

C-LIEGE - Clean Last mile transport and logistics management for smart and efficient local Governments in Europe

DELIVERABLE D2.2

Knowledge Sharing Workshop proceedings – SUMMARY (Italian)

Dissemination level: PUBLIC

Workpackage n. 2

Version Final

Date of preparation 08/02/2012

The sole responsibility for the content of this deliverable lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. Neither the EACI nor the European Commission are responsible for any use that may be made of the information contained therein.

Grant Agreement n. IEE/10/154/SI2.589407 – C-LIEGE

Conteso di riferimento, obiettivi, target audience.

Il progetto C-LIEGE si pone l'obiettivo di agevolare lo scambio di buone pratiche su misure "soft" e politiche orientate allo sviluppo sostenibile del trasporto delle merci e dell'ultimo miglio. Lo scopo del progetto, è quello di promuovere il trasporto urbano delle merci in maniera ecologica ed energeticamente efficiente.

Il progetto è rivolto alle Amministrazioni pubbliche e agli operatori logistici. Uno degli obiettivi di C-LIEGE è quello di sviluppare un "toolbox", contenente un'insieme di politiche "push" e "pull" che le amministrazioni comunali possano selezionare e implementare sulla base del contesto locale di applicazione.

Un altro obiettivo è quello di stabilire le funzioni del City Logistic Manager (CLM) delle merci: il progetto fornirà le linee guida per le amministrazioni locali al fine di stabilire questa nuova figura e, al contempo, a monitorarne l'impatto e i benefici.

In linea con questi obiettivi, il presente workshop è indirizzato alle città/regioni Europee con misure ed iniziative a sostegno delle politiche riguardanti il trasporto urbano delle merci in modo di condividere con i gruppi di stakeholder le esperienze di ognuno.

L'obiettivo del workshop è anche quello di condividere le esperienze vissute dai vari gruppi di stakeholder, per conoscere le buone pratiche nel trasporto urbano delle merci e discutere delle ragioni per cui alcune misure non hanno funzionato nelle esperienze precedenti. Il risultato è quello di identificare i bisogni delle amministrazioni, dei corrieri e degli spedizionieri verso un sistema ecosostenibile ed efficiente delle merci in ambito urbano.

Il primo Workshop si è tenuto a Barcellona il 21 ottobre 2011. Il workshop si è rivelato un'eccellente opportunità per diffondere il progetto C-LIEGE alle altre reti Europee di stakeholder e ad rappresentanti di comuni/regioni, operatori logistici, corrieri, spedizionieri, produttori di veicoli ad alimentazione elettrica, come [POLIS](#), [Eurocities](#), [ERTRAC](#), [EuropeanShippersCouncil](#), [ACEA](#), EUCARS, [EFFA](#), [EEVC](#), [IRU](#), [FedEx](#), ecc.

Uno dei punti di forza del progetto è la volontà di realizzare sinergie tra C-LIEGE e gli altri progetti CIP-IEE sul tema specifico della logistica urbana come, per esempio, CYCLELOGISTICS e ECOSTARS. Altri importanti progetti sul tema affrontato da C-LIEGE come ENERREG (Interreg IVC), alcuni progetti olandesi o francesi riguardanti il City

Logistics Manager come SUGAR (Interreg IVC) sono stati invitati a presentare le loro esperienze.

Casi studio Europei nel trasporto urbano delle merci.

I casi studio illustrati presentano una varietà di approcci differenti:

- La **Regione Emilia-Romagna** è un esempio perfetto di come una rete regionale può agevolare e supportare l'implementazione di un'azione locale, come nel caso di **Parma**.
- La **regione di Stoccarda** è un esempio di come un'intesa comune senza la necessità di grandi investimenti può raggiungere il successo.
- **Amsterdam, Budapest e l'Ile-de-France** hanno illustrato il modo in cui utilizzare le risorse naturali della città, come le vie fluviali e le altre reti della navigazione. Le due città e la regione hanno spiegato come questo mezzo di trasporto sia poco utilizzato. Nell'Ile-de-France una politica urbana più efficace ed un uso del territorio più attento può contribuire a rendere il trasporto delle merci più efficiente a Parigi e in tutta la regione.

L'amministrazione regionale dell'Emilia-Romagna è stata attiva nelle politiche logistiche urbane fin dall'inizio dell'anno 2000. Il caso studio è stato presentato da Alberto Preti, Istituto dei Trasporti e della Logistica (ITL), direttore della sezione di Bologna. È stato sviluppato un programma di mobilità sostenibile tra il 2003 e il 2005, finanziato solamente da fondi regionali e riguardante 5 misure di intervento, in cui la misura numero 5 è strettamente collegata alla logistica urbana. Le regolamentazioni sono state create con una metodologia costruita a gradini, partendo dalla condivisione di un approccio metodologico per mappare i processi di logistica urbana e i problemi che intercorrono all'interno della regione, fino alla definizione di comuni linee guida di intervento, seguita dalla progettazione degli interventi e, successivamente dall'implementazione su base regionale.

La regione Emilia-Romagna è stata ed è a tutt'oggi attiva nella logistica urbana tramite azioni regionali per supportare le Amministrazioni comunali della regione nello sviluppo della logistica urbana e nei due pilastri che costituiranno le politiche di sviluppo dei prossimi anni:

- Armonizzazione dei regolamenti, in termini orientamento e cooperazione con i comuni per definire le regole della logistica urbana;

- Il piano regionale della mobilità elettrica, sia merci che passeggeri.

Il caso studio di Parma

Il caso di Parma può illustrare come un’iniziativa regionale può spingere gli attori locali e l’amministrazione ad essere efficienti nell’implementare una strategia urbana all’interno di una rete regionale.

Le autorità locali e regionali possono fissare gli obiettivi e le regole ma il mercato deve rimanere libero e competitivo senza che vi si impongano restrizioni. Come si possono ottenere questi obiettivi senza prevedere azioni monopolistiche? Come è possibile finanziare la città e mantenere alta la concorrenza?

Parma ha una struttura urbana delicata e un’architettura cittadina medievale. Infatti, diverse opere sono protette dall’Unesco. Nel 2004, il Comune di Parma ha lanciato un’iniziativa chiamata ECOLOGISTICS per identificare, insieme agli stakeholder, soluzioni sostenibili per consegnare le merci nel centro storico. Il progetto ECOLOGISTICS nasce dall’idea di evitare problemi insostenibili e non condivisi per distribuire le merci nel centro storico della città.

L’approccio usato ha lo scopo di riorganizzare il regolamento generale riguardante sia il transito che la sosta dei veicoli merci all’interno del centro storico di Parma e di implementare uno schema innovativo di distribuzione delle merci basato sull’efficienza ed efficacia del processo logistico, la sostenibilità ambientale, sociale e la sicurezza.

Il Comune di Parma ha deciso di attivare procedure per l’attuazione del progetto di logistica urbana partendo da un approccio top-bottom fino ad uno bottom-up. È stata avviata una consultazione continuativa tra gli attori chiave, che ha dato come risultato la creazione del “Protocollo per la qualità dell’aria – Razionalizzazione della distribuzione urbana” tra il Comune ed i principali stakeholder locali. Gli stakeholder si sono impegnati ad adottare una flotta di veicoli eco-compatibili coerentemente con il nuovo regolamento per la distribuzione urbana delle merci nel centro di Parma. L’accordo ha permesso di implementare i regolamenti e le misure indirizzate ad ottenere un efficiente ed efficace, nonché sostenibile, distribuzione urbana delle merci, favorendo i veicoli ecocompatibili e adempiendo gli obblighi del cosiddetto processo di “accreditamento”.

Le cinque regole d’ora del processo di “accreditamento” sono:

- 1) le filiere interessate sono prodotti alimentari freschi, secchi, collettame, capi appesi e/o Ho.Re.Ca. (Hotel, Restaurant, Catering);
- 2) uso di veicoli commerciali ecocompatibili (e.g. metano, elettrico, bifuel) o veicoli Euro 4;
- 3) uso di veicoli leggeri (3.5 ton);
- 4) garantire fattori di carico elevati (almeno 70% della capacità di carico del veicolo);
- 5) installare sistemi di localizzazione per permettere il tracciamento e il monitoraggio dei veicoli; inoltre con tali dispositivi si possono avere informazioni accurate ed in tempo reale della situazione di congestione della rete viaria.

La partecipazione volontaria al progetto ECOLOGISTIC è una significativa opportunità per tutti gli attori chiave coinvolti: tra i benefici più importanti vi è un forte vantaggio nella competitività nel mercato locale, la riduzione dei costi nelle operazioni di trasporto delle merci, permette di ricevere benefici nella distribuzione, di ricevere incentivi come l'estensione delle finestre temporali, per l'accesso al centro della città, godere dell'accesso libero al centro storico, ecc. Gli operatori hanno l'opportunità di scegliere: utilizzare veicoli ecologici e con un elevato fattore di carico ("accreditamento") con la possibilità di distribuire le merci tra le 6:00 e le 22:00 oppure - in alternativa - possono affidare le proprie merci al servizio di trasporto ecologico chiamato ECOCITY. Questo servizio è in libera competizione con gli altri servizi "accreditati" di trasporto merci offerti dagli operatori del settore a Parma. Il progetto ECOLOGISTICS e il servizio ECOCITY contribuiscono a razionalizzare il processo di distribuzione urbana delle merci unendo i trasporti "virtuosi", gli operatori logistici, riducendo l'impatto ambientale, i costi sociali ed incrementando l'uso di mezzi di trasporto ecologici.

Il caso studio di Stoccarda e Regensburg

Il caso studio di **Stoccarda** è stato presentato da Martin Brandt (KLOK) partner e sito pilota del progetto C-LIEGE. La regione di Stoccarda, con i suoi 2,6 milioni di abitanti, è un organo istituzionale, che copre tutte le città e le cinque contee vicino nella regione, oltre alla stessa Stoccarda. In tutta la zona, sono state adottate, ora e nel passato molte misure per la logistica urbana tra cui:

- finestre temporali per i mezzi di consegna nel centro della città (zone pedonali);
- spazi speciali per il parcheggio dei mezzi per la consegna;

- schemi di consegna nella zona sud di Stoccarda (area di Filder);
- una “Logistica Urbana” basata sulle consegne consolidate nel centro della città ma questa azione è fallita alla fine degli anni ‘90.

Inoltre, un numero di misure per la logistica urbana sono in fase di programmazione e, quindi, non possono ancora essere valutate, tra queste misure elenchiamo:

- uso di veicoli elettrici;
- punti di raccolta per le consegne locali;
- distribuzione modulare locale: i mezzi più grandi vengono usati dal centro di distribuzione fino ad una struttura di interfaccia (es. un parcheggio per la distribuzione), da qui i “moduli” vengono scaricati in mezzi più piccoli;
- il concetto di infrastruttura ferroviaria per i clienti locali.

Concetto di *truck routing*

L’area di “Filder” (a sud della città), una zona residenziale, ha visto una forte crescita economica. Poiché né la zona di Filder né la periferia né le altre frazioni a sud di Stoccarda hanno un’entità politica che le rappresenti, si sono unite per risolvere il problema del traffico, anche dovuto al trasporto urbano delle merci, che viene vissuto come una delle maggiori criticità della zona.

Le amministrazioni delle maggiori comunità hanno preparato uno **schema per la distribuzione urbana** perché hanno capito che con misure singole avrebbero solamente indirizzato il traffico da una zona ad un’altra. L’obiettivo non era solamente quello di ridurre le emissioni, ma anche quello di ridurre il rumore. Il tracciamento degli itinerari da seguire è stato calcolato per poter permettere l’attraversamento anche da parte dei mezzi più grandi.

I consulenti hanno compiuto degli studi e verificato quali strade i mezzi avrebbero potuto percorrere, per poter ricevere il beneficio maggiore dopo aver ottimizzato le rotte. In questo modo alcuni settori non avrebbero subito cambiamenti, ma avrebbero comunque beneficiato dell’ottimizzazione. Questo schema ha funzionato bene per molte di queste zone abitate con un investimento minimo. Attraverso queste semplici iniziative condivise da più centri abitati, la regione ha ottenuto risultati positivi.

Logistica urbana a Regensburg (RegLog)

Regensburg è una città situata in Baviera. Il progetto è promosso dall'industria senza il finanziamento pubblico ed è completamente autosufficiente.

Il progetto è iniziato nella regione di Stoccarda nel 2010 nel Circolo della logistica (Circle of GoodsLogistics). Si serve dell'aiuto dato dalle buone pratiche studiate in TRAILBLAZER, un altro progetto "Intelligent Energy Europe" iniziato nel 2009. RegLog è stato introdotto nel 1998 con la collaborazione dell'Università, della Camera di commercio e BMW. Il sito è una grande area del centro storico, il movimento di merci pesanti è causato dalla presenza di 500 negozi e 200 imprese. Pertanto, l'obiettivo, è quello di ridurre il traffico.

Alcune delle compagnie che partecipano al progetto hanno sede nei freightvillage. Questa posizione riduce la distanza da percorrere per trasportare le merci fino alla destinazione finale. Il corriere va nelle sede delle compagnie e ritira le merci. Un elemento centrale di questo progetto è l'accorpamento di funzioni logistiche nei freightvillage. Grazie a questo, la frequenza dei viaggi è ridotta ed i veicoli devono percorrere una distanza minore.

Il caso studio di Amsterdam, Budapest e l'Ile-de-France.

Il caso studio di **Amsterdam** è stato presentato da Erik Regterschot del Comune di Amsterdam (Olanda). Le soluzioni implementate sono indicate di seguito:

- consolidamento delle spedizioni utilizzando veicoli elettrici (EV). Per il momento ci sono due centri di consolidamento gestiti da società private senza alcun contributo pubblico. La dipendenza da operatori privati può anche essere uno svantaggio. Entro il 2012, 50 veicoli elettrici dovrebbero essere in uso, tra questi ci saranno anche veicoli per la raccolta dei rifiuti. Anche se comprare questi veicoli elettrici comporterà una spesa elevata. Il beneficio atteso è la diminuzione del valore dei km dovuto al raggruppamento dei beni;
- è stato lanciato un programma di sussidi per il rinnovo dei mezzi;
- incentivi alle consegne notturne;
- uso di schemi di transito per il traffico merci, per ridurre la congestione nelle strade più importanti;

- uso di barche elettriche (nei canali);
- ampliamento della finestra temporale (7:00 – 12:00). Attualmente l'accesso è consentito fino alle 11:00; il risultato atteso è una diminuzione del 4% del chilometraggio;
- introduzione di zone a traffico limitato. Già dal 2009 è stato interdetto il traffico dei mezzi con portata a terra superiore alle 3,5 tonnellate. Si utilizzeranno furgoni tuttora in preparazione per raggiungere i giusti standard di emissioni.

Un piano per la logistica, basato sulla navigazione del Danubio, per la città di **Budapest** è stato presentato da Mondovics Janos da IFKA, la Fondazione per lo sviluppo dell'Industria.

Le possibili soluzioni adottabili sono: l'armonizzazione dei sistemi normativi, contratti di trasporto nelle filiere di prodotti simili, reverse logistics (consegna di beni e rottami al punto di erogazione). Queste misure possono potenzialmente contribuire ad eliminare la congestione, inoltre possono migliorare la qualità della vita dei cittadini e rendere più sicuro l'ambiente. La soluzione prevede un doppio sistema di consegne, due magazzini urbani provvederanno alle consegne e un secondo sistema trasporterà le quantità che i negozi chiederanno e delinea la rotta migliore. Uno dei percorsi alternativi di consegna nel centro della città è costituito dalla navigazione del fiume Danubio. Anche se ha una posizione ottimale per la logistica della città, la navigazione non è mai stata aumentata. I problemi da risolvere per facilitare la sua integrazione nel sistema logistico riguardano: metodi e strumenti di modellazione, strumenti tecnici, tecniche di carico e modalità di trasporto combinato.

Nel caso studio che riguarda l'**Ile-de-France**, presentato da Diana Diziain, è stata presentata una politica per l'uso intensivo del territorio ed una politica immobiliare a favore del trasporto merci e della logistica. Nella regione dell'Ile-de-France includendo Parigi e i quartieri e le frazioni periferiche, approssimativamente vivono 11 milioni di abitanti, che rappresentano quasi un quinto dell'intera popolazione francese. La pianificazione urbanistica è di competenza dell'amministrazione locale, mentre la questione degli immobili non è una questione politica tipicamente regionale e generalmente non fa parte delle politiche pubbliche. Questa prospettiva si concentra sul ruolo delle politiche in materia di uso del suolo e beni immobili in generale per la logistica della città e propone alcuni passi per un'azione regionale su questi punti.

L'assenza di una politica territoriale ha determinato una diffusione della logistica in due fasi: dal centro città alla periferia e dalla periferia al di fuori dell'Ile-de-France. Sia la città che la regione hanno preso provvedimenti per migliorare le politiche di uso del territorio per la logistica. La città ha riservato delle aree alla logistica all'interno del *land master plan* e la Regione ha fornito dei siti "multimodali". Tramite il piano regionale per i trasporti dell'Ile-de-France (PDUIF), esiste una possibilità di mantenere attivi i centri di logistica urbana nell'area metropolitana (e nelle zone suburbane).

La regione Ile-de-France ha studiato le migliori condizioni di attuazione di strumenti innovativi nel settore immobiliare per i centri urbani. Il prezzo del terreno è più basso per scopi logistici rispetto a scopi commerciali o residenziali. La logistica deve trovare soluzioni efficaci sull'uso intensivo del territorio, per esempio attraverso un'intensa attività di collaborazione. La bassa redditività delle attività logistiche insieme con gli alti costi di costruzione e dei terreni, sono in contrasto con la redditività economica delle imprese. Di conseguenza, gli investitori sono riluttanti ad avviare tali progetti. Il processo decisionale è rallentato dalla mancanza di dati disponibili sui costi operativi. Poiché non è disponibile nessuno studio sulla fattibilità economica, la Regione ha studiato la forma architettonica, le misure ambientali, il funzionamento di un terminale urbano e il valore che un edificio è in grado di produrre.

DG MOVE EC Urban Freight Study

La Commissione Europea sta facendo uno sforzo per analizzare come le Autorità locali possono sostenere meglio la consegna di merci in città e quello che dovrebbe essere la ripartizione ideale dei compiti tra i diversi livelli di governance. E' chiaro che le Autorità locali hanno bisogno di una visione più chiara sui loro ruoli. Per esempio, quale dovrebbe essere l'equilibrio tra sostegno finanziario e know-how? In questi tempi difficili per le economie locali e regionali fornire un sostegno finanziario sta diventando sempre più difficile e sempre più pressione potrebbe ricadere sul settore privato per contribuire finanziariamente ai progetti. Il ruolo degli enti locali può essere quello di creare ambienti favorevoli alle regolamentazioni e impostare nuove opportunità per la consultazione e la discussione di tematiche importanti tra le parti interessate. Per uno scambio efficiente le controparti dovrebbero imparare le une dalle altre: amministrazione da amministrazione, operatori da operatori, ecc.

Andrea Campagna del Centro Trasporti e Logistica (CTL) dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" ha presentato i risultati di uno studio sul trasporto merci urbano affidato dalla Commissione europea che CTL ha compiuto insieme con MDS Transmodal.

L'obiettivo è quello di rivedere le pratiche e le misure esistenti a livello locale. L'interesse della Commissione è quello di capire il ruolo di queste misure e delle pratiche nel trasporto urbano delle merci. Il trasporto urbano delle merci è una questione che viene normalmente affrontata a livello comunale (per il principio di sussidiarietà). Cosa può fare la Commissione per i comuni? Cosa si può fare a livello europeo? Il trasporto urbano delle merci è un sistema complesso che non può essere gestito nello stesso modo del trasporto passeggeri. Infatti, molti interessi particolari sono in conflitto. Non è solo una questione di interazione tra l'autorità pubblica e i cittadini, come nel trasporto delle persone, nel trasporto delle merci sono coinvolti più soggetti. Di conseguenza, c'è la necessità di avere una certa riconciliazione dei conflitti e delle azioni di concertazione per soluzioni e politiche condivise. Nell'attuale crisi economica, le autorità pubbliche non hanno budget da spendere nella logistica urbana. Il trasporto urbano delle merci è in grado di supportare l'economia urbana, in grado di supportare la causa ambientale, ma i costi degli effetti negativi non possono essere pagati completamente dagli operatori. Le autorità dovrebbero bilanciare gli effetti positivi e negativi e le diverse esigenze dei cittadini/consumatori e gli operatori.

I regolamenti sono molto importanti, non per i servizi porta a porta, ma a livello locale per un più efficiente e per una migliore gestione della catena di fornitura. Invece di sussidi indiretti concessi a operatori del trasporto merci, le autorità dovrebbero sostenerli per farli diventare più efficienti. L'uso del suolo è fondamentale, ad esempio, per la zonizzazione di alcune attività commerciali che generano attività di trasporto urbano delle merci, compresa l'attività di carico/scarico per salvaguardare i siti in aree urbane che possono essere utilizzati su base commerciale per il trasporto ferroviario e il trasferimento del trasporto merci per via navigabile. I veicoli elettrici non sono considerati dagli operatori come la soluzione più promettente a causa del costo di investimento più elevato. Infatti, i veicoli a gas o ibridi sembrano avere più successo. Una ragionevole ed efficiente regolamentazione richiede competenze avanzate al fianco delle autorità pubbliche per lo sviluppo di piani e per quello delle linee guida per la città.



1st Plenary Knowledge Sharing Workshop

Programme

21 October 2011

Dr Melcior Colet Museum

C/ BUENOS AIRES, 56-58, 08036 Barcelona (Spain)

9.00: Registration

Chairman (plenary, session#1): David Harris, Birmingham City Council, Projects Leader - Transportation Strategy

9.45: Welcome by LEITAT

10.00: Plenary session

- Strategies of the Intelligent Energy Europe Programme - *Olav Luyckx, EACI Project Officer*
- C-Liege project presentation - *Paola Cossu, C-Liege Project Coordinator, FIT Consulting srl*
- Barcelona show case - *Isabel Moretó, Barcelona City Council, Mobility expert*

10.40: Coffee break, networking

11.00: Session #1: Intelligent Energy Europe (IEE) and related case studies

- ECOSTARS - *Sylvain Haon, POLIS Executive Director*
- CYCLOGISTICS - *Karl Reiter, FGM-AMOR, Cyclelogistics Project Coordinator*
- Urban Freight Study - *Andrea Campagna, University of Rome*

Moderator (sessions #2,#3, panel discussion: *Massimo Marciani, President of FIT Consulting srl*)

12.00: Session #2: Relevant cases studies in urban freight management

- Clean urban freight transport initiative in Parma: ECOLOGISTICS project & ECOCITY service - *Andrea Bianchi, Director of Centro Agroalimentare e Logistica Consortile (CAL)*
- Emilia-Romagna: the regional approach to urban freight policies and actions - *Alberto Preti, ITL, Head of Bologna Branch*
- Stuttgart: Truck Routing and City Logistics - Recommended Good Practices - *Martin Brandt, KLOK Project Manager*

13.30: Lunch

14.30: Session #3: EU cities/regions case studies

- Sustainable City Logistics in Amsterdam: best practices - *Erik Regterschot, City of Amsterdam, Project Manager*
- Budapest: Combined city logistics plan for Budapest based on Danube - *Janos Mondovics, IFKA General Manager*
- Ile-de-France: Real estate tools and land use policy for city logistics - a role for the Regions - *Diana Diziain, Region Ile-de-France, Project Manager*

16.00: Coffee break

16.15: Interactive experts panel discussion



This event is supported by the Catalan Institute of Energy - ICAEN