

COME APPLICARE I CONCETTI LOGISTICI AL TRAFFICO URBANO

Enrico Mendace

Se mi consentite una espressione un poco pomposa e classicheggiante, esistono due differenti *correnti di pensiero* nel definire il ruolo e le competenze di un esperto di Logistica. Da una parte ci sono coloro che associano alla Logistica ogni tipo di funzione che presupponga un trasferimento di materia ed informazioni, tale per cui tutto o quasi in qualche modo attiene ad essa.

Dall'altra parte, invece, stanno coloro che considerano la Logistica una materia che può e deve occuparsi in sostanza solamente di beni e persone che si muovono entro uno spazio ed un tempo definito ed entro quantità di flussi misurabili e determinabili in maniera costante: come dire, il trasporto di merci, di persone (nel discreto) e le informazioni strettamente connesse.

Prendendo in prestito, ancor più pomposamente, il detto latino "in medio stat virtus", il sottoscritto si pone invece tra quelli che, sebbene ritengano la Logistica una materia le cui competenze sono e devono essere limitate ad alcuni specifici argomenti, non escludono, per molti aspetti della vita quotidiana, un approccio per così dire logistico.

Un esempio pratico è dato dalla organizzazione del flusso veicolare all'interno di un centro urbano e la gestione del traffico veicolare, pedonale, ciclistico e delle merci. In questo caso è necessaria la presenza di una pluralità di competenze e di esperti tra cui non stona minimamente il progettista logistico.

Applicando, infatti, i principi generali dettati dalla organizzazione dello stoccaggio e della movimentazione delle merci, adattandoli alla peculiare situazione del traffico urbano, si possono individuare alcuni concetti e suggerimenti pratici che possono contribuire ed agevolare sensibilmente un'immagine più scorrevole del traffico cittadino.

INTERMODALITA'

L'intermodalità è una metodologia assai nota e sviluppata nell'ambito della movimentazione delle merci in senso geografico, che presuppone l'opportunità di modificare il mezzo di trasporto in base al luogo di destino, alle distanze da percorrere, alla tipologia di unità di carico impiegata. Lo stesso concetto, traslato come applicazione ai nostri centri urbani, può suggerire alcuni presupposti ideali alla maggiore fluidità del traffico.

Dobbiamo, infatti, prendere atto che la tendenza, a livello europeo, di lavorare all'interno del centro cittadino, abitando però in periferia o addirittura nella campagna circostante la città, sta diventando un nuovo modello abitativo anche in Italia. Da ciò è nato un nuovo flusso significativo di veicoli che nelle ore di punta si concentrano in due differenti correnti di traffico, al mattino dalla periferia al centro, mentre alla sera in senso inverso, dal centro urbano verso la periferia. Purtroppo, poche sono le città italiane che almeno parzialmente hanno trovato risposta a questa tipologia di flusso. I principi logistici suggeriscono, in questo caso, di evitare l'ingresso nel centro urbano di un massiccio numero di veicoli che il più delle volte vengono impiegati per trasportare una sola persona: come dire che non ha giustificazione utilizzare una vettura che potrebbe trasportare 5 persone per un solo

passaggero, così come, per analogia, è inutile in ambito industriale trasportare una unità di carico da 100 Kg utilizzando, ad esempio, un carrello elevatore con portata di 1000 Kg.

Poiché non è pensabile riuscire a convincere le persone a concentrarsi nel trasporto utilizzando appieno la capacità di ciascuna vettura circolante (nel passato a Napoli avevano adottato in forma sperimentale l'obbligo di circolazione delle vetture con almeno 2 passeggeri, dando origine alla nota "leggenda metropolitana" per cui vi erano persone che in veste di accompagnatori, salivano a bordo delle vetture con un singolo passeggero), bisogna necessariamente sopperire utilizzando in maniera idonea le opportunità offerte dal trasporto pubblico urbano. Ma attenzione, se l'accesso al servizio pubblico è disagiata o antieconomico, il potenziale utente non accede volentieri ai mezzi pubblici e preferisce utilizzare la propria vettura.

A tal fine, molte Amministrazioni Comunali (sia in Italia che nel resto d'Europa) hanno adottato norme atte a scoraggiare in maniera drastica il traffico privato nei centri cittadini, con strumenti di vario genere:

- Eliminazione dei parcheggi gratuiti, sostituiti da soli parcheggi a pagamento, a prezzi spesso elevatissimi (a Londra si arriva addirittura ad oltre 11,00 Euro/ora) e con sanzioni molto elevate per i trasgressori,
- Limitazione della viabilità, chiudendo molte strade al traffico privato.
- Creazione di "percorsi obbligati" (tramite sensi unici) talmente tortuosi e complicati, che di fatto danno origine a code interminabili tali da scoraggiare il privato ad utilizzare la propria vettura.
- Realizzazione di percorsi privilegiati per i mezzi di trasporto pubblico, al fine di velocizzare i loro tempi di percorrenza, ma soprattutto per mettere in contrapposizione la potenziale maggiore rapidità del trasporto pubblico in confronto ai disagi nell'impiego del proprio veicolo privato.
- Pagamento di un "pedaggio" per l'accesso al centro cittadino (sempre a Londra, l'ingresso costa 8,00 Euro per ciascun veicolo).

In sintesi, molte città hanno pensato che rendere impossibile l'utilizzo della propria auto fosse la migliore soluzione per convincere le persone ad utilizzare il trasporto pubblico.

Non si può, peraltro, non essere favorevole a parte di queste soluzioni adottate, ad esempio la chiusura al traffico privato nei centri cittadini ed in particolare nei centri storici, oppure alla realizzazione di percorsi privilegiati per tram ed autobus.

Ma se tali accorgimenti non sono accompagnati dalla applicazione di idonei strumenti, è come "mettere la testa sotto la sabbia" e non risolvere il problema.

Per rendere più organica la situazione, il principio logistico di intermodalità ci suggerisce opportuni strumenti; innanzi tutto bisogna realizzare validi e pratici punti di scambio tra vettura privata e trasporto urbano. Ciò vuol dire la creazione di aree di parcheggio sufficientemente grandi, possibilmente a tariffe orarie contenute, in prossimità della periferia e vicino ai caselli autostradali, che siano immediatamente collegati ai punti di partenza dei veicoli pubblici quali capolinea tram ed autobus oppure stazioni della metropolitana. Milano, ad esempio, offre 2 esempi interessanti: la stazione della metropolitana di Gobba, direttamente collegata alla Tangenziale e dotata di parcheggio - e l'area di sosta in vicinanza all'uscita dell'autostrada A7 Genova - Milano.

Prendendo spunto da esempi oltre confine, Londra offre interessanti esempi al riguardo. Il sistema del trasporto pubblico urbano è molto rilevante, anche se veramente molto caro (1 biglietto giornaliero "all zone" costa circa 8 Euro!). Non si può affermare in tutta onestà che in questa metropoli abbiano trovato la panacea al problema "traffico", ma indubbiamente esistono accorgimenti molto interessanti. E' innegabile, peraltro, che l'incredibile rete della metropolitana londinese sia di gran lunga il principale mezzo di trasporto impiegato; è significativa, a dimostrazione, la presenza di aree di parcheggio in tutte le stazioni più periferiche della città al fine di agevolare gli utenti nel raggiungere la stazione e quindi ad impiegare la metropolitana.

Bisogna inoltre favorire ed agevolare l'interscambio tra differenti tipologie di trasporto pubblico a corto (bus, metro, tram) e lungo raggio (treno, aereo). Un esempio significativo dell'intermodalità a corto raggio è offerta da Genova dove (la metropolitana è attualmente in costruzione) il biglietto autobus consente di utilizzare anche la ferrovia, all'interno della cerchia cittadina, dove sono presenti molte stazioni di "quartiere".

In relazione, invece, all'interscambio tra servizi a lungo raggio, nuovamente prendiamo ad esempio Londra, in particolare l'aeroporto di Steansted, che deve il suo recente successo alla presenza delle nuove compagnie aeree denominate "low cost", per le tariffe particolarmente competitive. Il Terminal è suddiviso in 3 livelli: 1° livello superiore per gli arrivi e le partenze, livello intermedio per l'area di parcheggio ed infine il livello inferiore, ove trova posto la stazione ferroviaria che collega direttamente l'aeroporto al centro di Londra. Spicca, inoltre, un efficiente, quanto costoso, servizio di collegamento, tramite pullman, tra tutti gli aeroporti londinesi, con particolare riferimento agli Hub di Heathrow e Gatwick.

APPROVVIGIONAMENTO

In questo ambito si concentrano 2 differenti ed altrettanto complesse problematiche, cioè l'acquisto da parte dei consumatori e l'approvvigionamento dei punti di vendita. Un facile accesso ai luoghi di acquisto ovviamente invoglia le persone a prediligere una determinata zona, soprattutto se si riesce a concentrare una larga pluralità di prodotti. Da questo semplice quanto banale principio si sono sviluppati i centri commerciali, prevalentemente nelle periferie urbane, non per una particolare strategia, ma generalmente per disponibilità di spazi sufficientemente ampi.

La nascita, infine, in alcune città dei primi embrioni di "Centri Integrati di Via" favorisce ulteriormente la concentrazione di aree di acquisto, ma evidenzia maggiormente le difficoltà di approvvigionamento dei commercianti.

Nuovamente dal Regno Unito, per la precisione dalla cittadina di Kingston, viene un valido esempio che coniuga e risolve i problemi suesposti. Nel centro della città trova posta una area con esclusivo traffico pedonale, circondata da molteplici aree di parcheggio (anche in questo caso, però, un po' troppo caro). L'area è sorta attorno ad un avveniristico Centro Commerciale, il Bentall Centre, cui fanno da cornice una miriade di negozi di tutti i generi, in tutta l'area circostante.

La consegna delle merci ai negozianti avviene nelle ore serali e notturne, tale per cui non c'è una coincidenza di flusso veicolare tra mezzi leggeri e pesanti nelle ore diurne e neppure un fastidioso incontro con il traffico pedonale nell'area.

COLLO DI BOTTIGLIA

Il "Collo di Bottiglia" è una problematica che ogni progettista si trova spesso ad affrontare durante la stesura di un lay-out di un flusso logistico di stabilimento. Anche le nostre città sono purtroppo piene di punti in cui questa problematica si rileva sensibilmente ogni qual volta 2 o più flussi principali di traffico si incrociano.

Analizzando il problema partendo dall'esterno dei nuclei urbani, è necessario ammettere che le tangenziali cittadine di molte città sono ormai prossime al collasso, proprio perché in esse si concentra il traffico veicolare di coloro che si spostano nell'ambito urbano con un flusso sempre crescente di veicoli, compreso il traffico pesante, che si trova a passare lungo le tangenziali solamente per oltrepassare la città. In questo caso la città rappresenta un nodo logistico dove anche i veicoli non interessati ad esso, sono obbligati a passare: Milano e Barcellona sono esempi lampanti del problema così come la più volte citata capitale Inglese, dove la M25 che circonda interamente la città, nonostante 4 corsie per ogni carreggiata, non riesce più a sopportare il traffico in transito. Genova in questo momento rappresenta per il futuro un esempio "pilota", essendo allo studio un progetto di variante che consentirebbe di evitare il semicerchio autostradale della città per i veicoli non interessati ad entrare all'interno del capoluogo ligure.

Se spostiamo, invece, l'analisi all'interno della cerchia cittadina dobbiamo verificare che spessissimo flussi significativi di traffico si incrociano, dando origine a ingorghi di notevole entità. Evitare gli incroci, ovviamente, sarebbe la soluzione ideale, ma altrettanto ovviamente ciò è praticamente impossibile; unica possibilità è minimizzare l'impatto che hanno sui flussi, ad esempio creando, ove possibile, dei sotto passi veicolari che riducono drasticamente la concentrazione e quindi le code. In Francia e nel Regno Unito, inoltre, hanno ridotto al minimo l'utilizzo dell'impianto semaforico, sostituendolo ove possibile con rotatorie che quindi riducono il tempo di attesa per il transito. Ma siamo onesti, la fama dei guidatori italiani non è sicuramente tra le migliori e siamo considerati tra i più indisciplinati: saremmo in grado di utilizzare il sistema delle rotatorie in maniera ordinata?

Pie Enrico Mendace