

SCHEDA SUL POSITION PAPER “CITTÀ CARGO PER AMBIENTI URBANI SOSTENIBILI”

“Città Cargo per ambienti urbani sostenibili”

I punti chiave del position paper di Clean Cities Campaign e Legambiente Lombardia

Perché serve parlare di cargo bike

Le città italiane affrontano insieme tre crisi urbane: **inquinamento dell'aria, congestione e insicurezza stradale**. Nelle aree urbane continuano a crescere sia le auto private sia i veicoli commerciali, mentre l'espansione dell'e-commerce aumenta le consegne e la pressione sullo spazio pubblico. Il position paper sostiene che le cargo bike possono essere una risposta concreta e immediatamente disponibile per ridurre traffico, emissioni e occupazione dello spazio urbano.

Il problema, in breve

In Italia le grandi città registrano livelli molto elevati di motorizzazione privata e traffico. A questo si aggiunge l'aumento delle consegne legate al commercio online. A Milano, per esempio, si stimano **circa 180 mila operazioni di consegna al giorno**, per quasi **12 mila tonnellate di merci**; l'e-commerce rappresenta solo una quota ridotta dei volumi ma una quota enorme del numero totale di consegne. Il risultato è più congestione, più veicoli in strada, più emissioni e più conflitto nello spazio urbano.

Perché le cargo bike sono una soluzione efficace

Le cargo bike non sono una soluzione di nicchia, ma uno strumento già testato in molte città europee per la **logistica dell'ultimo miglio** e per la **mobilità familiare quotidiana**. Possono trasportare merci e persone in modo rapido, sicuro e a zero emissioni dirette, occupando molto meno spazio rispetto a furgoni e automobili.

I dati più importanti

Diversi studi e sperimentazioni mostrano che le cargo bike:

- possono essere **più rapide dei furgoni** nelle consegne urbane;
- a Bruxelles si sono dimostrate **più veloci del 50%**, con il **doppio delle consegne all'ora** e **costi per pacco fino a dieci volte inferiori** rispetto ai furgoni;

- in un progetto pilota a Milano hanno registrato **-23% nei tempi di consegna, -40% nei costi vivi di trasporto e -92% di CO2, NOx, PM10 e PM2.5;**
- possono arrivare a coprire una quota molto rilevante della logistica urbana nelle aree dense.

Non solo logistica: servono anche alle famiglie

Le cargo bike non servono solo a consegnare merci: sono anche una valida alternativa all'auto per molte attività quotidiane, come accompagnare i bambini, fare la spesa, trasportare oggetti ingombranti o spostarsi in città. In Europa questa funzione è già consolidata, soprattutto dove esistono incentivi, reti ciclabili sicure e parcheggi protetti.

Cosa frena oggi la diffusione

Secondo il documento, gli ostacoli principali non sono solo economici. Pesano soprattutto:

- la carenza di **infrastrutture ciclabili adatte anche ai mezzi più larghi;**
- la mancanza di **parcheggi sicuri;**
- l'assenza di **micro-hub** e spazi per la rottura del carico;
- regole e pianificazione urbana ancora troppo orientate a camion, furgoni e auto private;
- un contesto culturale e stradale che continua a penalizzare chi si muove in bici.

Cosa possono fare subito i Comuni

Clean Cities e Legambiente propongono un'agenda per trasformare le città in **"Città Cargo"**. Tra le misure prioritarie:

- raccogliere dati e monitorare il potenziale della cargo-logistica;
- progettare reti ciclabili **cargo-ready**, più larghe e sicure;
- realizzare **parcheggi dedicati**, bike box e depositi accessibili;
- creare **micro-hub urbani** e punti di consolidamento merci;
- usare **ZTL, regole di accesso e finestre orarie** per favorire i mezzi meno impattanti;
- introdurre **incentivi**, prestiti a tasso zero, rottamazione di veicoli inquinanti e uso del procurement pubblico;
- investire in **sicurezza, formazione e standard tecnici.**

Le città europee mostrano che funziona

Nel documento vengono citati esempi concreti da **Parigi, Utrecht, Oslo, Berlino, Amsterdam, Rotterdam, Londra e Bruxelles**. La lezione comune è chiara: dove si

combinano **sussidi, infrastrutture e regolamentazione**, le cargo bike passano rapidamente da soluzione sperimentale a componente stabile della mobilità urbana e della logistica.

Il messaggio politico

La conclusione del position paper è netta: la domanda non è più se le cargo bike possano funzionare, ma **se esista la volontà politica di sfruttarne davvero il potenziale**. Le città che agiranno con decisione potranno ridurre traffico e inquinamento, migliorare la qualità dell'aria, restituire spazio pubblico alle persone e rendere le strade più sicure e vivibili.

In una frase

“Le cargo bike sono una soluzione concreta, pratica, poco costosa, per rendere le città meno inquinate, meno congestionate e più sicure.”

Dati chiave

- **180 mila** operazioni di consegna al giorno a Milano
- **2 volte più rapide** dei furgoni in diversi progetti pilota
- **10 volte meno costose per pacco** in uno studio su Bruxelles
- **-92%** emissioni locali nel progetto pilota milanese
- fino al **50%** delle operazioni di consegna in aree urbane dense potenzialmente effettuabili con cargo bike

Il decalogo delle Città Cargo

Non basta il sussidio: servono regole, spazi e visibilità politica. I Comuni possono agire subito, anche con risorse limitate, per sbloccare la ciclologistica.

1. Programmi di prestito e bike sharing cargo

*Esempio: fLotte Berlin (prestito gratuito di cargo bike in biblioteche e centri civici).
Programmi del genere permettono a cittadini e PMI di provare il mezzo senza rischio economico.*

2. Conversione stalli auto in parcheggi cargo

*Esempio: Bruxelles ha già creato box dedicati e trasformato posti auto in stalli per cargo bike.
È una misura low-cost e molto visibile, con impatto immediato sullo spazio pubblico.*

3. Hub logistici urbani su suolo comunale

*Esempio: Monaco e Utrecht facilitano micro-hub merci in aree centrali.
Un Comune può mettere a disposizione magazzini pubblici o parcheggi dismessi a tariffa calmierata.*

4. Piani cicloviani "cargo-ready"

Esempio: Londra (TfL Cargo Bike Action Plan) e Utrecht hanno standard per corsie larghe $\geq 2,5$ m e intersezioni protette.

Integrare requisiti cargo negli aggiornamenti ai PUMS, biciplan, PGU e in generale nei piani opere comunali è un ottimo modo per iniziare a rendere le città più "cargo-ready".

5. Clausole negli appalti pubblici

Alcune città della rete C40 Cities prevedono che una parte rilevante delle consegne fatte per nome e per conto del Comune siano a zero emissioni, inserendo punteggi premianti per i fornitori che usano cargo bike in sede di appalto.

6. ZTL e finestre orarie dedicate

Esempio: Stoccolma e Utrecht limitano l'accesso dei furgoni in alcune ore, mentre le cargo bike sempre ammesse.

Si tratta di un incentivo diretto a cambiare mezzo per rispettare i Service Level Agreements, ma è essenziale tarare bene l'ampiezza delle finestre di accesso per i furgoni e inserire condizionalità ulteriori come "nudge" per le aziende.

7. Iniziative di comunicazione ed eventi dimostrativi

Esempio: Parigi ha usato le Olimpiadi 2024 per sperimentare la ciclologistica.

Occasioni come fiere, eventi sportivi o culturali possono diventare laboratori urbani per consegne in cargo bike.

8. Obiettivi chiari nei piani clima e mobilità

Esempio: Berlino include le cargo bike nel proprio piano climatico come sostituto dei furgoni.

Inserire target (% consegne in cargo entro X anni) nei PAESC, PUMS, PULS e altri strumenti di pianificazione.

9. Partnership pubblico-private con corrieri

Esempio: Londra e Bruxelles hanno protocolli o accordi con gli operatori del settore per lo sviluppo di hub logistici su suolo pubblico.

10. Formazione e professionalizzazione dei rider

Esempio: diversi programmi europei prevedono training obbligatorio e DPI per rider di cargo bike.

Questo genere di misure riduce gli incidenti, migliora la percezione sociale del mezzo e ne facilita l'accettazione dei cittadini.