
La Logistica Urbana nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della città di Roma

Edoardo Marcucci

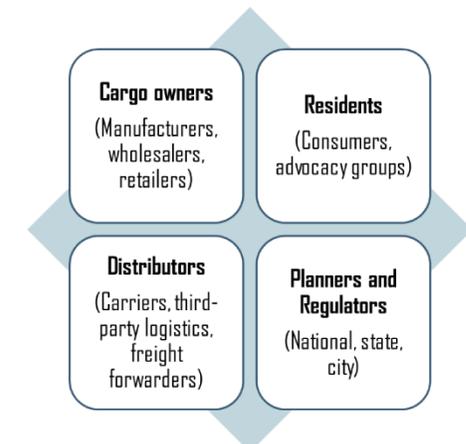
Università degli Studi Roma Tre - TRElab



Logistica urbana – i fatti



- In Europa $\approx 80\%$ della popolazione vive nelle città (\nearrow) e si ha una contemporanea forte crescita del commercio elettronico
- Il trasporto merci assume un ruolo sempre più rilevante nella vita moderna delle città poiché determina sia vantaggi economici sia costi sociali
- Le città si caratterizzano per la presenza di stakeholder molto eterogenei che interagiscono, competono, cooperano e spesso hanno obiettivi contrastanti



Il ruolo dell'Europa

Il Libro Bianco sui trasporti 2011: Verso un sistema di trasporti competitivo ed efficiente sotto il profilo delle risorse

- **Pone l'obiettivo di raggiungere una logistica urbana ad emissioni di CO2 zero nei maggiori centri urbani entro il 2030**

Piani Urbani della Mobilità Sostenibile

- **La Commissione Europea promuove l'integrazione della pianificazione del trasporto merci all'interno dei PUMS. Infatti, sia trasporto merci sia passeggeri utilizzano le stesse infrastrutture spesso negli stessi momenti della giornata**

Il PUMS di Roma

Il PUMS si articola in 8 sotto piani. 5 Verticali e 3 trasversali

I 5 piani verticali sono:

- Trasporto pubblico
- Rete infrastrutturale
- Logistica urbana
- Sistema della ciclabilità
- Aree a mobilità lenta

I 3 piani trasversali sono:

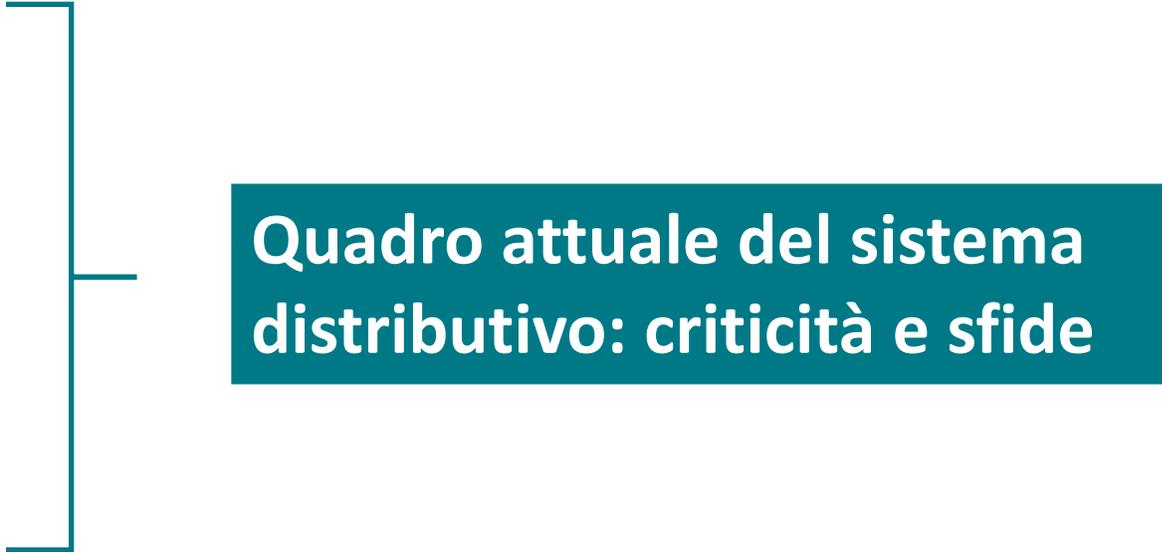
- Sicurezza stradale
- Accessibilità per tutti
- Diffusione tecnologie telematiche

PUMS di Roma - Logistica Urbana

Il sotto piano sulla Logistica Urbana si caratterizza per uno approccio metodologico ed organizzativo specifico

La fase di ascolto ha coinvolto le parti interessate e direttamente coinvolte nella logistica urbana, con differenti modalità:

- **Portale**
- **Focus Group**
- **Questionario online**
- **Interviste vis-à-vis**
- **Questionario mirato**



Quadro attuale del sistema distributivo: criticità e sfide

Risultati delle fasi di consultazione

Aree di intervento di comune interesse:

- Aree di carico/scarico inadeguate
- Miglioramento delle condizioni stradali
- Creazione di mini-hub, centri di distribuzione urbana, parcel-lockers

I criteri di valutazione delle misure identificate sono:

- Tipo: infrastrutturale, gestionale, regolatorio, comportamentale
- Rilevanza: collettiva/specifica
- Fattibilità: tecnica e accettabilità dei portatori di interesse
- Tempo di attuazione: breve (2/3 anni), medio (3/5) e lungo (5/10)

Considerazioni preliminari

- Obiettivi: **migliorare l'accessibilità** delle merci, **contenere l'impatto** dei veicoli, **garantire l'efficienza** del sistema distributivo.
- I dati sono scarsi, datati e limitati alla ZTL merci → servono campagne d'indagine per acquisire dati sulle preferenze degli stakeholders.
- Non esiste la sola ZTL ($\approx 5 \text{ km}^2$) → ma la città di Roma ($>1000 \text{ Km}^2$).
- Eterogeneità dei settori → soluzioni distinte e mirate.
- Cooperazione e collaborazione

Azioni previste

- a) **Gestionale:** nuovo modello di governance; tavoli di lavoro permanenti dove **stakeholders** secondo un approccio “**living lab**” co-creano soluzioni efficaci/ sostenibili
- b) **Comportamentale:** “**misure premiali**” che incoraggino gli stakeholders ad assumere comportamenti virtuosi e non solo punitivi (e.g. Incentivi per acquisto di veicoli a basso impatto ambientale, Campagne di informazione/gamification)
- c) **Normativa:** **regolamentazione** dei permessi per l’ampliamento della ZTL Merci all’attuale AF1 VAM; sistemi di consegna fuori orario; logistica inversa
- d) **Infrastrutturale:** **razionalizzazione aree c/s** e promozione del loro corretto utilizzo attraverso strumenti elettronici/informatici; **realizzazione di infrastrutture** per lo stoccaggio delle merci (Piano di sviluppo delle piazzole di c/s, centri di distribuzione urbana, mini-piattaforme, parcel lockers)

Misure nel Piano

Le misure identificate si articolano in 3 fasi temporali

ORIZZONTE BREVE	ORIZZONTE MEDIO	ORIZZONTE LUNGO
<ul style="list-style-type: none"> Tavoli di lavoro con approccio "living lab" Campagne di informazione e processi di gamification Incentivi per acquisto veicoli a basso impatto ambientale Incremento dell'offerta di stalli e loro ottimizzazione operativa Regolamentazione della permissività relativa all'ampliamento di stalli di Mercati all'aperto 	<ul style="list-style-type: none"> Attivazione di sistemi di accreditamento dei veicoli Creazione di mini-piattaforme (mini-hub) Creazione di parcelle pubbliche Implementazione di sistemi tecnologici per la gestione e il monitoraggio degli stalli Produzione di punti di ricarica elettrica dedicate ai veicoli merci Promozione del crowdshipping Promozione di sistemi di consegna con cargo-bikes Sistemi di consegna fuori dagli orari di punta 	<ul style="list-style-type: none"> Creazione di distretti di consegna (CDU) Promozione delle iniziative di Logistica Inversa Promozione del van-sharing elettrico

...la vera innovazione è il «COME» da cui dipende anche il «COSA»...

Grazie della vostra attenzione

Per ulteriori informazioni visitate: www.trelab.it

