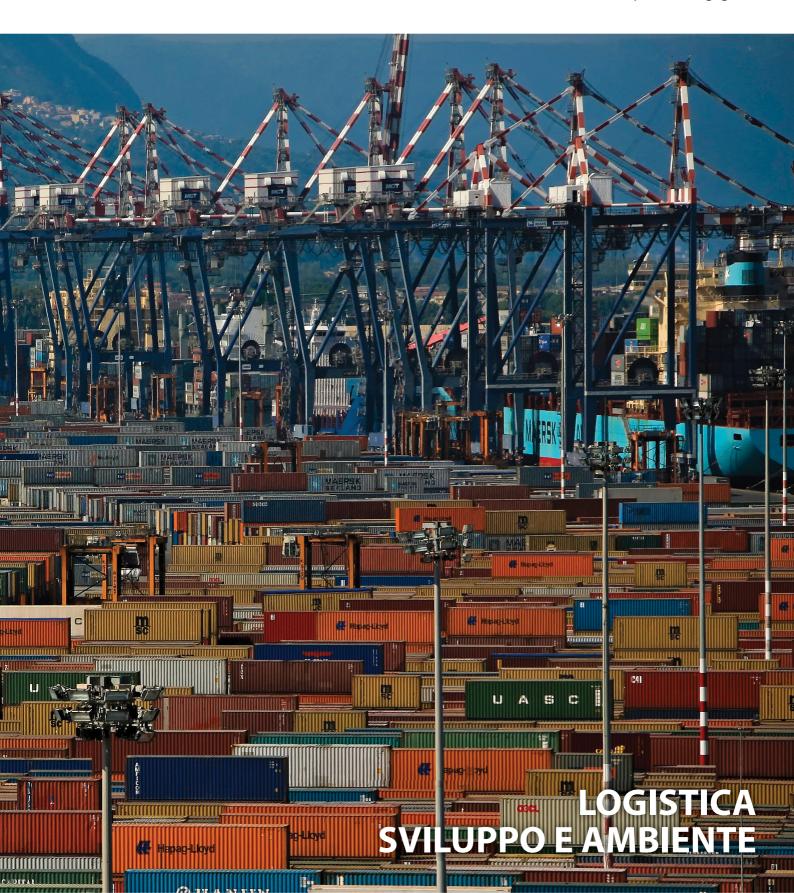
rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio





Rivista quadrimestrale maggio-agosto 2014 anno XIV, numero 39

Direttore responsabile Laura Facchinelli

Direzione e redazione Cannaregio 1980 – 30121 Venezia Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona e-mail: info@trasportiecultura.net laura.facchinelli@alice.it

per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico

Giuseppe Goisis Prof. Ord. di Filosofia Politica, Università Ca' Foscari, Venezia

Cristiana Mazzoni Parigi - Prof. HDR, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture, Strasburg

Marco Pasetto Prof. Ord. di Strade, ferrovie e aeroporti, Università di Padova

Franco Purini Prof. Ord. di Composizione Architettonica,

Università La Sapienza, Roma Enzo Siviero

Prof. Ord. di Tecnica delle costruzioni, Università IUAV, Venezia

Zeila Tesoriere Prof. Ass. di Composizione Architettonica e Urbana, Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais Maria Cristina Treu

Prof. Ord. di Urbanistica, Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line nel sito www.trasportiecultura.net

2014 © Laura Facchinelli Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di agosto 2014

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

### **TRASPORTI**

**5 LOGISTICA, SVILUPPO E AMBIENTE** 

di Laura Facchinelli

7 LA REALTÀ COMPLESSA DELLA LOGISTICA ITALIANA

di Romeo Danielis

13 IL NUOVO ASSE FERROVIARIO DEL GOTTARDO: EFFETTI TRASPORTISTICI E AMBIENTALI

di Oliviero Baccelli e Francesco Barontini

19 TRASPORTO DEI CAMION PER FERROVIA: CONSEGUENZE LOGISTICHE E PROSPETTIVE

di Lucia Rotaris

25 INTERPORTI: REALTÀ E PROSPETTIVE

di Giovanni Caruso e Francesca Cesarale

31 LO SVILUPPO DELLE ECONOMIE DI SCALA NEL SETTORE MARITTIMO CONTAINER E GLI EFFETTI SULLA PORTUALITÀ

di Oliviero Baccelli

37 LE GRANDI ALLEANZE NAVALI E GLI EQUILIBRI MONDIALI DEL TRASPORTO MARITTIMO

di Alessandro Panaro

45 AUTOSTRADE DEL MARE, UN NUOVO INIZIO

di Andrea Appetecchia

**51 LOGISTICA PORTUALE E AMBIENTE** 

di Maria Ines Cusano

57 SOSTENIBILITÀ NELLA LOGISTICA URBANA, TEORIE A CONFRONTO

di Danilo Marigo

63 LA PIANIFICAZIONE DELLE MISU-RE DI POLITICA DEI TRASPORTI NELLA DISTRIBUZIONE URBANA DELLE MERCI A ROMA

di Giacomo Lozzi ed Edoardo Marcucci

69 LOGISTICA, LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE COME LEVA STRATEGICA

di Danilo Marigo

73 RIFLESSIONI SULL'ATTIVITÀ DELLE AZIENDE LOGISTICHE NAZIONALI

di Claudio Ferrari, Andrea Migliardi e Alessio Tei

79 LOGISTICA: FENOMENI IN ATTO E SCENARI DI TRASFORMAZIONE NEL TERRITORIO DEL DISTRETTO CERAMICO DI SASSUOLO

di Cristiana Mattioli

85 L'EVOLUZIONE RECENTE DEI SERVIZI LOGISTICI IN ITALIA, LE NUOVE SFIDE DI UN MODELLO ANCORA DEBOLE

di Andrea Appetecchia



89 L'INFLUENZA DELLE STRUTTURE ELETTROMECCANICHE NELLE COSTRUZIONI DEI PORTI DI FINE OTTOCENTO

di Antonella Caroli

95 PAESAGGIO, AL MART DI ROVERETO IL PUNTO DI VISTA DEGLI ARTISTI

di Laura Facchinelli

#### **TRASPORTI & CULTURA N.39**

### Logistica, sviluppo e ambiente

di Laura Facchinelli

Questo numero è dedicato alla logistica: un tema di assoluto rilievo dal punto di vista dell'economia, dello sviluppo, dell'ambiente. Un tema, in certo senso, specialistico, per addetti ai lavori: pertanto la collettività ne ha scarsa consapevolezza.

Un tema complesso, la logistica, che riguarda - in particolare nel settore della logistica distributiva - anche i trasporti: è questo il punto di connessione con gli interessi della nostra rivista. I trasporti entrano in gioco nelle loro differenti modalità, con le auspicabili connessioni intermodali, reclamando efficienza.

La logistica è sinonimo di trasformazioni: basta pensare alle misure crescenti delle navi e al conseguente necessario ampliamento degli spazi portuali con ammodernamento delle attrezzature. Le trasformazioni sono evidenti anche nella distribuzione delle merci in città, con le molteplici soluzioni che vengono messe a punto per ridurne l'impatto fisico e ambientale.

La logistica riguarda il futuro delle aziende, la loro competitività sui mercati, e quindi le condizioni di vita dei cittadini e le dinamiche sociali. Investe l'uso del territorio e quindi il benessere psicofisico nostro e delle generazioni che verranno. E trova un limite proprio nella scarsa capacità, da parte degli enti decisori, di progettare a lungo periodo.

Lascio al curatore l'illustrazione e il confronto fra i molteplici punti di vista sviluppati dagli autori degli articoli, i cui interventi spaziano dal nuovo asse ferroviario del Gottardo al trasporto dei camion per ferrovia, dagli interporti al trasporto marittimo dei container, dalle autostrade del mare alla logistica urbana. Quel che risulta evidente è che il nostro Paese è in ritardo nella realizzazione di alcune grandi opere infrastrutturali che, rispondendo alla domanda di mobilità espressa dal tessuto industriale, potrebbero/dovrebbero consentire competitività e sviluppo. È evidente, per esempio, che non sono stati adottati gli interventi normativi utili a contrastare il tutto-strada realizzando in modo efficace l'intermodalità. Sembra che, nei fatti, non sia stato ancora compreso il ruolo fondamentale che le ferrovie potrebbero svolgere, al di là dei collegamenti veloci per il servizio viaggiatori, anche per il trasporto delle merci. Occorre affrontare col necessario vigore anche le mutate esigenze dei porti. E perseguire, concretamente, l'obiettivo di rendere i trasporti sostenibili, anche premiando le imprese che, organizzandosi meglio, inquinano meno.

La sostenibilità è un nodo cruciale, al quale la nostra rivista dedica attenzione da sempre. La salvaguardia dell'ambiente vuol dire riduzione dei fattori inquinanti dell'aria e dell'acqua, ma anche dei rumori invasivi e degli oltraggi alla vista. E dunque riguarda il rispetto del paesaggio. Trasportare quasi solo su strada significa, infatti, costruire sempre più strade, e quindi attraversare, consumare suolo, spesso deturpare.

La constatazione delle inadeguatezze assume evidenza dal confronto con i Paesi che, invece, hanno saputo intervenire. Non sempre si tratta di realizzare imprese di grandi proporzioni: in certi casi la differenza la fanno la lungimiranza e l'inventiva, le norme e la costanza nel farle applicare. Le best practice ("buone pratiche", volendo usare la bella lingua italiana) dovrebbero servire da modello.

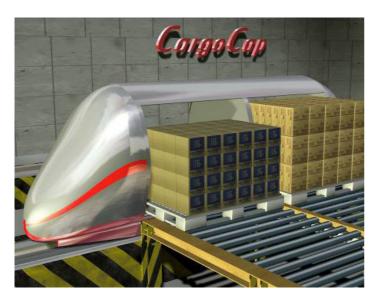
Ancora una volta vorrei sottolineare l'importanza dell'informazione al grande pubblico. In primo piano soprattutto il ruolo di giornali e televisione (dato che internet è un oceano nel quale, spesso, si approfondisce solo quello che già si conosce). Questo perché una collettività informata è in grado di accogliere con maturità le grandi opere necessarie per partecipare al progresso della comunità internazionale. E può pretendere, appunto, le "buone pratiche", anche quelle che agli amministratori, per varie ragioni, interessano poco!

Nella sezione "Cultura" un'autrice parla dei porti dal punto di vista della storia, sottolineando l'importanza di recuperare manufatti, macchine, edifici, intere aree non più in uso. Significativi sono alcuni interventi (per esempio ad Amburgo) attuati per trasformare aree portuali dismesse in quartieri moderni e vitali. Se la logistica investe sviluppo ed economia, la consapevolezza storica è altrettanto importante come ricchezza sul piano culturale, come profondità e molteplicità. E quindi come capacità di costruire il futuro.











# Sostenibilità della logistica urbana, teorie a confronto

di Danilo Marigo

Se è vero che a livello europeo il 70% della popolazione vive nelle città (nel 2030 si prevede supererà i 5 miliardi a livello mondiale), dove viene prodotto l'85% del PIL complessivo, e che la tendenza di una polarizzazione demografica sembra caratterizzare anche i prossimi decenni, è pur vero che il problema della sostenibilità ambientale applicato alla distribuzione urbana (il segmento meno efficiente con il maggior consumo specifico di energia primaria, per tonnellata-chilometro) è un fatto ineludibile, non solo per le Aziende della distribuzione, ma anche e soprattutto per i residenti e i city user delle città di oggi e delle smart city di domani. Significative trasformazioni hanno poi interessato i sistemi distributivi primari e, a cascata, quelli secondari.

Tra le più rilevanti vi è stato il progressivo aumento della frequenza dei rifornimenti ai punti vendita, nel tentativo di diminuire il capitale immobilizzato in scorte, riducendo allo stesso tempo gli oneri finanziari per le aree di stoccaggio dei prodotti e dedicandole alla vendita, comprimendo così i rischi dell'invenduto.

All'aumento di frequenza delle consegne è conseguita una riduzione dei quantitativi di merce trasportata e l'effetto congiunto di queste due tendenze, ha determinato un drastico incremento di traffico, compromettendo ulteriormente la circolazione stradale.

In tutto il mondo, ma soprattutto in Europa, dove i Governi, le Amministrazioni locali e l'opinione pubblica sembrano essere più sensibili al problema, sono in corso esperienze "pilota" che cercano (spesso invano) di mitigare gli effetti negativi della distribuzione nelle aree più o meno congestionate delle città.

L'Unione Europea dal canto suo, mediante diversi documenti d'indirizzo strategico, ha da tempo tracciato un chiaro percorso di politica climatica ed energetica dei trasporti, volto a promuovere un sistema di trasporti merci e passeggeri efficiente e sostenibile. Su questo solco si spingono il regolamento europeo 443/2009, relativo ai limiti di CO2 dei nuovi veicoli leggeri e la Direttiva 2006/36/CE, sulla tassazione di autoveicoli pesanti per l'uso delle infrastrutture.

Che il problema non abbia tutti i suoi antidoti nelle misure di politica dei trasporti sembra essere fuor di dubbio, forse perché parte rilevante del problema è di origine architettonico-urbanistica. Dipende cioè da come le nostre città sono state fatte crescere e si sono sviluppate, indipendentemente dalle necessità di approvvigionamento, o avendo come stella polare una fase di sviluppo della mobilità tutt'altro che simile a quella attuale. Basti solo pensare alla controtendenza in atto, con il ritorno

# Sustainability in urban logistics, comparative theories

by Danilo Marigo

The problem of environmental sustainability applied to urban distribution is an inescapable fact, not only for distribution companies, but also and especially for residents and city users in today's cities and tomorrow's smart cities. There have been significant transformations in primary distribution systems, that have trickled down into the secondary systems. The most important of them include the growing frequency of deliveries to retail points, with a consequent reduction in the quantity of merchandise being transported: the joint outcome of these trends has been a drastic increase in traffic, with a negative impact on urban circulation. All around the world, and in Europe in particular, there are pilot programmes now in progress that are seeking to mitigate the negative effects of distribution in the more or less congested areas of the cities.

The European Union long ago set the guidelines for environmental climate and energy policies to promote a system of efficient and sustainable cargo and passenger transportation. Some initial best practices may be derived from a series of particularly successful experiences. There are two types of projects: on the one hand the focus is on reducing pollution by creating "urban consolidation centres" as close as possible to the city, on the other hand there are standards being developed to encourage virtuous behaviour on the part of companies working in the area of distribution. Cuts in public funding may however be expected in the near future.

Nella pagina a fianco, in alto: reticolo urbano (a sinistra) e segnale di zona a traffico limitato (a destra). Al centro: furgone Cityporto. In basso: Cargo Cap (a sinistra) e furgoni in città (a destra).



1 - Tram di Zurigo.

ai piccoli supermarket di prossimità, in luogo dei centri commerciali localizzati nella periferia.

Risaltano in questo quadro alcune felici esperienze, da cui ricavare le prime best practices, anche se vale la pena sottolineare come i contesti spesso molto diversi tra loro, impongano ai decisori un cauto approccio e spingano a privilegiare soluzioni a geometria variabile, per adattabilità ed efficacia.

Semplificando, si possono individuare due famiglie di progetti o teorie, ciascuna caratterizzata da un differente approccio al problema: alla prima appartengono quei progetti (SMARTSET¹) che puntano a dimostrare, come la riduzione delle emissioni inquinanti sia possibile grazie alla creazione di terminal merci di successo, cosiddetti "centri di consolidamento urbano" (UCC - Urban Consolidation Center)², più o meno prossimi alla città e, opzionalmente, configurati a rete; della seconda fanno parte invece quelle iniziative volte alla creazione di condizioni normative (ad esempio con la creazione di "LEZ"³) e regolamentari atte a promuovere e favorire il virtuosismo delle aziende coinvolte nella distribuzione.

Appartiene al secondo gruppo, l'accordo per la distribuzione urbana delle merci, firmato dal Ministero delle Infrastrutture e dai Comuni di Torino, Milano e Napoli, identificati dallo stesso Ministero come i case history che possono fare da esempio per tutta la realtà italiana.

L'accordo, in luogo di opere infrastrutturali, privilegia criteri premianti o penalizzanti, in funzione degli standard emissivi dei veicoli addetti all'attività di distribuzione, stimolando le modalità più efficienti di impiego di detti veicoli, con azioni tese a promuovere il graduale rinnovo del parco veicolare, il tutto nel rispetto della sostenibilità ambientale e della neutralità tecnologica.

Sull'altro fronte invece il progetto SMARTSET, elaborato dall'Unione Europea, cofinanziato dal programma Energia Intelligente per l'Europa (EIE), che coinvolge 14 partner provenienti dall'Italia, dall'Austria, dalla Germania, dalla Svezia e dal Regno Unito, ha l'obiettivo di elaborare delle strategie e di testarle nei singoli Paesi, per contribuire alla riduzione delle emissioni inquinanti, dimostrando, attraverso una sperimentazione pratica nelle città coinvolte, come la riduzione delle emissioni inquinanti sia possibile grazie alla creazione di centri di consolidamento urbani.

In maniera trasversale, poi, in tali progetti si rintraccia una maggiore o minore marcata presenza dell'attore pubblico, con una conseguente differente ingerenza in uno specifico settore di mercato, come quello della distribuzione delle merci.

Come è stato più sopra anticipato, accanto agli strumenti di regolazione economica e normativa, l'Autorità pubblica può prevedere anche misure di investimento, quali ad esempio infrastrutture logistiche, telematiche, per l'alimentazione alternativa dei mezzi adibiti alla logistica, o infine promuovere azioni atte ad incoraggiare la ricerca e lo sviluppo di innovazione tecnologica.

Ricerche recenti hanno evidenziato che una buona parte dei progetti volti a razionalizzare la distribuzione delle merci in città ha previsto l'apertura di una o più piattaforme urbane dotate di apposita architettura telematica e hanno evidenziato altresì come spesso tali infrastrutture siano state finanziate con capitali pubblici.

Relativamente al tema della modalità di gestione e della partecipazione pubblica, si possono distinguere tre diversi modelli, spesso non così ben definiti nella realtà:

 nel primo modello, dove la presenza dell'attore pubblico è soprattutto di carattere normativo, l'approccio è fondato sulla cooperazione volontaria tra le aziende di trasporto, in base alla quale queste ultime s'impegnano a gestire la distribuzione urbana, a partire da una o più piattaforme. Le municipalità si limitano a svol-

<sup>1</sup> http://www.smartset-project.eu/

<sup>2 &</sup>quot;Una struttura logistica situata in una posizione di relativa prossimità all'area da essa servita (sia questa il centro di una città, un'intera città o un sito specifico come un centro commerciale), al quale molte aziende di trasporto consegnano la merce destinata all'area medesima, da cui vengono eseguite le consegne consolidate, in cui possono essere offerti una varietà di servizi logistici e commerciali a valore aggiunto". BESTUFS. NFT.

<sup>3 &</sup>quot;Low Emission Zone" o "Zona Ambientale"; un'area in cui possono accedere solo i veicoli che rispettano standard di emissioni

### **TRASPORTI**

gere il ruolo di meri promotori degli accordi. Si veda ad esempio il caso di Copenaghen più sotto rappresentato;

- nel secondo modello, il soggetto pubblico non si limita all'aspetto normativo, ma attiva esso stesso la piattaforma, accompagnandola con un sistema di "licenze" che garantiscono una serie di vantaggi sul piano della circolazione (finestre orarie più estese), determinate in base alla condivisione dell'UCC o, al rispetto di standard ambientali o tassi di riempimento minimi.
- nel terzo modello, il soggetto pubblico riveste invece il ruolo di attore principale, sia nella realizzazione della piattaforma, spesso utilizzando spazi pubblici dismessi di proprietà, sia, in un secondo momento, con l'approntamento di concessioni affidate a singoli operatori o a consorzi, mediante una gara d'appalto.

Alla luce delle necessità contingenti che spingono ad una irreversibile contrazione generale della spesa pubblica, è prevedibile che il coinvolgimento e la quota del finanziamento pubblico possa, in un futuro non molto remoto, non essere più quella preponderante, in queste iniziative.

Il perdurare della crisi economica potrà dunque indurre di conseguenza a nuove formule che includano una maggiore partecipazione degli attori privati coinvolti, riducendo drasticamente il ricorso al terzo modello succitato.

#### I casi

Londra, un esempio di road pricing - Nelle città europee sono presenti diversi esempi di road pricing. Uno dei primi è quello della città norvegese di Trondheim, già presente dal 1983, dal 1986 anche ad Oslo e Bergen. Un esempio recente è invece il sistema di congestion charging adottato nella città di Londra.

L'obiettivo è quello di ridurre la congestione del traffico ed il relativo impatto ambientale. Ai conducenti dei veicoli (anche commerciali) che entrano nella zona soggetta a restrizione, viene richiesto il pagamento di un pedaggio.

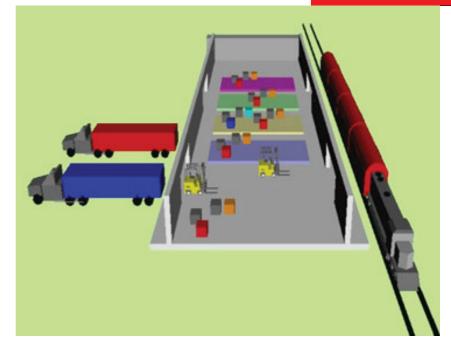
Il sistema prevede che tutti i guadagni vengano reinvestiti nei trasporti pubblici. Sono previste inoltre esenzioni a tariffe speciali per determinate categorie speciali di autoveicoli (per disabili, ambulanze, ecc.) e per i veicoli alimentati elettricamente o ibridi con basse emissioni.

Le targhe dei veicoli vengono riprese da una rete di telecamere mobili e fisse e confrontate con quelle accreditate all'ingresso libero. In caso di mancato pagamento si procede all'emissione della sanzione.

Il road pricing londinese ha fatto registrare incoraggianti risultati, con la diminuzione dei flussi di traffico e la diminuzione dei tempi di percorrenza, il tutto lasciando inalterata la vitalità del tessuto commerciale cittadino.

Zurigo e Utrecht, due casi di veicoli "ZEV<sup>4</sup>" - Come noto oggi, la movimentazione urbana delle merci avviene quasi esclusivamente sulle infrastrutture stradali: rare in Europa, come nel resto del mondo, sono per il momento le iniziative che utilizzano le vie d'acqua (canali, fiumi), così come le tramvie e i tratti urbani ferroviari.

La città di Zurigo rappresenta un esempio di tale



2 - Schema di Centro di Distribuzione Urbana intermo-

utilizzo, anche se coniugato ad una specifica tipologia merceologica.

Nella città elvetica, l'azienda metropolitana che detiene l'appalto della raccolta dei rifiuti utilizza linee tramviarie dedicate, sulle quali, apposite carrozze, trasportano alcune categorie di rifiuti della città.

Ci troviamo però di fronte ad un caso che presenta sicuramente dei limiti applicativi, in cui la catena logistica, *reverse logistics* nella fattispecie, si occupa di una specifica merceologia, seguendo ovviamente logiche ben diverse da quelle dei beni di consumo e in cui l'attore economico coinvolto gode di un status di monopolio assoluto.

Un altro esempio è quello della città olandese di Utrecht, dove sono stati introdotti due innovativi metodi di trasporto. Il primo utilizzante la rete di canali presenti nella città ed incentrato sull'uso di barche elettriche "Beer Boat"<sup>5</sup>; il secondo basato su di un veicolo stradale ad energia solare, denominato "Cargohopper", formato da una motrice e alcuni piccoli rimorchi per una lunghezza totale di 16 metri ed una larghezza di 1,25 metri che ben si adatta alle strette stradine del centro storico della città.

Copenaghen - Nella capitale danese si è avviata un'esperienza imperniata sul parking pricing (tariffazione della sosta). Tale politica è stata indirizzata a tutti quei mezzi commerciali gravitanti nell'area della città medioevale.

Il caso in questione è molto singolare poiché l'adozione dell'ordinanza è seguita ad un processo di graduale e costante adequamento.

Gli obiettivi del gruppo di lavoro, costituito dai rappresentanti degli operatori logistici e del trasporto locale, dalle associazioni di categoria, dall'Università e dalla Municipalità di Copenaghen sono stati fin dall'inizio quelli di aumentare il tasso di riempimento e di ridurre le dimensioni e le emissioni dei mezzi utilizzati dagli operatori per le consegne in città.

Da una fase iniziale che ha coinvolto un ridotto

<sup>5 &</sup>quot;Beer Boat" o "barca della birra", così denominata in quanto all'inizio il trasporto era dedicato principalmente alla birra e alle bevande (Project Mimosa– Civitas Initiative) www.civitas.eu.



3 - Traffico in una strada di Londra.

numero di società, partecipanti spontaneamente all'iniziativa, e dove l'ordinanza regolamentava le aree di carico/scarico (LEZ) all'interno dell'area centrale della città, mediante il rilascio di certificati con costi, validità e modalità operative diverse, si è passati ad un modello definitivo, obbligatorio per tutti, e premiale nei confronti di coloro in grado di rispettare i parametri individuati. Di tale esperienza deve essere soprattutto sottolineata la forte partecipazione, garantita all'iniziativa dagli stakeholder che ha permesso di condividerne modi e tempi.

Padova - Come ribadito più sopra, la politica di razionalizzazione della distribuzione urbana delle merci, spesso viene supportata da interventi di carattere infrastrutturale. La realizzazione di uno o più UCC è un approccio al tema cui si sono orientate anche alcune città italiane. Tra queste, il caso di Padova è forse il più significativo e idoneo a corroborare alcune conclusioni, a chiusura di questo articolo.

Il servizio "Cityporto" di Padova, attivato nel 2004, con un accordo di programma condiviso da diversi attori, tra cui il Comune, la Provincia e l'Interporto di Padova, viene erogato tramite piccoli furgoni a basso impatto ambientale (metano e/o elettrici) e fa perno sull'interporto quale UCC in cui raggruppare le consegne dei diversi operatori del trasporto, destinate alla città. I mezzi in menzione usufruiscono naturalmente di una serie di agevolazioni (non ci sono limitazioni orarie e sono disponibili stalli dedicati per il carico e lo scarico) nella ZTL cittadina.

Gli aspetti principali e, se vogliamo, peculiari di questo servizio, sono la partecipazione su base volontaria, la concertazione con gli operatori e soprattutto l'utilizzo di una piattaforma interportuale, grazie alla sua prossimità alla città.

## Nuove sperimentazioni e conclusioni

È impossibile in questa sede rendere conto compiutamente di tutte le più svariate esperienze in corso, che vanno dal ricorso di tricicli elettrici alle avveniristiche navicelle sotterranee del progetto tedesco "CargoCap".

Occorre forse spendere invece qualche parola per ciò che concerne la distribuzione fisica delle merci al consumatore, parte non trascurabile del problema della distribuzione urbana delle merci, generato dal costante incremento registrato negli ultimi anni dall'E-commerce.

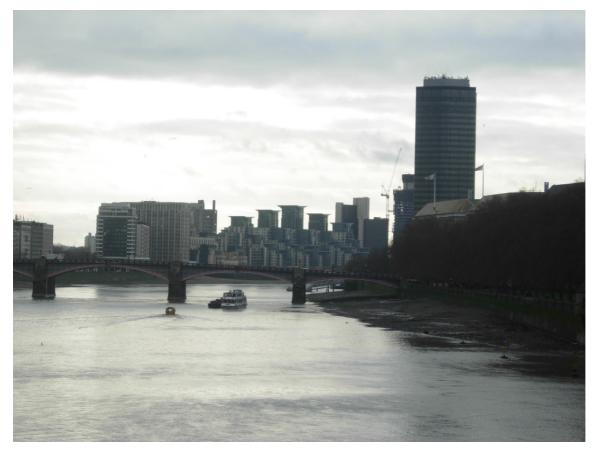
Per far fronte al fenomeno, in luogo delle consegne a domicilio, hanno preso corpo sistemi di consegna che prevedono un ruolo attivo del destinatario.

Prodotti di medie e piccole dimensioni possono essere infatti consegnati in luoghi di consolidamento come magazzini di pick up point o in punti di raccolta più contenuti, quali armadietti o cassette di sicurezza, presso i quali il cliente può recarsi autonomamente per il ritiro.

Un esempio di box con questo utilizzo è quello offerto dalle poste tedesche "Packstation", ma anche i "BentoBox" di Berlino o i "Locker" di TNT Express, funzionanti a Roma, Milano e Torino, seguono lo stesso tipo di filosofia.

Pare d'altro canto importante rilevare che quello che può essere percepito unicamente come un problema complesso, da un'altra angolazione, rappresenta, per le città e per le aree metropolitane in generale, un' importante occasione di recupero di competitività e di sviluppo, di tensione verso un nuovo rinascimento urbanistico e culturale.

Lo confermano numerosi studi tra i quali Smart



4 - Un'altra veduta di Londra col Tamigi.

City Tracker 3Q13<sup>6</sup>, pubblicato da Navigant Research, che propone una panoramica sulle nuove tecnologie applicabili alla mobilità urbana, come quella basata sui sensori posti su macchine, mezzi pubblici, incroci, edifici, o sui network di video sorveglianza o ancora sulle infrastrutture digitali di sostegno alla rete stradale urbana e extraurbana. Secondo lo stesso studio la questione della mobilità urbana diventerà sempre più nevralgica e costituirà una grande possibilità di crescita per quelle aziende che vi si dedicheranno. Un mercato, quello del "trasporto intelligente" stimato al 2020 in oltre 20 miliardi di dollari.

In conclusione, traendo spunto dal caso summenzionato di Padova, preme sottolineare come una piattaforma logistica, quale ad esempio un interporto, nel caso in cui abbia una congrua vicinanza all'area urbana, possa giocare un ruolo di forte rilievo. Ciò è ancor più vero se si assume come evidenza che il problema della distribuzione urbana è indissolubilmente legato a quello del traffico commerciale di lunga distanza che converge anch'esso sui centri urbani e sull'ampia periferia. Sono due volti di uno stesso problema (la zona centrale della città non è sicuramente l'unica a essere interessata dall'inquinamento e dalla congestione stradale). L'interporto, data anche la sua natura e il suo scopo, può così integrare e rendere coerenti tra loro sistemi di trasporto sequenziali e agevolare l'inclusione delle città nella rete di trasporto continentale, divenendone ideale punto d'accesso. Si pone dunque prioritario, a livello centrale, coor-

dinare e convergere verso una politica dei trasporti che faccia dell'interporto un elemento attivo di congiunzione delle catene distributive, ancor più

6 "Smart City Tracker 3Q13" – Global Smart City Projects by World Region, Market Segment, Technology, and Application. alla luce della presenza d'infrastrutture che ne rendono possibile l'impiego dal punto di vista intermodale. A nostro avviso, attraverso un'attenta rilettura dell'architettura dei sistemi ferroviari urbani, alla luce dei nuovi indirizzi di ingegneria dei trasporti che spingono verso un alleggerimento del traffico di testa a favore dei nodi passanti, si potrebbero promuovere iniziative di city logistics di tipo ferroviario, congiungenti punti di transito anche non per forza appartenenti al centro storico della città.

La nuova legge quadro sugli interporti<sup>7</sup>, in corso di approvazione in Parlamento, pare cogliere questo importante aspetto, attribuendo tra i compiti di un interporto, anche quello di promuovere azioni di logistica distributiva urbana.

Se poi si considera come sia preponderante nei capitali di queste società la quota detenuta dalla parte pubblica, giustificata anche dalla missione di riordino urbanistico per la quale sono state create queste infrastrutture, ci sembra realistico pensare ad un loro impiego di pari rilevanza dal punto di vista sociale, com'è quello della logistica urbana.

Riproduzione riservata ©

<sup>7</sup> Proposta di Legge C. 730 "Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali", derivante dal testo unificato dei progetti di legge C. 3681 e C. 4296 approvati dalla Camera nella XVI Legislatura (aprile 2012).