



La rivoluzione è già nelle nostre città

*di Massimo Marciani
Presidente FIT Consulting S.r.l.*

La mobilità delle persone e delle merci è largamente riconosciuta quale presupposto imprescindibile per la crescita economica e lo sviluppo della società, elemento strategico per lo sviluppo competitivo di città e regioni e diritto fondamentale delle collettività. Nel

contesto europeo i trasporti di merci e di persone costituiscono uno dei settori economici più rilevanti ma, anche, uno dei principali fattori di deterioramento della qualità ambientale e della vivibilità, soprattutto nelle grandi aree urbane: inquinamento atmosferico e acusti-

La Mobilità Sostenibile nei centri urbani



RELOADER Magazine
Inserito n.10/2015

co, consumo di fonti energetiche non rinnovabili, consumo di suolo, congestione, incidentalità sono tra i principali costi ambientali connessi ai trasporti.

In questo contesto i mezzi di trasporto (merci e persone) circolanti costituiscono la principale fonte di emissioni di PM10 e PM2.5, le cosiddette polveri sottili che sono largamente riconosciuti agenti inquinanti estremamente dannosi alla salute. La quota delle emissioni di CO2 riconducibili ai trasporti in Italia è superiore sia alla media dei 15 Paesi dell'Unione Europea sia ai valori nazionali di Germania e Regno Unito. C'è dunque una reale esigenza d'integrare le politiche di gestione

del traffico con quelle di gestione della qualità dell'aria e di una pianificazione integrata delle azioni e delle misure che coinvolga tutti gli attori portatori d'interesse. E' ormai evidente la necessità di sviluppare nuove forme di accessibilità ai centri cittadini - con particolare attenzione alle città d'arte ed alle aree con vocazione turistica - in modo da ottimizzare gli spostamenti contemporaneamente favorendo l'utilizzo di veicoli con elevati standard di eco-sostenibilità.

In tale contesto la mobilità delle merci gioca senza dubbio un ruolo di primo piano per lo sviluppo locale se percepita come opportunità di sviluppo e non come problema am-

bientale. Ma cosa manca al nostro Paese perché si avvii una politica di rinnovamento e sviluppo delle città? Le città non solo rappresentano il nodo attorno a cui si intrecciano le emergenze ambientali e sociali ma possono essere anche lo scenario in cui mettere in atto soluzioni possibili e praticabili.

Il tema della distribuzione urbana è divenuto quindi un argomento strategico. In questi ultimi anni infatti la sensibilità agli standard ecologici delle attività che generano inquinamento e/o congestione è cresciuta a livello locale e la governance della logistica urbana è diventata un tema d'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. Quello che manca è una riflessione politica nazionale che ponga innanzitutto la città al centro del progetto di rilancio del Paese e questo non è un mero problema di reperimento delle risorse. Si tratta innanzitutto di condividere i termini del problema, prima di confrontarsi sulle soluzioni possibili.

Il prezioso lavoro svolto dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica (presso il Ministero delle Infrastrutture e i Trasporti) di concerto

con gli attori economici chiave della logistica e con i soggetti regolatori, Comuni e Regioni è andato in questa direzione: conoscenza, comprensione, condivisione, armonizzazione, intervento, monitoraggio. La Consulta infatti, dopo aver sottoscritto un primo accordo con l'ANCI (Associazione Nazionale dei Comuni Italiani), ha istituito un tavolo di lavoro che ha portato, dopo numerosi incontri ed una intensa attività di verifica critica e ragionata delle esperienze in corso a livello nazionale ed europeo, alla predisposizione di una proposta operativa per rendere il settore della distribuzione urbana delle merci un vero e proprio mercato. Sono state quindi predisposte specifiche linee guida quali necessario strumento di supporto ai Comuni nella definizione delle misure necessarie a governare i flussi di traffico generati dal trasporto merci in città, avendo presente che la vitalità delle città e il loro fondamentale contributo allo sviluppo economico e sociale del Paese è strettamente legato alla loro imprescindibile funzione di



luogo di produzione/scambio di merci e servizi.

Il 27 settembre 2012 è stato poi siglato un ulteriore accordo fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 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

Are metropolitane (modalità, frequenza, orari, etc.). In questi ultimi mesi si è tenuto un serrato e proficuo confronto fra le Aree metropolitane con il coordinamento del Ministero appunto, per individuare 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.

Nel mio ruolo di coordinatore del Gruppo di Lavoro del Ministero ho pro-

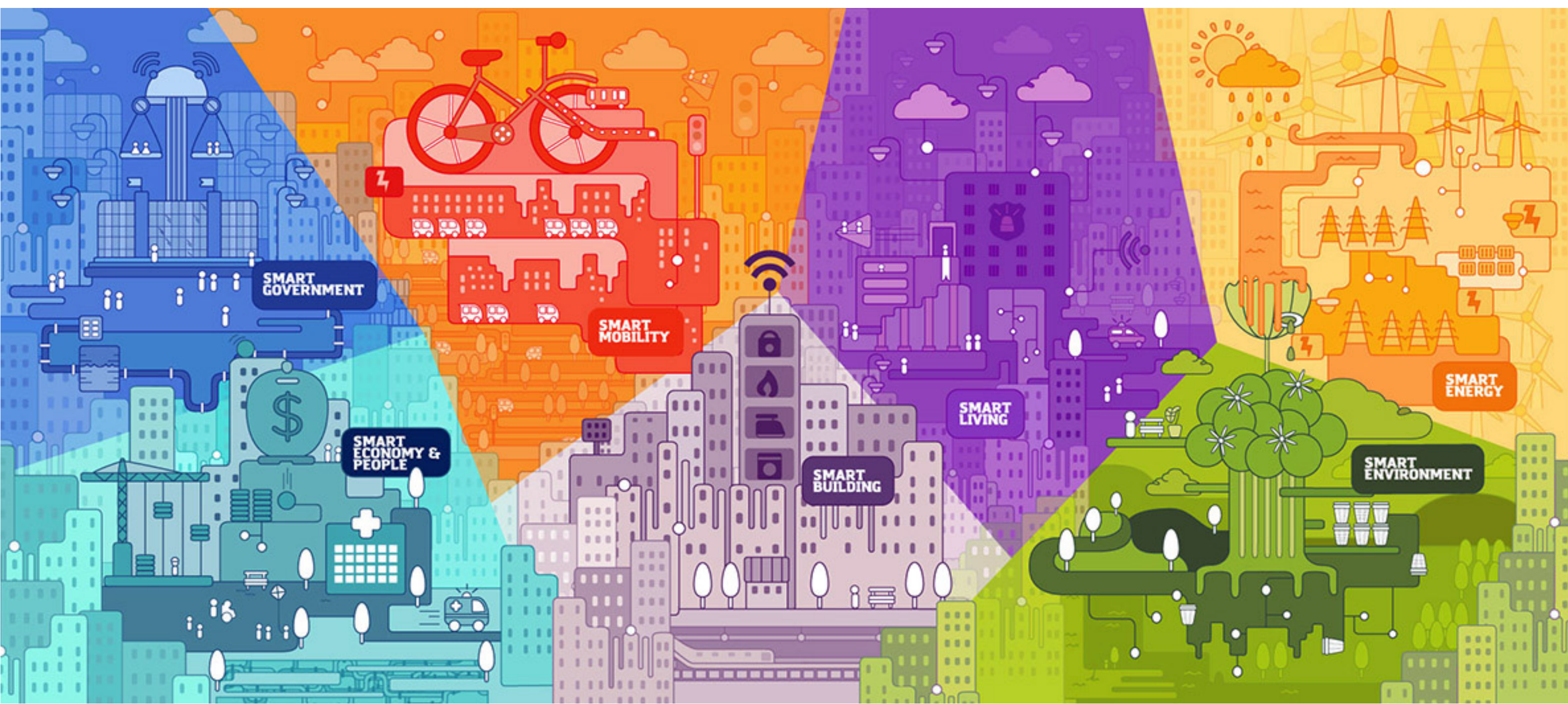
posto come primo passo quello della conoscenza e cioè costituire una mappa puntuale della composizione del traffico veicolare, commerciale e non, in accesso alle rispettive ZTL in modo da determinare le caratteristiche principali sia sotto il prof tecnico (classe Euro, portata, revisioni) sia sotto quello amministrativo (titolo di trasporto). I dati così raccolti e “qualificati” dalle

elaborazioni svolte, in un promettente spirito di aperta collaborazione fra Enti locali e centrali, hanno fornito molte conferme e qualche sorpresa. Nello specifico, il primo punto che merita una riflessione è relativo al peso “strettamente numerico” che il traffico commerciale ha a Torino (8%) e Milano (10%). In questo ambito troviamo che le percentuali di trasporto profes-

sionale a Torino (23%) e Milano (31%) confermano quelle auree presenti in molte bibliografie (un terzo Conto Terzi e due terzi Conto Proprio). Dopo aver compreso i termini del problema che si vuole affrontare è necessario condividere soprattutto il criterio della centralità delle città nel futuro dell'Italia. A partire da questa condivisione sono state pensate e messe sul

tavolo diverse soluzioni in grado di far evolvere i nostri centri storici in vere e proprie smart city.

La comprensione quindi dei fenomeni che sottendono lo sviluppo del cosiddetto traffico commerciale (che comprende oltre alla consegna ed al ritiro delle merci, anche il traffico legato ai servizi ed all'artigianato) è stato il secondo step fondamentale del proces-



so di “autocoscienza” dei decision maker locali i quali, fino all’avvio del Tavolo di Lavoro promosso dal Ministero, disponevano in genere di una scarsa e frammentaria conoscenza del settore, dei business model e soprattutto dei driver del mercato.

La fase di aperta condivisione con tutti gli stakeholder del settore dei termini del problema e delle possibili misure da mettere in campo è avvenuta forse per la prima volta a Torino, alimentando un sano confronto fra le parti con numeri veri ed aggiornati e scenari realistici. In tal modo è stato possibile definire un accordo quinquennale fra Comune, Camera di Commercio ed Associazioni di categoria volto a sancire il principio della gradualità e della condivisione degli interventi come possibile schema da applicare a tutte le altre aree metropolitane.

Il Comune di Torino infatti, con lungimiranza e sensibilità, ha svolto il ruolo di pioniere, di attore particolarmente innovativo nel 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, sempre

ulteriormente perfezionabile, ma soprattutto facilmente replicabile in altre città, modello che gli stakeholder si augurano possa svolgere il ruolo di “apripista” per altri comuni e, nel suo piccolo, possa essere un esempio per il superamento della italica pluralità di singolarismi, male che da sempre caratterizza e “avvelena” il nostro Paese impedendone la crescita stabile a livello europeo.

Da Torino è quindi iniziato un percorso condiviso e comune che sta consentendo agli Enti Locali di abbandonare il vetusto approccio dirigista “top-down” basato sui divieti, finora largamente utilizzato nella illusione di mettere a punto progetti di distribuzione urbana risolutivi (i cui fallimenti sono evidenti - piattaforma unica obbligatoria, aziende pubbliche di distribuzione, crediti, etc.), sui progetti in cui l’originalità, la continua ricerca di elementi che li differenziassero da quelli in corso (caratteristica indispensabile per accedere a finanziamenti pubblici e quindi “bruciare” milioni di euro sull’altare della presunta innovazione) era solo strumentale e non sostanziale; è superfluo ricordare che, in tutti questi casi, finiti i soldi pubblici, chiuso il “servizio”.

Adesso, con questo nuovo approccio “bottom-up” che punta più sulla premialità e sull’emulazione di comportamenti positivi, più rispettoso del ruolo

degli operatori logistici sul territorio, si aprono prospettive rivoluzionarie. Il passaggio quindi dalla distribuzione urbana alla smart logistics, costituisce non solo un fattore reale di sviluppo del Paese, ma soprattutto di recupero della competitività, dell’efficienza e dell’attrattività delle nostre Aree metropolitane. Sappiamo tutti che siamo in un momento di crisi, di rottura degli schemi, di passaggio da una cultura individuale ed individualista ad un nuovo rinascimento industriale e culturale dove la tecnologia non deve essere elemento di divisione ma piuttosto strumento di inclusione sociale ed economica.

La crisi della nostra economia preva-

lentemente centrata sulla dimensione urbana richiede ai decision maker d’immaginare con urgenza un altro futuro. Alcuni processi concreti si stanno attivando e possono divenire esperienze di eccellenza in grado di trasformare le nostre città in un punto di riferimento per un futuro che si disegna come sempre più urbano, purché all’avanguardia della sostenibilità, green e smart insieme. Ma ci possono essere smart city se e solo se servite da operatori logistici smart. Ed è proprio seguendo questi presupposti che sarà possibile armonizzare i modelli di governance, modelli in cui, tenendo presente le legittime e spesso contrapposte aspettative dei diversi portatori



d'interesse, sia possibile un momento di sintesi, un passaggio reso possibile dalla diffusione del principio dell'accREDITamento (o dell'inclusione) e dal sempre maggiore utilizzo delle tecnologie ITS (che debbono seguire le necessità di monitoraggio e di *enforcement* delle Aree Metropolitane).

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. Per le città del futuro ed in particolare per la cosiddetta mobilità 2.0 è necessario che i policy maker ed i decision maker si attivino su tre driver strategici in base al grado di "maturità" del sistema: ripensare, ottimizzare, focalizzare la mobilità di merci e persone attivando una strategia politica di prospettiva (*visionary*) e promuovendo la nascita di un vero e proprio ecosistema urbano. (1)

E' nel recupero della vivibilità e dell'efficienza delle nostre città che si vincerà la sfida della sostenibilità. Avanti quindi con la rivoluzione senza paura del futuro che ci attende ma con la determinazione che attraverso il cambiamento potremo trovare occasioni di rilancio e di sviluppo per il settore della logistica urbana. M. M. ■

Una breve cronologia delle attività del Gruppo di Lavoro Logistica Urbana per le Aree Metropolitane insediato presso Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Cosa già fatto

Siglato nel 2011 accordo quadro con ANCI seguito nel 2012 da uno specifico accordo operativo con le aree metropolitane coordinate del Comune di Torino che ha generato l'istituzione di Gruppo di Lavoro sotto la responsabilità ing. Enrico Finocchi a cui partecipano, insieme ai rappresentanti del Ministero, Torino, Milano, Bologna, Genova, Roma, Napoli, ANCI, TTS Italia ed Uniontrasporti. Firma del protocollo d'intesa nel 2013 tra la Città di Torino, la CCIAA e 17 associazione del settore per la razionalizzazione delle merci in Città basato sul principio di premialità di utilizzo delle infrastrutture della città in cambio di investimenti privati sulle attività logistiche.

Il nuovo modello di governance

Il futuro è passare dal sistema dei divieti generalizzati per l'accesso nei centri delle nostre città ad un sistema premiale che veda in un nuovo modello di logistica collaborativa il modo per ottimizzare la logistica urbana ed allo stesso tempo garantire i livelli di servizio necessari per lo sviluppo delle nostre città. Il tema della logistica urbana è quindi un vero e proprio fattore di sviluppo dei territori e non più solo come un problema di congestione ed inquinamento delle città. Il modello è fondato sul principio di premialità di utilizzo delle infrastrutture della città in cambio di investimenti privati sulle attività logistiche.

Cosa significa: agli operatori privati viene chiesto di dotarsi di veicoli a basso impatto ambientale tracciati attraverso dispositivi di bordo di loro scelta agganciati ad una centrale anch'essa di loro scelta. In tal modo il comune li «accredita» al servizio. In cambio il comune garantisce condizioni più favorevoli per lo svolgimento del servizio quali ad esempio orari più ampi di accesso alla ZTL, utilizzo di aree di carico/scarico dedicate, utilizzo di corridoi radiali per accesso al centro della città. Nessun costo aggiuntivo per la collettività, nessun finanziamento pubblico, nessuna alterazione del mercato, nessuna distorsione della concorrenza.

Risultati raggiunti

A partire dal 2014 sperimentazione per testare le misure premianti per gli operatori inserite nel protocollo d'intesa Città di Torino - Camera di Commercio con risultati entusiasmanti:

- **Sostenibilità ambientale:** diminuzione della produzione della CO₂, - 2 kg/giorno per veicolo cioè - 0.4 t/anno il che vuol dire per una città come Torino - 2.800 t/anno da traffico commerciale concentrata nella ZTL **cioè CO₂ equivalente di una foresta di 21 km²**;
- **Sostenibilità economica:** aumento delle consegne del 53% e della velocità media del 20% (31km/h); **l'incremento di produttività vale circa 20.000 € anno/veicolo** se si considera che l'ammortamento del veicolo è di 5 anni per l'operatore professionale è sostenibile l'acquisto di un veicolo elettrico per la propria operatività;

- **Sostenibilità sociale:** attivazione di un processo di progettazione partecipata con cittadini, imprese e camera di commercio, attivazione di un ecosistema di operatori logistici sincronizzati e coordinati (logistica collaborativa), condivisione delle strategie di sviluppo della città, maggiore sicurezza e monitoraggio del territorio. **Il recupero di legalità e trasparenza in Italia non può non passare attraverso una importante opera di informatizzazione e di riqualificazione del settore della logistica che è quello a cui sono affidate le merci che vengono prodotte, distribuite, importate ed esportate nel nostro Paese.** Mettere in chiaro questo settore vuol dire a cascata mettere nelle condizioni chi rispetta la legge di avere un reale vantaggio e non trovarsi - come succede oggi - a dover competere con concorrenti disonesti che, non rispettando le leggi vigenti, attuano una concorrenza sleale.

Cosa resta da fare

Accoglimento emendamenti sul Testo Unificato riguardante le modifiche al Codice della Strada (A.C. 1512 "cosiddetto META") in discussione in Commissione Trasporti della Camera. Le modifiche prevedono, rispettivamente, l'utilizzo esclusivo delle piazzole di carico e scarico da parte dei soli veicoli commerciali, il correlativo divieto di sosta in tali aree per gli altri veicoli (e la possibilità in tal caso di rimuoverli), nonché la possibilità di sanzionare la sosta non autorizzata anche attraverso dispositivi già omologati dal Ministero. M. M. ■