

Protagonista sì, ma...

Il furgone è e sarà sempre **al centro della logistica**, ma bisogna lavorare affinché il suo ruolo sia sempre positivo; emergenza, traffico e inquinamento permettendo. Ne abbiamo parlato con **Massimo Marciani**, presidente di **Freight Leaders Council**

In questo periodo, come abbiamo detto e scritto tutti, il trasporto e la logistica sono stati al centro di un cambiamento che definire "epocale" forse è eccessivo ma che comunque è stato davvero importante. Ed è stato importante soprattutto perché il settore è stato costretto dalla crisi a fare non uno, ma mille passi avanti, gli stessi passi che avrebbe fatto, forse, in molti anni, se non ci fosse stato il Covid 19. Cambiamento o no, resta il fatto che al centro del trasporto e della logistica, della distribuzione e dell'ultimo miglio, dell'e-commerce e dell'e-procure, c'è sempre lui, il veicolo commerciale, il furgone, il CV, nelle sue più varie declinazioni, dal semplice furgonato a quello allestito con carrozzeria isoterma, tanto per citarne due tipologie.

ma allo stesso tempo rappresenta un potenziale problema.

SONO CAMBIATI I FLUSSI DELLE MERCI

La pensa così anche Massimo Marciani, presidente di Freight Leaders Council, e personaggio, oggi, tra i più autorevoli nel campo della logistica.

"Sono cambiati i flussi delle merci - dice Marciani - prima avevano genericamente dalla piattaforma di distribuzione ai negozi; oggi superano i punti vendita, andando direttamente a casa del cliente; le consegne sono sempre più capillari. Naturalmente questo ha portato a un'esplosione dei flussi logistici che se non verranno ben regolati, al ritorno della normalità, potrebbero portare alla paralisi di intere città. In questo periodo, non essendoci stato quasi mai traffico, le consegne sono diventate estremamente produttive poi, essendo stati quasi tutti a casa, sono state effettuate in quasi totale mancanza di



sempre di più di decarbonizzare il proprio territorio, quindi il tema della neutralità delle emissioni è un tema fondamentale che si deve legare necessariamente ad altri temi puramente "logistici", come, appunto la prova di consegna, la digitalizzazione, la nascita di magazzini di prossimità.

"Naturalmente - riprende Marciani - dobbiamo anche lavorare sui veicoli che, alla fine, come abbiamo detto sono i protagonisti del trasporto. Non ho una passione in particolare per la mobilità elettrica, quello che davvero mi interessa è che ci sia una volontà di emettere minori emissioni rispetto al motore endotermico classico, alimentato da carburanti fossili, quindi va bene il bionetano, va bene l'idrogeno, va bene anche, entro certi limiti, il cargo bike. Insomma - continua - il concetto sul quale bisogna lavorare



traffico, una vera pacchia. Non sarà più così - continua Marciani - ma potremmo prendere e conservare quello di buono che è uscito da questa crisi e non parlo solo di una maggiore organizzazione ma anche, per esempio, della cosiddetta prova di consegna. Durante la crisi l'uscita del veicolo in consegna non è andata quasi mai, fisicamente, fino all'uscio di casa del destinatario ma ha lasciato spesso la merce nell'androne del palazzo, senza quindi avere la prova di consegna del destinatario. Naturalmente questa modalità permette una maggiore velocità nelle consegne, minor traffico, minor numero di mezzi in circolazione".

ALLA RICERCA DI MINORE IMPATTO AMBIENTALE

Resta il fatto che dovremo muoverci verso veicoli che abbiano sempre minore impatto ambientale, anche perché le amministrazioni comunali cercheranno



la consegna domattina? Vuoi la consegna nel giro di 48 ore? Entro la settimana? A ogni opzione deve corrispondere un costo diverso; da una parte limiterebbe la cosiddetta "logistica del bisogno", dall'altra permetterebbe una pianificazione migliore delle consegne, senza dire che permetterebbe a chi spedisce di rientrare almeno in parte, dei costi di consegna. Altra opzione - dice ancora Marciani - è quella di creare all'interno del tessuto urbano

è quello della sostenibilità, perché la sostenibilità ambientale pesa come quella sociale e quella economica. L'aimento della frammentazione delle consegne deve portare necessariamente a un aumento della "collaborazione" tra i diversi soggetti perché, al contrario, avremmo sempre dei veicoli che si muovono in maniera caotica e non organizzata".

OTTIMIZZARE E RENDERE LE CONSEGNE SOSTENIBILI

Probabilmente bisogna trovare un modo, che sia uguale per tutti, per ottimizzare e rendere più sostenibile la consegna: se ognuno di noi si sente in dovere di ordinare un singolo oggetto magari lo vuole entro poche ore, il sistema esplosivo. Assolutamente sì - riprende il presidente di FLC - to prenderti in considerazione diverse possibilità. La prima è quella di lavorare sulla domanda, cioè proporre a chi vuole acquistare, diverse opzioni: vuoi

VERSO UNA FORTE SPECIALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA

Ma torniamo al ruolo importantissimo del furgone nella crisi Covid, durante questo sviluppo forzato della logistica. Se è vero che l'Italia è stata salvata dagli operatori (tutte aziende private) del trasporto e della logistica, è anche vero che la qualità del trasporto non è stata sempre di buon livello. "L'annuncio repentino dei pacchi da consegnare, quelli che non prevedevano né la temperatura controllata né

delle aree di 300, 400 mq, una sorta di hub dove arrivare la merce e da dove poi si riparte per l'ultimo miglio nel modo che si crede migliore. La terza alternativa è quella dei lockers, cioè dei punti di consolidamento, non consegnare a casa ma in un luogo baricentrico, molto più sostenibile ed economico per il corriere".

E SE LA MERCE ARRIVASSE DAL CIELO?

In un futuro relativamente prossimo potremmo avere davvero veicoli autonomi per le consegne cittadine? O addirittura droni volanti?

"Io non vedo i droni volanti per la consegna, soprattutto nei centri cittadini: troppi ostacoli, troppa gente, persino piuttosto - conclude Marciani - a droni di terra in situazioni specifiche, penso a grandi comunità, campus universitari, grandi ospedali e così via, ci potrebbero essere droni terrestri, simili ai carrelli che ci sono ora nei grandi stabilimenti industriali. In una proiezione futura sarebbe stimolante qualcosa il sistema di trasporto fosse messo in una situazione di digitalizzazione diffusa". #FERUCO@FRUCOU

Three Delivers

