



Logistica dell'ultimo miglio: il ruolo strategico delle infrastrutture di sosta per la mobilità urbana

L'Osservatorio AIPARK rileva l'importanza delle strutture di sosta per la logistica urbana



VERONICA CONCILIO

30 LUGLIO 2024

L'aumento esponenziale delle consegne **merci ultimo miglio**, unito all'**insufficienza di infrastrutture urbane per la sosta**, sono causa di un sempre più elevato livello di congestione delle nostre città, con grave impatto sulla qualità della vita dei cittadini.

L'**Osservatorio AIPARK** – Associazione Italiana degli Operatori Sosta e Mobilità – rileva che la fase di consegna ultimo miglio è responsabile del 25% delle emissioni di gas serra da trasporto nelle

città. Solo a Milano, si stima che il numero di corrieri espresso destinati alla distribuzione di ultimo miglio sia di circa 3 mila al giorno.

Si rileva inoltre che il 73% degli incidenti stradali avviene nelle aree urbane, mentre le violazioni del divieto di sosta partecipano considerevolmente ai 1,5 miliardi incassati dai comuni per le multe nel 2023.

Da infrastrutture di sosta ad hub urbani

La sfida verso le città a zero emissioni al 2030 rende **necessario un cambio di paradigma** con interventi immediati e significativi per ridurre il numero di chilometri non necessari mediante l'introduzione di nuove soluzioni e nuovi modelli di business a servizio della logistica.

In questo scenario, le infrastrutture di sosta possono svolgere un **ruolo strategico** nelle aree urbane: “Da contenitori di automobili ad **hub urbani** pienamente inseriti nel sistema della mobilità cittadina, capaci di integrare l'offerta della sosta con una molteplicità di servizi. Un vero e proprio parking hub, accessibile e integrato; nel caso specifico anche in un centro di distribuzione di servizi logistici” – commenta **Laurence A. Bannerman**, Segretario Generale **AIPARK**.

Bannerman spiega che le infrastrutture per la sosta a pagamento sono spesso situate in aree urbane centrali ben servite dal punto di vista infrastrutturale, ma che queste sono anche le aree in cui solitamente la distribuzione delle merci in zone urbane è ad alta domanda.

Concentrando però le attività di consegna in punti strategici o di prossimità, è possibile ridurre il numero di veicoli commerciali che circolano nelle strade, contribuendo così a contenere la congestione del traffico e l'inquinamento e mitigando al tempo stesso il rischio di furto o danneggiamento di merci e veicoli durante lo spostamento o le operazioni di carico e scarico.

Pianificare la mobilità delle merci

“Il panorama della **logistica urbana** è in rapida evoluzione, con tecnologie e soluzioni innovative che stanno trasformando il modo in cui le merci vengono consegnate. Una transizione che vede le aree di sosta e le

infrastrutture urbane giocare un ruolo strategico, consentendo agli operatori del settore di fare scelte di visione e condivisione, di pianificare in modo intelligente la mobilità delle merci sulla base delle priorità delle diverse aree funzionali urbane e della domanda, riducendo sensibilmente i costi per la collettività e svolgendo un ruolo primario in termini di servizi mirati verso un contributo volto al miglioramento della qualità della vita.”– conclude Laurence A. Bannerman.