

TRASPORTARE OGGI

IN EUROPA

■ **VOLVO FH**
È TRUCK OF THE YEAR 2014
INTERVISTA A GIOVANNI LO BIANCO

■ **TEST DRIVE**

FIAT SCUDO
MAN TGL

■ **SPECIALI**

VEICOLI COMMERCIALI
IL MONDO DEI TRUCK USATI

■ **SAMOTER 2014**

INTERVISTA A LUCIANO RIZZI

■ **IL NOTIZIARIO**

TUTTE LE NEWS DI INIZIO ANNO

■ **L'INCHIESTA**

24 MILIONI DI INCENTIVI. CHE FINE HANNO FATTO?



zona
traffico limitato

Intermodalità o interregionalità?
È questo il vero quesito per una **logistica del futuro** che non si concentri più su **aspetti localistici**, ma cominci a pensare in modo globale

di Massimo Marciani

Pensiamo in grande

Nel nostro Paese la scarsità della risorsa “territorio”, la dispersione produttiva, la forte antropizzazione e la proiezione peninsulare chiusa a nord dalle Alpi e allungata nel cuore del Mediterraneo sono caratteristiche che rendono indispensabile puntare ad una elevata integrazione comodale e intermodale. L’una e l’altra esigono la transizione delle politiche settoriali da un approccio costruito per tipologia di trasporto ad un approccio per mercati, più funzionale all’individuazione delle priorità di intervento. La comodità è un concetto introdotto

dall’Ue dal 2006 ed esprime l’organizzazione di ciascuna modalità tale da favorire il miglior impiego delle risorse di infrastruttura e di servizio; essa risponde all’obiettivo di ottimizzare le prestazioni complessive del sistema della mobilità delle merci sulla base di un forte orientamento all’integrazione operativa, per realizzare il massimo “risparmio logistico” di sistema. La comodità è un concetto dinamico. Punta al miglior utilizzo delle risorse esistenti, tenuto conto di e mentre maturano gli interventi – infrastrutturali e regolatori – a loro volta ordinati a realizzare le condizioni

di una co-modalità più avanzata.

Le risorse di cui si ricerca l’uso ottimale sono tutte quelle che la mobilità intercetta: economiche, infrastrutturali, industriali e di servizio, professionali, energetiche, ambientali. La co-modalità implica una realistica presa d’atto delle condizioni di partenza e la costruzione di un percorso di innovazione graduale coerente finalizzato alla crescita del valore prodotto. L’attualità di questo approccio discende, in Europa e in Italia, da almeno tre fattori:

► a) la crescita dei traffici su reti che, presso le porte d’accesso al territorio e

su segmenti sempre più numerosi, soffrono di condizioni di congestione non risolvibili in tempi immediati;

► b) l'accelerazione delle politiche sovranazionali che traducono in una penalizzazione economica diretta l'impiego inefficiente delle risorse climatiche, ambientali ed energetiche;

► c) l'organizzazione complessiva del sistema attuale della mobilità, che presenta ampi margini di possibile (graduale) ottimizzazione, utili a sostenere gli obiettivi di crescita e competitività delle economie del vecchio continente nel confronto internazionale.

Quanto sopra esposto assume ancor più valore se consideriamo che il grado di urbanizzazione delle nazioni OCSE è cresciuto in maniera importante: dal 50% della popolazione totale del 1950 al 77% del 2008, fino alle recenti stime dell'85% nel 2020. Di conseguenza, il 70% della popolazione dell'Unione Europea vive al giorno d'oggi nelle città, le quali producono l'85% del PIL complessivo.

IL RUOLO DELLE AREE URBANE

Se il trasporto delle merci costituisce uno dei fattori trainanti delle attività di sviluppo economico e sociale alle diverse scale territoriali, esso riveste importanza ancora maggiore nelle aree urbane. Infatti, è quell'elemento che consente alle aziende l'approvvigionamento e la distribuzione dei loro prodotti ai clienti finali localizzati nelle aree metropolitane.

È quindi ormai evidente la necessità di sviluppare nuove forme di accessibilità ai centri cittadini – con particolare attenzione alle città d'arte ed alle aree con particolare vocazione turistica – in modo da ottimizzare gli spostamenti e contemporaneamente favorendo l'utilizzo di veicoli con elevati standard di eco-sostenibilità.

In questo contesto il tema della distribuzione urbana delle merci è un argomento strategico. In questi ultimi anni la sensibilità agli standard delle attività che generano inquinamento e/o congestione è cresciuta a livello locale e la governance della logistica urbana è diventata un tema di interesse primario, oggetto di sperimentazioni e nuove discipline in un numero crescente di Comuni che hanno attivato misure per la regolazione degli accessi (permessi, ZTL, fasce orarie, standard ambientali dei veicoli), tecnologie di controllo, infrastrutture dedicate, in combinazioni diverse e con esiti diversi. Ma qual è lo stato dell'arte in Italia e quali sono le prospettive immediate che si delineano all'orizzonte?

A partire dal lavoro svolto dalla Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica sono state predisposte una sorta di linee guida quale necessario strumento di supporto ai Comuni nella definizione delle misure fondamentali a governare i flussi di traffico generati dal trasporto merci in città, avendo presente che la vitalità delle città e il loro essenziale contributo allo sviluppo economico e sociale del Paese è strettamente legato alla loro imprescindibile funzione di luogo di produzione/scambio di merci e servizi.

Dopo la chiusura della Consulta a seguito dell'applicazione dei provvedimenti di *spending review* da parte del Governo Monti, il Ministero dei Trasporti ha portato avanti in prima persona le azioni previste dall'accordo siglato con ANCI al fine di migliorare e rendere più efficiente il delicato settore della distribuzione urbana delle merci fino ad arrivare all'accordo del 27 settembre 2012 fra il Ministero ed il network delle aree metropolitane rappresentato, in questo primo passaggio, dalle città di Torino in qualità di capofila, Milano e Napoli. L'accordo ha come obiettivo principale l'individuazione delle modalità di gestione ottimale dell'ultimo miglio dei flussi di merci per filiera nelle Aree metropolitane (modalità, frequenza, orari ecc.). Nell'ultimo anno si è quindi tenuto un serrato e proficuo confronto fra le Aree metropolitane con il coordinamento del Ministero appunto, per individuare le migliori pratiche nel settore in Italia ed all'estero in

modo tale da mettere a punto, nel rispetto delle specifiche esigenze locali, una armonizzazione dei principi relativi ai diversi modelli di governance.

L'ESEMPIO DI TORINO

Sulla base del lavoro svolto finora su questa tematica, confortati dalla disponibilità non più di stime ma di uno scenario realistico, è stato possibile avviare a Torino, come pilota, un accordo quinquennale fra Comune, CCIAA ed Associazioni di categoria volto a sancire, come possibile prototipo da applicare a tutte le aree metropolitane, il principio della gradualità e della condivisione degli interventi.

Il Comune di Torino, con lungimiranza e apertura, si è dimostrato un pioniere particolarmente innovativo del settore proponendo un modello a costo zero in cui a guadagnare è al tempo stesso la collettività e il privato. Il privato aumenta, infatti, la sua produttività grazie all'efficiente rifornimento delle *supply chain* e il pubblico ne beneficia in termini di minore inquinamento, grazie ai mezzi ecologici impiegati, alla fluidità del processo e scorrevolezza del traffico. Un perfetto esempio di modello *win-win*, ulteriormente perfezionabile e soprattutto facilmente replicabile in altre città che farà presto da "apripista" per altri Comuni e, nel suo piccolo, sia d'esempio per il superamento di una pluralità di singolarismi: male che da sempre caratterizza e "avvelena" il nostro Paese.



RIALTARE IL PUNTO DI VISTA

Le città sia italiane che europee, seppure diverse tra loro, si trovano a condividere le stesse problematiche: congestione, inquinamento, insicurezza. Ciò genera elevati costi per la collettività (i cosiddetti costi esterni) che obbligano gli amministratori locali ad escogitare soluzioni di ripiego, che spesso non sono altro che inefficaci palliativi. Le politiche messe in campo dalle Amministrazioni locali per limitare l'accesso dei veicoli nei centri storici, infatti, si concretizzano spesso nel blocco delle auto, chiusura al traffico, pedonalizzazione nell'area urbana e targhe alterne. Soluzioni che non si sono però rivelate misure sufficienti a risolvere il problema dell'inquinamento e della congestione nelle città.

Manca, dunque, la conoscenza dei modelli operativi della logistica urbana e quindi una disciplina differenziata per tipologie di attività.

E' necessario perciò innanzitutto stabilire delle regole condivise a livello locale per l'accesso al centro della città di persone e merci in modo non coercitivo ma piuttosto sfruttando il concetto di "accreditamento" aperto a tutti ma secondo regole chiare e condivise che interessano i carichi, le motorizzazioni, l'efficienza e la sicurezza relativamente ai servizi di distribuzione e raccolta urbana delle merci. Fin dall'istituzione delle zone ZTL nei centri cittadini i *decision maker* locali hanno sempre visto questo istituto come un mezzo per fare cassa e non come uno strumento di gestione della mobilità. Il successivo sviluppo di sistemi di *road pricing* e di *congestion charge* non ha fatto altro che radicare questo approccio al punto che viene ormai quasi totalmente disattesa la normativa contenuta nel Codice della Strada che impone agli Enti Locali di reinvestire in progetti di mobilità sostenibile i soldi raccolti dalla tariffazione del settore e quelli derivati dagli incassi delle sanzioni.

La rivoluzione copernicana del modello di governance risiede appunto nello sviluppo di un nuovo approccio fondato su parole chiave del tutto nuove per questo settore: **accreditamento e premialità**.

Il concetto di base da promuovere quindi

è quello di dare la possibilità agli operatori di trasporto (in conto terzi e in conto proprio) maggiormente "virtuosi" dal punto di vista ambientale e di efficienza e sicurezza del servizio erogato all'interno della città, di acquisire il diritto di accedere al centro città in regime agevolato (es. riduzione costo permesso di circolazione, finestre temporali di accesso estese, utilizzo esclusivo di specifiche aree di sosta ecc.), previa rispondenza del servizio a determinati requisiti richiesti per l'accreditamento. Per poter accedere al centro città in regime agevolato è perciò necessario che l'operatore si allinei a determinati requisiti che saranno stabiliti per l'accreditamento (es. veicoli a basso impatto ambientale, elevati coefficienti di riempimento dei veicoli, utilizzo di specifici sistemi informatici, applicazione dei criteri del sistema di Gestione per la Qualità ecc.).

Di fatto accreditamento e premialità sembrano essere due concetti antitetici ed invece costituiscono le due facce della stessa medaglia: sono i due pilastri del successo delle politiche di gestione e razionalizzazione della distribuzione delle merci nelle città, ma non solo.

In questo mutato scenario di equilibri precari fra domanda e offerta in un mercato che negli anni si è fatto via via sempre più competitivo – ed in qualche maniera incontrollabile e destrutturato – il cambiamento di approccio al modello di governance da parte degli Enti locali ha portato come conseguenza immediata la necessità di mettersi in gioco da parte di tutti gli attori chiave della filiera.

ALCUNI ESEMPI PRATICI

Per accreditamento nel caso delle merci si intende, a titolo indicativo ma non esaustivo, l'adozione di veicoli ecologici (es. metano, elettrici, ibridi ecc.) e la realizzazione di processi operativi efficienti relativamente ai veicoli utilizzati per finalità di consegna e ritiro merci (es. raggiungimento di determinati livelli di riempimento dei veicoli, attivazione di sistema di localizzazione che consenta la tracciabilità del veicolo ecc.), e/o relativamente alle piattaforme logistiche utilizzate per il consolidamento dei carichi



e l'organizzazione della distribuzione degli stessi all'interno dell' "ultimo miglio" (es. localizzazione in prossimità del centro cittadino, giacenza pressoché nulla delle merci, applicazione dei criteri del sistema di Gestione per la Qualità ecc.).

I suddetti requisiti debbono essere necessariamente discussi e condivisi all'interno di un Comitato di Monitoraggio permanente coordinato da parte dell'Amministrazione comunale con il compito principale di individuare e concordare le linee d'azione da intraprendere per riorganizzare efficacemente le attività di distribuzione delle merci in città così come le attività di trasporto connesse con flussi turistici in ingresso/uscita dalla città. Il ruolo del Comitato è quello di offrire l'opportunità di confronto aperto tra i rappresentanti delle associazioni di categoria e gli Enti locali al fine di definire regole chiare e condivise per l'accesso e la sosta in città.





FIT Consulting in prima linea nel progetto

FIT Consulting è un'azienda leader nazionale per la conduzione di progetti innovativi anche nel settore dell'accessibilità urbana e della mobilità sostenibile di merci e di persone. FIT Consulting è un punto di riferimento del settore con oltre 30 progetti europei ed altrettanti nazionali svolti con successo applicando il proprio sistema di qualità, presentando i risultati in pubblicazioni specializzate, siti internazionali, libri divulgativi e scientifici. La società fin dal 1999 è presente come coordinatore di progetti transnazionali a valere su fondi europei sul tema della distribuzione urbana delle merci ed ha supportato le amministrazioni locali di Padova, Ferrara, Genova, Prato, Parma, Frosinone, ecc. nella messa a punto di progetti sostenibili che costituiscono veri e propri casi di successo nel settore. Attualmente svolge il ruolo di advisor e di consulente per numerosi Comuni italiani, ANCI, Unioncamere, il Ministero dei Trasporti e per le principali associazioni di logistica su questa tematica. FIT Consulting dispone di un bagaglio consolidato di conoscenza e know how non solo per quanto concerne i modelli di business e di governance ma anche e soprattutto per quanto riguarda l'applicazione di sistemi innovativi ITS a servizio della distribuzione urbana delle merci. Combinando queste due competenze la società ha acquisito in questi ultimi anni un ruolo di eccellenza in questo particolare segmento di mercato.

DO UT DES

Se da un lato i Comuni chiedono quindi agli operatori della filiera logistica di fare la propria parte investendo in qualità (cioè su veicoli a ridotte emissioni, sulla formazione degli operatori, sul livello di servizio fornito) ed innovazione (cioè ancora sui veicoli, ma questa volta in termini di dotazione di sistemi ITS), dall'altro – non potendo concedere in questa particolare congiuntura economica di crisi globale i contributi ed il sostegno derivanti da finanziamenti pubblici – debbono subliminare questo ostacolo garantendo premialità d'utilizzo delle proprie infrastrutture. Una premialità "selettiva" che va a gratificare – rendendo l'operatività quotidiana dei soggetti accreditati sempre più produttiva – coloro i quali hanno scelto di aderire a questo patto investendo sulle proprie attività a scapito di chi invece legittimamente decide – perché in fase di *phasing out* – di continuare a svolgere le proprie attività come ha fatto in questi ultimi anni.

Il ritorno degli investimenti segue un andamento decrescente nel tempo: infatti, a chi investe immediatamente sul proprio business, è garantita una premialità d'uso del territorio cittadino a cui corrisponde un aumento della produttività stimata (da osservazioni pilota a Torino) pari al 20% e una diminuzione dei costi di esercizio (-20% in termini di km percorsi). Anche dal punto di vista sociale abbiamo un immediato beneficio visto che i veicoli accreditati completano il loro giro di consegna con un risparmio di tempo pari al 10% cui corrispondono 50 minuti in meno nelle strade già congestionate dei nostri centri cittadini.

L'indicazione che viene da questo nuovo modello di governance è, in sintesi, una maggiore produttività con conseguenti risparmi per gli operatori logistici, una maggiore efficienza e rapidità per i destinatari delle merci, un minore inquinamento e congestione – anche in termini di occupazione del suolo pubblico – per il Comune e per la collettività.

Questo cambiamento di prospettiva – investimenti privati in cambio di premialità pubblica – segue un'importante pietra miliare nel percorso che va verso la creazione della smart logistics in un ecosistema in cui veicoli ed infrastrutture siano in grado di comunicare e di interagire.

IL FUTURO

Nei prossimi anni assisteremo ad una progressiva polarizzazione della destinazione d'uso dei territori ed ad un continuo popolamento delle Aree metropolitane destinate a divenire, negli scenari più accreditati per l'orizzonte 2050, delle vere e proprie megalopoli. E' nel recupero della visibilità e della efficienza di tali conurbazioni che si vincerà la sfida della sostenibilità. Questa azione si pone quindi l'ambizioso obiettivo di fornire a tutti gli stakeholder del settore un vero e proprio punto di riferimento degli sviluppi del settore così come delle pratiche correnti evidenziandone i pro ed i contro in modo da stimolare la crescita culturale di un settore che, dopo essere stato per troppo tempo marginalizzato e colpevolizzato, saprà trovare dal suo interno lo stimolo per tornare a giocare da protagonista, e non da antagonista, la partita cruciale dell'ingresso del nostro Paese nel mondo dell'economia sostenibile 2.0. ■

Parallelamente alle misure di incentivazione nei confronti degli operatori maggiormente "virtuosi" (vedi processo di accreditamento), dovranno altresì essere implementate misure restrittive nei confronti degli operatori meno sensibili agli aspetti ambientali e sociali cui contribuiscono negativamente in termini di inquinamento e congestione. All'interno del Comitato il ruolo di "notaio" deve essere attribuito alla Camera di Commercio locale.

Questo approccio, già applicato con successo a Parma e Torino, vede, attraverso una capillare opera di concertazione con tutti gli attori a vario titolo coinvolti, la formalizzazione e sottoscrizione di un Protocollo d'intesa quinquennale in cui le parti si impegnano ad adottare tutte le iniziative ed azioni rivolte a sostenere il programma di contenimento delle emissioni inquinanti derivanti dalla circolazione veicolare, mediante il progressivo rinnovamento del parco dei veicoli commerciali di proprietà di imprese individuali o societarie con attività nel territorio del Comune. Il protocollo di fatto scandisce perciò i tempi del graduale rinnovo dei veicoli utilizzati per l'erogazione del servizio, stabilisce una serie di limitazioni progressive tra cui l'istituzione di specifiche fasce orarie per l'accesso e la sosta all'interno dell'area centrale della città e definisce le modalità di accreditamento da parte di enti privati o pubblici che intendano esercitare la professione all'interno della città.