

PUMS

LOGISTICA URBANA

Febbraio 2020



COSA È IL PUMS

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è:

- Piano strategico con un **orizzonte temporale a medio periodo (10 anni)**
- Prevede verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti
- È correlato e coordinato con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale

I **principi ispiratori del PUMS** sono **l'integrazione**, **il coinvolgimento** dei cittadini, **la valutazione** ed **il monitoraggio**

Il **PUMS pone al centro le persone**: **si valutano le loro esigenze di spostamento** e la relativa offerta di modalità di spostamento sostenibile, piuttosto che la mera risoluzione della congestione da traffico

COSA È IL PUMS

Piano per soddisfare il **fabbisogno di mobilità** della popolazione, assicurando:

- Elevato livello di **accessibilità**
- Abbattimento dell'**inquinamento atmosferico e acustico**
- Riduzione dei consumi energetici
- Aumento dei **livelli di sicurezza per il TPL e la viabilità stradale**
- **Minimizzazione dell'uso individuale dell'auto privata**
- **Incremento** della capacità di trasporto pubblico
- Incremento dell'uso di trasporti collettivi (car pooling e car sharing)
- Riduzione dei **fenomeni di congestione nelle aree urbane**

FASE DI AVVIO

Assetto organizzativo per la stesura del PUMS attraverso la **costituzione di:**

Gruppo di Lavoro interdipartimentale composto da: Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti (Coordinatore); Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica; Direttore del Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana; Direttore del Dipartimento Tutela Ambientale

Segreteria Tecnica composta da: Roma Servizi per la Mobilità (coordinamento), Risorse per Roma, Roma Metropolitane

Steering Committee di esperti con un alto profilo professionale in: Ingegneria dei Trasporti, Sicurezza Stradale, Economia dei Trasporti, Ingegneria Ambientale, Urbanistica e Assetto del Territorio

IL PERCORSO



Adozione e pubblicazione delle Linee guida PUMS di Roma nel 2017

"Piano d'intervento: definizione di un elenco di priorità

Apertura del portale per la partecipazione dei cittadini

Analisi delle proposte pervenute nella fase di ascolto

1° FASE DI ASCOLTO



Processo di partecipazione con organizzazione di incontri per tematica

Creazione di scenari per ciascun Piano

Verifica degli Obiettivi Generali e Specifici del Piano

Redazione del PUMS

Fase di partecipazione

Adozione e pubblicazione del PUMS - Agosto 2019

2° FASE DI ASCOLTO



Valutazione Impatto Ambientale (VIA) – approvazione da parte della Regione

Fase di osservazione – terminata a novembre 2019

Integrazione delle osservazioni approvate e feedback VIA all'interno del PUMS

Approvazione finale del PUMS da parte dell'Amministrazione

PUMS: OBIETTIVI TRASPORTISTICI ED AMBIENTALI

MACROBIETTIVO	INDICATORI	Situazione Attuale (SA)	Scenario di Riferimento (SR)	Scenario di Piano (SP) Obiettivi
Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti in autovettura	49,4	49,6	< 43
	% di spostamenti sulla rete integrata del TPL	29,6	29,2	> 36
	% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo	14,8	13,7	< 12
	% di spostamenti in bicicletta	0,6	2,5	> 5
	% di spostamenti a piedi	5,6	5	> 5
	% di spostamenti modalità sharing	0,4	0,5	> 1
Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni annue di kg NOx da traffico pro capite	4,7	4,5	< 4
	Emissioni di kg PM10 da traffico pro capite	0,3	0,3	< 0,2
	Emissioni di kg PM2,5 da traffico pro capite	0,24	0,23	< 0,12
	Emissioni annue di ton CO2 da traffico pro capite	1,5	1,45	< 1,2



PUMS

**LA PROPOSTA
DI PIANO**

GLI SCENARI DI PIANO

Lo **Scenario di Riferimento (SR)** è lo scenario di naturale evoluzione demografica ed urbanistica del sistema che comprende le **azioni comunque previste**, indipendentemente dall'attuazione degli interventi PUMS e considera l'effetto sul sistema della mobilità degli interventi realizzati da eventuali altri piani specifici

Lo **Scenario di Piano PUMS (SP)** è costituito dalle azioni ed interventi individuati, da attuare nei 10 anni dall'approvazione del Piano stesso

Lo Scenario di Piano SP è stato costruito attraverso una valutazione comparata di scenari alternativi, definiti anche a seguito del primo percorso partecipato e sulla base delle indicazioni dell'Amministrazione

Lo **Scenario Tendenziale** è infine quello oltre l'orizzonte PUMS e d'attuazione del PRG che comprende interventi con differenti alternative di realizzazione

LE TEMATICHE DEL PIANO

MOBILITÀ
COLLETTIVA



INTERMODALITÀ E
REGOLAZIONE
DOMANDA



SICUREZZA
STRADALE



MOBILITÀ
CICLISTICA



LOGISTICA
MERCÌ



SHARING
MOBILITY



MOBILITÀ
PEDONALE





LOGISTICA MERCÌ

LA FASE DI ASCOLTO E DI PARTECIPAZIONE

La fase di ascolto, tra il 2017 e il 2018, ha coinvolto tutte le parti interessate (stakeholder) e direttamente coinvolte nella logistica urbana, con differenti modalità:

1. Portale PUMS
2. Focus Group
3. Questionario online
4. Interviste vis-à-vis
5. Questionario mirato

QUADRO CONOSCITIVO

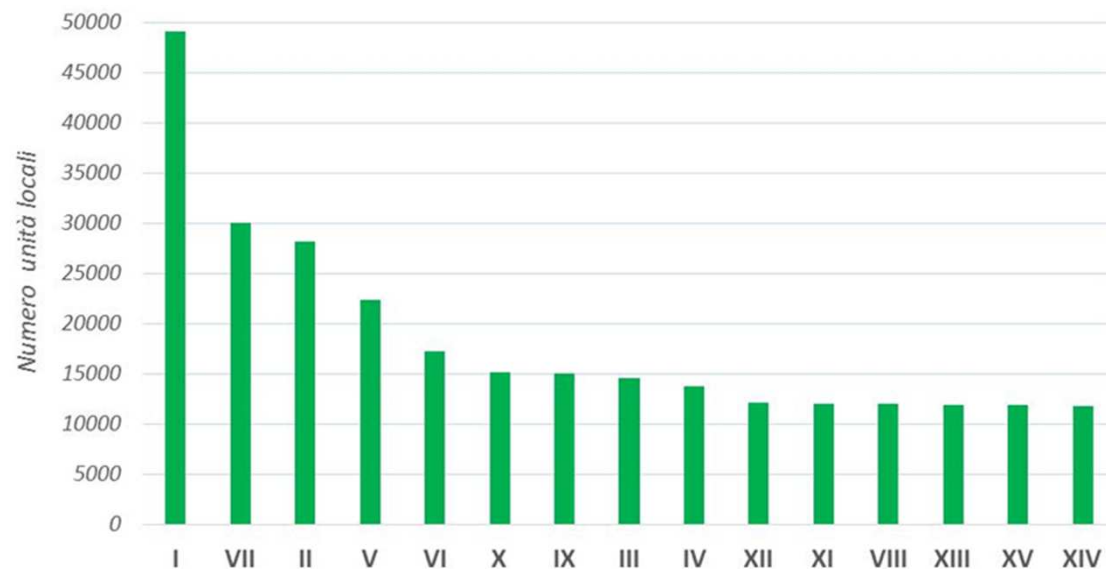
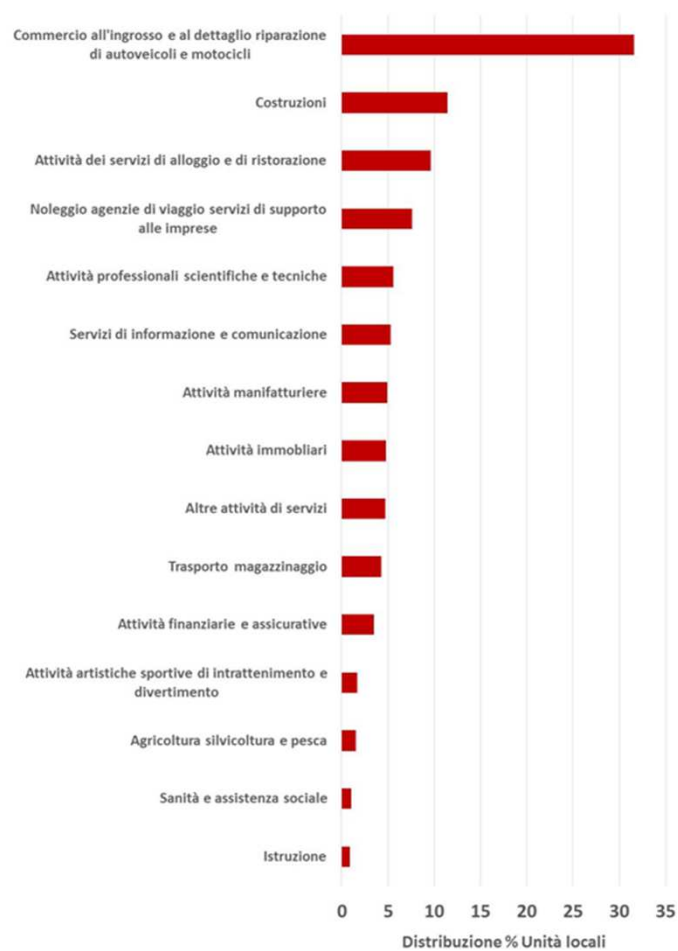
Caratteristiche del sistema
economico

Caratteristiche del sistema
distributivo

Sistema di norme e regole

Criticità emerse

CARATTERISTICHE DEL SISTEMA ECONOMICO

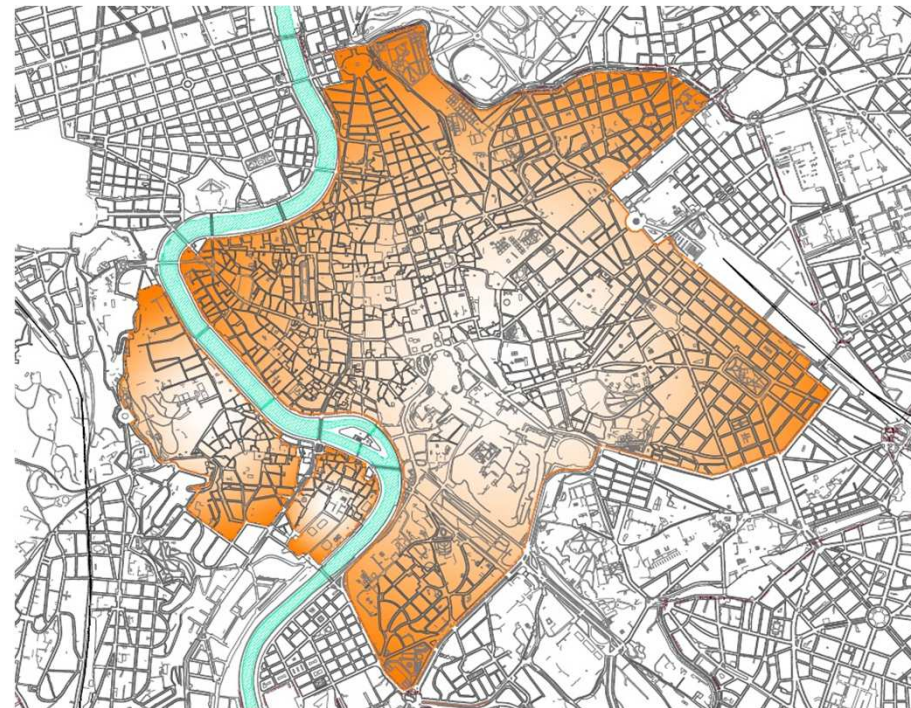


CARATTERISTICHE DEL SISTEMA DISTRIBUTIVO

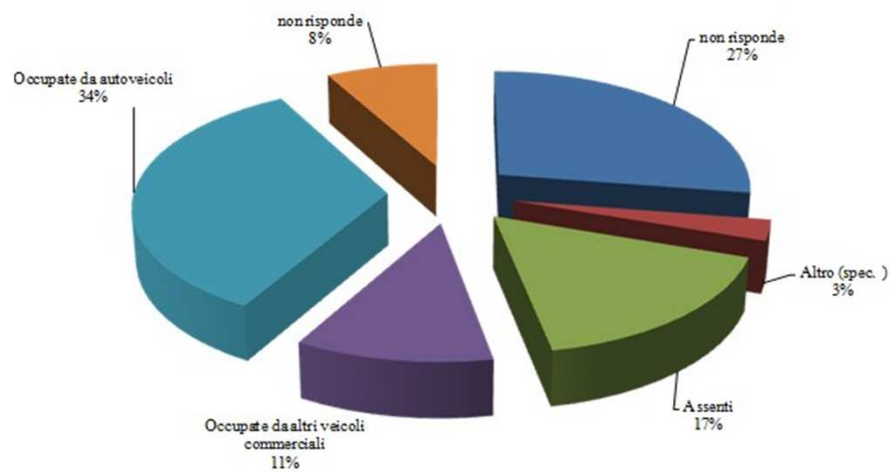
Il sistema distributivo romano mostra profondi cambiamenti legati alle mutate esigenze del mercato degli acquisti, che da un lato hanno visto l'affermarsi della grande distribuzione organizzata (GDO) e dall'altro la crescita del fenomeno dell'e-commerce



SISTEMA DI NORME E REGOLE



CRITICITA' EMERSE



Aree di interesse	Macro-obiettivi	Strategia	Azione
STRATEGIA E IMPLEMENTAZIONE AZIONI			
PER LA LOGISTICA NEL PUMS			
Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	6. <i>Razionalizzazione della logistica urbana</i>	<p>a) Sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento</p> <p>b) Introduzione di un sistema premiale per i veicoli meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc)</p> <p>c) Adozione di un sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l'accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento, articolazione di scontistiche e/o abbonamenti) che premi un ultimo miglio ecosostenibile</p> <p>d) Razionalizzazione delle aree per il carico scarico delle merci promuovendo e presidiando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di aree (stalli) per il carico/scarico merci e introduzione infrastrutture a varia scala per lo stoccaggio delle merci</p>

RAZIONALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA URBANA

Obiettivo per la razionalizzazione della logistica urbana è l'introduzione di facilitazioni operative **per migliorare l'accessibilità delle merci** nell'area romana e contestualmente **contenere l'impatto dei veicoli commerciali circolanti** - in particolare l'inquinamento, come già indicato dal Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), garantendo al contempo l'efficienza del sistema distributivo

La razionalizzazione della logistica urbana si concretizza **in quattro azioni** (gestionale, comportamentale, normativa, infrastrutturale) caratterizzate da specifiche misure interconnesse, che delineeranno **lo Scenario di Piano**

AZIONI RAZIONALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA URBANA

- a) **Gestionale:** modello di governance basato sull'istituzione di tavoli di lavoro permanenti, che coinvolgano le opportune categorie di **stakeholders** secondo un approccio “**living lab**”. Al “living lab” sono invitati a partecipare i diversi soggetti, pubblici e privati, al fine di co-creare soluzioni efficaci e sostenibili
- b) **Comportamentale:** basato sull'introduzione di “**misure premiali**” che incoraggino le imprese logistiche e gli altri soggetti interessati ad assumere comportamenti virtuosi, sfruttando spinte motivazionali basate su meccanismi sociali, ambientali e economici. Tali misure assumono la forma di:
- Incentivi per acquisto di veicoli a basso impatto ambientale
 - Campagne di informazione e processi di gamification

AZIONI RAZIONALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA URBANA

c) Normativa: basato sull'introduzione di

- Regolamentazione della permissistica relativa all'ampliamento della ZTL Merci all'attuale AF1 VAM
- Sistemi di consegna fuori orario
- Logistica inversa

d) Infrastrutturale: razionalizzazione aree c/s merci promuovendo e presidiando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici tali aree; **introduzione infrastrutture** a varia scala per lo stoccaggio delle merci (Piano di sviluppo delle piazzole di carico e scarico merci, sviluppo delle infrastrutture per lo stoccaggio delle merci, Centri di distribuzione urbana (CDU), mini-piattaforme (mini-hub), parcel lockers)

AZIONI TRASVERSALI: PROMOZIONE MISURE DI SUPPORTO

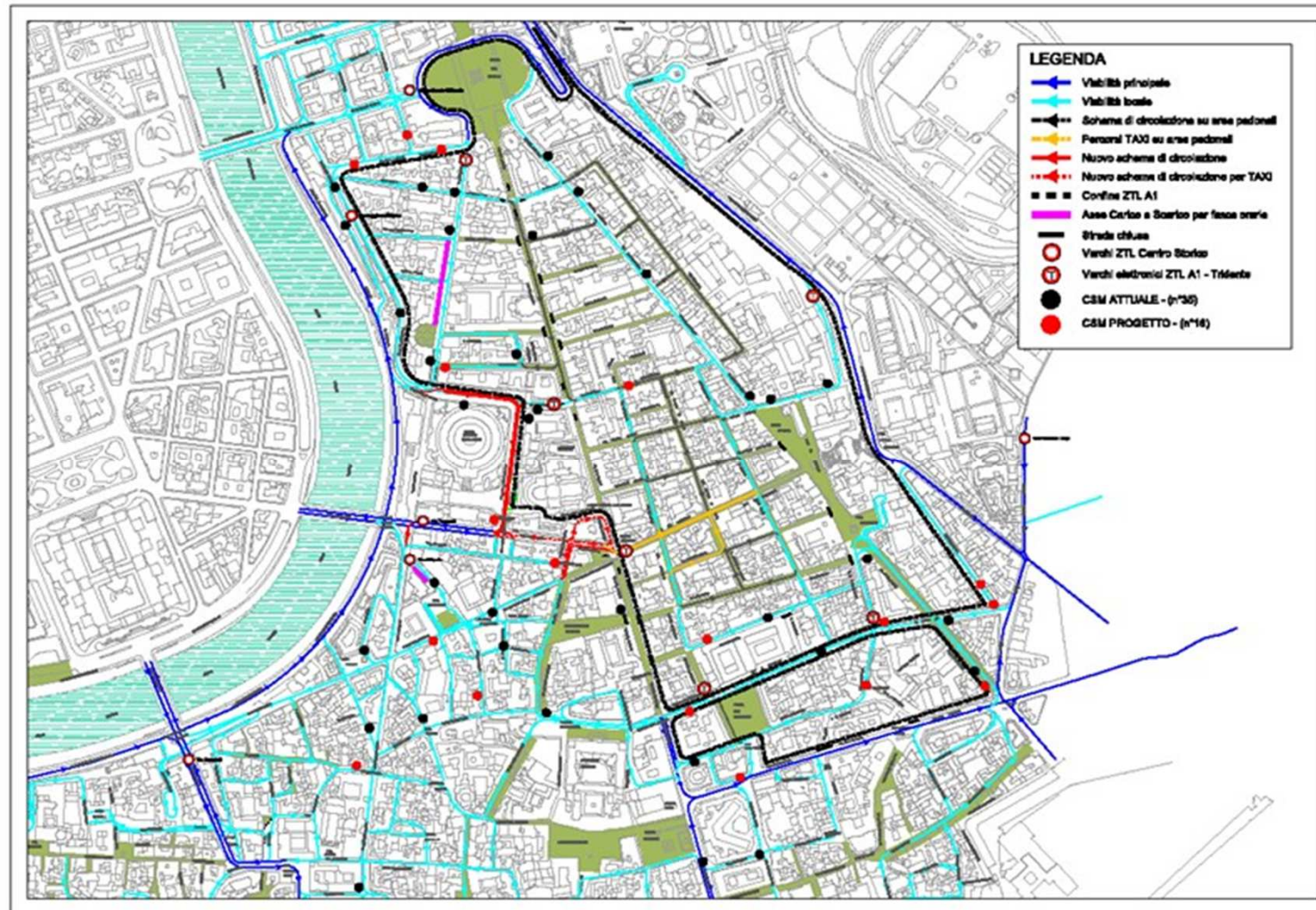
- **Sistemi di consegna con cargo-bikes:** finalizzato a creare facilitazioni operative per migliorare la consegna di ultimo miglio nel centro storico e nelle aree semicentrali e contestualmente ridurre gli impatti dei veicoli commerciali circolanti
- **Van-sharing elettrico:** in linea con quanto indicato dal Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017 e al citato sistema premiale (azione comportamentale) e alla creazione di mini-piattaforme (azione infrastrutturale)
- **Crowdshipping:** consegna della merce da parte della “folla” già in movimento (pendolari, studenti, lavoratori, ma anche a coloro che si muovono per commissioni personali all'interno della città, per il trasporto documenti e piccoli pacchi in parcel lockers adibiti)

SCENARIO DI RIFERIMENTO

Rappresenta la situazione attuale in termini di provvedimenti o interventi già attuati o in corso di attuazione:

- Estensione ZTL Merci: il perimetro attuale della ZTL merci sarà esteso al perimetro ZTL merci Anello Ferroviario 1 per gli autoveicoli a motore (VAM)
- Progetto riorganizzazione aree carico e scarico nella ZTL A1 “Tridente”

SCENARIO DI RIFERIMENTO



SCENARIO DI PIANO – AGENDA DELLE PRIORITA'

ORIZZONTE BREVE	ORIZZONTE MEDIO	ORIZZONTE LUNGO
<ul style="list-style-type: none"> • Campagne di informazione • Incentivi per acquisto veicoli a basso impatto ambientale • Incremento dell'offerta di stalli • Regolamentazione della permissistica relativa all'ampliamento della ZTL Merci all'attuale AF1 VAM • Tavoli di lavoro con approccio "living lab" 	<ul style="list-style-type: none"> • Attivazione di systemi di accreditamento dei veicoli • Creazione di mini-piattaforme (mini-hub) • Creazione di parcel lockers • Implementazione di sistemi tecnologici per la gestione e il controllo degli stalli • Introduzione di punti di ricarica elettrica • Promozione del crowdshipping • Promozione di systemi di consegna con cargo-bikes • Sistemi di consegna fuori orario 	<ul style="list-style-type: none"> • Creazione di centri di distribuzione urbana (CDU) • Logistica inversa • Promozione del van-sharing elettrico

IMPLEMENTAZIONE SCENARIO DI PIANO

Servizio cargo-bike: aree e corrispondenti punti di stoccaggio

Monti

1. Piazza Esquilino
2. Largo Magnanapoli
3. Via Cavour

Pigneto

4. Piazza Pigneto
5. Piazza Prenestino

Tritone

6. Largo Tritone
7. Via dei Pontefici
8. Passeggiata di Ripetta
9. Via San Claudio
10. Via di Ripetta altezza via Tomacelli

Panthon/Navona

11. Piazzia Cinque Lune
12. Piazzia San Andrea della Val
13. Largo Tassoni
14. Piazzia Ponte S. Angelo

Ghetto

15. Largo Teatro Marcello
16. Via del Foro Italico

Ripa/Trastevere

17. P.zza Belli
18. Lung.Ripa
19. L.go ascinghi

Giulia/Farnese

20. Lungotevere Tebaldi

IMPLEMENTAZIONE SCENARIO DI PIANO

Piano di sviluppo delle aree carico e scarico merci

n°	Ambito	Municipio	n°	Ambito	Municipio
1	Appio Latino	IX	16	Ostiense	I
2	Aurelio	XIII	17	Ostiense	VIII
3	Borgo	IX	18	Parioli	II
4	Campitelli Ripa	IX	19	Pianciano	II
5	Castro Petrorio	I	20	Prati	I
6	Celio	I	21	Ripa	I
7	Centro Storico	I	22	Salario	II
8	Della Vittoria	I	23	San Saba	I
9	Esquilino	I	24	Testaccio	I
10	Europa (E.U.R)	IX	25	Tiburtino	IV
11	Flaminio	II	26	Trastevere	I
12	Ludovisi Sallustiano	I	27	Trieste	II
13	Montesacro	III	28	Triofale	XIV
14	Monti	I	29	Tuscolano	VIII
15	Nomentano	II			

PROSSIMI PASSI

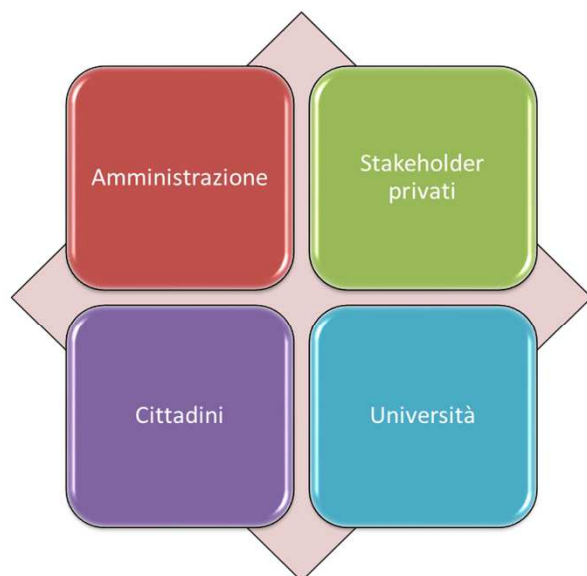
LIVING LAB



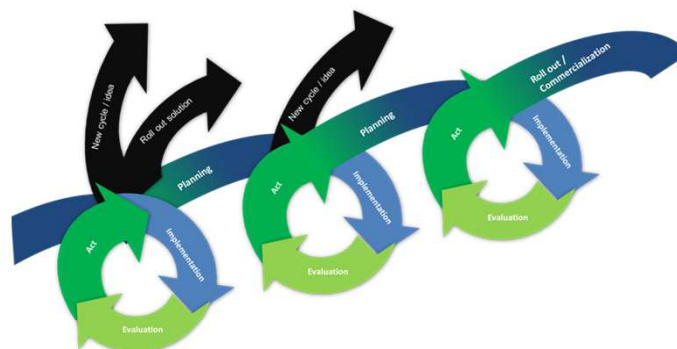
PROGETTI PILOTA



ATTUAZIONE PIANO



- cargo-bike
- micro-platform
- parcel locker
-



PIANIFICARE

IMPLEMENTARE

AGIRE

VALUTARE

Grazie per l'attenzione!

