

Piano Urbano del Traffico Urbano di Roma Capitale

Distribuzione delle Merci : dalle Regole ai Sistemi

Alessandro Fuschiotto

Citytech, Roma 11 giugno 2014

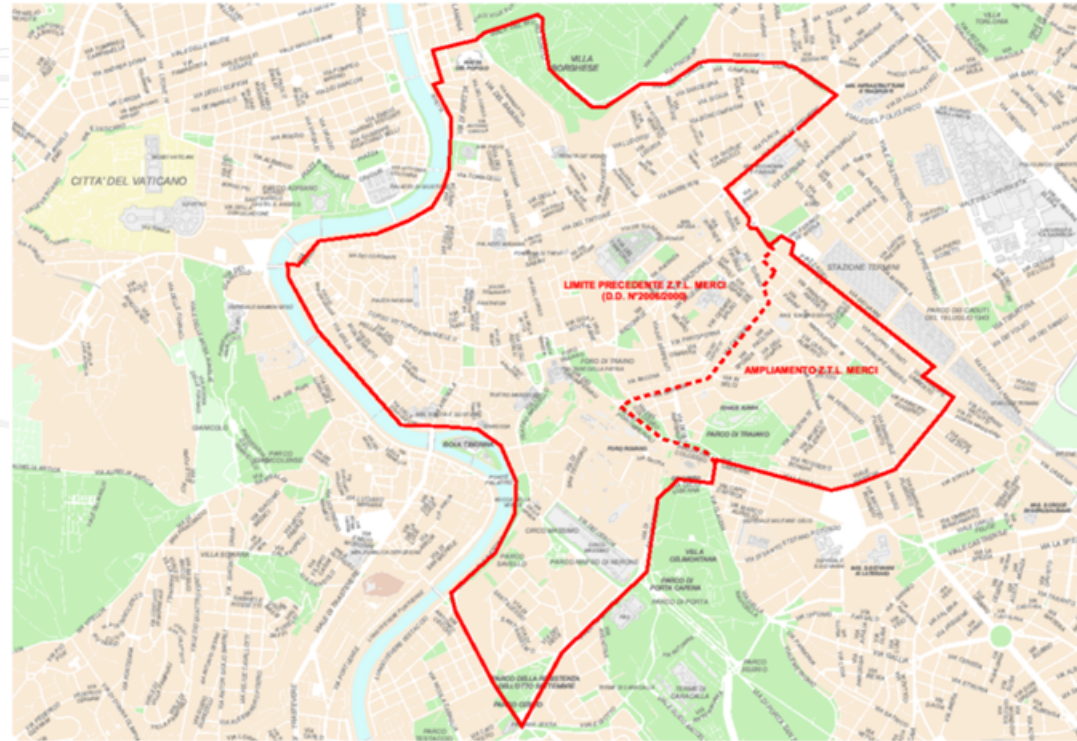
ROMA



mobilità

La ZTL merci di Roma

ha un'estensione di 6 Km² e al suo interno comprende circa 50 mila abitanti e 130 mila addetti.



ROMA



mobilità

La regolamentazione delle merci a Roma

A partire dal 2001 con l'attivazione dei varchi elettronici per il controllo della ZTL del centro storico, la regolamentazione dell'accesso dei veicoli merci è stata progressivamente adeguata alle esigenze di tutela delle condizioni ambientali attraverso **tre leve principali**:

- la perimetrazione di un'area centrale della città nella quale sia la circolazione, sia la sosta dei veicoli adibiti alla consegna delle merci per le operazioni di carico e scarico sono soggette a precise limitazioni/regole;
- l'istituzione di orari di consegna delle merci a cui si devono attenere gli operatori commerciali/logistici nella distribuzione delle merci ai punti di consegna;
- la progressiva esclusione dalla circolazione dei veicoli ecologicamente meno virtuosi e, al contempo, l'introduzione, attraverso la leva tariffaria, di un meccanismo incentivante con cui orientare le scelte degli operatori/commerciali/logistici verso il rinnovo del parco.

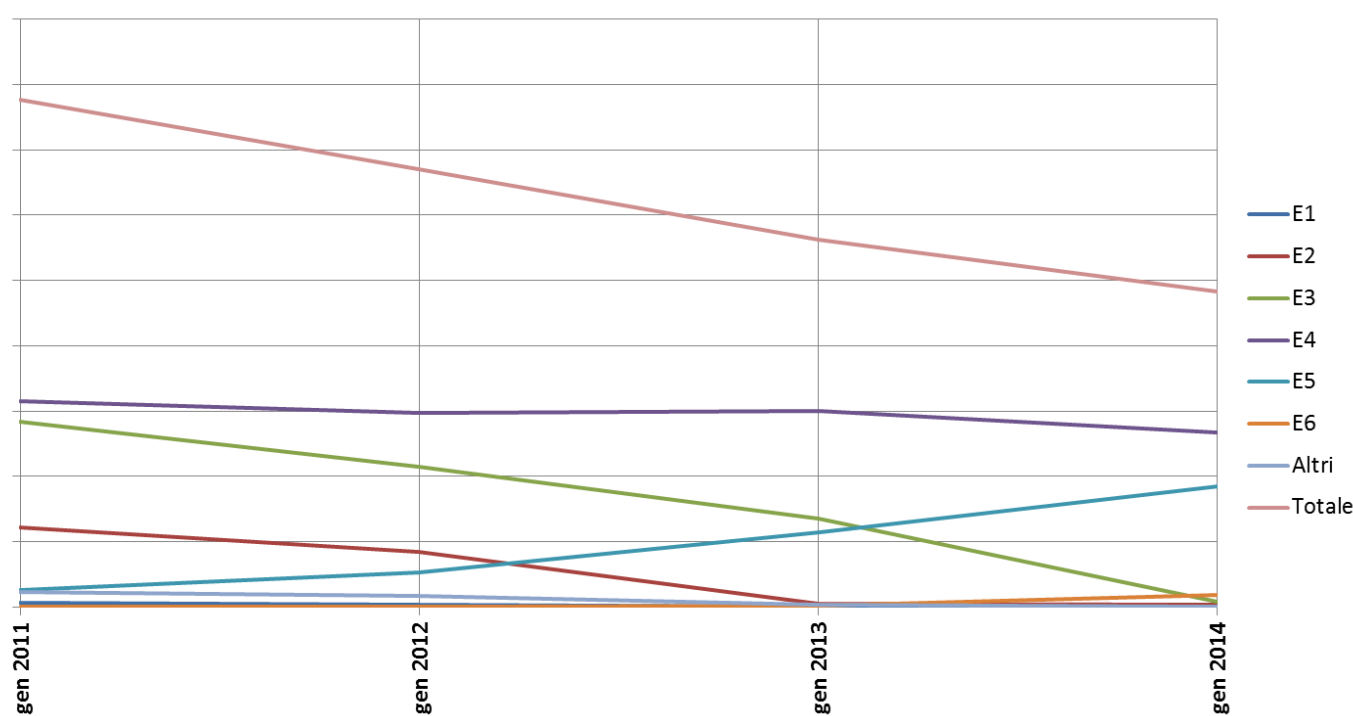
Dinamiche generali

Alcune dinamiche generali rilevate nel confronto tra l'indagine 2008 e quella del 1999 si ritengono ancora valide:

- Riduzione di commercianti e artigiani che fanno trasporto in conto proprio (dal 54% al 21% di cui $\frac{3}{4}$ per autoapprovvigionamento)
- Rilevati su strada solo il 15% dei mezzi circolano per autoapprovvigionamento (51% conto proprio mittente, 34% conto terzi)
- Destagionalizzazione delle consegne (giugno-agosto dal 9% al 21%)
- Incremento dell'uso di veicoli di medie dimensioni (dal 2011 al 2014 dall'82% al 90% per quelli con p.p.t. tra 1,5 e 3,5 t)
- Scarsa dotazione di aree di carico e scarico merci e bassa propensione all'uso da parte degli operatori
- Riduzione dei permessi rilasciati per il Centro Storico (*slide seguente*)

Gli effetti indotti dall'adozione del nuovo sistema di regole

Variatione dei soli permessi merci distinti per categoria Euro nel periodo gen.2011 – gen.2014



Nel 2008 i permessi per i veicoli merci erano 4361

dopo l'entrata in vigore nel 2011 della nuova regolamentazione :

- a gennaio 2012: 3.355

- a gennaio 2014: 2.413

ROMA



mobilità

PGTU: dalle regole ai sistemi

Negli ultimi 15 anni la leva della regolamentazione si è dimostrata oggettivamente efficace sia in termini di controllo ed ottimizzazione dei flussi di veicoli merci che di stimolo per gli operatori ad una maggiore qualità del trasporto.

Il passaggio dalle Regole ai Sistemi significa trapiantare una nuova prospettiva in cui le regole si inseriscono ed orientano un progetto organico di logistica urbana costituito da infrastrutture, servizi e tecnologie.

ROMA



mobilità

Le linee di azione previste dal PGTU

- realizzazione di controlli di accesso con varchi elettronici per la ZTL merci;
- estensione della ZTL merci ai limiti della seconda zona PGTU (Anello ferroviario);
- estensione nella seconda zona PGTU del controllo sugli stalli merci da parte degli Ausiliari del Traffico;
- revisione di un sistema di prenotazione su parte degli stalli disponibili e di tracciamento dei veicoli per gestire e ottimizzare l'uso degli spazi. I veicoli aderenti a tale iniziativa potranno fruire di una serie di vantaggi: possibilità di accesso ad alcuni itinerari riservati al trasporto pubblico; riservazione di stalli protetti, in alcune fasce orarie, lungo la viabilità principale;
- rivisitazione degli orari e della politica tariffaria in funzione della tipologia del veicolo, della motorizzazione e del tipo di merce trasportata;
- politiche di promozione del van sharing.

ROMA



mobilità

Le linee di azione previste dal PGTU

Al fine di aumentare il coefficiente di riempimento dei veicoli e ridurre il numero dei viaggi a vuoto, si propone la realizzazione di due tipologie di *transit point* (Centri di Distribuzione Urbana – CDU):

- CDU del primo tipo sono ubicati a ridosso della ZTL e sono serviti da veicoli elettrici che consegnano le merci negli orari e nelle zone dove è interdetto l'accesso ai veicoli a combustione;
- CDU del secondo tipo sono ubicati prevalentemente in aree centrali e semicentrali con finalità di supporto agli operatori per l'ottimizzazione dei carichi .