



La Commissione permanente della Convenzione delle Alpi definisce il mandato del Gruppo di Lavoro Trasporti ogni due anni. Nel 2012, nel corso della preparazione della Conferenza delle Alpi del 2014 la Commissione ha indicato al Gruppo di Lavoro Trasporti una serie di compiti da svolgere tra cui una panoramica sulle buone prassi e sulle strategie legate alla logistica e alla consegna intralpina delle merci in ambito urbano insieme alla stesura di alcune raccomandazioni riguardanti la promozione di soluzioni sostenibili nell'ambito di queste regioni. Questo documento è un sunto della relazione finale del Gruppo di Lavoro Trasporti dell'ottobre 2014.

Molteplicità di contesti e quadri normativi delle città delle Alpi

Conoscere i quadri normativi e l'organizzazione degli enti locali è un prerequisito per ogni analisi comparativa e per il recepimento di norme da un paese all'altro. L'inizio di questo lavoro è consistito, per ogni paese, nel presentare brevemente il quadro normativo e le responsabilità esistenti ai vari livelli regionali, i vari programmi e documenti di programmazione pertinenti riguardanti la logistica e la consegna merci in ambito urbano. Inoltre è essenziale conoscere il contesto di ogni città o conglomerato urbano per valutare le possibilità di recepimento delle buone prassi. La relazione include anche un'appendice in cui viene descritto il contesto di ogni città o conglomerato urbano facente parte dello studio.

Soluzioni di trasporto sostenibile per la logistica e per la consegna di merci urbane: una raccolta di buone prassi

Si è incentrato lo studio sulle città alpine di Grenoble, Annecy, Chambéry, Rosenheim, Bad Reichenhall, Garmisch-Partenkirchen, Kaufbeuren, Kempten, Lindau, Aosta, Torino, Como, Trento, Thun, Bulle e Zizers. Tuttavia, sono state anche implementate altre iniziative al di fuori dei territori che sono state repertorate e che potrebbero essere recepite in altri territori alpini. Anche se il sottogruppo ha analizzato almeno 50 buone prassi, questa raccolta non ha la pretesa di essere esauriente. Suddividere le misure in categorie è stato difficile perchè le buone prassi spesso riuniscono livelli diversi.

Governance e cooperazione	Creazione di un organo direttivo, di un iter consultivo con stakeholder privati, partecipazione e impegno di professionisti (produttori, trasportatori, distributori) e dei residenti...
Regolamentazioni e organizzazione	Restrizioni all'accesso dei camion basate su numerosi criteri (fascia oraria, peso, dimensione, inquinamento acustico, inquinamento atmosferico, fattore di carico, tipo di merci), carte per la logistica urbana,...
Infrastruttura	Piattaforma di carico, spazi per la logistica urbana (Zone di Logistica Urbana; Centri di Distribuzione Urbana; Spazi di Logistica Locale),...
Urbanistica	Integrazione della problematica delle merci e della loro consegna all'interno dei piani di urbanistica e dell'uso dei terreni, Esistono programmi specifici per la mobilità urbana
Educazione e informazione	Informazione per gli autisti delle società di trasporto merci (cartine, informazione in tempo reale...), formazioni per gli operatori del settore e per i servizi tecnici municipali
Catena di approvvigionamento	Gruppi di container, utilizzo di autoveicoli ecologici...
Sistema di trasporto intelligente	Sistemi di gestione delle flotte o sistemi di localizzazione e tracciamento, sistemi di controllo degli accessi, gestione del traffico e sistemi informatici,...
Acquisizione dati-modelling	Sondaggi, dati statistici, analisi dei dati, modelli di domanda per le merci,...

Principali elementi evidenziati

Non esiste una grossa differenza tra la logistica urbana delle città alpine e le altre zone, tranne per quanto riguarda gli impatti negativi.

Nella maggior parte delle città, vi è una mancanza di statistiche per quanto riguarda il trasporto delle merci urbane. Vi sono scarsi dati disponibili per le merci in confronto al trasporto passeggeri. Quando si parla di trasporto nelle città si parla spesso di trasporto passeggeri.

Non sembra essere stato ancora preso in considerazione l'aumento delle consegne a casa legato all'invecchiamento della popolazione e neppure la crescita dell'e-commerce.

Vi sono varie azioni che hanno mostrato che il trasporto coordinato di merci si ottiene tramite un insieme di incentivi positivi e di restrizioni.

In alcune città il trasporto merci viene considerato come una questione privata che non interessa l'amministrazione pubblica. Gli effetti negativi sul trasporto merci sono considerati come un problema minore legato al trasporto rispetto agli effetti riguardanti il traffico pendolare e passeggeri.

La cooperazione con gli enti locali e con gli operatori del settore privato sono un prerequisito di successo.

Alcuni temi sono ben noti e quindi ben implementati ma alcuni argomenti sono stati totalmente ignorati.

Recomandazioni

Sviluppo della partnership pubblico-privato e promozione di carte della logistica urbana sostenibile

La consultazione è fondamentale per il successo di ogni progetto di logistica e grazie ad essa la regolamentazione diventa utile ed efficace. La creazione di una carta della distribuzione urbana sarebbe un'opportunità per discutere con tutte le parti in causa in modo più proficuo e sarebbe l'occasione per sviluppare soluzioni congiunte e per incoraggiare i professionisti a coordinare le loro attività. Il leader della carta potrebbe essere un ente locale ma ogni stakeholder potrebbe occuparsi di un progetto specifico.

Utilizzare le regolamentazioni in vigore per sviluppare consegne a zero emissioni.

Le restrizioni selettive per i veicoli pesanti possono essere uno strumento molto efficiente per il breve termine. I criteri includono i carichi effettivi, le emissioni acustiche e orari ristretti per le consegne. Le misure positive possono funzionare meglio delle restrizioni come ad es. più fasce orarie per le consegne con veicoli elettrici. Per la stabilità delle politiche a lungo termine e un sistema di trasporto di merci urbane più efficiente è importante armonizzare, standardizzare e semplificare le regolamentazioni.

Includere le consegne nella progettazione dello spazio urbano

E' difficile creare luoghi specifici per le consegne nelle strade già esistenti a causa degli automobilisti o dei negozianti; è invece più semplice progettare e lasciare uno spazio adeguato in caso di rifacimento di strade o quartieri o per i nuovi progetti urbani.

Produrre specifici questionari per migliorare la conoscenza

Per quanto riguarda gli spostamenti viaggiatori ogni anno vengono svolti molti studi e sondaggi mentre sono pochi i dati disponibili per il trasporto merci. Condurre gli studi è quindi un punto di partenza per un'analisi del raggio del trasporto merci urbano (in particolare in città piccole) e per valutare i potenziali miglioramenti per la salute, l'ambiente e la qualità urbana ed infine per sviluppare un sistema di trasporti efficiente.

Conservare le infrastrutture non stradali e promuoverne

Qualora disponibile, la tutela dell'infrastruttura stradale sarebbe obbligatoria dato che sarà utile in futuro. Se essa scompare, scomparirebbe anche l'idea del trasferimento modale o costerebbe ancor di più se dovesse essere ripristinata.

Incoraggiare l'uso delle bici da carico

La bici da carico è un mezzo di trasporto ben adatto alle merci, in particolare nell'ultimo miglio. Può essere utilizzata sia dai trasportatori sia dai distributori. L'uso delle bici elettriche aumenta la distanza operativa delle cargo bike. Si presuppone che l'elettricità delle e-bike sia prodotta dalle rinnovabili per avere un servizio con mobilità sostenibile.

Tutelare le attuali zone dedicate alla logistica per evitare la moltiplicazione delle attività legate alla logistica stessa

Avere attività di logistica sparpagliate comporta molti aspetti negativi: occupazione dei terreni, distanze più lunghe, occupazione delle strade e congestione. Sarebbe necessario fare in modo che le attività di logistica siano ben collegate al tessuto urbano per evitare i suddetti effetti negativi esterni. Ma il costo dei terreni in centro città può essere eccessivo per le attività di logistica. Questa è la sfida principale per gli agglomerati urbani: è possibile "bloccare" parti di terreni incolti ad uso delle attività di logistica. Bloccare o prenotare il terreno attraverso documenti di pianificazione.