

Mobilità urbana delle merci: efficienza innovazione e sostenibilità

Mauro D’Incecco (Comitato Tecnico Scientifico del Polo “INOLTRA”)

È ormai noto dalla letteratura scientifica di settore che nelle aree urbane vive il 70% della popolazione dell'Unione Europea e che le città producano oltre il 70% del PIL complessivo. Ma qual è il costo finanziario della congestione urbana? In Italia, la congestione produce un costo compreso tra i 9 e i 10 miliardi di euro l'anno (tale importo è pari alla quarta parte del totale degli interventi previsti dalla finanziaria 2015).

Il tema della distribuzione urbana delle merci impone la continua ricerca di soluzioni innovative atte a contenere i costi interni del trasporto, gli impatti ambientali e la congestione del traffico locale. È uno degli argomenti di maggiore dibattito nell’ambito delle politiche locali, nazionali e internazionali per le ricadute in termini di efficienza e di qualità della vita dei cittadini.

Nell’aprile di quest’anno si è discusso a Bruxelles, nell’ambito della conferenza internazionale "Urban Goods Transport Policy Making & Experiences", delle politiche del trasporto merci nelle grandi città e delle proposte per arrivare, entro il 2030, ad una mobilità delle merci nei centri urbani a bassissima emissione di CO2.

Il 14 novembre, allo Smart Mobility World 2014 di Torino, sono state presentate soluzioni tecnologiche a supporto dei nuovi modelli di governance della city logistics.

Ma già nel maggio 2012, l'ex Consulta Generale per l'autotrasporto, ora Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, ha introdotto tra le misure di attuazione del Piano della Logistica 2011-2020, la distribuzione urbana delle merci come settore strategico per la mobilità in ambito metropolitano e di crescita delle città.

Qual è lo stato dell'arte della logistica urbana?

Dal Piano della Logistica e dal Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (dati 2012) ci giungono alcuni dati significativi che proviamo di seguito ad analizzare.

Nel 2012, il 60% delle merci movimentate sono state trasportate su gomma e di queste l'80% è stata movimentata nelle aree metropolitane¹. In particolare, analizzando l'entità del trasporto merci in ambito urbano/locale è possibile osservare che esso ammonta a:

- 606 milioni di tonnellate / anno (pari al 48,8% dell'intero autotrasporto merci nazionale);
- 12,5 miliardi di tonnellate / chilometro (pari al 7,2% dell'intero autotrasporto merci nazionale).
- 27,5 miliardi di euro che costituiscono il prodotto economico annuo di cui
 - circa 24 miliardi di euro (87%) attribuibili al conto proprio;
 - circa 3,5 miliardi di euro (13%) al conto terzi.

Da punto di vista ambientale, il settore dei trasporti produce circa la metà delle emissioni di polveri sottili (PM10), di cui oltre il 65% di queste deriva dal trasporto stradale. Contribuisce rilevantemente la composizione del parco veicolare, ad oggi piuttosto vetusto, al quale sono attribuibili maggiori consumi di carburante, al quale conseguono maggiori costi di circolazione ed una più veloce riduzione delle risorse energetiche, elevate rumorosità ed emissioni inquinanti in atmosfera, ecc.

¹ Dato riportato dal Sottosegretario di Stato del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione dell'ITN & Telemobility Forum del 2012.

Quali strumenti per le città?

Dinanzi alla crescente sensibilità nei confronti della mobilità urbana delle merci anche impalcato normativo e regolamentare si apre a modifiche ed aggiornamenti.

Nel 2012 a scala nazionale, l'assemblea della Consulta Generale per l'autotrasporto e la logistica ², approva le prime misure di attuazione del Piano per la Logistica 2011-2020 proponendo al governo quattro linee d'azione:

1. Lo sportello unico doganale.
2. Il franco fabbrica-franco destino.
3. La riduzione dei ritorni a vuoto e dei tempi di attesa al carico/scarico.
4. La distribuzione urbana delle merci.

Con l'ultimo punto si intendono definire, a scala nazionale, alcune linee guida finalizzate a:

- avviare politiche di gestione del traffico e di utilizzo del territorio in grado di ottimizzare anche la mobilità delle merci in ambito urbano;
- evitare l'introduzione di regolamentazioni troppo locali ed avulse dalle regole di mercato;
- superare restrizioni generalizzate alla circolazione di veicoli commerciali verso l'introduzione di misure mirate e selettive orientate al contenimento dell'impatto ambientale sulle città e favorendo il ricambio del parco veicolare (in tal senso assume particolare importanza, per il contenimento delle emissioni in atmosfera, l'eliminazione delle limitazioni ai trasportatori che adottano veicoli ecocompatibili, omologati Euro 5 o a metano).

² ora Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità.

Dunque, la ricerca di soluzioni innovative per la gestione della distribuzione urbana delle merci diventa obiettivo del protocollo del 2012 sottoscritto tra Ministero dei Trasporti, ANCI e le tre città pilota di Milano, Torino e Napoli. Tali soluzioni sono orientate al contenimento della congestione del traffico, alla conseguente riduzione delle emissioni inquinanti e ad un incremento della competitività delle città. La ricerca prevede la redazione di un repertorio di esperienze significative nei sistemi di distribuzione urbana, l'individuazione di linee di indirizzo per l'accessibilità delle merci in città, la definizione di standard tecnologici per la condivisione tra Enti delle soluzioni, l'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) per il monitoraggio dei risultati, l'istituzione di un tavolo tecnico permanente sulla city logistics.

Dunque, l'ammodernamento per sostituzione del parco circolante assume estrema importanza nell'individuazione di incentivi, così come introdotti dalla legislazione di settore e messi a disposizione dal bilancio pubblico e di ogni altro tipo di finanziamento.

A scala locale, gli strumenti a disposizione dei Comuni per la gestione della mobilità in ambito cittadino restano il Piano Urbano del Traffico ed il Piano Urbano della Mobilità.

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) resta ad oggi fedele a quanto previsto dall'art. 36 del D.lgs 285/1992 "Nuovo codice della strada". È obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti ed è costituito da un insieme di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana (dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati). Il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) è il primo livello di progettazione estesa all'intero centro abitato ed è prevalentemente attuato attraverso la regolamentazione del traffico veicolare, l'istituzione di Zona 30 o di Zone a Traffico Limitato (ZTL).

Diversi dagli strumenti regolamentari precedentemente descritti, sono i Piani Urbani della Mobilità introdotti dall'art. 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340. Furono concepiti, oltre un decennio orsono, come strumenti

volontari a disposizione dei Comuni per la definizione di progetti orientati a coordinare funzioni territoriali e trasportistiche.

Negli ultimi anni abbiamo assistito, in ambito nazionale ed internazionale, alla nascita di una nuova generazione di strumenti per la gestione della mobilità urbana accompagnati dal esponenziale sviluppo ed applicazione dell'ICT.

Le maggiori città italiane si sono cimentate nella redazione ed attuazione dei più moderni PUMS - Piani Urbani di Mobilità Sostenibile ed in ambito transfrontaliero sono emersi gli strumenti denominati SUMP "Sustainable Urban Mobility Plans" (introdotti dal progetto europeo "ENCLOSE" o dal programma PUMAS "Planning Sustainable Regional-Urban Mobility In The Alpine Space"). Tali strumenti hanno arricchito i PUM di nuovi contenuti:

- promozione della concertazione e del coordinamento a livello regionale al fine di individuare possibili scenari coerenti con l'operatività delle aziende di trasporto;
- individuazione di soluzioni in grado far crescere le attività economiche e innalzare la qualità della vita nei centri urbani attraverso una adeguata distribuzione delle merci compatibile con la riduzione della congestione del traffico e delle emissioni inquinanti in atmosfera;
- introduzione di regolamenti, per disciplinare la distribuzione urbana delle merci, premianti o penalizzanti in virtù degli standard emissivi dei veicoli e dei livelli di efficienza con cui vengono impiegati;
- incentivare il rinnovo dl parco veicolare al fine di elevare gli standard tecnologici orientati alla sostenibilità ambientale e del principio di neutralità tecnologica (favorire il benessere dei consumatori offrendo loro l'accesso a beni e servizi senza discriminazione).

Siamo dinanzi ad una nuova generazione di piani della mobilità urbana che rispondono non più ad esigenze meramente trasportistiche, ma anche a criteri prestazionali di natura socio economica ed ambientale.

Quali prospettive?

Le posizioni amministrative, tecniche e disciplinari inerenti la distribuzione urbana delle merci è sufficientemente definito; così come la grande attenzione che politiche di settore e documenti di programmazione riservano nei confronti dell'ammodernamento tecnologico e, in particolare, al rinnovo del parco veicolare. Ma alcuni temi restano aperti fornendo stimolanti interrogativi.

Esistono altri campi in cui ricercare soluzioni innovative? Quali miglioramenti di processo possono essere introdotti nella filiera degli approvvigionamenti urbani al fine di contenerne costi ed impatti sull'ambiente? Quali contenuti programmatici possono essere perseguiti al fine di coordinare le trasformazioni della città socio-economica e la mutevolezza delle esigenze di spostamento che ne derivano? Come superare le pianificazioni separate e contenere l'emergente conflittualità tra pratiche d'uso della città ed attività distributive urbane?

Questi sono solo alcuni dei quesiti sui quali il tavolo di lavoro sulla mobilità urbana delle merci, promosso nell'ambito del "Logistic days 2014", svilupperà delle riflessioni.