

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

DELIVERABLE D8.7

Final event proceedings - SUMMARY (ITALIAN)

Dissemination level: PUBLIC

Workpackage n. 8

Version Final

Date of preparation 29/11/2013

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



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Contesto, obiettivi, target di riferimento

Il seminario finale tenutosi nel cuore di Bruxelles il 21 novembre 2013 è stato un evento aperto al pubblico con l'obiettivo di diffondere e trasferire i risultati del progetto C-LIEGE ad altre città europee e di paesi di recente ingresso nella Comunità Europea. L'evento ha attirato 63 partecipanti provenienti da diversi angoli d'Europa. Dopo una panoramica generale del progetto e un quadro generale dei progetti affiliati STEER, sono state consegnate presentazioni tecniche dettagliate workpackage dopo workpackage riguardanti gli aspetti di particolare importanza per pianificare in modo efficace e gestire le esigenze del trasporto urbano delle merci (UFT), come, ad esempio, il toolbox del progetto C-LIEGE, le implementazioni dei siti pilota, la valutazione degli impatti, le azioni di trasferibilità e quelle di comunicazione.

Per la prima volta, è stata mostrata pubblicamente un'analisi scientifica generale sulle misure soft e sul loro impatto sul pubblico.

La coesione e le sinergie tra i progetti finanziati nell'ambito dello stesso programma europeo (azione STEER EIE) sono estremamente importanti ed essenziali. Pertanto, gli ideatori del progetto C-LIEGE avevano già invitato altri progetti gemelli dedicati al traffico delle merci in ambito urbano anche ai seminari precedenti. Questa volta è stato presentato un progetto già chiuso ed uno recentemente avviato: il TRAILBLAZER and ENCOLSED. Tutti questi progetti gemelli sono complementari, e si concentrano su diversi aspetti dello stesso ambito.

L'evento è stato chiuso da una sessione estremamente utile e preziosa con gli stakeholders dei siti pilota. Rappresentanti del settore pubblico e di quello privato sono stati invitati ad una tavola rotonda in cui entrambi i gruppi hanno risposto a domande specifiche e hanno tratto conclusioni.



Figura 1 - Il pubblico dell'evento finale

Panoramica del progetto

Il progetto C-LIEGE non è un progetto di ricerca, ma un'iniziativa pilota. Alcune componenti sono ancora in corso poiché il progetto terminerà solo alla fine del mese. Il trasporto delle merci è molto importante dal punto di vista economico per una città e per i cittadini, in quanto le merci vengono sempre spostate da un punto all'altro con un obiettivo specifico: poiché sia i negozi sia i cittadini ne hanno bisogno. Il progetto C-LIEGE è uno strumento per contattare i responsabili politici e spiegare loro che la gestione logistica è un'opportunità per migliorare le condizioni dello stato urbano e per offrire ai cittadini una migliore qualità della vita.

Il toolbox del progetto C-LIEGE e il suo potenziale

Le autorità locali hanno molte competenze in materia di trasporti e di solito gestiscono il trasporto di passeggeri ma in generale, con l'eccezione delle restrizioni di accesso, che ricadono nell'ambito delle loro responsabilità, sono le aziende private a gestire la circolazione delle merci. Questi operatori privati sono efficienti per quel che riguarda la gestione dei costi interni, ma nei loro bilanci non includono i costi esterni. Il trasporto delle merci è di solito considerato come una fonte di congestione e dei problemi esterni associati. Le autorità locali hanno la possibilità di influenzare e gestire il trasporto merci rendendolo più efficiente sia a livello energetico sia economico, utilizzando misure soft e regolamenti senza il bisogno di grandi investimenti.

Il progetto C-LIEGE ha sviluppato i cinque seguenti strumenti integrati di supporto per governi locali:

- 1) Trasporto Urbano delle Merci (UFT) Database di Buone Pratiche
- 2) Database delle misure "push&pull"
- 3) Linee guida per il piano di mobilità urbana delle merci del progetto C-LIEGE
- 4) Manuale per gli Stakeholder
- 5) Toolbox del progetto C-LIEGE

Database delle buone pratiche sul trasporto urbano delle merci

Vantaggi:

- Fornisce un accesso on demand ai benchmark delle performance e ai risultati delle ricerche sulle buone pratiche provenienti da applicazioni relative a città dell'UE .
- Copertura della maggior parte dei tipi di buone pratiche tra cui misure sia soft sia hard nell'ambito del trasporto urbano delle merci.
- Strumento informativo di supporto per gli stakeholders.

Il database delle **misure "push and pull" orientate alla domanda** comprende 45 misure push&pull nell'ambito del trasporto urbano delle merci. Il database riporta dettagliatamente per ciascuna misura: il tipo, i principali stakeholders coinvolti, gli impatti che ci si aspetta, le tempistiche, gli eventuali ostacoli, la trasferibilità, ecc.

Vantaggi:

- Offre una serie di misure potenzialmente applicabili ad aree con caratteristiche e peculiarità differenti per una migliore gestione dei flussi di merci.
- Fornisce ai practioners uno strumento di supporto pronto all'uso.
- Fornisce prove empiriche di misure di successo.

Le linee guida per il piano di mobilità urbana delle merci del progetto C-LIEGE

rappresentano un documento dedicato alle Autorità Locali (LAs) per lo sviluppo di piani di mobilità urbana delle merci come una componente del loro Piano di Trasporto Locale,

bilanciando l'efficienza del trasporto urbano delle merci permettendo un effettivo risparmio di energia e la riduzione al minimo delle esternalità dei trasporti. Il piano abbraccia l'intero ciclo del processo, dall'analisi dello stato dell'arte alla valutazione del loro impatto.

Il **Manuale per gli Stakeholder** include consigli su come attivare e coordinare un Tavolo Permanente di Concertazione (Tavole Rotonde Locali). Il documento è di supporto per le autorità pubbliche nelle seguenti azioni:

- Identificare gli stakeholders importanti,
- Impegnarsi in modo efficace e progressivo,
- Risolvere i potenziali conflitti,
- Sviluppare soluzioni e misure condivise

Il **Toolbox del progetto C-LIEGE** fornisce le linee guida per l'istituzione della figura del City Logistics Manager (CLM). Mira a fornire uno strumento decisionale di supporto per le Amministrazioni Locali (LAs) al fine di:

- pianificare, attuare e controllare adeguate misure “push and/or pull” per realizzare una gestione integrata della domanda e della pianificazione del trasporto merci nelle aree urbane;
- stabilire le funzioni e i compiti del CLM, che è uno dei principali obiettivi del progetto C- LIEGE.

I compiti principali del CLM :

- **individuare chiaramente i problemi e le esigenze legate all’UFT** nelle città;
- **definire obiettivi e traguardi** da raggiungere;
- **definire le strategie e le politiche adeguate** in conformità con i piani di trasporto regionali e/o locali (che includono il trasporto merci);
- **selezionare misure “push and/or pull” condivise e armonizzate** per promuovere un modello gestionale della distribuzione urbana delle merci più pulita, efficiente in termini sia economici sia di risparmio energetico e che bilanci in maniera adeguata

l'ambiente, l'efficacia nei trasporti, la sicurezza, l'uso del territorio e la pianificazione urbana;

- **Monitorare e valutare** l'efficacia e l'efficienza delle misure nel raggiungere obiettivi e traguardi.



Figura 2 – Relatori del team di Coordinamento del progetto

Piano di Trasferibilità

Prima di attuare una qualsiasi misura, la città dovrebbe essere a conoscenza degli ostacoli, delle barriere e dei modi più efficaci per superarla. Allo stesso tempo e in modo simile, devono essere identificati e sostenuti i fattori di successo e le possibili figure da attivare nel processo. Questi rappresentano una parte delle condizioni di applicabilità, molto importanti da valutare prima dell'adozione della misura. Al fine di massimizzare il potenziale di implementazione e il raggiungimento dei risultati attesi, vale la pena analizzare il tipo di ostacoli. Questi possono essere: Finanziari: mancanza di fondi, Politici: mancanza di sostegno politico, Cooperazione: mancanza di coinvolgimento di stakeholders privati e/o pubblici. I primi due ostacoli sono strettamente collegati poiché, senza un supporto politico che consideri il trasporto delle merci come una priorità, non ci si può aspettare alcuna assegnazione di fondi. Il problema principale è che la logistica urbana spesso non è integrata nel programma politico dei diversi livelli di governo (locale, regionale, nazionale). Il primo e il

terzo ostacolo sono collegati in quanto, senza finanziamenti, gli operatori e gli altri soggetti interessati possono trovare poca utilità in questo tipo di impegno. La combinazione di un mix di politiche, di misure restrittive e di incentivazione (misure "push and pull"), richiede meno impegno finanziario pubblico e ottiene una maggiore accettazione da parte dei soggetti interessati.

Sessione Politica

La sessione politica è stata moderata da Massimo Marciani, Presidente della FIT Consulting. I sette siti pilota hanno individuato e invitato un rappresentante dell'autorità pubblica e uno stakeholder privato.

Il moderatore ha fatto la stessa domanda specifica a TUTTI i rappresentanti delle autorità pubbliche e una domanda specifica agli operatori privati.

D#1 alle autorità pubbliche: Quali sono state le motivazioni e gli obiettivi all'inizio del progetto? E quali sono le vostre riflessioni sui risultati raggiunti alla fine?

I siti pilota sono entrati nel progetto per vari motivi. In alcuni casi, ciò che il progetto C-LIEGE ha offerto è stata un'idea assolutamente nuova, una novità. In quel caso, l'obiettivo principale è stato di sensibilizzare le persone al problema. In alcuni casi, il comune era completamente consapevole delle sfide che il trasporto delle merci impone quotidianamente alla città e ai cittadini. In questi casi, è stata una spinta economica a contrastare il problema. In tutti i casi, però, possiamo affermare che vi è stato un valore aggiunto portato dal progetto C-LIEGE, che ha dato una motivazione in più per lanciare azioni nel settore specifico e ha dato al trasporto delle merci priorità nell'agenda politica dei comuni partecipanti.

D#2 agli operatori privati: Quali sono state le motivazioni e gli obiettivi all'inizio del progetto? E quali sono le vostre riflessioni sui risultati raggiunti alla fine?

Dalle risposte ricevute dagli operatori privati, sembra chiaro che ciò che le aziende hanno apprezzato maggiormente del progetto C-LIEGE è stato il partenariato che il progetto ha creato/rafforzato nella città. Ha fornito alle aziende più piccole l'opportunità di avviare una collaborazione più stretta e diretta con la città e anche di aprire la discussione con una vasta gamma di altre parti interessate. Nella collaborazione, si possono trovare soluzioni intelligenti per questioni problematiche. Anche le imprese hanno valutato molto positivamente il fatto

che la città abbia discusso i provvedimenti con le aziende prima di imporre loro delle regolamentazioni, dal momento che sono loro ad essere fortemente coinvolte e implicate, ed essendo loro gli operatori nel processo. Il trasporto delle merci ha assunto importanza quasi quanto il trasporto passeggeri.

D#3 alle autorità pubbliche: Come possono le PA far fronte ai nuovi modelli con l'infrastruttura esistente?

Le sfide delle città pilota variano, naturalmente, a seconda dell'organizzazione fisica del territorio. Si può trattare di inquinamento, numero di auto private, e densità della popolazione, sicurezza, se si tratta di una città storica per la quale è più delicato e costoso consegnare merci all'interno dell'area centrale, ecc. Quindi hanno bisogno di soluzioni su misura per affrontare in modo efficace i problemi esistenti. Ecco perché la vasta scelta di misure verticali disponibili e proposte dal progetto C-LIEGE le ha aiutate a selezionare la soluzione più adatta.

D#4 agli operatori privati: Quali sono le prospettive dopo il progetto C-LIEGE? Cosa necessita di maggiore attenzione in ambito di consegna delle merci?

La sostenibilità delle misure e delle attività è indubbia. Al contrario, i relatori hanno fissato obiettivi ambiziosi, come abbinare i risultati alle tecnologie o estendere a tutta la città le restrizioni di accesso attualmente implementate solo nel centro. Per garantire il successo a lungo termine, naturalmente, è indispensabile assegnare fondi adeguati.



Figura 3 – Relatori della Sessione Politica

Conclusioni

I cittadini, le persone si spostano all'interno della città perché devono andare da qualche parte o perché sono interessati a vedere qualcosa o per trascorrere il tempo libero. Le merci lo fanno solo per un motivo: perché ce n'è bisogno. Quindi c'è una spinta economica per la consegna delle merci. Non possono esserci alternative, devono raggiungere la loro destinazione in un modo o nell'altro. Gestire la consegna delle merci non è un peso per una città ma è un'opportunità di offrire ai cittadini un ambiente migliore, più sano e maggiormente vivibile.

Sia la presentazione riguardante la valutazione degli impatti, sia le interviste della sessione politica mostrano il successo delle misure pilota. Ciò che rende il progetto C-LIEGE unico rispetto agli altri progetti che implementano anche azioni pilota e ne valutano successivamente l'impatto, è che le azioni intraprese sono in grado di offrire una combinazione di queste misure. Una combinazione di misure di "push&pull" soft e/o misure verticali e orizzontali.

Inoltre, la popolarità del progetto C-LIEGE, individuabile nelle "charter" raccolte poco prima del workshop finale, dei messaggi chiave sull'importanza delle azioni, i principi del progetto dimostrano la necessità, per le città, di gestire il trasporto delle merci attraverso gli strumenti

offerti da C-LIEGE per l'implementazione di misure soft, tramite regolamentazioni, senza massicci investimenti, cambiamenti di infrastrutture o sistemi (elevato rapporto benefici/costi) esistenti. Questo, è sicuramente molto importante per le amministrazioni che si trovano ad affrontare tagli di bilancio in tempi di crisi. Per questo, il progetto C-LIEGE ha ottenuto quasi 30 sostenitori in una settimana!

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

Invitation to C-LIEGE Final Workshop

21th November 2013

Venue:
Greater Birmingham West Midlands EU Office
Floor 6, 22-28 Avenue d'Auderghem
1040 Brussels, Belgium

Agenda

9:00 Registration
9:30 Welcome and project overview - Paola Cossu, C-LIEGE Project Coordinator, FIT Consulting srl
9:40 The freight projects supported by the EACI under the Intelligent Energy 2 programme - Olav Luyckx, C-LIEGE Project Officer, Executive Agency for Competitiveness and Innovation (EACI)
10:00 The EU as a driving force towards cleaner UFT - DG MOVE ¹
10:15 SESSION 1: C-LIEGE helping hand to cities in Europe
10:15 C-LIEGE tools and their potential - Luca Lucietti, C-LIEGE Project Manager, FIT Consulting srl
10:30 Pilots implementation: an overview - John Bourn, Tyne and Wear Freight Partnership
10:45 C-LIEGE impacts & evaluation - Johannes Lückenkötter, C-LIEGE Evaluation Manager, University of Dortmund - Institute of Spatial Planning
11:00 Questions & Answers to C-LIEGE experts
11:15 Coffee break
11:30 Learning from Pilots: how to make transfer a success - Maria Rodrigues, TIS.pt
11:45 Dissemination and local communication actions and how to "stay tuned" beyond the C-LIEGE project - Andreas Kleinsteuber, C-LIEGE Communication Manager, IKU and Michal Galkiewicz, C-LIEGE Local Communication Manager, BERMAG
12:00 Questions & Answers to C-LIEGE experts
12:15 Relevant projects: TRAILBLAZER - Donald Chalker, Transport & Travel Research Ltd ENCLOSE - Giorgio Ambrosino, MemEx srl
12:45 Lunch
14:00 SESSION 2: Policy session
Chair: Massimo Marciani, President of FIT Consulting srl
14:00 Interviews with C-LIEGE pilot stakeholders: hurdles, success factors and stories of implementation – Pilots stakeholder for Newcastle (UK), Leicester (UK), Stuttgart-Ludwigsburg (Germany), Szczecin (Poland), Emilia-Romagna (Italy), Montana (Bulgaria), Hal-Tarxien (Malta)
15:45 Coffee break
16:00 End of the event
From 16:00 up to 17:00 - Steering Group Partners meeting (for partners only)

¹ To be confirmed

Figure 4 – Final event agenda