



TRASPORTI SOSTENIBILI. La gestione della mobilità si trasforma in chiave green

Smart city

Si diffondono nei centri urbani progetti di City Logistics con un crescente impiego di autoveicoli ecologici, favorito da car policy innovative in tema di flotte aziendali

Flotte di auto aziendali, veicoli commerciali e anche, talvolta, industriali di imprese di trasporto, corrieri, operatori logistici, fornitori, trasportatori in conto proprio. Mezzi che trasportano merci per negozi, centri

commerciali, supermercati o per l'industria. Senza contare i numerosi veicoli o furgoni di artigiani, di società di servizio, assistenza e manutenzione, per fare solo qualche esempio. Il traffico urbano, infatti, oltre che dalla gran massa delle auto private è costituito





dai veicoli della cosiddetta mobilità professionale, che rappresentano mediamente il 20% dei mezzi che percorrono quotidianamente le strade delle nostre città. Una flusso di traffico notevole e in crescita costante, con gravi conseguenze in termini di congestione e di sostenibilità ambientale. Una situazione su cui gravano ulteriormente le inefficienze del sistema della distribuzione urbana delle merci. Il Piano nazionale della logistica testimonia la bassa efficienza del trasporto merci in ambito urbano in Italia: "il 60-70% dei veicoli impiegati è di piccole dimensioni (furgoni), con coefficienti di riempimento medi inferiori al 30%". In particolare, secondo l'Enea "oltre il 40% delle emissioni di Pm10 è provocato dal traffico merci, e in questo

ambito l'apporto più rilevante è quello dei veicoli commerciali leggeri".

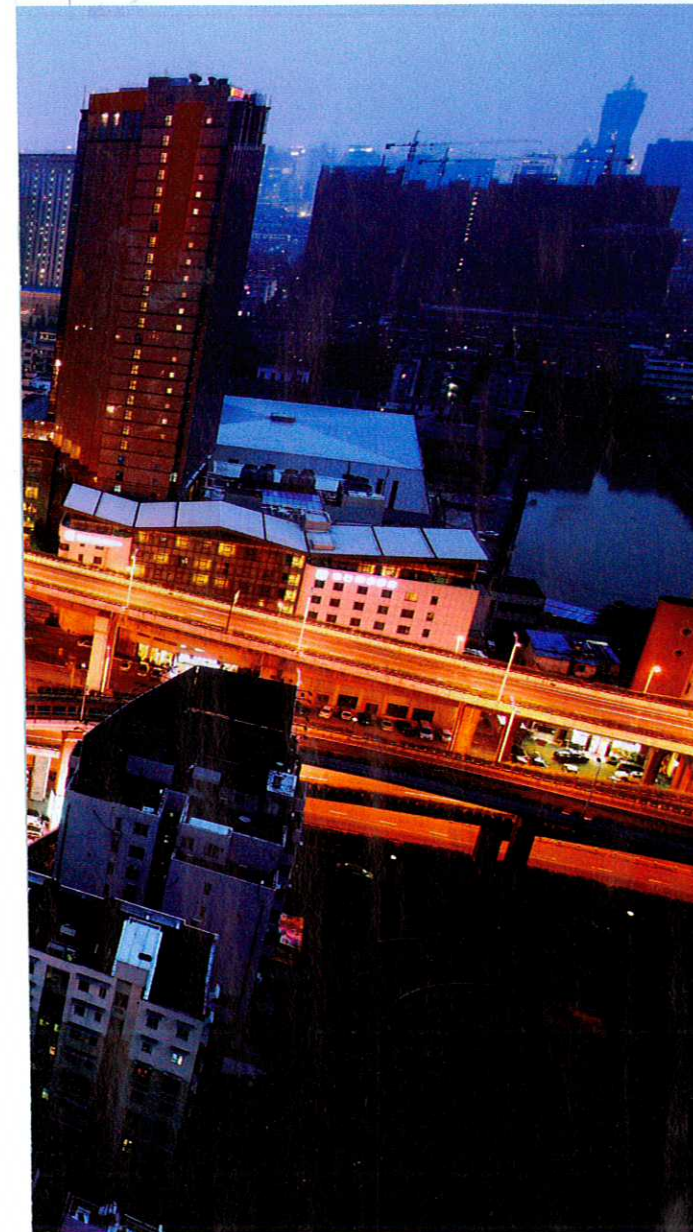
Cambia il sistema della distribuzione

La razionalizzazione del sistema di distribuzione delle merci è fondamentale in termini di sostenibilità e, in questo senso, è molto importante insistere sia sullo sviluppo di nuovi sistemi logistici, sia sulla maggiore diffusione dei mezzi commerciali ecologici. Negli scorsi anni, in prossimità di molte aree urbane italiane, lo sviluppo dei sistemi intermodali e la creazione di interporti, piattaforme logistiche, centri di distribuzione hanno ottimizzato, anche se solo in parte, i trasporti primari a lungo raggio.

Tuttavia, il trasporto urbano sull'ultimo "miglio", al cliente finale, è tuttora appannaggio solo del trasporto su gomma, che risulta strutturalmente ed economicamente conveniente sia per le ridotte distanze in gioco sia per la capillarità dei punti di destinazione, collegati solo alla viabilità ordinaria. Ciò impone una più attenta gestione dei flussi e delle attività di trasporto e della consegna delle merci, puntando in particolare sull'ottimizzazione dei carichi, sulla riduzione dei chilometri percorsi, sulla razionalizzazione degli itinerari delle consegne e, come detto, anche sul progressivo rinnovo del parco mezzi circolante, con l'aumento della quota dei mezzi di trasporto meno inquinanti.

Il City Logistics si fa strada nelle città

L'urgenza di migliorare la viabilità e qualità di vita ha stimolato già molte realtà urbane italiane, grandi e piccole, ad adottare e sviluppare schemi di City Logistics con progetti che, di norma, vedono l'allestimento di una piattaforma (Urban distribution center) dove gli operatori possono conferire la merce, che viene "consolidata" e distribuita nel centro storico con mezzi ecologici (a metano o elettrici) e ad alto fattore di carico. Di solito la piattaforma è ricavata da magazzini già esistenti, come interporti e mercati generali, o aree dismesse (depositi ferroviari ecc.) per minimizzare i costi di investimento. Naturalmente lo schema è accompagnato da misure incentivanti di regolazione del traffico, che favoriscono l'ingresso, il carico/scarico e la sosta per i mezzi ecologici. In ambito nazionale, sono già numerose le iniziative di City Logistics a vario grado attivate e tra queste si segnalano in particolare il progetto Merci di Genova, Cityporto di Padova, Ecoporto di Ferrara, Ecocity di Parma, Veloce di Vicenza, Logica di Napoli e Log-In di Venezia. Ma anche Roma, Bologna, Piacenza, Milano, Piacenza, Torino e Modena hanno in corso iniziative di "logistica urbana" molto interessanti. Se in un primo momento l'approccio di City Logistics si è rivelato particolarmente idoneo per realtà di medie dimensioni, servibili da un'unica piattaforma periur-



Il ruolo giocato dalle flotte aziendali

Case automobilistiche e società di noleggio a braccetto

La lotta all'inquinamento urbano passa anche attraverso gli interventi sulle flotte di auto aziendali. Un dovere prioritario per le case automobilistiche e le società di noleggio è infatti proprio quello di saper proporre e definire con le aziende stili di car policy che includano modelli di veicoli ecocompatibili in linea con i reali fabbisogni di mobilità aziendale. «Renault – dice **Nino Colicino**, fleet sales director di Renault Italia – ha innovato profondamente in termini di sicurezza e di ecologia le proprie vetture da Twingo ad Espace. Nel 2010 abbiamo poi completato il rinnovo di tutta la nostra gamma di veicoli commerciali che annovera mezzi Euro 5 in tutti i segmenti dal Kangoo a Master fino ai Van. Nei prossimi mesi presenteremo Kangoo in versione elettrica che rappresenterà, in particolare per le flotte aziendali, una soluzione molto interessante e poi, entro il 2012, amplieremo la nostra offerta elettrica per le aziende con Fluence berlina e Twizy e Zoe».

All'impegno ambientale delle case costruttrici deve corrispondere poi anche quello degli operatori dell'autonoleggio. «Mentre le case auto – dice **Maurizio Ceci**, general manager di Alphabet Italia – si impegnano a realizzare vetture sempre più a minor impatto ambientale (e in questo il marchio Bmw è all'avanguardia, sia per i bassi consumi, sia per le basse emissioni di CO₂), il noleggiatore insieme al cliente deve svolgere una funzione di sensibilizzazione circa l'utilizzo consapevole del veicolo da parte dei drivers aziendali».

«Il nostro progetto di mobilità eco-sostenibile – aggiunge **Fabio Leggeri**, responsabile flotte di Volkswagen – è partito già da alcuni anni anticipando le esigenze dei responsabili acquisti dei parchi aziendali grazie alla tecnologia Blue Motion, che consente un sensibile risparmio di carburante e una netta riduzione delle emissioni inquinanti. Dalla Polo fino all'ammiraglia Phaeton, passando per Golf e PassatT disponiamo di un'offerta di modelli tra le più apprezzate dalle aziende. Per i drivers, invece, sono a disposizione corsi di guida sicura, non solo per affinare le tecniche di guida, ma anche per insegnare a rispettare l'ambiente attraverso un utilizzo ecocompatibile dell'auto».

«Il nostro compito – dice **Fabrizio Ruggiero**, general manager Leasys Spa e responsabile long term rental Fga Capital – non si limita a mettere a disposizione auto e mezzi commerciali, ma con le aziende clienti definiamo car policy in linea con le richieste di risparmio, emissioni corrette ed efficienza. Elementi, questi, che possono tutti beneficiare dell'applicazione di tecnologie avanzate, specie se integrate con i sistemi ITS già funzionanti, in particolar modo nei grandi centri urbani. Leasys gestisce flotte operative molto ampie (incluse flotte di veicoli commerciali, genericamente ritenuti i grandi responsabili dell'inquinamento da traffico) e, nei progetti pilota avviati con alcune di queste, con l'adozione, ad esempio, di modelli di guida echo-drive, i fleet manager hanno potuto verificare i dati e riscontrare risultati già apprezzabili».

bana, facilmente raggiungibile da tutte le direzioni di lunga distanza, e con un centro storico chiaramente identificato da una zona a traffico limitato (ztl), ciò non di meno lo schema sta manifestando la sua validità anche per città più grandi. E proprio in queste realtà stanno affermandosi modelli di City Logistics innovativi e peculiari, dall'alto contenuto tecnologico, con forte utilizzo di strumenti telematici per la gestione dei percorsi (ad esempio, con palmari distribuiti agli operatori), così da estendere i benefici legati alla razionalizzazione del traffico merci in città a una platea più vasta di quella servita da un'unica piattaforma urbana.

Mobilità green, nessun incentivo nel 2011

L'attuazione di policy per la logistica urbana è un compito assai complesso a causa dei numerosi interessi in gioco, portati da commercianti, residenti, autotrasportatori, corrieri e operatori logistici. Ma i risultati raggiunti dalle esperienze prima citate dimostrano che ne vale la pena: diminuzione delle percorrenze nei giri di consegna, mezzi più carichi e quindi diminuzione del costo di consegna, riduzione dell'inquinamento, della sosta selvaggia dei furgoni, e, talvolta, opportunità di riutilizzo di aree urbane dismesse, adibite a piattaforme logistiche, con creazione di nuovi posti di lavoro nel settore. La lotta all'inquinamento e l'obiettivo della sostenibilità nei centri urbani deve però basarsi innanzitutto su un maggiore impiego di autoveicoli ecologici. E da questo punto di vista un'ottima soluzione è certamente rappresentata dall'alimentazione a meta-





no, così come, a maggior ragione, anche da quella elettrica. Entrambe le opzioni dovrebbero quindi essere incentivate. Ma, per il 2011, nel nostro Paese gli incentivi all'acquisto o alla conversione di auto a metano non saranno in vigore. E anche in tema di mobilità elettrica, se all'estero qualcosa si muove, l'Italia rischia di restare "al palo", visto che per il 2011, almeno per il momento, non c'è niente all'orizzonte.

Un peccato, dal momento che la gran parte delle case automobilistiche hanno fatto grandi investimenti per lo sviluppo di auto a trazione elettrica, dalla Smart alla Nissan Leaf, dalla Citroën C-Zero alla Renault Die Zir e Renault Fluence al commerciale Kangoo Express alla Peugeot Ex1. E anche elettriche "non pure" - come Chevrolet Volt e Opel Ampera - ovvero veicoli elettrici ad autonomia estesa, con un motore termico con funzione di generatore. Tanto che ci sono previsioni che stimano per il termine del decennio appena iniziato un numero di auto elettriche in Italia variabile tra 1 e 4 milioni, circa il 10% del parco installato.

Se le case automobilistiche stanno procedendo sempre più spedito, qualcosa si muove anche per il problema più generale di creare un'infrastruttura che garantisca l'effettiva praticabilità di un nuovo modello di mobilità, soprattutto urbano, basato su veicoli elettrici incrementando progressivamente la geografia dei punti di ricarica. La teoria che nei prossimi anni i clienti di auto elettriche saranno in grandissima misura aziende e operatori economici trova d'accordo tutti gli esperti. E quindi potrebbero essere proprio gli operatori della mobilità professionale ad aprire la strada, con grandi benefici per la sostenibilità ambientale delle aree urbane. Rimane il tema del prezzo ancora elevato, ma è bene ricordare che, se il costo d'acquisto delle elettriche attualmente è alto, il costo di esercizio potrebbe rivelarsi tre o quattro volte più conveniente.

Il progetto e-mobility Italy

Resta da dire del titolo di merito italiano nelle recenti storie dell'auto elettrica. Proprio nel nostro Paese, infatti, con il progetto e-mobility Italy, Smart ed Enel hanno creato uno dei più importanti progetti mondiali integrato per la mobilità elettrica,

che renderà possibile la diffusione e l'utilizzo efficiente di veicoli elettrici, con tecnologie di ricarica all'avanguardia, grazie allo sviluppo di infrastrutture su misura, in grado di offrire servizi intelligenti e sicuri. Nell'ambito di questo progetto, Daimler ha fornito oltre 100 vetture elettriche a clienti di Roma, Pisa e Milano. Enel, in particolare, è responsabile dello sviluppo, della creazione e del funzionamento dell'infrastruttura con 400 punti di ricarica elettrica dedicati, oltre al sistema di controllo centrale.

Sono stati oltre 2.200 i candidati alla guida delle prime 100 Smart elettriche che si sono registrati su www.emobility.it, e attraverso il quale ha preso il via ufficialmente a novembre scorso la campagna di selezione dei primi automobilisti che attualmente stanno viaggiando in elettrico. Le 100 Smart Fortwo Electric sono state fornite attraverso Arval in noleggio (il primo contratto di questo tipo in Italia) a un canone mensile straordinario di € 400 + Iva, che comprende noleggio, manutenzione ordinaria, vettura sostitutiva, garanzia per l'intera durata del progetto. E, grazie alla collaborazione di Fondazione Iteralia e Ugf Assicurazioni di Unipol Gruppo Finanziario, anche un pacchetto assicurativo dedicato comprensivo di Rca e incendio e furto.

Le vetture sono equipaggiate con motore elettrico a "zero emissioni" da 30 kW (41 Cv), e l'innovativa batteria agli ioni di litio con capacità di 17 kWh, per una percorrenza di 135 km. La velocità massima, adeguata all'utilizzo urbano e su strade a scorrimento veloce, è di 100 km orari.

Enel garantisce la certezza di ricarica della vettura secondo le diverse esigenze dei 100 "assegnatari", grazie all'installazione di una home station utile al collegamento e alla ricarica della vettura nei garage privati e nel parcheggio sul posto di lavoro, mentre altri punti di ricarica saranno posizionati in aree attrezzate nelle tre città protagoniste della sperimentazione.

E con soli 25 euro al mese, Iva e imposte comprese, gli automobilisti faranno il pieno di elettricità da fonti rinnovabili, certificata Recs, senza alcun limite presso tutte le infrastrutture Enel, sia a casa sia in luogo pubblico. ■

Ermanno Molinari