

L'ultimo miglio (verde)

Consegne effettuate da tricicli a pedalata assistita; l'installazione in punti strategici delle cerchie urbane dei *drop box*, i depositi dove lasciare o ritirare piccoli pacchi; siti Internet e *app* che mettono in relazione aziende o privati con i trasportatori per la consegna urbana delle merci. Il traffico commerciale vive una fase di profonda evoluzione nelle città italiane, accelerata dal boom dell'*e-commerce* e dagli obiettivi posti dalla Commissione Europea di una logistica a impatto zero nelle città entro il 2030 (considerando che i mezzi di trasporto costituiscono la principale fonte di emissioni di *pm10* e *pm 2,5*, le cosiddette polveri sottili).

Fino a qualche anno fa la soluzione ai problemi del traffico commerciale cittadino era individuata soprattutto nei cosiddetti *urban distribution center*. Posizionati nelle periferie delle città, come il Cityporto di Padova e il Luccaport, prevedono il passaggio dei carichi dai mezzi pesanti a veicoli più leggeri ed ecologici diretti verso i centri urbani. Questi progetti, una volta testati, si sono però rivelati adatti soprattutto per i centri di media grandezza ma non per le grandi aree urbane.



Torino Il sindaco
Piero Fassino

«Il modello che sta prendendo piede ora è fondato invece sulla definizione di azioni concertate tra amministrazioni municipali e operatori privati», spiega Carlo Vaghi, direttore scientifico di Fit Consulting, società di consulenza nell'ambito dei trasporti e della logistica. A Torino ad esempio, grazie ad un progetto lanciato nel 2013 con l'obiettivo di gestire la distribuzione urbana delle merci attra-

verso la sostituzione dei veicoli inquinanti, agli operatori privati viene chiesto di dotarsi di mezzi a basso impatto ambientale e di tracciare i loro spostamenti. In cambio il comune garantisce condizioni più favorevoli per lo svolgimento del servizio, ovvero orari più ampi di accesso alla *ztl*, utilizzo di corridoi radiali per l'ingresso nel centro e di aree di carico e scarico dedicate. «I primi risultati di questa esperienza sono più che incoraggianti: il numero di consegne quotidiane per veicolo è infatti aumentato e le flotte degli operatori sono così composte da meno mezzi», prosegue Carlo Vaghi.

«Quello che servirebbe alla logistica urbana - conclude Carlo Vaghi - è inoltre l'armonizzazione nazionale della normativa, perché, da comune a comune, gli operatori devono confrontarsi con regole differenti. È dunque auspicabile che il nuovo codice della strada, ancora in fase di discussione in Parlamento, intervenga in tal senso».

A. SAL.

© RIPRODUZIONE RISERVATA