee per migliorare il funzionamento delle



zone di carico e scarico del comune. La maggior parte delle volte sono occupate da veicoli privati, oppure da furgoni che sostano più a lungo di quanto previsto dall'ordinanza comunale (di solito sono consentiti 20 e 30 minuti). Ad esempio, i distributori di bevande utilizzano la stessa zona di carico e scarico per più di un'ora, ma il fatto è che stanno effettuando una consegna e non una semplice sosta, come potrebbe accadere per i commercianti, come elettricisti, idraulici, ecc. Quali proposte porterete alla riunione?

Domande guidate:

- Qual è il problema principale dell'occupazione prolungata delle aree di carico e scarico?
- Pensa che l'imposizione di sanzioni ridurrebbe la situazione attuale?
- L'aumento del numero di zone di carico e scarico contribuirebbe a decongestionare le zone attuali?
- Per evitare l'utilizzo di aree di carico e scarico da parte di auto private, il segnale stradale stesso potrebbe essere uno strumento utile? Cosa ne pensate?
- Se il segnale stradale, oltre all'orario, specificasse anche il tipo di veicolo che può utilizzare l'area, pensate che sarebbe più facile definire gli utenti?
- Ritenete che le zone di carico e scarico debbano applicare un unico standard per tutti i tipi di consegna? Cioè, per tutte le distribuzioni, che si tratti di un pacco o di un camion pieno che consegna bevande, il tempo concesso deve essere lo stesso? Oppure lo standard dovrebbe essere personalizzato?
- L'uso di qualche tecnologia aiuterebbe a risolvere il problema?
- Quali altri attori coinvolti nella distribuzione dell'ultimo miglio ritenete di dover incontrare con urgenza?

