

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

---

**DELIVERABLE n. 7.1**

**TRANSFERABILITY PLAN FOR LOCAL GOVERNMENTS ON ENERGY SAVING AND SUSTAINABLE DEMAND MANAGEMENT IN URBAN FREIGHT TRANSPORT SECTOR – SUMMARY (Italian)**

**Dissemination level: PUBLIC**

---

**Workpackage n. 7**

**Version Final**

**Date of preparation 28/10/2013**

*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

## **Obiettivo**

Il progetto C-LIEGE si propone di sviluppare, testare e trasferire misure soft e strumenti di successo nel settore del trasporto urbano delle merci in grado di ridurre il traffico urbano delle merci e le emissioni inquinanti, generando risparmio energetico.

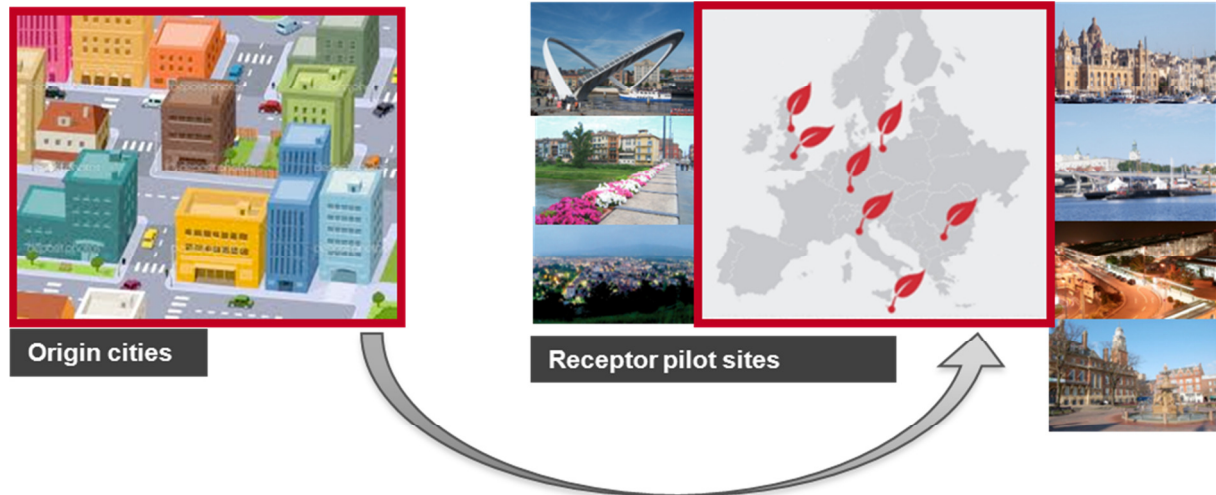
## **Esercizio di trasferibilità**

Nonostante l'abbondanza di informazioni disponibili sulle misure soft relative al trasporto urbano delle merci utilizzate in molte città, come mostrato nel database e nel toolbox del progetto C-LIEGE, nella maggior parte degli studi europei viene data meno attenzione all'approccio metodologico per la riuscita del trasferimento di tali misure.

Nel vita odierna, si può osservare che l'attuazione di misure provenienti da altre realtà nelle quali hanno rappresentato pratiche di successo, spesso vengono utilizzate senza un'attenta valutazione riguardo alle effettive condizioni di trasferibilità, portando come conseguenza a casi fallimentari. Piuttosto che tentare di individuare misure generali che permettano di "essere applicate ovunque", il processo di trasferibilità adottato nel progetto C-LIEGE si concentra sulle particolari caratteristiche del luogo in cui la misura viene trasferita, assumendo come ipotesi implicita che ogni contesto è diverso e seguendo un procedura sequenziale.

L'esercizio di trasferibilità consiste nel guardare correttamente i fattori abilitanti (facilitatori) e le barriere di condizionamento che influenzano l'adozione delle misure. Per questo è necessario individuare e sistematizzare quali sono gli ostacoli esistenti per l'attuazione delle politiche in ciascun sito.

Nel progetto C-LIEGE i sette siti pilota, vale a dire Stoccarda (Germania), Emilia Romagna (Italia), Hal Tarxien (Malta), Newcastle e Leicester (Regno Unito), Szczecin (Polonia) e Montana (Bulgaria) hanno intrapreso questa valutazione della trasferibilità e ciò ha contribuito a definire la struttura che supporta l'adozione di processi logistici urbani basati su nuove ed innovative impostazioni.



Il progetto C-LIEGE ha sviluppato un piano di trasferibilità con chiare indicazioni su come selezionare e trasferire con successo una misura che sostenga l'adozione degli strumenti e del modello C-LIEGE a livello locale, dando una risposta alle seguenti domande:

- Come valutare il coinvolgimento della logistica urbana nella città?
- Come selezionare e trasferire una buona pratica nella propria città?
- Processo di trasferibilità: A che cosa è importante prestare attenzione?

### **Metodologia di trasferibilità**

Il modo più efficace per seguire un processo di trasferibilità è una procedura sequenziale a livello locale costruito intorno ad un "processo in dieci step", come viene presentato nella figura sottostante.

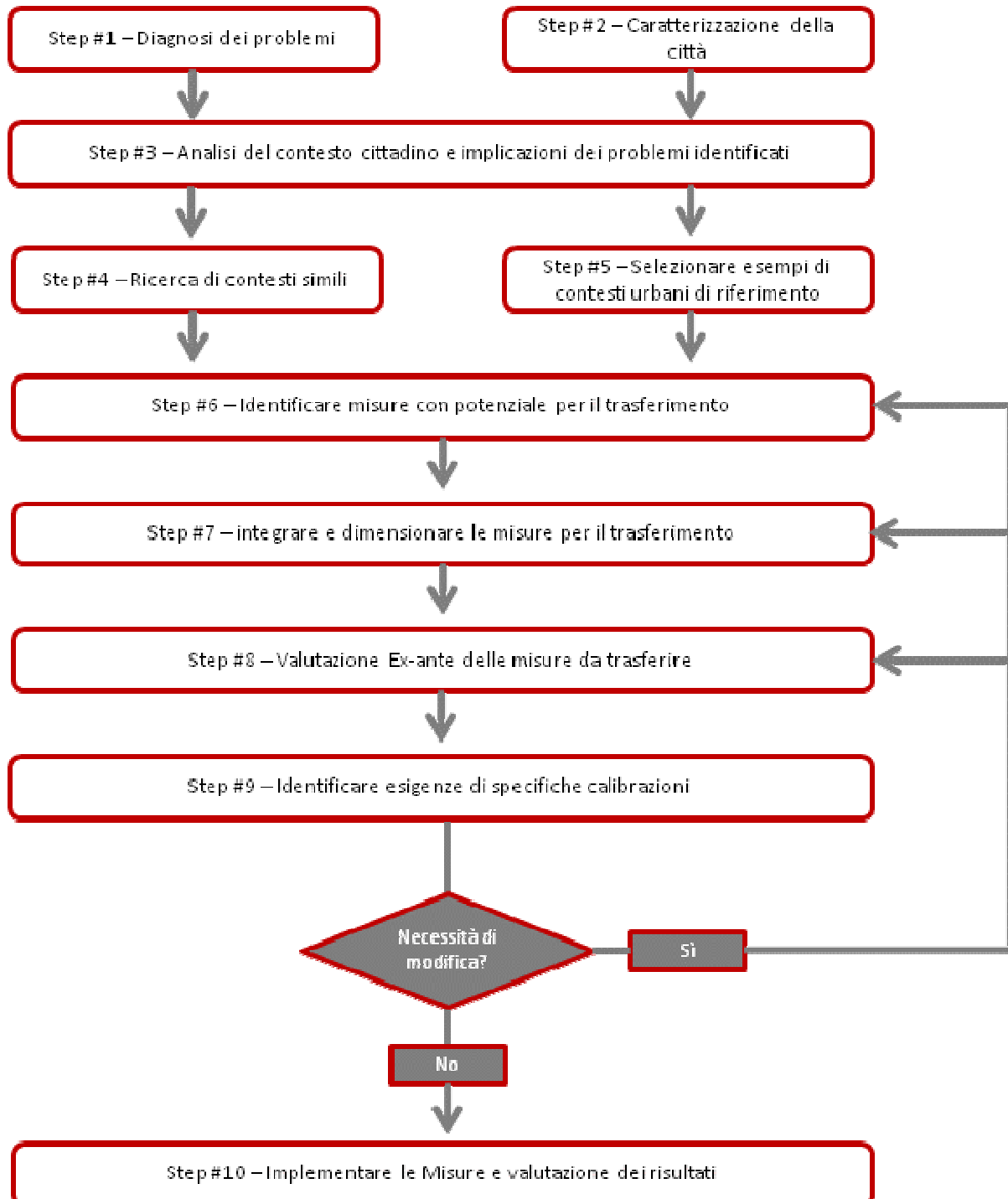


Figura 1 - Metodologia di Trasferibilità (Fonte: TURBLOG 2011)

Il progetto C-LIEGE ha adottato questo processo come una guida per l'attuazione del pilota, al fine di essere sicuri che le misure scelte per l'implementazione siano le più idonee. Questo approccio è stato applicato con successo nel progetto METEOR di CIVITAS .

Il suddetto processo Inizia con l'identificazione dei problemi connessi al trasporto urbano delle merci e con una caratterizzazione dettagliata del contesto urbano in ogni città, includendo nell'analisi aspetti quali: i fattori geografici, strutturali, demografici, architettonici, culturali e relativi al sistema di trasporto.

Entrambi gli aspetti rappresentano la base informativa per comprendere il contesto urbano e i problemi correlati, consentendo di cercare contesti e misure per risolvere i problemi e migliorare l'efficienza energetica nel trasporto urbano delle merci. In questo processo, in ciascuna delle città pilota del progetto C-LIEGE sono state svolte diverse tavole rotonde con le parti interessate quali le autorità cittadine, gli operatori del trasporto merci, i distributori, i fornitori di servizi, i grossisti,. In tutti i casi alcuni rappresentanti del consorzio hanno agito come facilitatori del processo.

<b>C-LIEGE site</b>	<b>1<sup>st</sup> Round Table</b>	<b>2<sup>nd</sup> Round Table</b>	<b>3<sup>rd</sup> Round Table</b>	<b>4<sup>th</sup> Round Table</b>	<b>5<sup>th</sup> Round Table</b>
1. Leicester	28 March 2012	20 June 2012	12 Mar 2013	17 Sept 2013	n/a
2. Hal-Tarxien	11 April 2012	12 June 2012	27 Sept 2012	27 Nov 2013	n/a
3. Montana	12 April 2012	19 June 2012	31 Jan 2013	22 May 2013	n/a
4. Newcastle	17 Jan 2012	4 July 2012	14 Feb 2013	9 Sept 2013	n/a
5. Emilia-Romagna	29 Jan 2013	7 March 2012	3 Apr 2013	7 May 2013	10 June 2013
6. Stuttgart	30 Nov 2011	5 July 2012	18 Feb 2013	18 July 2013	26 Sept 2013
7. Szczecin	23 Feb 2012	21 June 2012	30 Nov 2012	11 June 2013	n/a

Avere un facilitatore proveniente dal consorzio per ogni pilota, è stato uno dei fattori chiave per il successo delle tavole rotonde e per la realizzazione degli obiettivi del progetto.

### **Indicazioni su come selezionare e trasferire con successo una misura**

Organizzando incontri e guidando tutte le parti interessate attraverso un approccio graduale al fine di valutare l'area urbana in termini di politiche e soluzioni per il trasporto merci, ogni città dovrebbe raccogliere una specifica quantità di informazioni che consentano la

comprensione del contesto urbano attraverso una "processo di screening". La suddetta attività di screening rappresenta i primi quattro step della metodologia di trasferibilità. I rimanenti sei step corrispondono al processo di trasferibilità in quanto tale.

L'analisi e la valutazione della trasferibilità permettono di verificare le possibilità di intraprendere un'analisi sia quantitativa sia qualitativa, mediante una specifica metodologia "step by step". Il processo di trasferibilità si concentra inoltre su come uno strumento politico necessario al sostegno di un'iniziativa di logistica urbana possa essere adatto nel contesto di una città recettore.

Nella versione completa del deliverable 7.1 del progetto C-LIEGE (disponibile per il download su <http://www.c-liege.eu/downloads.html>) è possibile trovare indicazioni specifiche su ciò che un'amministrazione locale dovrebbe fare e come farlo per ciascuno dei dieci step della metodologia di trasferibilità di cui alla figura 1, in termini di :

- questioni chiave da analizzare,
- barriere/facilitatori,
- informazioni da raccogliere.

### **Ostacoli e Criticità durante il trasferimento di una misura**

Il suggerimento chiave nel progetto C-LIEGE è che le città dovrebbero guardare prima alla propria situazione attuale (cioè problemi, politiche esistenti, funzionamento del mercato, ecc.) al fine di riflettere il livello di complessità, piuttosto che identificare una misura e cercare un modo per applicarla localmente. Molte città iniziano allo Step #5 (selezione degli esempi di contesti urbani di riferimento) invece che dallo Step #1 (diagnosi di problemi) del processo di trasferibilità.

Uno dei principali ostacoli nell'implementazione di misure soft per il trasporto urbano delle merci è rappresentato da ostacoli di tipo politico, in quanto la logistica urbana è spesso non integrata nell'agenda politica dei diversi livelli di governo. Anche se le risposte sono specifiche per le particolari misure adottate nei siti pilota del progetto C-LIEGE (come ci si aspetterebbe), emergono tre temi comuni che rappresentano potenziali barriere all'introduzione delle misure come di seguito indicati:

Questi ostacoli sono:

- a) Finanziari,
- b) Sostegno politico,
- c) Coinvolgimento / Impegno delle parti interessate.

Questi tre ostacoli sono interconnessi: Senza il sostegno politico, sarà difficile ottenere finanziamenti. Senza finanziamenti, gli operatori e gli altri soggetti interessati potranno ritenere poco utile rinunciare al proprio tempo per essere coinvolti nel processo concertativo.

Anche con il sostegno politico la disponibilità di fondi non è garantita. Le autorità locali in molte parti d'Europa si trovano ad affrontare pressioni finanziarie intense in conseguenza della necessità di ridurre la spesa per una serie di servizi. Non ci si può aspettare che il settore del trasporto delle merci sia esente da questo processo. Inoltre, nonostante la sua importanza economica, il trasporto delle merci non viene spesso considerato dai residenti come una priorità, rispetto, ad esempio, al trasporto pubblico, la scuola, l'assistenza agli anziani ed altri servizi per la comunità.