



## BICO Bici Corriere

### **Oggetto: Osservazioni sul PUMS (18/04/2017)**

Gentilissimi,

con la presente faccio seguito alla partecipazione al Tavolo Istituzionale del 10/04 nell'ambito del processo di partecipazione e discussione per l'elaborazione degli obiettivi e delle strategie del PUMS.

BICO Bici Corriere nasce proprio con l'intenzione di rendere maggiormente sostenibili gli spostamenti legati alla consegna delle merci; è una realtà ancora giovane (operativa da maggio 2016) e opera attualmente con biciclette e cargo-bike.

I servizi che offre sono:

- servizio pony (consegne a domicilio);
- ultimo chilometro (ultimo tratto di consegna merci per conto di corrieri espresso);
- food delivery (consegna pasto a domicilio o uffici);
- pubblicità (servizio di informazione pubblicitaria con l'ausilio di carrelli trainati da bici).

Per le caratteristiche proprie del mezzo si tratta di un servizio particolarmente indicato, per efficacia ed efficienza, ad operare in aree urbane compatte, in particolare quelle del centro storico e delle zone immediatamente a ridosso (Elce, Monteluca, Pallotta-Filosofi, Madonna Alta); questo non significa di non poterlo sviluppare, nel prossimo futuro, anche in altre aree "pianeggianti" della città, come ad esempio Ponte San Giovanni.

Le consegne di ultimo chilometro rappresentano indubbiamente la tipologia di servizio che potrebbe avere una maggiore ricaduta sulla città in termini di sostenibilità, in quanto l'impatto della logistica delle merci sul tessuto urbano è sicuramente rilevante; riteniamo sia questo l'aspetto su cui concentrare principalmente obiettivi e strategie.

Il progetto europeo Cyclelogistic ([www.cyclelogistic.eu](http://www.cyclelogistic.eu)) avviato nel 2007 e che ha coinvolto varie città europee di diverse dimensioni, ha dimostrato che, per consegne di merci di peso contenuto effettuate all'interno di un raggio limitato (7 km), la ciclo-logistica risulta la soluzione migliore in termini economici e di efficienza, oltre che ovviamente a basso impatto sul territorio per quanto riguarda inquinamento, rumore e occupazione di suolo pubblico.

La tipologia di merce adatta a questo tipo di consegna, in particolare per quelle di ultimo chilometro, è quella di piccolo ingombro e peso inferiore ai 5 kg: sono tipicamente le consegne legate agli acquisti privati online, modalità di acquisto in rapida espansione tra la cittadinanza, che ha e avrà un sempre maggiore impatto sulla logistica e quindi sul territorio; una buona fetta rimane co-



unque legata agli approvvigionamenti delle attività commerciali, sempre meno propense a fare magazzino e rifornite pressoché quotidianamente (in particolare alcune tipologie commerciali) di prodotti su ordinazione.

Migliorare la conoscenza del fenomeno (e-commerce e consegne di ultimo miglio) nella città di Perugia, in particolare nell'area del centro storico, aiuterebbe a determinarne i nodi critici e definire degli obiettivi ai fini di un maggiore sostenibilità complessiva, come definita negli obiettivi generali del PUMS, nello specifico:

- ambientale (riduzione delle emissioni nocive, del rumore, ecc.);
- vivibilità (spazi pubblici liberati dalla presenza di mezzi adibiti al carico/scarico in sosta, soprattutto nelle aree di maggior pregio, riduzione rumore, ecc.);
- economica (miglioramento efficacia ed efficienza nelle consegne).

Per arrivare a ciò, potrebbe essere utile poter disporre di dati aggiornati riguardo:

- viaggi in entrata e uscita dalle aree urbane prese in considerazione (ZTL, semi-centro, ecc.),
- tempo di stazionamento dei mezzi, in particolare nell'area ZTL;
- quantità di pacchi inferiori ai 5 kg (in termini assoluti e in rapporto al totale, e anche quanti destinati ai privati o alle attività commerciali);
- mancate consegne;
- ecc..

Se l'Amministrazione definisce la maggiore sostenibilità complessiva del sistema come un obiettivo da perseguire, potrebbe incentivare la scelta della ciclo-logistica come opzione da parte dei tradizionali vettori delle consegne (tengo a precisare, per chiarezza, che considero questi come interlocutori privilegiati, non competitor) sia attraverso una maggiore regolazione (orari di accesso dei mezzi a motore, aree di sosta definite, adeguatezza dei mezzi, ecc.), sia attraverso sistemi premiali che incentivino l'adozione di soluzioni meno impattanti.

Un intervento che potrebbe incentivare il passaggio alla ciclo-logistica per le consegne di ultimo chilometro con bici e cargo-bike potrebbe essere la realizzazione di un piccolo hub logistico, in cui far confluire le merci con le caratteristiche prima enunciate; tale luogo dovrebbe essere in prossimità del centro storico, adatto per le operazioni di carico e scarico dei furgoni.

In passato era stata individuata l'area di Piazzale Bellucci a fianco delle scale mobili, già di proprietà comunale, che avrebbe tutte le caratteristiche richieste.

Tale luogo potrebbe anche diventare un pick up point, ovvero un luogo, prossimo all'area urbana, dove i cittadini potrebbero anche andare a ritirare direttamente le merci ordinate qualora impossibilitati a riceverle a domicilio per problemi di reperibilità, minimizzando anche quegli spostamenti,



generalmente in auto, per andare a ritirarli nelle sedi dei corrieri (solitamente nelle aree artigianali periferiche).

Infine, considerata l'adiacenza alla stazione Sant'Anna (FCU), l'hub potrebbe consentire sviluppi interessanti ed essere, ad esempio, utilizzato in prospettiva per sperimentazioni di logistica ferroviaria e per progetti innovativi utili a favorire l'accesso "sostenibile" di alcune tipologie di merci all'area urbana centrale di Perugia valorizzando la filiera locale e le produzioni tipiche del territorio (agricoltura sociale, bio, selvicoltura, artigianato artistico dell'alta e media Valle del Tevere ...).

Ringraziando per l'attenzione e in attesa degli sviluppi della discussione e del confronto sugli obiettivi e le strategie del PUMS, porgo cordiali saluti.

Paolo Festi per BICO Bici Corriere

