

Distribuzione. Padova è tutt'ora la migliore realtà per l'uso di veicoli a metano ed elettrici ed ha il bilancio in pareggio

Veneto leader nella logistica urbana

Raggiunto a Verona un accordo per l'ingresso dei corrieri espresso in centro storico

Franco Tanel

I furgoni fermi in doppia fila fanno talmente parte del panorama quotidiano della nostra vita, che quasi non ci facciamo più caso. Ma la distribuzione urbana è un segmento della logistica strategica: le città generano la metà delle merci complessivamente trasportate su strada, con ricadute importanti in termini economici e ambientali, a partire dalla congestione fino alla qualità dell'aria.

Fino a oggi, le politiche di city logistics, sono state lasciate nelle mani dei singoli Comuni, con l'effetto di creare una miriade di provvedimenti disomogenei, spesso in contrasto tra loro e talvolta privi di reale efficacia. E gli operatori, in particolare i corrieri espresso, si sono trovati ad affrontare situazioni talmente diverse da città a città da dover chiedere con forza al Governo un'azione di coordinamento.

L'Anci, l'associazione dei comuni italiani e la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, presieduta dall'ex sottosegretario Bartolomeo Giachino, hanno firmato un accordo sulla distribuzione urbana delle merci con l'obiettivo di dare un indirizzo a livello nazionale alle politiche del settore. «In Italia abbiamo 8 mila Comuni e ognuno ha affrontato la city logistics per conto suo - spiega Giachino -, una situazione insostenibile; in accordo con l'Anci abbiamo voluto sviluppare un percorso di studio e di indirizzo

comune in modo che i sindaci possano dare una risposta efficace ai problemi di congestione e inquinamento dell'aria senza penalizzare gli operatori».

C'è da dire anche che, al di là dei divieti di accesso, le esperienze di distribuzione urbana delle merci avviate dai Comuni hanno avuto fino a oggi risultati incerti: dove si è conteso troppo sui contributi pubblici, il servizio è andato in crisi. Viceversa, puntando subito alla sostenibilità economica, l'esperienza ha funzionato.

È il caso di Padova, unanimemente riconosciuta come la migliore realtà oggi esistente in Italia. Il servizio battezzato Cityporto, ad adesione volontaria, è gestito da Interporto Padova, dal 2004 con mezzi a metano ed elettrici: è in pareggio di bilancio e per la gestione ordinaria, economicamente autosufficiente.

Dalla piattaforma di raccolta dei pacchi all'Interporto partono i furgoni che ottimizzano i giri delle consegne, grazie anche a un accordo uso delle tecnologie informatiche. Un successo tale che anche corrieri espresso come **Bartolini** e **Gls** affidano a Cityporto le loro consegne. Il modello Padova si sta via via diffondendo in altre città come Modena, Aosta, Como, Brescia e Bressanone.

Intanto l'Anci e la Consulta hanno creato un gruppo di lavoro che il prossimo 14 dicembre incontrerà i sindaci di tutti i capoluoghi di Regione: «Dobbiamo dare atti di indirizzo per discipli-

nare modalità di accesso alle città che siano in funzione di parametri virtuosi, come l'efficienza logistica, i livelli di emissione dei veicoli, la permanenza nelle zone a traffico controllato - spiega Giachino -. Abbiamo già concordato sul principio di neutralità tecnologica delle scelte: in altre parole i sindaci possono legittimamente operare per avere una città con veicoli a zero emissioni locali, ma senza indirizzare la scelta verso sistemi di alimentazione elettrico o metano che hanno lo stesso risultato in termini di emissioni».

Una puntualizzazione importante dopo il recentissimo caso di Firenze dove il Comune ammette l'uso di soli veicoli elettrici. «Abbiamo concordato - conclude Giachino - che servono norme armonizzate a livello nazionale, che bisogna monitorare i tempi di permanenza nelle Ztl e qui ci potrà aiutare l'introduzione della targa personalizzata con microchip prevista dal nuovo codice della strada e che si può pensare a incentivi per lo svecchiamento delle flotte». Intanto il tavolo sulla city logistics ha già dato i primi risultati: le Associazioni dei corrieri hanno raggiunto un accordo con il Comune di Verona e stanno discutendo in questi giorni con Torino.

Soddisfatto il presidente di Aicai, Marco Carenini, che spiega: «Il gruppo di lavoro guidato da Giachino si sta muovendo davvero bene: la situazione per noi era insostenibile. Firenze, ad esem-

pio, vuole autorizzare l'ingresso dei soli veicoli elettrici; ma questi furgoni costano ben 90 mila euro l'uno e hanno appena 130 chilometri di autonomia. Noi siamo disponibilissimi a rinnovare le flotte, a utilizzare mezzi ecologici, ma tenendo conto delle tecnologie davvero utilizzabili. Oltre al costo, vista la limitata autonomia, dovremmo usare più mezzi per fare lo stesso servizio, davvero paradossale». Aicai chiede anche la certezza delle norme: «lo scorso anno abbiamo firmato un accordo con il Comune di Milano per l'utilizzo di mezzi Euro 5, anche perché i veicoli a metano hanno il problema dei pochissimi punti di rifornimento disponibili. Adesso la nuova amministrazione trasforma l'Ecopass in Congestion Charge: non si possono cambiare le regole una volta l'anno».

Riguardo ai servizi di distribuzione urbana delle merci organizzati dai Comuni, Carenini è cauto: «Noi facciamo un servizio ad alto valore aggiunto, che difficilmente può essere svolto da altri - conclude -. Ad esempio per alcuni grandi marchi dell'elettronica ritiriamo i prodotti da inviare alla riparazione direttamente a casa dei clienti: siamo noi a imballarli in speciali scatole, a dare una prima descrizione del guasto e a preparare la documentazione. Non esiste più il corriere con il pacco e la bolla con la carta copiativa. In ogni caso questi servizi di city logistics proposti dai Comuni devono essere neutrali e non obbligatori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ALLEANZA QUADRO

Raggiunta l'intesa tra i Comuni italiani e la Consulta autotrasporto e logistica per dare un indirizzo nazionale alle politiche del comparto

TRASPORTI SPECIALE

COORDINAMENTO: Enrico Bronzo



www.ecostampa.it

Uno dei furgoni del Cityporto di Padova. Il servizio, ad adesione volontaria, è gestito da Interporto Padova, dal 2004 con mezzi a metano ed elettrici: per la gestione ordinaria è economicamente autosufficiente



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

044206