



SUGAR

THE SUGAR NEWS

Newsletter N° 4 – Agosto 2011

Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies

In questo numero:

- Stato delle attività del progetto
- Il meeting di Londra
- Riflettore sulle città di SUGAR
- L'opinione dell'esperto
- City Logistics e Formazione in Emilia-Romagna

Introduzione

Stato delle attività di progetto

Regione Emilia-Romagna e ITL

Il progetto SUGAR è entrato nel suo ultimo anno, sicuramente il più prolifico in termini di attività. Dopo aver terminato le analisi SWOT (con riferimento alla city logistics), tutti i partner stanno ora lavorando alla definizione di un Piano d'azione per la logistica cittadina, il cui scopo è quello di migliorare l'efficienza e l'efficacia delle politiche locali, oltre che la pianificazione dei futuri sforzi delle amministrazioni pubbliche in questo senso.

Lo scambio di esperienze e la cooperazione tra *Good Practice sites* (le città/regioni che hanno all'attivo pratiche consolidate nell'ambito della logistica cittadina) e *Transfer sites* (le città/regioni meno esperte da questo punto di vista) si sta rafforzando. Tutti i Transfer site (Poznan (PL), Palma de Mallorca (ES), Atene, Creta (GR), Praga (tramite il partner Czech Rail) ed Usti nad Labem (CZ), Vratca (BG) e Celje (SI)) hanno presentato le loro analisi SWOT durante i *Joint Planning Exercises*, eventi che hanno permesso di discutere i problemi cittadini con l'aiuto dei siti *Good Practice* e coinvolgere amministrazioni e operatori a livello locale. L'ultimo evento si è tenuto a Vratca in Bulgaria all'inizio di Luglio.

A dicembre 2010, si sono tenute a Londra le sessioni formative *Good Practice Round Table* e *Train the Trainer*. Durante le quali sono stati trattati argomenti caldi, tra cui il ruolo delle regole, i meccanismi del mercato, l'impatto della pianificazione territoriale e delle politiche dei trasporti sul cambio dei comportamenti della logistica, il successo ed il costo dell'imposizione delle regole. Le esperienze portate dai partecipanti hanno evidenziato l'importanza del dialogo continuo con i cittadini e gli operatori, al fine di evitare ricorsi e di prevenire possibili richieste di compensazione.

Il documento "*Consolidated Good Practice Experiences*", che comprende un'analisi trasversale sulle *good practices* è stato aggiornato da IFFSTAR e sarà presto disponibile. Questo documento costituisce un input importante per la formazione all'interno degli enti pubblici e sarà reso pubblico durante la Conferenza finale del Progetto, che si terrà a Bologna a Dicembre 2011. A differenza di altri studi simili, il documento di SUGAR rappresenta un manuale che espone, dal punto di vista della pubblica amministrazione, i limiti, i processi e le azioni necessarie per trasferire le *best practices* nella logistica dell'ultimo miglio, come base per il miglioramento delle politiche cittadine.

I diversi livelli (locale, regionale ed Europeo) della Partnership di SUGAR stanno lavorando congiuntamente per organizzare i workshop sulla *city logistics*. Il prossimo Settembre tutte le parti interessate, sia pubbliche che private, si incontreranno per discutere le future azioni da intraprendere. Nei contesti locali dei siti di SUGAR, verranno descritte e discusse le sessioni di formazione svolte a livello europeo. Questi eventi, supportati da apposite campagne di sensibilizzazione, coinvolgeranno gli attori principali al fine di massimizzare l'utilità dei workshop per pianificare azioni che siano integrate, concordate ed efficaci.



Figura 1 - Il Good Practice Round Table a Londra

Notizie in breve

- Durante l'ultimo *Consortium Meeting*, a Bruxelles, è stata fissata la data della conferenza finale, che si terrà a Bologna il 13 Dicembre 2011.
- Il 3 Maggio 2011, il progetto SUGAR è stato presentato a Bruxelles durante l'"*Intermediate dissemination workshop*" organizzato da POLIS. Al workshop hanno partecipato la Commissione Europea, nella persona di Antonio Scala, tutti i partner e tutti gli *stakeholder* interessati. Informazioni su questo evento saranno disponibili nella prossima newsletter.

Il meeting di Londra

Descrizione dell'evento

Di Carles Petit e Raül Medina, Cinesi Transport Consultancy

Tra il 30 Novembre ed il 3 Dicembre 2010, si è tenuto a Londra il quarto *Consortium Meeting* di SUGAR.

Come negli eventi precedenti, sono stati organizzati un *Good Practice Round Table*, una sessione del *Train the Trainer* ed una *Site Visit*, permettendo ai partner di conoscere la situazione della logistica e della gestione delle merci a Londra. Inoltre, un'intera sessione è stata dedicata all'*Enlarged Transfer Programme*, organizzata da POLIS e moderata da Regione Emilia Romagna e ITL.



Figura 2 - Sessione ETP a Londra

L'integrazione del trasporto merci all'interno del trasporto urbano è stato il tema principale del *Good Practice Round table* con discorsi introduttivi focalizzati sulle politiche attualmente in atto a Londra ed a Goteborg. La tavola rotonda ha trattato diversi temi importanti quali la pianificazione territoriale, la modifica delle abitudini e dei comportamenti, il ruolo in questo processo delle Autorità Pubbliche. Come risultato, gli esperti hanno intavolato una discussione per comprendere il comportamento che i diversi attori coinvolti dovrebbero avere nella pianificazione della logistica e del trasporto merci.

La sessione del *Train the Trainer* è stata invece divisa in tre parti: la prima riguardante le relazioni tra merci e strada, focalizzata specialmente sui diversi strumenti di pianificazione implementati a Londra. Gli esperti locali hanno illustrato le caratteristiche e le specificità delle strade di Londra ed il Freight Environment Review System (FERS) (letteralmente: *Sistema di valutazione delle merci*). Inoltre, Transport for London ha condiviso con SUGAR e spiegato il

funzionamento pratico dei concetti di *Zone a basse emissioni* e di *Pedaggio urbano*,

Durante la seconda sessione, è stato trattato il ruolo della *business community*. I partecipanti hanno svolto un *workshop* pratico, con lo scopo di creare un *Piano di Servizio e Consegna*, uno strumento utilizzato a Londra che aiuta industria, commercio e servizi a comprendere meglio la loro catena di distribuzione, in modo da poterla gestire attivamente per ridurre gli impatti ambientali e sociali, promuovendo anche la riduzione dei costi e la limitazione di altre inefficienze.

L'ultima sessione ha affrontato il ruolo degli operatori del trasporto merci, con lo scopo di identificare i principali fattori da considerare nella gestione delle merci dal punto di vista dell'operatore stesso, dei loro clienti e dell'autorità.

TfL, durante la *Site Visit*, ha mostrato come i concetti spiegati durante la tavola rotonda e la prima sessione del *Train the Trainer* vengono messi in pratica, partendo dalla segnaletica verticale alle regole delle aree di carico e scarico. Inoltre si è tenuta, presso gli uffici di ARUP (una società di consulenza) una presentazione con dimostrazione virtuale sul consolidamento delle merci e sul loro ciclo di trasporto.



Figura 3 - Una via pedonale, con restrizioni alla circolazione dei veicoli (carico/scarico permesso tra le 7 e le 12).

Alle sessioni di formazione è seguito l'*Enlarged Transfer Programme* (ETP), strumento che ha come obiettivo principale lo scambio di esperienze e di strumenti con Amministrazioni esterne a SUGAR. Durante questa sessione, le città di Glasgow (UK), Hasselt (BE) e Bruxelles (BE) hanno presentato le loro analisi SWOT raggiungendo l'obiettivo di incoraggiare un dibattito attivo per ottenere raccomandazioni "pratiche".

Riflettore sulle città di SUGAR

Good Practice Site

Barcellona, Spagna

Barcellona è una città mediterranea con circa 1,600,000 abitanti, immersa in un'area metropolitana che ne ospita circa il doppio. Possiede un porto commerciale strategico, un corridoio ferroviario di interesse europeo ed un'importante eredità architettonica, tutto ciò contribuisce a renderla una metropoli conosciuta in tutto il mondo ed una delle più grandi città d'Europa. Il trasporto merci costituisce il 33,6% dei movimenti dei veicoli privati nel centro città ed il 26,6% dei viaggi verso la città, costituendo una delle maggiori sfide affrontate dalle autorità. Non è tanto una questione di problemi, quanto di necessità strategiche. Questo fenomeno non può essere neutralizzato solamente da divieti ma piuttosto dallo sblocco dei vincoli, al fine di mitigare i flussi e promuovere una maggiore armonia tra le parti coinvolte. Riguardo il trasporto merci, Barcellona ha in essere un Patto di Mobilità che lo include e che si esplicita in gruppi di lavoro con rappresentanti di vari settori. Ciò garantisce una regolare comunicazione, di grande importanza quando è necessario aggiornare continuamente le risorse.



Figura 4 – Carico/scarico a Barcellona

Nella zona in cui i pedoni hanno la precedenza, la città ha predisposto i controlli degli accessi con finestre temporali in cui è permesso il transito delle merci. Sono state installate in totale 68 entrate, controllate da un sistema computerizzato che incorpora una video sorveglianza. Dove lo spazio risulta carente, le unità di spazio/tempo sono state suddivise secondo utilizzi consecutivi. Un tagliando sul parabrezza, che indica gli orari consentiti, non sembra essere un sistema tecnologicamente all'avanguardia, ma si è dimostrato essere un meccanismo semplice da implementare ed efficace. Il suo uso è basato su di uno studio che mostra che il 96% delle operazioni di carico e scarico durano meno di 30 minuti e che, se le regole vengono accuratamente rispettate, una pianificazione appropriata può triplicare la disponibilità degli spazi esistenti. Un altro meccanismo che ha mostrato la sua efficienza sono le corsie multiuso, che assegnano diversi usi ad una stessa corsia in funzione dell'ora. Attualmente, sono presenti a Barcellona 7 corsie multiuso per un totale di 5,5 chilometri, in aumento.

Allo scopo di ottenere il massimo dal tempo disponibile e considerando che il 92% delle consegne avviene nelle ore di aperture delle attività, la città ha promosso le consegne notturne, coordinando queste autorizzazioni con il corretto accreditamento riguardo la riduzione del rumore a livelli ammissibili per zone residenziali. Il Comune di Barcellona, allo scopo di migliorare la mobilità cittadina, ha partecipato a diversi progetti europei sulla logistica, quali, oltre a SUGAR, FIDEUS, MIRACLES, FREDERIC.

Transfer site

Poznan, Polonia

Poznan è una delle più grandi città in Polonia. Si trova nella parte centro-occidentale del paese, a metà strada tra Varsavia e Berlino. Ha 560.000 abitanti (860.000 considerando il suo hinterland). È un importante centro per il commercio, i servizi, l'industria, la cultura, l'educazione (oltre 153.000 studenti) e la scienza. Anche dal punto di vista economico, è tra le città più importanti in Polonia.

Il trasporto è sempre stato importante per Poznan: i maggiori investimenti oggi riguardano il sistema di trasporto pubblico e comprendono la costruzione di nuove linee per il tram, oltre che l'acquisto di nuovi veicoli. Molti di questi investimenti sono in vista del campionato Europeo di calcio UEFA EURO 2012 che coinvolge la città.

Poznan sta già combattendo gli impatti negativi che le merci hanno nei confronti degli altri veicoli e dei pedoni. In molte strade le consegne sono vietate in determinati orari. Inoltre, la storica Piazza del Mercato Vecchio e le vie limitrofe sono chiuse al traffico. Le consegne sono effettuate solamente al mattino presto o la sera tardi. Nella gran parte della città il traffico è chiuso inoltre ai veicoli che superano le 16 tonnellate e sono previste imposte ridotte per i veicoli a basse emissioni.

SUGAR ha mostrato molte misure interessanti per il Comune di Poznan: la prima che dovrebbe essere implementata è la raccolta dati, al fine di ottenere una conoscenza più approfondita delle operazioni che si svolgono durante le operazioni di carico e scarico merci in città. Ciò permetterà di scegliere le azioni più appropriate e più adatte ai problemi locali. Il *range* delle *Good Practice* identificate è molto ampio, ed include misure informative (mappe, portale) e di cooperazione con gli operatori. Una discussione con tutte le organizzazioni coinvolte nelle consegne in ambito urbano può essere un buon modo per apportare cambiamenti positivi nel trasporto merci cittadino. SUGAR è un'ottima opportunità per la città al fine di avere una visione completa delle misure esistenti e paragonarle alle migliori implementate in altre città europee. Lo scopo principale delle autorità è ora quello di scegliere le migliori soluzioni per preparare un approccio innovativo al trasporto merci e alla logistica cittadina, in modo da renderla più favorevole ai cittadini ed all'ambiente.

Prossimi eventi

SUGAR agenda per i prossimi mesi:

- Settembre 2011: Workshop locali in tutte le città di SUGAR.
- Consortium Meeting 6, 22-23 Settembre 2011, Palma de Mallorca [ES]: Good Practice Round Table con la partecipazione di esperti esterni al progetto
- Conferenza finale: Bologna, 13 Dicembre 2011

L'opinione dell'esperto

Ian Wainwright, Senior Policy Officer, Transport for London (TfL).

A cura di Raúl Medina, Cinesi Transport Consultancy

Caro Ian, è un piacere condurre quest'intervista. Prima di tutto, ci dia qualcosa di più su di se stesso:

Sono laureato in Pianificazione territoriale ed ho lavorato per 18 anni nel settore della logistica. Da 5 anni lavoro per TfL come *Freight Policy Officer*. Di recente, il mio lavoro ha riguardato lo sviluppo della strategia cittadina del trasporto, le opportunità di consolidamento delle merci, le consegne fuori orario e le consegne durante le Olimpiadi.

Uno dei settori principali di Transport for London riguarda le merci e la logistica. Quali sono i principali obiettivi e qual è il ruolo di TfL nella gestione delle merci?

Il nostro ruolo è quello di coordinare la strategia del trasporto in città. Riguardo alle merci, ciò implica

- La comprensione delle attività a esse collegate,
- Lo sviluppo di strategie a lungo termine per influenzare il cambio di abitudini degli operatori e dei cittadini,
- Promuovere la comprensione dei progetti evidenziati nel Piano delle merci di Londra (...),
- Implementazione dei Delivery and Servicing Plans, dei Piani logistici delle costruzioni e dello Schema di riconoscimento degli operatori logistici ([FORS](#)).



Figura 5 - Ian Wainwright, TfL insieme a Maurizio Campanai, Regione Emilia-Romagna

Londra, come qualsiasi altra metropoli, soffre di congestione, bassa qualità dell'aria e di problemi legati alla sicurezza su strada, problemi che la consegna delle merci continua a peggiorare. Gli operatori logistici subiscono la mancata certezza dei tempi di percorrenza e la carenza di accessi alle piazzole di carico e scarico. Le statistiche ci mostrano che il traffico percorso dalle merci costituisce il 17% della distanza percorsa in totale sulle strade cittadine, contribuendo al 23% delle emissioni di CO₂, al 38% dei PM₁₀ ed al 42% del NOx. Si prevede un aumento della popolazione e la necessità di costruire nuove abitazioni ridurrà lo spazio disponibile per le attività legate alla logistica nel centro cittadino. Per migliorare la situazione, dobbiamo ammettere che i comportamenti cambieranno solo se tutte le parti coinvolte potranno vedere dei risultati positivi, in particolare in un periodo come l'attuale, in cui sono disponibili meno soldi pubblici.

Durante l'evento SUGAR di Londra, hai descritto uno strumento molto interessante chiamato "Piani di servizio e consegna". Puoi descriverne in breve lo scopo?

Per modificare i comportamenti dobbiamo lavorare sia con gli operatori sia coi loro clienti. I clienti spesso impongono l'orario di consegna e la natura stessa della merce può vincolare il luogo di consegna. Un Piano di servizio e consegna fornisce il *quadro* affinché i commercianti possano identificare la loro catena di distribuzione e gestirla attivamente per ridurre gli impatti generati dal traffico merci. Sviluppando un piano, un'azienda può quantificare le proprie attività logistiche, identificare le aree principali che possono essere gestite attivamente, produrre un piano d'azione e fare dei passi in avanti verso il cambiamento delle abitudini e dei comportamenti.

Che cosa raccomanderebbe ai Transfer sites di SUGAR per quanto riguarda la gestione della loro logistica?

In primis, non cercare di cambiare tutto e non scoraggiarsi quando i cambiamenti non avvengono in una notte!

Credo ci siano 4 aree principali da tenere in considerazione:

- Costruire una base di dati, per determinare le priorità,
- Coinvolgere l'industria, i servizi ed il commercio, perché la collaborazione è essenziale per ottenere cambiamenti,
- Assicurarsi che le merci siano considerate nelle politiche territoriali e di trasporti, ad esempio nei piani regolatori, affinché le autorità dei trasporti lavorino al tuo fianco,
- Fornire la leadership, ed assicurarsi che l'autorità di trasporto locale faccia lo stesso – questo ti darà il primo esempio di successo!

Sappiamo che state lavorando duramente per modificare le abitudini ed i comportamenti di tutti gli agenti coinvolti nella logistica londinese. Può elencarci i problemi principali che Londra affronta attualmente?

City Logistics e Formazione in Emilia-Romagna

Una serie di sessioni formative organizzate dalla Regione Emilia-Romagna per le Amministrazioni locali.

A cura di Giuseppe Luppino, Istituto sui Trasporti e la Logistica.

Dopo aver avuto grande consenso a livello Europeo, la Regione Emilia-Romagna ha condiviso le esperienze maturate durante il progetto SUGAR con le amministrazioni locali del territorio attraverso specifiche sessioni formative con la partecipazione di trainer



di livello internazionale.

Il 27 Ottobre 2010 si è tenuta la prima sessione dal titolo *Distribuzione Urbana delle merci: Progettazione e installazione delle aree di carico e scarico* con la partecipazione di Jean-Baptiste Thébaud (Interface Transport, Francia) presso gli uffici della Regione.

I temi affrontati sono stati quelli di maggiore interesse per i Comuni presenti, la Pianificazione e la quantificazione delle aree di carico/scarico.



Figura 6 - Un momento della sessione formativa di Ottobre 2010

Diversi sono stati i suggerimenti su come progettare le aree di carico/scarico e le tecniche per determinare dove e quante posizionarle a seconda degli esercizi commerciali presenti nel quartiere.

Un'esperienza positiva che ha indotto la Regione a replicare prima delle ferie estive, il 28 Giugno 2011, con una seconda

sessione formativa di approfondimento dal titolo *Tecnologie per le piazzole di carico e scarico* con la partecipazione attiva dei Comuni di Bologna e Treviso, i quali hanno potuto condividere le attività svolte nel campo della city logistics. È stata l'occasione per presentare il lavoro svolto dal Comune di Bologna con i risultati del piano Merci: le presentazioni dell'ing. Cartolano e dell'ing. Michelacci hanno messo luce alle attività dei progetti Van Sharing e Smartfreight e le ulteriori novità riguardanti le aree di carico/scarico (cui SUGAR ha contribuito a migliorare) tra cui il progetto pilota con il sistema automatico di prenotazione delle piazzole.

L'ing. Michela Mingardo ha illustrato le attività del Comune di Treviso presentando *Ipark*, il nuovo sistema di gestione della sosta a Treviso, che permette al Comune di conoscere in tempo reale tutti i dati relativi al servizio – indice di occupazione, tasso di rotazione, stato di pagamento, etc. – per ogni singolo stallo.

Infine, l'esperienza del Comune di Bilbao e del progetto pilota FREILOT è stata invece presentata dall'ing. Simeoni (Regione Emilia-Romagna) che ha trasferito le esperienze acquisite in SUGAR a livello Europeo. Si tratta di una nuova tecnologia di prenotazione delle aree di carico/scarico che prevede l'installazione di led nel perimetro dello stallo e l'invio di e-mail ai vigili in zona.



Figura 7 - FREILOT, dei LED indicano se la sosta è autorizzata.

Il diverso colore dei led fornisce informazioni sul corretto utilizzo dello stallo e nel frattempo funge da valido strumento dissuasivo per operatori senza permesso di parcheggio.

Tutte le presentazioni sono disponibili sul [sito](#) del progetto.

In autunno è prevista una ulteriore sessione formativa per terminare così un ciclo di sessioni formative per le amministrazioni locali.

SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Visit us at www.sugarlogistics.eu