

L'autunno caldo delle nostre città



di Massimo Marciani > Marciani@fitconsulting.it

La sfida delle consegne in centro

In Italia si definiscono Zone a Traffico Limitato (ZTL) le aree in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli. Gli obiettivi espliciti dell'istituzione delle ZTL sono la riduzione del traffico e dell'inquinamento atmosferico e ambientale.

Il Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo n.285/1992 e successive modifiche) definisce (Art. 3) la Zona a Traffico Limitato - Zona a Traffico Limitato: area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli - e regola (Art. 7) la definizione ed implementazione della Zona a Traffico Limitato che mira ad aumentare la sicurezza stradale, salute, ambiente.

Il Decreto Legislativo n.155/2010 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa" definisce l'impianto regolatorio per le Zone a Basse Emissioni (ZBE), introducendo regole più severe per l'identificazione delle zone sulla base delle caratteristiche del territorio e non soltanto dei livelli di inquinamento.

L'istituzione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) rientra nelle misure di restrizione degli accessi ovvero l'insieme di azioni volte ad impedire, o limitare con apposita segnaletica, l'accesso alle città, o a determinate aree (tipicamente i centri storici) ai veicoli commerciali adibiti al trasporto delle

merci, in base a differenti criteri.

Le misure di restrizione degli accessi hanno l'obiettivo principale di ridurre il livello di rumorosità, di congestione e di inquinamento delle aree designate, migliorando la qualità della vita, oltre a tutelare il patrimonio architettonico e storico dei centri urbani. In molte città il permesso di accesso alle ZTL è a pagamento. La regolamentazione può essere poi differenziata per tipo di veicolo, in base al livello di emissioni, al sistema di alimentazione, al peso, alla dimensione, all'anzianità, al tasso di riempimento, alla categoria merceologica trasportata, al tipo di trasporto (conto proprio o conto terzi), etc.

Uno dei principali problemi è la mancanza di armonizzazione tra regolamentazioni vigenti, attualmente disomogenee riguardo a finestre temporali di accesso, categorie di veicoli, soggetti esenti. Questa situazione è fonte di elevate inefficienze per gli operatori del trasporto che devono programmare le proprie operazioni su scala sovracomunale, con un conseguente aumento dei costi operativi e delle esternalità negative connesse all'utilizzo di un maggior numero di veicoli.

La congestion charge come soluzione

Per congestion charge si intende invece il pedaggio urbano e cioè un sistema di pedaggio con biglietto di ingresso da far pagare per poter usufruire della rete stradale o per poter accedere alla ZTL. La congestion charge è un sistema



di pedaggio urbano appartenente alla famiglia degli strumenti di road pricing e prevede il pagamento di una tariffa per l'ingresso all'interno di una determinata area particolarmente congestionata. Si può distinguere fra congestion charge, il cui obiettivo è ridurre la congestione all'interno delle aree urbane (EEA, 2005) e pollution charge, che prevede pedaggi e restrizioni differenziati a seconda delle caratteristiche emissive dei singoli veicoli.

L'adozione di misure di congestion charge nei centri urbani ha sempre suscitato forti contrapposizioni. Tra i più strenui oppositori di queste misure, vi sono spesso stati i proprietari delle attività commerciali e gli operatori della logistica urbana. I sistemi di congestion charge adottati in Europa hanno dimostrato di avere significativamente ridotto il numero di veicoli commerciali in ingresso nelle aree urbane e le conseguenti esternalità negative generate. A questa riduzione del numero di ingressi complessivi dei mezzi commerciali nelle aree urbane, non ha tuttavia fatto seguito alcuna contrazione dei volumi di merci scambiati o un declinare della attività commerciali. Questa tendenza piuttosto, pur in mancanza di studi specifici che mettano in relazione congestion charge ed effetti sulla logistica urbana, sembra dimostrare che il settore della logistica è andato in parte riorganizzandosi in seguito all'approvazione di queste misure, rivedendo i propri modelli di distribuzione delle merci.

La congestion charge stimola quindi un ulteriore fattore verso una crescita della competizione tra operatori logistici, con una conseguente razionalizzazione dei sistemi distributivi urbani.



Come districarsi per le consegne in centro

Una semplice desk research sulle modalità di gestione delle diverse ZTL attive in Italia – come era facile aspettarsi – evidenzia una estrema eterogeneità nelle regole di accesso (diverse portate, motorizzazioni, volumi, etc.) e soprattutto nelle modalità di rilascio dei relativi permessi. Infatti, a seguito della riforma del titolo V della Costituzione, si riconosce piena autonomia agli enti locali che quindi possono operare le scelte di governance della mobilità di merci e persone in ZTL senza alcuna necessità di armonizzazione con gli altri enti territoriali anche della propria regione.

In questo scenario non possiamo non considerare le difficoltà derivanti da una normativa di accesso alle ZTL che – come detto - viene lasciata alle scelte locali, generando una babele di requisiti che gli operatori faticano a gestire in modo efficace ed efficiente. Solo per ricordare alcuni numeri, si stima che circa 9 miliardi di euro, ovvero lo 0,7% del Pil nazionale, venga bruciato ogni anno per le inefficienze del sistema logistico urbano. Le stesse che incidono sullo sviluppo di una logistica efficiente e che frenano la nascita delle cosiddette smart city, impossibili da immaginare senza una vera e propria smart mobility, che passi anche attraverso regole uniformi per le consegne, più sostenibilità dei trasporti e meno congestione sulle strade.

Da un punto di vista regolatorio il concetto di base da promuovere è dunque 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, etc.), previo rispondenza del servizio a determinati requisiti richiesti per l'accreditamento. Per accreditamento s'intende, a titolo indicativo ma non esaustivo, l'adozione di veicoli ecologici (es. metano, elettrici, ibridi, etc.) 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, etc.), 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 qualità, formazione per la guida ecologica degli autisti, etc.).

Mentre per ogni autorizzazione rilasciata per accesso in ZTL finora si è fatto – più o meno direttamente – sempre ed esclusivamente riferimento al veicolo ed all'azienda, il tema della logistica urbana che comprende al proprio interno anche il tracciamento delle merci pericolose, richiede che a questi due aspetti venga necessariamente affiancato in modo univoco anche il terzo componente della filiera logistica: l'autista del mezzo.

In un futuro ormai prossimo le smart city debbono essere in grado di poter tracciare non solo i veicoli commerciali - attraverso un sistema di accreditamento - ma anche il possesso dei requisiti degli autisti alla guida di tali mezzi. Questo per un principio di security molto chiaro: non è detto che un mezzo autorizzato sia necessariamente condotto da un autista autorizzato. È quindi necessario costruire un sistema in cui ad un singolo veicolo autorizzato possano essere collegati uno o più autisti autorizzati e simmetricamente una banca dati di autisti autorizzati che possono guidare un insieme specifico di mezzi.

Un modo per mitigare il rischio proveniente dalla proliferazione incontrollata di servizi logistici non organizzati e monitorati è senza dubbio lo sviluppo di un sistema nazionale interoperabile per l'accesso dei veicoli commerciali in ZTL accompagnato dal Registro Unico Nazionale dei Veicoli e degli Autisti accreditati per lo svolgimento del servizio di logistica urbana.

La necessità di un approccio di sistema alla logistica urbana

La mobilità delle persone e delle merci è un diritto fondamentale. Un sistema di trasporti efficace ed efficiente è essenziale per assicurare che i cittadini possano usufruire di tale diritto e per garantire una buona qualità della vita. Il settore dei trasporti deve al contempo affrontare la sfida della decarbonizzazione. Conciliare lo sviluppo di un settore così importante dal punto di vista economico e sociale con le necessità di creare un'economia sostenibile costituisce una sfida particolarmente impegnativa. Ed è proprio a livello urbano che si deve giocare la partita dello sviluppo resiliente e sostenibile se tutte le stime a livello europeo e mondiale indicano un incremento nella concentrazione della popolazione anche nei prossimi anni. Ciò implica la necessità sempre più urgente di perseguire un approccio

alla mobilità che sappia garantire ed accrescere l'accessibilità delle aree urbane, elemento cruciale per promuovere lo sviluppo del territorio e, al contempo minimizzare le esternalità negative prodotte da uno sviluppo squilibrato dei sistemi di trasporto.

Gli interventi a favore della mobilità sostenibile possono innescare un percorso virtuoso che accresca l'offerta di servizi integrati per lo spostamento di persone e merci, riducendo i problemi di inquinamento atmosferico, di rumore, di congestione e di incidentalità, recuperando la fruibilità degli spazi pubblici e il patrimonio storico ed architettonico del Paese e, al contempo, favorendo lo sviluppo della struttura insediativa e produttiva del territorio.

In questo contesto la logistica urbana, dopo tanti anni di scarsa considerazione da parte degli esperti del settore che si sono piuttosto concentrati con alterne fortune sulla pianificazione del trasporto individuale o collettivo, ha finalmente assunto un ruolo centrale quale elemento chiave delle politiche di mobilità nelle aree urbane. Dallo scorso anno infatti la city logistics è organicamente integrata nelle misure e politiche relative al trasporto passeggeri e negli strumenti di pianificazione quali - ad esempio - i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS). La city logistics svolge finalmente un ruolo chiave nell'economia e nella qualità della vita delle città scadenando il movimento di beni, attrezzature e rifiuti verso, da, per o attraverso un'area urbana, e assicurando il rifornimento di esercizi e punti vendita, la riparazione delle attrezzature, la consegna a domicilio delle merci, la fornitura di servizi di manutenzione agli edifici nonché il prelevamento dei rifiuti urbani per il loro conferimento nei luoghi deputati al loro smaltimento influenzando la competitività dei settori della produzione e del commercio ed essendo essa stessa attività economica del settore dei servizi, creando occupazione e producendo reddito. Una corretta governance è elemento indispensabile per attivare uno sviluppo sostenibile della mobilità. I trasporti sono un sistema complesso che si basa sull'interazione fra infrastruttura, veicoli, tecnologie dell'informazione, norme e comportamenti. Il percorso per rendere i trasporti più sicuri ed efficienti e meno inquinanti, già in atto da alcuni anni, richiede che tutti questi elementi confluiscono in una visione unica e condivisa del cambiamento necessario. Un modello di governance che sappia coordinare e integrare le politiche di gestione della mobilità con le esigenze di determinare un miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente è il fondamentale punto di partenza per raggiungere gli obiettivi prefissati. La tecnologia e l'interconnessione continua stanno aumentando in modo vertiginoso la nostra capacità di conoscere e comprendere il mondo, le alternative che questo ci propone e di conseguenza la nostra capacità di scelta.

Se fino ad oggi il modello distributivo e di consumo delle merci prevedeva prevalentemente il trasferimento di beni dai magazzini verso grandi centri commerciali fuori dalle città (mal serviti dal trasporto pubblico e raggiungibili solo con mezzi privati, modelli di approvvigionamento assimilabili al "conto proprio" e solo in orari di apertura dei negozi) adesso il paradigma vede il cliente scegliere la merce direttamente sul proprio tablet o smartphone praticamente 24 ore su 24, richiedendo la consegna a casa e



quindi alimentando un sistema di logistica in “conto terzi”. Ciò testimonia che è in atto un cambiamento radicale – disruptive appunto - dei modelli di mobilità in grado quindi di condizionare i tempi e degli orari della città.

La mobilità delle persone e delle merci sta quindi sempre più diventando un servizio con una fluidità di scelta da parte dei cittadini in base a numerosi parametri che spesso sono posti a confronto fra di loro al fine di ricercare la soluzione – individuale e customizzata – migliore e per ognuno.

È ovvio che la semplice somma di numerose soluzioni perfette per ogni individuo non può da sola costituire l'ottimo per la città nel suo insieme ed è proprio per questo che gli Enti Locali e le Amministrazioni delle città debbono individuare misure e politiche in grado di contemperare da un lato le esigenze di cittadini/consumatori e di aziende di fruire nel modo migliore del servizio richiesto e dall'altro contenere le esternalità negative che una tale dinamica lasciata a se stessa inevitabilmente scaricherebbe sul territorio in termini di inquinamento, congestione, qualità della vita.

L'emergenza smog e la congestione, sempre più pressanti, obbligano ogni giorno gli amministratori locali ad escogitare soluzioni che possiamo definire estemporanee, di ripiego, che spesso non sono altro che inefficaci palliativi a breve scadenza. Le attuali politiche messe in campo dalle Amministrazioni locali per limitare l'accesso dei veicoli inquinanti nei centri storici si concretizzano spesso nel blocco delle auto, chiusura al traffico, targhe alterne ed in genere si tratta di misure adottate sotto la spinta dell'opi-

nione pubblica o, ancor peggio, dalle azioni coercitive delle Prefetture.

Se queste misure da un lato sollevano gli Amministratori Locali da singole responsabilità penali in relazione alla salute dei cittadini, dall'altro non si sono però rivelate misure sufficienti a risolvere il problema dell'inquinamento e della congestione nelle città. In tal senso dovrebbero essere maggiormente prese in considerazione le indicazioni provenienti dalla Commissione europea che, evidenziando come la mobilità urbana debba permettere di garantire lo sviluppo economico delle città, la qualità della vita dei cittadini e la tutela dell'ambiente, raccomanda a più riprese l'adozione di un approccio integrato comprendente tutti i mezzi di trasporto (pubblici, privati, individuali o collettivi) di passeggeri e di merci, le relative infrastrutture, attraverso un metodo di pianificazione di lungo orizzonte che consenta di modificare in modo permanente gli stili di vita incompatibili con i criteri di sostenibilità. Tali fattori sono poi ancora più cruciali se pensiamo alla necessità di limitare il rischio derivante da un utilizzo improprio dei mezzi commerciali a scopi terroristici. È dunque necessario sviluppare un efficace approccio alla tematica della logistica urbana ed in particolare alla gestione dei flussi di merci pericolose nelle nostre città e nelle nostre aree metropolitane.

Il modello di governance che viene proposto risiede appunto nello sviluppo di un nuovo approccio fondato su parole chiave quasi del tutto nuove per i decision maker di questo settore: 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. Costituiscono anche una rivoluzione copernicana nei rapporti e nelle relazioni fra regolato e regolatore.

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

Mettersi in gioco in uno scenario in cui, a fronte di un ritorno indietro da parte dei pianificatori locali rispetto alla tentazione di mettere sempre e comunque in campo politiche di tipo dirigitico e verticistico, gli operatori vengono chiamati ad una crescita strutturale, a una profonda trasformazione e riqualificazione del proprio settore, a una reale presa di coscienza dell'effettivo ruolo che svolgono all'interno della collettività. Quindi una crescita di professionalità da un lato - con relativi onori ed oneri - cui corrisponde un "patto" fra soggetti pubblici e privati ognuno con le proprie legittime priorità, interessi e con le proprie caratteristiche specifiche.

La logistica urbana nel suo complesso è un settore industriale che sta sperimentando sulla sua pelle una rivoluzione che solo 10 anni fa sembrava impensabile. Ogni cambiamento, ogni mutazione del mercato costituisce una occasione per gli attori chiave che ne fanno parte. Si può rifiutare di accettare il futuro insistendo che "business as usual" (con questa espressione anglosassone si intende identificare il corso normale di un'attività, soprattutto in circostanze che sono fuori dal comune) debba essere il modello di sviluppo del passato che deve essere perseguito anche nel futuro prossimo oppure prendere atto delle enormi opportunità che la tecnologia, la formazione, la crescita umana e culturale a cui il nostro Paese non può più rinunciare e rilanciare questo settore al grido: "la logistica è un servizio e non un costo". E come ogni servizio a cui noi accediamo, deve essere valorizzato, definito, deve prevedere vari livelli di servizio consentendo al consumatore finale - sia questo un comune cittadino, un'impresa o un artigiano - di poter scegliere fra opzioni alternative con prezzi differenziati (ad esempio consegna entro 48 ore vs, consegna entro un'ora, consegna su appuntamento a domicilio vs ritiro presso il locker più vicino, consegna con mezzi ad impatto zero vs consegna con mezzi convenzionali, etc.).

Questo processo di sensibilizzazione e di offerta sul mercato di diverse opzioni di servizio non può che essere realizzato attraverso la collaborazione di tutti gli stakeholder: il governo centrale ha il compito di dare alla logistica urbana una valenza nazionale, favorire l'armonizzazione delle regolamentazioni di accesso alle città ed alle aree metropolitane a livello di sistema Paese. Il Registro Unico Nazionale di Veicoli e di Autisti accreditati e autorizzati a svolgere il servizio di logistica urbana nelle nostre città diventa uno strumento formidabile che, attraverso un sistema unico di riconoscimento dei veicoli in ingresso nelle nostre Zone Traffico Limitate (archivio centrale dei mezzi e degli autisti, anche in relazione alle crescenti necessità di tracciamento dei veicoli e di misure antiterrorismo), con-

sente un innalzamento delle performance generali di tutto il sistema logistico nazionale.

I comuni debbono agevolare un processo di sensibilizzazione degli attori chiave locali del settore (chi spedisce la merce, chi la trasporta e chi la riceve) volto all'efficientamento (non solo verticale ma anche orizzontale) delle diverse filiere sempre inserito in un contesto nazionale di normative premianti (porto in chiaro e condivido la mia domanda di mobilità ed allo stesso tempo ottengo dei vantaggi operativi che aumentano la mia produttività) e garantito dalla sottoscrizione di un accordo quadro pluriennale che scandisca i tempi di un progressivo svecchiamento del parco veicolare esistente.

I cittadini che debbono prendere consapevolezza del loro ruolo attivo nella società, di motori del cambiamento passando da un ruolo passivo di consumatori ad un ruolo attivo di "consum-attori" in grado - con le proprie scelte - di indurre i cambiamenti necessari in questo mercato. È fondamentale quindi una importante opera di sensibilizzazione e quasi di evangelizzazione del pubblico specificando - qualora ce ne fosse ancora bisogno - che non è possibile accettare l'idea che la consegna di un qualsiasi articolo possa essere gratis. Dire che la consegna è gratuita è come affermare che possiamo salire in metro senza pagare il biglietto o prendere un taxi gratis. Invece non è così. Ogni servizio - e soprattutto quelli di mobilità delle persone e delle merci - non solo hanno un costo ma addirittura il costo che paghiamo non compensa neppure le cosiddette esternalità causate dallo spostamento stesso.

Non è scaricando i costi ambientali, sociali ed economici delle sue consegne nelle nostre case sulle spalle dell'anello più debole della catena che il sistema produttivo e commerciale italiano può immaginare il suo futuro ma piuttosto accompagnando il cliente verso un processo di scelta consapevole che consenta a tutti noi di immaginare un futuro sostenibile ed uno sviluppo resiliente delle nostre città. Naturalmente nel rispetto dell'ambiente e della salute dei cittadini. Anche e soprattutto grazie alla logistica, come servizio appunto.

Il Registro Unico Nazionale della Logistica Urbana

La crescita tumultuosa dell'e-commerce e la proliferazione di servizi sempre più custom-based che comportano la consegna a domicilio delle merci stanno avendo come primo impatto sul nostro sistema della mobilità urbano un aumento sensibile dei viaggi dei veicoli commerciali insieme ad un contestuale aumento delle frequenze degli stessi. C'è dunque da parte non solo degli amministratori locali ma anche dei operatori logistici e vieppiù dei loro clienti (la cosiddetta committenza) la necessità di aumentare il livello qualitativo del servizio ed allo stesso tempo immaginare una sua crescita sostenibile e resiliente per i prossimi anni, stante la crescente domanda di tali servizi.

Fino a questo momento si sono svolti innumerevoli tavoli di concertazione e riunioni fra stakeholder a livello locale, in ognuna di queste riunioni si affrontava la problematica del modello di governance come se fosse stata una nuova materia da esplorare per la prima volta non tenendo conto delle esperienze positive (ed anche degli insuccessi ovvia-

mente) raccolti dagli altri territori ma piuttosto portando avanti il concetto che “il mio comune è diverso, ha esigenze diverse da quelle di tutti gli altri e quindi dobbiamo trovare delle nuove soluzioni per gestire la logistica urbana”. Nulla di più falso: le problematiche per la gestione sostenibile della mobilità delle merci (ed anche delle persone) sono comuni in tutto il territorio nazionale, sono se mai le misure da intraprendere che possono essere differenziate in base alle richieste ed alle specificità derivanti dai territori. In aggiunta a questo se operatori meno strutturati e con un raggio di operatività ridotto (su scala provinciale e/o regionale) possono con relativa facilità assorbire tutte le indicazioni estemporanee ed originali dei diversi regolatori locali, gli attori di respiro sovraregionale, nazionale ed internazionale trovano grandi difficoltà nell'asseverare le richieste diffusi derivanti dalle oltre 150 Zone a Traffico Limitato vigenti in Italia.

Ed ecco allora che nasce dal basso in modo olistico la necessità di trovare un metodo ed una procedura che garantisca la sostenibilità del servizio agli enti locali, la sicurezza agli attori preposti al controllo del territorio a livello nazionale ed allo stesso tempo l'efficienza del servizio per operatori logistici, committenza e cittadini consumatori. Questo processo trova poi terreno fertile anche nell'opera di dematerializzazione dei documenti in atto da parte degli enti locali in risposta alle indicazioni dell'Agid in merito. La normativa vigente riconosce infatti pieno valore giuridico al documento informatico e d'altro canto la dematerializzazione assume un ruolo centrale nei temi principali del Codice dell'Amministrazione Digitale. È una delle linee di azione più significative per la riduzione della spesa pubblica, in termini di risparmi diretti e indiretti e, come tale, è compresa tra gli obiettivi dell'Agenda Digitale Italiana.

La cosiddetta “dematerializzazione” della documentazione è argomento che, a vario titolo (conservazione sostitutiva, archiviazione ottica, gestione dei flussi documentali), ha interessato la riforma della vita amministrativa degli enti pubblici e privati e la produzione normativa nel corso dell'ultimo decennio. Il tema è diventato di grande attualità ed ha polarizzato il dibattito degli operatori del settore in occasione dell'elaborazione, dell'emanazione e dell'entrata in vigore (1° gennaio 2006) del D. Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 noto come “Codice dell'Amministrazione digitale”. Attraverso tale provvedimento viene data attuazione, ricorrendo alle più avanzate tecnologie informatiche, alla possibilità di realizzare la tanto auspicata “scomparsa della carta”. La dematerializzazione si pone pertanto come un processo qualificante di efficienza e di trasparenza delle amministrazioni pubbliche, consentendo allo stesso tempo grandi risparmi diretti in termini di carta e spazi recuperati, e indiretti in termini di tempo ed efficacia dell'azione amministrativa pubblica, delle aziende e dei privati.

Bene si applica quindi questa tematica nell'ambito della permessistica richiesta per la concessione di autorizzazione all'accesso alle nostre ZTL da parte degli operatori professionali (non solo logistici ma anche artigiani, manutentori, traslocatori, etc.) senza considerare che tale procedura viene svolta (e quindi ripetuta più o meno pedissequamente) da tutti i comuni dotati di ZTL con i medesimi processi. In aggiunta anche gli operatori che si trovano a svolge-

re il loro servizio di consegna in più città (e quindi in più ZTL) sono costretti a ripetere la procedura di richiesta del permesso con modalità diverse da città a città tante volte quante sono le destinazioni servite.

Questa entropia inefficiente del sistema può quindi trovare una soluzione scalabile, performante ed economicamente sostenibile in una centralizzazione dei processi legata ad un decentramento della raccolta delle richieste da parte degli operatori logistici.

Il primo livello di aggregazione non può che essere quello regionale perché le Regioni sono responsabili dei Piani della Qualità dell'Aria. Le direttive comunitarie in materia di qualità dell'aria (Direttiva Quadro 1996/62/CE, Direttive “figlie” 1999/30/CE e 2000/69/CE, Direttiva 2002/3/CE, Direttiva 2004/107/CE) ed i relativi recepimenti nella normativa italiana (D.Lgs. 351/1999, D.M. 60/20027, D. Lgs. 183/2004) impongono il rispetto di valori limite sulle concentrazioni in atmosfera degli inquinanti normati; i valori limite entrano generalmente in vigore in date successive a quelle dell'emanazione della normativa, per consentire agli stati membri la messa in opera di azioni necessarie al raggiungimento di detti valori nei termini prescritti.

In Italia i soggetti responsabili della valutazione e gestione della qualità dell'aria sono le regioni e le province autonome che, in base al D.Lgs. 351/99, hanno l'obbligo di effettuare una valutazione della qualità dell'aria.

Pertanto, ognuna delle regioni sviluppa e adotta un proprio Piano di Risanamento della Qualità dell'aria in cui vengono stabilite norme tese ad evitare, prevenire o ridurre gli effetti dannosi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso, determinati dalla dispersione degli inquinanti in atmosfera. Ogni regione ha una o più misure che riguardano la mobilità, misure che sono espresse prevalentemente come limitazioni al traffico veicolare spesso accompagnate da ulteriori limitazioni per il trasporto merci.

La costituzione di un Registro Unico Nazionale (RUN) dei Veicoli e degli Autisti avrebbe come risultato immediato il superamento di questo approccio “antico” basato più sui divieti che non sull'emulazione dei comportamenti virtuosi ed al contempo consentirebbe di recepire le diverse normative su base territoriale favorendo un processo di sviluppo professionale a servizio non solo dell'e-commerce ma anche di tutta la collettività.

MASSIMO MARCIANI



Massimo Marciani, laureato in scienze statistiche, fondatore nel 1997 di FIT Consulting, vanta oltre 20 anni di esperienza in progetti RSI nel dominio della logistica urbana delle merci e della mobilità dei passeggeri. Si è occupato di logistica urbana ideando e realizzando i progetti di Padova, Ferrara, Mestre, Prato, Roma, Genova, Frosinone, Torino, Parma. Attualmente ricopre il ruolo di esperto

dell'Albo Autotrasporto, consulente tecnico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sul tema della distribuzione urbana delle merci, esperto tecnico dell'Expert Group for Urban Mobility della Commissione Europea, Presidente del Comitato Tecnico B.4 di AIPCR (Associazione mondiale della strada). È docente in corsi e master specialistici, in corsi universitari e co-direttore del Master in mobilità sostenibile e logistica della Link University di Roma.