

Living Lab: gli interventi della Commissione Capitolina Mobilità

Lo scorso 11 maggio, nell'ambito della [Commissione Capitolina Mobilità](#) svoltasi online, si è tenuto un nuovo appuntamento del [Living Lab Logistica \(LLL\) di Roma](#). In seguito alla riunione del 24 febbraio, in cui, coinvolgendo le istituzioni e gli stakeholder, **TRElab**, in qualità di coordinatore scientifico, [aveva presentato il LLL](#), in questa occasione si è discusso anche della logistica urbana nella fase 2 dell'emergenza Covid-19.

Ad aprire i lavori è stato il presidente della Commissione, **Enrico Stefàno**, il quale ha dichiarato ai presenti: *“In questi giorni la logistica urbana, che già di per sé è un tema importante della nostra città, con l'esplosione dell'e-commerce e di altri tipi di consegne, è diventato un tema ancora più centrale. Quale migliore occasione, quindi, per portare avanti nei tempi più serrati possibile i lavori che avevamo brillantemente sancito nel PUMS insieme alla collaborazione con l'Università Roma Tre”*.

Gli insegnamenti e le proposte per la fase 2

[TRElab](#), per voce di **Giacomo Lozzi**, è quindi intervenuta illustrando “gli insegnamenti e le proposte per la fase 2” all'interno del Living Lab Logistica. *“L'idea del Living Lab è di coinvolgere in maniera continua tutti i portatori d'interesse, pubblici e privati, per co-creare soluzioni efficaci e sostenibili in linea con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), di cui TRElab è coordinatore scientifico per la parte sulla logistica. Per cominciare, abbiamo realizzato una piccola indagine conoscitiva per cogliere le aspettative e dare priorità alle soluzioni e alle necessità degli attori coinvolti. I risultati preliminari rivelano che gli interessi degli stakeholder sono in linea con le linee azione proposte da Roma Servizi per la Mobilità, in particolare una regolamentazione innovativa di accesso alla ZTL merci, l'attuazione piano piazzole carico/scarico merci e micro-hubs connessi a servizio cargo-bikes.”*

Carlo Cafarotti: “La fase 2 è l'occasione di riplasmare il tessuto cittadino e produttivo”

La parola è passata all'assessore allo Sviluppo economico, Turismo e Lavoro **Carlo Cafarotti**, il quale si è innanzitutto complimentato per la presentazione di TRElab che *“contiene molti spunti interessanti”*, per poi affermare come *“quest'emergenza Covid è un'occasione, se non un'esigenza, di riplasmare il tessuto cittadino e produttivo sotto vari aspetti, poiché alcune abitudini che si sono mostrate probabilmente rimarranno anche dopo la fase emergenziale. Penso, ad esempio, al concorso di progettazione per il mercato di San Giovanni di Dio per cui è prevista un'area dedicata alla logistica per le consegne a domicilio. Si può immaginare l'utilizzo di cargo-bike per il carico e la consegna delle merci per l'ultimo miglio, un aspetto a cui non avevamo pensato solo 4 mesi fa, ma che ora è diventato necessario e strutturale”*.

“Dovremmo definire”-ha proseguito l'assessore Cafarotti-*una logistica coordinata che possa abbattere i costi per i singoli esercizi commerciali di vicinato. Aggiungo che è stato avviato un dibattito sull'orario carico-scarico merci, un altro filone importante da ripensare e riaggiornare alla luce delle esigenze che andranno a delinearsi. Per questo dovremmo procedere ad una raccolta dati in maniera strutturale per regolamentare l'attività di governo della città”*.

Luca Cerimele: “Dobbiamo tenere conto dei futuri flussi di traffico che possiamo solo immaginare”

L'intervento di **Luca Cerimele**, in rappresentanza dell'assessore **Pietro Calabrese**, si è invece focalizzato sulla *“grande incognita di flussi di traffico che stiamo solo immaginando: di qui ai prossimi mesi ci aspettiamo un incremento degli spostamenti. Quindi, il tema della logistica e della consegna merci nei prossimi mesi diventerà ancora più importante. Ringrazio l'Università, perché in questo*

momento l'analisi dei dati e le proposte di intervento possono aiutarci ad essere più efficaci ed evitare errori".

Marco Surace: “Sviluppare maggiore collaborazione tra attività di vendita e trasporto”

Marco Surace, di Roma Servizi per la Mobilità, ha trovato *“le proposte esaminate ed esposte da Giacomo Lozzi perfettamente in linea con quanto descritto nel PUMS. Sono importanti i richiami alle esperienze delle altre città europee, ma anche la stessa Torino per quanto riguarda l'utilizzo delle corsie preferenziali per i veicoli che rispettano alcuni canoni. Prendiamo spunto a Roma dall'incremento delle piste ciclabili per lo sviluppo delle cargo-bike”*. Surace si è poi focalizzato sul *“tema degli hub e dei parcel lockers. In questo caso erano state individuate alcune aree dismesse da riconvertire. Essendo coinvolto l'assessorato il commercio si può sviluppare una maggiore collaborazione e collegamenti tra le attività di vendita e di trasporto. Alcune città hanno già suddiviso per tipologie merceologica gli orari di consegna: questo è uno spunto su cui riflettere”*.

Massimo Marciani: “Fare logistica è fare politica”

Tra gli interventi da parte degli attori della mobilità coinvolti dalla commissione, spicca quello di **Massimo Marciani** per il [Freight Leaders Council](#). Questi ha sostenuto come *“ci sarà un cambiamento sostanziale e irreversibile del modello di utilizzo della città e come sia necessario sfruttare quest'arco temporale per fare ciò che non è stato fatto negli anni passati, portando alla luce la questione delle consegne nei negozi di prossimità”*. Marciani ha infatti ricordato *“come fare logistica sia fare politica, come la logistica sia fondamento della politica economica del territorio, favorire o meno l'e-commerce implica la scelta di quale impresa far vivere o far morire”*, sottolineando come *“i negozi di prossimità debbano essere messi sullo stesso piano delle grandi piattaforme che utilizzano soggetti terzi per fare la consegna”*. L'esponente del Freight Council ha inoltre sottolineato l'importanza del settore pubblico, non solo attraverso gli incentivi ai privati ma anche come primo investitore diretto per una logistica più sostenibile, ad esempio adottando veicoli green prima dei privati.

Mario Terra: “Fermare la contaminazione introdotta dal Covid-19”

Un altro intervento interessante è stato quello di **Mario Terra per Confcooperative** il quale sottolinea l'importanza dell'estensione delle linee guida sui comportamenti sanitari per i tre attori della logistica (corriere, consumatore e venditore) per fermare la “contaminazione” introdotta dal Covid-19.

Federico Fiaschi: “Il ruolo dei corrieri deve essere riconosciuto come servizio pubblico essenziale”

Per l'Associazione Corrieri AICAI è intervenuto il segretario generale **Federico Fiaschi** sottolineando la *“necessità di considerare il ruolo dei corrieri e quello della logistica in generale come servizio pubblico essenziale non solo in questa emergenza, ma anche in condizioni ordinarie, giustificando quindi dal punto di vista ideologico l'accesso alle corsie preferenziali per gli operatori della logistica”*. Da un punto di vista più generale, l'esponente dei Corrieri ha sottolineato come sia *“cruciale rendere lo smart working permanente per ridurre le esternalità negative della logistica, come inquinamento e congestione”*.

Antonello Badessi: “Creare nuove condizioni di sicurezza per i riders”

Antonello Badessi (Riders Union Roma) ed **Emanuele Orreti** hanno sottolineato *“il pericolo legato alla presenza di assembramenti dovuti al fatto che le maggiori richieste di consegna sono nei*

confronti dei ristoranti low cost". Inoltre "data la presenza di molti ristoranti che servono a domicilio hanno sottolineato l'importanza di definire una diversa struttura dei centri commerciali per la creazione di zone accessibili di carico-scarico merci per i riders". Infine, è stato menzionato il bisogno delle stazioni di ricarica per i veicoli elettrici, suggerendo la possibilità di una standardizzazione delle batterie o di stazioni di ricarica dedicate per tutte i tipi di biciclette; oltre al già citato tema dell'accesso alle corsie preferenziali.

Edoardo Marcucci: "Non sprechiamo le opportunità offerte da questa crisi"

"Vorrei soffermarmi su alcune questioni che ha sollevato Massimo Marciani, di cui condivido molte delle cose che lui ha detto. Vorrei citare Winston Churchill, il quale sosteneva che non bisogna mai perdere le occasioni che una crisi sostanziale offre. Non vorrei essere frainteso ma questa crisi ci sta dando l'opportunità di approntare quei cambiamenti che forse avremmo già dovuto fare da tempo, per mancanza di coraggio".

Riguardo non solo al trasporto pubblico, ma anche al trasporto delle merci "Non possiamo lasciarlo alle società private. Il ruolo dell'amministrazione pubblica è fondamentale. Ad esempio, i lockers sostiene il Prof. Marcucci-dovrebbero far parte ormai dei piani regolatori degli edifici. La logistica deve essere concepita come un servizio di base. Quando si pensa alla logistica si pensa sempre a trovare "la soluzione". Questo per me è un approccio profondamente errato: cercare di trovare un'unica soluzione in un sistema talmente eterogeneo, caratterizzato da tanti interessi rischia di produrre più danni che benefici. Non c'è sostenibilità ambientale, se non c'è prima la sostenibilità economica. Se non ci sono le imprese che producono non c'è ambiente che tiene".

Enrico Stefàno: "Un possibile piano per i lockers"

Stefàno ha concluso i lavori soffermandosi sul "tema dei lockers". Il Presidente della Commissione ha detto che "si potrebbe risolvere come il problema degli impianti di ricarica per i veicoli elettrici, date le molte analogie tra questi due, essendoci, per esempio, in entrambi i casi la necessità di installazioni su suolo. Potremmo quindi adottare lo stesso schema e lo stesso regolamento, essendo un modello efficace, e utilizzato anche sui servizi di sharing. Questa struttura prevede una serie di parametri da rispettare e non vede un solo vincitore: chi rispetta quei requisiti può partire velocemente con l'installazione".

Valerio Gatta: "Bisogna integrare la mobilità delle merci e dei passeggeri"

"L'incontro di oggi ha ribadito l'esigenza di un'integrazione tra la politica della mobilità delle merci e dei passeggeri. Possiamo prevedere che ci sarà un incremento della mobilità privata e quindi occorre capire come contrastare questo rischio e se poi il servizio pubblico può uscirne danneggiato. È importante ipotizzare corsie preferenziali, ma anche immaginare lo sviluppo e il potenziamento di consegne al di fuori dell'orario di punta della mobilità privata è un tema centrale".

Giacomo Lozzi: "Passare all'azione per una risposta strutturata e condivisa"

"Adesso dovremo passare all'azione. Noi come Living Lab ci attiveremo per raccogliere dati e informazioni e presentarli agli attori coinvolti. Questi, da parte loro, sono incoraggiati a condividere le loro sperimentazioni e soluzioni innovative per la logistica urbana, così da integrarle nel LLL, e beneficiare di un canale di interlocuzione diretto con l'amministrazione e di un supporto per monitoraggio e valutazione da parte dell'università".