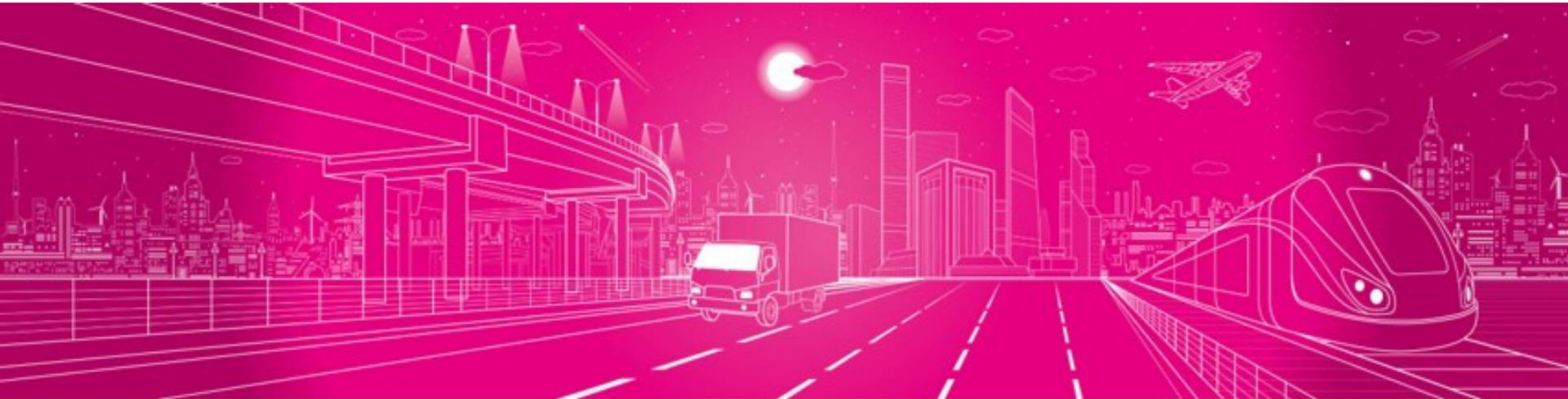


# Presentazione

## Piano Metropolitano della Logistica Sostenibile

### Città Metropolitana di Torino



24 maggio 2023  
v.1.6

# Obiettivi del presente documento

Il presente documento intende fornire agli stakeholder un quadro il quanto più possibile aderente allo stato dell'arte del processo progettuale partecipativo messo in atto dalla Città Metropolitana di Torino nell'ambito della formulazione del Piano Urbano (Metropolitano) della Logística Sostenibile (PMLS) secondo quanto previsto dalla metodologia formulata dalla Commissione Europea e ratificata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il DM 397/17 e successive modifiche ed integrazioni.

Il documento in oggetto si pone come sintesi ragionata degli incontri svolti con gli stakeholder pubblici e privati, della ricognizione ragionata dei documenti e delle informazioni pubblicamente accessibili rilevanti per il tema della mobilità delle merci e di quanto spontaneamente fornito dagli stessi durante il processo di coprogettazione del Piano.

## Lo scopo del documento

Come previsto dalla metodologia adottata all'inizio di questo percorso, il presente documento costituisce di fatto la “restituzione” agli stakeholder di quanto comunicato dagli stessi alla Città Metropolitana di Torino, integrato con gli strumenti di programmazione vigenti.

A seguito della pubblicazione on-line di questo documento verrà lasciato agli stakeholder **uno spazio temporale di 30 giorni solari continuativi** per produrre eventuali integrazioni, commenti, emendamenti, richieste le quali saranno valutate singolarmente nella stesura del Piano e per ognuna di esse verrà comunicata eventuale accettazione complessiva, parziale o rigetto con le specifiche motivazioni della scelta proposta.

# Metodologia adottata per l'identificazione del contesto del Piano



1. Attivazione degli stakeholder all'interno di un processo di co-progettazione partecipata
2. Identificazione delle Direttive Comunitarie rilevanti
3. Analisi degli strumenti normativi nazionali
4. Aderenza alle normative regionali
5. Aderenza agli strumenti di governance della Città Metropolitana
6. Interazione con le Zone Omogenee per il PUMS vigente e le linee guida del PMLS



# Metodologia adottata per l'individuazione del contesto del Piano

1. Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (Moveo)
2. Misure sovraregionali (Progetto Bacino Padano)
3. Piani Strategici della Regione Piemonte in essere:
  - a. *Piano della Qualità dell'aria*
  - b. *Piano della mobilità e dei trasporti*
    - a. *Piano Regionale per la Mobilità delle Persone*
    - b. *Piano Regionale per la Logistica*
4. Previsioni del PUMS
5. Misure del Comune di Torino
6. Misure del Comune di Ivrea
7. Misure del Comune di Pinerolo
8. Misure delle Province limitrofe
9. Progettualità e piani di sviluppo dei principali nodi logistici

# Elementi presi in esame per la pianificazione

## Inquadramento territoriale e socio-economico

1. Struttura territoriale e dinamiche produttive
2. Imprese e dinamiche occupazionali
3. Operatori logistici nel territorio
4. Poli di generazione e attrazione del traffico

## Offerta di reti e servizi di trasporto

1. Sistema aeroportuale
2. Sistema portuale di riferimento
3. Scali merci, interporti e piattaforme logistiche
4. Poli produttivi e aree industriali

## Domanda di mobilità delle merci

1. Quantificazione della domanda di mobilità delle merci

## Interazione tra domanda e offerta di trasporto

1. Analisi congiunta domanda/offerta
2. Spazi di miglioramento del rapporto logistica-territorio

# Attività svolte nell'ambito del processo partecipativo

## Identificazione criticità

1. Conduzione tavoli di lavoro specifici (domanda, infrastrutture, lavoro)
2. Analisi SWOT
3. Definizione degli obiettivi del PMLS

## Strategie e misure per lo sviluppo di una logistica sostenibile

4. Obiettivi
5. Strategie per lo sviluppo sostenibile

## Identificazione KPI

6. Indicatori per il raggiungimento degli obiettivi

## Sistema di monitoraggio del PMLS

7. Il controllo dello stato di avanzamento
8. Strumenti di ricalibrazione del percorso

# I principali risultati emersi nel processo partecipativo

## Tavolo domanda

- Sviluppo dell'intermodalità
- Gestione degli spazi su strada
- Impatto e-commerce sui flussi stradali
- Potenziamento ciclo-logistica sull'ultimo miglio
- ETS II e certificati bianchi
- Processo di decarbonizzazione e digitalizzazione



# I principali risultati emersi nel processo partecipativo

## Tavolo infrastrutture

- Visione strategica delle infrastrutture resilienti in termini di sostenibilità
- Infrastruttura digitale per ottimizzare domanda e offerta
- Modelli di sharing delle infrastrutture e dei mezzi
- Incentivazione punti di consegna/ritiro (agnostici) per e-commerce
- Punti di ricarica o rifornimento pubblici/privati per veicoli eco-sostenibili e relative infrastrutture/sottostazioni
- Sviluppo di Comunità Energetiche Rinnovabili

# I principali risultati emersi nel processo partecipativo

## Tavolo lavoro

- Sviluppo sistemi di (ri)qualificazione delle figure professionali logistiche
- Formazione ITS su ambiti tecnologici e informatici
- Protocollo etico e certificazioni, su base volontaria, sicurezza, formazione, legalità
- Controlli e monitoraggio diffusi e preventivi
- Comunicazione istituzionale sull'importanza della logistica a tutela della dignità dei lavoratori del settore

# La visione della Città di Torino per la logistica urbana: un esempio a disposizione di altri Comuni



English EN

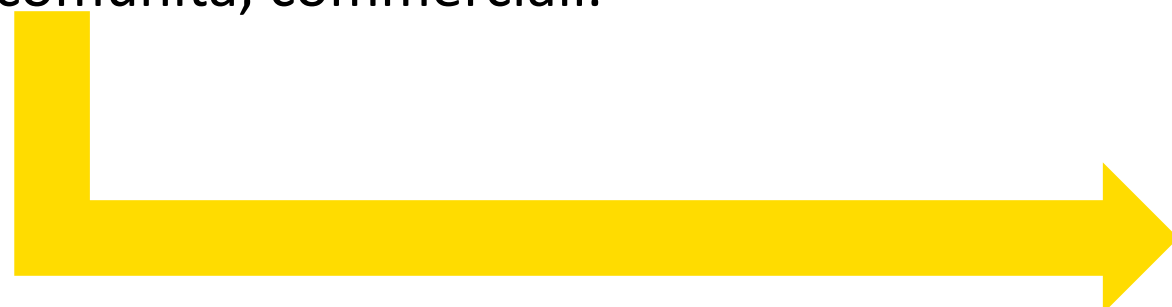
Home > Press corner > Commission announces 100 cities participating in EU Mission

Available languages: English

Press release | 28 April 2022 | Brussels

## Commission announces 100 cities participating in EU Mission for climate-neutral and smart cities by 2030

- Volontà di sviluppare un modello di Cities as a Service (come somma di Logistics as a Service e Mobility as a Service)
- Pianificazione a misura delle persona (gestione e pianificazione integrata, dinamica, flessibile e premiale della mobilità negli spazi urbani e per una migliore accessibilità)
- Rivitalizzare l'assetto urbano di una città come Torino, introducendo nuove forme di socialità, comunità, commerciali.



### Approccio adottato per la logistica urbana non ancora formalizzato in un Piano di Settore

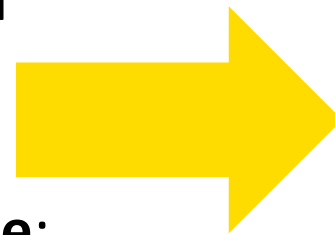
- migliorare l'efficienza del trasporto attraverso un **incremento dei coefficienti di carico**;
- migliorare le prestazioni energetiche della distribuzione urbana attraverso l'adozione, da parte degli operatori, di **veicoli meno impattanti dal punto di vista delle emissioni, del rumore e degli ingombri**;
- efficientare la distribuzione attraverso il **consolidamento delle consegne**, soprattutto in riferimento alle consegne legate al commercio elettronico;
- efficientare la distribuzione, **ridurre gli impatti sulla congestione e la sicurezza** attraverso la revisione delle regole di accesso, transito e sosta e delle modalità di controllo di rispetto delle disposizioni;
- assicurare il sostegno e il successo alle misure.



# La roadmap non ancora formalizzata

## Ambiti d'azione

- La **transizione energetica**: utilizzare fonti di energia rinnovabili, ridurre le emissioni climalteranti e consumare meno energia
- La **trasformazione digitale**: rendere la logistica urbana più vicina alle esigenze di imprese e cittadini, più sicura, più trasparente ed efficace



### 2023

Identificazione e mappatura di tutte le piazzole di carico/scarico e delle piattaforme logistiche

Definizione di indice di accessibilità merci

Individuazione di corridoi e/o orari dedicati all'accesso di veicoli commerciali pesanti

Analisi delle traiettorie e dei possibili sviluppi della ZTL in termini di area a basse emissioni

Firma di un Accordo Quadro "100 città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030"

Identificazione di aree pedonali da servire con mezzi di prossimità (es. cargo bike)

### 2025

Creazione di sistema di accreditamento ed automazione dello stesso

Promozione di un sistema di micro mobility hub cittadini per ricarica di veicoli elettrici, cross-docking su cargobike per ultimo metro nelle zone da tutelare e parcel lockers

### 2030

Identificazione e finanziamento di un piano di sviluppo del sistema di ricarica dei veicoli commerciali a batteria presso le aree di ricovero degli stessi

Sviluppo di sistemi di local marketplace per i negozi di prossimità per rilanciare le attività in vista dell'arrivo dei flussi turistici (e-commerce come opportunità)

Sviluppo di modelli fondati sui sistemi innovativi di curbside management anche in relazione alla progressiva automazione del trasporto

## Strenght

- Sinergia tra gli attori pubblici per la concertazione di politiche integrate nel rispetto delle proprie competenze
- Esperienza su politiche di incentivazione e premialità per il trasporto merci a basso impatto a livello comunale
- Inserimento del territorio nei principali assi di sviluppo della logistica e nei nodi TEN

## Weakness

- Necessità di strutturare il coordinamento dei diversi decisori politici pubblici ai vari livelli territoriali (cabina di regia)
- Assenza di una rete capillare di punti di delivery dell'e-commerce (con utilizzo di locker agnostici o esercizi commerciali di vicinato)
- Mancanza di una gestione coordinata delle ZTL (per regolamenti e orari) nei comuni contermini
- Mancanza di una politica premiale per l'utilizzo condiviso degli spazi pubblici di carico e scarico al fine di massimizzarne l'utilizzo
- Mancanza di un piano di ottimizzazione degli insediamenti logistici e di microhub per le consegne di prossimità
- Carenza di infrastrutture di ricarica dedicate ai veicoli elettrici per il trasporto delle merci presso le piattaforme di ricovero degli stessi

## Opportunities

- Ruolo assegnato alla Città Metropolitana dalla legge 56/2014 che riconduce a maggiore coerenza le politiche territoriali e gli strumenti di pianificazione
- Linee guida del PUMS come direzione dei piani di settore
- Coinvolgimento attivo dei diversi stakeholder alla redazione del PMLS
- Possibilità di proporre politiche di incentivazione e premialità per il trasporto merci a basso impatto a scala metropolitana
- Risorse nazionali e regionali per finanziamenti ed incentivi per acquisto di veicoli a basso impatto e installazione delle relative infrastrutture nelle piattaforme
- Disponibilità tra Istituzioni e privati per trovare forme di tutela dei lavoratori e di valorizzazione dell'eticità in un ecosistema committenti/operatori
- Possibilità di proporre percorsi ITS di formazione professionale in ambito logistico
- Aumento dell'attrattività dei siti logistico/produttivi come SITO, CAAT e Pescarito con nuovi servizi/funzionalità sostenibili

## Threats

- Aumento del traffico per la distribuzione delle merci dovuto all'espansione dell'e-commerce
- Mancanza di un disegno strategico nazionale energetico e di transizione ai veicoli eco sostenibili
- Carezza di modelli di veicoli merci superiori ai 35 q.li con motori elettrici
- Gestione del mix di carburanti ecosostenibili necessari per supportare la transizione



# Obiettivi del PUMS rilevanti per il PMLS

## **EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ**

- A1) Miglioramento del TPL
- A2) Riequilibrio modale della mobilità
- A3) Riduzione della congestione
- A4) Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci
- A5) Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
- A6) Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano

## **SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE**

- B1) Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
- B2) Miglioramento della qualità dell'aria
- B3) Riduzione dell'inquinamento acustico

## **SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE**

- C1) Riduzione dell'incidentalità stradale
- C2) Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
- C3) Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
- C4) Diminuzione sensibile del numero di incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)

## **SOSTENIBILITÀ SOCIO ECONOMICA**

- D1) Miglioramento dell'inclusione sociale
- D2) Aumento della soddisfazione della cittadinanza
- D3) Aumento del tasso di occupazione
- D4) Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

## **EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DELLA LOGISTICA URBANA**

- A7) Coordinamento e armonizzazione delle regole di utilizzo/accesso di aree e strutture (ZTL, spazi carico/scarico, locker pubblici)
- A8) Sviluppo della logistica urbana attraverso l'incentivo al cargo bike, ai centri di distribuzione merci di prossimità (microhub), all'utilizzo di veicoli eco-compatibili
- A9) Pianificazione integrata della logistica con le altre forme di mobilità pubblica/privata, individuale/collettiva
- A10) Promozione della trasformazione digitale del settore
- A11) Valorizzazione dei nodi logistici esistenti (SITO, CAAT, Pescarito) e sistemi di disincentivazione per contrastare lo sprawl logistico

## **SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE**

- B4) Supporto alla transizione ai veicoli eco-sostenibili
- B5) Supporto alla costituzione di una rete di punti di rifornimento/ricarica che tenga conto del mix energetico atteso

## **SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE**

- C5) Azzeramento dei morti a causa di incidentalità tra veicoli pesanti e ciclisti/pedoni

## **SOSTENIBILITÀ SOCIO ECONOMICA**

- D5) Sviluppo di un sistema di garanzie per i lavoratori (eticità, sicurezza, formazione) e contrasto all'illegalità
- D6) Ampliamento della formazione degli operatori del settore attraverso il potenziamento della rete degli ITS e politica di comunicazione sul valore sociale della logistica
- D7) Informazione ai consumatori sui costi reali della consegna a casa (in particolare modo di quelle veloci)
- D8) Promozione e diffusione dei certificati bianchi per autotrasporto

## Obiettivi

- **Efficacia ed efficienza del sistema della logistica urbana**
- **Sostenibilità energetica ambientale**
- **Sicurezza della mobilità stradale**
- **Sostenibilità socio economica**

## Strategie

**Innovazione e sviluppo dei servizi logistici**

A8, A10, A11, B4, B5, D6, D8

**Coordinamento degli enti territoriali per pianificazione/azioni/regolamenti**

A7, A9, A11, B5, C5

**Coinvolgimento e comunicazione ai cittadini/imprese**

C5, D7

**Sinergia pubblico-privato sui temi del lavoro e della legalità**

D5

## 1 Innovazione e sviluppo dei servizi logistici

1. Coinvolgimento degli stakeholder tramite la costituzione di un Tavolo di coordinamento permanente
2. Osservatorio delle politiche di incentivazione all'eco-sostenibilità dei trasporti
3. Indicazioni per le Comunità Energetiche Rinnovabili al fine di incentivare l'uso dell'energia per i trasporti (punti di ricarica)
4. Linee guida/Coordinamento con la Regione per la formazione ITS
5. Massimizzazione dell'efficienza nell'uso delle risorse – Sharing e logistica collaborativa tramite soluzioni IT condivise
6. Promozione sistemica di progetti di innovazione (ad esempio per la guida autonoma, per l'automazione dei magazzini, etc.)
7. Strategia per lo sviluppo e la diffusione degli e-fuels e dell'idrogeno

## 3 Sinergia pubblico-privato sui temi del lavoro e della legalità

1. Linee guida/Coordinamento con Prefettura, INAIL, rappresentanze datoriali, sindacati per iniziative a supporto della legalità e valorizzazione dell'eticità del lavoro



## 2 Coordinamento degli enti pubblici per pianificazione/azioni/regolamenti

1. Costituzione di una cabina di regia partecipata da tutti gli enti territoriali
2. Censimento ed armonizzazione della gestione stalli per carico/scarico
3. Armonizzazione delle regole di accesso alle ZTL sul territorio metropolitano
4. Armonizzazione dei sistemi di accreditamento per veicoli a basso impatto acustico e ambientale
5. Incentivazione/mappatura degli spazi logistici di prossimità (micro-hub) e declinazione in ambito montano/pedemontano
6. Mappa metropolitana dei Punti di prelievo e consegna delle merci
7. Coordinamento per la pianificazione e realizzazione di centri di distribuzione urbana, periurbana, metropolitana
8. Indicazioni per la gestione della logistica dei cantieri
9. Indicazioni di sicurezza di area metropolitana per il trasporto di merci pericolose

## 4 Coinvolgimento e comunicazione agli utenti finali

1. Campagna di informazione impatti consegne veloci

Dalle linee guida ministeriali, il PUMS raccoglie le strategie:

- **Rinnovo del parco** con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;
- **Razionalizzazione della logistica urbana**, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani

## RINNOVO DEL PARCO

Azioni:

- introduzione veicoli a basso impatto per la distribuzione urbana delle merci
- installazione colonnine per la ricarica elettrica e di impianti per la distribuzione di combustibili alternativi

## RAZIONALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA

Azioni:

- sviluppo di nuovi modelli di governance
- introduzione di un sistema premiante per i veicoli meno impattanti dal punto di vista degli ingombri
- adozione di un sistema di regolamentazione integrato che premi un ultimo miglio ecosostenibile
- razionalizzazione delle aree per carico/scarico merci

Il PMLS raccoglie e integra le azioni previste dal PUMS in un quadro di interventi più specifico mirato alla logistica dell'area metropolitana



# Copertura delle misure del Piano Regionale della Logistica 1/2

Linea strategica	Macroazioni	Azioni
<b>LsB1. Assetto gerarchico di reti, nodi e servizi di trasporto</b>	MB1.1 Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce	AZIONE 15 - Migliorare l'accessibilità agli aeroporti e interporti
<b>LsB2. Integrazione dei sistemi per la mobilità</b>	MB2.1 Rafforzare la multimodalità nei nodi	AZIONE 25 - Valorizzare i nodi del trasporto pubblico rafforzando le connessioni intermodali AZIONE 28 – Promuovere l'uso degli interporti e dei terminal merci
<b>LsD. Efficienza economica del sistema trasporti</b>	MD2. Valorizzare le entrate del comparto trasporti	AZIONE 43 - Adottare sistemi di tariffazione e imposte proporzionati ai costi esterni generati dai trasporti
<b>LsE. Transizione energetica e ambientale dei trasporti</b>	ME1. Ridurre la necessità e la lunghezza dello spostamento (AVOID)	AZIONE 47- Definire i criteri per la localizzazione dei poli attrattori e generatori di traffico AZIONE 48- Ottimizzare la gestione logistica delle filiere produttive
	ME2. Trasferire quote di mobilità verso modalità più sostenibili (SHIFT)	AZIONE 50 - Favorire il trasferimento modale da gomma a ferro per il trasporto delle merci
	ME3. Migliorare l'efficienza di mezzi e infrastrutture (IMPROVE)	AZIONE 52 -Incentivare il rinnovo del parco veicoli anche attraverso la promozione dei combustibili alternativi AZIONE 53 - Sviluppare adeguate reti di ricarica per la mobilità elettrica e per il rifornimento dei combustibili gassosi
	MF1. Promuovere la collaborazione tra imprese per la logistica	AZIONE 61 - Favorire dinamiche di clusterizzazione e la condivisione di tecnologie, capacità e risorse
	MF2. Sostenere i processi di innovazione nelle imprese dei trasporti	AZIONE 62 - Sostenere l'innovazione digitale nelle imprese dei trasporti e della logistica AZIONE 63 - Promuovere progetti per rafforzare l'industria e le filiere del trasporto green
	MF3. Sostenere la ricerca in materia di mobilità e trasporti	AZIONE 64-65 Sostenere la ricerca, l'innovazione e le start-up nella mobilità e trasporti AZIONE 66 - Sostenere la ricerca applicata sul vettore idrogeno per il trasporto sostenibile AZIONE 67- Attivare collaborazioni scientifiche per le policy di mobilità sostenibile
	MF4. Costruire le competenze e sviluppare l'occupazione nei trasporti e nella logistica	AZIONE 68-69 Definire i fabbisogni professionali, sviluppare i percorsi formativi, qualificare i lavoratori nei processi di innovazione per i trasporti green e la logistica AZIONE 70- Sviluppare l'occupazione e il riuso dei siti dismessi rafforzando il marketing territoriale per la logistica



## Copertura delle misure del Piano Regionale della Logistica 2/2

<b>LsG.2 Recupero e vivibilità degli spazi urbani</b>	MG2.1 Pianificare in modo integrato la mobilità urbana	AZIONE 80 - Coordinare l'azione pubblica e le iniziative private per la logistica urbana
	MG2.2 Recuperare la dimensione multifunzionale della strada	AZIONE 81- Uniformare le norme e adottare una gestione unitaria per l'accesso ai centri urbani

Il PMLS, per quanto di competenza della Città Metropolitana di Torino, assorbe le linee strategiche e le azioni poste dalla Regione e le declina in ambito metropolitano



# Misura 1.1: Istituzione Tavolo degli Stakeholder

Strategia		<i>Innovazione e sviluppo dei servizi logistici</i>	
<b>Nome Misura</b>	<b>Tavolo Stakeholder</b>	<b>ID:</b>	<b>1.1</b>
<b>Descrizione:</b>	<p>Istituzione di un Tavolo di lavoro per l'interlocuzione con gli stakeholder della logistica metropolitana. Al fine di mantenere vivo il canale di confronto aperto con gli stakeholder durante la redazione del PMLS, il Tavolo permetterà di raccogliere osservazioni e di condividere la genesi delle scelte, anche attraverso sottotavoli specifici. (es.: Infrastrutture, Domanda, Lavoro) su temi di maggiore interesse.</p> <p>Il Tavolo si riunirebbe con cadenza regolare, ad esempio semestrale.</p>		
<b>Territori coinvolti:</b>	Tutti		
<b>Stato attuale:</b>	Interlocuzione con gli stakeholder attivata nella fase di progettazione partecipata del PMLS.		
<b>Attuazione:</b>	Trattasi di Tavolo di lavoro informale e sempre aperto all'adesione, per la cui attuazione è sufficiente l'iniziativa di proposta e organizzazione da parte della Città Metropolitana.		
<b>Effetti attesi:</b>	Coinvolgimento proattivo e informato degli stakeholder, che consenta agli enti pubblici di considerare le attese e le indicazioni degli operatori, e agli stakeholder di programmare le proprie politiche economiche ed operative, come ad esempio in risposta ad eventuali bandi.		
<b>Beneficiari:</b>	Stakeholder già coinvolti nel PMLS più eventuali altri nuovi da selezionare.		
<b>Indicatori:</b>	1. Numero di incontri svolti; 2. Tasso di partecipazione (partecipanti/invitati)		
<b>Realizzazione:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Programmazione delle sedute del Tavolo</li> <li>2. Programmazione degli argomenti da sottoporre al tavolo</li> <li>3. Coinvolgimento degli stakeholders e raccolta adesioni</li> <li>4. Gestione delle argomentazioni raccolte (diffusione, rielaborazione, acquisizione, risposta)</li> </ol>		
<b>Stima dei costi:</b>	<p>Non si prevedono costi diretti per acquisto di materiali e servizi.</p> <p>Si prevede l'impegno di risorse umane per la gestione degli incontri e la raccolta e elaborazione degli spunti emersi. Si prevedono costi indiretti per ospitare gli incontri di persona.</p>		





# Misura 1.2: Osservatorio eco-sostenibilità per la logistica

<b>Strategia</b>	<i>Innovazione e sviluppo dei servizi logistici</i>		
<b>Nome Misura</b>	<b>Osservatorio eco-sostenibilità per la logistica</b>	<b>ID:</b>	<b>1.2</b>
<b>Descrizione:</b>	Con l'obiettivo di aggiornare e coinvolgere operatori e enti pubblici sulle politiche europee, italiane e regionali in tema di eco-sostenibilità mirata alla logistica, e in particolare alla logistica urbana, si propone di istituire un osservatorio deputato ad analizzare direttive, normative e bandi di finanziamento inerenti il tema in oggetto. L'Osservatorio fornirà periodicamente un aggiornamento sul quadro complessivo utile a delineare una visione generale di intervento sia per le pubbliche amministrazioni sia per gli operatori.		
<b>Territori coinvolti:</b>	Tutti		
<b>Stato attuale:</b>	Da avviare		
<b>Attuazione:</b>	Da valutare con Regione e Comuni		
<b>Effetti attesi:</b>	Enti pubblici e operatori sarebbero facilitati nel reperire e interpretare la normativa e le possibilità concrete di finanziamento per quanto riguarda la transizione ecologica in materia di logistica. Inoltre, si creerebbe una percezione condivisa sulle politiche da attuare.		
<b>Beneficiari:</b>	Enti pubblici e stakeholder, partecipanti all'Osservatorio.		
<b>Indicatori:</b>	Numero di partecipanti. Numero di informative rilasciate.		
<b>Realizzazione:</b>	Da valutare con Regione e Comuni		
<b>Stima dei costi:</b>	Da valutare con Regione e Comuni. Da valutare i costi per il Piano Finanziario del PMLS.		

# Misura 1.3: Promozione delle Comunità Energetiche Rinnovabili

Nome Misura	Indicazioni per le Comunità Energetiche Rinnovabili	ID:	1.3
<b>Descrizione:</b>	Poiché le CER sorgono, prevalentemente, nelle aree industriali che sono anche aree utilizzate per la logistica, questa misura intende portare una serie di indicazioni utili affinché l'energia prodotta possa essere utilizzata anche a supporto delle attività logistiche (come per esempio la ricarica dei veicoli impiegati nelle attività di trasporto, in particolare urbano).		
<b>Territori/Aree coinvolte:</b>	Aree su cui si svilupperanno le CER.		
<b>Stato attuale:</b>	Da avviare, non risultano esperienze pregresse.		
<b>Attuazione:</b>	Le indicazioni per le CER scaturiscono da bisogni espressi nel Tavolo Stakeholder (1.1) . Da valutarne la fattibilità con gli Enti partecipanti al Tavolo.		
<b>Effetti attesi:</b>	Disponibilità di indicazioni precise per le CER nella fornitura di servizi energetici anche per le attività logistiche.		
<b>Beneficiari:</b>	CER, Operatori logistici, Enti pubblici		
<b>Indicatori:</b>	Redazione e diffusione delle indicazioni (Sì/No)		
<b>Realizzazione:</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Raccolta delle esigenze in tema energetico dal Tavolo Stakeholder</li><li>2. Valutazione delle possibilità di risposta da parte delle CER</li><li>3. valutazione della prosecuzione con gli Enti partecipanti al Tavolo.</li></ol>		
<b>Stima dei costi:</b>	La misura può essere in parte svolta in seno ai Tavoli degli Stakeholder e trovare successiva realizzazione con la collaborazione degli altri Enti pubblici. Da valutare i costi per il Piano Finanziario del PMLS.		

# Misura 1.4: Formazione in ambito logistico

Strategia		<i>Innovazione e sviluppo dei servizi logistici</i>	
<b>Nome Misura</b>	<b>Linee guida/Coordinamento con la Regione per la formazione ITS</b>	<b>ID:</b>	<b>1.4</b>
<b>Descrizione:</b>	L'ambito lavorativo logistico si compone di professionalità variegata che spesso tendono a confondersi, nella percezione collettiva, nei lavori di magazzino che richiedono manodopera poco qualificata e a basso reddito. In realtà la situazione è molto più complessa e il settore logistico patisce la carenza di professionalità. L'autista di mezzi pesanti, il macchinista ferroviario, il gruista sono solo alcune delle competenze di cui il mercato ha forte richiesta e di cui non riesce regolarmente a trovare il personale. Un altro aspetto è la necessità di incrementare la formazione dei lavoratori sulle nuove tecnologie per guidare una transizione volta ad automatizzare le attività che finora richiedevano sforzi "muscolari". In sintesi, l'ambito logistico richiede lavoratori specializzati e un continuo aggiornamento delle competenze. Per questo motivo la CMTTo può svolgere, in collaborazione con la Regione Piemonte che è l'ente con competenza sulla materia della formazione, un'attività di raccordo tra le necessità territoriali e l'offerta formativa per tramite del Tavolo Stakeholder (1.1). La possibilità di formare persone in professionalità richieste dal mercato porta evidenti benefici sociali ed economici che si ripercuoteranno positivamente su tutto il territorio.		
<b>Territori coinvolti:</b>	Tutti		
<b>Stato attuale:</b>	Assente		
<b>Attuazione:</b>	CMTTo e Regione Piemonte, ascoltando gli stakeholder del Tavolo, definiscono il fabbisogno stimato di professionalità (per tipo e numero di addetti) a cadenza da definirsi. Da valutare con Regione Piemonte le possibilità di indirizzare l'offerta formativa e di soddisfare le esigenze del territorio.		
<b>Effetti attesi:</b>	Maggiore rispondenza tra offerta di lavoro e professionalità disponibili. Aumento del tasso di occupazione soprattutto tra i giovani.		
<b>Beneficiari:</b>	Aziende, lavoratori, giovani, persone in cerca di occupazione.		
<b>Indicatori:</b>	Raccolta delle esigenze formative. Offerta formativa erogata. N. di partecipanti ai corsi di formazione. N. di occupati che hanno partecipato ai corsi di formazione.		
<b>Realizzazione:</b>	Attività da perseguire a partire dal Tavolo Stakeholder: 1. Questionari e interviste rivolte alle imprese per la definizione dei fabbisogni occupazionali; 2. Formalizzazione CMTTo / Regione Piemonte del coordinamento in materia di formazione; 3. Raccolta dei risultati e condivisione con gli stakeholder; 4. Condivisione con la Regione Piemonte dei risultati ottenuti e organizzazione dei corsi di formazione.		
<b>Stima dei costi:</b>	Costi in termini di risorse umane coinvolte, di costi indiretti, e costi della formazione.		

# Misura 1.5: Logistica collaborativa

Strategia		<i>Innovazione e sviluppo dei servizi logistici</i>	
<b>Nome Misura</b>	<b>Logistica collaborativa</b>	<b>ID:</b>	<b>1.5</b>
<b>Descrizione:</b>	Un tema all'ordine del giorno, in particolare per la logistica distributiva del cosiddetto "ultimo miglio", è la possibilità di traguardare nuovi livelli di efficienza utilizzando risorse condivise. Le risorse possono essere veicoli, piuttosto che spazi dove effettuare l'organizzazione dei carichi, piuttosto che personale. Le possibilità sono tante e devono rispondere alle cautele in termini di sensibilità delle informazioni e di garanzia del servizio che richiedono la massima attenzione. E' quindi un ambito di sviluppo in cui il Tavolo stakeholder può proporsi come veicolo di iniziative che riguardano la distribuzione delle merci nelle aree più difficilmente raggiungibili come nelle aree ad alta densità abitativa con un'opera di coordinamento tra le amministrazioni comunali e di messa a fattor comune delle esperienze più significative.		
<b>Territori coinvolti:</b>	Tutte		
<b>Stato attuale:</b>	Assenza di un coordinamento		
<b>Attuazione:</b>	Nell'ambito del tavolo stakeholder, raccolta di esigenze ed esperienze e buone pratiche.		
<b>Effetti attesi:</b>	Maggior consapevolezza e diffusione delle modalità di condivisione delle risorse ai fini di un aumento di efficienza		
<b>Beneficiari:</b>	Operatori logistici, amministrazioni, cittadini		
<b>Indicatori:</b>	N. di buone pratiche condivise nell'ambito del tavolo degli stakeholder; N. di iniziative di condivisione avviate, N. di iniziative diventate stabili		
<b>Realizzazione:</b>	Attività da perseguire in seno al Tavolo Stakeholder: 1. Invito ai soggetti partecipanti del Tavolo ; 2. Definizione di un quadro generale delle necessità e delle possibilità di condivisione; 3. Creazione di una road-map di attività al fine di individuare le migliori forme di sperimentazione/attuazione; 4. Avvio delle iniziative a scala comunale.		
<b>Stima dei costi:</b>	Si prevede l'impegno di risorse umane per la gestione degli incontri e la raccolta e elaborazione degli spunti emersi. Si prevedono costi indiretti per ospitare gli incontri di persona. Da valutare di concerto l'impegno dei Comuni e della Regione Piemonte.		

# Misura 1.6: Promozione sistemica dell'innovazione logistica

<b>Strategia</b>	
<b>Nome Misura</b>	<b>Promozione sistemica dell'innovazione logistica</b> ID: 1.6
<b>Descrizione:</b>	In seno all'Osservatorio, si propone di raccogliere le esigenze imprenditoriali in termini di innovazione dei processi, dei mezzi e delle modalità operative di ogni livello, favorendo una transizione delle imprese del territorio verso soluzioni condivise a beneficio di economie di scala e della qualificazione territoriale.
<b>Territori coinvolti:</b>	Tutti, con priorità per quelle aree con importanti operatori logistici
<b>Stato attuale:</b>	Assente
<b>Attuazione:</b>	Nell'ambito dell'Osservatorio, raccolta di esigenze ed esperienze in termini di innovazione costruendo un quadro organico.
<b>Effetti attesi:</b>	Incremento degli operatori logistici che intraprendono progetti di innovazione o adottano processi/mezzi innovativi.
<b>Beneficiari:</b>	Operatori logistici con le relative ricadute (Cittadini, territorio...)
<b>Indicatori:</b>	N. di esperienze condivise; N. di progetti avviati in tema di innovazione
<b>Realizzazione:</b>	Attività da valutare nell'ambito dell'Osservatorio: 1. Invito agli stakeholder a condividere le prospettive di innovazione; 2. Informazione delle possibilità di finanziamenti per progetti di innovazione o per acquisti di mezzi e processi innovativi; 3. Definizione di un quadro generale delle necessità di innovazione e delle possibilità di finanziamento; 4. Monitoraggio della partecipazione degli stakeholder alle possibilità a disposizione per obiettivi di innovazione.
<b>Stima dei costi:</b>	Da valutare con Regione e Comuni

# Misura 1.7: Strategia per lo sviluppo e la diffusione degli e-fuels e dell'idrogeno

Strategia		<i>Innovazione e sviluppo dei servizi logistici</i>	
<b>Nome Misura</b>	<b>Strategia per lo sviluppo e la diffusione degli e-fuels e dell'idrogeno</b>	<b>ID:</b>	<b>1.7</b>
<b>Descrizione:</b>	La misura prevede la redazione di un "Piano di azione" per la promozione e la diffusione di mobilità a fonti alternative per la logistica per aumentare l'eco-sostenibilità del settore. Il Piano di azione definirà la road-map per la creazione degli impianti per la produzione energetica in area metropolitana e la rete di rifornimento (sia pubblica che privata) che dovrà essere allestita per garantire l'approvvigionamento ai mezzi. Il Piano terrà conto dell'attuale constatazione che per raggiungere gli obiettivi previsti in tema di eco-sostenibilità da parte della UE sarà necessario puntare su diversi tipi di fonti energetiche.		
<b>Territori coinvolti:</b>	Tutti		
<b>Stato attuale:</b>	Assente		
<b>Attuazione:</b>	La CMT0 propone una cabina di regia, raccogliendo le esperienze e le attese degli stakeholder in collaborazione con la Regione Piemonte, per la redazione di un Piano di Azione per lo sviluppo e la diffusione degli e-fuels e dell'idrogeno. Il Piano verrà poi anche portato al Coordinamento (Misura 2.1) per essere condiviso con le Amministrazioni Territoriali al fine di darne una valenza attuativa.		
<b>Effetti attesi:</b>	Maggior chiarezza strategica per Operatori e Amministrazioni territoriali nell'affrontare le decisioni pertinenti la sfida dell'ecosostenibilità (quali mezzi di trasporto adottare, dove ubicare gli impianti di rifornimento, necessità produttive...)		
<b>Beneficiari:</b>	Operatori dell'autotrasporto, Amministrazioni comunali, cittadini		
<b>Indicatori:</b>	Piano di azione (Sì/No); N. di amministrazioni comunali aderenti.		
<b>Realizzazione:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Raccolta esperienze ed aspettative degli operatori al Tavolo Stakeholder;</li> <li>2. Raccolta di eventuali pianificazioni o iniziative in corso da parte degli enti territoriali in sede di Coordinamento;</li> <li>3. Scambio informativo con le maggiori società impegnate nella creazione di impianti di produzione di idrogeno e/o e-fuels;</li> <li>4. Redazione della sintesi degli elementi raccolti;</li> <li>5. Redazione del Piano di azione;</li> <li>6. Condivisione del Piano di azione per approvazione presso il Coordinamento degli enti territoriali.</li> </ol>		
<b>Stima dei costi:</b>	La misura può essere in parte svolta in seno ai Tavoli degli Stakeholder e trovare successiva realizzazione con la collaborazione degli altri Enti pubblici. Da valutare i costi per il Piano Finanziario del PMLS.		

# Misura 2.1: Cabina di Regia degli Enti Territoriali

<b>Strategia</b>	
<b>Nome Misura</b>	<b>Costituzione di una cabina di regia degli enti territoriali</b> ID: 2.1
<b>Descrizione:</b>	Al fine di aprire un canale di comunicazione sui temi della logistica urbana tra gli enti territoriali che hanno competenza in materia, si propone l'istituzione di una cabina di regia compartecipata da Città Metropolitana e dagli Enti territoriali (Regione Piemonte, Zone Omogenee, Comuni). La Cabina di Regia metterà a fattore comune le necessità degli Enti e le esperienze in tema di gestione della materia logistica e coglierà l'obiettivo di armonizzazione delle regolamentazioni che incidono sui trasporti merci. I singoli Enti, secondo le modalità proprie di ciascuno, potranno poi integrare/acquisire al proprio interno le indicazioni maturate nel Coordinamento.
<b>Territori coinvolti:</b>	Enti territoriali con competenze e necessità di gestione del trasporto merci
<b>Stato attuale:</b>	Assente
<b>Attuazione:</b>	Sulla base dell'esperienza maturata in sede di definizione del PUMS e del PMLS, si istituisce una Cabina di Regia tra gli Enti.
<b>Effetti attesi:</b>	Aumento della consapevolezza della necessità di coordinamento da parte degli Enti; Condivisione di problematiche e necessità in un ambito di ricerca di soluzioni comuni.
<b>Beneficiari:</b>	Enti territoriali
<b>Indicatori:</b>	Istituzione del Coordinamento (Sì/No); Adesione degli invitati (%); N. di incontri per anno
<b>Realizzazione:</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Definizione della proposta di Cabina di Regia</li><li>2. Adesione degli Enti Territoriali potenzialmente interessati</li><li>3. Costituzione del Coordinamento</li><li>4. Definizione del programma di lavoro e del calendario degli interventi</li></ol>
<b>Stima dei costi:</b>	Si prevede l'impegno di risorse umane per la gestione degli incontri e la raccolta e elaborazione degli spunti emersi. Si prevedono costi indiretti per ospitare gli incontri di persona. Da valutare di concerto l'impegno dei Comuni e della Regione Piemonte.

# Misura 2.2: Gestione Stalli per Carico/Scarico

Strategia	Coordinamento degli enti pubblici per pianificazione/azioni/regolamenti	
Nome Misura	<b>Censimento ed armonizzazione della gestione stalli per carico/scarico</b>	ID: 2.2
Descrizione:	<p>La gestione degli stalli per carico/scarico nelle aree urbane rappresenta un tassello fondamentale per la gestione delle consegne di ultimo miglio. Purtroppo, sono tra gli spazi più contesi dagli operatori e dai veicoli privati che, abusivamente, li occupano. Una delle richieste più forti, in sede di ascolto degli stakeholders, è stata proprio quella di procedere a una regolamentazione dell'uso di tali spazi e al contrasto dell'occupazione non regolamentare.</p> <p>Queste attività sono di competenza delle amministrazioni comunali che possono provvedere all'installazione di sistemi di controllo a distanza insieme all'emanazione di regolamenti per garantire il corretto uso in rotazione delle aree. Tuttavia, gli operatori hanno anche richiesto che vi fosse omogeneità, tra i diversi Comuni, nella regolamentazione in modo da semplificarne il rispetto da parte degli operatori.</p>	
Aree coinvolte:	Tutti i comuni dotati di stalli carico/scarico	
Stato attuale:	Censimento assente	
Attuazione:	Nell'ambito della cabina di Regia gli Enti si confrontano sulla regolamentazione e i controlli degli stalli. Realizzazione di una Banca Dati con i posizionamenti degli stalli al fine di costruire un elenco a disposizione degli operatori.	
Effetti attesi:	Maggiore efficienza dell'uso degli stalli di carico e scarico a beneficio della congestione del traffico, dei tempi di consegna e infine delle economie degli operatori.	
Beneficiari:	Operatori logistici, cittadini, amministrazioni comunali	
Indicatori:	N. comuni che adottano modalità di regolamentazione e controllo condivise con la Cabina di Regia. Censimento stalli (sì/no); N. Comuni aderenti al censimento. N. di Comuni con la stessa regolamentazione.	
Realizzazione:	<ol style="list-style-type: none"><li>1. In sede di Cabina di Regia si raccolgono regolamenti e pratiche di controllo della sosta negli stalli di carico e scarico;</li><li>2. Il Coordinamento valuta le possibilità di regolamentazione e di controllo degli stalli omogenee;</li><li>3. Si effettua il censimento che viene messo a disposizione degli operatori</li></ol>	
Stima dei costi:	Si prevede l'impegno di risorse umane per la gestione degli incontri e la raccolta e elaborazione degli spunti emersi. Si prevedono costi indiretti per ospitare gli incontri di persona. Da valutare costi del censimento.	



# Misura 2.3: Armonizzazione regole accesso ZTL

Strategia	<i>Coordinamento degli enti pubblici per pianificazione/azioni/regolamenti</i>		
<b>Nome Misura</b>	<b>Armonizzazione delle regole di accesso alle ZTL</b>	<b>ID:</b>	<b>2.3</b>
<b>Descrizione:</b>	In sede di Cabina di Regia, per rispondere a una esigenza emersa nei Tavoli di interlocuzione con gli operatori, si attua un lavoro di riordino dei regolamenti di accesso alle ZTL al fine di armonizzare, tra le Amministrazioni Comunali, i criteri di richiesta dei permessi, le regole di accesso, gli orari, eventuali condizioni sui veicoli, eventuali criteri di premialità... L'obiettivo è, nel rispetto delle specificità delle diverse situazioni urbane, presentare a livello di area vasta criteri e pratiche comuni di gestione delle ZTL a beneficio di semplificazione e chiarezza per gli operatori logistici.		
<b>Aree coinvolte:</b>	Tutti i Comuni che hanno o si apprestano a implementare ZTL		
<b>Stato attuale:</b>	In valutazione nell'ambito di progetto regionale		
<b>Attuazione:</b>	Nell'ambito della Cabina di Regia vengono consultati i Comuni interessati a recepire requisiti e criteri di gestione omogenei per le ZTL.		
<b>Effetti attesi:</b>	Le ZTL dei Comuni nella Città Metropolitana di Torino, pur nel rispetto delle proprie specificità, presenteranno agli operatori analoghe condizioni di accessibilità e di richiesta dei permessi.		
<b>Beneficiari:</b>	Amministrazioni comunali e Operatori Logistici dell'ultimo miglio		
<b>Indicatori:</b>	N. Comuni aderenti (tra quelli che gestiscono ZTL)e ZTL "armonizzate"		
<b>Realizzazione:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Raccolta requisiti e attuali criteri di gestione delle ZTL in Cabina di Regia</li> <li>2. Formulazione della proposta di armonizzazione</li> <li>3. Individuazione dei possibili finanziamenti e delle possibilità di realizzazione del progetto regionale</li> <li>5. Approvazione regolamento "armonizzato" da parte dei Comuni coinvolti</li> </ol>		
<b>Stima dei costi:</b>	Si prevede l'impegno di risorse umane per la gestione degli incontri e la raccolta e elaborazione degli spunti emersi. Si prevedono costi indiretti per ospitare gli incontri di persona. Da valutare supporto finanziario del progetto regionale.		

# Misura 2.4: Accredитamento veicoli a basso impatto

Strategia	<i>Coordinamento degli enti pubblici per pianificazione/azioni/regolamenti</i>	
<b>Nome Misura</b>	<b>Armonizzazione dei sistemi di accredитamento per veicoli a basso impatto acustico e ambientale</b>	<b>ID: 2.4</b>
<b>Descrizione:</b>	<p>In sede di Cabina di Regia, per rispondere a una esigenza emersa nei Tavoli di interlocuzione con gli operatori, si attua un lavoro di riordino dei regolamenti di accredитamento per i veicoli a basso impatto acustico e ambientale al fine di armonizzare, tra le Amministrazioni Comunali, i criteri e le modalità di erogazione degli accrediti per operatori (e cittadinanza).</p> <p>L'obiettivo è, nel rispetto delle specificità delle diverse situazioni urbane, presentare a livello di area vasta criteri e pratiche comuni di accredитamento a beneficio di semplificazione e chiarezza per gli operatori logistici. Inoltre, nell'ottica di trsguardare la piena sostenibilità ambientale del trasporto, potranno essere previsti meccanismi premiali ad incentivazione dell'adozione di veicoli a basso impatto.</p>	
<b>Aree coinvolte:</b>	Tutti i Comuni che hanno o si apprestano a implementare regolamenti e sistemi di accredito per veicoli a basso impatto acustico e ambientale	
<b>Stato attuale:</b>	Attualmente assente	
<b>Attuazione:</b>	Nell'ambito della Cabina di Regia, consultazione dei Comuni interessati al recepimento di requisiti e criteri di gestione attualmente in vigore per gli accrediti. Elaborazione di uno studio di armonizzazione .	
<b>Effetti attesi:</b>	I Comuni della Città Metropolitana di Torino, pur nel rispetto delle proprie specificità, presenteranno analoghi criteri di richiesta e rilascio degli accrediti.	
<b>Beneficiari:</b>	Amministrazioni comunali; Operatori Logistici; Cittadinanza.	
<b>Indicatori:</b>	Studio di armonizzazione (Sì/No); N. Comuni aderenti (tra quelli che gestiscono gli accrediti)	
<b>Realizzazione:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Raccolta attuali criteri di gestione degli accredитamenti in Cabina di Regia</li> <li>2. Elaborazione sintesi</li> <li>3. Formulazione della proposta di armonizzazione</li> <li>4. Condivisione in cabina di Regia</li> <li>5. Approvazione di un Regolamento tipo da parte dei Comuni coinvolti</li> </ol>	
<b>Stima dei costi:</b>	Si prevede l'impegno di risorse umane per la gestione degli incontri e la raccolta e elaborazione degli spunti emersi. Si prevedono costi indiretti per ospitare gli incontri di persona. Da valutare supporto esterno per la stesura della proposta.	

# Misura 2.5: Mappatura spazi logistici di prossimità

<b>Strategia</b>	<i>Coordinamento degli enti pubblici per pianificazione/azioni/regolamenti</i>	
<b>Nome Misura</b>	<b>Incentivazione/mappatura degli spazi logistici di prossimità (micro-hub) e declinazione in ambito montano/pedemontano</b>	<b>ID: 2.5</b>
<b>Descrizione:</b>	Per spazi logistici di prossimità (micro-hub) si intendono quegli spazi utili come punti di ricarica per i veicoli commerciali a batteria e come erogatori di servizi logistici tipo cross-docking su cargobike per consegne nell'ultimo metro o parcel-lockers. Tali spazi sono sempre più utili per agevolare le consegne di prossimità perché consentono, con una azione di ricollocazione della merce, di utilizzare una modalità di trasporto più adeguata e di fornire supporto ai mezzi che necessitano di ricarica. I micro-hub possono venire intesi sia in ambito urbano che in ambito montano/pedemontano (dove assumono una connotazione più di deposito e parcel delivery). Al fine di favorire la crescita di questo tipo di spazi, sono di interesse anche le indicazioni di aree che potenzialmente possono diventare utili in questo senso.	
<b>Territori coinvolti</b>	Tutte	
<b>Stato attuale:</b>	Censimento assente.	
<b>Attuazione:</b>	In sede di Cabina di Regia, attività di mappatura e/o di incentivazione della creazione di micro-hub.	
<b>Effetti attesi:</b>	La realizzazione di Micro-Piattaforme urbane di prossimità per la redistribuzione dei carichi e l'implementazione di zone di "Transshipment urbano" soprattutto per le consegne dei prodotti acquistati on line, favoriscono l'impiego di veicoli leggeri e cargo bikes a beneficio di sostenibilità e congestione del traffico.	
<b>Beneficiari:</b>	Operatori logistici, cittadinanza	
<b>Indicatori:</b>	Crescita del numero di Micro-hub	
<b>Realizzazione:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. In sede di Cabina di Regia, condivisione di proposta di censimento</li> <li>2. Esecuzione censimento micro-hub esistenti e aree di potenziale interesse</li> <li>3. Mappatura delle aree censite</li> <li>4. Incentivazione alla creazione di micro-hub in collaborazione con gli operatori del Tavolo Stakeholder</li> </ol>	
<b>Stima dei costi:</b>	Si prevede l'impegno di risorse umane per la gestione degli incontri e la raccolta e elaborazione degli spunti emersi. Si prevedono costi indiretti per ospitare gli incontri di persona. Da valutare supporto esterno per lo svolgimento del censimento.	



# Misura 2.6: Mappa Metropolitana Punti di Prelievo/Consegna

<b>Strategia</b>		<i>Coordinamento degli enti pubblici per pianificazione/azioni/regolamenti</i>
<b>Nome Misura</b>	<b>Mappa metropolitana dei Punti di prelievo e consegna delle merci</b>	<b>ID: 2.6</b>
<b>Descrizione:</b>	Al fine di incentivare l'utilizzo, da parte di operatori e cittadini, dei punti di prelievo e consegna Pick-up / Drop-Off (PuDo) dei pacchi in distribuzione, si propone che i Comuni avviino la creazione di una mappatura che riporti collocazione, capacità e modalità di gestione di queste strutture. Legate ai PuDO possono poi essere associate anche attività di marketplace per i negozi di prossimità per rilanciare il commercio anche per servire i flussi turistici o i clienti fuori orario.	
<b>Territori coinvolti:</b>	Tutti	
<b>Stato attuale:</b>	Assenza del censimento	
<b>Attuazione:</b>	In sede di cabina di Regia le Amministrazioni Comunali si confrontano nel censimento dei PuDo. Altresì, tramite il Tavolo stakeholder, si raccolgono esigenze di nuove installazioni o modalità di gestione, ad esempio in condivisione tra operatori (Misura 1.5).	
<b>Effetti attesi:</b>	La mappatura dei PuDo consente di fare chiarezza sulla diffusione di questa utile modalità di scambio (che può essere utilizzata per diverse attività) e quindi consentire di programmare dove effettuare nuove installazioni.	
<b>Beneficiari:</b>	Operatori logistici, cittadini	
<b>Indicatori:</b>	Censimento (Sì,No); Variazione numero PoDu per anno dal censimento	
<b>Realizzazione:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. In sede di Cabina di Regia, attivazione di un confronto sul censimento</li> <li>2. Esecuzione censimento PoDu esistenti e raccolta richieste da parte degli operatori di distribuzione</li> <li>3. Mappatura dei PoDu censiti</li> </ol>	
<b>Stima dei costi:</b>	Si prevede l'impegno di risorse umane per la gestione degli incontri e la raccolta e elaborazione degli spunti emersi. Si prevedono costi indiretti per ospitare gli incontri di persona. Da valutare supporto esterno per la mappatura dei PuDo.	

# Misura 2.7: Coordinamento Centri di Distribuzione Urbana

Nome Misura	Coordinamento per la pianificazione e realizzazione di centri di distribuzione urbana, periurbana, metropolitana	ID:	2.7
<b>Descrizione:</b>	I Centri di Distribuzione Urbana (CDU) sono piattaforme logistiche per ricevere merci destinate a più clienti localizzati in una stessa area per rendere più efficiente la distribuzione, smistando ed aggregando i flussi, ottimizzando i carichi e i giri di consegna. La merce da consegnare nei negozi delle varie parti della Città (addensamenti commerciali) viene ordinata nel CDU per destinazione e trasportata su furgoni a ridotte o nulle emissioni. All'interno dei CDU, oltre alle operazioni di consolidamento, possono essere offerti anche servizi di stoccaggio e magazzinaggio, nonché da servizi di valore aggiunto o personalizzazione dei prodotti.		
<b>Aree coinvolte:</b>	Aree con necessità di distribuzione urbana delle merci		
<b>Stato attuale:</b>	Coordinamento assente		
<b>Attuazione:</b>	In sede di Cabina di Regia, coordinamento degli Enti nella pianificazione dei CDU al fine di ottimizzare le risorse e collocare queste strutture in punti nevralgici e possibilmente a servizio anche di più Comuni		
<b>Effetti attesi:</b>	Migliore razionalizzazione delle consegne, minore congestione del traffico, benefici ambientali per la riduzione delle emissioni.		
<b>Beneficiari:</b>	Operatori della distribuzione, cittadini, attività commerciali		
<b>Indicatori:</b>	N. di incontri dedicati della Cabina di Regia; N. CDU rientranti in una pianificazione coordinata.		
<b>Realizzazione:</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. In sede di cabina di Regia, raccolta da parte degli enti di informazioni su CDU esistenti e in previsione.</li><li>2. nell'ambito del Tavolo Stakeholder, raccolta di richieste dagli operatori per la creazione di nuovi CDU</li><li>3. Sintesi delle richieste emerse e valutazione in Cabina di Regia.</li></ol>		
<b>Stima dei costi:</b>	Si prevede l'impegno di risorse umane per la gestione degli incontri e la raccolta e elaborazione degli spunti emersi. Si prevedono costi indiretti per ospitare gli incontri di persona.		

# Misura 2.8: Gestione della Logistica dei Cantieri

Strategia	<i>Coordinamento degli enti pubblici per pianificazione/azioni/regolamenti</i>	
<b>Nome Misura</b>	<b>Indicazioni per la gestione della logistica dei cantieri</b>	<b>ID: 2.8</b>
<b>Descrizione:</b>	I cantieri edili sono catalizzatori di traffico pesante soprattutto nelle fasi di demolizione, di gettata del cemento e di costruzione (per la necessità di materiali edili). Solitamente questo tipo di traffico non è né monitorato né regolamentato (ad eccezione del trasporto di cemento in determinati casi) benché possa causare problemi di congestione al traffico urbano. Si propone quindi l'individuazione, in sede di Cabina di Regia, di Indicazioni utili per le Amministrazioni Comunali al fine di gestire questo tipo di fenomeni in maniera omogenea e con criteri maturati sulla base di analisi ed esperienze pregresse.	
<b>Territori coinvolti:</b>	Tutti.	
<b>Stato attuale:</b>	Assenza di indicazioni	
<b>Attuazione:</b>	In sede di Cabina di Regia, confronto tra i Comuni interessati su criteri/regolamenti di gestione attualmente in vigore. Elaborazione di uno studio condiviso in Cabina di Regia.	
<b>Effetti attesi:</b>	Il fenomeno della logistica di cantiere sarà gestito in modo uniforme riducendo il congestionamento stradale nelle aree urbane. La misura può inoltre fornire uno strumento in più nel controllo del trasporto e smaltimento dei rifiuti di cantiere.	
<b>Beneficiari:</b>	Comuni, autotrasportatori della filiera edile	
<b>Indicatori:</b>	Indicazioni (Sì/No); N. Comuni che adottano le indicazioni	
<b>Realizzazione:</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Raccolta requisiti e attuali criteri di gestione dei cantieri edili in sede di Cabina di Regia.</li><li>2. Elaborazione sintesi</li><li>3. Formulazione di uno studio.</li><li>4. Condivisione dello studio in cabina di Regia.</li><li>5. Adozione da parte dei Comuni di criteri condivisi.</li></ol>	
<b>Stima dei costi:</b>	Si prevede l'impegno di risorse umane per la gestione degli incontri e la raccolta e elaborazione degli spunti emersi. Si prevedono costi indiretti per ospitare gli incontri di persona. Da valutare supporto esterno per lo studio.	

# Misura 2.9: Sicurezza del Trasporto Merci Pericolose

<b>Strategia</b>		<b>Coordinamento degli enti pubblici per pianificazione/azioni/regolamenti</b>	
<b>Nome Misura</b>	<b>Indicazioni di sicurezza di area metropolitana per il trasporto di merci pericolose</b>	<b>ID:</b>	<b>2.9</b>
<b>Descrizione:</b>	Definizione di linee guida, ad uso dei comuni della CMT0, per una armonica redazione dei regolamenti inerenti la circolazione in sicurezza delle merci pericolose negli ambiti urbani. Le linee guida intendono definire criteri quali: i) categorie di MP da porre sotto attenzione; ii) criteri di sicurezza da adottare; iii) indicazioni su indice di pericolosità, raggruppamento, corridoi sicuri di transito; iv) adozione di eventuali sistemi di tracciamento dei movimenti; v) protocollo di emergenza.		
<b>Aree coinvolte:</b>	Tutte		
<b>Stato attuale:</b>	Attualmente assente		
<b>Attuazione:</b>	Su iniziativa della Cabina di Regia, vengono definite le Indicazioni di sicurezza condivise tra Enti, ed elaborata una proposta di linee guida.		
<b>Effetti attesi:</b>	La definizione delle Indicazioni di sicurezza per il trasporto di merci pericolose aiuta i regolatori della circolazione a formulare disposizioni in merito che tutelino la cittadinanza evitando inutili e anti-economici impedimenti o restrizioni. La condivisione delle Indicazioni su scala metropolitana consente l'armonizzazione dei regolamenti su un'ampia porzione di territorio.		
<b>Beneficiari:</b>	Amministrazioni comunali, organi di sicurezza, autotrasportatori di merci pericolose		
<b>Indicatori:</b>	Definizione del Piano (Sì/No); N. Comuni aderenti		
<b>Realizzazione:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Raccolta di spunti e/o esperienze pregresse in ambito di regolamentazione della circolazione delle merci pericolose in sede di Cabina di Regia o da altre fonti</li> <li>2. Definizione della struttura e degli argomenti di trattazione delle linee guida</li> <li>3. Redazione delle linee guida</li> <li>6. Condivisione per approvazione in Cabina di Regia</li> </ol>		
<b>Stima dei costi:</b>	Si prevede l'impegno di risorse umane per la gestione degli incontri e la raccolta e elaborazione degli spunti emersi. Si prevedono costi indiretti per ospitare gli incontri di persona. Da valutare supporto esterno per lo studio.		

# Misura 3.1: Legalità ed Etica del Lavoro Logistico

Strategia	<i>Sinergia pubblico-privato sui temi del lavoro</i>	
<b>Nome Misura</b>	<b>Promozione di un protocollo condiviso per la legalità e l'etica del lavoro in ambito logistico</b>	<b>ID: 3.1</b>
<b>Descrizione:</b>	<p>Per rispondere all'esigenza espressa dal Tavolo degli stakeholder – sottotavolo Lavoro – di favorire le migliori condizioni perché il settore logistico possa difendersi da infiltrazioni malavitose e da comportamenti fraudolenti, CMTo si fa promotrice dell'iniziativa di definizione e promozione di un protocollo di riferimento teso alla tutela dei lavoratori e al rispetto della legalità.</p> <p>Vi sono iniziative analoghe in altre Province che possono essere prese ad esempio anche per la definizione dello "spessore" e dei vincoli che comporta il Protocollo. Si possono infatti considerare diversi livelli di impegno: da una carta di intenti che gli operatori economici sottoscrivono fino a un protocollo vincolante sugli impegni contrattuali tra operatori sottoscritto insieme alla Prefettura e alle rappresentanze sindacali.</p>	
<b>Territori / Aree c</b>	Aree con attività logistiche articolate con diverse imprese contraenti	
<b>Stato attuale:</b>	Assente	
<b>Attuazione:</b>	Su iniziativa della CMTo viene discusso e proposto un modello di protocollo da condividere tra le parti interessate	
<b>Effetti attesi:</b>	Condivisione della necessità di un'etica del lavoro in ambito logistico con un'attuazione a favore dei lavoratori e delle imprese che svolgono correttamente le proprie attività.	
<b>Beneficiari:</b>	Lavoratori, Imprese, Sindacati, Organi di controllo	
<b>Indicatori:</b>	Protocollo (Sì/No); N. Enti aderenti; N. sottoscrizioni	
<b>Realizzazione:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Individuazione, da parte di CMTo, del tipo di iniziativa di cui farsi portatrice</li> <li>2. Condivisione dell'iniziativa con gli Enti pubblici interessati</li> <li>3. Condivisione dell'iniziativa con le associazioni datoriali e le parti sociali</li> <li>4. Formalizzazione del documento di riferimento</li> <li>5. Istituzione e promozione dell'iniziativa</li> </ol>	
<b>Stima dei costi:</b>	Si prevede l'impegno di risorse umane per la gestione degli incontri e la raccolta e elaborazione degli spunti emersi. Si prevedono costi indiretti per ospitare gli incontri di persona.	



# Misura 4.1: Campagna informativa impatti consegne veloci

Strategia		<i>Coinvolgimento e comunicazione agli utenti finali</i>	
<b>Nome Misura</b>	<b>Campagna di informazione impatti consegne veloci</b>	<b>ID:</b>	<b>4.1</b>
<b>Descrizione:</b>	<p>Gran parte degli obiettivi posti per la sostenibilità climatica dipendono, in ultima analisi, dai comportamenti che ciascuno di noi terrà. Il risparmio energetico e l'adozione di soluzioni eco compatibili sono frutto di scelte. Per compiere le giuste scelte occorrono informazioni veritiere e solide, per questo si ritiene che informare la popolazione sugli impatti delle consegne veloci possa aiutare ad aumentare quella consapevolezza necessaria a poter adottare comportamenti in linea con la sostenibilità. Non si tratta di limitare quella che è una grande (e comoda) innovazione nel commercio: l'e-commerce, ma di adottare di volta in volta la modalità di consegna "migliore" non solo in termini di velocità ma anche considerandone la sostenibilità ambientale e sociale. Ad esempio privilegiando i parcel-locker o i depositi di prossimità invece che la consegna diretta...</p>		
<b>Aree coinvolte:</b>	Tutte		
<b>Stato attuale:</b>	Assente		
<b>Attuazione:</b>	Da valutare la scala appropriata, che si ipotizza essere quella comunale.		
<b>Effetti attesi:</b>	Una maggiore consapevolezza delle diverse possibilità per la consegna dei pacchi e quindi benefici in termini di minore congestione del traffico, maggiore sostenibilità ambientale, condizioni di lavoro migliori.		
<b>Beneficiari:</b>	Cittadini, lavoratori, operatori di consegna		
<b>Indicatori:</b>	N. di iniziative per veicolare la campagna.		
<b>Realizzazione:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Individuazione degli Enti promotori.</li> <li>2. Definizione dei messaggi da veicolare</li> <li>2. Definizione dei canali da utilizzare</li> <li>3. Avvio della campagna di comunicazione</li> </ol>		
<b>Stima dei costi:</b>	Costi in carico agli Enti promotori.		

grazie.

**FIT CONSULTING SRL**


Via Merulana 272, 00185, Roma

**VISITA IL NOSTRO SITO**

 [www.fitconsulting.it](http://www.fitconsulting.it)

**SEGUICI SUI NOSTRI  
CANALI SOCIAL:**

 @FIT Consulting Srl

 @fit\_moving\_inno

 @fitmovinginnovation3350