

A colloquio con **ALBERTO GOZIO**, CEO di **CORSALIS ITALIA**

Gli edifici che servono per L'EVOLUZIONE della logistica urbana

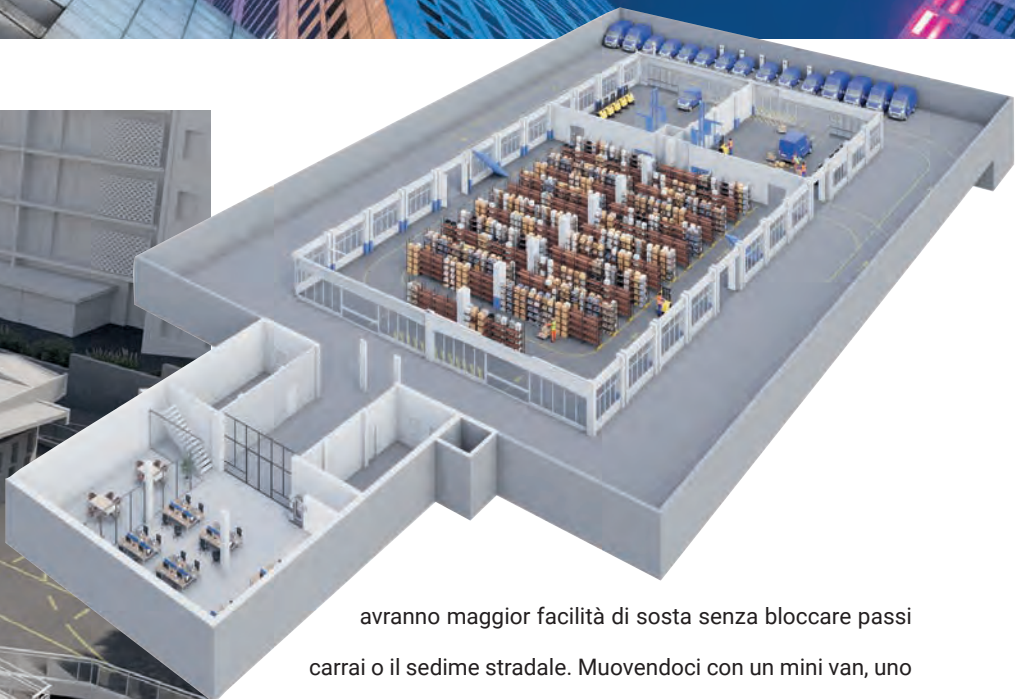
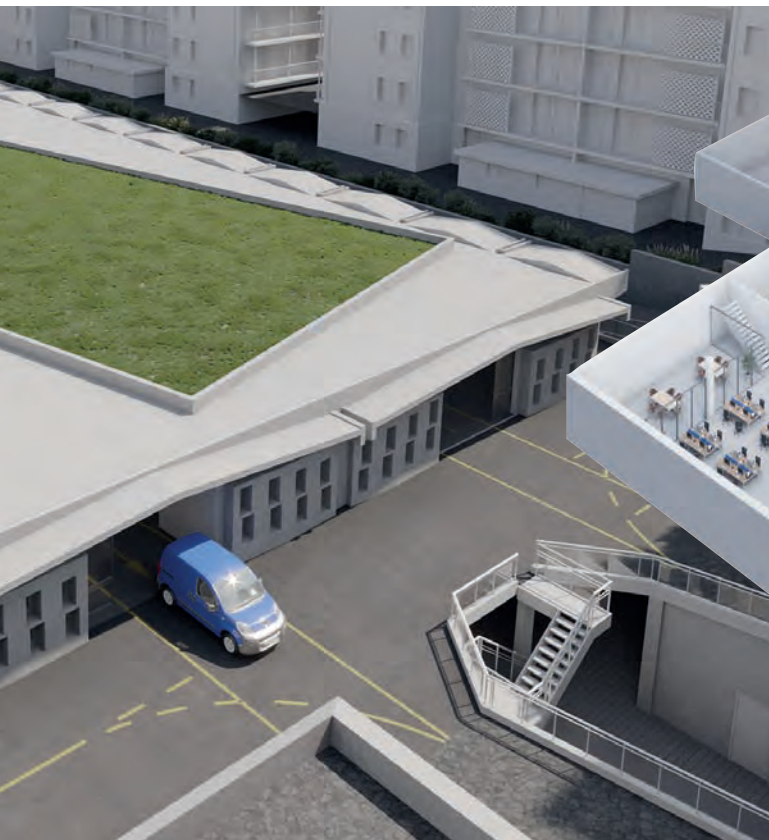
Il fenomeno logistico del momento, l'e-commerce, spinge alla realizzazione di magazzini prossimi al tessuto urbano, ma queste strutture hanno le potenzialità per giocare un ruolo molto più esteso. La città infatti esprime una ramificata sovrapposizione di strutture e di interessi, che un edificio logistico correttamente progettato può essere capace di supportare, arrivando anche a toccare temi di natura ambientale e sociale



Logistica Management: Che cosa intendete con logistica urbana e come si distingue questo comparto a livello di immobili?

Alberto Gozio: Vi sono tre tipologie principali di immobile logistico, in base al ruolo svolto nella supply chain. Da un lato ci sono i magazzini delle 3PL, con grandi superfici e posizionamento baricentrico a livello regionale per il grande stoccaggio delle merci; è sicuramente un'area strategica, e in particolare in Italia dove le sue prospettive di crescita sono ancora importanti. C'è poi la logistica last mile, che presuppone magazzini ottimizzati per la ricezione di camion di grandi dimensioni, in posizioni prossime ma ancora esterne alla città stessa; sono strutture orientate al cross docking delle merci e al

consolidamento dei flussi rivolti ai centri urbani, ma ancora non idonee all'erogazione del servizio logistico in questo ambiente. Questa infatti è la funzione della logistica urbana, che infatti deve risiedere all'interno del tessuto cittadino per consentire lo smistamento ultimo dei colli e la consegna all'utente finale. Da qui si vedono emergere subito le sue caratteristiche distintive. Innanzitutto, stante la mancanza di aree nuove edificabili, nella quasi totalità dei casi i progetti prevedono il riutilizzo di immobili già esistenti, che nei decenni possono aver cambiato funzione e aspetto, o magari giacciono in stato di abbandono. Questo è il primo importante punto a vantaggio della logistica urbana: non prevede consumo di suolo, bensì al contrario porta ad un nuovo utilizzo di edifici preesistenti.



avranno maggior facilità di sosta senza bloccare passi carrai o il sedime stradale. Muovendoci con un mini van, uno scooter, o meglio ancora una cargo bike, potremo sicuramente ottenere una miglior saturazione del carico, una migliore agilità nel traffico cittadino, ma chiaramente aumenterà il numero delle consegne giornaliere, da qui la necessità di avere un magazzino molto vicino all'area servita, per poter andare avanti e indietro più volte durante la giornata.

Ma soprattutto, se consideriamo l'evoluzione delle attività di consegna, non solo gli operatori devono fare molte più attività e molto più in fretta, ma tutte le nuove figure dei "rider", tipicamente impegnati dalle catene della ristorazione per le consegne in e-commerce, ci impongono di pensare seriamente a come gestire al meglio questi processi. Anziché sostare all'aperto, queste persone potrebbero appoggiarsi ad una struttura idonea, per ristorarsi nei momenti di pausa e di attesa, in un contesto più sicuro, e certamente più rispettoso del ruolo.

Infine, i mercati di sbocco della logistica urbana sono potenzialmente infiniti. Partiamo dal retail e in particolare dal negozio tradizionale: i punti vendita si scontrano sempre più, anche in Italia, con prezzi delle superfici in aumento soprattutto nei centri storici. Può risultare utile in questo senso avere a disposizione spazi di magazzino che consentano una gestione più snella dei riassortimenti e soprattutto dei resi. Vi sono poi i nuovi modelli di ristorazione e acquisto alimen-

Inoltre, la logistica urbana ha una valenza sociale importante, a fronte delle nuove tendenze che interessano l'ambiente della città. Innanzitutto c'è un aspetto di sicurezza: come diversi fatti di cronaca stanno a dimostrare, entrare in città con mezzi ingombranti rappresenta un rischio costante e incrementa la congestione del traffico, pubblico e privato. Le ZTL istituite da quasi tutte le città non portano alla diminuzione dei mezzi di logistica, che comunque devono poter lavorare, oltre al fatto che questo tipo di consegna risulta inevitabilmente disottimizzato: gli attuali mezzi utilizzati finiscono per trasportare per larga parte aria, impattando di conseguenza sulla congestione del traffico e sui costi.

Quello che deve cambiare è il concetto di base, quindi il sistema con il quale si arriva all'utente finale. Mezzi più piccoli, oltre ad essere tipicamente più agili e meno inquinanti, probabilmente



tare con la loro offerta di consegna a domicilio, l'e-commerce con tutte le sue varianti e l'attività classica dei courier, che presuppone diversi passaggi per il trasferimento e smistamento dei colli, anche da una città all'altra. Non dimentichiamo la logistica generata dal mondo sanitario: la distribuzione farmaceutica in particolare è un settore in profonda evoluzione, dove agli attori tradizionali, come ad esempio i grossisti, si stanno affiancando processi nuovi, come ad esempio le consegne dirette alle farmacie, o attori nuovi, come le reti di farmacie e parafarmacie supportate dalla propria logistica. È un mondo che cambia, in continua evoluzione, anche sui fronti che riteniamo più consolidati, con catene che si allungano a livello nazionale e nuovi attori che entrano sul mercato. Con le sue strutture, la logistica urbana si propone di supportare tutto questo.

LM: Vediamo allora il progetto che state realizzando a Milano. Come si presenta e dove si trova?

AG: Si tratta di un edificio che risale agli anni Sessanta, situato in viale Faenza, proseguimento di Viale Famagosta, nel quartiere Barona. Negli anni è stato utilizzato in parte come autorimessa, in parte come concessionaria d'auto/moto e relativa officina, ma l'attività è cessata all'inizio degli anni 2000; l'immobile è stato svuotato e da allora abbandonato.

L'edificio sorge nel tessuto cittadino, vicino alla circonvallazione interna e anche alle vie di accesso al centro (a circa 6 km di strada da

Piazza del Duomo), ma allo stesso tempo in prossimità dell'imbocco autostradale e della tangenziale. Questa location è facile da raggiungere per i mezzi pesanti in entrata, ma anche vicina agli utenti finali. Dagli studi che abbiamo condotto sul suo raggio d'azione, con 20 minuti di bicicletta può raggiungere 430.000 persone e 8.000 negozi, e in circa 30 minuti di bicicletta può servire tutta la circonvallazione interna di Milano. Con i minivan, il target arriva a 850.000 persone e 122.000 aziende. Pensate che a Parigi, dove i siti di logistica urbana sono in pieno sviluppo, anche con progetti di grandi dimensioni, hanno cominciato a gestire le consegne anche a piedi. Abbiamo fatto questo calcolo dal magazzino di via Faenza: in un raggio di 15 minuti a piedi, potremmo raggiungere una popolazione di 25.000 abitanti. Parliamo insomma di rigenerazione urbana, di posizione strategica da un punto di vista dell'ubicazione, e soprattutto, di possibilità di seguire, mediante le caratteristiche dell'edificio, le tendenze relative alla movimentazione sostenibile, di cui tanto si parla e discute. La distanza ravvicinata infatti consente di utilizzare mezzi leggeri e non inquinanti, molto meno ingombranti per il traffico cittadino, capaci di tornare più volte a caricare e di effettuare le consegne in tempi rapidi, oltre che con un livello di saturazione del carico più elevato rispetto a veicoli di dimensioni maggiori.

LM: Quali caratteristiche ha l'edificio?

AG: È disposto su due livelli. Al piano inferiore, si trovano l'area ricevimento, che consente l'accesso a varie tipologie di mezzi, e l'area dedicata allo stoccaggio delle merci. Al piano superiore, si effettua la preparazione degli ordini e la gestione dei mezzi in uscita. Vi sono poi gli spazi di supporto per i driver e gli altri operatori del servizio logistico. Le strutture sono chiaramente suddivise e segmentate, per la ricezione delle merci, lo stoccaggio, la ventilazione o la gestione dei resi; i locali consentono di gestire internamente tutte le operatività, anche quella dei mezzi, sia quelli in en-



trata, che quelli destinati alla consegna, senza impatti sulla viabilità esterna e con un grosso contributo nel diminuire la saturazione del traffico. Questo è un altro elemento importante, perché in questo scenario le flotte, siano esse di minivan, scooter o cargo bike, presuppongono una numerica maggiore di mezzi, che non devono sostare per strada, togliendo spazio alla viabilità cittadina, ad esempio allacciandosi alle colonnine di ricarica per i mezzi elettrici nei tempi di attesa fra una missione e l'altra. In questo caso portiamo l'esempio di Parigi, dove alcuni siti sono ancora più centrali, ma al tempo stesso, con l'internalizzazione delle attività e della sosta dei mezzi, hanno contribuito al miglioramento del traffico eliminando le soste dei mezzi sulla viabilità cittadina. Ci sono insomma spazi specifici, per le merci e per le persone. Ma senza impatto sul tessuto circostante che, come detto, è totalmente edificato: i mezzi con la merce in ingresso possono entrare all'interno del sito e uscire dopo aver scaricato senza ingombri sulla strada pubblica; e quando i mezzi per le consegne finali sono pronti, usciranno dalle loro aree di sosta anch'esse interne, e, terminato il loro giro, potranno rientrare per caricare le batterie ed essere pronti per una nuova consegna. Tutto questo, senza mai impegnare la strada.

I lavori del magazzino, terminate le attività preliminari, sono partiti; la struttura è prevista operativa per ottobre. Infine, potrà essere utilizzata in maniera esclusiva da un singolo operatore o suddivisa fino a un massimo di quattro moduli differenti, per altrettanti tenant che possono allestire e gestire gli ambienti in totale autonomia.

LM: Da queste sedi, potete rivolgervi anche all'esterno delle città, sulle medie distanze o dove non c'è questa densità urbana?

AG: Più che le distanze, quello che dobbiamo perseguire è un fattore di rapporto con la numerica della popolazione; in questo senso non parliamo solo di logistica urbana a servizio delle grandi città, ma

anche di siti intermedi pensati per seguire l'hinterland cittadino. Ad esempio stiamo lavorando all'avvio di un magazzino molto più piccolo di questo, che potrà coprire l'area urbana di Monza, che comunque ha una suo bacino, e tutta l'area interurbana che risiede fra Monza e Milano. Ciò che conta è che il sito di logistica urbana abbia quella duplice accessibilità, dall'esterno e dalle strade ad alta percorrenza, e verso l'interno del tessuto cittadino, che consente ai diversi veicoli di potersi muovere da una parte e dall'altra.

Altri progetti in corso in Italia sono a Bologna, a Firenze, a Roma. Ogni nostro progetto è battezzato, ha un nome che scegliamo cercando di creare un legame con il territorio in cui sarà ubicato, ripercorrendo la sua storia economica o industriale. A Milano ad esempio avremo la Fucina della Barona, per la presenza di diverse fucine di produzione di materiale bellico, in particolare durante la II guerra mondiale; a Roma c'è il Molino di Tor Cervara, in omaggio all'antica tradizione rurale del territorio. Beninteso, quanto sviluppato oggi ancora una volta non ha comportato consumo di terreno agricolo, bensì la trasformazione ultima di una struttura allora costruita dalla Voxson, uno dei marchi storici dell'elettronica italiana, che ha subito diverse trasformazioni nei decenni passati e che in ultimo risultava inutilizzata da anni. Ristrutturando l'edificio, peraltro molto caratteristico, abbiamo anche recuperato delle vecchie fotografie, bellissime, che documentano la storia di quest'area, dall'originaria cascina al suo destino industriale. La ricostruzione ha tenuto conto dei vincoli storici, modificando e trasformando le superfici utili ma senza modificare l'aspetto esteriore: oggi abbiamo infatti 16.000 m2 di superficie su due livelli, con altezza utile di 11 metri rispetto ai precedenti 5 metri su due livelli, ma soprattutto senza consumo di aree verdi o aumento delle superfici coperte. Anche qui: rigenerazione immobiliare, prossimità al tessuto urbano (in 10 minuti arriviamo alla stazione Tiburtina, in 15 a Termini), e un valore aggiunto tutto da esprimere sul mercato.