

Molti esperimenti con piattaforme logistiche hanno esaurito il loro corso con l'estinzione dei contributi pubblici. Nelle grandi città si sta affermando il Protocollo del 2012: regolazione e incentivi per il rinnovo dei mezzi

Merci in città: l'Italia a "macchia di leopardo"

La distribuzione urbana delle merci sostenibile continua a rappresentare una sfida per le giunte comunali di molte città. Dopo il 2000, anche grazie alla spinta di bandi dell'Unione europea, sono nati diversi progetti sperimentali con la creazione di piattaforme logistiche allo scopo di razionalizzare la distribuzione delle merci in città. Molti di questi però hanno esaurito il loro corso con l'estinzione del contributo europeo, come nei casi dei progetti di Genova, Ferrara e altre piccole città. Oggi il trend sembra essersi modificato: le grandi città stanno cercando altre soluzioni, privilegiando provvedimenti normativi, come le limitazioni alla Ztl o gli incentivi per l'acquisto di veicoli commerciali sostenibili, anche sulla scia del Protocollo firmato nel 2012 (si veda anche pagina 21). È l'esempio di Roma, Milano o Torino. Ma nel quadro non mancano casi in cui i progetti più radicali sono andati avanti, modificandosi negli anni, fino a produrre modelli virtuosi. Si tratta soprattutto di piccoli comuni come Lucca, Padova o Vicenza. Ancora quasi completamente assenti le città del Sud Italia.

Grandi città

Il Protocollo sottoscritto nel 2012 da Milano, Napoli e Torino sta rappresentando una base di partenza per i grandi centri urbani. "Roma sta lavorando per integrarsi nel processo avviato con il Protocollo che ambisce a rendere omogenee le misure per la logistica urbana - spiega Carlo Medaglia, consigliere di Guido Improta, assessore alla Mobilità di Roma - Entro marzo 2015 con-

tiamo di rigenerare tutti i pass per le piazzole per il carico e scarico delle merci nella Ztl". Recentemente la Capitale ha aumentato il costo del permesso per accedere alla Ztl: ora si pensa a calibrarlo in base agli orari e al tempo di permanenza dei veicoli nella zona a traffico limitato, con l'intento quindi di premiare chi riesce a ottimizzare

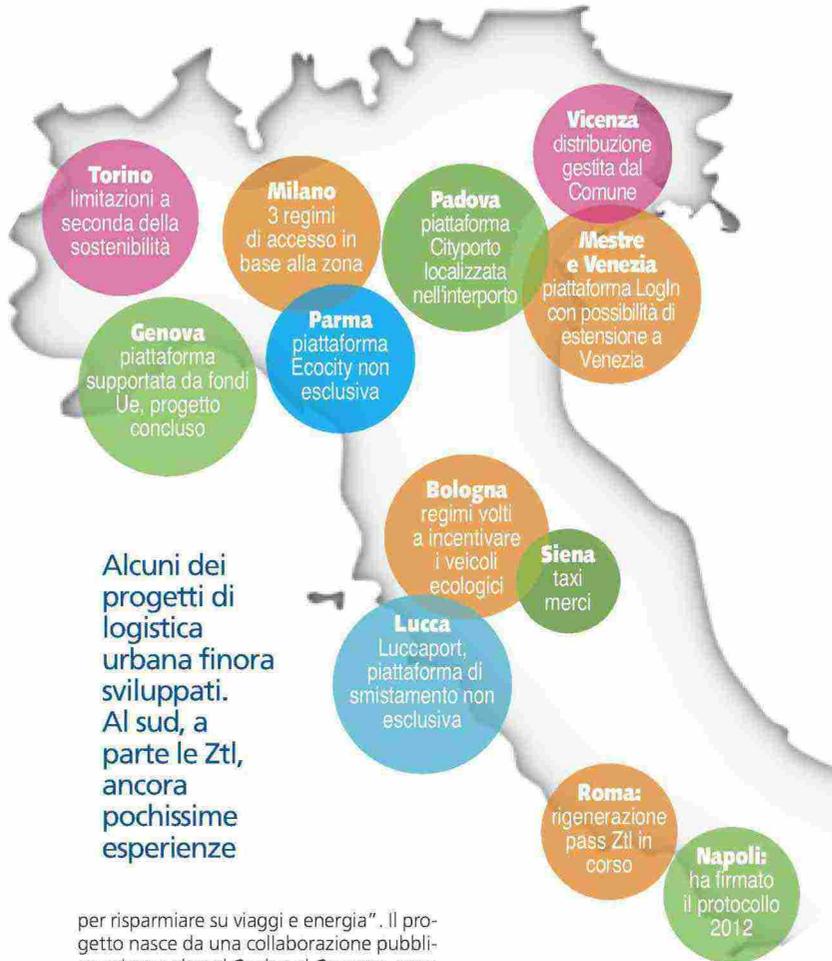
La Fai contro l'Area C di Milano

Insorge la Fai di Milano contro le modifiche alla regolamentazione dell'Area C ipotizzate dalla Giunta Pisapia. "Il Comune getta la maschera: altro che ecologia, si tratta solo di far cassa - è il commento di Angelo Sartori, presidente della Fai di Milano, riguardo al tentativo del Comune di anticipare già da quest'anno l'ingresso a pagamento nell'Area C per i mezzi a metano, gpl, ibridi. "Alla luce di tutto - continua Sartori - chiediamo ancora una volta al Comune di Milano di accantonare la politica dei divieti e delle imposizioni e di iniziare a realizzare gli interventi sulla viabilità, sulle infrastrutture, mettendo in pratica un piano per la logistica urbana di cui invece si teorizza solamente, da tanti, troppi, anni".

le consegne. L'altro fronte su cui la Giunta capitolina sta lavorando è quello del rinnovo del parco mezzi. Lo scorso giugno è stato approvato uno stanziamento di 2,2 milioni di euro per incentivare l'acquisto di veicoli fino a 6,5 tonnellate a basso impatto ambientale (Euro 5, Euro 6, a Gpl e a metano).

A Milano i veicoli merci sono soggetti a tre discipline: la prima riguarda l'intera città, la seconda la cosiddetta Area C e la terza alcune aree pedonalizzate. Nell'area compresa tra la circonvallazione filoviaria vige il divieto di circolazione per i veicoli con lunghezza superiore a 7,5 metri (con possibilità di singole deroghe). Nell'area della Cerchia dei Bastioni (Area C), vige la congestione charge rivista nel 2011 dal sindaco Giuliano Pisapia. I veicoli elettrici, ibridi, bifuel, a metano e a Gpl hanno accesso libero, mentre quelli a benzina da Euro 1 in poi e quelli diesel da Euro 4 in poi (compresi gli Euro 3 con filtro antiparticolato) devono pagare un ticket di accesso giornaliero (dalle 7:30 alle 19:30 dei giorni lavorativi). I mezzi per il trasporto delle merci hanno un regime particolare, valido dopo una registrazione. Possono scegliere se pagare 5 euro al giorno (beneficiando anche di due ore di sosta gratuite nelle strisce blu) o 3 euro, senza agevolazioni per la sosta. Oltre all'Area C, esistono quattro zone a traffico limitato in aree pedonali: Sarpi, Navigli, Garibaldi e Ticinese. In questi casi, l'accesso e la sosta dei veicoli merci è limitato a specifici orari, che variano secondo la zona e la tipologia di merce da consegnare. Inoltre, la Giunta sta lavorando anche alla nuova zona "low emission", che ricalca in gran parte il tracciato delle tangenziali e nasce proprio per il controllo del traffico pesante e più inquinante.

Bologna ha aderito di recente al Protocollo, dopo aver sperimentato il progetto Van Sharing co-finanziato dalla Regione, che prevedeva un sistema telematico di prenotazione delle piazzole carico/scarico merci. Il sistema avrebbe dovuto crescere su base volontaria, ma sono venute a mancare le adesioni ed è stato chiuso. Attualmente, l'amministrazione ha previsto situazioni incentivanti che premiano i veicoli più ecologici accordando fasce orarie più ampie per le consegne e tempi di permanenza più lunghi. Inoltre, da settembre il trasporto delle merci dal Caab (Centro Agroalimentare) al Mercato delle Erbe, in centro città, è a inquinamento zero. Pur trattandosi ancora di un esperimento, sono in servizio quattro veicoli elettrici, che utilizzano l'energia pulita prodotta dal megaimpianto fotovoltaico costruito sul tetto del Caab, tra i più grandi d'Europa con 43.750 pannelli solari e una superficie di circa 100.000 metri quadri. I quattro furgoni elettrici glass van hanno sostituito quelli a gasolio, ma l'obiettivo è più ambizioso: "Puntiamo anche a un uso più razionale del trasporto merci - ha spiegato l'assessore alla mobilità, Andrea Colombo - facendo massa critica tra i commercianti



Alcuni dei progetti di logistica urbana finora sviluppati. Al sud, a parte le Ztl, ancora pochissime esperienze

per risparmiare su viaggi e energia". Il progetto nasce da una collaborazione pubblico-privata: oltre al Caab e al Comune, sono coinvolte Unendo Energia, Technovo, Ferst, il dipartimento di Chimica dell'Università, Proteco, Mecaprom e Logital.

Torino ha siglato lo scorso anno un accordo con le associazioni di categoria per dare applicazione al Protocollo nazionale. L'intesa definisce le modalità di consegna delle merci in ambito urbano, indicando il tipo di mezzi da utilizzare e introducendo diverse limitazioni a seconda della sostenibilità del veicolo (si veda anche l'articolo su TIR 165/2013).

Infine **Napoli**, dopo aver studiato diverse strategie rimaste però sulla carta, ha firmato il Protocollo con la Consulta dell'autotrasporto nel 2012 (si veda anche pagina 20).

Le esperienze dei piccoli centri

Nei comuni più piccoli sono stati avviati moltissimi progetti, quasi sempre falliti quando i contributi pubblici sono venuti meno, come per esempio quello di **Genova**, primo in assoluto in Italia. Oggi alcuni di questi sono ancora funzionanti. Si tratta il più delle volte di piattaforme logistiche di riferimento per la consegna dell'ultimo miglio. Tra le esperienze più significative si possono ricordare il LogIn a **Mestre**, un centro logistico privato per lo

smistamento e la consegna delle merci nella zona a traffico limitato con possibilità di estensione a **Venezia**, dove subentrano sinergie con altri operatori privati muniti di imbarcazioni. A **Parma** c'è il sistema Eco-City dal 2008, gestito da un soggetto privato individuato dal Comune: gli operatori possono aderire liberamente al progetto per usufruire del regime agevolato di accesso al centro.

Il modello avviato a **Padova** ha permesso di avere un sistema di consegne che, nato con il contributo pubblico, da circa 5 anni sopravvive in modo autonomo con bilanci sostanzialmente in pareggio. "Cityporto" è un'attività interna all'Interporto Padova Spa, frutto di un accordo di programma tra Comune, Camera di Commercio, Aps (l'azienda comunale che gestisce il Tpl) e Interporto Padova (Spa a maggioranza pubblica). Dalla piattaforma logistica messa a disposizione dall'Interporto, che si avvantaggia della posizione strategica rispetto alla città e ne sfrutta il supporto tecnologico e organizzativo, partono ogni giorno i mezzi ecologici che si occupano della consegna nell'ultimo miglio. Il servizio è concertato con gli stessi operatori che aderiscono su base volontaria.

Invece a **Lucca** nel 2007 è nato Luccaport, un progetto con una piattaforma logistica e una flotta di 6 veicoli commerciali elettrici che attualmente copre circa il 15%-20% delle consegne in ambito urbano. La gestione è affidata a un'agenzia di trasporti, partecipata al 100% dal Comune di Lucca, che ha messo anche i fondi per avviare il servizio. A breve ci sarà un bando che prevede la totale privatizzazione dell'agenzia. Anche **Vicenza** presenta un caso particolare: il centro storico è pedonalizzato con sistemi di controllo per gli accessi ed è stato avviato un progetto di logistica urbana che obbligava i vettori a consegnare le merci alla società di gestione "La Veloce". Nel 2009 una sentenza del Consiglio di Stato, chiamato in causa da molti ricorsi, ha riconosciuto valido il modello del Comune. La vicenda ha suscitato molte proteste da parte dei corrieri, attualmente autorizzati a entrare nel centro storico a piedi, con carrelli o bici cargo.

A **Siena**, infine, la logistica urbana può contare sui "taxi merci", furgoni ecologici che si occupano della consegna nell'ultimo miglio, a disposizione anche del cliente privato. La flotta è gestita dalla Cotas logistica, un consorzio che mette a disposizione 12 mezzi con personale munito di licenza di accesso al centro storico anche di notte.

M.C

Consegne intelligenti per città più vivibili

Si fa riferimento anche alla distribuzione urbana delle merci nel testo del disegno di legge "Principi in materia di politiche pubbliche territoriali e trasformazione urbana" presentato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi. L'obiettivo è di predisporre un quadro normativo unitario in grado di rinnovare le leggi urbanistiche nazionali, risalenti al 1942, e individuare strategie adatte a rendere "le città più vivibili".

Sulla base di questa bozza, composta da 20 articoli, sarà avviata una consultazione on line sul sito del ministero, aperta fino al 15 settembre, per raccogliere proposte e spunti critici da parte di enti e amministrazioni del settore. Poi il testo potrà essere eventualmente corretto e iniziare l'iter parlamentare.