



# OSSERVATORIO MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

COSA DI MUOVE PER LA LOGISTICA URBANA





CleanCities



# OSSERVATORIO MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

## COSA SI MUOVE PER LA LOGISTICA URBANA

Nelle pagine che seguono riportiamo una panoramica delle notizie su cosa si è mosso per la logistica urbana nelle 18 città monitorate dall'Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile (Bari, Bergamo, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Prato, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia) nel corso della seconda parte del 2023 e per tutto l'anno 2024.

# INDICE

<b>NOTIZIE DI INTERESSE GENERALE.....</b>	<b>6</b>
23.10.2023 – CAB LOG E COSTANTIN: CAMION RIFORNITI CON HVO (BIODIESEL) .....	6
26.10.2023 – LOGISTICA SOSTENIBILE: AMAZON INAUGURA DUE NUOVI HUB DI MICROMOBILITÀ.....	6
14.12.2023 – GLS ITALIA ENTRA NELL’ELETTRIMOBILITÀ DALLA PORTA VOLVO TRUCKS.....	7
13.11.2023 – LA LOGISTICA GREEN DI CAB LOG .....	7
10.4.2024 – PARLAMENTO EUROPEO ADOTTA REGOLAMENTO SU EMISSIONI VEICOLI PESANTI .....	8
6.5.2024 – CINQUEMILA PUNTI DI RITIRO E CONSEGNA PER LA RETE UPS IN ITALIA.....	9
4.10.2024 – CRESCITA DELLE VENDITE DI VEICOLI PESANTI AD EMISSIONI ZERO IN EUROPA .....	10
2.11.2024 – LOGISTICA URBANA A EMISSIONI ZERO: LE PRIME CITTÀ EUROPEE .....	10
30.11.2024 – E-VAN: TUTTE LE CAPITALI EUROPEE POTREBBERO ESSERE LIBERE DA GRANDI FLOTTE DI BENZINA E DIESEL ENTRO IL 2030 .....	11
5.12.2024 – DRONI PER CONSEGNARE I PACCHI: RIUSCITO IL PRIMO TEST IN ITALIA .....	11
19.12.2024 – BRT: ENTRO IL 2026 LE CONSEGNE NELLE CITTÀ ITALIANE AVVERRANNO SOLO CON I MEZZI ELETTRICI.....	12
15.1.2025 – POLIMI: DECARBONIZZAZIONE E TRASPORTI PESANTI, RESPONSABILI DELL’8% DELLE EMISSIONI .....	12
16.1.2025 – VEICOLI COMMERCIALI, UNRAE: INCENTIVI E COLONNINE DI RICARICA CHIAVE DELLA CRESCITA .....	14
24.1.2025 – La risposta all’Osservatorio sulla logistica urbana di Vito Parisi, Vicepresidente nazionale ANCI con delega alla mobilità sostenibile e trasporto pubblico locale .....	14
<b>BARI.....</b>	<b>16</b>
20.2.2024 – CAMIONALE DAL PORTO ALL’AUTOSTRADA.....	16
BARI – 15.12.2024 – VIA LIBERA ALLA STRADA CAMIONALE .....	16
<b>BERGAMO.....</b>	<b>18</b>
8.11.2024 – 37 NUOVI «LOCKER» PER IL RITIRO DEGLI ACQUISTI EFFETTUATI ONLINE .....	18
<b>BOLOGNA .....</b>	<b>19</b>
17.10.2023 – IL TRASPORTO MERCI VIA FERROVIA COME PRINCIPALE LEVA PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI.....	19
27.11.2023 – LOGISTICA PULITA: “BASI SUI VIALI PER LE CONSEGNE CON MEZZI ELETTRICI E CARGO-BIKE” .....	19
18.1.2024 – LOGISTICA SOSTENIBILE: LAVORI PER I PRIMI MICROHUB PER LA CONSEGNA MERCI.....	19
13.2.2024 – “SBOLOGNIAMO TUTTI I PACCHI” .....	20
10.1.2025 – NUOVO BANDO REGIONALE PER SOSTENERE L’ACQUISTO DI BICI E CARGO BIKE A PEDALATA ASSISTITA.....	22
25.1.2025 – LE PROSPETTIVE PER LA LOGISTICA SOSTENIBILE NELLE INTENZIONI DEL NEO-ASSESSORE MICHELE CAMPANIELLO.....	22

<b>FIRENZE .....</b>	<b>23</b>
21.2.2023 – SENSORI PER GLI ANGOLI CIECHI SUI MEZZI PER LA RACCOLTA DEI RIFIUTI.....	23
22.3.2024 – IKEA CONSEGNA IN CARGO BIKE .....	23
26.9.2024 – ZTL, CONTROLLI ANCHE IN USCITA: STRETTA SUL CARICO SCARICO MERCI.....	24
4.10.2024 – VIA I CAMION DAI VIALI NELLE ORE DI PUNTA.....	25
17.10.2024 - ANCHE LA LOGISTICA URBANA NELLE LINEE PROGRAMMATICHE DELLA SINDACA FUNARO	25
29.9.2023 – CAMION, ANGOLI CIECHI: ANCHE FIRENZE PRONTA A CHIEDERE I SENSORI.....	27
6.10.2023 – SENSORI SUI TIR ALL’UNANIMITÀ PASSA LA MOZIONE SULL’OBBLIGO .....	27
7.1.2025 – MOZIONE UNANIME DEL CONSIGLIO COMUNALE PER I SENSORI PER L’ANGOLO CIECO .....	28
<b>GENOVA.....</b>	<b>29</b>
15.3.2024 – NUOVI MEZZI ELETTRICI PER AMIU .....	29
11.10.2023 – UN RETROPORTO PIÙ SMART E SOSTENIBILE CON IL PROGETTO GREEN LOGISTIC VALLEY	29
19.4.2024 – TAPIS ROULANT PER COLLEGARE PRINCIPE E STAZIONE MARITTIMA, AEROPORTO E FERMATA FS ERZELLI .....	30
<b>MILANO .....</b>	<b>32</b>
4.8.2023 – ANGOLO CIECO, ECCO LE LINEE GUIDA DEL COMUNE PER CAMION E AUTOBUS .....	32
25.9.2023 – SENSORI ANGOLO CIECO: ASSOTIR INCONTRA L’ASSESSORE ARIANNA CENSI, UNITRANS CHIEDE L’INTERVENTO DI SALVINI.....	32
28.9.2023 – Sensori angolo cieco: da Fai-Confrtrasporto diffida al sindaco Sala.....	33
30.9.2023 – ANGOLO CIECO, 30 EURO PER L’ADESIVO ATTESA FINO A OTTO MESI PER I SENSORI .....	34
11.10.2023 – OBBLIGO SENSORI ANGOLO CIECO: ANBTI CHIEDE MISURE ADEGUATE.....	36
11.10.2023 – OBBLIGO SENSORI ANGOLO CIECO: ANBTI CHIEDE MISURE ADEGUATE.....	36
10.11.2023 – GIÀ INSTALLATI SU 1.200 VEICOLI I SENSORI PER L’ANGOLO CIECO.....	37
23.11.2023 – OBBLIGO DEI SENSORI SUI MEZZI PESANTI, IL TAR RITIENE CHE IL COMUNE NON SIA COMPETENTE .....	38
7.1.2024 – PROPOSTE PER UNA LOGISTICA SOSTENIBILE .....	38
26.2.2024 – IL CONSIGLIO DI STATO DA RAGIONE AL COMUNE SUI SENSORI.....	39
6.1.2024 – IL QUADRO DELLA MOBILITÀ: IL COMMENTO DEL POLITECNICO SUI DATI AMAT .....	40
23.4.2024 – SPERIMENTAZIONE DSV DI VEICOLI ELETTRICI VOLVO PER LA LOGISTICA URBANA.....	40
30.5.2024 – NOVE MAXI HUB PER LE MERCI CONTRO IL BOOM DI TIR E FURGONI.....	41
11.7.2024 – IN ARRIVO SEI NUOVE VELOSTAZIONI ATTREZZATE E, FORSE, UN SERVIZIO DI CARGO-BIKE.	41
17.7.2024 – ANGOLO CIECO CAMION, MULTE AUTOMATICHE DA SETTEMBRE 2024 .....	42
21.8.2024 – SENSORI SALVA-CICLISTI RISCHIO NUOVO CODICE DELLA STRADA .....	42
23.8.2024 – RETE DI HUB E CONSEGNE IN CARGO BIKE VIA AL PIANO LOGISTICA A ZERO EMISSIONI.....	43
27.8.2024 – SENSORI PER L’ANGOLO CIECO: PRESTO OBBLIGATORI ANCHE PER I FURGONI .....	44
27.9.2024 – SENSORI PER L’ANGOLO CIECO E MULTE “AUTOMATICHE”: COSA CAMBIA DALL’1 OTTOBRE .....	45
27.11.2024 – IL BOOM DEI FURGONI, L’E-COMMERCE INGOLFA IL TRAFFICO.....	45

30.11.2024 – CICLABILI, AREE PEDONALI E CARGO QUATTRO MESI PER LE SCELTE FUTURE.....	46
30.11.2024 – ADOTTARE POLICY DI MOBILITÀ E RIGENERAZIONE URBANA PER LA LOGISTICA .....	47
29.12.2024 – FASCE ORARIE LIMITATE AI CAMION IN CITTÀ IL RILANCIO DEL COMUNE PER STRADE PIÙ SICURE .....	47
<b>PADOVA.....</b>	<b>49</b>
11.10.2024 – INTERPORTO E ELECTRIP ITALY REALIZZANO LA PRIMA AREA DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI IN ZONA INDUSTRIALE .....	49
<b>PARMA .....</b>	<b>50</b>
19.9.2023 – CICLABILI, ZONE 30, PEDONALIZZAZIONI, LOGISTICA E TUTELA DELLA SALUTE: IL COMUNE TRACCIA LE LINEE DEL PUMS.....	50
21.9.2024 – IN PIAZZA GARIBALDI EVENTO SU CARGO BIKE .....	50
10.1.2025 – NUOVO BANDO REGIONALE PER SOSTENERE L’ACQUISTO DI BICI E CARGO BIKE A PEDALATA ASSISTITA.....	51
16.2.2024 – LA GIUNTA APPROVA LE LINEE GUIDA DEL PIANO PER LA LOGISTICA SOSTENIBILE .....	52
12.3.2024 – NOVECENTOMILA CONSEGNE AL GIORNO.....	52
13.5.2024 – LOGISTICA URBANA E CONSEGNE “SELVAGGE” .....	53
28.5.2024 – BIKE BOX E LOCKER ALLA STAZIONE CONCA D’ORO DELLA METRO .....	53
8.12.2024 – DISPONIBILI I DOCUMENTI DEL PUMS METROPOLITANO APPROVATI DEFINITIVAMENTE, COMPRESO IL PIANO PER LA LOGISTICA .....	54
<b>TORINO.....</b>	<b>56</b>
TORINO – 18.10.2023 – LA SPERIMENTAZIONE DI SOLUZIONI INNOVATIVE PER MOBILITÀ INTEGRATA E LOGISTICA DELLE MERCI.....	56
3.11.2023 – INTESA TRA CITTÀ DI TORINO E ASSOCIAZIONI SINDACALI PER LE POLITICHE SU MOBILITÀ, TRASPORTI E LOGISTICA .....	56
18.1.2025 – APPROVATE LE LINEE GUIDA PER L’ASSEGNAZIONE DI CONTRIBUTI A SPERIMENTAZIONI DI SOLUZIONI INNOVATIVE PER LA MOBILITÀ URBANA DEL FUTURO, COMPRESA LA LOGISTICA DELL’ULTIMO MIGLIO .....	57
<b>VENEZIA.....</b>	<b>58</b>
22.7.2023 – “EMILIO” È LA PRIMA IMBARCAZIONE MERCI A IMPATTO ZERO A SERVIZIO DEI PUNTI VENDITA.....	58

## NOTIZIE DI INTERESSE GENERALE

### 23.10.2023 – CAB LOG E COSTANTIN: CAMION RIFORNITI CON HVO (BIODIESEL)

Con l'acronimo HVO viene indicato l'Hydrogenated vegetable oil, un combustibile vegetale idrogenato ottenuto 100% da materie prime rinnovabili che può essere usato al posto del diesel tradizionale. Da anni è usato nel Nord Europa, rispetto ad un gasolio convenzionale consente una riduzione delle emissioni fino al 90%. È da poco arrivato in Italia, distribuito dall'azienda Costantin Spa di Borgo Veneto nel Padovano con un fatturato di 1 miliardo.

Cab Log, azienda logistica di Noale, nel Veneziano (150 milioni di fatturato, mille dipendenti tra diretti e indiretti) ha deciso di sposare questa rivoluzione nel mondo dei biodiesel, attivando una fase di test il nuovo combustibile non fossile. La sperimentazione inizierà su alcuni mezzi, la cui previsione di percorrenza chilometrica annuale di ciascuno è di 110.000 chilometri.

“Stando ai nostri test che da diversi mesi stiamo conducendo il nuovo diesel HVO riduce la rumorosità del motore e aumenta le prestazioni in termini di una migliore combustione, riducendo la fumosità e facilitando le partenze a freddo”, spiega Marco Vetralli, direttore commerciale di Costantin Spa. “L'impatto economico è pressoché nullo per gli utilizzatori, considerando la vera natura del prodotto: inquina meno, perché è privo di aromatici e poliaromatici, composti impattanti dal punto di vista ambientale – continua Luca Cavatton di Costantin Spa, responsabile del progetto HVO100 – per questo riteniamo sia il futuro dello spostamento green”.

“Anche per questo la nostra idea è quella di estendere il progetto entro fine anno ad altri dieci mezzi”, spiega Danilo Vaccaro di [CAB LOG](#). “Per poter arrivare a coprire quasi la totalità della nostra flotta di 300 mezzi, valuteremo gli effetti significativi che il nuovo carburante ha in termini di costi, consumi e l'impatto sui motori, oltre alla capillarità del servizio. È una sfida per noi, ma anche per l'intero mondo della logistica”.

Nel 2023 Cab Log impiega 380 dipendenti, oltre ai più di 1.000 indiretti nei magazzini in cui opera. Gli spazi gestiti sono vasti: 360 mila metri quadri di magazzini in 20 siti italiani, una flotta di oltre 180 trattori stradali e più di 700 semirimorchi. Fra le sedi dell'azienda Venezia, Milano, Bologna e Pomezia (Roma).

fonte: Cab-Log

### 26.10.2023 – LOGISTICA SOSTENIBILE: AMAZON INAUGURA DUE NUOVI HUB DI MICROMOBILITÀ

Nelle città europee tradizionalmente a elevata densità, gli hub di **micromobilità** sono usati da **Amazon** per effettuare consegne ai clienti con cargo scooter elettrici, cargo bike e consegne a piedi.

Recentemente quattro erano già stati lanciati in Italia nelle città di **Milano, Napoli, Genova e Bologna**. Da oggi, due nuovi hub di **micromobilità** sono operativi a **Roma e Trento**.

Grazie all'impiego di **cargo scooter elettrici**, gli hub consentiranno di **ridurre le emissioni di CO2** legate alle **consegne dell'ultimo miglio** e contribuiranno anche a migliorare la qualità dell'aria, alleviare la congestione del traffico e a ridurre l'inquinamento acustico nei centri urbani.

**Gli hub di micromobilità** permettono di **togliere dalla strada i tradizionali van per le consegne**, alleviando la congestione del traffico nei centri urbani e migliorando la qualità dell'aria.

Decarbonizzare le flotte dei partner di consegna

“Gli hub di micromobilità costituiscono un importante tassello nel supportare il percorso di **decarbonizzazione** delle flotte dei nostri partner di consegna in un settore cruciale come quello dei trasporti verso il nostro obiettivo di azzeramento delle emissioni nette di CO2 entro il 2040”, ha commentato **Gabriele Sigismondi, Country Director, Amazon Logistics Italia**.

**Amazon** sta continuando ad investire per sperimentare metodi di consegna alternativi soprattutto in Italia, dove le **zone a traffico limitato** non preservano soltanto la qualità dell'aria ma anche il patrimonio storico e culturale dei centri urbani.

La **micromobilità** permette di ridurre gli impatti ambientali negativi nelle comunità in cui opera l'azienda.

I numeri dell'impegno di Amazon nella sostenibilità

Amazon ha attivato **hub di micromobilità** in più di 20 città europee come parte dell'investimento di oltre €1 miliardo per elettrificare e decarbonizzare ulteriormente la rete dei trasporti dei suoi partner di consegna in Europa.

Questo investimento contribuirà ad ampliare la flotta ad oltre 10.000 van elettrici per le consegne e 1.500 veicoli pesanti per il trasporto merci elettrici. Nel 2022, in Europa, Amazon ha consegnato oltre 120 milioni di pacchi impiegando **veicoli elettrici a zero emissioni** allo scarico, 8 milioni dei quali in Italia.

fonte: [Trasporti-Italia](#)

## 14.12.2023 – GLS ITALIA ENTRA NELL'ELETTROMOBILITÀ DALLA PORTA VOLVO TRUCKS

Consegnato, presso l'Hub di Riano (RM), il primo truck elettrico Volvo FH Electric a GLS Italia. Grazie a un'autonomia di 360 km farà da spola con la filiale di San Lorenzo, da dove partono tutti mezzi elettrici per la distribuzione finale.

Volvo Trucks in Italia ha un piccolo primato: di camion elettrici non se ne vendono molti (a ottobre di quest'anno saranno stati una trentina circa), ma di quei pochi **la stragrande maggioranza recano sulla calandra il marchio del costruttore svedese**. E questo trend sarà ancora più confermato domani mattina quando **anche GLS Italia introdurrà nella propria flotta**, accanto ai mezzi tradizionali e a quelli alimentati a biocarburante, anche **un Volvo FH Electric**.

Si tratta di un **trattore, vestito in livrea blu e in grado di percorrere 360 km in autonomia** sfruttando **6 pacchi batterie**, trainerà un **semirimorchio a un solo asse** – così da contenere il più possibile la tara del veicolo – e servirà a **collegare l'Hub di Riano con la filiale di San Lorenzo**, situata vicino alla stazione Tiburtina a Roma e dotata di una flotta composta da soli mezzi a zero emissioni. La ricarica del mezzo avverrà tramite una **colonnina alimentata da energia proveniente da fonti rinnovabili**.

Il managing director di Volvo Trucks Italia, **Giovanni Dattoli** spiega come la scelta di GLS, di ricorrere a più tipologie di alimentazioni, sia quella che consente di raggiungere **l'ambizioso obiettivo di ridurre le emissioni di CO2 del 50% entro il 2030**. «Le alimentazioni alternative disponibili – ricorda – sono il **biogas** e l'**HVO**, ma il cuore della strategia è l'elettromobilità: oggi sono i veicoli elettrici, domani avremo le celle a combustibile a **idrogeno**. Noi facciamo la nostra parte, ma è **necessario l'impegno di clienti come GLS e dei loro clienti, oltre che della politica e delle istituzioni**».

Sulla stessa scia si è espresso anche **Klaus Schädle**, group area managing director di GLS che dopo aver ricordato come «il trasporto pesante, in Italia, vale circa il 50% delle nostre emissioni di CO2», ha spiegato che **il primo camion elettrico della società «farà da test per capire come e quanto possiamo avere un impatto positivo sul futuro**. Operando nel settore della logistica e dei trasporti sentiamo un forte senso di responsabilità verso il nostro pianeta e i nostri figli. Per questo abbiamo bisogno di fornitori lungimiranti come Newexpress, che credono fortemente in questo progetto e stanno investendo con noi nelle nuove tecnologie».

Fonte: [Uomini e trasporti](#)

## 13.11.2023 – LA LOGISTICA GREEN DI CAB LOG

Il noto operatore logistico veneziano lancia un piano di investimenti (e un nuovo logo) per rendere la flotta ecosostenibile e per valorizzare il proprio personale in ottica Esg. L'amministratore delegato, Renzo Bortolato: «L'ecosostenibilità nella logistica ha un costo, cerchiamo partner disposti ad investire con noi nel green». Investiti oltre 5 milioni di euro

Il settore dei trasporti, si sa, è tra i più inquinanti. Cab Log, con una visione volta al futuro e alla sostenibilità, ha lanciato ante tempus un ambizioso piano di investimenti per rendere la sua flotta ecologica e i suoi magazzini ecosostenibili e per valorizzare il proprio personale attraverso un programma innovativo di formazione. Questi progetti non solo riducono l'impatto ambientale ma testimoniano anche un impegno concreto verso una visione di business etico e sostenibile.

Per quanto riguarda i magazzini, i due nuovi hub che l'azienda si appresta ad aprire hanno ottenuto il livello GOLD della certificazione LEED, oltre ad essere concepiti per una gestione interna a tutela ambientale attraverso l'installazione di impianti fotovoltaici, di illuminazione a led basso consumo con sistema di regolazione

“dimmerabile” al fine del funzionamento dell’impianto secondo l’effettiva necessità, l’acquisto di carrelli con batterie al litio, l’utilizzo di materiali eco-compatibili, anche per quelli di consumo operativo (film biodegradabile, imballi riciclabili, carta riciclata, etc), la riduzione del packaging e la dematerializzazione documentale, il contenimento dell’utilizzo dell’acqua potabile e non. Oltre a questo, le piattaforme saranno già predisposte per l’utilizzo di mezzi a gas ed elettrici e in prossimità di raccordi ferroviari per lo sviluppo dell’intermodalità.

Si tratta dello spazio di Oppeano (VR), cinquantamila metri quadri inaugurati ad inizio ottobre, e degli ottantamila metri quadri di Vidigulfo (PV), pronti a fine 2024. Gli spazi sono in posizione strategica per ridurre l’impatto ambientale e circondati da verde, per evitare l’eccesso di cementificazione tipico delle aree logistiche.

Ma non solo. Sui magazzini delle venti filiali (Cab Log supera i 150 milioni di fatturato, opera su oltre 360 mila metri quadri coperti con più di 300 mezzi di proprietà) sono stati installati ottantamila metri quadri di pannelli solari, ai quali presto verranno accoppiate batterie di ricarica e colonnine per i veicoli elettrici.

**Uno degli aspetti chiave del progetto green di Cab Log è la transizione verso mezzi elettrici. L’azienda punta a convertire almeno metà della sua flotta di 50 auto alimentate da combustibili fossili.** Inoltre, ha iniziato a testare un trattore stradale Volvo per servizi di navettaggio, con l’obiettivo di acquistarne due entro fine anno. Nel centro della città di Milano, poi, due furgoni completamente elettrici porteranno a termine le consegne dell’ultimo miglio. “I nostri clienti più attenti alla sostenibilità ci coinvolgono costantemente nei loro progetti” afferma Massimo Berti, direttore generale di Cab Log, “ed è per questo che in pipeline abbiamo già altri cinque furgoni elettrici pronti a partire per servizi dedicati”.

Il tutto mentre aumentano i mezzi LNG ed euro 6 nella flotta aziendale. Alcuni di questi saranno alimentati da un biocombustibile (HVO) che garantisce la sostenibilità della filiera, è in corso un progetto pilota su due mezzi per verificarne la resa. Stando ai primi test, il nuovo diesel riduce la rumorosità del motore e aumenta le prestazioni in termini di una migliore combustione, riducendo la fumosità e facilitando le partenze a freddo. Inquina meno, perché è privo di aromatici e poliaromatici, composti impattanti dal punto di vista ambientale, e rispetto ad un gasolio convenzionale consente una riduzione delle emissioni fino al 90%.

Per dare ancora più valore a quanto detto, Cab Log lancia un nuovo logo, una rivisitazione di quello che tutti siamo abituati a vedere sulle strade.

“Il mondo della logistica è chiamato ad una rivoluzione copernicana”, dichiara Massimo Berti. “Abbiamo investito e continueremo ad investire per rendere sempre più green i nostri servizi, con un conseguente aumento dei costi. Per questo possiamo affermare che molti dei nostri clienti siano diventati partner in questa battaglia per un futuro dove il trasporto rispetta l’ambiente. Siamo attenti alle innovazioni che verranno, come per esempio l’idrogeno, ma è importante che la nostra classe politica chiarisca la propria visione sulla reale volontà di aiutare le aziende a diventare più sostenibili”.

fonte: Cab Log

## 10.4.2024 – PARLAMENTO EUROPEO ADOTTA REGOLAMENTO SU EMISSIONI VEICOLI PESANTI

Il Parlamento Europeo ha adottato in via definitiva nuove misure per rafforzare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 per i nuovi veicoli pesanti (HDV).

Il regolamento relativo alle emissioni di nuovi camion, autobus e rimorchi è stato approvato dai deputati con 341 voti favorevoli, 268 contrari e 14 astensioni.

Le emissioni di CO2 degli autocarri di grandi dimensioni (compresi i veicoli professionali, come i camion dei rifiuti, i puntatori o i miscelatori per calcestruzzo) e gli autobus dovranno essere ridotte del 45% per il periodo 2030-2034, del 65% per il 2035-2039 e del 90% a partire dal 2040.

Entro il 2030, i nuovi autobus urbani dovranno ridurre le loro emissioni del 90% e diventare veicoli a emissioni zero entro il 2035. Gli obiettivi di riduzione delle emissioni sono fissati anche per i rimorchi (7,5%) e i semirimorchi (10%), a partire dal 2030.

La legge impone alla Commissione di effettuare un riesame dettagliato dell’efficacia e dell’impatto delle nuove norme entro il 2027.

Il Consiglio deve ancora approvare formalmente il regolamento prima che possa entrare in vigore.

Le emissioni ad effetto serra prodotte dal trasporto su strada nell'UE rappresentano oltre il 6% delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE. Secondo la [proposta legislativa](#) della Commissione presentata nel febbraio 2023, la riduzione di tali emissioni è fondamentale per gli obiettivi europei di conseguire la neutralità climatica entro il 2050 e ridurre la domanda di combustibili fossili importati.

[Il testo adottato \(presto disponibile, cliccare su 10.04.2024\)](#)

## 6.5.2024 – CINQUEMILA PUNTI DI RITIRO E CONSEGNA PER LA RETE UPS IN ITALIA

**UPS rafforza la sua rete di UPS Access Point** e raggiunge la soglia di **5.000 punti di ritiro e consegna in Italia** in risposta alla **crescita dell'e-commerce** e alle **richieste di convenienza e sostenibilità** da parte dei consumatori; l'obiettivo è raggiungere **un totale di 6.000 sedi** entro la **fine del 2024**.

Questo traguardo rientra nel piano di rafforzamento della rete capillare delle sedi UPS Access Point: un totale di oltre 38.000 di punti di raccolta diversi dal domicilio privato in tutta Europa, che contribuiscono a **ridurre le emissioni di CO2 nell'ultimo miglio** fino al **33%** rispetto alle consegne tradizionali<sup>[1]</sup>. Questo permette alla società di rispondere alle esigenze di un crescente numero consumatori relative ai servizi di spedizione: più del 60% si ritiene molto interessato a metodi di consegna rispettosi dell'ambiente, inoltre il 27% di loro abbandonerebbe il rivenditore se questi non soddisfacesse le aspettative di consegna sostenibili, mentre il 25% lo sconsiglierebbe<sup>[2]</sup>.

**Le sedi UPS Access Point sono esercizi commerciali di quartiere con orari di apertura prolungati durante la settimana e aperture anche durante il weekend, che offrono agli acquirenti online tutta la scelta di ritirare i propri acquisti quando e dove risulta loro più comodo.** In Italia, in particolare, già oggi chi vive in un'area urbana può trovare una sede UPS Access Point a una **distanza media di 900 metri**, mentre nelle città ad alta densità **a circa 400 metri**.

Presso le sedi UPS Access Point, non solo si possono ritirare facilmente gli acquisti effettuati online, ma si possono anche consegnare i resi senzadover stampare l'etichetta, servendosi semplicemente di un codice a barre su smartphone. ([https://www.ups.com/dropoff?loc=it\\_IT](https://www.ups.com/dropoff?loc=it_IT))

Filtri applicati:

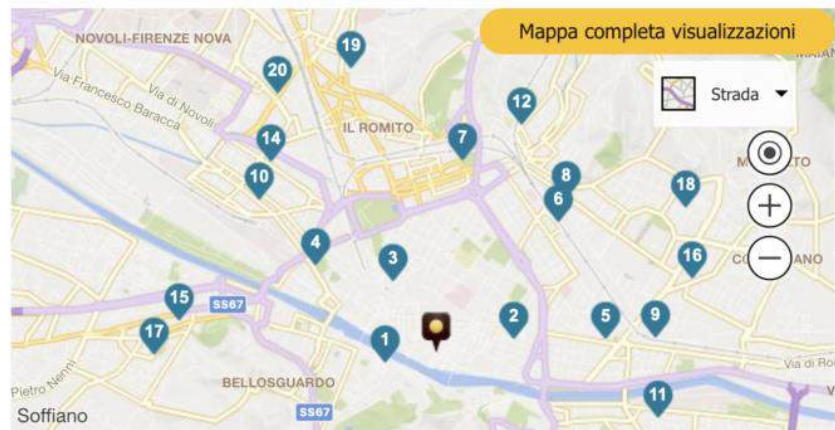
Vicino:  Usa la mia posizione attuale

[Affina la ricerca](#)

[Cancella filtri](#)

Risultati [Stampa risultati](#)

Ordina per:



Chi fa acquisti online ha la possibilità, durante il check out, di **selezionare la sede UPS Access Point presso la quale desidera ritirare l'acquisto**; allo stesso tempo i destinatari UPS di una consegna a domicilio possono reindirizzarla presso una di queste sedi quando ricevono la notifica di consegna, via email o SMS, il giorno prima, mentre il pacco è in viaggio, o il giorno stesso della consegna. Con l'applicazione gratuita UPS My Choice® è inoltre possibile personalizzare le preferenze di consegna impostando la sede preferita e le assenze per ferie in modo che i pacchi siano tenuti in deposito presso una sede UPS Access Point fino al rientro, per avere il controllo totale su quando e dove vengono consegnati i pacchi.

<sup>[1]</sup> Effect of pick-up points and returns on CO2 emissions in last mile parcel delivery networks, <https://topsectorlogistiek.nl/wp-content/uploads/2020/09/TNO-2020-R10909.pdf>, 2020

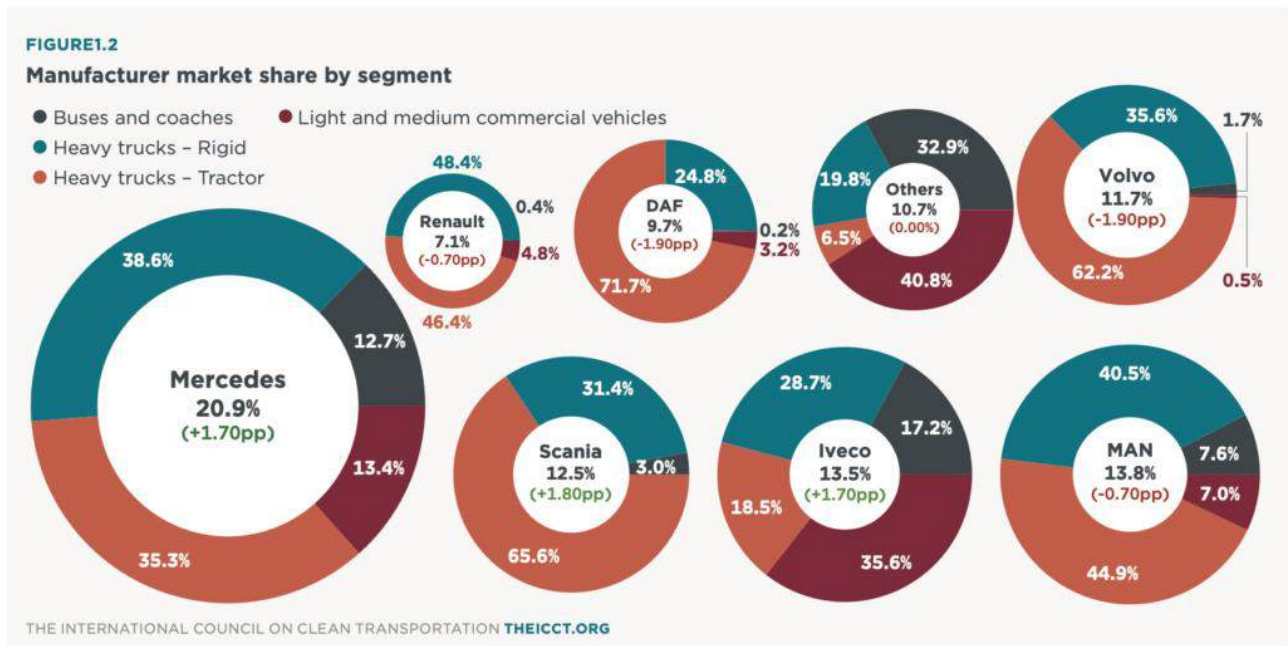
<sup>[2]</sup> Descartes' 2nd Annual Home Delivery Sustainability Study, [https://routinguk.descartes.com/media\\_uk/transfer/doc/wp\\_home\\_delivery\\_sustainability\\_2023\\_final.pdf](https://routinguk.descartes.com/media_uk/transfer/doc/wp_home_delivery_sustainability_2023_final.pdf), 2023

fonte: UPS

#### 4.10.2024 – CRESCITA DELLE VENDITE DI VEICOLI PESANTI AD EMISSIONI ZERO IN EUROPA

Nel secondo trimestre del 2024, il mercato dei veicoli pesanti (HDV) nell'Unione europea è cresciuto del 12% rispetto al primo trimestre. I veicoli a emissioni zero (ZEV) hanno sostenuto il 4,1% di tutte le vendite di HDV nel secondo trimestre rispetto al 3,2% nel primo trimestre. Questo aumento è stato in tutti e tre i segmenti HDV: camion pesanti, veicoli commerciali leggeri e medi, autobus e pullman.

Le vendite di HDV a emissioni zero nella prima metà del 2024 sono aumentate del 54% rispetto alla prima metà del 2023. La quota di vendite di autocarri pesanti a emissioni zero è aumentata dallo 0,7% nella prima metà del 2023 (1.076 ZEV su 151.327 camion pesanti totali) all'1,2% nella prima metà del 2024 (1.651 ZEV su 141.101).



La quota di vendita di veicoli commerciali leggeri e medi a emissioni zero è aumentata dal 4,9% nella prima metà del 2023 al 9,3% nella prima metà del 2024 e le vendite di autobus e pullman a emissioni zero sono aumentate da 2.088 unità a 2.819 unità.

[il report ICCT sulle vendite di veicoli pesanti in Europa](#)

#### 2.11.2024 – LOGISTICA URBANA A EMISSIONI ZERO: LE PRIME CITTÀ EUROPEE

La logistica urbana è fondamentale per il funzionamento delle città europee, ma il modo in cui è organizzata attualmente è spesso insostenibile a causa dell'uso diffuso di furgoni e camion inquinanti. Sebbene questi veicoli rappresentino una piccola percentuale del traffico stradale, hanno un impatto enorme sulle emissioni di gas serra e sull'inquinamento atmosferico.

Per affrontare questi problemi, molte città e aziende europee sono emerse come pioniere nel passaggio alla logistica urbana a emissioni zero secondo quanto risulta dal rapporto "The pioneers of zero-emission logistics in European cities" diffuso dalla Clean Cities Campaign. Questo rapporto fornisce una panoramica di queste città, basandosi su una revisione della letteratura, un database di zone a emissioni zero e 20 interviste ad esperti.

vedi il dettaglio sul rapporto in [Ambientenonsolo](#)

## 30.11.2024 – E-VAN: TUTTE LE CAPITALI EUROPEE POTREBBERO ESSERE LIBERE DA GRANDI FLOTTE DI BENZINA E DIESEL ENTRO IL 2030

*Con un numero in forte espansione di furgoni elettrici in Europa, tutte le capitali europee potrebbero introdurre zone di trasporto a emissioni zero entro il 2030 e avere abbastanza e-van made-in-Europe. Entro il 2026, ci saranno più modelli di e-van disponibili rispetto a quelli diesel e benzina, e i furgoni elettrici a batteria saranno più economici da acquistare rispetto alle loro controparti diesel entro il 2027.*

Tra il 2025 e il 2030, si prevede che 3,9 milioni di e-van (made-in-Europe ed escludendo le importazioni straniere) saranno venduti nell'UE e nel Regno Unito. Questo sarebbe più che sufficiente per consentire a tutte le 27 capitali dell'UE, così come a Londra, di implementare zone a emissioni zero per il trasporto merci, lo afferma una nuova analisi di Transport & Environment e Clean Cities Campaign.

Le flotte con oltre 100 furgoni, assorbirebbero solo il 32% dell'offerta totale interna. Se le zone a emissioni zero fossero estese per coprire flotte superiori a 50 o anche 20 furgoni, ci sarebbero ancora abbastanza e-van disponibili per rifornire tutte le 28 città [furgoni elettrici a batteria (BEV) e furgoni elettrici a celle a combustibile (FCEV)]. Ciò significa che tutte le capitali europee potrebbero essere libere da grandi flotte di furgoni a benzina e diesel entro il 2030. In questa analisi, si presume che tali zone si applichino inizialmente solo a grandi flotte. [i furgoni a benzina e diesel di proprietà di privati e piccole flotte, circa il 60% delle scorte di furgoni nelle città, non sarebbero influenzati.]

I furgoni elettrici saranno la chiave per la decarbonizzazione dei centri urbani. Le zone a emissioni zero – aree in cui sono consentite solo la mobilità attiva e i veicoli a emissioni zero – stanno guadagnando popolarità in Europa come mezzo per affrontare l'inquinamento atmosferico. 35 di queste zone sono già previste per gli anni 2030, con 19 che entreranno in vigore nel 2025. La maggior parte di queste zone sono progettate come zone di trasporto a emissioni zero, il che significa che i furgoni e-van saranno sempre più al centro della scena nelle nostre strade.

[Leggi l'articolo completo con i dettagli del rapporto su Ambientenonsolo](#)

## 5.12.2024 – DRONI PER CONSEGNARE I PACCHI: RIUSCITO IL PRIMO TEST IN ITALIA

**Amazon** ha compiuto un passo importante nel suo ambizioso programma di consegne tramite droni. È stato infatti effettuato il primo volo di test nei cieli italiani, sull'area della cittadina di San Salvo, in Abruzzo.

Il test ha visto protagonista [il nuovo drone MK-30](#), uno dei sistemi più avanzati sviluppati dall'azienda per la consegna di pacchi, e rappresenta un passo cruciale verso il lancio del [servizio Prime Air](#), che potrebbe rivoluzionare la logistica dell'ultimo miglio in Italia e in Europa.

Questa iniziativa arriva dopo anni di sperimentazioni negli Stati Uniti, dove Amazon ha già testato con successo il funzionamento di droni per la consegna delle merci. Ora, con il via libera delle autorità italiane, in primis l'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile), il **progetto Prime Air** si prepara a decollare anche in Europa, con l'Italia in prima linea.

**Prime Air** non è solo un esperimento, ma una vera e propria scommessa su come la tecnologia può rivoluzionare il settore della logistica e della consegna delle merci. L'idea alla base del progetto è semplice: ridurre il tempo necessario per ricevere un pacco ordinato online, grazie all'utilizzo di droni autonomi che coprono in pochi minuti anche lunghe distanze, a differenza dei tradizionali mezzi di trasporto.

Il test di San Salvo, infatti, non è stato un volo simbolico, ma un vero e proprio passo operativo, che si inserisce in un quadro più ampio di sperimentazioni internazionali. **Amazon** ha già condotto numerosi test negli Stati Uniti e in altri Paesi, dove ha messo alla prova diverse versioni di droni per migliorare l'efficienza e la sicurezza delle consegne. I **droni Amazon**, infatti, sono progettati per essere altamente automatizzati, grazie all'intelligenza artificiale e al programma di computer vision sviluppato dall'azienda. Questo sistema consente ai droni di navigare



autonomamente, evitando ostacoli come alberi, edifici e altri veicoli, in modo sicuro per le persone, gli animali e la proprietà.

Il **drone MK-30** utilizzato durante il test di San Salvo ne è un esempio: grazie a un design avanzato e a un sistema di propulsione elettrico, il drone è in grado di trasportare pacchi di piccole e medie dimensioni (fino a 2,5 chilogrammi) in modo rapido e preciso. Inoltre, i droni Amazon sono equipaggiati con sistemi di rilevamento che permettono loro di volare in modo sicuro anche in aree densamente popolate, garantendo la separazione dagli altri velivoli in volo e riducendo i rischi di incidenti.

fonte: Corriere.it

## 19.12.2024 – BRT: ENTRO IL 2026 LE CONSEGNE NELLE CITTÀ ITALIANE AVVERRANNO SOLO CON I MEZZI ELETTRICI

La sfida di **BRT** per i prossimi due anni è quella di arrivare al 100% delle consegne solamente con mezzi elettrici nelle città italiane. BRT è tra le più importanti aziende di riferimento specializzata nella gestione di spedizioni nazionali e internazionali e servizi di logistica.

E' quanto ha intenzione di fare **Stefania Pezzetti**, Ceo del colosso logistico **BRT**, che ha illustrato il processo di trasformazione aziendale agli studenti del corso di Diritto della navigazione e dei trasporti presso **l'Università di Bologna**.

La lezione di Pezzetti è stata incentrata sulle sue esperienze professionali, sulle trasformazioni in atto nel settore della logistica e del trasporto espresso e sul piano di trasformazione di una realtà con un fatturato annuo di 2 miliardi di euro, 26.000 addetti tra dipendenti diretti e indiretti e 220 milioni di pacchi consegnati in un anno.

“Non dobbiamo chiederci solo cosa facciamo ma anche come lo facciamo- ha spiegato Stefania Pezzetti- nel business sono importanti i valori, l'etica d'impresa e la compliance perchè creano sostenibilità vera, che dura nel tempo. Le scorciatoie sono illusorie, non portano lontano, sono castelli di carta destinati a crollare”.

La Ceo di Brt ha ribadito anche gli impegni per la riduzione delle emissioni e i risultati già ottenuti: per il 2025 Brt si è data l'obiettivo di ridurre del 27% la CO2 emessa per collo consegnato rispetto al 2020. Riduzione che arriverà al 60% entro il 2030.

fonte: Trasporti-Italia

## 15.1.2025 – POLIMI: DECARBONIZZAZIONE E TRASPORTI PESANTI, RESPONSABILI DELL'8% DELLE EMISSIONI

Nonostante gli sforzi profusi, a livello globale la quantità di emissioni di gas serra continua ad aumentare, benché più lentamente, mentre in Europa e in Italia sono in calo dal 1990. Ma se l'Unione Europea a fine 2023 aveva registrato una diminuzione del 36%, l'Italia nello stesso periodo si è fermata a -27% e il gap è ancora più significativo considerando che contestualmente il PIL pro capite europeo è cresciuto del 57% contro il 23% del nostro Paese. Ciononostante, il percorso intrapreso è quello corretto ed è frutto dell'efficientamento energetico (il rapporto consumi/PIL si è ridotto del 30%) e della diffusione delle rinnovabili (il rapporto emissioni/consumi è sceso del 18%).

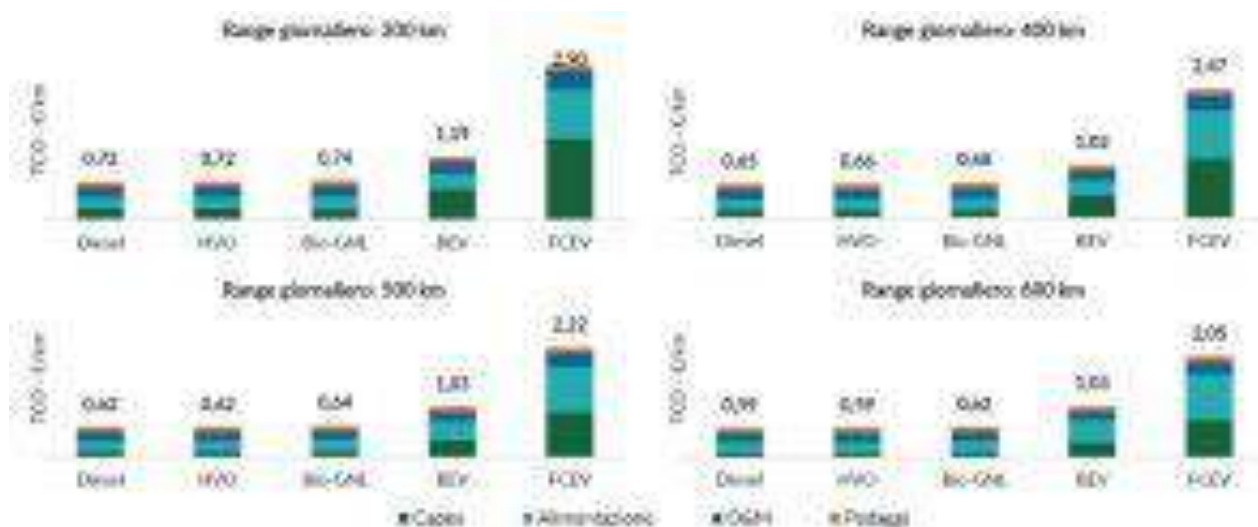
In questo contesto, i settori hard-to-abate (come i trasporti pesanti e, nell'industria, siderurgia, chimica, ceramica, carta, vetro e cemento) sono una sfida complessa, poiché i loro vincoli tecnologici o operativi limitano molto l'efficacia di elettrificazione, efficientamento energetico e adozione di fonti rinnovabili, rendendo necessari investimenti in tecnologie ad hoc per decarbonizzare prodotti e servizi.

### ***Il trasporto merci su strada: la decarbonizzazione dei veicoli commerciali pesanti***

Le soluzioni per la decarbonizzazione del trasporto merci tramite veicoli commerciali pesanti (HDV) possono essere suddivise in due macrocategorie: uso di carburanti sostenibili che alimentano truck «convenzionali», ossia dotati di un normale motore a combustione interna, oppure utilizzo di veicoli a trazione elettrica. Nel rapporto è stato analizzato il TCO (Total Cost of Ownership) per entrambe, avendo come riferimento per il “caso base” il truck alimentato a diesel fossile, che rappresenta di gran lunga il più diffuso sul mercato.

Se si prende il caso di un truck che percorre giornalmente circa 400 km, il TCO di riferimento (diesel fossile) è di 0,65 €/km, che diventa 1,02 €/km per i veicoli elettrici (BEV) e addirittura 2,47 €/km per i veicoli ad idrogeno (FCEV), mentre le soluzioni HVO (carburante sintetico) e BIO-GNL (biocarburante) sono simili al “caso base”. Ma lo scenario non cambia molto anche se si considerano diversi range giornalieri, con un ampliamento delle differenze inversamente proporzionale all'aumento della percorrenza.

Il grafico riportato sotto, che analizza il Total Cost of Ownership al variare della percorrenza giornaliera, mostra come sul costo chilometrico dei mezzi a trazione elettrica impatti notevolmente il capex. Infatti, nel caso di una percorrenza pari a 400 km/giorno, l'acquisto del veicolo BEV conta per il 43% del totale e quella del veicolo FCEV per il 46%, contro il 20-25% delle tecnologie tradizionali. Quando la percorrenza sale a 600 km/giorno, il peso scende a 28% e 37% per BEV e FCEV, comunque superiore al 17-19% dei truck alimentati a carburanti sostenibili. Altri due elementi relativi al carburante sono di particolare interesse: una crescita del TCO del veicolo BEV superata la soglia dei 400 km/giorno, dovuta alla necessità di ricorrere a infrastrutture di ricarica pubblica più costosa rispetto a quella privata, e l'impatto notevole del costo del carburante per il veicolo FCEV dovuto al prezzo dell'idrogeno verde.



La situazione cambierebbe con l'implementazione di opportune policy ad-hoc per il sostegno di veicoli a zero emissioni: nel Rapporto è stato considerato l'impatto sul Total Cost of Ownership del meccanismo ETS 2, che porterà a un aumento del 10-15% del prezzo del carburante tradizionale, e dell'eventuale rimozione dei pedaggi autostradali per questi mezzi. Inoltre, è stato modellizzato un prezzo dei biocarburanti superiore a quello attuale, in modo da rifletterne il valore. Con queste assunzioni, l'analisi mostra che il veicolo BEV potrebbe raggiungere già oggi la parità di costo con il veicolo alimentato ad HVO, anche se l'elevato costo iniziale del mezzo resterebbe una barriera significativa alla diffusione di truck elettrici.

“In Italia, tuttavia, la quota di mercato delle alimentazioni alternative sulle immatricolazioni totali è del tutto marginale, il 2% nel 2023, e la quasi totalità del parco circolante di HDV è costituito da veicoli a diesel – spiega Chiaroni -. Sono tante infatti le barriere che rallentano la diffusione di truck alternativi, in particolare a zero emissioni: l'incertezza normativa, il costo di acquisto, la mancanza di meccanismi di incentivazione adeguati, le carenze a livello infrastrutturale e, non ultimo, l'assenza di domanda di mercato per un trasporto 'green'. Per rendere l'idea dell'impatto economico che avrebbe questa transizione, si consideri che nel caso venissero acquistati HDV elettrici pari al 50% delle immatricolazioni totali al 2030, in linea con i target europei, sarebbero necessari 1,7 miliardi di euro di investimenti aggiuntivi rispetto all'acquisto di veicoli diesel”.

fonte: Ferpress

## 16.1.2025 – VEICOLI COMMERCIALI, UNRAE: INCENTIVI E COLONNINE DI RICARICA CHIAVE DELLA CRESCITA

Secondo i dati **UNRAE**, il **2024** si è chiuso con una lieve crescita dell'**1,1%**, registrando **198.630 immatricolazioni**, ma le prospettive per il **2025** indicano una contrazione del **4%**, con circa **190.000 unità** previste. Questa cifra, pur rappresentando un calo rispetto all'anno precedente, rimane superiore alla **media decennale** di **180.000 unità**.

I veicoli commerciali elettrici puri (**BEV**) hanno registrato un lieve miglioramento a dicembre **2024**, con una quota salita al **2,7%** rispetto all'**1,5%** dello stesso mese del **2023**. Tuttavia, l'intero **2024** chiude con una quota **BEV** dell'**1,9%**, in calo rispetto al **3,1%** del **2023**. Questo trend evidenzia l'urgenza di misure concrete per incentivare la transizione ecologica dei veicoli commerciali.

**Michele Crisci**, Presidente dell'**UNRAE**, sottolinea l'importanza di un piano pluriennale di **incentivi** per favorire il mercato dei veicoli commerciali. *“In Legge di Bilancio sono stati previsti 200 milioni di euro per ciascuno dei due anni 2026 e 2027 per il rifinanziamento del fondo Automotive. È auspicabile che tali risorse vengano destinate a un piano strutturato di incentivi, da attivare già nel 2025, per supportare la transizione verso una mobilità sostenibile”* dichiara **Michele Crisci**, Presidente dell'**UNRAE**.

Oltre agli **incentivi**, la diffusione di una rete di **colonnine di ricarica** adeguata è un elemento imprescindibile per sostenere i veicoli commerciali. **UNRAE** propone un credito d'imposta del **50%** per gli investimenti privati in infrastrutture di ricarica **fast** (oltre **70 kW**) nel triennio **2025-2027**.

Nel **2024**, il **diesel** si conferma la motorizzazione dominante, guadagnando **3,3 punti percentuali** e raggiungendo l'**83,7%** del mercato. Tuttavia, altre motorizzazioni, come **benzina**, **Gpl**, **metano** e veicoli **ibridi**, registrano un calo. La media di **CO<sub>2</sub> ponderata** è aumentata del **2,9%**, passando a **195,6 g/Km** rispetto ai **190,0 g/Km** del **2023**, evidenziando la necessità di una transizione più rapida verso tecnologie a basse emissioni.

Per **sostenere il mercato dei veicoli commerciali nel 2025**, è fondamentale implementare un piano di **incentivi strutturato** e accelerare lo sviluppo delle infrastrutture con **colonnine di ricarica**. Solo con interventi concreti sarà possibile stimolare la domanda e supportare l'intero settore nella transizione verso una **mobilità sostenibile**.

fonte: Trasporti-Italia

## 24.1.2025 – LA RISPOSTA ALL'OSSERVATORIO SULLA LOGISTICA URBANA DI VITO PARISI, VICEPRESIDENTE NAZIONALE ANCI CON DELEGA ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Con l'esplosione degli acquisti online la logistica urbana è sempre più diventata una componente importante della mobilità, per l'elevato numero di furgoni in circolazione, cosa pensa si debba fare in questo campo?

L'esplosione degli acquisti online ha sicuramente avuto un impatto significativo sulla logistica urbana, aumentando il numero di furgoni in circolazione e, di conseguenza, il traffico e le emissioni inquinanti nelle città. Per affrontare questa sfida, è necessario adottare soluzioni innovative che bilancino l'efficienza del sistema logistico con la sostenibilità ambientale e la qualità della vita urbana.

In primo luogo, le città dovrebbero incentivare l'uso di veicoli elettrici per le consegne, riducendo così le emissioni e il rumore. Inoltre, è fondamentale rivedere i modelli di distribuzione, promuovendo l'uso di hub logistici urbani, dove i pacchi vengono smistati e poi distribuiti in modo più efficiente con mezzi a basso impatto, come biciclette cargo elettriche o furgoni elettrici.

Anche la revisione degli orari di consegna è un intervento utile: incentivare le consegne durante le ore meno trafficate può ridurre l'intensità del traffico e migliorare la qualità dell'aria nelle aree urbane. Inoltre, è importante sviluppare infrastrutture dedicate per il transito dei mezzi di consegna, per evitare che questi blocchino il traffico o siano costretti a parcheggiare in aree non idonee.

Infine, le amministrazioni locali possono lavorare a stretto contatto con le aziende di logistica e le piattaforme di e-commerce per adottare soluzioni condivise che favoriscano l'efficienza e la sostenibilità delle operazioni di consegna. Un approccio coordinato, che tenga conto delle necessità delle città, dei consumatori e delle imprese, è fondamentale per affrontare la crescente pressione della logistica urbana.



## BARI

### 20.2.2024 – CAMIONALE DAL PORTO ALL'AUTOSTRADA

Il via libera arriverà dal Consiglio comunale con una proposta di delibera approvata dalla giunta. Che di fatto autorizzerà gli espropri per la realizzazione della Camionale, la strada che collegherà l'ingresso del porto all'autostrada. E sarà una operazione imponente, una delle più rilevanti mai realizzate a Bari: gli espropri valgono complessivamente 14 milioni di euro e riguardano terreni, aree industriali e artigianali che saranno acquisite dalla Città metropolitana per la realizzazione del tracciato della Camionale.

La giunta ha trasmesso ai Municipi la proposta di delibera con la quale chiederà al Consiglio comunale di approvare il progetto che comporterà una variante urbanistica al Piano regolatore e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Un'accelerazione verso la realizzazione dell'opera in attesa che dalla conferenza dei servizi, convocata in Regione, arrivi l'ultimo e definitivo via libera. La Città metropolitana ha aggiudicato i lavori al raggruppamento temporaneo di imprese formato da Cobar spa ed Europea 92 spa, che dovranno completare il cantiere entro il 2026. L'opera è stata finanziata con 220 milioni di euro da risorse statali che dovranno però essere spese entro il 2026, per questo la Città metropolitana conta di aprire il cantiere nella seconda metà di quest'anno.

La Camionale, chiamata anche Strada del Levante, in particolare collegherà l'autostrada A14 con la zona industriale, l'aeroporto e l'interporto per giungere allo scalo portuale. Il lungomare Vittorio Veneto sarà bypassato con la realizzazione di un sottopasso. Il tracciato prevede una prima rotonda che permette il collegamento con l'accesso attuale al porto e che attraverso una rampa si allaccia a una seconda rotatoria che consentirà l'uscita sul sottopasso del lungomare di corso Vittorio Veneto. Che sarà innalzato di circa tre metri.

Un tunnel, quindi, ma anche rotatorie e viadotti: così la Camionale è stata pensata per rivoluzionare la circolazione dei tir in un parte fondamentale della città. Via Napoli, per esempio, sarà attraversata con un sottopasso. Una rotatoria consentirà l'accesso alla zona compresa fra il cimitero monumentale e il fascio dei binari, che verranno bypassati con un nuovo sottopasso che condurrà a un'altra rotonda: quella in viale Europa.

Nello studio di fattibilità si legge come « da piazzale Marisabella fino a via Napoli il tracciato si imposta a profondità sempre maggiori. In corrispondenza di via Napoli si raggiungono i meno 8 metri di profondità ». Un'opera imponente pensata per decongestionare il traffico in via Napoli, che in questo modo non verrà più caratterizzato dal transito di tir.

fonte: Repubblica Bari

### BARI – 15.12.2024 – VIA LIBERA ALLA STRADA CAMIONALE

Arriva il via libera alla strada Camionale di Bari dalla Conferenza di servizi. Con l'ok giunto il 12 dicembre, si è concluso positivamente l'iter relativo al Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale (PAUR) che consentirà l'approvazione in Consiglio metropolitano del progetto di fattibilità tecnico-economica e i successivi adempimenti relativi alla realizzazione della "Strada Camionale di Bari di collegamento tra l'autostrada A14 ed il porto di Bari detta "Strada Porta del Levante".

Si tratta di un'opera di miglioramento trasportistico – urbanistico in grado di smaltire i flussi di traffico pesante diretti verso il porto di Bari tramite un accesso diretto all'area portuale. Una viabilità che abbraccia i punti di maggior interesse commerciale, senza passare dai centri urbani.

L'infrastruttura strategica, che vede come soggetto attuatore la Città metropolitana di Bari con il Servizio Pianificazione Territoriale Generale, Demanio, Mobilità, Viabilità, è finanziata per l'importo di 216 milioni di euro con fondi rivenienti da fondi statali con delibere CIPE e con Accordi intervenuti con l'Autorità di Sistema del Mar Adriatico Meridionale a cui si aggiungono 84 milioni di euro rivenienti dal Fondo di Sviluppo e coesione 2021/2027.

La realizzazione di questa opera riorganizza l'assetto dei collegamenti tra le vie di comunicazione della città di Bari e dell'intera area metropolitana, alleggerendo le viabilità critiche attraverso una progettazione integrata e interessa i territori di tre comuni: Bari, Modugno e Bitonto.

Avrà anche la funzione di collegamento diretto dell'autostrada A14, dove verrà realizzato un nuovo casello a metà strada tra quelli di Bitonto e di Bari Nord, con la zona industriale di Bari, con l'aeroporto di Bari Palese, con l'Interporto Regionale della Puglia e, infine, con il Porto.

Fonte: Bari today

# BERGAMO

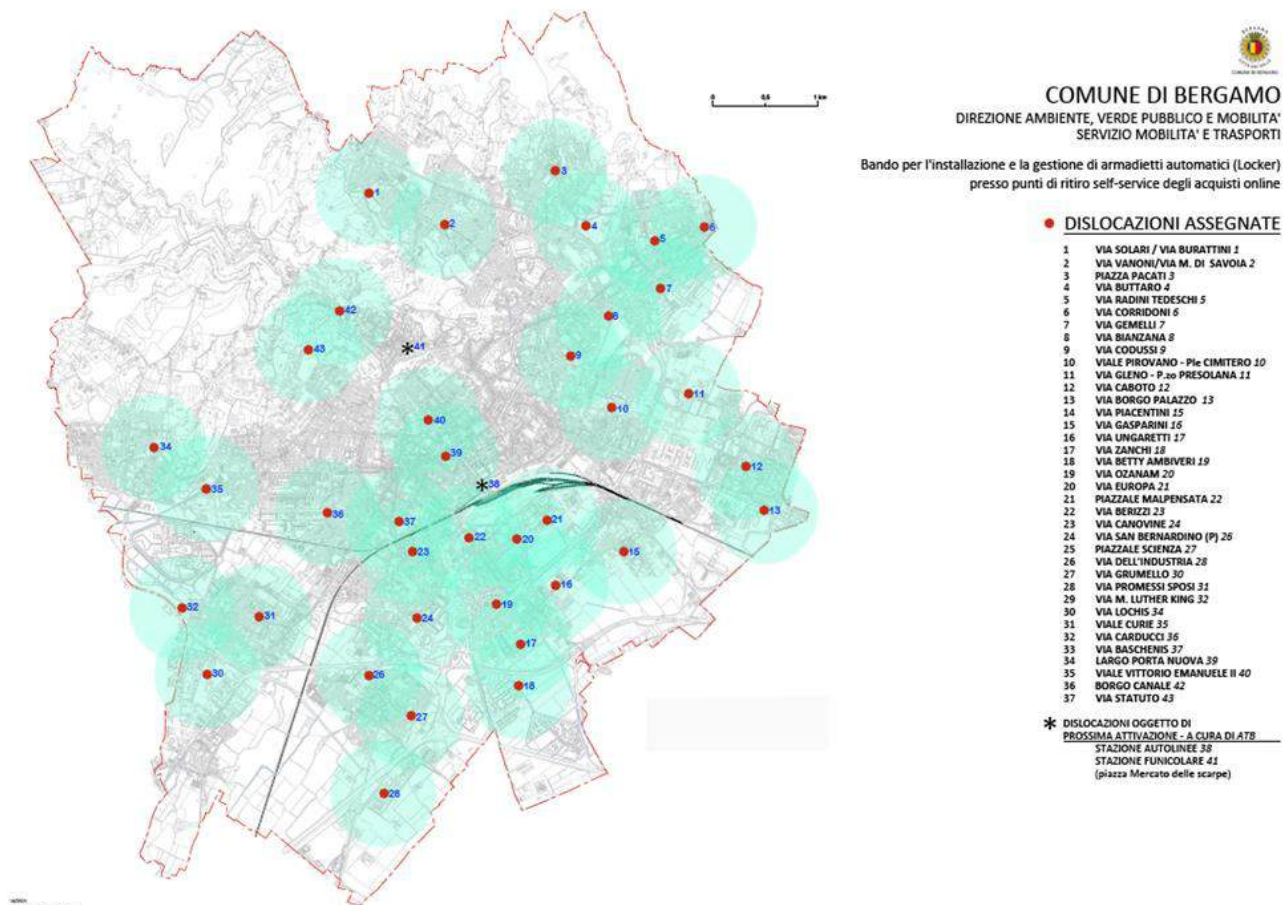
## 8.11.2024 – 37 NUOVI «LOCKER» PER IL RITIRO DEGLI ACQUISTI EFFETTUATI ONLINE

Il Comune di Bergamo ha presentato il progetto per l'installazione di 37 nuovi «locker», ovvero **armadietti automatici** per il ritiro di acquisti effettuati online.

Un'iniziativa che ha l'obiettivo di **conciliare i nuovi stili di consumo con le esigenze di maggiore vivibilità e tutela dell'ambiente**, spiega il Comune. Ridefinendo il sistema delle consegne urbane per decongestionare il traffico, in particolare nei borghi storici, e ridurre le emissioni inquinante generate dal sistema di distribuzione.

Il progetto è stato oggetto di un bando del Comune, alla cui scadenza sono stati selezionati tre operatori del settore giudicati idonei: **Amazon, Gls, Brt Fermopoint**. I singoli lotti sono stati ripartiti sulla base del posizionamento in graduatoria e delle preferenze espresse dai tre operatori, per un numero complessivo di **37 «locker» da 20 armadietti** ciascuno.

Le **aree identificate dal Comune** sono state scelte a partire dalla vicinanza di parcheggi di interscambio e da zone caratterizzate dalla presenza di elevati flussi di persone, come stazioni ferroviarie o di rifornimento.



La mappa dei «locker»

«Questo progetto – spiega l'assessore alla Mobilità Marco Berlanda – ha l'obiettivo di evitare le consegne mancate, gestire in maniera efficiente i carichi per i corrieri con i relativi benefici ambientali, ridurre i transiti dei veicoli di consegna minimizzando l'accesso nelle zone a traffico limitato, promuovendo **un cambiamento di abitudini nelle attività di ritiro dei pacchi** da parte della cittadinanza: la presenza di «locker» collocati nelle vicinanze delle sedi di residenza o lavorative dei cittadini può contribuire a favorire la diffusione di spostamenti di «ultimo miglio» con modi sostenibili, a piedi, in bicicletta o tramite il trasporto pubblico».

# BOLOGNA

## 17.10.2023 – IL TRASPORTO MERCI VIA FERROVIA COME PRINCIPALE LEVA PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI

Rendere più ecologico il trasporto merci è una delle condizioni per l'attuazione della strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente. La tabella di marcia per il raggiungimento della riduzione delle emissioni dei trasporti del 90% al 2050, come previsto dal "Green Deal", prevede il raddoppio del traffico merci su ferrovia entro tale data.

La Regione Emilia-Romagna, nell'ambito delle iniziative avviate per supportare l'Alleanza regionale per il trasporto ferroviario delle merci apre il confronto sulle policy funzionali a supportare l'incremento dello shift modale gomma-ferro e il rafforzamento delle reti di trasporto a vantaggio degli operatori e del sistema logistico ed industriale del territorio. Criticità, opportunità e nuovi scenari al centro del dibattito tra pianificatori, rappresentanze associative ed i principali attori del sistema logistico ed intermodale.

Su questi temi il 30 ottobre si terrà un convegno presso la Sala Polivalente Guido Fanti, Regione Emilia-Romagna Viale Aldo Moro 50, Bologna.

[Convegno 30 ottobre programma](#)

fonte: ITL Istituto sui Trasporti e la Logistica

## 27.11.2023 – LOGISTICA PULITA: "BASI SUI VIALI PER LE CONSEGNE CON MEZZI ELETTRICI E CARGO-BIKE"

Entro pochi mesi cambieranno il sistema delle consegne in città: i loro mezzi arriveranno solo sui viali, da dove partiranno mezzi elettrici e biciclette per le consegne dell'ultimo miglio. « Tutta la mobilità in futuro dovrà cambiare », spiega in una intervista Andrea Franceschelli, vicepresidente di Due Torri, azienda di logistica che nel 2024 festeggerà 50 anni.

Stiamo lavorando – dice – «A un progetto dell'Unione europea per cui siamo stati selezionati due anni fa, il progetto "URBANE": prevede che dai nostri magazzini porteremo le spedizioni destinate al centro di Bologna sui viali e che invece di andare direttamente dal consumatore finale, nel nostro caso i locali, ristoranti o bar, depositeremo i pacchi in tre armadi locker sui viali, dove andranno a prenderli mezzi elettrici o cargo bike di altri partner per la distribuzione nell'ultimo miglio. Il software sviluppato dal Politecnico di Milano invia un codice alle aziende che solo con quello potranno aprire i depositi».

I locker «verranno installati a gennaio 2024 e la nuova distribuzione partirà a febbraio. Grazie alle altre aziende partner del progetto tutte le consegne per il centro città verranno fatte con mezzi sostenibili. Mentre per il resto della provincia continueremo coi nostri mezzi».

Fonte: Repubblica Bologna

## 18.1.2024 – LOGISTICA SOSTENIBILE: LAVORI PER I PRIMI MICROHUB PER LA CONSEGNA MERCI

Sono in corso in questi giorni i lavori per la costruzione delle prime tre **postazioni di trasferimento delle merci da furgoni tradizionali a veicoli elettrici e cargo bike** elettriche e a pedalata muscolare. Questi micro hub sono i primi Spazi Logistici di Prossimità in città, strategicamente collocati in aree individuate in prossimità dei viali, a ridosso del centro storico: porta San Mamolo, via Calori e via Berlinguer.

Gli "armadi" saranno dotati anche di dispositivi per il monitoraggio dei flussi di consegne e della tecnologia Blockchain per l'invio di codici unici di utilizzo per gli operatori di trasporto e i rider dell'ultimo miglio.

Con la crescita delle vendite online e il forte aumento dei veicoli di consegna all'interno delle aree urbane, il tema della sostenibilità ambientale diventa sempre più importante. In particolare, **l'ultimo miglio delle consegne è la parte del processo a più alta intensità di emissioni**: i dati rivelano che l'aumento degli ordini

online si traduce in un aumento delle emissioni di CO2 dell'ultimo miglio di 25 milioni di tonnellate all'anno e in un aumento della congestione del traffico del 21%.

“Attraverso il progetto Urbane – è il commento dell'assessora **Valentina Orioli** – il Comune di Bologna sperimenta una risposta concreta alle problematiche della logistica dell'ultimo miglio. Risposta che è particolarmente importante sperimentare ora, in un contesto di accessibilità al centro storico limitato dalla chiusura di via di San Vitale e da cantiere Garisenda”.

In questo quadro Bologna, assieme a Valladolid (ES), Helsinki (FI) e Salonicco (EL) fa parte del gruppo di quattro città pilota (Lighthouse Living Labs) che sperimentano alcune soluzioni innovative; le due città gemelle (Twinning Living Labs) di Barcellona (ES) e Karlsruhe (DE) replicheranno in un secondo momento alcune delle soluzioni individuate dalle prime quattro città. Infine, altre sei città europee (Follower Cities, tra cui Ravenna) avranno il compito di effettuare degli studi di fattibilità e adattabilità delle soluzioni proposte rispetto al proprio contesto locale.

La cornice è il progetto **Urbane** per la logistica sostenibile, finanziato dal Programma quadro per la ricerca e innovazione Horizon Europe dell'Unione Europea, attraverso il quale il Comune realizza le azioni previste nel PUMS e nel PULS (Piano Urbano per la Logistica Sostenibile) e nel PGTU. Viene così potenziato il ruolo della città nell'attuazione degli obiettivi dell'Agenda 2030 per la trasformazione verde e nella partecipazione alla Missione 100 città a impatto climatico zero entro il 2030.

fonte: Comune Bologna

### 13.2.2024 – “SBOLOGNIAMO TUTTI I PACCHI”

Bologna dà il via al progetto pilota per la consegna sostenibile e collaborativa delle merci nel centro storico. Dopo più di un anno di attività preparatorie, che hanno portato nelle ultime settimane all'installazione di **3 microhub automatizzati** per il trasferimento delle merci da furgoni tradizionali a veicoli elettrici, il progetto pilota entra oggi nel vivo con le prime consegne. Questi microhub sono i primi spazi logistici di prossimità in città, previsti dal Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS), strategicamente collocati in aree individuate in prossimità dei viali, a ridosso del centro storico: **porta San Mamolo, via Calori e via Berlinguer**.

Dal 13 febbraio i trasportatori, partner del progetto, consegnano presso i microhub la merce che verrà poi smistata e distribuita nel centro urbano da un operatore last-mile con l'utilizzo di mezzi ecosostenibili. L'obiettivo principale è di implementare un sistema di consegna delle merci in ambito urbano sostenibile, innovativo e a basso impatto ambientale. Con la crescita delle vendite online e il forte aumento dei veicoli di consegna all'interno delle aree urbane, il tema della sostenibilità ambientale diventa sempre più importante. In particolare, **l'ultimo miglio delle consegne è la parte del processo a più alta intensità di emissioni**.

La sperimentazione fa parte del **progetto URBANE** per la logistica sostenibile, finanziato dal Programma quadro per la ricerca e l'innovazione Horizon Europe dell'Unione Europea, attraverso il quale il Comune intende attuare le azioni previste nel PUMS, e più specificatamente nel PULS metropolitano (Piano Urbano per la Logistica Sostenibile) e nel PGTU comunale (Piano Generale del Traffico Urbano). Viene così potenziato il ruolo della città nell'attuazione degli obiettivi dell'Agenda 2030 nell'ambito di **Bologna Missione Clima**, per raggiungere la neutralità climatica entro il 2030.

La città di **Bologna** è uno dei quattro Lighthouse Living Labs coinvolti nel progetto insieme alle città di **Helsinki, Salonicco e Valladolid**.



Il **partenariato locale** è composto da:

**ITL – Istituto sui Trasporti e la Logistica**, fondazione a partecipazione pubblica della Regione Emilia-Romagna le cui attività principali riguardano la ricerca, la consulenza e l'innovazione per favorire lo sviluppo di trasporti e logistica nella regione; il Comune di Bologna, che si occupa della pianificazione, progettazione e realizzazione dei sistemi e dei progetti di mobilità e logistica;

**GEL Proximity**, spin-off del Politecnico di Milano che offre una soluzione tecnologica omnicanale per mettere in comunicazione le soluzioni di prossimità sul territorio, tra cui Locker, PUDO (Pick-Up-Drop-Off Points) e NDA (Nearby Delivery Areas) con corrieri, rider e clienti finali;

**Due Torri S.p.a.**, società di logistica con sede nell'area metropolitana di Bologna attiva nella distribuzione delle merci, nello stoccaggio e nell'eCommerce attraverso la formulazione di servizi su misura, customer care, strumenti ICT e monitoraggio dei processi;

**TYP**, azienda di trasporti tecnologici fondata dal Gruppo Arcese, specializzata in consegne espresse B2C e B2B a livello nazionale e in grado di offrire una customer experience digitale e servizi logistici a valore aggiunto nelle principali aree metropolitane.

Se il modello funziona, l'idea è quella di estendere questo sistema di consegne anche ad altri partner, perché, spiega il Comune, «l'ultimo miglio delle consegne è la parte del processo a più alta intensità di emissioni». La sperimentazione avrà la durata di dieci mesi e prevede la possibilità di consegnare cento pacchi al giorno.

La sperimentazione, supportata anche dalla Città metropolitana di Bologna attraverso il **Progetto MOVE21**, prevede la **movimentazione di circa 100 pacchi al giorno**, tre operatori logistici coinvolti (TYP, Due Torri e Salerno Trasporti), un provider tecnologico (Gel Proximity) e un'azienda leader nel settore degli smart lockers (Ricoh). Oltre al consorzio locale, il progetto prevede una forte collaborazione con gli altri 35 partner del progetto, alcuni dei quali realizzeranno ulteriori sistemi innovativi a supporto del living lab, come un digital twin e un sistema di blockchain.

L'inaugurazione di uno dei primi **spazi logistici di prossimità** è avvenuta questa mattina alla presenza dell'assessora alla nuova mobilità **Valentina Orioli** dopo un anno di attività preparatorie. Andrea Bardi, direttore della fondazione Itl, istituto sui trasporti e la logistica, spiega: «Il corriere in questa maniera non entra in città, ma lascia i pacchi nei micro- hub, da dove poi vengono prelevati per la consegna dell'ultimo miglio, attraverso un triciclo elettrico».

L'obiettivo principale del progetto (il simpatico claim è **“sbologniamo i tuoi pacchi”**) è di implementare un sistema di consegna delle merci (b2b) in ambito urbano sostenibile, innovativo e a basso impatto ambientale.

**Presentazione ITL progetto URBANE**

Fonte: Città metropolitana Bologna e Bologna today

## 10.1.2025 – NUOVO BANDO REGIONALE PER SOSTENERE L’ACQUISTO DI BICI E CARGO BIKE A PEDALATA ASSISTITA

Prosegue l’impegno della Regione Emilia-Romagna a **incentivare** la mobilità sostenibile. È aperto il bando che prevede un **contributo** fino al 50% per l’acquisto di **biciclette e cargo bike a pedalata assistita**, fino a esaurimento fondi. Le risorse finanziarie stanziare per il 2025 sono di 2 milioni e 655mila euro.

Il bando, che intende sostenere una misura concreta per **migliorare la qualità dell’aria** e incentivare uno stile di vita più sostenibile, è rivolto ai **cittadini residenti** nei comuni aderenti al Piano per la qualità dell’aria.

Nelle precedenti edizioni sono state concesse 11.833 richieste di finanziamento, di cui 6.590 nel 2023 e 5.243 nel 2024, per un importo complessivo di **oltre 6 milioni e 200mila euro**.

“La risposta dei cittadini agli incentivi per l’acquisto di biciclette elettriche e cargo bike a pedalata assistita è stata straordinaria nelle due precedenti edizioni e i numeri confermano quanto sia sentita l’esigenza di mezzi di trasporto sostenibili ed efficienti– sottolinea **Irene Priolo**, assessora regionale all’Ambiente-. Anche per il 2025, rilanciamo con entusiasmo questa misura, mettendo a disposizione **nuove risorse** per continuare a incentivare una mobilità più green e migliorare la qualità dell’aria. Siamo convinti che promuovere l’uso delle biciclette e delle cargo bike non solo **aiuti l’ambiente**, ma contribuisca in maniera concreta anche a creare città più vivibili. Per il terzo anno consecutivo– conclude l’assessora– un ulteriore passo concreto verso l’obiettivo della riduzione del traffico veicolare del 20%”.

La **domanda di contributo** deve essere presentata esclusivamente per via **telematica**, seguendo la procedura guidata dell’applicativo informatico. L’accesso al sistema informatico per la presentazione della domanda deve essere effettuato esclusivamente con credenziali di persona fisica Spid L2, Carta di Identità Elettronica (Cie) o Carta nazionale dei servizi (Cns).

## 25.1.2025 – LE PROSPETTIVE PER LA LOGISTICA SOSTENIBILE NELLE INTENZIONI DEL NEO-ASSESSORE MICHELE CAMPANIELLO

**Michele Campaniello**, che recentemente è subentrato a Valentina Orioli nella Giunta comunale di Bologna assumendo le deleghe a “Nuova mobilità e infrastrutture, trasporto pubblico locale, Città 30 e sicurezza stradale”, in una intervista all’Osservatorio, a risposto alla domanda **Una componente della mobilità urbana su cui poco si discute e che però è sempre più importante, è costituita dalla logistica, quali iniziative avete intenzione di realizzare in questo campo?**

La logistica è un tema centrale per la mobilità urbana, e a Bologna è possibile pensare a soluzioni innovative per il trasporto delle merci, come l’utilizzo di veicoli elettrici o cargo bike per le consegne in centro. Siamo ragionando sullo sviluppo di una rete di hub logistici in prossimità delle principali vie d’accesso alla città, che permetta di ridurre il traffico urbano causato dalle consegne e di ottimizzare la gestione delle merci abbiamo partecipato e stiamo partecipando a diversi bandi europei per promuovere progetti pilota sul nostro territorio.

## FIRENZE

### 21.2.2023 – SENSORI PER GLI ANGOLI CIECHI SUI MEZZI PER LA RACCOLTA DEI RIFIUTI

Alia Multiutility, l'azienda che gestisce la raccolta rifiuti nella Toscana centrale, ha annunciato l'installazione, nel 2024, di nuovi sistemi di assistenza alla guida sui primi duecento camion della propria flotta aziendale. Nel corso di quest'anno è stata già effettuata una prima sperimentazione che ha dato ottimi risultati. Ora si procederà con il fornire i mezzi pesanti un sistema di assistenza alla guida prodotto dall'azienda Mobileye – Intel Company, basato su tecnologia di computer vision e dotato di quattro telecamere fisheye laterali, di una telecamera master centrale e di tre dispositivi di segnalazione posizionati nell'abitacolo dei mezzi.

La fase di sperimentazione è stata condotta in collaborazione con l'Università di Firenze.

“Nel corso del 2023 l'impegno di Alia – ha dichiarato il presidente di Alia Lorenzo Perra – si è concentrato anche sulla sperimentazione di Sistemi di assistenza alla guida (Adas) installati sui mezzi pesanti per coprire gli angoli ciechi, ossia quella porzione di strada che non risulta visibile, nemmeno negli specchietti retrovisori, e che rende difficile per i conducenti accorgersi della presenza di pedoni, ciclisti o altri veicoli che si trovano nelle vicinanze durante le manovre di svolta”.

Fonte: [Trasporti-Italia](#)

### 22.3.2024 – IKEA CONSEGNA IN CARGO BIKE

**Firenze** si conferma città chiave nel percorso di transizione di **Ikea Italia** verso l'utilizzo di energia pulita che porterà entro il 2025 a realizzare il **100% delle consegne a casa dei clienti a zero emissioni**. Proprio nel capoluogo toscano l'azienda sperimenta e introduce un **nuovo servizio di consegna green e sostenibile** con **Ecopony e Robin Food**, delivery locali ed etici specializzati nelle consegne su due ruote.



Grazie a questa collaborazione, al momento del proprio ordine sul sito Ikea.it, i clienti potranno scegliere di ricevere nelle proprie case i **prodotti Ikea fino ai 30 kg tramite cargo bike**, contribuendo così a ridurre il traffico e l'inquinamento cittadino.

“L'attenzione a modalità di trasporto ad energia pulita è una priorità per noi, oggi più che mai. Con la diffusione sempre maggiore di modalità di vendita come l'e-commerce e di nuove abitudini di acquisto, è necessario mettere in campo azioni che siano sostenibili nel lungo periodo” dichiara **Carlo Guandalini, Market Manager IKEA Firenze**. “Per questo, anche nella città di Firenze abbiamo implementato un importante piano legato alla logistica dell'ultimo miglio per far sì che il percorso dei nostri prodotti abbia un impatto positivo, non solo per l'ambiente ma per l'intera comunità. Con questo progetto IKEA vuole anche sostenere due piccole realtà territoriali innovative, con l'ambizione di produrre un effetto virtuoso sul tessuto sociale ed economico cittadino”.

Firenze è stata anche tra le prime città italiane che ha visto Ikea dotarsi di una flotta di veicoli elettrici per effettuare le consegne al piano in modalità zero emissioni: a partire dallo scorso mese di giugno sono stati introdotti progressivamente **10 veicoli elettrici** per arrivare a coprire la totalità delle consegne in città.

L'impegno di IKEA Italia è rivolto anche a permettere a clienti, dipendenti e fornitori che si recano fisicamente nei suoi punti vendita di farlo in modo sempre più conveniente e sostenibile: per questo anche nella aree parcheggio dello store di Sesto Fiorentino è prevista nei prossimi mesi l'implementazione di ulteriori **12 colonnine di ricarica elettrica** di ultima generazione.

fonte: Repubblica.it

## 26.9.2024 – ZTL, CONTROLLI ANCHE IN USCITA: STRETTA SUL CARICO SCARICO MERCI

Attualmente il carico e scarico merci in centro è permesso con accesso alla zona delimitata dalle ore 6 e 9, con 15 minuti di tempo per movimentare le merci, regole che non valgono per i corrieri dei pacchi, che rispondono a una normativa nazionale diversa, quella delle consegne postali.

Corrieri del cui utilizzo c'è stato un boom. La nuova amministrazione di Palazzo Vecchio vuole una revisione generale del carico e scarico merci, della logistica in città, con particolare attenzione al centro storico e al rispetto delle regole che già ci sono, ma che vengono violate quotidianamente, con camion e furgoni nell'area Unesco ben dopo le ore 9, limite massimo per consegnare le merci.

Una revisione in cui avrà un ruolo importante l'installazione di telecamere in grado di controllare l'uscita dei mezzi per permettere alla Polizia Municipale di fare i controlli utilizzando le tecnologie più avanzate e risparmiando uomini che servono per garantire una presenza sul territorio.

Il problema delle strette strade del castrum romano e del centro storico invase dai furgoni ben oltre i limiti orari fissati — oggi l'accesso è consentito dalle ore 6 alle ore 9 ai veicoli con massa inferiore a 3,5 tonnellate ed è consentita una fermata non superiore a 15 minuti per le operazioni di carico e scarico — non è nuovo, ed è stato aggravato dai tanti corrieri che consegnano pacchi durante tutta la giornata e che spesso si fermano in seconda fila, bloccando auto e autobus e costringendo i pedoni ad andare sulla carreggiata.

Corrieri per cui non valgono per la normativa nazionale le restrizioni del carico e scarico merci dato che sono consegne postali. «C'è una questione importante di vivibilità del centro storico su cui c'è bisogno di azioni strutturali e una di queste è sicuramente quella relativa alla regolamentazione del carico scarico merci.

I mezzi in circolazione sono tanti ed è necessario lavorare su strumenti ulteriori e innovativi per porre un freno a questa movimentazione eccessiva — spiega la sindaca, Sara Funaro. “Avere la possibilità di un controllo non solo in entrata ma anche in uscita è una strada che intendiamo percorrere. Coinvolgeremo le categorie per tutti i passaggi e le azioni di regolamentazione”.

«Dobbiamo riaffermare il rispetto delle regole, lo spazio pubblico è un bene comune e non si può accettare che venga utilizzato senza criterio a discapito di chi vive la città e in una zona importante come il centro storico. Il tema della logistica non può essere affrontato in maniera unilaterale ma vedrà il coinvolgimento e la condivisione da parte nostra con esperti e categorie», aggiunge l'assessore alla mobilità e alla polizia municipale Andrea Giorgio. La partita delle nuove telecamere è complessa, servono soldi e le procedure non sono brevi, e va di pari passo con quella dei corrieri: il Comune ha avuto le prime interlocuzioni con alcuni dei grandi attori della logistica del settore.

E c'è appunto la volontà di coinvolgere tutti i soggetti e le categorie in questa operazione di revisione della logistica, che ha visto anche debuttare le cargo-biciclette che nell'area Unesco possono essere una valida alternativa ai furgoncini, e dell'incremento dei controlli per diminuire il caos in centro.

La «riforma» è incentrata sul centro storico, ma si guarda anche fuori dato l'importanza che la logistica ha assunto negli ultimi anni.

fonte: Corriere fiorentino

## 4.10.2024 – VIA I CAMION DAI VIALI NELLE ORE DI PUNTA

Stop, per cominciare nelle ore di punta, ai mezzi pesanti dai viali. Sia i camion sopra 3,5 tonnellate, nettezza compresa, che i bus turistici. E in prospettiva anche i bus del trasporto interurbano.

“Strade di alberi”, interamente pedonali e depavimentate, da sperimentare nei quartieri per ridurre la CO2 dando una scossa sul green.

A tre mesi e mezzo dalle elezioni il fatidico momento dell'approvazione del programma di mandato in Consiglio comunale si avvicina, per Sara Funaro. Momento formale per tutti i sindaci, del resto è il manifesto politico ufficiale, la bussola della legislatura, il documento che sbarcherà in aula per il voto lunedì 14, già anticipato alle commissioni consiliari ieri.

Trapela l'idea politica funariana, di una città da ricucire dal punto di vista sociale e ambientale, nella convinzione che il turismo non ne sia e non possa esserne il motore.

Una riforma della Ztl è ad esempio ampiamente evocata nelle 42 pagine e un qualche dettaglio in più sull'idea della giunta è arrivato ieri in commissione ambiente in Palazzo Vecchio, dove è stato approvata una che propone di sperimentare proprio una Ztl h24 a tutela della residenza.

Tramvie tramvie tramvie, si legge nel programma. Nuove zone 30 e verrà limitato il transito dei mezzi pesanti lungo i viali. I bus turistici dovranno fermarsi ai punti di accesso a nord e sud mentre i mezzi per la raccolta rifiuti e i veicoli commerciali pesanti saranno soggetti a restrizioni negli orari di punta.

Fonte: Repubblica

## 17.10.2024 - ANCHE LA LOGISTICA URBANA NELLE LINEE PROGRAMMATICHE DELLA SINDACA FUNARO

**Cinque indirizzi strategici per la Firenze 2029**, “la città plurale”. E' quanto è contenuto all'interno delle linee programmatiche di mandato 2024-2029, presentate oggi in Consiglio comunale dalla sindaca **Sara Funaro**: “**Giusta**”, “**Futura**” “**Sicura**”, “**Sostenibile**” e “**Per tutti**” sono le parole chiave scelte.

Sulla città del futuro serve “investire nella grande Firenze, anche attraverso l'attuazione dei progetti di **rigenerazione urbana** e iniziative di rilievo internazionale; attuazione dei progetti finanziati dal Pnrr”. L'elemento “cardine” della programmazione dello sviluppo urbano è “la città dei 15 minuti”.

In particolare il capitolo “Sostenibile” contiene i principali obiettivi relativi alla mobilità:

### 4.1 – completare il sistema di trasporto tramviario e ferroviario

**Rete tramviaria:** completamento dei lavori relativi all'estensione (2,2 km VACS; 7,2 km T.3.2.1 e 11,8 km T4; 6,2 km T.3.2.2; 6,9 km T.2.2), utilizzando veicoli e infrastrutture innovativi. Progettazione di fattibilità e ricerca finanziamenti per il prolungamento della T3 al Meyer;

**Rete ferroviaria:** supporto agli Enti nel completamento del nodo AV di Firenze e delle infrastrutture necessarie all'attivazione di un servizio ferroviario suburbano (Stazione Guidoni, Stazione Circondaria, collegamento spola fra stazione AV Belfiore e Firenze SMN, viabilità Fortezza-Panciatichi).

### 4,2 – rafforzare la mobilità sostenibile

**Mobilità intermodale:** utilizzo hub multimodali previsti dal PUMS (fra cui Piazza della Libertà-Parterre sulla VACS, Viale Europa sulla linea 3.2.1, Rovezzano sulla linea 3.2.2, in corrispondenza del viadotto dell'Indiano, alle Piagge e ad Osmannoro sulla linea 4). Piattaforme informatiche di MaaS (Mobility as a service); integrazione tariffaria TPL-bike sharing e TPL-sosta;

**Trasporto pubblico:** rafforzamento del sistema degli incentivi all'uso del TPL e degli altri modi sostenibili (utilizzando strumenti di infomobilità e MaaS personalizzabili sulle esigenze degli utenti – es. Mobility Card personale – con meccanismi di nudging e rewarding), soluzioni di integrazione tariffaria per favorire la multimodalità del trasporto pubblico a scala metropolitana (treno, tram, bus urbani ed extraurbani); potenziamento del TPL notturno (linee N) e del TPL trasversale tra quartieri e le linee tramviarie, potenziamento busse elettriche nel centro storico, sistema di nuove pensiline e nuovi bus elettrici e relative infrastrutture (entro il 2026 70 bus elettrici da 12 metri e 12 busse, nuovo deposito Olmatello); completamento della rete a nodi di interscambio per il TPL secondo i principi del PUMS;

**Piano parcheggi:** aumento dei posti disponibili, realizzando nuovi parcheggi, a partire da quelli del Cestello e di Porta Romana, per dare più spazio alle persone, più decoro e liberare il tempo nel traffico;

**Riduzione del traffico e dell'inquinamento:** nuove limitazioni ai mezzi pesanti, attuazione del piano parcheggi (tendendo all'obiettivo di 10.000 nuovi posti auto in infrastrutture a raso, multipiano ed interrato) anche aumentando le potenzialità di quelli esistenti (mediante accordi con privati proprietari e sistemi dinamici di tariffazione), riorganizzazione della sosta di superficie e introduzione di sistemi di parking sharing e smart parking. Tra le misure per ridurre i veicoli in città: incentivi per la rottamazione, potenziamento sistemi di car sharing e car pooling (con agevolazioni), consolidamento della sharing mobility, con biciclette e monopattini, attivazione dei bus turistici in check-point periferici e attivazione dello Scudo Verde. Sviluppo della rete di ricarica elettrica con passaggio alla fast recharge. Realizzazione di nuove grandi infrastrutture stradali lineari e puntuali per fluidificare le connessioni con le Autostrade, migliorare l'accessibilità degli Hub intermodali, decongestionare i nodi stradali. Interventi su scuolabus, pedibus e bicibus, ampliamento aree pedonali, strade scolastiche. Interventi in favore della ciclabilità (tra cui 15km di nuove piste ciclabili, passerelle pedociclabili, infrastrutture per la sosta bici quali velostazioni e bike-box), della mobilità elettrica (colonnine di ricarica nei parcheggi e nuovi hub di ricarica di tipo veloce e ultraveloce) e di riduzione dell'inquinamento acustico, potenziando le aree quiete (almeno ulteriori 5 aree). Incentivazione all'uso della bicicletta e all'acquisto di e bike. Riorganizzazione della ZTL centro storico. Logistica urbana sostenibile (micro-hub urbani, piazzole intelligenti, cargo-bike);

**Sistemi di trasporto intelligenti (ITS):** gestione e potenziamento tecnologico della Smart City Control Room (condivisa con i gestori di servizi pubblici); gestione delle interferenze sulla viabilità; potenziamento dei sistemi di monitoraggio e supervisione del traffico e di gestione semaforica; piattaforma di infomobilità e MaaS quale punto di accesso unico digitale ai servizi mobilità della città; potenziamento dei sistemi telematici di controllo della mobilità privata (ZTL aree pedonali, busvie, OBU).

Nell'ambito dell'obiettivo si evidenziano, inoltre, alcuni progetti che prevedono la collaborazione dell'Amministrazione con Città Metropolitana, altri enti e istituzioni pubblici e/o privati o del terzo settore:

#### **Mobilità:**

- realizzazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) nel contesto metropolitano;
- revisione degli orari della città: tavolo permanente con le rappresentanze delle attività produttive e attività di coordinamento dei Mobility Manager aziendali e scolastici, presieduto dall'Amministrazione;
- istituzione della figura del Bike Mayor.

#### **Logistica**

#### **urbana:**

- accordo con le categorie economiche e i quartieri per un sistema di regole semplici e condivise per l'accesso alle zone sensibili della città e realizzazione di micro-centri di consolidamento (Micro-hub).

Il Consiglio comunale ha approvato le [Linee programmatiche del mandato 2024/2029](#) durante la seduta del 14 ottobre 2024.

[Programma di Mandato 2024-2029 mobilità](#)

## 29.9.2023 – CAMION, ANGOLI CIECHI: ANCHE FIRENZE PRONTA A CHIEDERE I SENSORI

Il sindaco di Firenze, **Dario Nardella**, ha annunciato che la città sarà in prima linea nell'insistere per l'approvazione di una norma nazionale che renda **obbligatori i sensori sui camion**, specialmente nelle aree urbane, analogamente a quanto sta accadendo a **Milano**.

L'iniziativa punta a migliorare significativamente **la sicurezza dei pedoni e delle persone** che utilizzano **biciclette** e altri mezzi a due ruote. L'annuncio è stato fatto in occasione del Festival dell'Economia Civile, tenutosi a Palazzo Vecchio a Firenze.

### La cittadina fiorentina che ha ispirato la richiesta dei sensori sui camion

La richiesta di normare l'obbligo dei sensori sui camion è stata ispirata da un tragico episodio accaduto a Firenze, in cui una cittadina ha perso una gamba a causa di un grave **incidente stradale**.

Il sindaco Nardella ha sottolineato l'importanza di trasformare questa tragedia in una spinta per il cambiamento e per l'aumento della sicurezza stradale. Ha dichiarato che "non possiamo rimanere indifferenti di fronte a questi drammi" e che è necessario utilizzare situazioni così dolorose per trovare soluzioni che **migliorino la sicurezza nelle nostre città**.

### La sicurezza stradale come priorità

Nardella ha continuato sottolineando che **la distrazione e la velocità sono le principali cause di incidenti stradali** e che la Polizia Municipale di Firenze è impegnata a combattere **la distrazione al volante**. L'uso del **cellulare mentre si guida** è diventato un comportamento sempre più rischioso, e la vigilanza su questo fronte è cruciale.

Tuttavia, Nardella ha sottolineato che l'introduzione di norme obbligatorie per l'installazione di sensori sui mezzi pesanti può essere un passo significativo per **migliorare ulteriormente la sicurezza stradale**, contribuendo a prevenire **incidenti** e a proteggere la vita di **pedoni e ciclisti**.

fonte: [Trasporti-Italia](#)

## 6.10.2023 – SENSORI SUI TIR ALL'UNANIMITÀ PASSA LA MOZIONE SULL'OBBLIGO

Passi in avanti verso l'obbligo dei sensori contro l'angolo cieco sui camion. Ieri in commissione mobilità del Consiglio comunale di Firenze è passata all'unanimità una mozione per seguire l'esempio Milano sui mezzi pesanti.

L'impegno per la giunta è di «prevedere l'obbligo per angolo cieco e dell'apposito adesivo che ne segnala il pericolo per i veicoli destinati al trasporto di persone con più di otto posti a sedere, così come per i veicoli destinati al trasporto di merci a partire dalle 3,5 tonnellate», agendo entro fine consiliatura. A ciò si aggiunge, al contempo, «un percorso con le rappresentanze di categoria, perché le suddette azioni si accompagnino a una campagna di comunicazione che ne favorisca l'efficacia». Un tassello per regolamentare le strade fiorentine che arriva dopo le dimissioni dall'ospedale di Laura, 44enne fiorentina rimasta senza una parte della gamba sinistra per un incidente con un camion lo scorso 13 settembre. Proprio sulle colonne di Repubblica, la donna aveva lanciato la richiesta al Comune per l'installazione dei sensori laterali sui tir che circolano in città. Due giorni fa il suo rientro a casa, accolta da palloncini colorati, il cartellone "Bentornata Laura" affisso sulle finestre del condominio e tanti applausi dei vicini. «Grazie a tutti i miei vicini per la sorpresa – commenta su Facebook -. La mia casa sono loro: la famiglia, gli amici, la casa, le persone che ci circondano ogni giorno». Nel frattempo, Laura continua a riportare sul gruppo "Tutti per Laura" il recupero della sua quotidianità come rifare il letto, lavarsi in autonomia, vestirsi.

fonte: Repubblica Firenze

## 7.1.2025 – MOZIONE UNANIME DEL CONSIGLIO COMUNALE PER I SENSORI PER L'ANGOLO CIECO

Queste le dichiarazioni del presidente della Commissione ambiente vivibilità urbana e mobilità Giovanni Graziani e del presidente della Commissione Territorio, urbanistica, infrastrutture, patrimonio Renzo Pampaloni:

“Approvata, all'unanimità, dal Consiglio comunale la mozione della Commissione Ambiente, vivibilità urbana e mobilità per l'introduzione dell'obbligo normativo di esibire un adesivo di segnalazione angoli ciechi. I sensori per angoli ciechi sono dispositivi che consentono di avvisare il conducente di un camion della presenza di un utente vulnerabile (ciclista, motociclista o pedone) nell'area non visibile dallo specchietto retrovisore. In Italia l'angolo cieco causa mediamente circa duecento decessi ogni anno, soprattutto in area urbana dove maggiore è la compresenza tra mezzi pesanti e utenti deboli (pedoni, ciclisti e motociclisti).

Gia il Regolamento Europeo 2019/2144 al fine di proteggere meglio gli utenti vulnerabili della strada ed evitare decessi e lesioni per ciclisti e pedoni, e per chi circola in strada privo di carrozzeria protettiva, ha ritenuto di prevedere che gli autocarri e gli autobus dovranno essere progettati e costruiti in modo tale che i c.d. “angoli ciechi”, siano ridotti in maniera considerevole, prevedendo per chi non si adegua il divieto di omologazione UE a far data dal 6 luglio 2022.

Nel frattempo diversi Paesi, tra cui Francia, Inghilterra e Germania sono già intervenuti a livello normativo per ridurre gli incidenti stradali che coinvolgono pedoni, ciclisti e motociclisti a causa degli angoli ciechi (angles morts o blind spot) dei mezzi pesanti, per esempio attraverso l'introduzione dell'obbligo normativo di esibire un adesivo di segnalazione angoli ciechi apponendolo in punti specifici dei mezzi stessi in modo tale che sia visibile sia sui lati che sul retro del veicolo o dando la possibilità alle singole amministrazioni cittadine di introdurre per i mezzi pesanti in ingresso in città l'obbligo di richiedere un permesso, da rilasciare, con validità temporale limitata solo a quei veicoli muniti di sistemi di rilevazione dell'angolo cieco, già installati dalla casa produttrice o installati successivamente.

Recentemente il Governo ha perso un'occasione di inserire obblighi analoghi all'interno della riforma del codice della strada nonostante che inizialmente fosse stata l'installazione di dispositivi atti a migliorare la visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada dal posto di guida riducendo gli angoli morti.

In assenza di una azione governativa il Comune di Milano ha introdotto a partire dal 2023 il divieto di accesso e circolazione dei mezzi ingombranti e dei mezzi pesanti non dotati di sistemi avanzati capaci di rilevare la presenza di pedoni e ciclisti situati in prossimità della parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede e di emettere un segnale di allerta, nonché privi di adesivo di segnalazione della presenza dell'angolo cieco, al fine di evitare la collisione.

Per questo motivo abbiamo impegnato con l'atto approvato dal Consiglio Comunale la Sindaca e la Giunta a prevedere l'obbligo per i mezzi destinati al trasporto di persone con più di otto posti a sedere, così come per i veicoli destinati al trasporto di merci a partire dalle 3,5 tonnellate l'equipaggiamento di sensori per angolo cieco e dell'apposito adesivo che ne segnala il pericolo per i veicoli analogamente a quanto fatto dal Comune di Milano nell'estate del 2023 attivando anche un percorso di confronto con le rappresentanze di categoria e una campagna di comunicazione adeguata”.

# GENOVA

## 15.3.2024 – NUOVI MEZZI ELETTRICI PER AMIU

Hanno debuttato in questi giorni nei vicoli genovesi **9 nuovi veicoli elettrici** a disposizione del personale di **AMIU Genova**.

Acquistati nel quadro del **Piano Integrato Caruggi**, si tratta rispettivamente di 3 veicoli leggeri e 6 ciclocarri.

I veicoli leggeri sono mezzi elettrici attrezzati con idropultrici elettriche e impiegati per il lavaggio di strade, porticati ed ecopunti.

I ciclocarri, anch'essi elettrici, sono utilizzati dagli operatori per il trasporto del materiale necessario ad effettuare i lavaggi notturni (manichette, cartellonistica, attrezzatura varia) e, di giorno, per il trasporto di materiale utile alle attività di pulizia manuale (scope, palette, sacchetti).

Se la messa in funzione dei porter era già prevista nel “pacchetto” dei 45 nuovi veicoli elettrici acquistati recentemente da AMIU Genova, i ciclocarri rappresentano una **nuova integrazione** per il parco mezzi dell'azienda nel segno di una maggiore sostenibilità ambientale e di una migliore qualità della vita per i residenti e per tutto il centro storico.

L'ulteriore elettrificazione del parco mezzi di AMIU Genova per il centro storico è stata resa possibile da un investimento complessivo di 3 milioni di euro finanziati dal progetto REACT EU – PON Metro Città Metropolitane 2014-2020.

Un ambizioso percorso di ammodernamento ed evoluzione del parco mezzi di AMIU Genova in cui rientrano anche le autorimesse con nuove colonnine di ricarica.



In particolare, è già stato realizzato un nuovo impianto con 24 postazioni di ricarica monofase nel parcheggio Marina Park, a cui si aggiunge un altro ampliamento dell'impianto in via Madre di Dio nell'unità territoriale “Centro Commerciale” con 12 postazioni di ricarica, di cui 10 monofase e 2 trifase, oltre a 2 nuove postazioni di ricarica trifase per un totale di 200 kW di potenza impegnata.

fonte: Comune Genova

## 11.10.2023 – UN RETROPORTO PIÙ SMART E SOSTENIBILE CON IL PROGETTO GREEN LOGISTIC VALLEY

**Spediporto**, l'associazione degli **spedizionieri genovesi**, ha lanciato il progetto di **riqualificazione** della Green Logistic Valley in **Valpolcevera**.

L'iniziativa coniuga la **logistica** con altre attività, tra cui la Fattoria di Pol, nota per la produzione di basilico mediante **impianti aeroponici a impatto zero**.

Il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta, ha illustrato il progetto in un convegno tenutosi a Palazzo San Giorgio. L'iniziativa mira **atrasformare il paesaggio industriale in disuso in una regione di innovazione sostenibile e inclusione sociale**.

Oggi la **Valpolcevera**, per motivi storici e legati allo sviluppo economico, risulta al contempo sovrasfruttata e sottoutilizzata. I numerosi spazi occupati da fabbriche dismesse e binari ferroviari inutilizzati, hanno il potenziale per ospitare un grande centro distribuito di eccellenza tecnologica e logistica, un'area fortemente digitalizzata, smart ed innovativa.

Il progetto evidenzia i vantaggi per il territorio: la merce, dal porto, deve sbarcare e entrare direttamente in Valpolcevera, il futuro cuore commerciale di Genova.

L'idea è quella di un porto che deve non solo **caricare e scaricare container** ma portare a **Genova** e al territorio circostante crescita e occupazione, ambire a diventare **una città del futuro e della tecnologia, una vera smart city**.

### **Il progetto ambizioso per la Genova del futuro**

Il progetto della Green Logistic Valley è un'opportunità per **la Genova e la Liguria** del futuro. Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, ha sottolineato **l'importanza di migliorare le infrastrutture fisiche e digitali**, nonché la **riqualificazione** delle aree industriali dismesse.

Questi sforzi non solo contribuiranno all'ambiente e all'**efficienza economica**, ma porteranno anche a un aumento dell'occupazione e miglioreranno la qualità della vita nella regione.

Tuttavia, l'attuazione del progetto dipende dalla realizzazione della **Zona Logistica Semplificata (ZLS)**, che è attualmente in attesa della nomina del commissario.

### **Innovazione Sostenibile con la Fattoria di Pol**

La **Fattoria di Pol** è uno dei pilastri di questo progetto, concentrando i suoi sforzi sulla **produzione di basilico** utilizzando **impianti aeroponici a impatto zero**. Paolo Gazzotti, l'ideatore di questa **innovativa tecnica agricola**, ha spiegato come l'aeroponica permetta alle piante di crescere senza l'uso di suolo, con radici nebulizzate con acqua e sostanze nutritive.

Questo metodo richiede pochissima acqua, non fa uso di pesticidi e garantisce una produttività eccezionalmente elevata, con un massimo efficientamento energetico. Questo è solo un esempio delle opportunità di sviluppo sostenibile e di impresa che il progetto Green Logistic Valley offre alla regione.

Fonte: [Trasporti-Italia](#)

## **19.4.2024 – TAPIS ROULANT PER COLLEGARE PRINCIPE E STAZIONE MARITTIMA, AEROPORTO E FERMATA FS ERZELLI**

Presentato a Palazzo San Giorgio il piano di sviluppo dei collegamenti tra l'aeroporto di Genova, il sistema ferroviario nazionale e i terminal passeggeri dei porti di Genova e Savona, che realizzerà una rivoluzione nell'offerta della modalità di trasporto per i viaggiatori, che scelgono la Liguria.

Il nuovo hub di interscambio, infatti, intercetta e integra tutti i vettori di trasporto, mettendoli a sistema per favorire gli spostamenti nel segno della sostenibilità e della riduzione degli impatti sulle città, che ospitano i terminal passeggeri.

Partendo quindi dal principale obiettivo di agevolare la mobilità di milioni di passeggeri, che annualmente transitano via terra, via mare e via aereo nelle aree portuali e urbane del capoluogo e della città di Savona, è stato istituito il Genova City Airport Steering Committee, coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al quale partecipano stabilmente Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità Di Sistema Portuale Del Mar Ligure Occidentale, Aeroporto di Genova, Enac, Stazioni Marittime Genova, Trenitalia, Rfi e Costa Crociere.

Nei mesi scorsi sono state ricordati gli interventi, che compongono il più esteso progetto di ridisegno della logistica a servizio dei passeggeri, con al centro il trasporto ferroviario, la modalità più sostenibile dal punto di vista ambientale. Il nuovo sistema di collegamenti metterà a disposizione di chi viaggia hub di interscambio facili da raggiungere, comodi e fruibili per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico, in primis quello ferroviario, con benefici per l'ambiente e per la vivibilità delle città 'alleggerite' dal traffico dei mezzi privati.

Una serie di servizi ancillari resi disponibili nei pressi degli hub aeroportuali, come la possibilità di parcheggio e la logistica dei bagagli per i crocieristi, potranno completare l'offerta per i passeggeri, rendendo sempre più attrattiva una mobilità sostenibile, aumentando l'uso del treno e riducendo l'ingresso di auto e di bus ai terminal dei porti di Genova e Savona.

Il primo tassello del mosaico del nuovo sistema logistico integrato è la firma dell'accordo per la progettazione e la realizzazione del sistema di collegamento 'moving walkway' tra l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova e la futura fermata ferroviaria Erzelli/Aeroporto, circa 600 metri sopraelevati, che permetteranno di arrivare celermente all'aerostazione con un accesso diretto all'edificio. Per consentire ai passeggeri di muoversi più comodamente e velocemente, sarà installato un tapis roulant in entrambe le direzioni, affiancato da corsie pedonali. Il progetto sarà redatto dal Comune di Genova e il costo stimato è di circa 29 milioni di euro.

Il secondo tassello invece prevede la realizzazione di una passerella simile a quella dell'aeroporto, lunga 300 metri, per il collegamento con la stazione crocieristica di Genova e la fermata Stazione Porta Principe. La finalità è migliorare il collegamento esistente tra la stazione ferroviaria, sia di superficie sia sotterranea, e la Stazione Marittima, al fine di potenziare un collegamento già esistente, rendendolo più fruibile e abbattendo l'ultima barriera architettonica esistente con la realizzazione di un ascensore per favorire la crescita del numero di viaggiatori verso il porto e quindi verso la città. Anche in questo caso il progetto punta ad agevolare la mobilità dei passeggeri sia per le connessioni marittime che utilizzano Genova come home port in imbarco o sbarco, sia per i transiti.

Il terzo anello del piano di sviluppo del trasporto passeggeri riguarda il porto di Savona. Con l'obiettivo di arrivare con un trasporto green anche all'interno dell'hub di Costa Crociere, è già stato previsto uno studio di fattibilità per collegare il terminal crociere con la stazione ferroviaria. In questo caso, il dato di partenza sono i binari merci presenti vicino all'edificio dell'ex sede di Autorità di sistema portuale per i quali occorre verificare la possibilità di realizzare una stazione ferroviaria marittima e relativa banchina dedicata ai passeggeri e collegata direttamente attraverso un tapis roulant al Palacrociera.

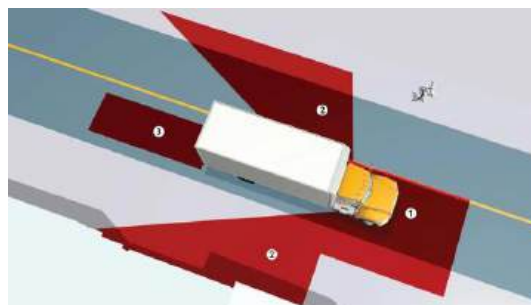
fonte: Genova today

# MILANO

## 4.8.2023 – ANGOLO CIECO, ECCO LE LINEE GUIDA DEL COMUNE PER CAMION E AUTOBUS

Il Comune di Milano ha [emesso](#) le nuove **Linee Guida** che permetteranno l'accesso e **circolazione nella Zona a Traffico Limitato** (ZTL) "Area B" per i veicoli, o complessi di veicoli, categorie M2 e M3 ed N2 e N3.

Dopo il [provvedimento dell'11 luglio 2023](#) che stabilisce il **divieto per i veicoli M3 ed N3** sprovvisti di **dispositivi di controllo dell'angolo cieco** dal **primo ottobre 2023** (e dal primo ottobre 2024 per M2 ed N2), con le **linee guida emanate** in queste ore il Comune ha disciplinato l'**accesso per i veicoli dotati di tali dispositivi**.



I **veicoli categorie M2 e M3 ed N2 e N3 potranno infatti accedere** se dotati di sistemi capaci di rilevare la presenza di pedoni e ciclisti situati in prossimità della parte anteriore del veicolo, o sul lato del marciapiede, e di emettere un segnale di allerta, ed equipaggiati di adesivo di segnalazione della presenza dell'angolo cieco.

I sistemi di rilevamento della presenza di pedoni e ciclisti e l'installazione

Le **attrezzature** da installare su veicoli delle **categorie M2, M3, N2 e N3** devono essere in grado di **rilevare ostacoli** vicino al veicolo e di **emettere segnali visivi, acustici o tattili** per stimolare una reazione del conducente. Queste attrezzature devono essere collocate vicino alla parte anteriore e sul lato destro del veicolo, tenendo conto dell'orientamento della circolazione. Si consiglia di installare tali sistemi su entrambi i lati del veicolo per migliorare la visibilità dal conducente. Le attrezzature devono anche includere **avvisi per problemi**, guasti o malfunzionamenti e devono essere conformi alle normative, incluse quelle europee, per il rilevamento di pedoni e ciclisti.

L'adesivo di segnalazione e l'apposizione

Gli **adesivi di segnalazione** dell'angolo cieco sono stati introdotti per attirare l'attenzione dei pedoni e dei ciclisti sulla presenza di zone di visibilità limitata sui veicoli. Questi adesivi devono essere **apposti su veicoli delle categorie M2, M3, N2 e N3** che intendono accedere e circolare nella ZTL "Area B". Le dimensioni degli adesivi devono essere almeno 25 cm in altezza e 17 cm in lunghezza, con un testo chiaramente leggibile da ciclisti e pedoni a una distanza di sicurezza dal veicolo.

**Veicoli a motore** – 3 adesivi: Sulle fiancate del veicolo (a destra e sinistra): 2 adesivi sul primo metro anteriore del veicolo, 1 a sinistra e 1 a destra e ad un'altezza compresa tra 0,90 e 1,50 m da terra. Sul lato posteriore destro: 1 adesivo ad un'altezza compresa tra 0,90 e 1,50 m da terra.

**Rimorchio** – 3 adesivi: Sulle fiancate del rimorchio: 2 adesivi sul primo metro anteriore, cioè 1 a sinistra e 1 a destra e ad un'altezza compresa tra 0,90 e 1,50 m da terra. Sul lato posteriore destro: 1 adesivo ad un'altezza compresa tra 0,90 e 1,50 m da terra.

**Semirimorchio** – 3 adesivi: Sulle fiancate del semirimorchio: 2 adesivi sul primo metro anteriore dietro il perno di sterzo del veicolo, cioè 1 a sinistra e 1 a destra e ad un'altezza compresa tra 0,90 e 1,50 m da terra. Sul lato posteriore destro del semirimorchio: 1 adesivo ad un'altezza compresa tra 0,90 e 1,50 m da terra.

**Autobus** – 3 adesivi: Sulle fiancate del veicolo: 2 adesivi sul primo metro anteriore del veicolo, 1 a sinistra e 1 a destra e ad un'altezza compresa tra 0,90 e 1,50 m da terra. Sul lato posteriore destro: 1 adesivo ad un'altezza compresa tra 0,90 e 1,50 m da terra.

## 25.9.2023 – SENSORI ANGOLO CIECO: ASSOTIR INCONTRA L'ASSESSORE ARIANNA CENSI, UNITRANS CHIEDE L'INTERVENTO DI SALVINI

Dal 1° **ottobre prossimo i mezzi pesanti privi di sensori di angolo cieco** non potranno entrare all'interno dell'Area B di Milano.

Nel caso non si faccia in tempo a installare i sistemi di segnalazione acustica, visiva o tattile entro il termine indicato, sarà possibile circolare in Area B fino al 31 dicembre 2024 esibendo la documentazione comprovante l'avvenuto ordine per l'installazione dei sistemi acustici.

Pietro Castelli, presidente di **ASSOTIR Lombardia**, ha partecipato recentemente a un incontro in videoconferenza con l'assessore alla mobilità del **Comune di Milano, Arianna Censi**, per discutere della delibera.

### **Assotir ribadisce le perplessità tecniche e pratiche**

“Non sono emerse novità, né avrebbero potuto esserci, dal punto di vista pratico – spiega Castelli. – In ogni caso per noi è stata l'occasione per **ribadire le perplessità, sia di ordine tecnico che pratico**, già espresse a luglio su una misura che, più che coraggiosa, appare essere il risultato delle pressioni mediatiche, dettata dall'esigenza di fare qualcosa, comunque, per placare le folle. Con il rischio, oltretutto – dato il carattere 'posticcio' dell'installazione degli apparati – di creare qualche ulteriore preoccupazione sull'**affidabilità complessiva del risultato**. Se l'obiettivo è la sicurezza”.

“È bene ricordare in ogni caso – prosegue Castelli, – che dal 2 ottobre **non ci sarà alcun veicolo con i sensori installati**. Non ne saranno dotati nemmeno i mezzi del Comune. Avremo solo un numero cospicuo di camion e bus con affissi degli adesivi di segnalazione degli angoli ciechi e, forse un contratto o un ordine per l'installazione dei sensori entro dicembre 2024. Vedremo se, come è nelle speranze di tutti, questo gioverà a migliorare la sicurezza sulle strade milanesi”, conclude Castelli.

Possibili iniziative “a difesa degli operatori del trasporto merci”

“Nel frattempo, esaminando la delibera comunale in questione e le relative linee-guida – aggiunge Claudio Donati, Segretario Generale di ASSOTIR, – sono emerse **alcune perplessità circa la conformità delle disposizioni comunali al Codice della Strada**. Abbiamo incaricato i nostri legali di effettuare gli approfondimenti giuridici del caso, al termine dei quali valuteremo se esistono i presupposti per eventuali iniziative a difesa degli operatori del **trasporto merci**, i quali, oltre al linciaggio mediatico, devono affrontare impegni economici non irrilevanti, in un contesto tutt'altro che florido. Non mettiamo in discussione che l'obiettivo principale sia la sicurezza, ma anche queste misure devono rispettare il quadro normativo in cui si inseriscono”, conclude Donati.

### **Unatras chiede intervento di Salvini**

Sulla decisione del Comune di Milano è intervenuta oggi Unatras, il coordinamento unitario delle associazioni nazionali del trasporto merci, che scrive in una nota: “pur condividendo l'obiettivo del Comune di migliorare la sicurezza stradale in ambito cittadino, stigmatizza questo approccio unilaterale che criminalizza i mezzi pesanti, perché la sicurezza non si garantisce con approcci vessatori senza prevedere obblighi nei confronti degli “utenti deboli della strada”, pedoni e ciclisti, i cui comportamenti sono spesso alla base degli incidenti”

Per questo motivo il coordinamento ha chiesto l'intervento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, “affinché si evitino penalizzazioni contro i mezzi pesanti e, soprattutto, si faccia chiarezza rispetto a decisioni unilaterali e disomogenee che le varie amministrazioni locali potrebbero attuare generando caos tra migliaia di operatori del settore”.

Secondo Unatras non si sarebbe tenuto conto dei dati “del ministero dell'Interno, dai quali risulta invece un calo della percentuale di incidenti in cui sono coinvolti i veicoli commerciali anche grazie all'attenzione che la categoria riserva alla sicurezza di tutti gli utenti della strada”.

Il coordinamento sottolinea anche che il provvedimento è stato adottato senza un confronto con le rappresentanze di categoria e che i tempi per adeguarsi, in mancanza di specifiche tecniche univoche sui requisiti dei sensori, avrebbero messo in difficoltà fornitori e trasportatori.

fonte: [Trasporti-Italia](#)

## **28.9.2023 – Sensori angolo cieco: da Fai-Confrtrasporto diffida al sindaco Sala**

La **Federazione degli Autotrasportatori Italiani** chiede la **sospensione della delibera di Giunta che impone ai mezzi pesanti l'obbligo dei sensori**, per il cosiddetto **angolo cieco**, per poter continuare a circolare all'interno dell'Area B dal prossimo lunedì 2 ottobre.

L'associazione, tramite il proprio studio legale, ha inoltrato **una diffida al sindaco di Milano Giuseppe Sala e all'assessora alla Mobilità Arianna Censi**.

“La Federazione, che da sempre pone **la sicurezza e la legalità** come assolute priorità del proprio operato, ritiene **tale provvedimento illegittimo** sotto il profilo giuridico, inefficace relativamente all'obiettivo prefissato di miglioramento della sicurezza stradale, pesantemente vessatorio nei confronti del settore autotrasporto”, si legge in una nota.

“Preventivi dai venditori a costi esorbitanti”

Nel dettaglio, l'associazione spiega che dal punto di vista **normativo**, “il Comune di Milano obbliga a installare un dispositivo che l'Europa renderà obbligatorio a luglio 2024 solo per i veicoli nuovi, **non ancora regolamentato dal nostro Codice della Strada**, pertanto **non omologabile**, generando **confusione e incertezze** nei destinatari del provvedimento, che **non hanno indicazioni precise sui dispositivi** da installare, e che stanno ricevendo preventivi dai venditori di tali apparati a costi esorbitanti”.

Per quanto riguarda la sicurezza, la FAI considera “sbagliato e non corrispondente allo scopo”, affrontare il problema “senza un ragionamento complessivo sulla mobilità milanese, che garantisca una convivenza sicura fra autoveicoli e biciclette attraverso la messa in sicurezza delle piste ciclabili; con attività di controlli a tappeto sulle strade e tolleranza zero verso chiunque non rispetta le più elementari regole e comportamenti mettendo a repentaglio la propria e altrui incolumità; soprattutto, con una seria campagna di informazione e formazione per tutti gli utenti della strada sulle norme e i pericoli della circolazione, in particolare per **gli utenti più deboli**, come fanno negli altri Paesi europei”.

Fonte: [Trasporti-Italia](#)

## 30.9.2023 – ANGOLO CIECO, 30 EURO PER L'ADESIVO ATTESA FINO A OTTO MESI PER I SENSORI

L'avvio all'obbligo dei dispositivi per i mezzi pesanti, che sarà in vigore da questo lunedì, è spinoso per camionisti e aziende che lavorano nel settore del trasporto merci. «Riceviamo mediamente 50 — 60 richieste al giorno per la fornitura e l'installazione dei sensori — spiega Alessandro Finicelli, amministratore delegato di Autobynet Srl, azienda che opera nei sistemi di assistenza alla guida, alla svolta —. Le linee guida che hanno chiarito le certificazioni e i modelli sono arrivate troppo a ridosso dell'entrata in vigore dell'obbligo e ora il mercato è in difficoltà. Ci vorrà del tempo per l'adeguamento di tutti i veicoli ».

Da lunedì, infatti, saranno i mezzi destinati al trasporto di persone con più di otto posti a sedere, con una massa superiore alle 5 tonnellate, e quelli dedicati alle merci con un carico superiore a 12 tonnellate, a poter circolare in Area B solo se dotati di sistemi di rilevamento della presenza di pedoni e ciclisti sulla parte anteriore del veicolo e sul lato del marciapiede. In più, i mezzi pesanti dovranno dotarsi di adesivo che segnala il pericolo dell'angolo cieco, la trappola visiva che quest'anno ha lasciato sull'asfalto diversi ciclisti.

Ma, per chi non è riuscito a dotarsi in tempo nel dispositivo, basterà dimostrare di aver sottoscritto il contratto di acquisto per muoversi in città fino al 31 dicembre dell'anno prossimo. Una clausola che non farà partire le multe da lunedì a chi non ha installato per tempo i sensori.

« Ci vorrà del tempo per mettere in regola tutti e avere i sensori installati a bordo — spiega Finicelli —. Devono equipaggiare anche le grandi flotte, come quella di Atm. Ci sono delle certificazioni, stabilite da Palazzo Marino, da verificare prima di procedere all'installazione. In molti non hanno ancora capito chi è abilitato a montare i dispositivi ».

Nelle ultime settimane, al centralino del Comune sono arrivate diverse richieste di chiarimento e la corsa ai dispositivi è entrata nel vivo, con le scorte già terminate. Gli ordini e le prenotazioni andranno avanti per diversi mesi. Mettersi in regola in tempi brevi, infatti, non sarà una procedura così rapida. Anche per questo Palazzo Marino ha scelto di concedere un anno di tempo per consentire a tutti di adeguarsi all'obbligo.

« Ci sono punti ancora confusi — prosegue Finicelli —. Si usa all'interno della delibera il termine anteriore per angolo cieco lato destro. Le aziende stanno montando anche il frontale, che però non protegge l'angolo. Sarebbe meglio chiarire questo punto». La corsa ai sensori riguarda soprattutto quelli ad ultrasuono, più economici (circa 250 euro il prezzo per un dispositivo). « Sono già esauriti. Per un ordine effettuato oggi, bisogna aspettare fino a otto mesi». Più disponibili, invece, per i sensori dotati di telecamere, più costosi, ma anche maggiormente funzionali per avere una visuale completa della strada.

L'altra criticità, invece, riguarda gli adesivi di segnalazione. « I prezzi sono più che triplicati. Un adesivo costava solo pochi euro. Ora c'è chi li vende a 25- 30 euro l'uno » . L'obbligo di posizionare l'adesivo è stato

anticipato a lunedì, con una delibera approvata la scorsa settimana, anche ai veicoli per il trasporto di persone con più di otto posti a sedere e un carico inferiore alle 5 tonnellate e quelli destinate al trasporto merci con una massa tra le 3,5 e le 12 tonnellate. Un preavviso troppo risicato, secondo i tecnici del settore. Riguarderebbe infatti circa i due terzi dei veicoli pesanti che entrano a Milano. Per cui sarà difficile per molti partire già da lunedì. «Poca la comunicazione e va chiarito se chi è sprovvisto di adesivi verrà sanzionato o meno, perché c'è il rischio che non ci siano abbastanza adesivi, dato che l'obbligo è riservato ai veicoli più numerosi» conclude Finicelli.

Il tecnico: «Troppi si sono mossi solo all'ultimo momento e ci sono anche grandi flotte come quella di Atm»

**“PALAZZO MARINO NON ARRETRI SULL’OBBLIGO DEI DISPOSITIVI”**

« È fondamentale che il Comune tenga la barra dritta sull'obbligo dei sensori e faccia rispettare le regole imposte dalla delibera ». A parlare è Claudio Magliulo, uno dei portavoce di Città delle persone, il gruppo di associazioni e cittadini che si battono per la mobilità sostenibile e hanno organizzato la manifestazione che la scorsa settimana ha visto scendere in piazza oltre duemila persone per chiedere maggiore sicurezza in strada a Milano, dopo le morti degli scorsi mesi. «La delibera prevede già un anno di tolleranza per consentire a tutti di adeguarsi. È fin troppo. Non si devono accettare altri passi indietro e puntare dritto per raggiungere l'obiettivo più in fretta possibile, perché siamo di fronte a un'emergenza. L'obbligo dei sensori è una misura limitata, ma essenziale», prosegue Magliulo.

Nei giorni scorsi, il Fai- Confrtrasporto ha annunciato di aver diffidato il Comune chiedendo la sospensione della delibera che impone ai mezzi pesanti l'obbligo dei sensori per circolare in Area B. «Riteniamo che il provvedimento del Comune – spiegano le organizzazioni in una nota – sia un primo passo verso la costruzione di una città che mette al primo posto la sicurezza delle persone. Realizzare questa visione significa tutelare non solo chi sceglie di muoversi a piedi o in bici, ma svolgere il proprio lavoro con un supporto aggiuntivo al fine di compensare i limiti tecnici » .

Da un lato le associazioni ambientaliste chiedono a Palazzo Marino di rendere più fattiva possibile la misura sui sensori. Dall'altra rispondono, invece, al Fai – Confrtrasporto. «Li invitiamo -spiegano –a rivedere la propria posizione che è del tutto irricevibile e sorda alle conseguenze mortali di un traffico pesante spesso inadatto ai contesti urbani densi. Facciano invece la propria parte, mettendo al primo posto la sicurezza delle persone, compresi gli stessi autotrasportatori».



Comunicato 29 settembre 2023

**BENE LA DELIBERA SUGLI ANGOLI CIECHI. FAI-CONFTRASPORTO CONTRIBUISCA A UNA CITTÀ SICURA PER TUTTE LE PERSONE.**

Nella giornata di ieri FAI-Confrtrasporto ha annunciato di aver diffidato il Comune, chiedendo la sospensione della delibera che impone ai mezzi pesanti l'obbligo dei sensori, per il cosiddetto angolo cieco, per poter continuare a circolare all'interno dell'Area B – dalle 7:30 alle 19:30 – dal prossimo lunedì 2 Ottobre. Altre associazioni del comparto stanno valutando iniziative simili.

Nel suo comunicato FAI parla di "campagna di pervicace vessazione del comparto dell'autotrasporto". **Come associazioni e cittadini della piattaforma "Città delle persone", riteniamo invece che il provvedimento del Comune di Milano sia un primo passo verso la costruzione di una città che metta al primo posto la sicurezza delle persone.** Realizzare questa visione significa tutelare non solo chi sceglie di muoversi in bici o a piedi, ma anche chi è alla guida di mezzi pesanti, permettendo loro di svolgere il proprio lavoro con un supporto aggiuntivo al fine di compensare i limiti tecnici dei veicoli.

Sosteniamo quindi convintamente la delibera del Comune, che anzi dà già fin troppo tempo agli autotrasportatori per adeguarsi (fino a dicembre 2024 o 2025 a seconda dei mezzi). **Invitiamo FAI a rivedere la propria posizione, che è del tutto irricevibile e sorda alle conseguenze mortali di un traffico pesante spesso inadatto a contesti urbani densi.** FAI-Confrtrasporto faccia invece la propria parte, mettendo davvero al primo posto la sicurezza delle persone, che vivono, lavorano e frequentano la città, compresi gli autotrasportatori stessi.

Riteniamo infine fondamentale un ragionamento complessivo sulla mobilità cittadina, così che il primo passo compiuto con la delibera - utile e necessario per salvaguardare vite umane - sia l'inizio di un percorso che porti Milano a essere al livello delle altre grandi e importanti città europee, per quanto riguarda mobilità e vivibilità.

Parte di questo percorso devono essere anche campagne comunicative e di formazione, rivolte a tutti gli utenti della strada affinché la stessa sia vivibile e sicura con qualsiasi mezzo. **Tale comunicazione deve essere rivolta soprattutto a chi conduce veicoli potenzialmente pericolosi e letali per le altre persone,** in quanto chi detiene maggiore forza e potere sulla strada deve anche essere messo nella condizione di poter usare al meglio i propri mezzi.

---

#Cittadellepersone è un'iniziativa promossa da Cittadini per l'Aria Onlus, Sai che puoi?, FIAB Milano Ciclobby Onlus, Genitori Antismog ETS con il supporto di Clean Cities Campaign. Aderiscono e contribuiscono Legambici - Legambiente per la ciclabilità, Massa Marmocchi, UBM Milano e tantissime altre realtà e persone della città di Milano | [www.cittadellepersone.it](http://www.cittadellepersone.it)

Da ultimo l'auspicio è che il provvedimento sia il primo di tanti altri, «l'inizio di un percorso che porti Milano a essere a livello delle altre grandi e importanti città europee, per quanto riguarda mobilità e vivibilità».

fonte: Repubblica Milano

## 11.10.2023 – OBBLIGO SENSORI ANGOLO CIECO: ANBTI CHIEDE MISURE ADEGUATE

L'associazione nazionale **bus turistici** italiani **ANBTI** interviene sul tema dell'**obbligo di installazione dei dispositivi di sicurezza** per circolare a **Milano**.

**“La sicurezza, la legalità e l'incolumità di cittadini e addetti ai lavori** sono in cima agli obiettivi e all'operato della nostra associazione ma vanno garantite, a nostro avviso, con azioni condivise e realmente efficaci – scrive nota **Riccardo Verona, presidente dell'Associazione Nazionale Bus Turistici Italiani** -. Oggettivamente non ravvisiamo tali caratteristiche alla base della delibera della Giunta di Milano che, **a partire dallo scorso 2 ottobre**, per poter continuare a circolare all'interno dell'Area B di Milano ha imposto ai mezzi pesanti **l'obbligo dei sensori per il cosiddetto 'angolo cieco'”**.

Una norma oltremodo “penalizzante”

L'associazione sostiene che tale provvedimento, “se nelle intenzioni vuole essere un incentivo alla sicurezza stradale, nella pratica lascia più di un dubbio **sia per la sua reale efficacia sia per alcuni profili di possibile illegittimità giuridica**”.

**ANBTI** sottolinea che nel caso delle aziende di **bus turistici** e del settore dell'**autotrasporto con mezzi pensati in generale, questa norma è oltremodo “penalizzante”**.

“Il **Comune di Milano** obbliga infatti a installare un dispositivo (a costi considerevoli) che l'UE renderà **obbligatorio a luglio 2024** solo per i veicoli nuovi e per di più a quanto sembra non omologabile dalla motorizzazione. **A nulla serve l'imposizione di tali dispositivi senza un ragionamento a 360° sulla mobilità di Milano** e di tutti i comuni nazionali ed europei, ed ancor meno serve se non associata a **una corretta e trasparente campagna di informazione** e formazione per tutti gli utenti della strada”.

“Come associazione, ci uniamo e sosteniamo la diffida fatta pervenire nei giorni scorsi dalla **FAI – Federazione Autotrasportatori Italiani Confrasperto** – che ha esortato il sindaco di Milano e la sua Giunta a sospendere quanto prima tale delibera. Giusto inseguire standard di sicurezza sempre più elevati ma facciamolo in modo condiviso e davvero efficace”, conclude la nota.

fonte: [Trasporti Italia](#)

## 11.10.2023 – OBBLIGO SENSORI ANGOLO CIECO: ANBTI CHIEDE MISURE ADEGUATE

L'associazione nazionale **bus turistici** italiani **ANBTI** interviene sul tema dell'**obbligo di installazione dei dispositivi di sicurezza** per circolare a **Milano**.

**“La sicurezza, la legalità e l'incolumità di cittadini e addetti ai lavori** sono in cima agli obiettivi e all'operato della nostra associazione ma vanno garantite, a nostro avviso, con azioni condivise e realmente efficaci – scrive nota **Riccardo Verona, presidente dell'Associazione Nazionale Bus Turistici Italiani** -. Oggettivamente non ravvisiamo tali caratteristiche alla base della delibera della Giunta di Milano che, **a partire dallo scorso 2 ottobre**, per poter continuare a circolare all'interno dell'Area B di Milano ha imposto ai mezzi pesanti **l'obbligo dei sensori per il cosiddetto 'angolo cieco'”**.

Una norma oltremodo “penalizzante”

L'associazione sostiene che tale provvedimento, “se nelle intenzioni vuole essere un incentivo alla sicurezza stradale, nella pratica lascia più di un dubbio **sia per la sua reale efficacia sia per alcuni profili di possibile illegittimità giuridica**”.

**ANBTI** sottolinea che nel caso delle aziende di **bus turistici** e del settore dell'**autotrasporto con mezzi pensati in generale, questa norma è oltremodo “penalizzante”**.

“Il **Comune di Milano** obbliga infatti a installare un dispositivo (a costi considerevoli) che l'UE renderà **obbligatorio a luglio 2024** solo per i veicoli nuovi e per di più a quanto sembra non omologabile dalla motorizzazione. **A nulla serve l'imposizione di tali dispositivi senza un ragionamento a 360° sulla**

**mobilità di Milano** e di tutti i comuni nazionali ed europei, ed ancor meno serve se non associata a **una corretta e trasparente campagna di informazione** e formazione per tutti gli utenti della strada”.

“Come associazione, ci uniamo e sosteniamo la diffida fatta pervenire nei giorni scorsi dalla **FAI – Federazione Autotrasportatori Italiani Confrasperto** – che ha esortato il sindaco di Milano e la sua Giunta a sospendere quanto prima tale delibera. Giusto inseguire standard di sicurezza sempre più elevati ma facciamolo in modo condiviso e davvero efficace”, conclude la nota.

fonte: [Trasporti Italia](#)

## 10.11.2023 – GIÀ INSTALLATI SU 1.200 VEICOLI I SENSORI PER L'ANGOLO CIECO

Circa 1.200 installazioni e 4.500 prenotazioni. Sono questi i primi numeri raccolti a Palazzo Marino da quando camion e bus hanno l'obbligo di installare i sensori per la rilevazione degli angoli ciechi. Questo significa che, ad oggi, ad essersi adeguati alle nuove regole per entrare in Area B sono 5.756 tir su una platea di 15 mila e rotti iscritti alla piattaforma della Ztl dal 2019. Fotografate così, le cifre sembrano basse, ma bisogna ricordare che l'iscrizione è sì necessaria per entrare, ma chi si è iscritto anni fa non è detto che ad oggi entri ancora in città.

Il Comune, infatti, fa le sue stime sugli ingressi giornalieri dei tir: di quei 15 mila — cioè il totale degli iscritti alla piattaforma dal 2019 — seimila circa si sono registrati nel 2023 (per l'arrivo dei nuovi divieti) e i giganti che entrano in città ogni giorno sono mediamente 400. Eccoperché secondo Palazzo Marino e l'assessora alla Mobilità Arianna Censi « la risposta è positiva» . Anche perché «tra coloro che hanno ordinato i sensori ci sono anche mezzi che hanno l'obbligo da ottobre 2024».

I nuovi divieti, disposti dal Comune in seguito alla serie di incidenti mortali che hanno lasciato sull'asfalto ciclisti e pedoni travolti da mezzi pesanti, sono in vigore dal 2 ottobre. Nello specifico, oggi possono entrare e circolare in città solo i camion e i bus che hanno installato gli adesivi di allerta e i sensori che rilevano la presenza di ciclisti e pedoni nascosti nella trappola visiva dell'angolo cieco. Per ora, a doversi adeguare sono i mezzi più grandi: gli autobus che hanno più di otto posti a sedere e pesano oltre 5 tonnellate, i camion che vanno oltre 12 tonnellate. Chi ha acquistato il dispositivo, ma non lo ha ancora ricevuto perché — ad esempio — non è immediatamente disponibile, può circolare comunque con il modulo dell'ordine fino e non oltre il 31 dicembre 2024. Ed è a questa categoria che appartiene la maggior parte di chi sta circolando con le carte a posto: sono 4.500, infatti, coloro che entrano in città con un foglio che certifica l'ordinazione del sensore, mentre ad averlo effettivamente installato sono 1.200 mezzi.

A guardar le carte bollate, dunque, un terzo dei giganti a quattro ruote registrati dal 2018 per area B è al riparo dalle multe, solo uno su dieci è in “assetto sicuro” se cammina accanto a pedoni e ciclisti. Anche se, va precisato, solo una parte di questi entra ancora in città. «La norma è stata sicuramente messa a punto con le migliori intenzioni — spiega il presidente di Assomobilità Simonpaolo Buongiardino — ma non tutti, comunque, si stanno adeguando ». I motivi dei ritardi sono diversi. C'è una carenza di dispositivi, ad esempio, come spiega il presidente di Assotir Milano Pietro Castelli: «lo, per la mia azienda, li ho ordinati più di un mese fa e mi sono arrivati soltanto ora». Ma c'è anche una tendenza a procrastinare: «Chi non deve entrare a Milano quotidianamente preferisce rischiare una multa piuttosto che pagare i sensori», dice Buongiardino. Infine, c'è chi aspetta di capire come andranno diffide e ricorsi messi in campo da alcune associazioni di categoria. Per Marco Colombo, segretario milanese della Federazione degli autotrasportatori, «molti dei nostri associati hanno fatto l'ordine, ma non per tutti è semplice trovare i dispositivi giusti in tempi brevi » .

Le categorie interessate dal provvedimento non sono mai state particolarmente favorevoli: «Riteniamo che questo non sia un sistema che possa migliorare la sicurezza per la circolazione in città. Va benissimo la tecnologia, ma deve arrivare dopo interventi del Comune sulle infrastrutture come strade e piste ciclabili, altrimenti la convivenza tra i mezzi e la cosiddetta mobilità dolce è difficile». Ad oggi, oltre ai sensori — e questo fin da subito — sono obbligatori gli adesivi che indicano il pericolo di angolo cieco: per far sì che vengano installati nella quantità e nella maniera corretta il Comune ha messo a punto un documento con le linee guida da osservare. Dal 1° ottobre 2024, poi, i dispositivi elettronici andranno installati anche sui mezzi più piccoli: bus che non superano 5 tonnellate di peso e camion oltre 3,5 tonnellate ma sotto 12 tonnellate. Chi non li ha non può circolare: servono a rilevare la presenza di ciclisti e pedoni nascosti alla vista Per il Comune un risultato positivo

Fonte: Repubblica Milano

## 23.11.2023 – OBBLIGO DEI SENSORI SUI MEZZI PESANTI, IL TAR RITIENE CHE IL COMUNE NON SIA COMPETENTE

Non dovranno più montare i sensori per l'angolo cieco i mezzi pesanti che circolano all'interno dell'Area B. Il tribunale amministrativo regionale della Lombardia (Tar) ha accolto il ricorso di Assotir contro i provvedimenti di palazzo Marino che dal 1° ottobre ha imposto ai mezzi pesanti di dotarsi delle tecnologie.

“Gli atti impugnati vanno annullati in ragione dell'incompetenza del Comune ad adottarli”, si legge nella sentenza. “È palese che un dispositivo volto a scongiurare incidenti in danno di pedoni e ciclisti”, prosegue la sentenza, “risponda a un'esigenza di ordine pubblico e sicurezza”.

Secondo il Tar dovrebbe essere lo stato a legiferare su questi temi. “Gli atti impugnati vanno annullati in ragione dell'incompetenza del Comune ad adottarli – conclude la sentenza -. Il predetto annullamento coinvolge i veicoli di categoria M2 ed M3 destinati al trasporto di persone e quelli di categoria N3, destinati al trasporto merci con massa superiore a 12 tonnellate. Quanto ai mezzi di categoria N2 (trasporto merci con massa superiore a 3,5 tonnellate, ma inferiore a 12 tonnellate), essi sono raggiunti dall'annullamento in quanto la previsione impugnata si riferisce loro è inscindibilmente connessa con quella relativa ai mezzi di categoria N3”.

Il comune, comunque, sembra essere intenzionato a portare la questione davanti al Consiglio di Stato. “Riteniamo questa misura essenziale per proteggere i ciclisti e pedoni e dare più sicurezza a coloro che utilizzano in maniera sempre più frequente le due ruote o si muovono a piedi – ha commentato l'assessora alla mobilità di palazzo Marino Arianna Censi -. Penso comunque, al di là di ciò, che non sia più rimandabile un intervento da parte del governo, in modo da introdurre questa misura in tutte le città per tutelare chi percorre le strade in bicicletta e a piedi”.

Si fa sentire anche il cartello di “Città delle persone”: «Abbiamo sin da subito sostenuto il provvedimento emanato dal Comune di Milano in seguito alla terribile serie di persone investite e uccise da persone alla guida di mezzi pesanti — dichiarano Ilaria Lenzi e Massimo Lafronza — . Il Tar non entra nel merito, obietta sulla competenza: il problema andrebbe risolto alla radice, per tutto il territorio, con una norma nazionale che definisca l'obbligo di installare subito i sensori per i mezzi pesanti che transitano in contesti urbani: per questo ci rivolgiamo alla presidente Meloni, al ministro delle Infrastrutture Salvini e al Parlamento affinché nel nuovo codice della strada attualmente in discussione venga inserita una norma chiara in tal senso».

Claudio Magliulo, direttore per l'Italia della campagna Clean Cities, ha commentato:

*“La delibera sui sensori per l'angolo cieco dei mezzi pesanti era già un compromesso (secondo noi un po' al ribasso). Vedremo come andrà il ricorso al Consiglio di Stato.*

*Ma a questo punto, se io fossi il sindaco Sala, semplicemente utilizzerei i miei poteri in materia di tutela della salute pubblica per vietare completamente l'accesso dei mezzi pesanti ad Area B in quanto mezzi inquinanti, il che è ampiamente dimostrabile. Si potrà ancora entrare con i camion elettrici, naturalmente, che però al momento rappresentano esattamente lo 0% della flotta logistica, per cui ci sarà poi tempo di modificare la legge.*

*Nel frattempo, poiché a differenza di Assotir non siamo irragionevoli, sarà possibile concedere esenzioni limitate nel tempo a quegli autotrasportatori che si munissero di dispositivi per il controllo dell'angolo cieco, i quali potranno continuare ad entrare anche con mezzi inquinanti, per qualche anno.”*

### [La presa di posizione dei Genitori Antismog.](#)

Fonte: [Milano Today](#) e Repubblica Milano

## 7.1.2024 – PROPOSTE PER UNA LOGISTICA SOSTENIBILE

È la prima zona del Paese per aree e spazi che fanno gola a grandi e piccoli operatori ed è quella in cui si concentra quasi la metà del mercato italiano. La Milano capitale della logistica, quella cioè dei 155 mila pacchi consegnati ogni giorno, sconta un rovescio della medaglia non da poco: mentre un hinterland allargato che arriva fino a Brescia, Novara e Piacenza soffre il consumo di suolo, il capoluogo lombardo fa i conti con il traffico. E così, in attesa che gli utenti siano meno compulsivi, istituzioni e associazioni di categoria lanciano e

sperimentano proposte per limitare gli effetti collaterali dell'e-commerce, della spesa con un click e dello shopping su Amazon.

«Nella regione logistica milanese, che si estende per 50 chilometri oltre il centro, si concentra il 40 per cento del mercato logistico italiano », spiega il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone. « Attorno alla cintura di Milano sorgono i più grandi poli logistici d'Italia e da qui verso l'interno si muovono grandi quantitativi di merce e questo incide pesantemente sulla viabilità della città». Una soluzione è quella di regolare il cosiddetto "ultimo miglio", cioè il percorso che il pacco fa dal centro di smistamento fino alla casa o all'ufficio del consumatore. «Ci sono diverse proposte che con Assolombarda abbiamo presentato non molto tempo fa alla Città metropolitana » .

Qualche esempio: « La possibilità di utilizzare nuove forme di consegna, coinvolgendo le edicole, le tabaccherie, i negozi di prossimità e concentrando il trasporto magari solo in alcune ore della giornata, evitando quelle già congestionate ». Si tratta però, precisa Ruggerone, «di una strategia che va concordata non solo a livello comunale e metropolitano, ma regionale e interregionale ». Serve, insomma, «un piano aggiornato e organico della logistica che permetta di studiare soluzioni nuove». L'utilizzo dei mezzi elettrici è una di queste, «ma servono infrastrutture per la ricarica che non possono essere solo a carico dei privati ». In realtà una strategia simile c'è ed è del maggio 2017: era stata firmata dai governatori di Liguria, Piemonte e Lombardia. L'obiettivo era quello di potenziare l'utilizzo delle rotaie come mezzo di trasporto merci tra i porti liguri e le città interne.

Ed è sulla scia di uno sfruttamento massimo dei binari che si sta muovendo anche il Comune. Spiega l'assessora alla Mobilità Arianna Censi: «Vorremmo sfruttare di più le stazioni cittadine per far arrivare i prodotti il più possibile vicino a destinazione utilizzando la mobilità su ferro ». Una sperimentazione è stata recentemente finanziata dal C40, la rete globale di città attive contro il cambiamento climatico: si è provata la consegna dei pacchi fino a cinque chili con le cargo bike. L'ultimo miglio delle spedizioni dunque, percorso pedalando. Il progetto ha dato risultati sia in termini di riduzione delle emissioni, sia in termini di velocità e agilità di consegna».

fonte: Repubblica Milano

## 26.2.2024 – IL CONSIGLIO DI STATO DA RAGIONE AL COMUNE SUI SENSORI

Il comune di Milano può obbligare i mezzi che circolano per le strade della città a dotarsi di sensori per l'angolo cieco. Lo ha deciso il Consiglio di Stato con una sentenza pubblicata nella giornata di lunedì 26 febbraio che ha ribaltato quella del Tar.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che il comune di Milano abbia la competenza a conformare la zona a traffico limitato attraverso l'imposizione di un divieto di circolazione limitato nel tempo, nello spazio e nel contenuto (quanto ai veicoli coinvolti e alle deroghe previste). Possono continuare a circolare senza limiti temporali e spaziali i mezzi pesanti dotati dei dispositivi di rilevamento della presenza di pedoni e ciclisti negli angoli morti, e degli adesivi che segnalano la presenza di questi ultimi.

Secondo i giudici, inoltre, non ci sarebbe nessuna interferenza col codice della strada. Con le sue delibere "il Comune di Milano – si legge nella sentenza di 40 pagine del Consiglio di Stato – ha limitato la circolazione in una zona della città imponendo un divieto di circolazione circoscritto ad alcuni veicoli e ad alcuni giorni della settimana e orari e prevedendo al contempo alcune deroghe a detto divieto. Così facendo il Comune di Milano ha esercitato il potere conferito ai Comuni dal decreto legislativo 285 del 1992".

I camion, dunque, dovranno avere i sensori per l'angolo cieco. Per il momento le tempistiche non sono state rese note, ma da palazzo Marino fanno sapere che ci saranno delle settimane cuscinetto per mettersi in regola.

"Torna tutto come prima perché non è stato cambiato nulla del dispositivo, ovviamente daremo il tempo di adattamento – ha commentato a margine del Consiglio comunale l'assessora alla mobilità Arianna Censi -. Considereremo un tempo più lungo in ragione di questa sospensione. Daremo il tempo di attuare le prescrizioni. Sono molto contenta perché penso che sia una scelta di buon senso e aiuterà a migliorare la sicurezza in città. E forse rappresenterà anche un esempio per il resto dell'Italia".

Il provvedimento, scattato il 1° ottobre 2023, era stato impugnato da Assotir che si era rivolta al tribunale amministrativo regionale della Lombardia (Tar). Proprio il Tar, a novembre 2023, aveva approvato il ricorso,

sospendendo il provvedimento. Palazzo Marino aveva subito annunciato battaglia facendo capire che si sarebbe rivolta al consiglio di Stato. Lunedì 26 febbraio è arrivata la decisione definitiva.

fonte: Milano today

## 6.1.2024 – IL QUADRO DELLA MOBILITÀ: IL COMMENTO DEL POLITECNICO SUI DATI AMAT

Una città un po' più libera dalle auto, ma con una riduzione dei passeggeri del metrò che ormai sembra essersi consolidata. L'exploit della micromobilità in sharing, mentre le strade si riempiono di furgoni e corrieri per la consegna dei pacchi, servizio entrato nella quotidianità dei milanesi.

«Al passato difficilmente si torna — spiega Luca Studer, docente responsabile del laboratorio Mobilità e Trasporti del Politecnico. E, infatti, la mobilità di Milano agli standard del pre- Covid non è tornata completamente. Dal trasporto pubblico a quello privato, lo scenario degli spostamenti in città è cambiato.

Logistica

Il boom di corrieri e furgoni per la consegna pacchi è l'ultimo trend. Uno studio del Dipartimento di Ingegneria Gestionale del Politecnico ha dimostrato che oggi avvengono circa 155 mila consegne al giorno a Milano. Solo 23 mila di queste sono legate al commercio aziendale. Tutte le altre fanno parte dell'universo di acquisti e spedizioni online dei cittadini. Anche se, rispetto al 2019, il centro è leggermente più libero dai furgoni grazie alle restrizioni di Area C: i camion nella Cerchia dei Bastioni sono calati del 2%.

fonte: Repubblica Milano

## 23.4.2024 – SPERIMENTAZIONE DSV DI VEICOLI ELETTRICI VOLVO PER LA LOGISTICA URBANA

Volvo Trucks Italia e DSV Road Italy hanno ultimato un test finalizzato all'inserimento di veicoli elettrici nelle aree urbane. L'obiettivo è promuovere un trasporto intelligente e sostenibile.

DSV Road Italy, divisione focalizzata sul trasporto via terra del Gruppo DSV, è il terzo player mondiale specializzato in soluzioni di logistica e trasporto

La sperimentazione ha coinvolto una serie di veicoli elettrici destinati alle attività di distribuzione nell'area di Milano. La prestazione è stata valutata in termini di affidabilità ed efficienza di trasporto, ma anche sotto il profilo dei vantaggi che i veicoli possono portare a livello di impatto ambientale.

Il team Volvo ha affiancato e supportato DSV durante l'intero percorso, fornendo consulenza e informazioni tecniche relative ai mezzi testati.

Secondo i risultati ottenuti, il loro utilizzo garantisce una riduzione del 50% di CO2, in linea con gli obiettivi prefissati dal Gruppo.

“Questa iniziativa rappresenta un passo ambizioso e necessario a raccogliere dati ed esperienze preziose che ci consentiranno di ottimizzare le implementazioni future e garantire un percorso sostenibile sia per noi che per i nostri clienti – ha commentato Soeren Krejberg Hansen, Executive Vice President di DSV Road-. Il test con Volvo Trucks e il confronto con il loro management ci aiuterà a gettare le basi per la realizzazione di un sistema di trasporto intelligente, ecologico e perfettamente integrato al raggiungimento del nostro obiettivo globale di zero emissioni nelle nostre attività entro il 2050”.

Il prossimo step della divisione Road di DSV prevede l'implementazione di oltre 300 BEV tra il 2024 e 2025, fino al raggiungimento di 2.000 unità entro il 2030.

Fonte: Trasporti Italia

## 30.5.2024 – NOVE MAXI HUB PER LE MERCI CONTRO IL BOOM DI TIR E FURGONI

Nove grandi hub per la distribuzione delle merci da creare nelle zone più adatte, con l'obiettivo di rendere la rete della logistica attorno a Milano più efficiente nel rispetto dell'ambiente.

È questo il cuore del Piano urbano della logistica sostenibile, un documento di indirizzo strategico che va al vaglio dei 133 sindaci della Città metropolitana e del Consiglio metropolitano per essere definitivamente approvato.

Un progetto articolato che vuole mettere ordine nel presente e programmare il futuro: il proliferare di capannoni per lo stoccaggio delle merci e i flussi di traffico connessi necessitano di un'organizzazione migliore. Che dica dove metterli, come progettarli e realizzarli e quali infrastrutture e mezzi di trasporto potenziare affinché quel via vai incessante di camion e furgoncini che assedia Milano e le realtà attorno non finisca per cementificare le campagne, peggiorare la qualità dell'aria e intasare le strade.

Ad oggi sono circa una quindicina i Comuni che ospitano i poli logistici più grandi e impattanti: oltre a Milano si va da Abbiategrasso a Carugate, da Corsico a Rho, da San Giuliano a Segrate. Si tratta dei capannoni di Brt, Amazon, Ikea, Ups, Gls, Dhl. Sono solo alcuni dei giganti che stanno invadendo la grande Milano. E poiché le richieste che giacciono sui tavoli dei sindaci per farne di nuovi sono tante, come spiega il vice sindaco della Città metropolitana Francesco Vassallo, si è deciso di individuare nove zone dove disegnare hub logistici intermodali e multi-cliente (Metro Hub) in aree lontane dei centri abitati e che abbiano ottimali condizioni di accessibilità.

Sono centri di raccolta e distribuzione delle merci dove avviene una sorta di scambio che, semplificando molto, è questo: si entra con mezzi più pesanti o raccogliendo quanto arriva sui vagoni dei treni dal resto della regione e dell'Italia, si esce con mezzi più leggeri, piccoli e sostenibili fino ad arrivare alla logistica dell'ultimo miglio all'interno dei centri urbani. Le aree che, con i dovuti calcoli, sono state individuate, sono queste: Milano, Legnano, Magenta, Abbiategrasso, Rho – Arese – Pero, Corsico – Buccinasco – Trezzano – Assago – Rozzano – Cesano Boscone, Sesto – Cinisello – Paderno Dugnano – Cormano – Bresso, Cologno – Cernusco – Vimodrone Segrate, Melegnano – San Donato – Peschiera – San Giuliano.

L'idea è quella di concentrare i nuovi capannoni per evitare la dispersione logistica, promuovendo contemporaneamente l'utilizzo di veicoli sostenibili e di tecnologie avanzate, nonché una programmazione delle consegne in intervalli orari ben definiti. Non è un insieme di norme (le regole su costruzione e consumo di suolo sono contenute nei Piani di governo del territorio dei singoli Comuni, che a loro volta fanno capo al Piano territoriale metropolitano), ma un piano di indirizzo.

Fonte: Repubblica Milano

## 11.7.2024 – IN ARRIVO SEI NUOVE VELOSTAZIONI ATTREZZATE E, FORSE, UN SERVIZIO DI CARGO-BIKE

Per avere un'idea di come saranno le nuove velostazioni basta dare un'occhiata a **San Giuliano Milanese**, dove a settembre del 2023 è stato inaugurato un **Weelohub**. Una **struttura di vetro e acciaio con 80 posti** per le due ruote, che offre al ciclista urbano anche una serie di servizi: **videosorveglianza**, controllo degli accessi, **illuminazione notturna**, **ricarica** per le e-bike, kit di **gonfiaggio ruote** e **attrezzi** per le piccole riparazioni. I prezzi variano da **1 euro** per il parcheggio giornaliero a **90 euro per l'abbonamento annuale**.

Le stazioni per biciclette di **Milano** saranno **simili**. Ancora da definire i costi, mentre è **già chiara la mappa**. Saranno collocate in prossimità di snodi della mobilità: **stazione Centrale, Molino Dorino, Romolo, Bisceglie, Bignami, Maciachini**. È previsto anche un **formato «ridotto»** che permette di mettere in sicurezza **otto bici**.

Le velostazioni potrebbero però essere la base per un ulteriore progetto che mira a ridurre l'invasione di furgoni per le consegne. **Marcello Segato**, socio e direttore tecnico della società **Bicincittà**, racconta l'idea. «Ogni giorno vediamo quanti **veicoli commerciali** circolano per la città. Spesso sui marciapiedi, in doppia fila o sulle strisce pedonali». Colpa dei negozi e dei ristoranti che devono essere riforniti, ma soprattutto dell'**e-commerce**, come dimostra uno studio del 2023 di Amat, l'Agenzia mobilità ambiente territorio. «**Le consegne destinate agli esercizi commerciali rappresentano** il 94% del volume complessivo delle merci — continua Segato —, ma solo il 13% degli spostamenti. Di contro, quelle al consumatore finale costituiscono il 6% dei volumi di pacchi ma l'87% dei viaggi».

Come fare per riportare ordine in strada senza bloccare gli acquisti online? «**Usare cargo-bike per le consegne dell'ultimo miglio**». Grazie al programma C40, Amat e il Comune hanno già fatto una sperimentazione a fine 2022. I risultati: **i fattorini sulle due ruote** hanno consegnato pacchi sotto i 5 chili il 23% **più velocemente** dei furgoni, con il 40% in meno dei costi e il **90% in meno di emissioni inquinanti**.

Per Segato «il modello si potrebbe riprodurre **suddividendo la città in spicchi, ciascuno servito da un hub**. I veicoli potrebbero portare i pacchi nei centri di smistamento entro le 8 di mattina e da lì i **ciclofattorini** le recapiterebbero a domicilio». Il dialogo con Amat e le società di consegna è in corso.

fonte: Corriere.it

## 17.7.2024 – ANGOLO CIECO CAMION, MULTE AUTOMATICHE DA SETTEMBRE 2024

Da **settembre 2024**, **multe automatiche ai camion** sprovvisti di **sistemi** di segnalazione **angolo cieco**, ai varchi di accesso di **Milano**.

Il **Comune di Milano** ha ripristinato le norme sull'**obbligo dei dispositivi di rilevamento dell'angolo cieco** sui camion e sui mezzi pesanti.

L'assessore alla mobilità del Comune di Milano comunica che dal mese di settembre 2024 sarà attivato **sistema di multa automatico** ai varchi di accesso a Milano.

I **camion e i mezzi pesanti devono essere provvisti di sistemi di segnalazione angolo cieco**, devono essere muniti dell'apposito **adesivo di segnalazione** visiva sulle fiancate e sul retro del veicolo, al fine di allertare pedoni e ciclisti sulla pericolosità di affiancarsi in aree in cui il conducente non riesce a individuare la loro **presenza nell'angolo cieco**.

**Comunicare l'avvenuto adeguamento** del camion o del mezzo pesante per evitare la multa automatica utilizzando il servizio online sul [sito di Area B](#).

Fonte: Trasporti-Italia

## 21.8.2024 – SENSORI SALVA-CICLISTI RISCHIO NUOVO CODICE DELLA STRADA

Una nuova stretta per camion e autobus è in arrivo. Anche i furgoni meno ingombranti dovranno dotarsi dei sensori salva- ciclisti a partire da ottobre.

L'intenzione dell'Amministrazione comunale è procedere con le regole già introdotte un anno fa, ma la materia è ancora nebulosa in attesa di una disciplina che potrebbe arrivare a livello nazionale insieme alla riforma del Codice della strada.

In risposta alla scia di incidenti mortali dello scorso anno, causati dal cosiddetto angolo cieco, le zone non visibili dagli specchietti retrovisori, la giunta ha approvato una delibera che ha imposto il divieto di accesso e circolazione in Area B ai mezzi pesanti sprovvisti di «sistemi avanzati capaci di rilevare la presenza di pedoni e ciclisti», con deroghe previste solo per i proprietari in possesso di un contratto d'acquisto dei sensori con scadenza al 31 dicembre di quest'anno. Ma la previsione dell'obbligo era solo per i mezzi più grandi: per gli autobus M3 con più di otto posti a sedere e massa massima superiore a cinque tonnellate e gli N3 per il

trasporto di merci con una massa massima superiore a 12 tonnellate. Ora l'obbligo sarà esteso anche agli autobus M2, con più di otto posti a sedere ma massa inferiore alle 5 tonnellate, e ai tir per le merci che pesano tra le 3,5 e le 12 tonnellate. La possibilità di deroga, anche in questo caso, sarà prevista non oltre il 31 dicembre 2025, per chi è in possesso del titolo di acquisto del mezzo.

Per altro, dal 7 luglio, come previsto dalla normativa europea, tutti i nuovi mezzi pesanti sono dotati dei sensori.

«Non è così semplice adeguarsi e far funzionare la normativa — spiega Simonpaolo Buongiorno, vicepresidente Confcommercio Milano e presidente Assomobilità — . Il costo per applicare il sensore è molto alto. È un investimento che le imprese che entrano a Milano quotidianamente fanno, ma è più difficile da imporre a chi solo occasionalmente si trova a dover fare ingresso in Area B, che magari preferisce rischiare la sanzione».

È da tempo che si evoca infatti una disciplina omogenea a livello nazionale. In sede di discussione del Codice della strada sono già state bocciate delle proposte alla Camera che saranno riproposte al Senato. «Noi continueremo a batterci perché venga assunto un impegno chiaro a intervenire anche sul parco circolante», spiega il parlamentare del Pd Andrea Casu, che insieme alla deputata Silvia Roggiani e a Federico Gianassi è firmatario di una proposta di legge per l'obbligo dei sensori.

Se dovesse arrivare una legge nazionale, non è detto che sarà in toto conforme alle previsioni del Comune di Milano, che in quel caso dovrà adeguarsi.

Non tranquillizza in questo senso, il parere arrivato a luglio dalla Direzione generale per la Motorizzazione del ministero dei Trasporti che ha evidenziato come l'installazione delle apparecchiature sui veicoli già in circolazione al momento non è prevista da nessuna legge nazionale. Questo potrebbe aprire la strada a nuovi ricorsi.

L'ultima sentenza del Consiglio di Stato sugli appelli degli autotrasportatori, pur dando di fatto il via libera a Palazzo Marino per andare avanti con l'obbligo dei sensori, ha messo l'accento sulle previsioni nazionali.

«La previsione è rilevante in quanto rende evidente l'intento di rispettare le previsioni statali ed eurounitarie sulle apparecchiature di rilevamento della presenza di pedoni e ciclisti», spiega.

«Noi ci auguriamo che a livello nazionale si arrivi a prevedere l'obbligo per tutti i mezzi circolanti — spiega Tommaso Goisis di Sai Che puoi? — . A livello milanese, speriamo che il Comune continui ad andare avanti con questa battaglia e ci auspichiamo che ci siano sanzioni automatiche per chi non rispetta l'obbligo»

Fonte: Repubblica Milano

## 23.8.2024 – RETE DI HUB E CONSEGNE IN CARGO BIKE VIA AL PIANO LOGISTICA A ZERO EMISSIONI

Trasformare aree dismesse o porzioni di parcheggi in hub per le consegne delle merci dell'ultimo miglio tramite bici e mezzi elettrici. È il dossier a cui ha iniziato a lavorare l'amministrazione comunale su impulso del Sindaco Beppe Sala.

L'obiettivo è creare una zona della città a zero emissioni per la logistica, con il coinvolgimento degli operatori delle consegne e le grandi aziende, anche multinazionali, che più utilizzano l'e-commerce.

Da circa un mese è stato aperto un tavolo in Comune per ragionare su come sviluppare l'iniziativa e vedere i primi frutti entro la fine del mandato del sindaco. A guidare il piano sono i portavoce di Clean Cities Campaign, la coalizione europea che si batte per la mobilità sostenibile in città. Coinvolte nel progetto anche le società di cargo bike, come Urban Bike Messengers e So. de, e molte grandi aziende che sfruttano le vendite online.

È stato già scritto un documento suddiviso in tre macro-aree che indica raccomandazioni utili a modificare lo spazio urbano di Milano, per creare una zona accessibile solo alla logistica a impatto zero per quanto riguarda le emissioni. Mezzi elettrici o cargo bike, al posto dei camion che oggi abbondano tra le strade della città alla ricerca dei destinatari delle consegne.

Il documento sarà studiato dagli uffici tecnici del Comune per poter sviluppare il piano concreto di attuazione. L'idea di base è quella di creare degli hub intorno a una porzione della città, che potrebbe essere coincidente con l'Area C, e dunque il centro storico nella Cerchia dei Bastioni, dove i pacchi vengono depositati per le

consegne dell'ultimo miglio su cargo bike o altri mezzi elettrici. Si individueranno aree inutilizzate per essere trasformate in punti di raccolta delle merci. Il modello è quello delle città di Olanda e Belgio che hanno implementato negli anni queste soluzioni.

Serviranno infrastrutture più diffuse per la ricarica elettrica e piste ciclabili adatte alla ciclogistica. Saranno lanciate delle partnership pubblico-privato, per convincere le aziende a far uso della mobilità sostenibile e coinvolgerle nel processo di creazione degli hub.

« In ambito logistico — è spiegato anche nel documento unico di programmazione da poco approvato dal Comune — verranno sperimentate misure atte a ridurre il traffico commerciale causato dalle consegne di pacchi e pacchettini ( 85% del traffico logistico per le consegne è determinato dall'e-commerce), grazie alla collaborazione pubblico-privato-università per poter individuare degli hub dove si concentrino le consegne "macro" e dai quali possano ripartire le consegne "micro" del cosiddetto ultimo miglio attraverso mobilità elettrica».

Ogni giorno a Milano sono stimate tra le 178 mila e le 210 mila operazioni di consegna, di cui tra 120 mila e 155 mila tra le aziende e i consumatori finali. In totale circolano nell'area urbana di Milano circa tremila veicoli commerciali, dei quali circa il 59% è rappresentato da furgoni standard, l' 8% da furgoncini, il 33% da cassonati, e solo lo 0,5% da cargo bike. Secondo le analisi, nella sola città di Milano, il settore della logistica è responsabile per la metà delle emissioni di ossidi di azoto, per oltre un terzo delle emissioni di particolato (Pm10 e Pm 2,5) e per oltre un quarto delle emissioni di Co2 ( dati Inemar). Implementando una zona a zero emissioni per la logistica, si potrebbero dimezzare le emissioni di ossido di azoto a livello cittadino.

Non tutta la logistica potrà viaggiare in cargo, ma l'obiettivo è di arrivare a un forte potenziamento soprattutto nel campo dell'e-commerce tra aziende e consumatori, che, secondo gli studi Amat e Assolombarda, rappresentano l' 87% delle operazioni di consegna. « Come dimostrato da numerosi test su strada e progetti pilota — spiegano da Clean Cities — le cargo bike possono consegnare fino al doppio dei pacchi di un furgone, a un decimo del costo e sostanzialmente azzerando le emissioni di inquinanti».

In Europa sono 35 le zone a zero emissioni che entreranno in vigore entro il 2030 e Milano potrebbe essere la prima città italiana ( o del Sud Europa) ad aderire al progetto. « La trasformazione della logistica dell'ultimo miglio verso le zero emissioni — sottolinea Clean Cities — può funzionare come apripista nella trasformazione della mobilità urbana. La logistica urbana è un sistema complesso, un mercato con un elevato numero di attori: per favorire una giusta transizione verso nuovi modelli occorre impostare un programma fatto di step graduali e un percorso partecipato con i differenti stakeholder, di modo che la transizione sia giusta e accettata».

fonte: Repubblica Milano

## 27.8.2024 – SENSORI PER L'ANGOLO CIECO: PRESTO OBBLIGATORI ANCHE PER I FURGONI

Le norme a livello nazionale sono ancora nebuloze e la svolta potrebbe arrivare col nuovo codice della strada (dunque probabilmente a breve). Però dal 1° ottobre anche i furgoni che circolano per le strade di Milano dovranno rispettare l'obbligo dei sensori per l'angolo cieco.

La regola imposta da palazzo Marino, più nel dettaglio, riguarda i veicoli M2 e N2. I primi sono tutti quei furgoni destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 tonnellate (in questa categoria rientrano anche alcuni camper); i secondi sono i mezzi adibiti al trasporto merci aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 12 tonnellate.

Entrambe le tipologie di veicolo dovranno essere dotate di un sensore in grado di rilevare la presenza di un pedone o un ciclista nel punto non coperto dagli specchi. Fino al 31 dicembre 2025 ci sarà una deroga: entrambe le tipologie di veicolo potranno essere "sprovviste" di tale sensore, ma dovranno dimostrare (portando sempre la documentazione a bordo) di aver acquistato il dispositivo e di essere in attesa dell'installazione. Non è la sola regola, su tutti i veicoli dovranno comparire gli adesivi che segnalano la presenza dell'angolo cieco.

La decisione di obbligare tutti i mezzi pesanti a dotarsi di sensori era arrivata martedì 11 luglio 2023, giornata in cui la giunta di Milano aveva approvato un pacchetto di mobilità (tra cui la sosta massima di due ore all'interno di Area C). La decisione era stata presa in seguito a una serie di incidenti stradali mortali causati da conducenti di camion.

Il comune aveva comunque previsto delle deroghe. Tutti i veicoli i cui proprietari risultavano in possesso di un contratto di acquisto di un sistema di sensori, potevano circolare fino all'installazione del dispositivo. Questo fino al 31 dicembre 2024, per i mezzi più leggeri, invece, il termine della deroga era stato fissato al 31 dicembre 2025.

Il provvedimento, scattato il 1° ottobre 2023, era stato impugnato da Assotir che si era rivolta al tribunale amministrativo regionale della Lombardia (Tar). Proprio il Tar, a novembre 2023, aveva approvato il ricorso, sospendendo il provvedimento. Palazzo Marino aveva subito annunciato battaglia facendo capire che si sarebbe rivolta al consiglio di Stato. Lo scorso 26 febbraio è arrivata la decisione del consiglio di Stato: il comune può obbligare i mezzi che circolano sulle strade a dotarsi di sensori.

Questione conclusa? Ovvio che no. Il ministero ha riaperto la partita lo scorso 4 luglio. La Direzione generale per la Motorizzazione lo scorso 4 luglio ha fatto sapere che l'unico regolamento valido è quello UN 151, norma che prevede l'obbligo di un sistema di monitoraggio degli angoli ciechi per la commercializzazione e immatricolazione dei veicoli solo a partire dal 7 luglio 2024, senza contemplare alcuna prescrizione per i veicoli già circolanti e a fine serie. L'installazione di un "kit" non è attualmente consentita. Non è chiaro cosa succederà nelle prossime settimane: qualcosa potrebbe cambiare con l'introduzione del nuovo codice della strada, se così non fosse è probabile che la questione tornerà in tribunale.

fonte: Milano today

## 27.9.2024 – SENSORI PER L'ANGOLO CIECO E MULTE "AUTOMATICHE": COSA CAMBIA DALL'1 OTTOBRE

Nuovi divieti in arrivo. Dal prossimo 1 ottobre alcuni mezzi per circolare a Milano dovranno necessariamente avere il sensore per l'angolo cieco, lo strumento che avvisa il conducente dell'eventuale presenza di pedoni o ciclisti in un punto non "coperto" dagli specchietti.

La misura riguarda già camion e autobus – categorie N3 e M3 -, ma da martedì, ha annunciato palazzo Marino in una nota, "scatterà l'obbligo di installare questo strumento anche per i veicoli con più di otto posti a sedere (M2) e per gli autocarri di peso tra le tre tonnellate e mezzo e le 12 tonnellate (N2)". I primi sono tutti quei furgoni destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 tonnellate, in questa categoria rientrano anche alcuni camper. I secondi sono invece i mezzi adibiti al trasporto merci.

"Dalla stessa data – ha chiarito l'amministrazione – sarà avviato anche il sanzionamento automatico dai varchi di accesso di Area B di tutti i veicoli non a norma". In sostanza, in veicoli sprovvisti del sensore saranno multati automaticamente al passaggio sotto le telecamere di Area B, che coprono praticamente tutto il territorio milanese.

"Per evitare la sanzione è necessario comunicare l'adeguamento del mezzo al nuovo obbligo utilizzando il servizio online di Atm sul sito di Area B".

fonte: Milano today

## 27.11.2024 – IL BOOM DEI FURGONI, L'E-COMMERCE INGOLFA IL TRAFFICO

È il nuovo tassello della mobilità in città, l'incognita che ancora sfugge alle misure antitraffico. L'esplosione della logistica, nata dall'urgenza delle consegne a domicilio, pesa sugli ingorghi stradali e sulla velocità degli spostamenti.

A darne conto è il secondo Report della Mobilità di Amat che fotografa lo stato della mobilità milanese. Il 14,3 per cento dei veicoli che entrano in Area C sono furgoni e furgoncini dell'e-commerce. Allargando l'obiettivo ad Area B, 7.170 veicoli l'ora (dalle 7 alle 11 del mattino) sono ripresi dagli occhi elettronici.

Entrano in città, si fermano a consegnare pacchi e scorte nelle oltre quattromila aree di carico e scarico, ripartono. Per un totale di 210 mila consegne al giorno, di cui 150 mila destinate ai consumatori privati, a chi, insomma, acquista prodotti in rete.

Solo il 7 per cento delle tonnellate di merci distribuite a Milano sono destinate agli acquirenti dell'e-commerce, ma pesano per il 72 per cento degli spostamenti dei furgoni in città. Significa che molto più contenute sono le spedizioni destinate ad aziende, negozi, imprese farmaceutiche e così via.

Per dirla con i numeri, 11.200 tonnellate al giorno vengono distribuite a Milano, secondo la recente ricerca di Alsea, l'associazione spedizionieri. Tra Brera, Sant'Ambrogio, stazione Centrale, Dateo, si concentrano le consegne.

Gli spostamenti dei furgoni merci pesano sull'indice di congestione, che monitora la fluidità delle strade: nel 2023 il tasso del traffico è aumentato del 7,7% nei picchi mattutini e serali.

Una risalita che non è da imputare al maggior numero di auto perché, secondo il report di Amat, le auto in ingresso in Area C sono calate del 4,19% rispetto al 2022 e del 9,27% rispetto al 2019. Più contenuta la riduzione di veicoli in Area B, nell'ordine del 3%.

Due sono i varchi più congestionati con 15 mila ingressi, quelli di viale Forlanini e viale Scarampo. Il cambiamento più netto è nel cambio di motorizzazione dei veicoli in ingresso: i diesel sono diminuiti dell' 8% (passando dal 40% al 32% tra il 2022 e il 2023), mentre aumentano gli ingressi delle auto elettriche (passando dal 9% al 14%) e a benzina (dal 41% al 43%, per le classi consentite).

Un colpo a segno, invece, per il trasporto pubblico con Atm che festeggia i primi due anni della linea Blu con quasi 20 milioni di passeggeri trasportati. Oggi viaggiano in media al giorno 117 mila passeggeri con picchi fino a 130 mila, segnando un incremento del 160% rispetto al periodo precedente all'estensione fino a San Cristoforo, quando la media giornaliera era di 46 mila.

fonte: Repubblica

## 30.11.2024 – CICLABILI, AREE PEDONALI E CARGO QUATTRO MESI PER LE SCELTE FUTURE

Quattro mesi per riscrivere le pagine della mobilità cittadina. Nuove ciclabili, aree di sosta per le bici e cargo-bike per la logistica. Un pacchetto di misure che non sarà confezionato, come accade di norma, dagli uffici comunali. La partenza, questa volta, sarà dal "basso".

eri è stata lanciata, durante il forum della Mobilità di Palazzo Marino, la piattaforma online che raccoglierà idee e suggerimenti di cittadini e associazioni. Möves è stato battezzato il processo che porterà, entro il 31 marzo, a produrre un documento di sintesi da cui partire per realizzare ciclabili e percorsi pedonali per il futuro. Il processo si articolerà in tre fasi: la raccolta delle proposte dal basso, la condivisione con i Municipi e la stesura del documento finale, un biciplan che mapperà le ciclabili della città e delle nove zone.

«Questo è sia un punto di partenza che di arrivo — spiega Marco Mazzei, consigliere comunale a capo della Task force della sicurezza stradale di Palazzo Marino — . Era un progetto molto atteso, un percorso su cui stiamo lavorando da tempo. Abbiamo la necessità di creare un luogo digitale per raccontare cosa stiamo facendo. Ci arrivano tante proposte da cittadini e Municipi e questa è finalmente l'occasione per fare sintesi e produrre un piano che possa essere una base solida per questa amministrazione comunale, ma anche per quelle future».

Tracciare dei percorsi ciclabili più sicuri in centro è una delle priorità. «Oggi — prosegue Mazzei — i percorsi del centro sono i più penalizzati. È molto complicato muoversi a piedi o in bici, tra il pavé e gli ostacoli fisici, come moto e motorini che sono vere e proprie barriere » .

Secondo l'indagine presentata da Clean Cities, attualmente Milano conta 2,3 km di ciclabili per 10 mila abitanti. I quartieri più "densamente ciclabili" sono Lambrate e Forlanini che contano piste per le bici 60 volte più estese rispetto, ad esempio, alla zona Duomo che si piazza in fondo alla classifica.

Il Comune lavorerà anche per trovare escamotage agli ostacoli che la riforma del Codice della strada ha seminato proprio in materia di progettazione delle bike-lane. «Per realizzare le corsie "tratteggiate", attraversabili dalle automobili, ci saranno maggiori difficoltà. Ma questo non ci impedirà — ha spiegato Mazzei — di sviluppare la ciclabilità cittadina. Vorrà dire che si interverrà con altre misure: al posto dei cordoli, per esempio, potremmo utilizzare le strisce di sosta delle auto per progettare i percorsi per i ciclisti, come è stato fatto per corso Buenos Aires».

Novità anche per la Ztl del Quadrilatero: per evitare ulteriori stop dal ministero, sarà stralciato il limite dei 15 minuti di tempo per entrare e uscire dal perimetro delle telecamere. Sarà, dunque, una Ztl senza deroghe. Ma non sarà pronta per gennaio, come si ipotizzava. « La cosa che più ci ferma in questo momento — ha spiegato l'assessora alla Mobilità, Arianna Censi — è il rispetto dei tempi di realizzazione da parte dell'azienda a cui abbiamo affidato i contratti ».

Alcuni lavori propedeutici alla posa delle telecamere, infatti, erano iniziati già a settembre, ma difficoltà nel reperire gli occhi elettronici e le altre infrastrutture faranno slittare ancora una volta i tempi per la partenza. « Sono problemi che molte amministrazioni hanno relativi alle consegne e al rispetto dei tempi », ha precisato Censi.

fonte: Repubblica

### 30.11.2024 – ADOTTARE POLICY DI MOBILITÀ E RIGENERAZIONE URBANA PER LA LOGISTICA

Il prof. Luca Lanini, docente di logistica alla Cattolica, che si occupa in particolare di merci, in un suo articolo su Repubblica, fra le altre cose, scrive: “Milano è una di quelle città che, essendo molto avanti nella pianificazione e nella visione strategica, affronterà per prima in Italia il tema della mobilità e dalla riorganizzazione della mobilità delle merci. Il tema della mobilità delle merci, della delivery dell'ultimo miglio per esempio, chiede spazi anche relativamente piccoli per razionalizzare il flusso.

Carico, scarico, ripartenza. Modello hub and spoke, che nasce nel mondo aereo: arriva, scarica e riparte. La logistica urbana delle merci non è più basata su un trasporto punto a punto ma su piccoli luoghi di scarico e ripartenza. Un modello locker un po' più grande, non per il cittadino ma per altre figure. L'idea di poter rapidamente ripensare alcuni spazi nella città per fini operativi — anche per interscambio della mobilità dolce del cittadino — può essere positivo, laddove il ritardo è invece puramente burocrazia. Dove ci sono elementi gestibili che possono essere controllati su un altro piano allora questa rapidità aiuta. Questi piccoli ripensamenti che sono sì in mano ai privati ma hanno però una governance pubblica necessitano di azioni piuttosto rapide. Se no, non si fanno. Io sposto il problema sugli effetti che può avere questa rapida gestione. (...) Il Salva-Milano entra in gioco liberando di alcuni aspetti burocratici la possibilità di ripensare spazi, bloccati da regole vincolistiche e burocratiche. Se noi creiamo una facilità di azione, questo non è un fine ma un mezzo.”

### 29.12.2024 – FASCE ORARIE LIMITATE AI CAMION IN CITTÀ IL RILANCIO DEL COMUNE PER STRADE PIÙ SICURE

Meno Tir tra le strade di Milano durante il giorno. In che modo? Limitando gli orari di accesso in città. Sarebbe l'ultimo tassello di un mosaico che ha iniziato a comporsi lo scorso anno con l'obbligo per i mezzi pesanti di dotarsi di sensori per l'angolo cieco. Ora si studia un'altra manovra per imporre limiti di ingresso ai camion. La discussione si aprirà a Palazzo Marino i primi mesi del prossimo anno quando approderà in aula il Piano di governo del traffico urbano che tra le linee guida presentate dalla giunta dovrebbe contenere anche un riferimento alle limitazioni per i Tir.

Il provvedimento potrà essere limato e dettagliato dal Consiglio comunale che sta già carburando idee e proposte per indirizzare la stretta sui mezzi pesanti. « A Barcellona per esempio — spiega il consigliere Marco Mazzei a capo della task force della sicurezza stradale — sono stati previsti limiti di orario nelle fasce “scolastiche”, quando i bambini entrano o escono da scuola » .

Un'altra soluzione, di cui si parla già da un po', potrebbe essere quella di sgomberare le strade dai Tir durante l'arco della giornata e concentrare la circolazione dei mezzi pesanti nella prima fascia mattutina e la sera.

Il prossimo anno dovrebbe essere quello buono per tradurre in atti concreti l'idea. Con la fine del 2024 cadranno anche alcune deroghe per l'installazione dei sensori previste per i veicoli del trasporto merci più ingombranti. Mentre a dicembre 2025 finirà la proroga anche per i furgoni che hanno iniziato ad adeguare i mezzi a ottobre di quest'anno. Insomma i limiti per i camion si fanno sempre più stretti. Va ricordato, però, che già da diversi anni valgono alcune regole in città per la circolazione dei Tir. In Area B, infatti, esiste il divieto di accesso e circolazione per i veicoli, o complessi di veicoli, destinati al trasporto cose con lunghezza superiore a 12 metri nei giorni feriali, dal lunedì al venerdì dalle 7,30 alle 19,30. Sono previste deroghe precise, legate al trasporto di merci alimentari deperibili o per fornitori di energia elettrica o per i veicoli adibiti al soccorso

e cos'iva. Un divieto di transito è già vigore anche per i camion che trasportano merce pericolosa. Ma ora si vorrebbero inasprire ulteriormente i divieti allargando il perimetro di azione.

Un altro capitolo, in parte legato al tema dei mezzi pesanti, riguarda anche il lavoro iniziato negli scorsi mesi per dare ordine al traffico dei furgoni in città causato dall'exploit della logistica e dell'e-commerce. Il tavolo aperto a Palazzo Marino, guidato da Clean Cities, sta lavorando a delle soluzioni per costruire una rete di mini-hub e sostituire parte del traffico di furgoni, almeno in Area C, con mezzi sostenibili come le cargo-bike, che secondo le analisi potrebbero rimpiazzare tra il 10 e il 30 per cento delle operazioni di consegna dell'ultimo miglio.

« Il grosso problema — spiega Claudio Magliulo di Clean Cities — è che a Milano cresce il traffico della logistica e cresce anche il numero delle auto private, ormai più di 52 per cento abitanti. Ridurre e gestire il traffico è quindi essenziale per migliorare la sicurezza in strada di tutti e la fruibilità dello spazio urbano, letteralmente invaso dai veicoli. Gli strumenti ci sono: limitare e differenziare gli orari di accesso alle parti critiche delle città tra uso privato e logistica; modificare le politiche e l'offerta dei parcheggi; e soprattutto sanzionare chi viola le regole».

fonte: Repubblica

# PADOVA

## 11.10.2024 – INTERPORTO E ELECTRIP ITALY REALIZZANO LA PRIMA AREA DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI IN ZONA INDUSTRIALE

Interporto Padova e Electrip Italy hanno presentato, in occasione di Green Logistics Expo il salone internazionale della logistica sostenibile, l'accordo per la realizzazione di un'area di ricarica per i veicoli elettrici nella Zona Industriale di Padova infrastrutturando un piazzale oggi inutilizzato di circa 7000 mq immediatamente a ridosso dell'uscita del casello autostradale di Padova Zona Industriale sulla A13.

Electrip è una società appartenente a una holding multinazionale specializzata nella produzione, commercializzazione e installazione di stazioni di ricarica per auto elettriche.

Saranno realizzate, totalmente a carico di Electrip 10 colonnine di ricarica Hyper Fast da 200 Kw l'una per un totale di 2 megawatt, che assicurano tempi di ricarica (dal 20% all'80%) tra i 10 e i 25 minuti. La stazione di ricarica sarà pronta per i primi mesi del 2025.

L'assessore alla mobilità e all'ambiente Andrea Ragona sottolinea: "Il potenziamento dei servizi per l'auto elettrica è uno dei compiti da realizzare, e allora, in una zona come questa che è all'uscita, o se la vediamo dall'altro lato, all'ingresso dell'autostrada, questo intervento è utile e importante. L'auto elettrica è ormai una realtà sviluppata, non altrettanto possiamo dire delle reti pubbliche di ricarica che devono essere assolutamente potenziate per supportare questa transizione verso una mobilità elettrica pulita".

Il direttore generale di Interporto Padova Roberto Tosetto spiega: "È il primo passo concreto per un'evoluzione dell'area verso un network moderno con la vocazione alla sostenibilità. L'Amministrazione comunale, ha dato delle indicazioni molto precise e noi, come strumento operativo per la gestione della Zona Industriale, le stiamo realizzando con una certa velocità. C'era bisogno di questo intervento che evidentemente non è risolutivo sul fronte del sostegno alla mobilità elettrica, ma che indica una direzione; il riutilizzo di un'area che era poco utilizzata si presta pienamente a raggiungere l'obiettivo voluto. L'Amministrazione infatti vuole maggiore attenzione per uno dei luoghi che ha più potenzialità di sviluppo di tutta la città in termini generali, ma che è più problematica da un punto di vista ambientale".

Giovanni Fornaro, country director di Electrip Italy sottolinea: Electrip ha lo scopo di sviluppare infrastrutture di ricarica in Europa. Siamo in assoluta sintonia con il nostro partner Interporto Padova e abbiamo deciso di fare questo investimento che ci porta a realizzare 10 stalli di ricarica, con una potenza nominale di 200 kw a stallo, cioè 2 Megawatt/ora totali installati e la possibilità di arrivare fino a 400 Kw per ciascun stallo, quindi anche per i veicoli più evoluti. Questo è il primo passo, il secondo sarà certamente andare a fare qualche cosa per i light commercial vehicles, i cosiddetti furgoni e arrivare auspicabilmente nel giro di quattro cinque anni a poter offrire servizi anche per i truck, i veicoli pesanti per il trasporto merci su gomma".

Fonte: Padova Oggi

# PARMA

## 19.9.2023 – CICLABILI, ZONE 30, PEDONALIZZAZIONI, LOGISTICA E TUTELA DELLA SALUTE: IL COMUNE TRACCIA LE LINEE DEL PUMS

Oltre 150 persone hanno partecipato agli Stati Generali della Mobilità di Parma, occasione voluta dalla Giunta comunale, dando avvio al percorso che entro un anno alla approvazione del nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Parma.

In tre diversi gruppi di lavoro si sono affrontate alla casa della musica tutte le tematiche relative alla mobilità, con contributi che sono giunti dal mondo dell'impresa e del lavoro, dell'associazionismo, della scuola.

“Il nuovo Pums – ha sottolineato nell'introduzione alla giornata l'assessore a Sostenibilità Ambientale, Energetica e Mobilità del Comune di Parma Gianluca Borghi – sarà il quadro d'insieme che governerà le scelte del Comune per i prossimi dieci anni, partendo da una esperienza consolidata che vede Parma tra le città più impegnate nella attuazione di politiche sostenibili. Muoversi bene, in sicurezza, a piedi, in bicicletta, con il trasporto pubblico, con veicoli sempre più condivisi (in sharing), all'interno di una città più sicura”.

Nel corso della giornata sono stati presentati progetti da parte dei Mobility Manager di importanti imprese cittadine, volti a sostenere i lavoratori nel tragitto casa lavoro.

Erano 20 solo quattro anni fa i Mobility Manager delle imprese parmensi, mentre oggi sono quasi 60, a testimoniare l'impegno del mondo produttivo anche sotto questo versante.

Studenti delle scuole primarie e superiori sono stati protagonisti di altre riflessioni, tese a rendere sempre più sicuro e protetto il percorso casa – scuola, attraverso progetti di formazione e di sensibilizzazione che riguardano anche le famiglie.

La logistica è stato altro tema trattato, nella consapevolezza che elettrificazione dei mezzi, parcheggi scambiatori efficienti razionalizzazione dei percorsi possono dare anche a questo settore un contributo alla sostenibilità ambientale e alla sicurezza.

“Andremo avanti in questa direzione – ha dichiarato il sindaco Michele Guerra – ascoltando cittadini, associazioni ed imprese per trovare soluzioni equilibrate ma allo stesso tempo coraggiose: ciclabili, zone 30, pedonalizzazioni, tutela della salute.... Parma merita una visione europea, i cittadini sono pronti a sostenere questo cambio di paradigma necessario”.

“Parma – ha detto l'assessore a Trasporti, Mobilità, Infrastrutture della Regione Emilia-Romagna Andrea Corsini – è stata la prima città in regione, nel 2017, a dotarsi del Pums, e oggi si conferma all'avanguardia in Emilia Romagna nel disegnare una città con mobilità sostenibile, cui la Regione dà supporto importante, avendo reso gratuito il trasporto pubblico per 200mila giovani investendo 25 milioni di euro dal proprio bilancio”.

Fonte: [Comune di Parma](#)

## 21.9.2024 – IN PIAZZA GARIBALDI EVENTO SU CARGO BIKE

In occasione della Settimana Europea della Mobilità, si è aperto in Piazza Garibaldi l'evento di Esposizione e Test-Drive di Cargo Bike in Piazza Garibaldi, che durerà fino alle 20 del 21 settembre.

Durante l'intera giornata, cittadini e aziende hanno avuto l'opportunità di scoprire da vicino i modelli più avanzati di queste biciclette cargo, testando le loro potenzialità direttamente su strada. L'evento si propone non solo di sensibilizzare la cittadinanza sull'importanza di adottare mezzi di trasporto più sostenibili, ma anche di favorire una cultura della mobilità green, in linea con gli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti.

Le Cargo Bike rappresentano una soluzione di trasporto sostenibile, versatile ed ecologica, pensata per facilitare gli spostamenti in ambito urbano. Disponibili sia in versioni elettriche che a pedali, queste biciclette sono ideali per il trasporto di merci o persone, offrendo un'alternativa pratica ai veicoli tradizionali.

“Accogliamo con favore gli eventi per promuovere la mobilità sostenibile in città. Le Cargo Bike rappresentano un utile mezzo per migliorare la vivibilità urbana, ridurre l'inquinamento e incentivare una mobilità a basso impatto ambientale” commenta **Gianluca Borghi, Assessore alla Sostenibilità Ambientale, Energetica e alla Mobilità.**



## 10.1.2025 – NUOVO BANDO REGIONALE PER SOSTENERE L’ACQUISTO DI BICI E CARGO BIKE A PEDALATA ASSISTITA

Prosegue l’impegno della Regione Emilia-Romagna a **incentivare** la mobilità sostenibile. È aperto il bando che prevede un **contributo** fino al 50% per l’acquisto di **biciclette e cargo bike a pedalata assistita**, fino a esaurimento fondi. Le risorse finanziarie stanziare per il 2025 sono di 2 milioni e 655mila euro.

Il bando, che intende sostenere una misura concreta per **migliorare la qualità dell’aria** e incentivare uno stile di vita più sostenibile, è rivolto ai **cittadini residenti** nei comuni aderenti al Piano per la qualità dell’aria.

Nelle precedenti edizioni sono state concesse 11.833 richieste di finanziamento, di cui 6.590 nel 2023 e 5.243 nel 2024, per un importo complessivo di **oltre 6 milioni e 200mila euro**.

“La risposta dei cittadini agli incentivi per l’acquisto di biciclette elettriche e cargo bike a pedalata assistita è stata straordinaria nelle due precedenti edizioni e i numeri confermano quanto sia sentita l’esigenza di mezzi di trasporto sostenibili ed efficienti– sottolinea **Irene Priolo**, assessora regionale all’Ambiente-. Anche per il 2025, rilanciamo con entusiasmo questa misura, mettendo a disposizione **nuove risorse** per continuare a incentivare una mobilità più green e migliorare la qualità dell’aria. Siamo convinti che promuovere l’uso delle biciclette e delle cargo bike non solo **aiuti l’ambiente**, ma contribuisca in maniera concreta anche a creare città più vivibili. Per il terzo anno consecutivo– conclude l’assessora– un ulteriore passo concreto verso l’obiettivo della riduzione del traffico veicolare del 20%”.

La **domanda di contributo** deve essere presentata esclusivamente per via **telematica**, seguendo la procedura guidata dell’applicativo informatico. L’accesso al sistema informatico per la presentazione della domanda deve essere effettuato esclusivamente con credenziali di persona fisica Spid L2, Carta di Identità Elettronica (Cie) o Carta nazionale dei servizi (Cns).

# ROMA

## 16.2.2024 – LA GIUNTA APPROVA LE LINEE GUIDA DEL PIANO PER LA LOGISTICA SOSTENIBILE

La Giunta capitolina ha approvato le linee guida del PULS, Piano Urbano della Logistica Sostenibile o Piano Mercè, un documento che ha come obiettivo quello di sviluppare un approccio organico al tema della logistica urbana.

Un piano quanto mai necessario in quanto, soprattutto nelle grandi città, il settore della logistica e delle merci ha un impatto in termini di spostamenti davvero notevole con oltre 300 viaggi di veicoli ogni 1000 persone al giorno e un aumento previsto dell'8% ogni anno. È evidente la necessità di soluzioni efficaci ed efficienti, di azioni in grado di sviluppare un approccio innovativo basato sull'assolvimento di specifiche funzioni della città come ad esempio le manutenzioni, i cantieri, il recupero dei rifiuti, le consegne e-commerce, che rappresentano l'80% sul totale complessivo dei flussi di merci in ambito urbano, differenziando le filiere interessate in base alle rispettive necessità.

Il piano – frutto di un grande lavoro di ascolto e concertazione con tutti i principali stakeholder del settore che hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni – si articola in dieci misure di breve, medio e lungo periodo: creazione di micro hub (spazi logistici di prossimità), incentivazione della ciclo-logistica per fornire una alternativa sostenibile alla mobilità di ultimo miglio delle merci, creazione di lockers al fine di compattare le consegne di più destinatari, accreditamento per veicoli a basso impatto ambientale, censimento stalli carico/scarico, revisione delle regole di accesso alla ztl, adozione del piano della logistica dei cantieri, creazione centri di distribuzione urbana, istituzione della logistica collaborativa per stimolare e favorire la collaborazione fra gli operatori della logistica e, infine, l'adozione dell'accordo quadro pluriennale che possa garantire continuità nel tempo. Ciascuna di queste misure prevede un percorso partecipato con tutti gli attori coinvolti per definire al meglio azioni e strategie, con l'obiettivo di un efficientamento del servizio e per gravare sempre meno sul sistema della mobilità cittadina.

L'assessore alla Mobilità **Eugenio Patanè** ha commentato: *Roma per la prima volta nella storia decide di dotarsi di un piano della merci e della logistica condiviso, di ampio respiro e con un orizzonte temporale esteso che garantisce agli operatori che, a fronte degli investimenti, non intervengano nuove regole che possano renderli inefficaci. È importante occuparsi delle merci sia da un punto di vista sociale che della mobilità. L'obiettivo, oltre a ridurre i mezzi e le emissioni inquinanti, è quello di lavorare insieme a tutti gli attori coinvolti per migliorare la qualità di vita delle persone e dei lavoratori.*

fonte: Comune Roma

## 12.3.2024 – NOVECENCOMILA CONSEGNE AL GIORNO

**Novacentomila** consegne al giorno effettuate da **25 mila veicoli**, quasi tutti diesel, la maggior parte **Euro 6**. Lo sciame dei **corrieri blocca Roma**: «Lo sviluppo capillare dell'e-commerce door-to-door accentuato dagli effetti della **pandemia**, ha prodotto una parcellizzazione delle consegne, a discapito di una razionalizzazione e condivisione delle consegne stesse», è scritto nel report di Roma **Agenzia per la mobilità** che suona come un allarme rosso.

Perché è la cronaca quotidiana a offrire il racconto di una **città ferma**, perennemente **in coda**, molto spesso a causa dei corrieri dell'e-commerce — da **Amazon a Bartolini, da Ups a Gls**, fino ai furgoni no logo dei «padroncini» — che, in carenza di punti di **scarico e carico merci**, non hanno alternativa se non accostare il van in **doppia fila**, talvolta in mezzo all'incrocio o proprio sulle **strisce**, accendere le quattro frecce ed effettuare la consegna, sempre con un occhio all'orologio e puntando sulla **clemenza dei vigili urbani**. Se a questo, poi, si aggiunge il fatto che Roma — tra lavori per il **Giubileo** e investimenti **legati al Pnrr** — è **tutta un cantiere**, che molte strade sono ristrette a causa di lavori per il rifacimento dell'asfalto del manto o dei marciapiedi, e che, per questo, molte linee del **trasporto pubblico** sono state deviate, ecco il quadro del **caos** che rende quasi impossibile la vita dei romani.

I numeri delle **stime** effettuate dalla Mobilità del Campidoglio, poi, sono spaventosi: il dipartimento, infatti, calcola che, dopo il boom dell'e-commerce **legato all'era Covid**, a Roma ci si è attestati a «**300 consegne al giorno ogni mille abitanti**». Significa che i volumi di traffico dei corrieri arrivano a toccare circa 900 mila

consegne quotidiane. Ad effettuarle 25 mila veicoli, un esercito di furgoni, van, auto e cargo che ogni giorno marcia sulla Capitale. Bloccandola.

E infatti tutto si traduce in un **enorme blob di lamiere** che, soprattutto in orario di lavoro, invade **strade e piazze** rallentando i flussi del traffico. Al momento vige la disciplina della **Ztl merci**, un anello che comprende centro storico e una porzione di Celio, ma il Campidoglio, con il **Piano merci approvato in giunta**, sta studiando soluzioni cucite su trasporti che seguono ormai le regole di un nuovo mercato, quello online. Però, in attesa di contromisure, è soprattutto nelle **vie del Centro**, più anguste e quindi sensibili alla densità di auto in circolazione, che **esplode il fenomeno**.

Fonte: Corriere.it

### 13.5.2024 – LOGISTICA URBANA E CONSEGNE “SELVAGGE”

Secondo dati recenti, per ogni mille persone, ogni giorno, si effettuano circa 300 viaggi per consegnare prodotti di varia natura. Un trend in aumento dell'8% ogni anno e che fa capire come, senza nuove regole, i romani rischiano di rimanere bloccati anche a causa dei loro acquisti online. Le consegne dell'e-commerce rappresentano l'80% dei flussi di merci in ambito urbano. Questo significa avere migliaia di vetture che girano a una parte all'altra della città, contribuendo al traffico, alla sosta selvaggia e all'inquinamento.

Anche per questo il Comune ha varato le nuove linee guida del nuovo piano della logistica di cui l'assessore alla mobilità Eugenio Patanè ha parlato nell'incontro organizzato dal Living Lab della facoltà di Scienze Politiche dell'Università Roma Tre. All'incontro c'erano anche la presidente e Ad di Roma Servizi per la Mobilità, Anna Donati e alcune delle più importanti aziende di logistica (Amazon, Fercam, Poste italiane e vari rappresentanti di corrieri espressi).

Patanè ha annunciato che le nuove regole partiranno da dicembre 2024, periodo durante il quale, complici le festività natalizie, gli acquisti online e, di conseguenza, le consegne raggiungono l'apice. “Ora – ha spiegato ancora Patanè – occorre passare ai piani di attuazione. Entro dicembre contiamo di applicare le prime regole. Grazie a Roma Servizi per la Mobilità abbiamo realizzato la mappatura degli stalli merci nelle zone centrali. Ora i municipi lo faranno sulla viabilità secondaria”.

Il piano si articola in 10 misure di breve, medio e lungo termine ed hanno tutte un unico obiettivo: limitare la circolazione dei furgoni in città, specialmente nelle zone centrali. Tra le misure ci sono la razionalizzazione e potenziamento degli stalli di carico-scarico merci, la revisione delle regole di accesso alle Zone a traffico limitato, l'implementazione delle infrastrutture e l'individuazione di incentivi destinati all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale.

Prevista la realizzazione di cosiddetti “Pudo” ossia punti di prelievo e consegna delle merci, in combinazione con la diffusione dei parcel locker, misura che andrà preceduta da un'adeguata campagna di sensibilizzazione e promozione per farla rapidamente accogliere dalla cittadinanza.

Fondamentale sarà anche incentivare la ciclo-logistica favorendo il trasporto merci, innanzitutto nell'ultimo miglio, a beneficio di privati o attività commerciali, attraverso le cargo-bike, anche in sharing: tali mezzi dovranno partire da spazi logistici di prossimità (i micro hub) dove realizzare apposite strutture per lo stoccaggio delle merci. Di grande importanza sarà poi la logistica collaborativa, concertata con i grandi centri commerciali e con i vari operatori. Tra le misure da adottare figurano anche i Cud ossia i centri di distribuzione urbana.

fonte: Roma today

### 28.5.2024 – BIKE BOX E LOCKER ALLA STAZIONE CONCA D'ORO DELLA METRO

Un murale dedicato al Giro d'Italia e realizzato da Lucamaleonte, 72 nuovi bike box (attivabili via app e utilizzabili gratuitamente, anche su prenotazione, da parte degli abbonati Metrebus over 18) per lasciare la bici e proseguire in metro e due locker dove ritirare le merci ordinate online. Sono le novità presentate nella stazione Conca d'Oro della metro B1, dove sono stati anche riattivati cinque ascensori. Ai bike box, che si trovano al piano -1 della stazione, si accede proprio grazie agli ascensori di nuovo in funzione.

**Il murale di Conca d'Oro raffigura** i ciclisti in rosa e in corsa tra cartoline delle tappe romane, dal Lido di Ostia al Parco degli Acquadotti sino ai Fori imperiali. “Il ciclismo è uno sport nazionale popolare che incanala molti valori della mobilità sostenibile, ci piace avere in una stazione un murale dedicato al Giro d'Italia”, ha detto il sindaco Gualtieri.

**Per quel che riguarda i bike box**, oltre a Conca d'Oro arrivano in altre 9 stazioni metro, 17 in totale le fermate dotate del servizio (per circa 700 bike box, [sul sito Atac](#), dove sono e come funzionano). “La combinazione bici-metro – ha spiegato Gualtieri – è fondamentale per il primo miglio, ovvero il tratto di strada tra casa e la stazione, che i romani potranno percorrere in bici per poi lasciarla parcheggiata in sicurezza e salire sulla metro. Uno scambio che rende più accessibile la rete”.

Resi disponibili, poi, ancora a Conca d'Oro, due locker (150 cassetti). In totale i locker sono 120 ([ecco dove](#)) e si possono ritirare le merci ordinate online (con Amazon e InPost), “riduciamo in questo modo gli spostamenti del delivery che diventano concentrati in un unico punto”, ha sottolineato l'Assessore alla Mobilità Patanè.

“Così – ha aggiunto ancora il sindaco – le stazioni si trasformano da luoghi per il solo trasporto a luoghi dove le persone vanno anche per altri motivi e diventano luoghi sempre più vivi”.

Da ricordare, sempre a Conca d'Oro, la recente inaugurazione del [parcheggio di scambio](#) da oltre 200 posti auto.

Per avere maggiori informazioni sui bike box clicca [qui](#).

Fonte: Roma Mobilità

## 8.12.2024 – DISPONIBILI I DOCUMENTI DEL PUMS METROPOLITANO APPROVATI DEFINITIVAMENTE, COMPRESO IL PIANO PER LA LOGISTICA

Il 13 dicembre è stato approvato in via definitiva da parte del Consiglio metropolitano il PUMS della città metropolitana di Roma Capitale.

I [documenti aggiornati](#) (che comprendono oltre al PUMS i vari piani di settore come quelli relativi al Trasporto Pubblico, alla Mobilità ciclistica ed alla Logistica) sono consultabili nella sezione dedicata del sito del PUMS: tutte le integrazioni derivanti da proposte di modifica pervenute in questo processo sono rintracciabili nel testo con note a piè pagina che specificano il soggetto e il codice identificativo della relativa osservazione. Tra i documenti, nella sezione “Partecipazione”, è anche possibile consultare il Documento di Controdeduzione alle Osservazioni che contiene una disamina delle osservazioni ricevute e il parere elaborato per ognuna di esse.

La tavola 2B del PUMS di presenta lo [Scenario di piano con gli Interventi mobilità sostenibile e accessibilità zoom su Roma Capitale](#)



# TORINO

## TORINO – 18.10.2023 – LA SPERIMENTAZIONE DI SOLUZIONI INNOVATIVE PER MOBILITÀ INTEGRATA E LOGISTICA DELLE MERCI.

Torino consolida il suo ruolo di laboratorio di sperimentazione di tecnologie di frontiera applicate ai servizi per i cittadini con l'approvazione questa mattina da parte della Giunta Comunale, su proposta dell'assessora all'Innovazione Chiara Foglietta, dell'accordo di collaborazione con l'Agenzia per l'Italia Digitale per l'attuazione dei bandi di domanda pubblica intelligente, previsti all'interno del programma "Smarter Italy".

Il progetto – finanziato e promosso dal Ministero dello Sviluppo economico (MISE), dal Ministero dell'Università e della ricerca (MUR), dal Ministro per l'Innovazione tecnologica e la digitalizzazione (MITD) – è partito con l'adesione di 23 Comuni selezionati di cui 11 città definite 'Smart Cities', 12 centri definiti "Borghi del futuro", tra i 3mila e i 60mila abitanti, che diventeranno laboratori di appalti innovativi.

A differenza degli appalti tradizionali, lo Stato non acquisterà prodotti o servizi standardizzati già disponibili sul mercato, ma stimolerà gli operatori e le imprese a creare soluzioni nuove per la mobilità, la cultura, il benessere e la cura della persona e la salvaguardia dell'ambiente basate su tecnologie emergenti specifiche. Le aziende vincitrici avranno a disposizione un importo complessivo di 90 milioni di euro. Ai bandi potranno partecipare imprese, start-up, università, centri di ricerca, enti del terzo settore e liberi professionisti che propongano progetti innovativi per rispondere alle esigenze indicate dai Comuni.

L'ambito scelto per la collaborazione dalla Città di Torino è quello relativo alla 'Smart Mobility', per i quali sono già stati pubblicati due bandi per la mobilità integrata e lo spostamento delle merci, spesso realizzato con logiche non ispirate a una razionalizzazione degli spostamenti e delle risorse e con mezzi inquinanti e inefficienti. Alle consegne necessarie per le attività commerciali, negli ultimi anni si sono aggiunte, sempre più, quelle a domicilio per i privati che acquistano beni materiali on-line, ponendo nuove problematiche per arrivare al domicilio finale del cliente.

Allo stesso modo raggiungere la propria destinazione è l'obiettivo di chi si sposta per motivi di lavoro e per esigenze personali, spesso integrando e combinando più mezzi di trasporto – treno, auto, metropolitana, bicicletta, piedi, motorino – organizzandoli al meglio e facendo combaciare gli orari di percorrenza degli stessi per limitare le perdite di tempo e producendo il minor impatto ambientale possibile, principalmente in termini di emissioni di CO2. E' sicuramente un proposito nobile ma non è sempre facile realizzarlo.

*"L'obiettivo – spiega l'assessora all'Innovazione Chiara Foglietta – è trovare soluzioni innovative in tema di mobilità e logistica potenzialmente replicabili in altre città italiane. Un supporto in tal senso può arrivare dalle tecnologie emergenti e il miglioramento nella gestione dei flussi di traffico di persone – attraverso mobilità intelligente, autonoma e connessa – e beni – con lo sviluppo di nuove iniziative commerciali, la razionalizzazione degli spostamenti e l'ottimizzazione dei trasporti – avrà ricadute positive sia per la vita quotidiana dei cittadini, in particolare nei centri urbani, sia per il tessuto produttivo, garantendo quantità e tempi di consegna e sostenibilità dal punto di vista economico e ambientale".*

fonte: [Comune Torino](#)

## 3.11.2023 – INTESA TRA CITTÀ DI TORINO E ASSOCIAZIONI SINDACALI PER LE POLITICHE SU MOBILITÀ, TRASPORTI E LOGISTICA

Un'azione congiunta tra l'amministrazione comunale e i sindacati per avviare un percorso di confronto sulle politiche pubbliche riguardanti mobilità, trasporti e logistica. Questo l'obiettivo dell'accordo raggiunto tra il Comune di Torino, rappresentato all'incontro che si è tenuto in settimana dall'assessora al Piano Trasporti e Mobilità Chiara Foglietta e dall'assessora al Bilancio e Società Partecipate Gabriella Nardelli, e le associazioni dei lavoratori Cgil, Cisl e Uil.

Alla base dell'intesa siglata tra le parti si colloca la costituzione di gruppi di lavoro che, confrontandosi sui diversi temi, quali i trasporti e la mobilità, con particolare riferimento al ruolo strategico di Trasporti e Logistica e alle relazioni industriali in GTT, partiranno dai dati in possesso dell'amministrazione e saranno mirati alla generazione di percorsi partecipativi e decisionali sulle politiche pubbliche della Città.

I gruppi di lavoro, necessariamente composti da una pluralità di soggetti che tenga conto dei diversi attori coinvolti, si pongono quindi come strumento al servizio tanto delle componenti sociali che rappresentano, quanto della pubblica amministrazione e degli attori che per essa operano concretamente sul territorio.

fonte: [Comune Torino](#)

## 18.1.2025 – APPROVATE LE LINEE GUIDA PER L’ASSEGNAZIONE DI CONTRIBUTI A SPERIMENTAZIONI DI SOLUZIONI INNOVATIVE PER LA MOBILITÀ URBANA DEL FUTURO, COMPRESA LA LOGISTICA DELL’ULTIMO MIGLIO

Una mobilità sempre più efficiente, sostenibile, sicura e inclusiva grazie alle nuove tecnologie, con veicoli che possano comunicare e interagire tra di loro e con le infrastrutture presenti lungo il percorso che restituendo informazioni in tempo reale sul traffico, ne ottimizzano i flussi, migliorando la sicurezza e riducendo le emissioni e droni per le consegne aeree, robot e veicoli elettrici automatizzati per il trasporto delle merci sulle brevi distanze, tutti progettati per adattarsi a contesti urbani complessi.

Questo il contesto nel quale si inserisce l’avviso pubblico ‘ToMove4Future’ con il quale la Città di Torino intende supportare lo sviluppo e la sperimentazione di soluzioni innovative di mobilità e le cui linee guida sono state approvate dalla Giunta Comunale, su proposta dell’ **assessora alla Transizione Digitale Chiara Foglietta**.

*“Incoraggiamo lo sviluppo e l’impiego di tecnologie avanzate, stimolando al contempo l’interazione tra imprese, startup e grandi player industriali con l’obiettivo di accelerare la transizione verso una mobilità facilmente accessibile, efficiente e green – sottolinea l’assessora Foglietta -. Attraverso lo sviluppo e l’implementazione di sistemi intelligenti di monitoraggio e controllo del traffico e grazie a interfacce d’uso sempre più inclusive sarà possibile offrire servizi più efficienti, la scelta dei mezzi di trasporto da parte dei cittadini sarà più facile e migliorerà la qualità della vita, mentre l’utilizzo di veicoli innovativi e soluzioni personalizzate agevolerà gli utenti più vulnerabili garantendo altresì un incremento della sicurezza negli spostamenti”.*

Il bando, che rientra del progetto ‘Living Lab TOMove’, è rivolto a startup e imprese, singole o riunite in partenariati, che, al termine di una procedura valutativa e alla redazione di una graduatoria, potranno accedere a finanziamenti fino a 160mila euro.

Tre i macro ambiti all’interno dei quali potranno collocarsi i progetti di innovazione e sperimentazione: tecnologie avanzate di acquisizione, elaborazione o sfruttamento dati per la Mobility Servitization o l’eventuale integrazione con il Digital Twin di ToMove.; soluzioni e Servizi per Cooperative ITS avanzati; tecnologie robotiche e altre tecnologie emergenti a supporto della logistica di Ultimo Miglio

Le sperimentazioni, della durata di 6 mesi, dovranno svilupparsi sul territorio della città di Torino.

# VENEZIA

## 22.7.2023 – “EMILIO” È LA PRIMA IMBARCAZIONE MERCI A IMPATTO ZERO A SERVIZIO DEI PUNTI VENDITA

Si chiama Emilio la prima imbarcazione a impatto zero per il trasporto delle merci della grande distribuzione nella laguna di Venezia.

Inaugurata nei pressi del punto vendita Coop di Piazzale Roma, con il claim “*Una buona spesa viaggia in barca elettrica*”, la nuova imbarcazione con motore elettrico entra a far parte per la prima volta della flotta di un operatore della grande distribuzione in laguna e movimenterà le merci che riforniscono i negozi Coop Alleanza 3.0.

In grado di espletare tutte le funzioni di carico, trasporto e scarico merci nei negozi serviti, la nuova imbarcazione è **dotata di una batteria che può contare su tre ore di autonomia durante le quali assicura zero emissioni**. Grazie al motore elettrico, infatti, in grado di abbattere in modo significativo sia i consumi sia le emissioni di anidride carbonica, saranno risparmiate circa 39 tonnellate l’anno di CO2. Emilio è inoltre completamente autoricaricabile.



Attualmente sono 19 i punti vendita Coop Alleanza 3.0. in laguna, di cui 11 serviti dal trasporto merci via acqua, ovvero le Coop di Piazzale Roma, Garibaldi, San Giacomo Dall’Orio, Santa Marina, Giorgione, Rialto, Italia, Castello, Giudecca, San Polo e Murano. Due di questi saranno serviti subito da Emilio e a tendere il progetto potrà essere esteso a tutti i punti vendita.

