

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 29/03/2012

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

Background, objectives, target audience

Il secondo Plenary Knowledge Sharing workshop si è tenuto a Bruxelles, il 1 Marzo 2012.

La sede di Bruxelles è stata un'ottima opportunità per condividere, insieme con la rete di stakeholders europei invitati all'evento, i risultati del progetto C-LIEGE continuando l'azione già intrapresa nel primo workshop tenutosi a Barcellona (ES). Hanno partecipato rappresentanti di [POLIS](#), [Eurocities](#), [ERTRAC](#), [European Shippers Council](#), [ACEA](#), [EUCARS](#), [EFFA](#), [EEVC](#), [IRU](#), [FedEx](#), ecc. Naturalmente sono stati invitati gli enti e le organizzazioni che avevano presentato i loro progetti nella prima edizione, tra cui [CYCLELOGISTICS](#), [ECOSTARS](#), [Ile-de-France](#), [City of Amsterdam](#), ecc.

Lo stato dell'arte delle buone pratiche europee sul trasporto urbano delle merci analizzato nella prima edizione del workshop, è stato integrato ed approfondito, consentendo di selezionare le 15 buone pratiche "più promettenti" che sono state discusse nel secondo workshop dalle associazioni europee maggiormente rilevanti all'interno del sistema della logistica urbana: amministrazioni locali, corrieri espressi, commercianti, grossisti.



Figura 1 – Il pubblico del secondo Plenary Knowledge Sharing Workshop

Le buone pratiche europee nel trasporto urbano delle merci

Sono state identificate più di 100 buone pratiche europee nel tema del trasporto urbano delle merci, selezionandone 15 sulla base di criteri incentrati sul risparmio energetico, benefici ambientali, economici e sociali, livello di cooperazione (pubblico-privata), trasferibilità, ecc.

Le buone pratiche europee selezionate e analizzate (tramite un'analisi SWOT Strength-Weakness-Opportunity-Threats) sono di seguito indicate: Night delivery a Barcelona (ES), Distribution by cargo bikes a Donostia (ES), Driver training a Bristol (UK), Delivery and servicing plans a Sutton (UK), Regulation incentives and restrictions a Parma (IT), Access restrictions a Bristol (UK), Incentives and access restrictions a Gothenburg (SE), Use of bus lanes by clean freight vehicle a Norwich (UK), Freight distribution plan a Bologna (IT), Tyne and Wear Freight Partnership in UK, Delivery space booking a Bilbao (ES), Restrictions of UFT routes a Leicester (UK), Environmental zone a Aalborg (DK), Clear zones in UK, Local freight network a Gothenburg (SE).

Tavolo di discussione con i gruppi di stakeholders

Il tavolo di discussione ha visto la presenza di rappresentanti delle Amministrazioni locali (POLIS), Corrieri espressi (European Express Association), commercianti e grossisti (EuroCommerce and Confcommercio International).

L'obiettivo di questo tavolo di discussione, quale parte centrale dell'evento, è stato quello di conoscere meglio ed in maniera più approfondita la posizione dei diversi gruppi di stakeholders e i loro bisogni relativamente alle politiche e alle misure indicate all'interno delle 15 buone pratiche presentate, selezionandone le migliori 5 secondo il loro punto di vista.



Figura 2 – I relatori della tavola rotonda

Massimo Marciani (Presidente di FIT Consulting srl), moderatore del workshop, ha indirizzato la discussione con i partecipanti alla tavola rotonda sulla base delle seguenti quattro domande:

- D1: Quali sono i 5 casi studio selezionati e perché?
- D2: La logistica urbana è un “mercato”?
- D3: Chi regola questo mercato?
- D4: Quali sono le dinamiche di questo processo?

D1: Quali sono i 5 casi studio selezionati e perché?

POLIS: Delivery and Serving Plans (Sutton) perché è un piano innovativo e trasferibile a città e regioni. **Regulation incentives and restrictions (Parma)** perché è un pacchetto completo di misure e mostra una buona sintesi di una città e regione. È una buona pratica attuabile ed economica e indirizzata anche ai prodotti freschi che la rende unica. **Freight Distribution Plan (Bologna)** perché è la prima misura che le città dovrebbero intraprendere. **Tyne & Wear Freight Partnership (UK)** perché è una buona piattaforma per scambiare conoscenze tra i diversi attori coinvolti. **Night delivery (Barcelona)** perché può essere considerata una iniziativa innovativa e di successo.

European Express Association: Delivery and Servicing Plans (Sutton) è la buona pratica maggiormente efficace che le autorità locali e gli operatori dovrebbero realizzare. **Driver training (Bristol)** perché può aiutare a migliorare l'efficienza dei carburanti specialmente nel centro della città. **Night delivery (Barcelona)** perché rende la logistica urbana più efficiente e può evitare che i veicoli commerciali si blocchino nel traffico della mattina. La grande distribuzione può utilizzare siti sicuri per scaricare le merci e questo assicura il successo dell'azione. **Incentives and access restrictions (Gothenburg)** sono molto considerati per merito del dialogo con tutti gli stakeholder e il bilancio tra incentivi e limitazioni. **Clear Zone (UK)** perché mette in luce come la mobilità urbana e logistica delle città deve essere discussa e concordata, dopo una valutazione d'impatto da parte di tutti i soggetti interessati per garantire un approccio integrato e l'accettazione della strategia.

EuroCommerce: Driver training (Bristol) perché può aiutare a ridurre il consumo di carburanti. **Night delivery (Barcelona)** perché reduce il tempo per i viaggi e il carburante utilizzato, ma al contempo può non essere indicato per i piccolo rivenditori. **Regulation incentives and restrictions (Parma)** perché si tratta di una combinazione molto efficace di fattori applicati con un approccio di ampio respiro per avere un impatto elevato e sostenibile sul carburante e la riduzione di energia coinvolgendo tutti gli attori. **Local freight network in Gothenburg** è stata selezionata per merito del coinvolgimento degli attori e lo scambio di vedute, di conoscenza e di buone pratiche che ne può derivare. **Distribution by cargo bikes (ES)** è interessante ma ancora non è un modo alternativo possibile per trasportare le merci evitando di usare mezzi motorizzati nell'ultimo miglio.

Confcommercio International: Le iniziative di successo sono **Night delivery (Barcelona)** anche se non è realizzabile dalle piccolo imprese e si adatta meglio alla grande distribuzione, **Regulation incentives and restrictions (Parma)** e **Local freight network (Gothenburg)** perché queste misure testimoniano un alto livello di coinvolgimento delle parti e un modo efficiente di cooperazione.

D2: La logistica urbana è un “mercato”? La risposta è positiva

Le amministrazioni locali dovrebbero considerare i bisogni e i vincoli del settore privato e chiedere il loro supporto per raggiungere gli obiettivi. Le amministrazioni possono aiutare ad

interpretare questi bisogni identificandoli e portando l'innovazione se necessario. Molte soluzioni sono state realizzate semplicemente con una spesa ridotta. Queste misure dipendono molto dallo scenario in cui devono essere utilizzate, bisogna prendere in considerazione quando utilizzarle, in quali situazioni, per quali aree di business, in quali città.

D3: Chi regola questo mercato? Il trasporto delle merci e quello delle persone è completamente differente. Perché le pubbliche amministrazioni sono più concentrate sul trasporto dei passeggeri?

POLIS: Le autorità locali hanno sempre avuto a che fare con il trasporto delle persone tralasciando gli aspetti riguardanti il trasporto delle merci, ultimamente questa concezione sta cambiando. Le autorità locali stanno imparando a lavorare con partner di tutti i tipi nel campo della logistica urbana. Questa è più strategica e specifica e necessita di appositi piani di trasporto delle merci. Questa è la base per le future attività e le soluzioni.

European Express Association: regolamentare non è equivalente a proibire. Gli operatori espresso provano ad operare soluzioni di logistica urbana sostenibile. Le autorità locali troppo spesso non prendono in considerazione o non capiscono i bisogni del trasporto urbano delle merci, della logistica e dei servizi di distribuzione quando realizzano le politiche riguardanti il trasporto urbano e la mobilità. Gli operatori del trasporto delle merci dovrebbero essere invitati nei gruppi di lavoro che discutono di trasporti e di mobilità nelle aree urbane. Dovrebbero essere realizzati partenariati in modo da raggiungere una buona cooperazione e una ottima forma di dialogo.

D4: Quali sono le dinamiche di questo processo: piccolo rivenditori all'interno o all'esterno del centro e grandi centri commerciali?

Eurocommerce: entrambe. Le diverse soluzioni applicate nei diversi luoghi e situazioni costituirebbe la maniera migliore per affrontare l'argomento. Ciò che è realizzabile per tutte le città e per tutte le situazioni è il partenariato, la pianificazione e le misure da intraprendere. E' necessario analizzare questi temi prima di tutto.

Confcommercio International: la tendenza generale è che i piccoli negozi individuali (di vicinato) stanno scomparendo dai centri delle città spostandosi nei nuovi centri commerciali aperti in periferia. Al giorno d'oggi, si riconosce comunque l'importanza dei piccoli esercizi commerciali. Ma la situazione è cambiata e grandi compagnie (franchisor) stanno aprendo piccoli negozi stiamo riconoscendo ancora una volta l'importanza dell'apertura di negozi di piccole dimensioni (franchisees) nei centri delle città.

European Express Association: ci sono alcuni aspetti delle normative che impongono ulteriori oneri alle associazioni e alle compagnie. Un buon esempio è la logistica nelle green-cities. La normativa regola le movimentazioni dei veicoli con un peso lordo superiore a 35 q.li richiedendo che venga guidato da un professionista con una particolare patente di guida (categoria C). I furgoni elettrici rientrano in questa categoria. Tale obbligo crea problemi in quanto vi è una grande difficoltà a reclutare autisti di mezzi pesanti titolari di patenti adatte alla circolazione disposti a guidare questa tipologia di furgoni.

Next steps in the C-LIEGE project

L'identificazione e la valutazione di queste buone pratiche basata sulle esperienze precedenti e sulle lezioni imparate costituirà la base informative per la definizione di un'ulteriore set di misure indirizzate ad un efficiente e indirizzata al risparmio energetico organizzazione del trasporto delle merci nelle aree urbane.

ANNEX: 2nd Plenary Knowledge Sharing Workshop Agenda



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

Invitation to the 2nd Plenary Knowledge Sharing Workshop

1st March 2012

Venue: West Midlands European Service
22-28 Avenue d'Auderghem, 1040 Brussels

Agenda

9.30: Registration

9.45: Welcome by ERRIN Chair: *Françoise Chotard*

10.00: Plenary session

Chair: *Françoise Chotard, ERRIN*

- Strategies of the Intelligent Energy Europe Programme – *Olav Luyckx, EACI Project Officer, European Commission*
- C-LIEGE project presentation – *Paola Cossu, C-Liege Project Coordinator, FIT Consulting srl*

10:20: Good practices elicitation in urban freight transport (UFT)

- Good practices and European urban freight (soft) measures state of the art – *Marc Torrentelle, LEITAT*
- UFT Good Practice Database – *Panayota Moraiti, NTUA*

11.15: Coffee break

11.30: Round table and validation of the good practice elicitation

Chair: *Massimo Marciani, President of FIT Consulting srl*

- Administrations: *Gabriela Barrera, POLIS*
- Shippers: *Rosella Marasco, Confcommercio Internazionale; Mohamed Temsamani, EuroCommerce*
- Freight carriers: *Véronique Corduant, European Express Association (EEA)*
- Residents: *Representative from European Consumers' Organisation (BEUC)¹; representative from European Citizen Action Service (ECAS)²*

13.00: Lunch and networking

14:00: End of the event

¹ Invited

² Invited