

Attività pratica #1 - RISPOSTE

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

Risposte

Non esiste una risposta unica e valida per gli esercizi e le realtà che si presentano in ognuno di essi. L'importante è che lo studente rifletta e contribuisca con diversi punti di vista alla discussione e sia consapevole dei vantaggi e degli svantaggi che ciascuna delle proposte può generare.

In ogni caso, si propongono alcuni commenti per aiutare la riflessione.

Esercizio 1: SEI... UN SUPERMERCATO

Realtà 1:

Domande guida:

- Le zone a basse emissioni sono trattate in modo diverso per la mobilità delle persone e delle merci? Di solito, le restrizioni sono maggiori per le persone che per le merci, poiché le alternative di mobilità per le merci sono minori.
- Ritiene che le limitazioni di accesso, dal punto di vista ambientale, debbano essere uguali per tutto il giorno? Dipende da ogni città, ma nel caso delle merci possono esserci differenze tra il traffico diurno e quello notturno, o addirittura nell'arco della giornata, a seconda della finestra temporale.



- Pensate che sia possibile sostituire i veicoli che avete con altri meno inquinanti? E quale sarebbe l'impatto economico? Come vedrete più avanti nell'Unità 1 del Capitolo 1, ancora oggi l'offerta di veicoli puliti per le merci è limitata e di solito rappresenta un notevole aggravio di costi.
- Quale flusso di merci, B2B o B2C, pensa che sarà più colpito dal nuovo provvedimento? Poiché il flusso B2B avviene di notte, sicuramente la categorizzazione dell'area avrà un impatto minore su di esso. Tuttavia, poiché il flusso B2C si svolge durante tutto il giorno e sicuramente il picco di lavoro coincide con l'ora di punta del traffico, sarà questo flusso ad avere l'impatto maggiore.
- Con quali altri attori coinvolti nella distribuzione dell'ultimo miglio pensate di dovervi incontrare urgentemente? Sarebbe interessante valutare la possibilità di collaborare con un operatore logistico specializzato nella consegna sostenibile dell'ultimo miglio. Sarebbe anche una buona idea avere un incontro con il Comune per conoscere meglio i suoi obiettivi.

Realtà 2:

Domande guida:

- È possibile sostituire la consegna a domicilio con un servizio di ritiro in negozio? Pensate che il cliente lo apprezzerà? Con l'aumento degli acquisti online, il cliente desidera davvero che l'acquisto venga consegnato a casa, soprattutto quando l'acquisto può essere ingombrante e/o pesante.
- 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? La risposta dovrebbe essere Sì.
- Quale soluzione potete proporre per consegnare la spesa la sera? Utilizzare mezzi, cioè veicoli che possano circolare nelle aree pedonali, come ad esempio i tricicli.
- Prendereste in considerazione la possibilità di avere un modello per le consegne a domicilio al mattino e un altro al pomeriggio, oppure di avere un unico modello che possa essere utilizzato per entrambe le consegne, al mattino e al pomeriggio? Le opzioni possono essere diverse, poiché non esiste un'unica risposta corretta.
- Quali altri attori coinvolti nella distribuzione dell'ultimo miglio pensate di dover incontrare? Sarebbe interessante vedere la possibilità di collaborare con un operatore logistico specializzato nella consegna sostenibile dell'ultimo miglio.
- La nuova soluzione avrebbe gli stessi vantaggi di quella attuale o presenta degli svantaggi? Quali sono? Se si decide internamente di sostituire gli attuali veicoli con altri più sostenibili, il vantaggio sarebbe che il cliente potrebbe continuare a essere servito, ma sicuramente a un costo operativo maggiore. Se si decide di collaborare con un operatore specializzato, significa che il servizio viene subappaltato a una terza parte e, in questi casi, deve esserci un trasferimento di informazioni tra il supermercato e l'operatore.

Esercizio 2: TU SEI... UN MUNICIPIO

Domande guidate:



- Qual è il problema principale dell'occupazione prolungata delle aree di carico e scarico? **Il fatto che in molti casi sono occupate da veicoli privati e da aziende commerciali (idraulici...), rendendo difficile l'utilizzo da parte di distributori e trasportatori, oltre a limitarne la rotazione.**
- Pensate che l'imposizione di sanzioni ridurrebbe la situazione attuale? **Un po' di controllo aiuta sempre, ma per questo le regole devono essere chiare e non devono danneggiare gli utenti virtuosi.**
- Aumentare il numero di zone di carico e scarico aiuterebbe a decongestionare le zone attuali? **La soluzione non è sempre quella di avere più zone di carico e scarico, ma piuttosto che queste funzionino correttamente. Inoltre, la città ha spazi limitati in cui tutte le parti (trasportatori, distributori, residenti, biciclette, autobus...) vorrebbero avere più spazio, quando in realtà lo spazio è limitato. Per questo motivo, in alcune città si stanno attivando corsie che hanno diversi usi durante il giorno - corsie multiuso.**
- Per evitare l'utilizzo di zone di carico e scarico da parte di auto private, il segnale stradale stesso potrebbe essere uno strumento utile? Cosa ne pensate? **Si. Si veda un esempio nella risposta alla domanda successiva.**
- 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? **Ad esempio, se la segnaletica consentisse l'utilizzo delle zone solo ai veicoli misti (quelli che possono trasportare merci e persone) o ai veicoli commerciali. Sarebbe interessante se esaminaste i cartelli della vostra città per vedere se avete suggerimenti per migliorarli.**
- 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? **Le esigenze di carico e scarico sono diverse a seconda della merce da consegnare. Pertanto, in una Smart City, la soluzione migliore sarebbe quella di considerare le diverse esigenze che esistono nella distribuzione dell'ultimo miglio, invece di applicare una regola unica per tutti.**
- L'uso di una tecnologia può aiutare a risolvere il problema? La tecnologia può aiutare, ma non è l'unica soluzione. ... **Oltre alla tecnologia, ci sono altre caratteristiche che dovrebbero essere considerate quando si definisce una mobilità più efficiente delle merci lungo la città, come la sorveglianza, i regolamenti, le caratteristiche di ogni area della città, ecc.**
- Con quali altri attori coinvolti nella distribuzione dell'ultimo miglio pensate di dovervi incontrare con urgenza? **È positivo che il Comune si incontri regolarmente con i distributori e gli operatori della zona per conoscere i loro problemi e poter trovare insieme possibili soluzioni per una distribuzione dell'ultimo miglio più sostenibile.**