

MIGLIORARE L'EFFICIENZA DELLA LOGISTICA URBANA

L'IMPATTO DELL'AUMENTO DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ DI MERCI IN AMBITO URBANO, LEGATO AI TRENDS DEMOGRAFICI, NECESSITA DI AZIONI CHE NE GARANTISCANO UNA MAGGIORE SOSTENIBILITÀ. LA REGIONE EMILIA-ROMAGNA HA AVVIATO DIVERSE INIZIATIVE IN TALE DIREZIONE, ANCHE ATTRAVERSO ALCUNI PROGETTI EUROPEI SVILUPPATI DA ITL.

I trend parlano chiaro: mentre in ambito rurale la situazione rimane sostanzialmente invariata, nelle città è atteso un aumento rilevante della popolazione entro il 2050 (figura 1). Secondo una ricerca condotta dalle Nazioni Unite¹, si stima che nelle città la popolazione aumenti del 66%, il che comporterà un aumento nella domanda di mobilità doppia rispetto al 2010 e un aumento della domanda tripla di trasporto merci. Per far fronte a un tale impatto, è necessario attivare contromisure, dal punto di vista operativo, della gestione delle infrastrutture esistenti (strade, parcheggi) e non ultimo dal punto di vista della qualità dell'aria. Il trasporto delle merci infatti gioca un ruolo fondamentale per il sostegno e la promozione di attività commerciali e servizi al cittadino, ma non si possono tuttavia non tenere in considerazione gli impatti negativi e le esternalità che ne derivano, soprattutto nei centri abitati. Le contromisure quindi devono avere l'obiettivo di migliorare l'efficienza della logistica in ambito urbano, e al tempo stesso non impattare sull'efficienza delle attività commerciali e produttive, sia in ambito urbano che in generale su tutto il territorio.

Oggi, sulle strade dell'Emilia-Romagna, circa un quarto dei mezzi merci viaggia completamente vuoto, e un ulteriore quarto viaggia con una saturazione del 25%. Questi comportamenti sono insostenibili nel lungo periodo. Dal punto di vista ambientale, le emissioni generate dal trasporto su strada² sono stimate come 58% delle emissioni di NO_x, 47% di CO e 26% delle emissioni di PM₁₀ e circa il 30% di queste emissioni sono causate dal trasporto delle merci. Ci sono quindi dei margini di miglioramento. Per esempio, da uno studio condotto dalla Commissione europea³ si evince che un miglioramento dell'efficienza logistica del 10-30% potrebbe portare a un risparmio di 100-300 milioni di euro per l'industria logistica europea e a un 15-30% in termini di riduzione delle emissioni di CO₂. La Commissione europea ha iniziato da anni la sua campagna per l'ambiente, ponendo l'ambizioso target di una distribuzione urbana delle merci *carbon free* entro il 2030. Facile intuire che semplici misure emergenziali non siano sufficienti ad affrontare il problema, al contrario serve una pianificazione puntuale, pluriennale e graduale che



permetta agli utenti di ricevere le proprie merci, e al tempo stesso agli operatori del settore di poterlo fare in condizioni di sostenibilità ambientale ed economica.

La Regione Emilia-Romagna ha già iniziato a invertire questo trend, grazie alla definizione di accordi con i singoli comuni. Tali accordi hanno avuto come oggetto l'armonizzazione delle regole, che possono variare dalla identificazione di una finestra oraria di accesso alle Ztl, alle tipologie di mezzi che possono accedere nei centri urbani. Inoltre la Regione Emilia-Romagna è impegnata nella promozione e nel supporto ai Comuni, dei Piani urbani della mobilità sostenibile. Dal punto di vista della pianificazione, normativo e regolamentativo, la pubblicazione del Pair 2020 (Piano aria integrato regionale) è stato il primo passo che ha permesso la definizione di un perimetro di azione all'interno del quale i Comuni possono muoversi. La

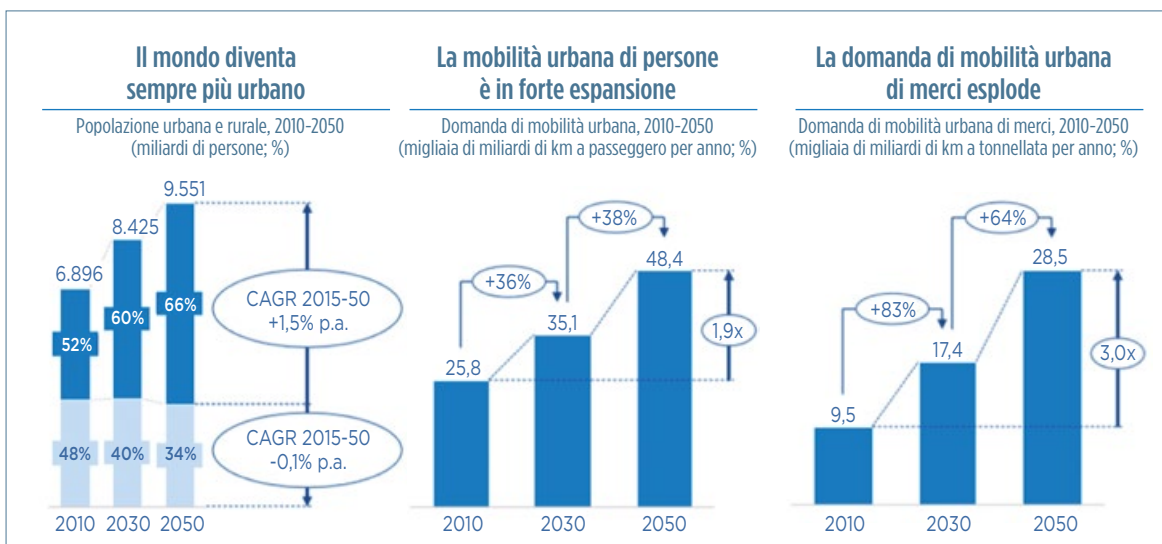


FIG. 1 URBANIZZAZIONE

Previsioni di crescita della popolazione urbana e della mobilità urbana di persone e merci.

Cagr: Tasso di crescita composto annuo

■ Urbano
■ Rurale

Fonte: UN Population Division, Schäfer/Victor 2000, Cosgrove/Cargrett 2007, Arthur D. Little.

nuova versione del Prit, il Piano regionale integrato dei trasporti, si occuperà invece delle strategie regionali in ambito trasporti.

L'Istituto sui trasporti e la logistica (Itl), supporta dal 2003 la Regione e i Comuni nella definizione di documenti di piano, misure e azioni mirate anche grazie alla cooperazione territoriale e ai finanziamenti europei. In particolare, sono stati sviluppati negli anni progetti di ricerca collaborativa insieme ad altri paesi europei per giungere alla definizione di politiche e soluzioni sui trasporti, alcuni di questi nel campo del trasporto merci in ambito urbano attraverso scambi di esperienze, formazione e sviluppo di ricerche innovative. Vediamo nel dettaglio qualche esempio concreto.

Il progetto Horizon 2020 Novelog⁴ ha studiato la possibilità di semplificare le regole e di digitalizzare in maniera intelligente la richiesta di permessi di accesso alle Ztl per la consegna delle merci. Grazie a un lungo e difficile processo di coinvolgimento di alcuni Comuni della regione, è stato possibile identificare gli step per la definizione di un portale unico di accesso per la richiesta di permessi operativi nelle Ztl. Questo strumento mira da un lato ad armonizzare le regole, standardizzando la richiesta, oggi frammentata e non sempre coerente da comune a comune, dall'altro lato, vuole anche semplificarle, grazie alla diminuzione della burocrazia e favorendo l'utilizzo di strumenti informatici, andando incontro all'obiettivo regionale di un'Emilia-Romagna digitalizzata entro il 2023.

Il progetto Central Europe Sulpiter⁵ ha avuto come obiettivo quello di sviluppare il Piano urbano della logistica sostenibile

(Puls) in sette province europee, tra cui la Città Metropolitana di Bologna, che lo ha approvato a fine novembre 2019. Un totale di 2.500 interviste alle attività commerciali, industrie e trasportatori per la definizione di flussi di traffico, 14 mesi per la definizione delle misure, 12 mesi di discussione tra gli *stakeholder* hanno portato a un risultato unico in Europa, la definizione di un Piano urbano della logistica sostenibile ad area vasta, che affronta sia il tema della distribuzione in ambito urbano, che i traffici industriali, in un documento di piano armonizzato, multidisciplinare e con l'ambizioso obiettivo di rendere Bologna e la sua area provinciale sostenibile entro il 2030, adempiendo gli obblighi della Ue. La determinazione degli interventi da avviare è stata preceduta dalla costruzione dello stato dell'arte (fase di Quadro conoscitivo) che ha consentito di mettere a confronto informazioni e analisi provenienti da diversi ambiti. In particolare, oltre all'analisi dei flussi di traffico, sono state avviate attività di indagine sull'area di studio presso gli operatori commerciali, gli operatori di trasporto, gli operatori industriali, insieme a un'analisi qualitativa su un campione di aziende con prerogative per il trasporto merci su ferro. Grazie a questa attività preliminare, è stato possibile identificare quattro obiettivi principali (figura 2):
 1) riduzione della CO₂
 2) riduzione dell'apporto alla congestione
 3) riduzione dello sprawl logistico
 4) sviluppo del mercato della logistica. Diversamente dai piani precedenti, il Puls è un piano che mette al centro la partecipazione, ed è per questo che la Città Metropolitana ha attivato il *Freight Quality Partnership*, un tavolo di lavoro utile per capire le esigenze dei portatori d'interesse e quindi captare le

criticità che sfuggono con un approccio di tipo quantitativo e il peso delle eventuali barriere all'implementazione, ossia i possibili ostacoli di natura legale, finanziaria e "culturale" che si oppongono alla realizzazione degli interventi previsti. L'attività di partecipazione costituisce inoltre un'ottima base informativa per identificare e classificare tutti gli attori coinvolti nel trasporto delle merci e/o le attività logistiche nell'area di studio, con lo scopo di avviare una strategia collaborativa finalizzata a realizzare una piattaforma informativa per i portatori di interesse, tramite cui arrivare a pianificare l'utilizzazione delle aree logistiche e le strategie. Per finire, svolge un'esplicita funzione nelle attività di monitoraggio. Le strategie sono state identificate, i tempi fissati, ora si lavora a implementarle, a lavorare insieme per una mobilità delle merci sostenibile finalmente anche nelle nostre città.

Giuseppe Luppino

Istituto sui trasporti e la logistica (Itl), responsabile unità Progetti europei
 Presidente della rete Open Enlcc (European Network of Logistics Competence Centers)

NOTE

- ¹ Fonte: UN Department of Economic and Social Affairs, Oecd/Itf, Arthur D. Little.
- ² V. articolo di C. Agostini et al. a pag. 11 di questa rivista.
- ³ Progetto Setris, <http://newrail.org/setris/>
- ⁴ Finanziato dal programma della Commissione europea per la ricerca e l'innovazione Horizon 2020, grant agreement n. 636626, <http://novelog.eu>
- ⁵ Progetto coordinato a livello europeo da Itl, con la partecipazione diretta della Città Metropolitana di Bologna, www.interreg-central.eu/sulpiter

FIG. 2
 PULS CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

Obiettivi principali del Piano urbano della logistica sostenibile della Città metropolitana di Bologna.

