

# DELIVER - LA LOGISTICA URBANA DEL FUTURO ARRIVA IN PUGLIA

Caso pilota di Manfredonia -  
Indagine tra le attività  
commerciali

Foggia, 9 dicembre 2025



PROGRAMMA  
INFRASTRUTTURE



CAMERA DI COMMERCIO  
FOGGIA



UNIONTRASPORTI

## TEMI DELL'INDAGINE



Dimensione dell'esercizio e degli spazi dedicati alla logistica



Modalità di approvvigionamento



Modalità di ricevimento della merce



Consegna al cliente



Criticità e interventi



## SETTORI

Commercio



Turismo



Ristorazione



## Comuni

Lecce



Manfredonia

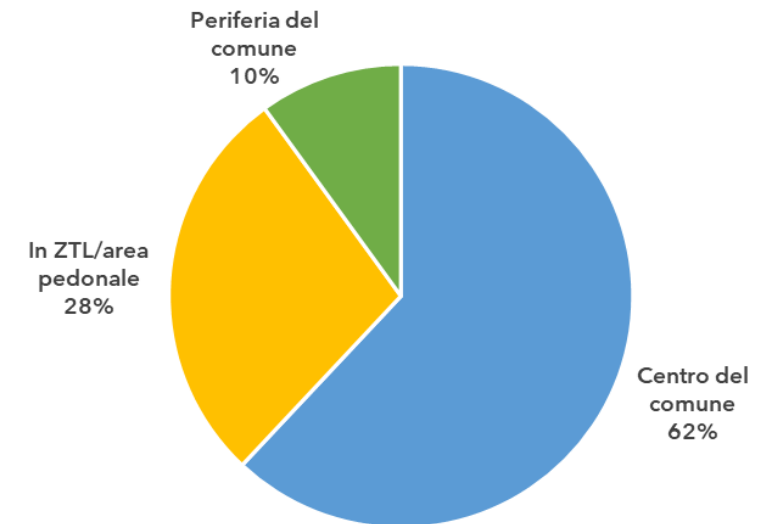
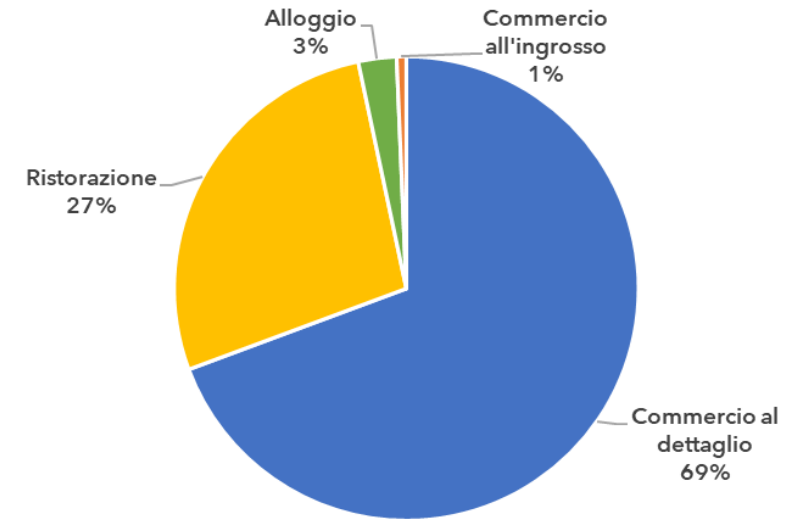


Martina Franca



## Struttura del campione complessivo

- L'indagine ha coinvolto 150 attività commerciali distribuite nei comuni di Lecce, Manfredonia e Martina Franca
- Il 69% è composto da negozi per il commercio al dettaglio. Le attività di alloggio partecipanti sono tutte localizzate nel comune di Manfredonia
- Il 28% degli intervistati si trova in una ZTL o in un'area pedonale
- Si tratta di negozi di vicinato che non superano i 250 m<sup>2</sup> di ampiezza
- La maggior parte ha annesso un magazzino di varie dimensioni utilizzato per il deposito delle scorte

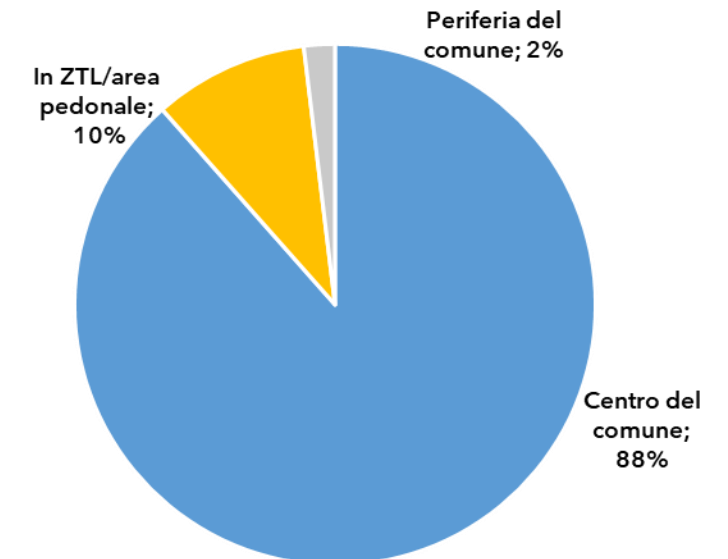
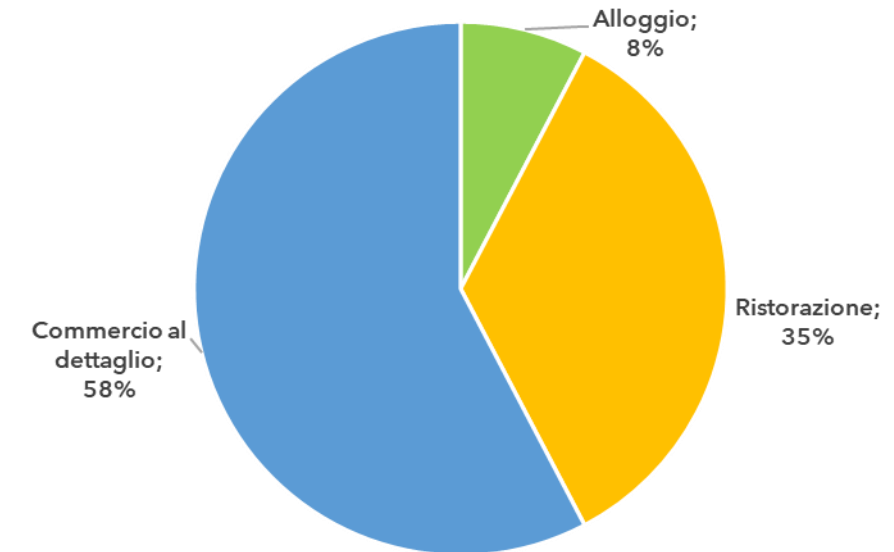


# Focus Manfredonia



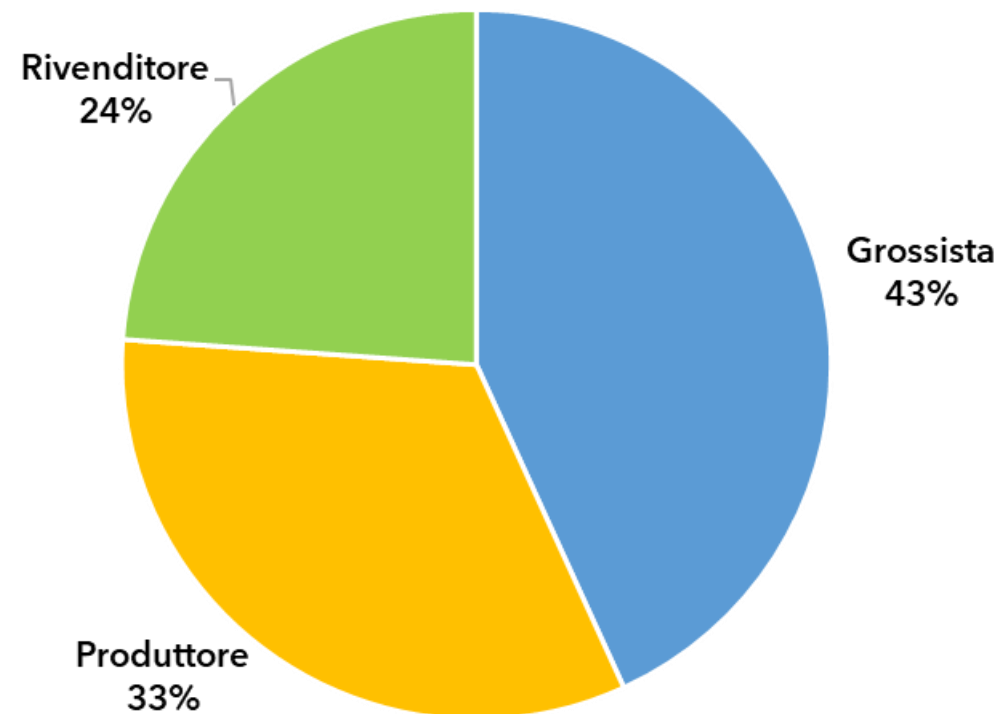
## Struttura del campione di Manfredonia

- L'indagine ha coinvolto 50 attività commerciali distribuite nell'ambito comunale
- Il 58% è composto da negozi per il commercio al dettaglio, il 35% da attività di ristorazione
- Il 10% degli intervistati si trova in una ZTL o in un'area pedonale
- La maggior parte delle attività ha una superficie tra i 150 e i 250 m<sup>2</sup> di ampiezza. Il 43% ha un magazzino annesso tra i 50 m<sup>2</sup> e i 100 m<sup>2</sup>



## Fornitori

- Il principale fornitore è il grossista (43%) seguito dal produttore (33%). Nel dettaglio i grossisti sono i principali fornitori di attività commerciali e ristorazione
- L'approvvigionamento avviene nel 59% dei casi con consegna da parte del fornitore o con mezzo di trasporto scelto da quest'ultimo
- L'utilizzo di un mezzo proprio è stato citato nel 39% dei casi e in particolare da attività di alloggio, che acquistano direttamente presso altri negozi



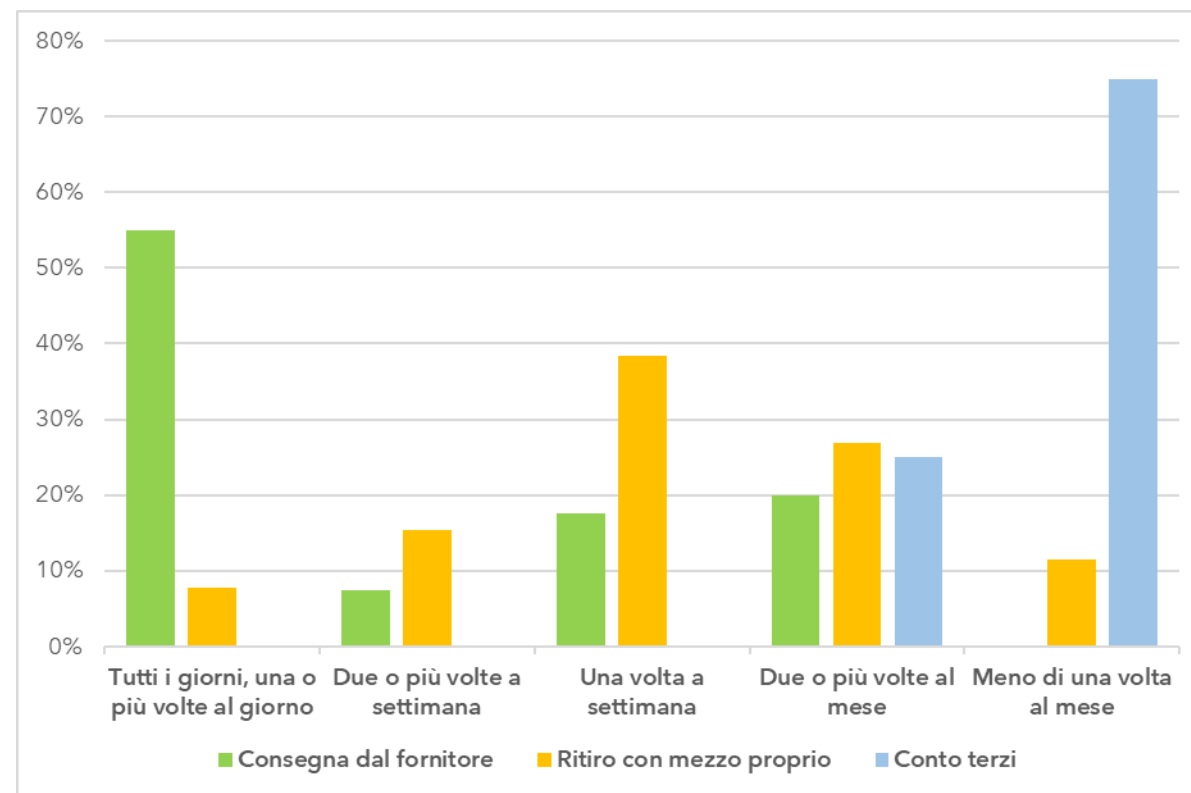
### Confronto con Lecce e Martina Franca

Comune	Fornitore			Modalità di consegna per l'approvvigionamento		
	Grossista	Produttore	Rivenditore	Dal fornitore	Contro proprio*	Conto terzi
Manfredonia	43%	33%	24%	59%	39%	2%
Lecce	44%	32%	17%	84%	16%	-
Martina Franca	36%	35%	20%	78%	22%	-

\*Contro proprio comprende anche una quota di chi acquista direttamente presso altri negozi

## Tipo di consegna e frequenza dell'approvvigionamento

- La consegna delle merci da parte del fornitore può avvenire tutti i giorni e anche più di una volta al giorno
- L'autoapprovvigionamento viene usato non più di una volta a settimana
- Il ricorso a operatori conto terzi è saltuario
- La frequenza delle consegne dipende dal tipo di attività commerciale: è quotidiana per i ristoranti e bar, settimanale o mensile per i negozi o le attività di alloggio



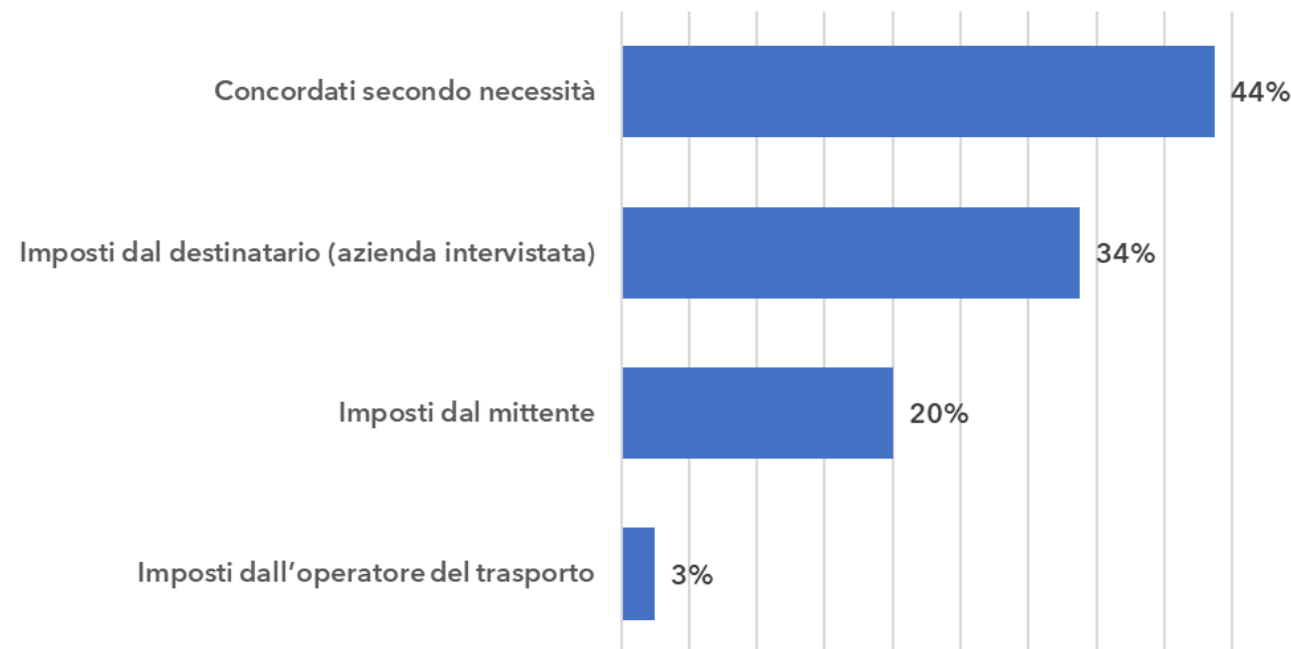
### Confronto con Lecce e Martina Franca

Comune	Consegna dal fornitore	Ritiro con mezzo proprio	Conto terzi
Manfredonia	Tutti i giorni o più volte al giorno (55%)	Una volta a settimana (38%)	Meno di una volta al mese (75%)
Lecce	Tutti i giorni o più volte al giorno (46%)	Tutti i giorni o più volte al giorno (38%)	Una volta a settimana (43%)
Martina Franca	Due o più volte a settimana (35%)	Due o più volte al mese (33%)	Meno di una volta al mese (100%)

La tabella riporta la modalità che ha raccolto la percentuale maggiore nei tre comuni.

## Orari e modalità di consegna della merce

- Gli orari di consegna sono concordati secondo le necessità o imposti dall'intervistato
- Il ricevimento della merce avviene comunque di mattina, tra le 5:00 e le 9:00 per il 24% degli intervistati e tra le 9:00 e le 13: per il 26%
- Nella maggior parte dei casi sono i ristoranti e le attività di somministrazione che ricevono consegne prima delle 9:00
- Generalmente il tempo necessario per la consegna è superiore a 20 minuti.

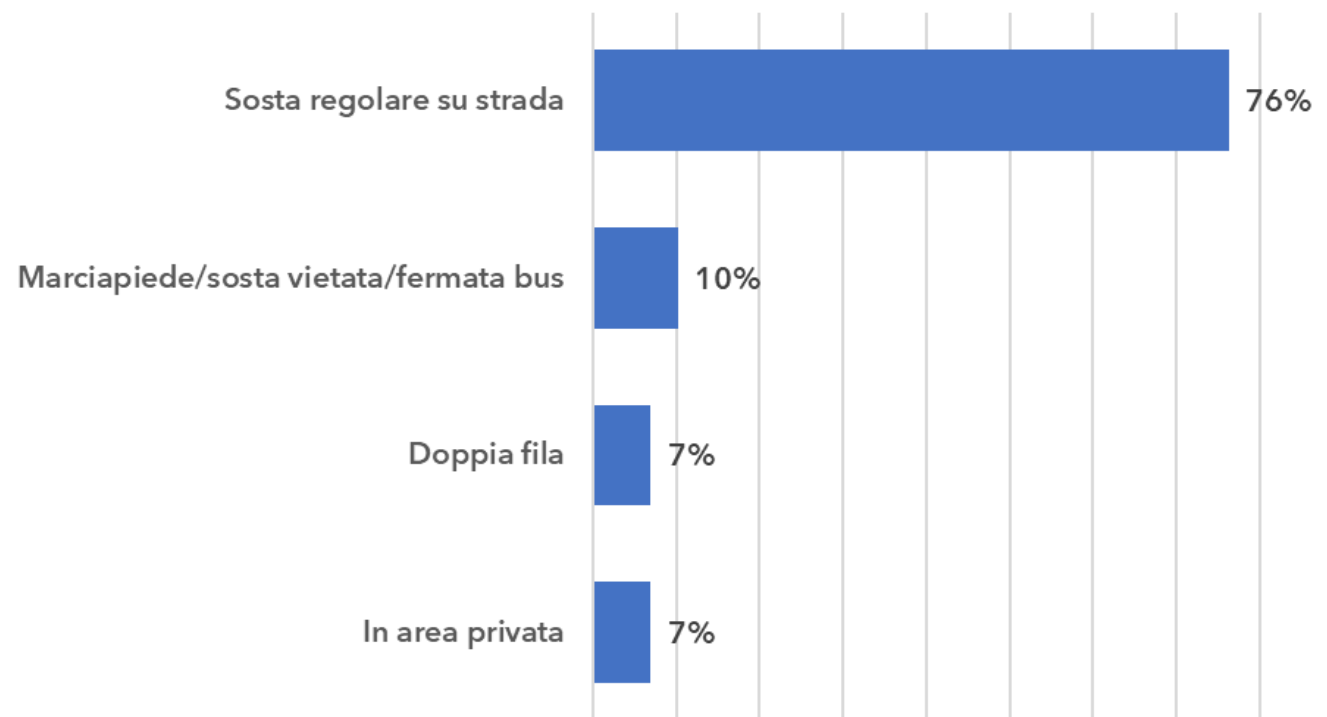


### Confronto con Lecce e Martina Franca

Comune	Modalità di consegna				Regolamentazione ZTL	Orario di consegna prevalente	Tempo medio di sosta
	Concordati secondo necessità	Imposti dal destinatario	Imposti dal mittente	Imposti dal trasportatore			
Manfredonia	44%	34%	20%	3%	-	9:00 - 13:00	> 20 minuti
Lecce	33%	13%	16%	22%	-	9:00 - 13:00	<10 minuti
Martina Franca	16%	14%	5%	54%	11%	9:00 - 13:00	<10 minuti

## Mezzi utilizzati e modalità di sosta

- Il mezzo più utilizzato è il furgone (54%)  
L'autovettura viene utilizzata dal commerciante in caso autoapprovvigionamento (24%)
- L'utilizzo dei mezzi a basso impatto ambientale è praticamente assente
- Circa le modalità di sosta, Manfredonia è un caso virtuoso dal momento che la sosta regolare su strada raccoglie il 76%

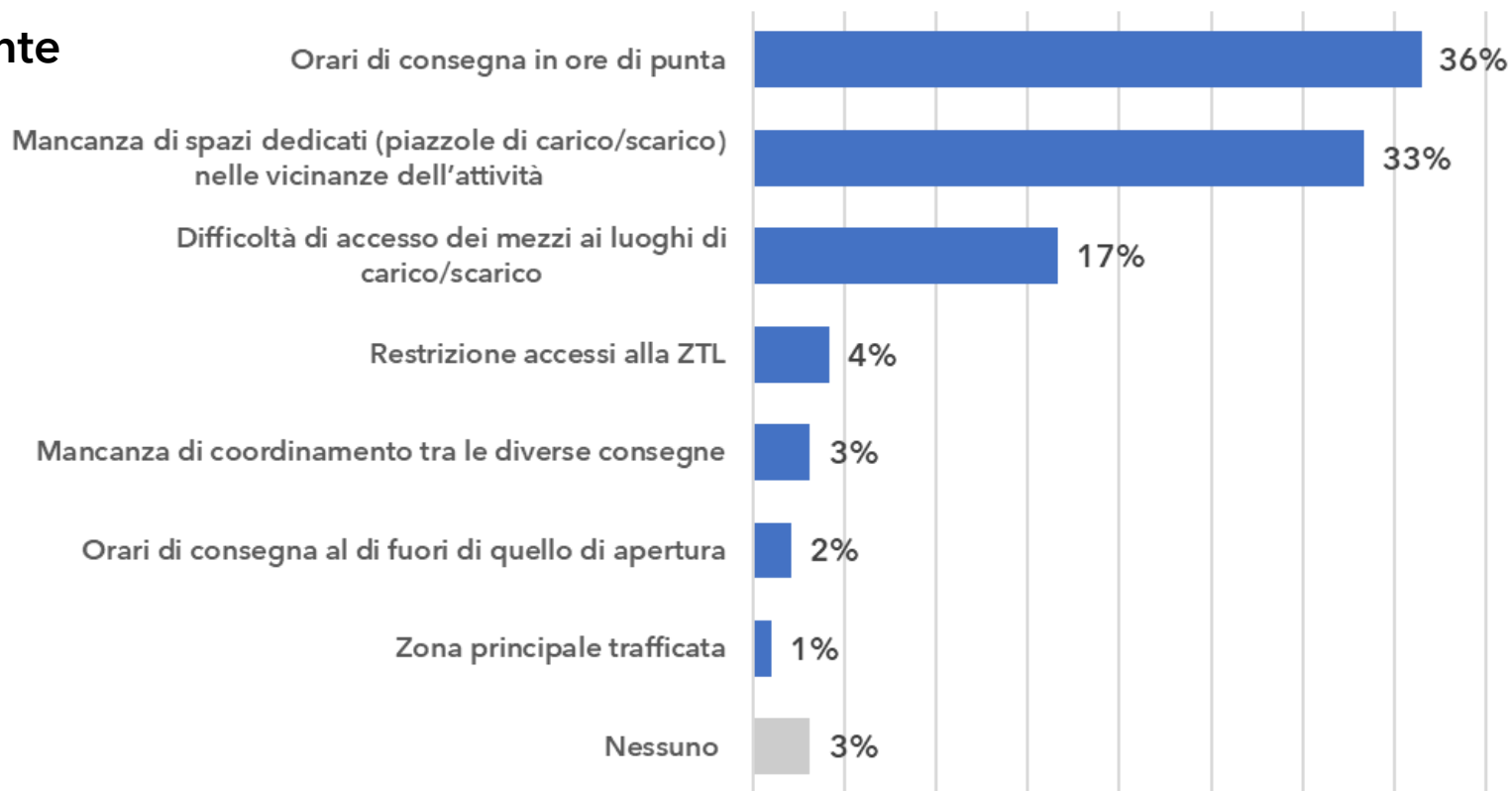


### Confronto con Lecce e Martina Franca

Comune	Mezzo utilizzato				Modalità di sosta				
	Furgone	Autovettura	Autocarro	Mezzi ecologici	Sosta regolamentare su strada	Marcia piede/sosta vietata/fermata bus	Doppia fila	Piazzola carico/scarico	In area privata
Manfredonia	54%	24%	22%	-	76%	10%	7%	-	7%
Lecce	45%	2%	17%	7%	14%	32%	32%	22%	1%
Martina Franca	81%	9%	9%	-	23%	31%	34%	11%	

## Criticità: esperienza diretta del commerciante

- La maggiore criticità è la consegna in orari di punta (36%) che interferisce con altre tipologie di traffico
- Segue la mancanza di spazi dedicati nelle vicinanze dell'attività (33%)
- Le restrizioni della ZTL non sembrano rappresentare una criticità

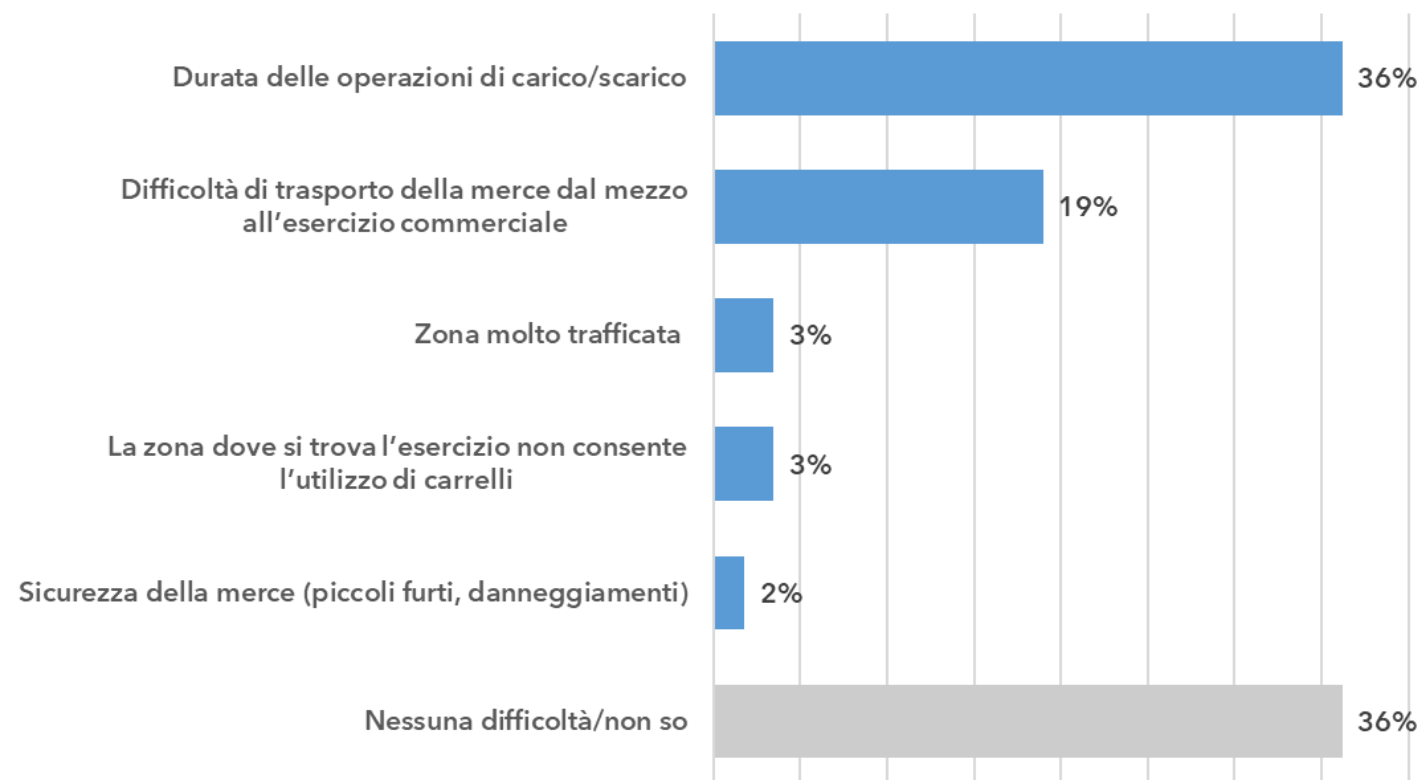


### Confronto con Lecce e Martina Franca

Comune	Criticità percepite dal commerciante								
	Consegna in ora di punta	Mancanza di spazi	Difficoltà di accesso ai luoghi di carico/scarico	Accessi ZTL	Mancanza di coordinamento tra le consegne	Orari di consegna fuori quello di apertura	Uso illecito aree di carico/scarico	Zona principale trafficata	Nessuno
Manfredonia	36%	33%	17%	4%	3%	2%	-	1%	3%
Lecce	3%	38%	29%	4%	-	4%	20%	-	1%
Martina Franca	1%	31%	24%	8%	1%	-	12%	-	-

## Criticità: dalla voce dell'operatore del trasporto

- Gli addetti alla consegna si lamentano principalmente della durata delle operazioni di carico/scarico (36%) e delle difficoltà di trasporto della merce dal mezzo a negozio (19%)
- Altri motivi possibili criticità sono poco rilevanti
- Poco più di un terzo non recepisce nessuna difficoltà

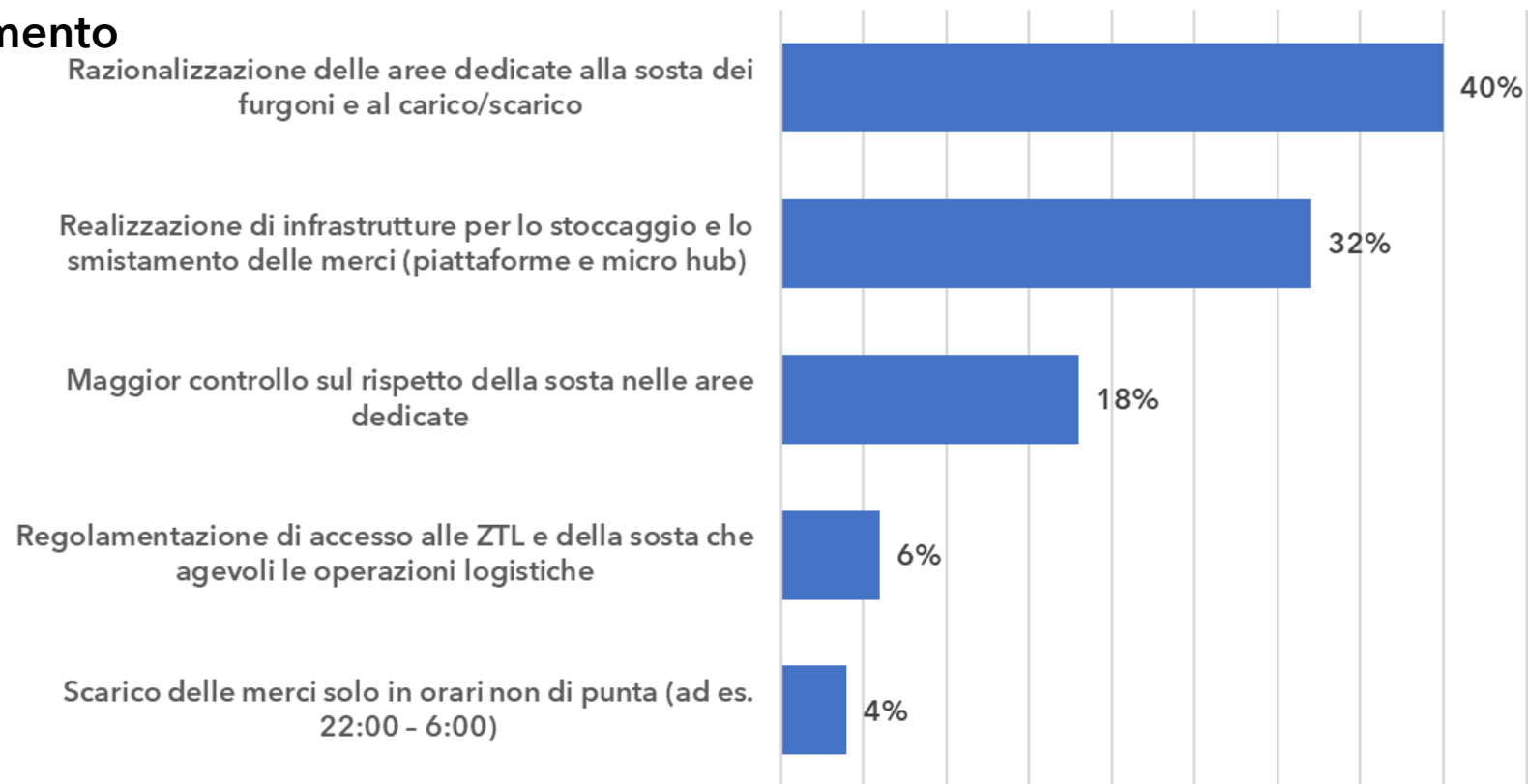


### Confronto con Lecce e Martina Franca

Comune	Criticità percepite dall'operatore del trasporto					
	Durata delle operazioni	Difficoltà di trasporto della merce	Traffico/altro	Difficoltà nell'utilizzo dei carrelli	Sicurezza della merce	Nessuna
Manfredonia	36%	19%	3%	3%	2%	36%
Lecce	16%	32%	10%	5%	3%	30%
Martina Franca	7%	36%	7%	2%	2%	45%

## I «desiderata», ovvero le aree di miglioramento

- La razionalizzazione delle aree dedicate alla sosta e al carico/scarico è l'intervento più richiesto (40%)
- La realizzazione di infrastrutture per lo stoccaggio di merci viene subito dopo con il 32%
- Modifiche negli orari di accesso alla ZTL sono richieste solo dal 6% degli intervistati

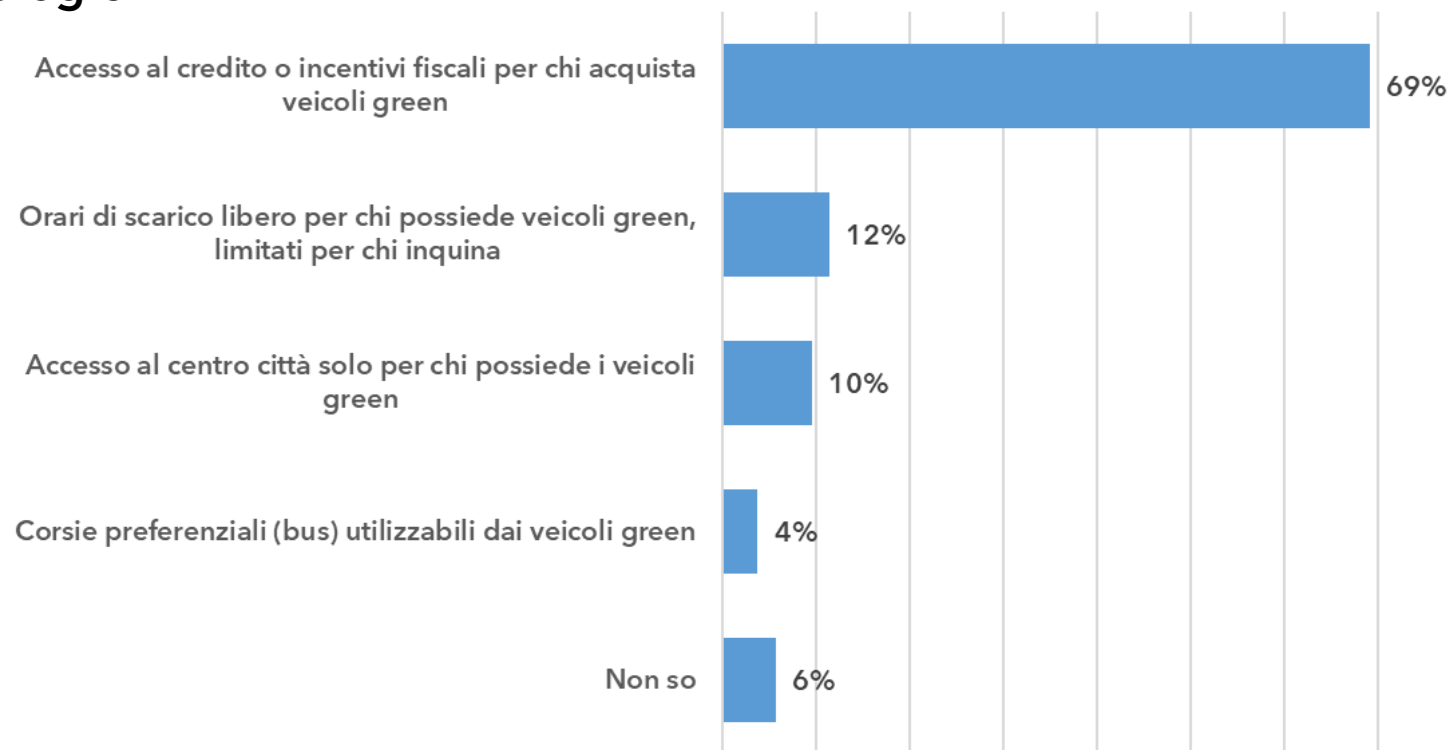


### Confronto con Lecce e Martina Franca

Comune	Criticità percepite dall'operatore del trasporto				
	Razionalizzazione aree per la sosta	Piattaforme e micro-hub	Controllo delle aree di sosta dedicate	Regolamentazione ZTL	Scarico merci in orari non di punta
Manfredonia	40%	32%	18%	6%	4%
Lecce	47%	14%	20%	16%	3%
Martina Franca	45%	3%	28%	19%	5%

## Misure per supportare l'acquisto di mezzi ecologici

- La misura considerata dai commercianti più efficace è quella di tipo economico nella forma di accesso al credito o in incentivi per chi acquista veicoli green
- Ci sono poi interventi nell'ambito della regolamentazione degli accessi che premiano i possessori di veicoli green.



### Confronto con Lecce e Martina Franca

Comune	Criticità percepite dall'operatore del trasporto				
	Accesso al credito e incentivi	Orari di scarico liberi per i mezzi green	Accesso in centro consentito solo ai mezzi green	Corsie preferenziali per i mezzi green	Non so
Manfredonia	69%	12%	10%	4%	6%
Lecce	53%	14%	12%	4%	14%
Martina Franca	35%	13%	13%	2%	35%

## Conclusioni

L'indagine si è concentrata nelle **zone centrali** del comune dove è insediata la maggior parte dei negozi e delle attività di alloggio e ristorazione. Qui le esigenze di sosta si sommano a quelle di molte altre categorie di utenti (residenti, fornitori di servizi vari, mezzi pubblici, ecc.).

Le **attività intervistate sono indipendenti** dal punto di vista dell'organizzazione, quindi le decisioni riguardo all'approvvigionamento sono totalmente in capo al negoziante.

Nelle consegne in ambito urbano, nella maggioranza dei casi è il **fornitore che sceglie vettore o la modalità di trasporto**. Non è insolito che i commercianti ricorrano ai mezzi propri.

Se la **frequenza delle consegne** dipende dal tipo di attività e dalle esigenze del commerciante, gli orari in cui avvengono seguono dinamiche diverse. La mattina è la fascia oraria prevalente, ma in linea di massima le consegne avvengono durante tutta la giornata, in coincidenza con gli orari di apertura.

Il mezzo più utilizzato resta il **furgone**. I **commercianti** lamentano una problematicità creata da consegne in orari di punta, che possono creare interferenze con altri tipi di traffico. Dagli **addetti alle consegne** percepiscono difficoltà dovute alla durata delle operazioni di carico/scarico. Tempo quantificato in oltre 20 minuti dalla maggior parte degli intervistati.

Gli **interventi considerati efficaci** sono di tipo infrastrutturale come la razionalizzazione delle aree dedicate e la realizzazione di infrastrutture come micro hub e punti di smistamento. Non è considerato utile operare dei cambiamenti nelle abitudini consolidate (consegne fuori dall'orario di apertura) anche perché spesso si tratta di negozi di piccole dimensioni dove opera il solo titolare o pochi commessi.

Nella distribuzione attualmente non vengono impiegati **mezzi a basso impatto ambientale**

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



UNIONTRASPORTI

Iolanda Conte, project manager  
conte@uniontrasporti.it