



Buongiorno a tutte e a tutti,

ringrazio ANCI per questo invito e per l'opportunità di accendere un faro su un tema cruciale per le nostre città. Con oggi, infatti, si apre di fatto un confronto che considero particolarmente importante perché mette al centro un tema che tocca da vicino sia le imprese sia le amministrazioni: la logistica urbana e l'uso efficiente degli spazi cittadini, soprattutto nelle nostre città d'arte.

Oggi, quando parliamo di logistica urbana, non ci riferiamo soltanto al traffico dei furgoni che portano merci nei centri storici. Parliamo di un vero e proprio ecosistema urbano, fatto di spazi pubblici limitati, tecnologie digitali, regole di accesso, modelli di servizio sempre più diversificati: dai locker agli esercizi commerciali usati come punti di ritiro, fino ai micro-hub di prossimità.

Negli ultimi anni abbiamo assistito a una trasformazione profonda. L'e-commerce, che rappresenta oggi una quota significativa dei consumi delle famiglie, ha moltiplicato i flussi di consegna in ambito urbano. Questo ha portato benefici in termini di accessibilità e servizi per i cittadini, ma ha generato anche conseguenze che conosciamo bene: più traffico, più emissioni, maggiore pressione sugli spazi di sosta e, in generale, un impatto crescente sulla qualità della vita nelle aree urbane, in particolare nelle città d'arte, dove la gestione dello spazio pubblico è ancora più delicata.

A livello europeo, la Commissione ha fissato obiettivi chiari: entro il 2030 le grandi città dovranno dotarsi di sistemi di logistica urbana a emissioni zero. L'Urban Mobility Framework e le linee guida sui PUMS chiedono di integrare stabilmente la distribuzione delle merci nella pianificazione urbana.

Il recente Report 2024 dell'ERGP, l'organismo che riunisce i regolatori postali, su "Access to the infrastructure for the delivery of parcels" ha messo in evidenza come l'accesso a locker e punti PUDO non sia solo una



questione tecnologica, ma anche concorrenziale e regolatoria: serve garantire parità di accesso, standard comuni e interoperabilità delle reti, evitando concentrazioni di mercato che ridurrebbero la libertà di scelta dei cittadini e delle imprese.

I locker e i punti di ritiro (PUDO) stiano diventando nodi fondamentali della logistica urbana. Oggi esistono oltre 360.000 punti unici in Europa, e il trend è in crescita.

Si tratta di soluzioni che riducono i viaggi a vuoto, limitano la concentrazione di furgoni in centro città, migliorano l'efficienza e, soprattutto, rappresentano un modello di logistica più sostenibile e collaborativa.

Tuttavia, la diffusione dei locker non è priva di criticità. I regolatori, insieme ad una diffusa frammentazione tecnologica, segnalano tre grandi questioni:

- la necessità di garantire concorrenza e accesso equo alle reti, evitando situazioni di monopolio;
- la definizione di standard comuni e di regole chiare, perché ogni città adotta soluzioni diverse e questo frammenta il mercato;
- l'esigenza di integrare questi strumenti con una pianificazione urbana attenta, soprattutto nelle città d'arte, dove lo spazio pubblico è scarso e molto conteso tra funzioni differenti.

Nelle città d'arte, la questione è ancora più delicata. Lo spazio pubblico è scarso e prezioso, la pressione turistica aumenta la competizione tra usi diversi, e la percezione dei cittadini è molto sensibile. Qui, locker e punti PUDO possono rappresentare un alleato fondamentale, a patto che siano integrati con regole chiare di occupazione del suolo, criteri estetici e vincoli paesaggistici.

Il rischio, altrimenti, è di replicare il modello del traffico tradizionale, ma con infrastrutture nuove che creano ulteriori conflitti.



In questo senso, le esperienze europee ci mostrano strade interessanti: in Francia e nei Paesi Bassi i locker vengono integrati in hub di quartiere, connessi al trasporto pubblico e ai servizi di prossimità; in Germania e in Scandinavia si sperimentano modelli di lockers multi-operatore, accessibili cioè a più corrieri, per evitare duplicazioni e sprechi di spazio.

Per l'Italia, la sfida è duplice:

1. Governare la crescita dei punti di ritiro e consegna, affinché non diventino nuove forme di occupazione disordinata del suolo urbano.
2. Promuovere modelli di interoperabilità e collaborazione tra operatori privati, garantendo alle amministrazioni locali la possibilità di pianificare in modo coerente con i propri obiettivi ambientali e di mobilità.

Dobbiamo cioè passare da una logica di “locker come semplice armadietto” a una visione più ampia: i locker come mini-hub urbani, capaci di offrire servizi integrati – dal ritiro pacchi al noleggio bici elettriche, dalla ricarica dei veicoli al supporto ai servizi di prossimità.

Il tema di fondo rimane la gestione dinamica ed efficace dello spazio urbano. Le nostre città, e in particolare le città d'arte, non possono permettersi di subire passivamente la pressione crescente delle consegne. Devono diventare registi di questa trasformazione, dotandosi di strumenti di monitoraggio, regole chiare sugli accessi, sistemi di premialità per i veicoli a basse emissioni e, soprattutto, piattaforme condivise tra pubblico e privato per pianificare insieme le soluzioni più efficaci.

Oggi non mancano gli strumenti tecnologici: sensoristica, sistemi digitali di prenotazione, piattaforme di gestione dei permessi, algoritmi di ottimizzazione dei flussi. Quello che serve è una governance capace di tenere insieme gli interessi di cittadini, amministrazioni e operatori.

In conclusione, la logistica urbana non è più un tema di nicchia: è un pilastro della transizione ecologica e della qualità della vita urbana. Il webinar di oggi ci offre la possibilità di confrontarci su come i locker, se ben



governati e integrati, possano diventare un'opportunità concreta di innovazione, sostenibilità e valorizzazione dello spazio urbano.

Grazie.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Massimo'.

Massimo Marciani
(Presidente Freight Leaders Council)