



Città Metropolitana di Firenze

PIANO URBANO DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE PER CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE (CM FI)

**Tavoli di lavoro con gli stakeholder per
discussione proposte di misure da inserire nel
PULS**

Lunedì 09 Maggio 2022

Venerdì 13 Maggio 2022

ON-LINE

Maggio 2022



PIANO URBANO DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE



Sindaco Metropolitan

Dario Nardella

Direttore Generale

Giacomo Parenti

Coordinatore Dipartimento Sviluppo Area Territoriale

Dott.ssa Maria Cecilia Tosi

Gruppo di Lavoro della Città Metropolitana di Firenze

Rita Dabizzi	Giacomo Codecasa
Roberta Cozzi	Fabio Fagorzi
Alberto Berti	Riccardo Giaquinto
Francesco Margutti	Barbara Landrini
Gianni Sassoli	Simone Garofalo
Elisa Bongini	Rossana Bizzarri
Jurgen Assfalg	

Redazione del Piano Urbano della Logistica Sostenibile

ALOT

Dott. Guido Piccoli (*responsabile del progetto*)

arch. Ilaria Leonardi	dott.ssa Chiara Crosta
arch. Daniele Verga	dott.ssa Veronica Fanchini
dott.ssa Margherita Menon	dott.ssa Natalia Iepure
dott.ssa Nikolina Mandić	dott.ssa Gaia Anzolin




META srl

ing. Andrea Debernardi <i>(responsabile del progetto)</i>	arch. Ilario Abate Daga
ing. Gabriele Filippini	ing. Chiara Taiariol
dott.pt. Emanuele Ferrara	arch. Lorena Mastropasqua
ing. Silvia Docchio	arch. Arianna Travaglini
dott.ssa Silvia Ornaghi	dott. Fabrizio Vecchiotti
ing. Francesca Traina Melega	arch. Federico Jappelli
ing. Riccardo Fasani	ing. Andrea Rosa

Redazione della Valutazione Ambientale strategica

TERRARIA

dott. Giuseppe Maffeis
arch. Luisa Geronimi
ing. Alice Bernardoni

Rev.	Data	Autore	Verificatore	n.pag	n.tav	n.all	nome file
0.0	05.2022			-	-	-	<i>SULP CMFI report tavoli lavoro</i>
  			DIRETTORI TECNICI dott. Guido Piccoli (ALOT) ing. Andrea Debernardi (META) dott. Giuseppe Maffeis (TerrAria)			Città Metropolitana di Firenze PIANO URBANO DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE	

Sommaro

1	Lista stakeholder presenti ai tavoli di lavoro.....	4
2	Introduzione	5
3	1° Tavolo di lavoro - lunedì 09 Maggio 2022.....	6
3.1	M1 Allineamento di tutti gli strumenti di pianificazione con un approccio integrato	6
3.2	M2 La promozione della sinergia tra interventi infrastrutturali, fisici e digitali ed esigenze di mobilità persone e merci.....	6
3.3	M3-M4-M5 L'armonizzazione e la regolamentazione sinergica per l'accesso alle Zone di Traffico Limitato (ZTL), Spazi della Logistica di Prossimità SLP, aree di carico e scarico	6
3.4	M6 Lo sviluppo di soluzioni ICT (Information Communication Technology) per l'accesso, la prenotazione, la raccolta dati e il supporto alla pianificazione (city data platform) in logica smart city.	7
3.5	M7 Utilizzo di veicoli a basso (o nullo) impatto ambientale per la mobilità delle merci.....	8
3.6	M8 Sviluppo di una Strategia integrata sull'idrogeno (H2 Valley)	9
3.7	M9 Freight Quality Partnership Permanente	9
4	2° Tavolo di lavoro - venerdì 13 Maggio 2022.....	10
4.1	M1 Allineamento di tutti gli strumenti di pianificazione con un approccio integrato	10
4.2	M2 La promozione della sinergia tra interventi infrastrutturali, fisici e digitali ed esigenze di mobilità persone e merci.....	10
4.3	M3-M4-M5 L'armonizzazione e la regolamentazione sinergica per l'accesso alle Zone di Traffico Limitato (ZTL), Spazi della Logistica di Prossimità SLP, aree di carico e scarico	11
4.4	M6 Lo sviluppo di soluzioni ICT (Information Communication Technology) per l'accesso, la prenotazione, la raccolta dati e il supporto alla pianificazione (city data platform) in logica smart city.	11
4.5	M7 Utilizzo di veicoli a basso (o nullo) impatto ambientale per la mobilità delle merci.....	11
4.6	M8 Sviluppo di una Strategia integrata sull'idrogeno (H2 Valley)	13
4.7	M9 Freight Quality Partnership Permanente	13
5	Allegati	14
5.1	Lista partecipanti lunedì 09 maggio 2022.....	14
5.2	Lista partecipanti venerdì 13 maggio 2022.....	15

1 Lista stakeholder presenti ai tavoli di lavoro

Ente	Nome e cognome	Lunedì 09 maggio 2022	Venerdì 13 maggio 2022
CNA	Maria Caterina Frollonardo	x	
CON.TR.AR	Cristiano Magherini	x	
Comune di Firenze	Stefano Giorgetti	x	
BRT	Raffaello Mariottini	x	
Confindustria Firenze	Mario Bartoli	x	
Cgil Firenze	Bernardo Marasco	x	
Comune di Calenzano	Riccardo Prestini	x	
Comune di Pontassieve	Filippo Pratesi	x	x
BRT	Claudio Galeotti	x	
Comune di Castelfiorentino	Gloria Bartolani	x	
Confindustria Chieti	Marco Trotta	x	
Confindustria Firenze	Carla Benvenuti	x	
Comune di Bagno a Ripoli	Paolo Frezzi	x	
Toscana Aeroporti	Marco Valleri	x	
Comune di Bagno a Ripoli	Andrea Foccardi	x	
Cisl Toscana	Stefano Boni	x	
Assotoscana	Daniela Frediani	x	
Comune di Signa	Chiara Giorgetti	x	
Comune di Lastra a Signa	Franco Filippini	x	
BRT	Francesco Scarsini	x	
Comune di Montelupo	Lorenzo Nesi	x	
Comune di Impruneta	Alessio Calamandrei	x	
Comune di Firenze	Lupi	x	x
Confartigianato Firenze	Renzo Nibbi		x
Comune di Borgo San Lorenzo	Fabrizio Baggiani		x
Comune di Calenzano	Alberto Giusti		x
Esselunga	Ciro Pierciavalle		x
CNA	Cinzia Francini		x
Comune di Campi Bisenzio	Valentina Corsini		x
Cgil Firenze	Gabrio Guidotti		x
Comune di Fiesole	Iacopo Zetti		x
Confindustria Firenze	Massimo Manzini		x
Comune di San Casciano	Sara Ambra		x
Comune di Signa	Serena Borselli		x
Amazon	Chiara Bresciani		x
Comune di Scarperia e San Piero	Serena Barlacchi		x

2 Introduzione

A seguito degli eventi che sono stati organizzati con gli stakeholder per la redazione del PULS della Città Metropolitana di Firenze sono stati definiti due tavoli di lavoro con gli stakeholder privati e pubblici nelle giornate di **Lunedì 09 maggio 2022: ore 10:00 - 12:00** e **Venerdì 13 maggio 2022: ore 10:00 - 12:00**.

L'obiettivo dei tavoli di lavoro con gli stakeholder è stato quello di definire dettagliatamente le MISURE da inserire nel PULS e condividerne la loro rilevanza con gli stakeholder locali.



Figura 1: time-line di sviluppo del PULS

Durante i tavoli di lavoro sono state discusse le seguenti misure:

MISURE	AREE OMOGENEA DI INTERVENTO	ORIZZONTE TEMPORALE	
M1	Allineamento degli strumenti di pianificazione nei vari ambiti (ambiente, energia, trasporti e mobilità, infrastrutture, pianificazione urbana, sviluppo industriale), seguendo un approccio integrato.	Tutte le 8 aree omogenee	Lungo
M2	La promozione della sinergia tra interventi infrastrutturali, fisici e digitali ed esigenze di mobilità persone e merci.	Tutte le 8 aree omogenee	Breve
M3	L'armonizzazione e la regolamentazione sinergica per l'accesso alle Zone di Traffico Limitato (ZTL) tra i diversi Comuni e nelle diverse fasce orarie	Alcune ZTL delle 8 aree omogenee	Medio
M4	Pianificazione degli spazi per la logistica di prossimità (SLP) e dei punti di consegna.	(check con singoli Comuni)	Medio
M5	Riorganizzazione delle aree di carico / scarico in centro città. Focus su aree di sosta/ pernottamento dei mezzi pesanti (es. Calenzano)	Aree da individuare (es. Calenzano)	Medio
M6	Lo sviluppo di soluzioni ICT (Information Communication Technology) per l'accesso, la prenotazione, la raccolta dati e il supporto alla pianificazione (city data platform) in logica smart city.	Tutte le 8 aree omogenee	Medio
M7	Utilizzo di veicoli a basso (o nullo) impatto ambientale per la mobilità delle merci.	Tutte le 8 aree omogenee (con verifica puntuale esigenze)	Lungo
M8	Sviluppo di una Strategia integrata sull'idrogeno (H2 Valley)	Tutte le 8 aree omogenee	Lungo
M9	Freight Quality Partnership Permanente	Tutte le 8 aree omogenee	Breve

Figura 2: quadro di sintesi delle misure

Di seguito vengono riportati in maniera schematica i principali contributi raccolti dagli stakeholder in merito alle singole misure nei due tavoli di lavoro.

3 1° Tavolo di lavoro - lunedì 09 Maggio 2022

3.1 M1 Allineamento di tutti gli strumenti di pianificazione con un approccio integrato

Confindustria Firenze settore trasporti. È fondamentale il ruolo degli operatori e aziende private per la definizione di punti/zone specifiche per lo scambio modale e operazioni logistiche su tutto il territorio metropolitano. Fino ad ora non è stato mai considerato come un tema centrale all'interno della pianificazione del territorio che vanta un tessuto produttivo molto importante a livello regionale, nazionale ed internazionale. Questo porterebbe benefici a livello metropolitano soprattutto per la promozione dell'esportazione a scala nazionale e internazionale.

3.2 M2 La promozione della sinergia tra interventi infrastrutturali, fisici e digitali ed esigenze di mobilità persone e merci.

Cgil Firenze. Viene chiesto, a fronte degli interventi che sono in corso o in fase di progettazione, se all'interno dell'area di ingresso della città di Firenze - zona Scandicci (nord-sud) siano previsti interventi. CMFi illustra che sono presenti due approfondimenti nella zona di Montelupo e Empoli, mentre nell'area di Scandicci non sono attualmente presenti progetti e interventi pianificati.

Comune di Bagno a Ripoli. In relazione alla misura M6 viene chiesto, in relazione agli interventi, se siano previsti interventi/spazi anche per i mezzi, essendo il Comune in fase di revisione degli strumenti urbanistici. Il Comune ritiene che le aree identificate dal PUMS come HUB intermodali per il trasporto pubblico locale sia aree sature dal punto di vista delle funzioni e delle metrature e che di conseguenza abbia un minimo potenziale di sviluppo. CMFi spiega che ad ora l'interesse di sviluppo è orientato verso il trasporto su gomma. Il Comune sottolinea come l'intermodalità in quell'area sia una questione che presenta problematicità nella relazione gomma-ferro.

Comune di Firenze: sottolinea come sia necessario non solo una pianificazione degli spazi di interscambio, ma soprattutto una fondamentale gestione di tali spazi, sia a livello geografico negli spazi ai limiti del centro cittadino sia a livello di relazione tra soggetti pubblici e privati. ALOT spiega come sia necessario avere un modello di governance di gestione di tali spazi che sia strutturato intorno a più stakeholder: ad esempio il Comune da disponibilità di intervento in alcuni spazi che allo stesso tempo sono ritenuti dagli operatori logistici come aree funzionali e strategiche. Il Comune di Firenze sottolinea come, in linea con quanto fatto dal PUMS, si possa presentare un modello di pianificazione che sia allineato ad un modello di gestione dei dati.

3.3 M3-M4-M5 L'armonizzazione e la regolamentazione sinergica per l'accesso alle Zone di Traffico Limitato (ZTL), Spazi della Logistica di Prossimità SLP, aree di carico e scarico

Comune di Calenzano: esprime condivisione in merito alla proposta di una piattaforma unica di gestione delle regolamentazioni e accessi alle aree ZTL e carico-scarico. In particolare, il Comune, fortemente interessato ad un miglioramento della mobilità merci che non coinvolga il centro cittadino, ha infatti attivato una proposta di ZTL merci come interventi con elevata priorità (già presente nelle linee di intervento del PUMS).

Confindustria settore trasporti: viene chiesto come sarà pianificato lo sviluppo della piattaforma a livello di dati e accesso. ALOT spiega che l'idea è quella di implementare un'unica piattaforma/ecosistema all'interno del quale confluiscono tutti i dati e dove questi vengono elaborati. Questo passaggio necessita della piena disponibilità dei singoli Comuni nel fornire dati e aggiornamenti per poter garantire una piattaforma unica.

Comune di Firenze: condivide la proposta della piattaforma ma sottolinea le possibili criticità nella gestione dei dati e della piattaforma stessa (legato soprattutto alle autorizzazioni e ai permessi). ALOT condivide la posizione del Comune di Firenze e suggerisce come una possibile soluzione sia quella di partire da alcune azioni semplici e lineari (mappatura generale di tutte le ZLT) per poi passare, in caso di sviluppi positivi, ad azioni più complesse (definizione di regole informatiche e di standardizzazione, seguendo esempi di governance già applicati). La scalabilità diviene elemento centrale di questa tipologia di azione: da una prima azione semplice e lineare ad una serie di azioni più strutturate e complesse. Resta quindi fondamentale una prima fase interlocutoria con gli stakeholder per capire l'interesse, una seconda fase per definire l'infrastruttura informatica ed un'ultima fase per la definizione dei dettagli (interfaccia utente, accesso ai dati, pagamenti, etc..)

Confindustria Firenze condivide quanto espresso dal Comune di Firenze, sottolineando come potrebbe essere utile avere delle macro-aree di scambio merci. Tale proposta viene argomentata da ALOT spiegando che l'obiettivo del PULS e di questa azione nello specifico sia quella di evitare lo sviluppo di grandi spazi di interscambio ma di valorizzare invece la logistica dell'ultimo miglio.

3.4 M6 Lo sviluppo di soluzioni ICT (Information Communication Technology) per l'accesso, la prenotazione, la raccolta dati e il supporto alla pianificazione (city data platform) in logica smart city.

Confindustria settore trasporti: viene richiesto se tutte le azioni a livello informatico che sono state previste hanno un network di relazione o se si tratta di azioni singole e individuali. ALOT spiega come l'obiettivo sia quello di arrivare a standard in cui le piattaforme utilizzino lo stesso linguaggio. Allo stesso tempo bisogna tenere in considerazione che quanto esistente presenta architetture e linguaggi separati, che spesso derivano da investimenti e gestioni individuali, così come quelli in progetto. L'obiettivo è infatti quello di raggiungere un modello di governance omogeneo, attraverso la diffusione di una roadmap per allineare gli ecosistemi esistenti e quelli in progetto arrivando così ad un unico ecosistema strutturato su una logica di partnership pubblico-privato. Anche in

questo contesto è fondamentale che ci sia una piena disponibilità da parte dei soggetti pubblici a fornire dati per la creazione di un ecosistema unico.

Trenitalia SPA rimarca l'importanza dell'accessibilità ed interoperabilità dei dati.

3.5 M7 Utilizzo di veicoli a basso (o nullo) impatto ambientale per la mobilità delle merci.

Comune di Firenze sottolinea 3 elementi in merito a questa misura:

- Lavorare sulle premialità piuttosto che sulle sanzioni;
- Promuovere il maggior numero di punti di interscambio,
- Definire delle scadenze precise soprattutto nel definire gli orizzonti temporali sul tema degli accessi ai centri storici solamente a mezzi non inquinanti;
- Dimensionamento: è necessario ragionare anche sulle dimensioni dei mezzi per una riduzione degli ingombri dei mezzi di logistica.

ALOT richiama l'attenzione sia sul tema delle scadenze, tema che deve arrivare da una condivisione da parte di tutti i soggetti coinvolti nel processo, e sia sul tema economico, legato agli importanti investimenti che tale misura prende in considerazione, ovvero l'acquisto di mezzi non inquinanti e sviluppo delle relative infrastrutture. Altro tema è la gestione di incentivi e premialità: Comune, Provincia, Regione, Stato, etc..

CNA Toscana: sottolinea l'aspetto della sostenibilità economica dei privati in merito a tale misura, oltre a condividere l'idea di dare più importanza alle premialità rispetto alle sanzioni.

CON.TR.AR: sottolinea alcune problematiche relative alle proposte sopra indicate:

- Sono necessari mezzi di grandi dimensioni (8-10 metri) per poter rifornire in maniera efficiente i grandi distributori;
- L'elettrico non garantisce le autonomie e frazionando le consegne con mezzi sia a basso impatto che tradizionali si creerebbe una maggiore congestione di veicoli che verrebbe evitata attraverso un rifornimento merci durante le prime ore giornaliere;
- I diversi player della GDO non sono favorevoli alla condivisione dei mezzi per il trasporto delle proprie merci con altri distributori;
- La Localizzazione dello scambio merci dei grandi supermercati in aree differenti aumenterebbe la congestione del traffico e i tempi di consegna. Ciò non sarebbe compatibile con il mantenimento della cosiddetta "catena del freddo" delle merci surgelate e deperibili.

ALOT risponde che è necessario ragionare in una logica sistemica complessiva, tenendo in considerazione da una parte gli scenari di sviluppo dei nuovi mezzi a basso impatto disponibili sul mercato e allo stesso tempo particolari situazioni dove poter utilizzare tali mezzi in contesti specifici (esempio consegne dell'ultimo miglio).

BRT: attivo da anni sul tema della decarbonizzazione e impatto zero attraverso l'utilizzo di veicoli elettrici e a metano. Le maggiori difficoltà si registrano in merito alla ricarica dei mezzi al di fuori delle filiali e della scarsa disponibilità dei mezzi (pandemia Covid-19 e mancanza di materie prime) che non permettono di definire scenari di breve termine.

ALOT sottolinea come sia necessario ragionare su differenti livelli, sia temporale che territoriale, con diverse misure operative. Una proposta di azione è quella di lavorare su una scala territoriale delimitata e precisa, con degli approfondimenti tecnici in grado di definire regole e approcci condivisibili.

3.6 M8 Sviluppo di una Strategia integrata sull'idrogeno (H2 Valley)

Confindustria settore trasporti: viene sottolineato che per uno sviluppo efficace di tale misura sia fondamentale ragionare sulla realizzazione delle infrastrutture legate alla produzione e all'utilizzo dell'idrogeno, a livello tecnico e gestionale.

ALOT descrive l'esempio del progetto di sviluppo di una linea ferroviaria a idrogeno lungo la tratta Brescia - Iseo - Edolo che parte da una linea non elettrificata per una conversione all'idrogeno grazie alla possibilità di avere una produzione di idrogeno in loco. Partendo dall'infrastruttura per il trasporto ferroviario, si possono poi porre le basi per l'utilizzo di imbarcazioni ad idrogeno sul Lago di Iseo e ancora per i mezzi del TPL, promuovendo il concetto di Hydrogen Valley. Come accaduto per l'elettrico, la strategia per uso dell'idrogeno nei trasporti non deve partire da una necessità di diffusione di automobili elettriche (azione individuali e non legata al trasporto pubblico), ma da una serie di investimenti territoriali.

3.7 M9 Freight Quality Partnership - FQP Permanente

ALOT sottolinea come sia importante il ruolo di indicatori di risultato e strumenti di monitoraggio. FQP diventa lo strumento per monitorare il raggiungimento dei risultati definiti dal PULS e per definire eventuali aggiornamenti in corso d'opera. **Cgil Firenze:** alto interesse a prendere parte ad un percorso di relazione tra soggetti pubblici e privati che, partendo da una condivisione di obiettivi comuni, necessità di una forte sinergia.

Comune di Calenzano: un elemento che necessità di essere tenuto in considerazione all'interno della logistica sostenibile è legato alle condizioni di lavoro di coloro che trasportano merci. Servirebbe porre attenzione alla necessità di spazi regolamentati e attrezzati per soste e pernottamenti dei lavoratori nel settore trasporti.

4 2° Tavolo di lavoro – venerdì 13 Maggio 2022

4.1 M1 Allineamento di tutti gli strumenti di pianificazione con un approccio integrato

Confartigianato Firenze: vengono chieste precisazioni in merito allo sviluppo temporale, in quanto la pianificazione territoriale si sviluppa solitamente su tempistiche lunghe mentre gli interventi proposti sono identificati anche a medio e breve termine. ALOT spiega che utilizzando come orizzonti temporali il PUMS e il PULS, gli interventi citati sono interventi attualmente pianificati, in corso di realizzazione o quasi ultimati, e non interventi che devono essere ancora definiti.

4.2 M2 La promozione della sinergia tra interventi infrastrutturali, fisici e digitali ed esigenze di mobilità persone e merci.

Confartigianato Firenze: la regolamentazione della circolazione dei mezzi pesanti dovrebbe essere estesa anche ai Comuni della zona di Empoli-Val d'Elsa, in relazione anche delle misure che la Regione Toscana intende perseguire lungo la Firenze-Pisa-Livorno FI-PI-LI (introduzione del pedaggio). La FI-PI-LI rappresenta infatti l'unica arteria stradale utilizzabile dai mezzi pesanti, in quanto le strade urbane hanno una circolazione interdetta ai mezzi pesanti. E' necessario prevedere un'alternativa gratuita.

Confindustria Firenze: è necessario rafforzare la relazione e il dialogo tra aziende (privati) e pubbliche amministrazioni (pubblici) soprattutto nella comunicazione e negli aggiornamenti in merito agli sviluppi degli interventi. Una delle maggiori problematiche è legata non solo alle tratte e ai flussi dei mezzi pesanti, ma anche al malfunzionamento delle infrastrutture e ad un'elevata congestione dei mezzi privati (automobili). Sarebbe infatti necessario portare avanti un ragionamento parallelo: da una parte la gestione più coordinata ed efficace del trasporto merci e dei mezzi pesanti e dall'altra una riduzione dell'utilizzo dei mezzi privati a favore della mobilità su ferro.

Comune di Calenzano: esempio di area in cui il transito dei mezzi pesanti è oggetto di attenzione per essere deviato dal centro cittadino attraverso un sistema di tangenziali: SP8 e galleria del colle lungo l'asse nord-sud, Perfetti Ricasoli lungo l'asse est-ovest. Obiettivo è quello di implementare e migliorare l'asse della Perfetti-Ricasoli per far transitare i mezzi pesanti che non hanno necessità di carico-scarico nelle aree urbane (con aggiunta della creazione di una ZTL merci) e alleggerire così il traffico delle strade urbane limitrofe. Viene sottolineato anche che gli assi infrastrutturali sono oggetto di congestioni del traffico, in quanto si tratta di assi stradali che non sono attualmente in grado di rispondere ai carichi di traffico che il territorio deve gestire e che quindi il traffico viene riversato nelle strade minori limitrofe.

4.3 M3-M4-M5 L'armonizzazione e la regolamentazione sinergica per l'accesso alle Zone di Traffico Limitato (ZTL), Spazi della Logistica di Prossimità SLP, aree di carico e scarico

Esselunga: viene richiesto se all'interno dell'analisi e delle misure proposte è stato preso in considerazione il tema dell'e-commerce e delle consegne e a domicilio ai privati. Si tratta infatti di un'attività con alcune caratteristiche simile al carico-scarico merci ma ha delle peculiarità differenti: tempistiche (arco giornaliero), modalità (sosta sotto le abitazioni). Esselunga si dimostra favorevole a quanto proposto dalla misura per la creazione di una piattaforma unica di gestione.

ALOT spiega come la misura che viene proposta si articola su due elementi e step:

- Step1: condivisione di informazioni e dati da parte di tutti i soggetti coinvolti
- Step 2: interfacciamento di queste informazioni con i database dei privati e degli operatori attivi sul territorio.

La mappatura delle aree e delle situazioni critiche deve nascere dall'interfacciamento tra i soggetti pubblici (che si occupano della pianificazione) e i privati (che usufruiscono della pianificazione). Questo approccio deve essere utilizzato sia per aree di grande dimensione sia per i singoli spazi di carico-scarico. La piattaforma unica diventa quindi da uno strumento di raccolta dati a uno strumento di gestione.

4.4 M6 Lo sviluppo di soluzioni ICT (Information Communication Technology) per l'accesso, la prenotazione, la raccolta dati e il supporto alla pianificazione (city data platform) in logica smart city.

ALOT illustra agli stakeholder il concetto di Smart City e di ecosistema di condivisione dei di dati/informazioni. Elemento centrale per definire lo sviluppo di piattaforme è la relazione e la condivisione tra pubblico e privato basata su un modello di governance condiviso come punto di partenza.

Definito un modello condiviso è necessario trovare e identificare quanto presente sul mercato in termini di ICT.

4.5 M7 Utilizzo di veicoli a basso (o nullo) impatto ambientale per la mobilità delle merci.

Confindustria Firenze: sottolinea come per poter beneficiare degli incentivi legati a mezzi meno inquinanti, tali incentivi dovrebbero essere distribuiti e rivolti ad una scala (almeno) metropolitana e non comunale, come avvenuto per esempio nel caso del comune di Firenze a seguito di restrizioni per alcuni veicoli in alcune aree specifiche del territorio comunale. Questo crea una situazione discriminatoria verso chi non è residente nel Comune di Firenze ma accede al territorio comunale per motivi di lavoro. Sarebbe inoltre necessario un miglioramento generale delle infrastrutture per evitare la promiscuità del traffico pesante con quello delle auto private. Ad esempio, come previsto nello studio di fattibilità per la tramvia di Osannoro, sarebbe ottimale spostare il

traffico passeggeri sulla tramvia e alleggerire le strade dal traffico dei veicoli privati.

Confartigianato Firenze: sicuramente il parco veicolare che gravita attorno alla Città Metropolitana per il trasporto merci è poco sostenibile (il 75% dei veicoli è euro 4) per poter definire incentivi efficienti è necessaria una totale sinergia tra i Comuni della Città Metropolitana e non azioni singole e differenti, oltre che una maggiore attenzione alla differenziazione tra i soggetti che si occupano di merci e carico- scarico, in quanto molto differenti tra di loro (piccoli artigiani - grandi aziende). È inoltre necessaria un'attenzione particolare sia ai diversi veicoli per il trasporto merci che alle diverse necessità dei trasportatori per veicolare al meglio i diversi incentivi disponibili, rendendoli utili a tutti gli operatori e stakeholder del settore.

Comuni di Firenze: è necessario un dialogo tra pubblico - privato e tra pubblico (comuni) - pubblico (regione) per definire incentivi che siano efficienti e che non siano solamente una serie di restrizioni (come nel caso delle dismissioni dei diesel fino all'Euro 4 entro il 2025). Si dovrebbe ragionare su incentivi orientati ad innovazioni sostenibili e non alle dismissioni dei veicoli.

CNA: gli incentivi che fino ad ora sono stati erogati non sono sufficienti. Lo studio fatto dal PULS può essere un'opportunità per aprire un dialogo con tra la regione e il ministero per aprire un dialogo sull'erogazione di incentivi ad una scala più ampia sia per erogare incentivi che non siano solamente per la rottamazione (come sottolineato dal Comune di Firenze).

Amazon: è necessario definire gli incentivi anche in relazione a quegli che sono gli orizzonti temporali del piano stesso (5-10 anni a seconda delle specifiche). I privati (Amazon) stanno ragionando sulla conversione delle flotte con mezzi sostenibili, ed è necessario comprendere gli orizzonti temporali legati alle restrizioni di specifiche categorie di veicoli.

I droni sono sicuramente un elemento che si sviluppa su un orizzonte temporale di lungo termine.

Cargo bikes e micro-mobility rappresentano uno strumento che potrebbero risolvere numerosi problemi di mobilità all'interno dei centri cittadini. Anche in questo caso è necessario comprendere le tempistiche delle pubbliche amministrazioni per poter sviluppare le flotte adeguate. Fondamentale risulta la collaborazione e il dialogo con le pubbliche amministrazioni per la definizione dei luoghi di interscambio e micromobilità di interesse sia del pubblico che del privato.

Amazon condivide la posizione di differenziare la regolamentazione della consegna delle merci relative all'e-commerce o ai magazzini/centri di interscambio. Si tratta di operazioni simili ma con sostanziali differenze nelle tempistiche e nella mobilità dell'ultimo miglio (abitazioni private e non centri /magazzini) ed è necessario calibrare la pianificazione in modo da tenere presente le peculiarità e le esigenze di entrambi.

Comune di Calenzano: si potrebbe valutare un'incentivazione per sistemi di intermodalità per flotte elettriche (meno inquinanti) di imprese/aziende che dispongono di meno possibilità rispetto alle grandi aziende. La proposta è una condivisione/sharing di flotte che sia in grado di essere utilizzate sia da grandi che da piccoli operatori.

ALOT spiega che in questo ambito si devono distinguere due aspetti e livelli: 1) di intervento (cambio veicoli) e 2) di gestione, che in questo caso si allinea alla city logistic e agli esperimenti dei grandi magazzini di smistamento che hanno però dato risultati negativi. È importante sottolineare l'utilità di condividere dati e mezzi per aziende per un modello di business che si basi sulla competitività come elemento di centralità e successo economico.

4.6 M8 Sviluppo di una Strategia integrata sull'idrogeno (H2 Valley)

Confindustria Firenze: si ritiene che una strategia ad idrogeno sia in contrapposizione con quella legata dell'elettrico, e che non sembrerebbe essere una strategia efficiente fino a quando non avremo una grande disponibilità di idrogeno immagazzinato e surplus di produzione energetica da rinnovabili.

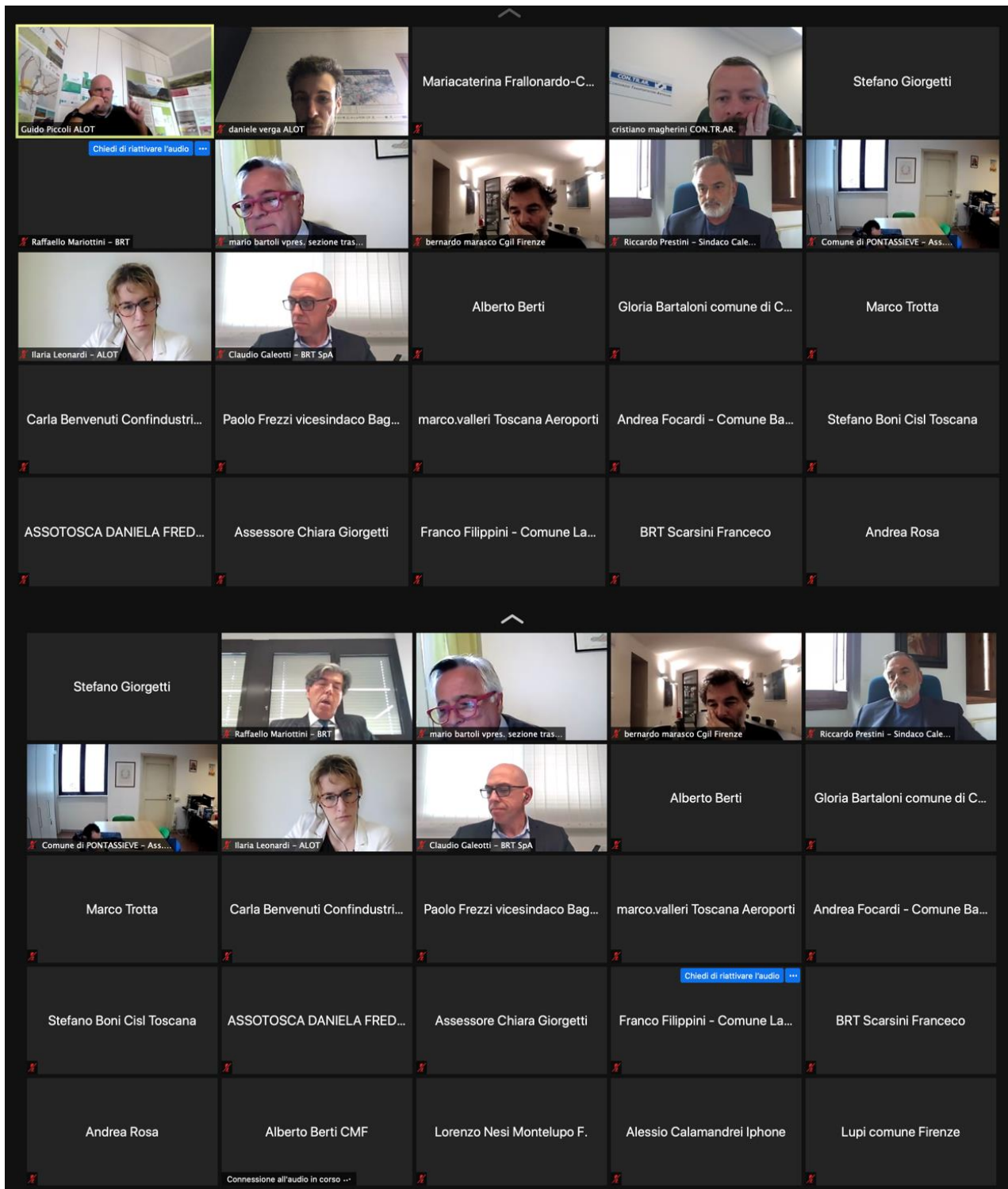
ALOT spiega come l'idrogeno dovrebbe essere considerato come uno strumento in grado di creare un'aggregazione della domanda di soggetti differenti con interessi comuni per la produzione e lo stoccaggio dell'idrogeno, in grado quindi di definire anche una sostenibilità economica. Una strategia incentrata nella creazione di una H2 Valley non è limitata al tema della mobilità, ma ad una strategia territoriale di ampia scala, legata non solo all'utilizzo di idrogeno come fonte di alimentazione alternativa ma anche alle infrastrutture per la produzione, lo stoccaggio e il trasporto.

4.7 M9 Freight Quality Partnership Permanente

ALOT sottolinea come sia importante il ruolo di indicatori di risultato e in questo contesto il FPQ diviene uno strumento per monitorare il raggiungimento dei risultati definiti dal PULS e per definire eventuali aggiornamenti in corso d'opera.

5 Allegati

5.1 Lista partecipanti lunedì 09 maggio 2022



5.2 Lista partecipanti venerdì 13 maggio 2022

