



MemEx Srl
Piazza Benamozegh, 17
57123 Livorno (Italy)
Tel +39 0586 211646 • Fax +39 0586 1580651
info@memexitaly.it • www.memexitaly.it
P. Iva 01121180499 • C.D. M5UXCR1



Città dell'Aquila

PULS



Piano Urbano della Logistica Sostenibile

Sintesi

Giornata di incontro con gli stakeholder

L'Aquila, 19 giugno 2024

Versione 1.0

15/07/2024

**SERVIZIO DI REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE
DEL COMUNE DELL'AQUILA**

Determina n. 1123 del 29/03/2022- CIG 9094350F05

Relazione sulla giornata di incontro con gli stakeholder – 19.06.2024

Contenuti del Documento

1. Introduzione.....	3
2. La sessione "World Caf�": i 4 tavoli di "ascolto"	5
2.1 Tavolo di "ascolto" n. 1 - Quadro Normativo, Politiche e piattaforma di Premialit�	6
2.2 Tavolo di "ascolto" n. 2 - Sistema di Controllo accessi	12
2.3 Tavolo di "ascolto" n. 3 - Servizio complementare di cargo-bike e mini-hub	16
2.4 Tavolo di "ascolto" n. 4 - Sistema di Controllo stalli merci e spazi urbani.....	21
3. Follow-up dell'evento	24
4. Considerazioni conclusive	27

1. Introduzione

Nell'ambito delle attività sviluppate per la "Redazione del Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS)" (Determina n. 1123 del 29/03/2022 - CIG 9094350F05) il Comune dell'Aquila ha organizzato in data 19 giugno 2024 una giornata dedicata all'incontro con gli stakeholder.

L'evento ha rappresentato un importante appuntamento del processo partecipativo, già avviato in precedenza con la somministrazione di specifici questionari on-line rivolti agli operatori del commercio e del trasporto.

La giornata ha avuto lo scopo di presentare l'approccio seguito nel lavoro di Piano e le proposte di intervento formulate nella versione intermedia del PULS, e quindi discutere il complessivo Piano con gli stakeholder delle differenti categorie intervenute.

Dal quadro conoscitivo, dai differenti elementi desunti da ciascuna delle analisi effettuate e dal confronto con i differenti stakeholder sono state definite le possibili soluzioni intese come combinazione di singoli interventi, servizi di logistica, piattaforme digitali, sistemi di controllo, normativa e regolamentazione, ecc., rispondenti alla realtà dell'Aquila.

L'incontro si è tenuto presso la sede comunale di Palazzo Margherita, secondo il programma riportato in Figura 1 ed ha visto la partecipazione di circa 60 persone, inclusi alcuni rappresentanti/tecnici del Comune.

L'agenda dell'incontro (Figura 1) prevedeva una sessione plenaria per i saluti istituzionali, introduzione alla giornata e presentazione del Piano Urbano della Logistica Sostenibile definito per la città dell'Aquila e una sessione di "ascolto" (*World Cafè*) nella quale gli stakeholder, coinvolti a turno su 4 tavoli differenti, hanno avuto la possibilità di evidenziare le problematiche e fare osservazioni al PULS o avanzare specifiche idee o soluzioni. Infine nella sessione conclusiva in plenaria sono stati sintetizzati i risultati e le proposte emerse in ogni tavolo e delineato il percorso per il rilascio della versione definitiva della Relazione Generale del PULS.

In particolare l'avvio della sessione plenaria ha visto gli interventi dell'Assessore ai Trasporti e Infrastrutture, Mobilità urbana, Smart city Avv. Paola Giuliani e del Dirigente Arch. Marco Marrocco, che hanno delineato gli obiettivi e gli scenari di mobilità sostenibile per la città dell'Aquila, la presentazione delle modalità di svolgimento della giornata, ed una breve sessione "*ice-breaker*", finalizzata a coinvolgere singolarmente i vari stakeholder rendendo più partecipativa la loro presenza.

Quindi, è stato descritto ampiamente e dettagliatamente il lavoro di pianificazione svolto, evidenziando gli obiettivi del PULS, i risultati della fase conoscitiva delle problematiche ed esigenze per quanto riguarda la logistica urbana e le principali soluzioni e possibili misure

identificate per la consegna “ultimo miglio”, evidenziando infine le interazioni del PULS con il complessivo governo della mobilità urbana dell’Aquila.

Dopo la plenaria è iniziata la sessione dedicata all’“ascolto” delle problematiche, esigenze e possibili soluzioni da parte dei differenti gruppi di stakeholder che hanno ruotato nei 4 tavoli di lavoro, definiti per tematiche/aspetti della logistica urbana sotto elencati.

La gestione dei tavoli di “ascolto” ha seguito a grandi linee la metodologia c.d. “*World Cafè*”, ossia un metodo di facilitazione che utilizza l’informalità (proprio come l’atmosfera che ci si aspetta in un “café”) per favorire/facilitare contributi, osservazioni e conversazioni costruttive tra i differenti stakeholder, presenti di volta in volta allo stesso tavolo.



INCONTRO CON GLI STAKEHOLDERS

Palazzo Margherita, L'Aquila
19 Giugno 2024 • 09:15 - 15:00

PROGRAMMA

09:15	Welcome partecipanti
09:45	Saluti Istituzionali - Comune dell'Aquila
10:00	Introduzione all'evento Obiettivi dell'evento e presentazione programma
10:10	Ice breaker
10:30	Presentazione del PULS - Il PULS (obiettivi, processo di redazione, elementi principali, etc.) - Attuale situazione della logistica urbana a L'Aquila - Soluzioni identificate ed interazione con il complessivo governo della mobilità e della città
11:15	Coffee Break
11:30	Introduzione al World Cafè
11:40	World Cafè 1° Gruppo: Quadro normativo, politiche e piattaforme di premialità 2° Gruppo: Controllo accessi 3° Gruppo: Servizio complementare di cargo-bike ed altri 4° Gruppo: Controllo stalli merci e spazi urbani
13:30	Light Lunch
14:30	Conclusioni - Sintesi finale degli aspetti chiave emersi durante le discussioni - Prossimi Passi
15:00	Saluti e ringraziamenti

Figura 1 – Programma dell'evento

2. La sessione -World Cafè”: i 4 tavoli di ”ascolto”

Come già anticipato, successivamente alla sessione plenaria, i partecipanti sono stati invitati a prendere parte attivamente ai tavoli di “ascolto”, gestiti secondo la metodologia “World Cafè”.

Sono stati quindi organizzati n. 4 gruppi di lavoro, ciascuno composto da circa 10 persone, che hanno ruotato/partecipato a ciascun tavolo, per circa 30 minuti ciascuno. Ogni tavolo è stato coordinato da due esperti, uno con il ruolo di “facilitatore” e l’altro con il compito di raccogliere gli elementi più importanti della discussione.

Ogni volta che un nuovo gruppo si presentava allo specifico tavolo, il facilitatore effettuava una sintesi dei principali punti emersi dalla discussione con il gruppo precedente, in modo da arricchire la tematica con nuovi spunti ed ambiti di riflessione.

Per tutti i tavoli le modalità di svolgimento di ciascuna sessione sono state similari, pur con qualche variazione nelle tempistiche dovute alle differenze nella conduzione di ciascun tavolo.

Gli argomenti affrontati da ciascun tavolo sono stati i seguenti:

- Tavolo 1: Quadro normativo, politiche e piattaforme di premialità
- Tavolo 2: Sistema di Controllo accessi
- Tavolo 3: Servizio complementare di cargo-bike e mini-hub
- Tavolo 4: Sistema di Controllo stalli merci e spazi urbani

In totale hanno preso parte all’evento circa 60 partecipanti, di cui almeno 50 si sono alternati ai 4 tavoli di “ascolto”, fornendo un reale contributo di cui verrà tenuto conto nella stesura finale del Relazione Generale del PULS.

La presenza media ai tavoli di “ascolto” è stata di circa 10/15 persone per ciascun gruppo, oltre ai facilitatori.

I 60 partecipanti erano rappresentativi di tutti gli stakeholder che, a vario titolo, sono interessati dagli aspetti inerenti alla logistica urbana ed in particolare della distribuzione “ultimo miglio” delle merci nell’area d’interesse (centro storico e contermini).

Il dettaglio delle differenti categorie partecipanti è così sintetizzabile (persone/categoria):

- Enti Pubblici: n. 22 (Comune dell’Aquila, Regione Abruzzo, CCIAA, ANCE);
- Operatori del Trasporto e della Logistica: n. 9 (BRT, SDA-UPS, GLS, TNT, Poste Italiane, GLS, Futura Trasporti, MailBox);
- Tecnici del settore: n. 8 (esperti Mobilità e Trasporti, Logistica Urbana e Sistemi Tecnologici),
- Associazioni di categoria: n. 7 (Confartigianato, CNA, Confcommercio, Confesercenti)
- Associazioni di cittadini/Gruppi giovanili: n. 5 (Urban Center, Move Your City)
- Operatori del commercio/ristorazione: n. 5
- Imprese/artigiani settore edile: n. 4

È importante sottolineare che l'analisi da parte dei partecipanti all'incontro dei risultati emersi da ciascun tavolo, come di seguito sintetizzato, può supportare ulteriori considerazioni che magari, durante la discussione ai tavoli non sono emerse o non sono state considerate pienamente.

La sintesi di ogni tavolo viene riportata secondo lo schema di conduzione e discussione seguito dai differenti facilitatori dei 4 tavoli di "ascolto", rispetto a ciascun gruppo di stakeholder presente al tavolo.

2.1 Tavolo di "ascolto" n. 1 - Quadro Normativo, Politiche e piattaforma di Premialità

L'obiettivo del primo tavolo è stato quello di favorire una discussione aperta e costruttiva tra i partecipanti che mirasse a fornire contributi alla fase di validazione del PULS ed al suo successivo sviluppo, con particolare focus su:

- *Quadro normativo e situazione esistente*, per dare possibilità ai partecipanti di esprimere le attuali problematiche e i punti di vista rispetto a possibili variazioni (così come proposte nel PULS);
- *Politiche di incentivazione e controllo/sanzionamento*, cercando da un lato di condividere gli obiettivi strategici del PULS rispetto alla riduzione delle emissioni dovute ai processi di logistica urbana, e dall'altro di recepire pareri e osservazioni riguardo un possibile nuovo regolamento;
- *Piattaforme di premialità*, per implementare le politiche e i criteri di premialità in relazione a sistemi tecnologici abilitanti il controllo degli accessi e stalli (aspetto che è stato oggetto dei tavoli di ascolto n. 2 e n. 4) ed alle procedure digitali di rilascio e gestione dei permessi.

A ciascuno dei 4 gruppi di stakeholder che hanno partecipato (e ruotato) di volta in volta al tavolo di "ascolto" è stata introdotta la primaria esigenza dell'Amministrazione di acquisire osservazioni e valutazioni sullo scenario delineato nella relazione generale del Piano Urbano della Logistica Sostenibile – PULS (presentato nella sessione plenaria) in termini di regole, politiche e criteri di premialità, schemi di controllo per quanto riguarda la logistica urbana e la consegna merci dell'"ultimo miglio".

Per favorire la discussione e presentare l'attuale quadro normativo della consegna merci nel centro urbano dell'Aquila sono state poste sul tavolo la Mappa delle attuali zone ZTL (figura 2) e la Scheda riportante gli attuali criteri di rilascio dei permessi per la categoria "TRASPORTO MERCI", per sostare nelle aree di carico/scarico, come da Allegato 2 del regolamento per il rilascio e l'utilizzo dei permessi di circolazione nelle differenti tipologie di zone della città: Zone a Traffico Limitato (Z.T.L.), Aree Pedonali Urbane (A.P.U.) e Zone a Rilevanza Urbanistica (Z.R.U.).

Categoria permesso	Condizioni di circolazione	Validità
Citypass "TM/M"	Consente l'accesso in ZTL/APU, per operazioni di carico/scarico merci effettuate da autotrasportatori, corrieri, grossisti, distributori settore alimentare, aziende di servizi che movimentano merci e attrezzature ingombranti, con veicoli destinati al trasporto merci (autocarri e furgoni) con massa non superiore a 3,5 t., salvo casi particolari valutati dal competente ufficio del Settore Polizia Municipale.	Validità: giorni feriali nelle fasce orarie 6:00/11:00 e 15:00/17:00, con sosta massima consentita di 30 minuti, con esposizione del disco orario quale condizione di efficacia del permesso
Citypass "TM/C"	Consente al titolare/dipendente di attività commerciale sita all'interno di una ZTL/APU di accedere alla stessa con il proprio veicolo per effettuare operazioni di carico/scarico di merce; la necessità dell'accesso deve essere motivata nella domanda e non occasionale (nel qual caso si potrà richiedere un permesso giornaliero). È possibile il rilascio di un solo permesso per attività commerciale.	Giorni feriali nelle fasce orarie 6:00/11:00 e 15:00/17:00, con sosta massima consentita di 30 minuti, con esposizione del disco orario quale condizione di efficacia del permesso
Citypass "TM/D"	Consente l'accesso in ZTL/APU per attività di consegna a domicilio di prodotti alimentari effettuata da imprese abilitate al food delivery o da esercizi di vicinato, con utilizzo di mezzi aziendali o intestati agli addetti al servizio. Analogo permesso potrà essere chiesto per il periodo dell'emergenza sanitaria, al fine di effettuare consegne a domicilio, dagli esercenti di attività di somministrazione di alimenti e bevande per effettuare consegne in ZTL/APU. In questo caso è possibile il rilascio di un solo permesso per attività commerciale.	Tutti i giorni nelle fasce orarie 12:00/15:00 e 18:00/24:00, con sosta massima consentita di 20 minuti, con esposizione del disco orario quale condizione di efficacia del permesso. Non è in ogni caso consentita la circolazione nel tratto di corso Vittorio Emanuele compreso tra via Garibaldi e corso Principe Umberto

Scheda degli attuali criteri di rilascio dei permessi per la categoria "TRASPORTO MERCI"

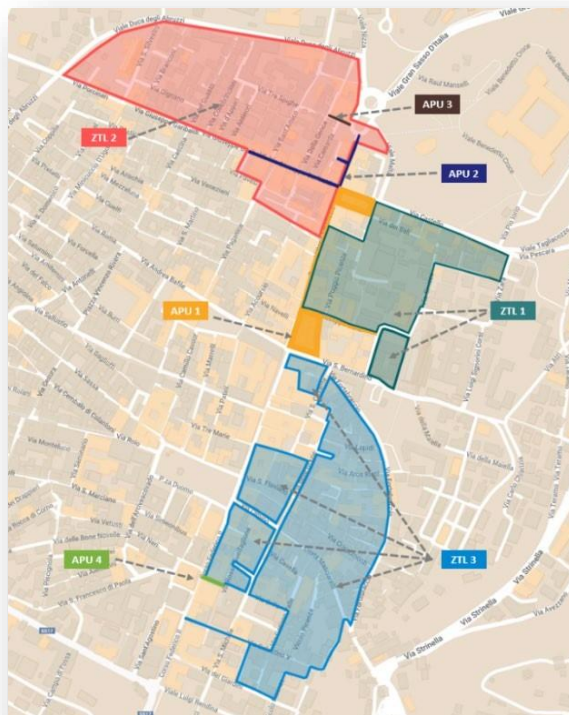


Figura 2 - Mappa delle attuali Z.T.L., A.P.U. e Z.R.U.

Il facilitatore ha quindi introdotto in breve gli elementi al contorno dell'attuale quadro normativo (gestione e controllo accessi al centro storico, ZTL, APU, numero ed ubicazione degli stalli di carico/scarico, ecc.), e le linee di un possibile nuovo quadro normativo (criteri per il rilascio permessi, CityPass, regole per categorie e finestre temporali di accesso e sosta, premialità, ecc.) così come definite nella Relazione Generale del PULS, in riferimento alle indicazioni stabilite nel PUMS approvato dal Consiglio Comunale in data 11/01/2022.

Questa introduzione ha favorito un primo giro di opinioni da parte di ogni gruppo di stakeholder discutendo soprattutto la situazione attuale ed in particolare sulle problematiche di dettaglio di ogni zona, specialmente del centro storico.

Come ulteriore strumento di ausilio alla discussione, è stata posta sul tavolo una mappa (Figura 3) della possibile nuova configurazione della ZTL e degli stalli di carico/scarico (così come definita nel PULS e nel PUMS).

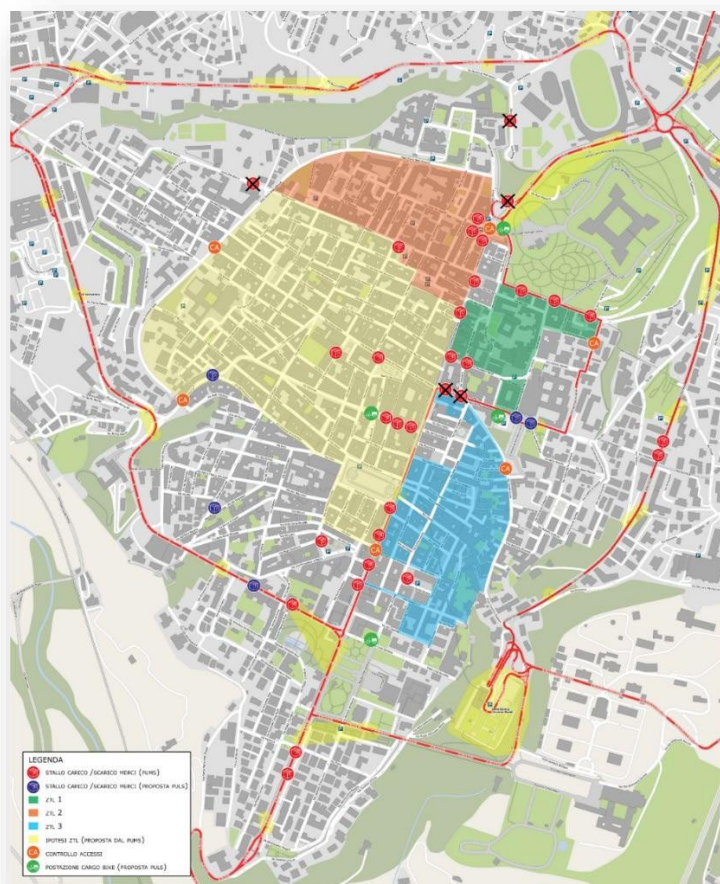


Figura 3 - Mappa della possibile nuova configurazione della ZTL e degli stalli di carico/scarico.

La partecipazione di ogni gruppo che ha ruotato a questo tavolo di "ascolto" è stata molto attiva, con interventi che hanno di volta in volta apportato contributi sulle possibili nuove regole e zone ZTL, fornendo input utili anche per la definizione del quadro di riferimento (es. n. passaggi di consegna nel giorno, orari, livelli di consegne/ritiri, ecc.).

Gli elementi principali emersi da questo tavolo n.1 di ascolto degli stakeholder possono essere sintetizzati in:

Quadro Normativo

- Un nuovo quadro normativo, necessario per la totalità degli intervenuti, dovrebbe essere relazionato al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS per quanto riguarda la sua visione complessiva della mobilità e trasporti in un orizzonte temporale di almeno 10 anni e il piano della sosta per il periodo intermedio, come del resto delineato nel PULS.
- La questione relativa all' "armonizzazione del traffico", inclusa una gestione controllata della sosta dei mezzi privati, viene identificata come passo sostanziale da attuare per favorire anche l'ottimizzazione e la consegna "ultimo miglio". Si sottolinea una situazione del centro storico continuamente "carico" di autovetture (residenti ed attività economiche) e la mancanza di adeguate aree adibite alla sosta.
- Uno degli interventi che viene ritenuto primario e di "facile" attuazione è la riqualificazione della segnaletica verticale ed orizzontale eliminando i cartelli stradali obsoleti, doppiati o fuorvianti in modo da rendere facile ed intuibile la comprensione delle regole da rispettare senza fraintendimenti.
- In questo periodo "transitorio", dovuto alla ricostruzione, l'Amministrazione viene invitata a tenere conto nel processo di definizione del quadro normativo e più in particolare nel redigendo PGTU della chiusura e/o apertura di cantieri e della loro ubicazione nel tempo, almeno fino al 2028.
- Le regole ritenute necessarie dovranno essere mirate alle specifiche categorie di operatori/utenti sia per quanto riguarda le tempistiche (entrata/uscita dalla ZTL, durata sosta nello stallo, ecc.) sia l'ubicazione in modo da permettere la consegna e il ritiro della merce in modo efficiente e rapido.
- Viene evidenziato dal facilitatore che gli stalli di sosta per il carico/scarico merci ad oggi sono 6 (2 attualmente occupati da cantieri edili) e che nel Piano della sosta ne vengono definiti 32, confermati dall'analisi effettuata dal PULS anche se con alcune differenti ubicazioni. Un gruppo ha sottolineato che l'attenzione agli stalli di carico/scarico dovrà essere condivisa con la gestione della sosta degli stalli residenti (nuova normativa), stalli rosa (50), punti di ricarica EV e futuri stalli blu.
- Una considerazione comune, condivisa da tutti, riguarda l'invito all'Amministrazione, una volta adottato il PULS, a stabilire regole e criteri chiari, duraturi nel tempo (5-7 anni) e rispondenti ai bisogni delle differenti categorie economiche e gruppi di cittadini interessati. Questo permetterebbe alle singole categorie di programmare investimenti e/o rivedere le proprie procedure operative che in modi differenti risultano impattanti sia dal punto di vista economico sia organizzativo.

Un nuovo regolamento

- La necessità di un nuovo regolamento che armonizzi le soste per il carico/scarico merce e controlli le finestre di entrata/uscita nelle differenti zone viene evidenziata da tutti gli stakeholder coinvolti, ribadendo che regole e criteri, e di conseguenza i permessi, dovranno essere definiti e dettagliati (nel processo di Attuazione del PULS) rispetto alle differenti esigenze delle singole categorie di utenti, ad esempio:
 - un commerciante per il conto proprio ha necessità di operare al mattino presto;
 - un corriere inizia le consegne nella tarda mattinata (es. 11:00) e finisce in serata (es. 20:00).
- È stato evidenziato che le esigenze delle diverse categorie di utenza (che chiaramente coinvolgono anche artigiani, professionisti, ecc.) possono essere considerate, se gestite con una visione integrata, una opportunità dal momento che si riferiscono all'uso di stessi spazi urbani in tempistiche differenti e quindi con la possibilità di ridurre la "competizione" per gli stessi spazi urbani.
- Quindi, come una delle risposte, emerge il rilascio di permessi differenziati in termini di finestre orarie di accesso/uscita e di tempi di permanenza sugli stalli per tutte le categorie economiche coinvolte nei processi di consegna "ultimo miglio".
- I permessi dovrebbero tenere conto delle esigenze dei processi operativi delle singole categorie ma anche le caratteristiche fisiche dei mezzi con cui vengono effettuate le consegne o conto proprio. A queste caratteristiche (es. tipologia di motorizzazione, dimensioni, ecc.) si potrebbero inoltre abbinare criteri di premialità (es. riduzione del costo del permesso, ricarica elettrica gratuita, ecc.) evitando l'obbligatorietà di utilizzo di veicoli innovativi. Si condivide inoltre che alcune tipologie di motorizzazione (<Euro4) non dovranno essere utilizzate, per rispondere anche alle esigenze di qualità dell'ambiente urbano per i residenti ed i turisti.
- Il facilitatore condivide con gli stakeholder che si sono alternati al tavolo che, per la fase di definizione dei permessi, nel PULS sono state considerate alcune esperienze e delibere adottate da comuni simili alla città dell'Aquila.
- Inoltre, come delineato nella relazione generale del PULS, sono state discusse possibili politiche di premialità rispetto ai processi di consegna attuati dai singoli operatori (es. numero di entrate nel centro storico, tempi di permanenza, utilizzo di mezzi complementari quali cargo-bike, ecc.) indicati come parametri dinamici.
- I criteri di premialità dovrebbero essere definiti anche rispetto ad "azioni" virtuose dei singoli operatori. Ad esempio, un gruppo di commercianti operanti nella stessa area potrebbe concordare di utilizzare uno stesso fornitore per quanto riguarda l'approvvigionamento di una certa categoria merceologica negoziando con lo stesso le

tempistiche e modalità di consegna (esempio utilizzo di veicolo elettrico).
L'Amministrazione potrebbe agire come facilitatore di questi possibili accordi anche su singole iniziative di singoli commercianti (es. utilizzo di cargo-bike per conto proprio).

Alcune conclusioni relative al Tavolo di “ascolto” n.1

L'andamento della discussione al Tavolo 1 ed i contributi degli stakeholder che si sono avvicendati, hanno sostanzialmente validato l'approccio al nuovo quadro normativo e gli schemi di premialità definiti nella relazione generale del PULS. In particolare:

- Da tutti i gruppi di stakeholder coinvolti è emerso che una volta definite le “nuove” regole, sia necessario un controllo continuo delle stesse non solo per “sanzionare i comportamenti scorretti” ma soprattutto per garantire spazi urbani che facilitino il lavoro degli operatori durante il turno di consegna evitando impatti negativi e costi aggiuntivi derivanti da utilizzo scorretto degli stessi spazi (es. sosta in doppia fila, occupazione abusiva dello stallo merci, ecc.).
- I differenti stakeholder hanno concordato sulla necessità di realizzare due sistemi tecnologici che potrebbero dare continuità e profondità al controllo urbano:
 - a) rispetto delle finestre orarie di entrata ed uscita dal centro e della relativa permanenza
 - b) rispetto delle tempistiche di sosta e rilevamento della sosta abusiva
 - c) informazione all'utenza sulla situazione di tutti gli stalli (occupato/libero)

A questo fine i partecipanti hanno concordato con quanto previsto nella relazione generale del PULS circa la realizzazione di un sistema di Controllo Accessi e di un sistema di Controllo degli stalli di carico/scarico merci. Questi due sistemi dovranno essere l'infrastruttura di base per una gestione condivisa degli spazi urbani e garanzia di un ordinato svolgimento dei processi di consegna “ultimo miglio” nel centro storico dell'Aquila.

2.2 Tavolo di "ascolto" n. 2 - Sistema di Controllo accessi

Il Tavolo n. 2 ha ascoltato e raccolto le opinioni e i diversi punti di vista dei partecipanti sulla possibile realizzazione di un sistema elettronico di controllo accessi (ACS) nella città del L'Aquila.

Un riferimento al quadro normativo e sistemistico

Innanzitutto, sono state fornite utili informazioni sul quadro normativo Europeo (in evoluzione), che fa riferimento alla **Direttiva Europea 2022/670**, che introduce lo strumento di regolamentazione degli accessi dei veicoli alle aree urbane, indicato come **Urban Vehicle Access Regulations** (UVARs).

Rispetto alle misure di regolamentazione, sono stati presentati il funzionamento "tecnico" del controllo accessi/uscite alla/dalla ZTL, le tipologie di informazioni che possono essere raccolte (lettura targhe, flussi di traffico, passaggi, tipologia veicoli, ecc.), gli schemi di controllo e le procedure di rilascio dei diversi tipi di permesso. È stato evidenziato che per la realizzazione di un sistema di controllo accessi nel centro storico è necessario:

1. Analisi dello stato del contesto urbano di riferimento (ad es. caratteristiche delle ZTL, ubicazioni varchi, caratteristiche della circolazione urbana, tecnologie esistenti, ecc.), ipotesi di posizionamento del controllo rispetto ai varchi e definizione della circolazione stradale all'interno del centro storico conseguente al posizionamento dei varchi;
2. Espletare la procedura di gara per l'affidamento della fornitura del sistema di controllo accessi;
3. Progettare il dettaglio di ciascun varco di entrata/uscita ai fini della realizzazione e della richiesta di autorizzazione da presentare al MIT.

Gli aspetti di maggior interesse e discussi con gli stakeholder sono stati:

- Definizione dei confini delle ZTL;
- Identificazione delle finestre temporali di accesso (ZTL permanente/variabile);
- Rilascio permessi e definizione dei criteri di controllo.

Inoltre è stata illustrata la mappa di dettaglio del centro storico, in cui sono state evidenziate in verde, arancio e celeste le tre aree dove è già presente e attiva una ZTL; ed in giallo l'area relativa all'ampliamento della ZTL del centro storico, come previsto dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Ascolto e proposte

Dopo la breve introduzione, è stato richiesto ai partecipanti di rispondere a quattro domande, per costruire una conoscenza comune della situazione necessaria all'avvio della discussione:

- **Domanda n. 1** - Ritenete che l'attuale regolamentazione soddisfi le esigenze per un accesso efficiente e regolato nel Centro Storico da parte dei commercianti, corrieri, ecc.?
- **Domanda n. 2** - Un sistema automatico di controllo accessi, a vostro avviso, potrebbe tutelare gli aventi diritto all'accesso e prevenire comportamenti scorretti da parte di operatori e/o fornitori o altri gruppi di utenti?
- **Domanda n. 3** - Un sistema automatico di controllo accessi consente di riconoscere veicoli autorizzati e le relative caratteristiche (categoria motoristica, ecc.). Pensate che una piattaforma di premialità possa essere uno strumento efficace per incentivare comportamenti virtuosi?
- **Domanda n. 4** - Mobilità elettrica e permesso di accesso alla ZTL: due aspetti in linea con i macro-obiettivi degli ultimi documenti prodotti dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT). Siete favorevoli a questi due interventi anche in un'ottica di incentivi e premialità?

I risultati aggregati dei 4 gruppi che hanno ruotato al tavolo di "ascolto" n. 2 sono presentati nella seguente figura 4.

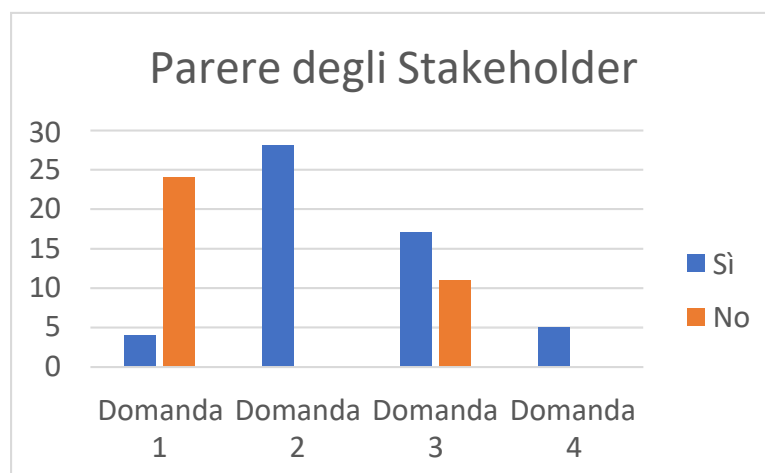


Figura 4 – Risultati aggregati dei 4 gruppi che hanno partecipato alla discussione del Tavolo 2

Dai risultati ottenuti, la maggior parte dei partecipanti ha concordato che **l'attuale quadro normativo di controllo accessi vada ripensato**, in quanto consente l'accesso alle varie categorie di veicoli in finestre temporali piuttosto ampie e definito da tutti. L'ACS può essere uno strumento utile per garantire il rispetto della normativa.

Una definizione delle "finestre" personalizzata rispetto alle singole categorie economiche consentirebbe di diminuire la presenza di veicoli all'interno delle ZTL/ZRU/APU garantendo una accessibilità adeguata allo svolgimento delle proprie mansioni. A tale riguardo, è stata evidenziata la necessità di **diversificare le fasce temporali di accesso consentito in base alla categoria dell'operatore**. Infatti è emerso che, in base alla tipologia di merce trasportata, e al cliente finale, gli operatori di trasporto hanno finestre temporali di lavoro ben distinte tra di essi. La gestione degli accessi diversificata per fasce orarie e per tipologia di operatore permetterebbe una diminuzione del traffico urbano all'interno del centro storico, un

miglioramento della sicurezza stradale e una riduzione della congestione degli stalli merci (più possibilità di trovare lo stallo merci libero per le operazioni di scarico/carico e soprattutto riduzione della competizione per lo stesso spazio urbano).

La realizzazione di un sistema di controllo ACS per fasce orarie differenti deve prevedere anche la creazione di altri servizi complementari (es. cargo-bike/mini-hub), in modo da permettere l'accesso al centro storico anche al di fuori delle fasce orarie identificate per una specifica categoria. È emersa quindi la necessità di uno **studio preliminare di fattibilità sia del sistema ACS sia delle varie soluzioni complementari.**

Alcune conclusioni relative al Tavolo di “ascolto” n. 2

Dalla discussione è emerso come gli stakeholder coinvolti siano favorevoli alla realizzazione di un sistema di controllo delle differenti zone, in modo da scoraggiare i comportamenti scorretti da parte dei soggetti non aventi diritto di accesso, rendendo semplice la loro identificazione. Il sistema automatico di controllo consentirebbe alla Polizia Municipale un accertamento capillare e continuo nel tempo, non solo in prossimità degli accessi/uscite, ma anche lungo i percorsi all'interno della ZTL.

Ovviamente, il sistema dovrà dialogare automaticamente con le procedure di rilascio dei permessi al fine di creare un ambiente integrato di gestione, dal permesso al possibile sanzionamento, passando dal controllo automatizzato. A riguardo, è emersa la proposta di implementare una applicazione che permetta la gestione dei permessi, con la possibilità di cambiare, quando necessario (es. il veicolo in manutenzione), la targa collegata al permesso al fine di permettere l'accesso nel centro storico ad un veicolo sostitutivo.

Pareri contrastanti, si sono invece avuti sul tema dell'implementazione di una piattaforma di premialità come strumento per incentivare comportamenti virtuosi da parte dei differenti operatori.

Naturalmente, la piattaforma consentirebbe di premiare i soggetti che seguono le regole stabilite dall'Amministrazione sviluppando la propria attività secondo le indicazioni e raccomandazioni della stessa Amministrazione (ad es. n. accessi giornalieri, utilizzo di veicoli elettrici, ecc.). Al tempo stesso, i parametri definiti dall'Amministrazione (es. tempistiche relative all'occupazione dello stallo merci) potrebbero non corrispondere all'effettiva realtà operativa dei singoli processi di consegna. Infatti, l'operatore che riesce a garantire un maggior carico del suo veicolo, così da ridurre il numero di entrate/uscite dal centro storico, è da premiare; ma al tempo stesso, il raggiungimento della capacità massima di carico del veicolo, comporta a sua volta un aumento dei tempi di consegna e quindi delle tempistiche di occupazione dello stallo e permanenza all'interno del centro storico.

Quindi la definizione dei parametri legati all'occupazione dello spazio urbano, e alla permanenza nel centro storico, dovrà necessariamente essere preceduta da uno studio del

contesto di riferimento e da una analisi dei processi di consegna e verifica delle relative tempistiche medie per lo svolgimento del ciclo operativo.

In ogni caso, tutti i partecipanti si sono mostrati favorevoli al monitoraggio dei parametri dinamici, utili per la pianificazione di eventuali lavori infrastrutturali (es. stalli) e per il miglioramento della vivibilità del centro storico; e all'integrazione anche di dispositivi di controllo di secondo livello (es. dissuasori a scomparsa), in alternativa agli attuali elementi statici di arredo urbano (es. fioriere).

L'ultima domanda non è stata affrontata a causa del prolungarsi della discussione su gli altri punti, in ogni caso, vi è un riscontro favorevole all'incentivazione ed utilizzo dei mezzi di trasporto elettrici per l'ingresso nel centro storico dell'Aquila, sia per la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico che per il miglioramento della sicurezza e della qualità della vita nel centro storico.

Infine attenzione è stata posta alla **cantierizzazione** della città e al relativo adeguamento delle soluzioni individuate in base al mutamento delle ubicazioni dei differenti cantieri. In ogni caso il sistema di controllo accessi dovrebbe garantire l'ingresso dei mezzi di lavoro indispensabili per le attività edilizie, con la possibilità di differenziare la tipologia di accesso in base alla tipologia di veicolo ed alla figura professionale coinvolta. In questo modo l'accesso al centro storico sarebbe consentito solo ai veicoli necessari alle attività dei cantieri.

Infine, un elemento trasversale evidenziato durante tutta la discussione, riguarda l'importanza di una campagna di **disseminazione** e **comunicazione** verso cittadini e categorie professionali ed economiche sulle regole/normative in atto e sul funzionamento dei sistemi di controllo accessi.

2.3 Tavolo di "ascolto" n. 3 - Servizio complementare di cargo-bike e mini-hub

Come per gli altri tavoli, i partecipanti all'evento sono stati organizzati in n. 4 gruppi di lavoro che si sono alternati per circa 30 minuti al tavolo.

Come per le altre tematiche questo servizio complementare era stato ampiamente illustrato nella sessione plenaria, per cui l'introduzione è stata breve, sollecitando osservazioni e feedback da parte degli stakeholder coinvolti.

Presentazione del servizio

Sono stati brevemente introdotti:

- Il servizio di cargo-bike nel contesto dell'Aquila (es. utilizzo in zone poco accessibili; utilizzo durante le finestre temporali non consentite ai veicoli commerciali; utilizzo per consegne a privati/piccoli colli; impiego di e-bike, ecc.);
- Una breve Descrizione di alcune best-practices attive in città simili all'Aquila;
- I principali schemi operativi di consegna:
 1. *Piccola azienda/cooperativa che consegna direttamente con le cargo-bike* (es. Milano). Questa tipologia può essere presa in considerazione se sussistono le condizioni quali la presenza di magazzini dell'azienda non troppo distanti ed un numero clienti sufficienti per giustificare l'operatività.
1.bis cargo-bike del corriere stesso disponibile tra i vari mezzi posseduti per la consegna.
 2. *Cargo-bike in comodato d'uso. L'amministrazione acquista le cargo-bike e le dà in comodato d'uso ai corrieri (con impegno di utilizzo). Cargo-bike disponibile nel proprio magazzino o in appositi stalli dedicati.*
 3. *Cargo-bike-sharing* (schema del bike-sharing con punti di prelievo e rilascio della cargo-bike). Questo schema è più complesso perché richiede una struttura organizzativa e anche tecnologica con stazioni mini-hub (piazzola per il furgone + stallo cargo-bike). È necessario un contratto di utilizzo delle cargo-bike in sharing tra l'Amministrazione e il singolo operatore, un sistema ICT di gestione (compreso un dispositivo di gancio/sgancio, elettronico/app), un contratto di assistenza con una ciclofficina locale per la manutenzione delle cargo-bike ed anche per la ricarica delle batterie (incaso di impiego di e-bike).

Per stimolare l'avvio della discussione è stata organizzata una breve sessione con l'utilizzo dell'App *Mentimeter*, che consente di avere direttamente le risposte alle domande e la sintesi di tutte le risposte. Quindi, a ciascun gruppo, sono state formulate di volta in volta n. 5 domande:

- **Domanda n. 1** - Eravate a conoscenza dell'esistenza dei servizi di cargo-bike nelle sue varie forme?
- **Domanda n. 2** - Un servizio di cargo-bike, in una delle sue forme, potrebbe essere applicabile alla realtà della Città?
- **Domanda n. 3** - Quale schema operativo, tra quelli indicati potrebbe a vostro avviso essere il più idoneo?
- **Domanda n. 4** - Per quali altre categorie di operatori potrebbe essere utile l'utilizzo del cargo-bike-sharing?
- **Domanda n. 5** - Considerate idonee le possibili ubicazioni di postazioni di cargo-bike-sharing e/o micro-hub? (esame mappa).

In generale, le risposte hanno evidenziato la seguente situazione:

- La maggior parte dei partecipanti (circa il 75%) conosce l'esistenza dei servizi di cargo-bike.
- La quasi totalità (circa il 90%) vede positivamente l'introduzione di un servizio di questo tipo, a conferma dell'interesse dimostrato da tutti gli stakeholder che non hanno mosso nessuna particolare critica.
- Riguardo lo schema operativo, l'interesse ha visto una prevalenza (circa 60%) del bike-sharing, rispetto alle altre due.
- Le altre possibili categorie di utenti di un servizio di bike-sharing indicate dagli stakeholder coinvolti sono risultate essere equivalenti (circa il 30% ciascuna): commercianti in autorifornimento, privati cittadini per trasporto colli alla propria abitazione, enti pubblici per trasporto documenti.
- Per quanto riguarda la possibile ubicazione delle stazioni di cargo-bike/mini-hub è emersa la proposta di modificare la posizione di n. 2 ubicazioni (sulle 4 indicate).

Ascolto e proposte

I differenti stakeholder hanno partecipato attivamente ed in maniera propositiva alla discussione, di fatto validando quanto definito nel Sulp a proposito di questo Servizio complementare di cargo-bike. Nel complesso la discussione ha visto emergere utili contributi/suggerimenti.

In sintesi, gli elementi di maggiore interesse emersi dai differenti gruppi che hanno partecipato alla sessione "World caffè" possono così riassumersi:

- **Gruppo 1**

Oltre alla discussione sugli aspetti sopra indicati, sono state manifestate due specifiche esigenze:

- possibilità di utilizzo di cargo-bike (anche in modalità diversa dallo schema “sharing”), per la movimentazione dei materiali relativi all’organizzazione dell’evento annuale “festival jazz”;
 - interesse ad avere almeno una cargo-bike con cassa isotermaica per il trasporto di prodotti dolciari (tempi e tratte brevi).
- *Gruppo 2 – (tutti operatori del trasporto)*

Questo gruppo, prima della discussione sul tema specifico del tavolo, ha evidenziato alcune importanti problematiche del contesto aquilano, quali ad es.:

- l’estrema variabilità della rete urbana a causa delle numerose aperture/chiusure di importanti cantieri edili;
- la necessità di calibrare la cargo-bike in funzione della morfologia della rete stradale della Città (pendenze e dislivelli), es. con utilizzo di e-cargo-bike a pedalata assistita o elettriche;
- la possibilità di allestimento della cargo-bike in relazione alle condizioni climatiche della Città, specie in inverno), es. con impiego di veicoli con posto guida cabinato;
- definizione di una specifica tariffazione (inizialmente anche gratuita) per l’utilizzo delle cargo-bike.

Per quanto riguarda la proposta contenuta nel PULS gli operatori del trasporto (express courier e corrieri locali) hanno evidenziato il loro gradimento dell’approccio seguito, approvando le postazioni ubicate in 1) area Piazza Battaglione degli Alpini e 2) area Viale Luigi Rendina, mentre hanno suggerito lo spostamento di quelle ubicate in 3) area Via Sallustio e 4) area Largo Pischredda. Secondo gli operatori, due possibili ubicazioni ritenute più idonee potrebbero essere quella di 3.a) area Via Fontesecco (in prossimità di ViaXX settembre) e di 4.a) area Porta Castello.

In sintesi, i risultati della discussione sulle ubicazioni delle stazioni di cargo-bike sono riportati in Figura 5.

• *Gruppo 3*

Oltre alla descrizione di alcune esperienze personali (utilizzo di una cargo-bike per esigenze del negozio, difficoltà di stalli di sosta dedicati) è stato richiesto dagli Architetti dell’Associazione Urban Center di tener conto, nella individuazione della nuova ubicazione della stazione cargo-bike di Via Fontesecco, del MasterPlan dell’area predisposto dall’Associazione in modo da fornire un disegno organico delle soluzioni prospettate (considerando quindi anche quelle indicate nel MasterPlan).

Inoltre è stato suggerito di valutare la posizione definitiva anche in funzione delle attuali colonnine di ricarica per le bici previste dal PUMS, analisi che è stata comunque effettuata nel PULS, come sottolineato dal facilitatore.

- Gruppo 4

Oltre alla descrizione delle esperienze personali (uno dei partecipanti ha raccontato di un servizio di cargo-bike già esistente all'interno dell'Ospedale dell'Aquila per la distribuzione dei farmaci), anche questo gruppo ha approvato le postazioni cargo-bike ubicate in 1) area Piazza Battaglione degli Alpini e 2) area Viale Luigi Rendina, mentre ha suggerito lo spostamento di quelle ubicate in 3) area Via Sallustio e 4) area Largo Pischedda, ritenendo più opportune nuove ubicazioni quali la 3.a) area Via Fontesecco (in prossimità di Via XX settembre) e di 4.a) area Porta Castello.

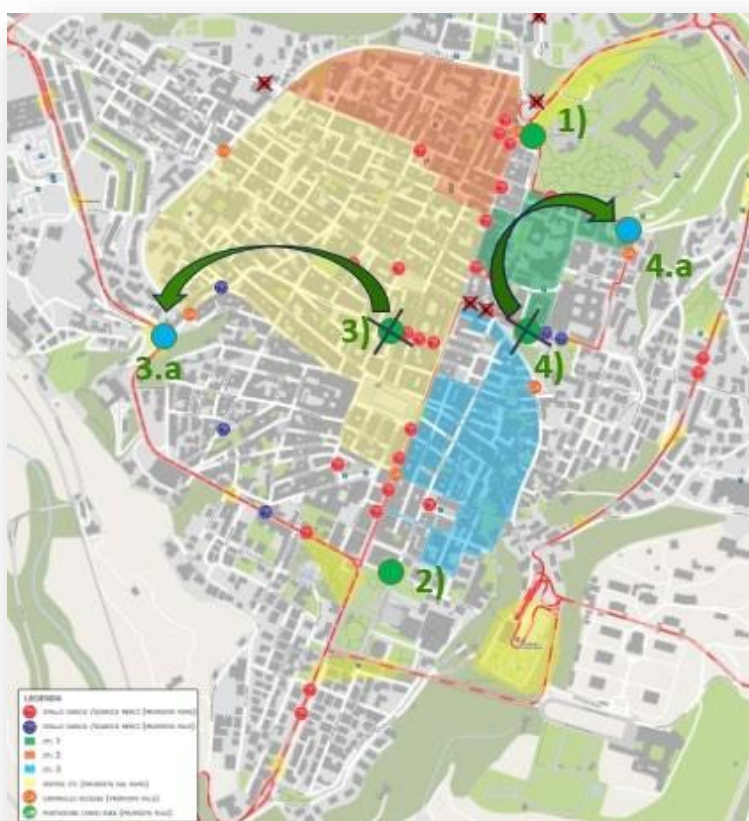


Figura 5 – Validazione stazioni 1) e 2) e proposta di variazione dell'ubicazione delle stazioni 3) e 4)

Alcune conclusioni relative al Tavolo di “ascolto” n. 3

In conclusione, i differenti gruppi che si sono avvicinati al Tavolo di “ascolto” n.3 – “Servizio complementare di cargo-bike”, hanno manifestato la loro approvazione per la scelta definita dal SULP di un servizio di questo tipo, validandone l'approccio seguito nella fase di pianificazione.

Utili osservazioni, tra le altre, hanno riguardato l'ubicazione di alcune delle stazioni di cargo-bike con suggerimenti di cui poter tenere conto nella stesura della versione finale della Relazione Generale del PULS.

Infine tutti i gruppi hanno evidenziato la necessità, almeno nella fase di avvio del servizio, di una campagna promozionale, efficace e capillare, non solo verso gli operatori (trasporto merci e commercio) ma anche verso le altre categorie di possibili utenti.

La Figura 6 schematizza gli elementi principali sintetizzati nei punti precedenti.

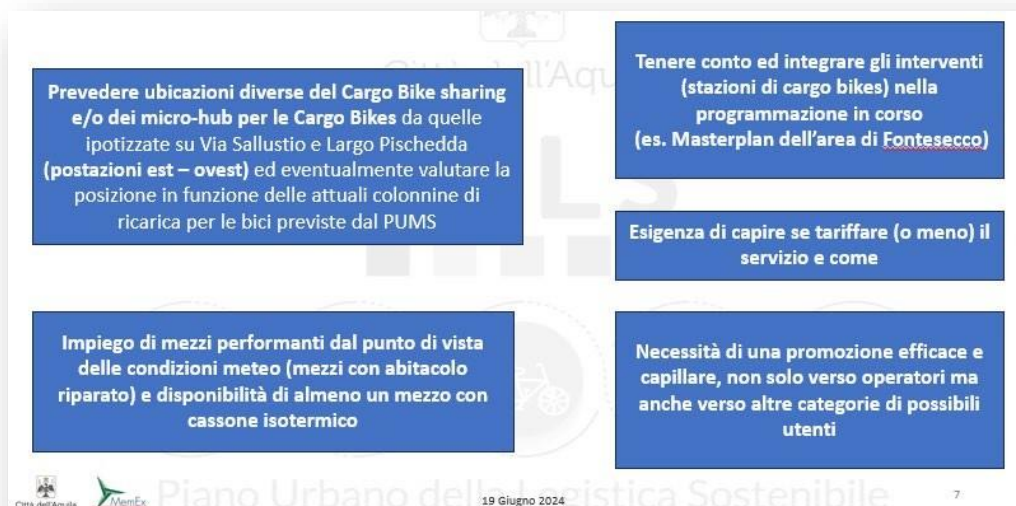


Figura 6 – Principali elementi emersi dalla discussione del Tavolo 3

2.4 Tavolo di "ascolto" n. 4 - Sistema di Controllo stalli merci e spazi urbani

La finalità dell'incontro/discussione volta a recepire le osservazioni degli stakeholder sia sulla realizzazione degli stalli per la sosta dei veicoli commerciali sia sulla realizzazione di un eventuale sistema di controllo/monitoraggio del loro stato (occupato/libero) è stata brevemente introdotta dal facilitatore, considerando che la tematica era stata ampiamente illustrata nella sessione plenaria.

Ascolto e proposte

Per stimolare la partecipazione attiva a ciascun gruppo sono state presentate n. 4 domande, ciascuna delle quali ha suscitato un ampio dibattito dal quale sono emersi anche utili commenti e proposte.

Come ulteriore strumento di ausilio alla discussione, è stata posta sul tavolo una mappa della possibile nuova configurazione della ZTL e degli stalli di carico/scarico, così come definita nel PULS, nel PUMS e nel Piano della Sosta (rif. Figura 3).

Le domande, articolate su più punti, e le risposte ricevute vengono sintetizzate di seguito:

- **Domanda n. 1** - *Ritenete che la disposizione proposta nel Piano della Sosta soddisfi, sia per collocazione sia per quantità di stalli, le esigenze degli operatori e dei cittadini, là dove ce ne sia bisogno, le operazioni di carico/scarico merci?*
Quali potrebbero essere ulteriori localizzazioni necessarie?
Quali invece potrebbero essere superflue?

Le principali osservazioni e suggerimenti scaturiti dalla discussione su questa domanda n. 1 sono state:

- **Gruppo 1**
 - Necessità di avere più stalli a disposizione, ottimizzati in maniera più strutturata, ovvero disposti secondo una "maglia" a distanza regolare tra loro per coprire tutte le aree del centro città. L'ubicazione di dettaglio dovrà essere definita nel piano di attuazione del PULS e così come la progettazione di una segnaletica fissa (ed eventualmente anche variabile) chiara e comprensibile, nel rispetto delle normative vigenti.
 - Proposta di ulteriori ubicazioni degli stalli merci, rispetto a quelle definite dal Piano della Sosta e del PULS, potrebbero essere in Via Roio, Via Sassa, Via Verdi e Via Cimino.
- **Gruppo 2:**
 - Si ravvisa la necessità di aumentare il numero degli stalli sosta. L'ubicazione di alcuni stalli dovrà essere definita anche rispetto alle frequenti aperture/chiusure dei vari cantieri edili e quindi nel piano attuativo si dovrà tenere conto anche del "Piano di Cantierizzazione".
 - Alcuni nuovi stalli potrebbero essere posti in via Fortebraccio e in via Fontesecco.

- **Gruppo 3:**

- Il numero degli stalli previsti dal Piano della sosta è ritenuto adeguato. Ne viene raccomandato solo un leggero aumento.
- La localizzazione di nuovi stalli rispetto a quanto indicato nel Piano della sosta dovrà tenere conto anche di quanto previsto nel MasterPlan Urban Center.
- È da prevedere uno stallo merci in Via Sallustio che, una volta ricostruita, potrebbe ospitare nuovamente diverse attività commerciali.
- Per la distribuzione delle merci viene anche proposto di realizzare all'esterno del centro storico alcuni mini-hub attrezzati dai quali rifornire le attività commerciali del centro con veicoli eco-sostenibili. Il facilitatore ha comunque chiarito che le dimensioni del centro storico dell'Aquila e la vicinanza dei magazzini dei trasportatori non sono tali da giustificare la creazione di hub che comportano oltretutto maggiori costi operativi dovuti alla "rottura di carico".

- **Gruppo 4:**

- Anche questo Gruppo ha evidenziato la necessità di incrementare il numero degli stalli previsto dal Piano della sosta.
- Come localizzazioni viene raccomandato di ubicare nuovi stalli merci nella zona di porta Bazzano e via Fortebraccio.
- **Domanda n. 2** - *Ritenete che 30' di sosta siano adeguati all'impiego degli stalli di carico/scarico?*

I vari gruppi hanno ampiamente dibattuto la questione del tempo di sosta (occupazione dello stallo). In generale l'orientamento di tutti gli stakeholder coinvolti è di prolungare la sosta oltre i 30' normalmente previsti.

È stata avanzata anche la proposta di poter prenotare la durata della sosta, ma questa possibilità è stata scartata poiché il Codice della Strada (CdS) prevede che nella segnaletica relativa allo stallo sia indicato chiaramente il tempo di sosta permesso.

Un compromesso potrebbe essere quello di limitare in generale la sosta a 30', ma con la possibilità (come avviene in altre realtà) di avvertire telefonicamente la Polizia Municipale nel caso di oggettiva necessità di prolungamento della stessa.

- **Domanda n. 3** - *Ritenete utile l'introduzione di un sistema di controllo degli stalli merci che può contrastare le violazioni come occupazione abusiva o eccessivo tempo di permanenza?*

A questa domanda si sono ricevute risposte abbastanza diversificate tra i vari gruppi di stakeholder che si sono alternati al tavolo. In sintesi **Gruppo 1** si è espresso a maggioranza negativamente verso un controllo degli stalli, mentre il **Gruppo 2** si è espresso positivamente. Nel **Gruppo 3** e nel **Gruppo 4** i favorevoli e i contrari si sono bilanciati.

Molti partecipanti hanno asserito che il controllo automatico della sosta negli stalli, carico/scarico, potrebbe essere utile laddove fornisse la possibilità di prenotare lo stallo. Il facilitatore ha evidenziato che la prenotazione dello stallo presenta una complessità organizzativa e tecnologica elevata, che comporta impatti negativi dovuti all'aggravio dei costi di investimento, manutenzione e gestione.

Nel caso si volessero sanzionare le eventuali violazioni da remoto vi è la necessità di aggiungere telecamere per il rilievo della targa del veicolo.

- **Domanda n. 4** - *Nel caso in cui fosse adottato il sistema di controllo automatico degli stalli, ritenete utile una app che permetta di vedere in tempo reale gli stalli liberi/occupati e la loro eventuale prenotazione?*

La realizzazione di una app che indichi direttamente lo stato di occupazione di uno stallo merci ha destato interesse in tutti i gruppi, anche se sono state espresse alcune osservazioni/perplessità.

In primo luogo è stato osservato che l'app oltre a permettere di vedere in tempo reale quali stalli sono liberi, dovrebbe permettere anche la prenotazione dello stallo. Di contro la possibilità di prenotazione implica, come già osservato, maggiori complessità tecnologiche, realizzative ed operative.

3. Follow-up dell'evento

A seguito dell'evento è stato sottoposto ai partecipanti un breve questionario on-line di gradimento al fine di raccogliere le opinioni sull'incontro, in termini di organizzazione logistica e tecnica, nonché di valutare l'adeguatezza e l'accuratezza dei contenuti esposti.

Le risposte al questionario sono state molto positive ed hanno confermato l'importanza e la volontà degli stakeholder coinvolti di partecipare attivamente ad eventi di discussione su argomenti di loro particolare interesse.

A conferma di questo, infatti, il 100% di quanti hanno risposto al questionario ha dichiarato di essere soddisfatto di tutti gli aspetti organizzativi dell'incontro e di essere interessato a partecipare ad ulteriori incontri futuri proposti dall'Amministrazione Comunale.

Dalle risposte ottenute è emerso un buon livello di gradimento e soddisfazione; il 75% di quanti hanno risposto al questionario ha dichiarato che gli argomenti affrontati hanno soddisfatto molto le loro aspettative.

Per l'83% dei rispondenti al questionario on-line, l'evento ha rappresentato inoltre un'occasione di condividere la propria esperienza e di scambiare pareri e opinioni con i rappresentanti dell'Amministrazione Comunale, con gli altri stakeholder e gli esperti del settore presenti all'evento. Soltanto il 17% ha

dichiarato di aver avuto poche occasioni durante l'incontro per un confronto costruttivo con gli altri partecipanti.

L'agenda definita, ed in particolare la suddivisione dei tempi tra sessioni di presentazioni e sessioni interattive, è stata valutata dall'82% dei rispondenti al questionario come attinente e rispondente alle esigenze delle varie tematiche da affrontare, prevedendo sia momenti in sessione plenaria che momenti interattivi con la



Figura 7 – In che misura l'incontro ha soddisfatto le sue aspettative?

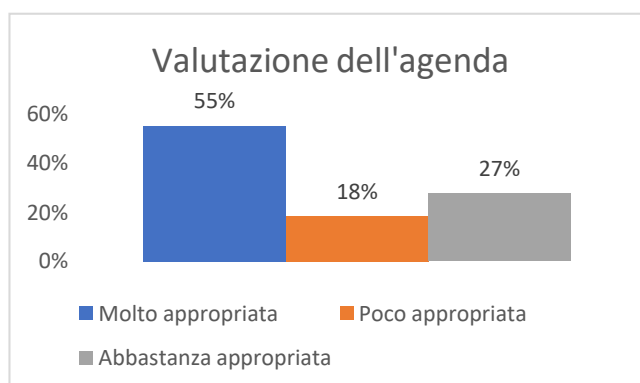


Figura 8 – Valutazione dell'agenda

partecipazione diretta ed il dialogo tra i partecipanti.

È emersa, da una parte dei partecipanti (42%), la necessità di prevedere un tempo maggiore per la discussione ai singoli tavoli di lavoro, in modo da permettere un approfondimento ulteriormente delle varie tematiche oltre a dare a tutti i partecipanti la possibilità di intervenire.

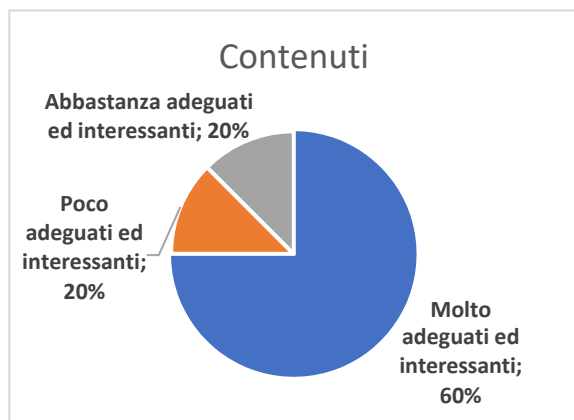


Figura 9 – Esposizione dei contenuti

Anche l'esposizione dei contenuti è stata valutata positivamente, con un 60% dei rispondenti che ha dichiarato di aver apprezzato molto quanto presentato sia nelle sessioni plenarie sia nei differenti tavoli di lavoro.

Per quanto riguarda le soluzioni di logistica urbana proposte dal PULS, presentate durante l'incontro, dei rispondenti al questionario, il 40% ha dichiarato di averle trovate molto adeguate al contesto della Città ed un altrettanto 40% abbastanza adeguate.

Quindi l'80% si è mostrato favorevole alle misure definite nel PULS, mentre solo il 20% ha indicato di considerarle poco efficaci per lo specifico contesto della Città. Per concludere, l'evento è stato giudicato dagli stakeholder come un significativo contributo ad un generale accrescimento della conoscenza della situazione della

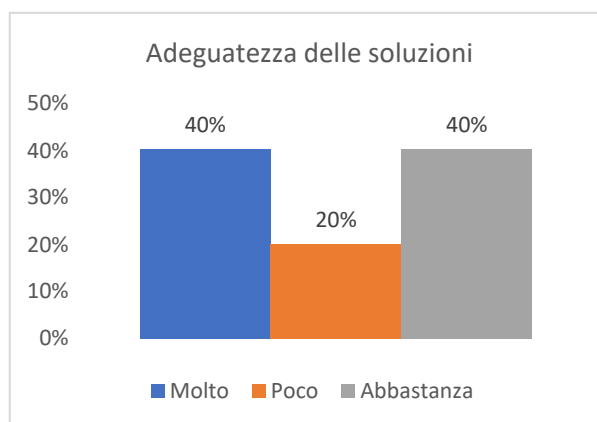


Figura 10 – Adeguatezza delle misure proposte dal PULS

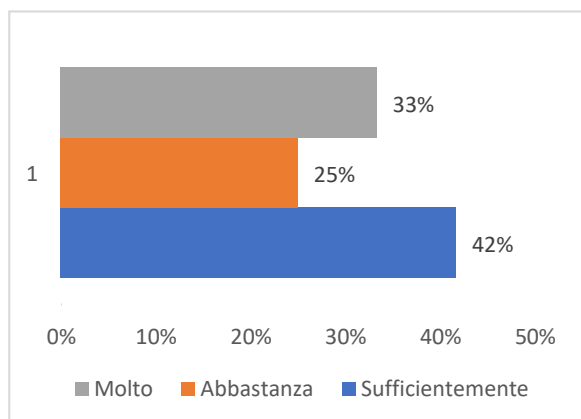


Figura 11 – Contributo all'accrescimento delle conoscenze

logistica urbana all'Aquila. Nel complesso il 58% dei rispondenti al questionario ha dichiarato che l'evento ha contribuito a rafforzare le proprie conoscenze in materia, mentre il restante 42% ha comunque considerato sufficiente tale contributo.

Infine è importante ricordare che sono stati evidenziati, dagli stakeholder che hanno risposto al questionario, ulteriori aspetti di interesse non affrontati durante l'evento e che potrebbero essere oggetto di possibili futuri momenti partecipativi, quali l'adeguamento della viabilità per la fattibilità del piano proposto sulla logistica urbana sostenibile ed un focus sulla mobilità e sulla tematica dei parcheggi.

4. Considerazioni conclusive

Le partecipate ed interessanti discussioni che si sono sviluppate nei 4 Tavoli di “ascolto”, ed anche a livello di singolo Gruppo, hanno consentito di raccogliere utili osservazioni e suggerimenti sui vari aspetti affrontati dal PULS.

Innanzitutto occorre evidenziare come i differenti gruppi di stakeholder abbiano sostanzialmente aderito e validato l’approccio definito nella Relazione Generale del PULS.

Comune a tutti i Tavoli di “ascolto”, è stata l’esigenza primaria di avere un chiaro e definito quadro normativo/regolativo e di conseguenza un monitoraggio continuo del rispetto delle “regole sulla strada” da parte delle categorie di utenti e singoli mezzi, non solo per sanzionare i comportamenti scorretti” ma soprattutto per garantire il lavoro degli operatori durante il giro di consegne, evitando impatti negativi e costi aggiuntivi agli stessi operatori (es. sosta in doppia fila, occupazione abusiva dello stallo merci, ecc.).

I differenti stakeholder hanno concordato sulla necessità di realizzare sistemi tecnologici, introdotti nei tavoli dai differenti facilitatori, che possano garantire continuità e profondità al controllo del rispetto delle finestre orarie di entrata/uscita dalle differenti Zone del centro storico, della relativa permanenza, del rispetto delle tempistiche di sosta e che al tempo stesso possano fornire informazioni all’utenza sullo stato di occupazione degli stalli di carico/scarico.

In particolare gli stakeholder hanno concordato con quanto previsto nella Relazione Generale del PULS per quanto riguarda la realizzazione dei:

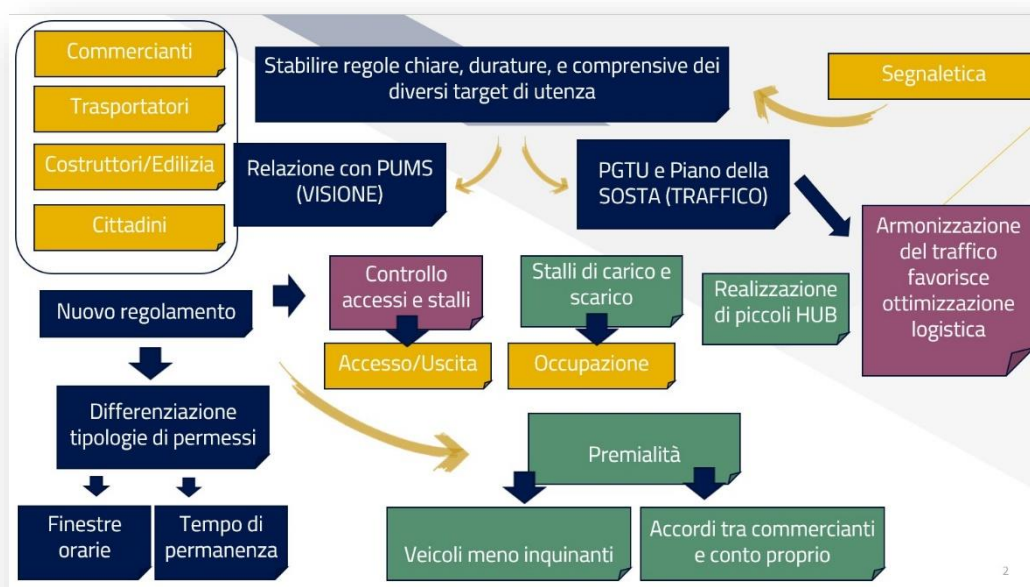
- Sistema di Controllo Accessi
- Sistema di Controllo degli stalli di carico/scarico merci

Questi due sistemi possono rappresentare l’infrastruttura di base per una gestione condivisa degli spazi urbani e garanzia di un ordinato svolgimento dei processi di consegna “ultimo miglio” nel centro storico dell’Aquila.

Un buon livello di accettazione, pur con vari suggerimenti di “aggiustamento” alle specifiche peculiarità del centro Città, è stato manifestato anche verso l’introduzione di Servizi complementari quale il cargo-bike/mini-hub.

Resta infine da segnalare che, come sempre avviene in questo tipo di confronti, oltre agli aspetti di carattere generale, sono state manifestate singole esigenze specifiche, di cui non sempre è possibile tenere conto.

La figura 12, riportata nella pagina seguente, riassume gli elementi principali sintetizzati nei Capitoli precedenti.



~~~~~