THE SUGAR NEWS

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Introduzione

L'avvio del progetto SUGAR

Andrea Arcelli, Regione Emilia Romagna

In Europa l'attenzione alla Logistica Urbana è in aumento grazie al riconoscimento dell'impatto del trasporto delle merci sulla mobilità delle città. Consapevoli dell'importanza della Logistica Urbana, la Regione Emilia-Romagna e la Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL) già nel 2007 hanno avviato la preparazione del progetto SUGAR, presentato con successo nel 2008 al primo bando del Programma UE di Cooperazione Territoriale INTERREG IVC.

Il principale obiettivo di SUGAR è il miglioramento delle politiche locali e regionali di city logistics.

SUGAR promuove lo scambio, il confronto e il trasferimento di esperienze e di modelli di policy in materia di city logistics. L'identificazione di buone pratiche e di esperienze di eccellenza gioca un ruolo fondamentale in SUGAR, al fine di supportare le decisioni pubbliche e le politiche locali per la city logistics. Il progetto si articola in fasi di analisi, ricerca e trasferimento di buone pratiche, orientate allo sviluppo di piani di azione locali sulla logistica urbana, e si rivolge alle Pubbliche Amministrazioni quali primi beneficiari e fondamentali target group.

SUGAR è iniziato nel novembre del 2008 e proseguirà fino alla fine di febbraio del 2012. Il progetto è stato lanciato con il "kick off meeting" tenutosi a Bologna il 5 e il 6 marzo 2009 e le attività previste nei tre componenti di lavoro del progetto sono ora in pieno svolgimento.

Da marzo 2009 sono stati raggiunti importanti risultati relativi alla comunicazione e alla disseminazione del progetto, ponendo le basi per un'ampia e diffusa conoscenza del progetto a livello regionale, nazionale ed europeo e favorendo la diffusione dei risultati tecnici ed in particolare delle buone pratiche in materia di politiche pubbliche per la distribuzione urbana delle merci. Questa newsletter è uno dei mezzi di comunicazione di SUGAR e fornisce aggiornamenti semestrali sui progressi del progetto.

L'attività di identificazione e trasferimento delle buone pratiche sta producendo i primi risultati, visibili già nella prima riunione di progetto tenutasi ad Atene il 9 e 10 giugno 2009, durante la quale i partner hanno iniziato a lavorare sullo scambio di esperienze e sullo sviluppo di un modello concettuale in grado di mappare le eterogenee misure pubbliche in materia di logistica urbana.

Il prossimo sarà un semestre impegnativo, incentrato sulla finalizzazione dell'analisi delle buone pratiche, sulla progettazione dettagliata del percorso di scambio delle esperienze tra i partner e del relativo percorso formativo.

Nelle prossime newsletter e sul sito internet di progetto saranno pubblicati tutti i documenti tecnici realizzati.

I partner di SUGAR al primo meeting di progetto ad Atene, Giugno 2009.

Short news

Il **sito web di SUGAR** è online da giugno 2009, raggiungibile all'indirizzo www.sugarlogistics.eu.
All'interno del sito web sarà disponibile, da Ottobre 2009, la descrizione delle Buone Pratiche sulla Logistica Urbana della Regione Emilia Romagna, di Londra, di Parigi e di Barcellona.
La selezione di 5 siti nell'ambito dell'Enlarged Transfer Programme - ETP di progetto (Programma di Trasferimento Allargato a soggetti esterni al progetto) sarà completa nei mesi di Ottobre e Novembre 2009 e durante la Conferenza Annuale di POLIS in Dicembre 2009 sarà presentato il premio SUGAR rivolto alle pubbliche amministrazioni che hanno sviluppato politiche di eccellenza in materia di city logistics. L'ETP coinvolgerà attivamente, tramite tavole rotonde e sessioni di pianificazione delle politiche e di formazione, città e regioni europee esterne al progetto al fine di rafforzare gli impatti del progetto sull'intero territorio UE. Le istituzioni interessate possono contattare gbarrera@polis-online.org .

European Union
European Regional Development Fund
RegioneEmilia-Romagna
INTERREG IVC
Made possible by the INTERREG IVC programme

La Riunione di Progetto di Atene

Intelligent Transportation System (ITS) e Management of on Street Delivery

Francesca Nappi, NET Engineering per l'Istituto sui Trasporti e la Logistica

La prima **tavola rotonda sulle Buone Pratiche di city logistics** si è tenuta durante la riunione di progetto di Atene del 9 Giugno 2009. Tre esperti hanno presentato esperienze concrete di city logistics e discusso con i partecipanti i fattori critici di successo per l'implementazione delle soluzioni presentate.

M. Campanai e P. Papadakos (a sinistra), A. Merella (a destra)

L'ing. **Maurizio Campanai**, esperto in soluzioni ICT per il Trasporto e la Logistica, ha presentato una panoramica sulle esperienze europee in materia di Logistica Urbana, sulle applicazioni ICT di successo e sui modelli organizzativi applicati alla Logistica Urbana in Italia.
Durante l'intervento è stato sottolineato come la tecnologia debba essere a basso costo e coerente con le dimensioni e la tipologia del modello operativo adottato, al fine di essere economicamente sostenibile. Il coinvolgimento e lo sviluppo di adeguati meccanismi di governance in collaborazione con gli operatori del mercato rappresentano aspetti cruciali per il successo di ogni progetto di city logistics basato sull'ICT, in quanto le sovvenzioni pubbliche hanno dimostrato di non portare alla stabilità economica degli interventi di city logistics nel lungo periodo. Concretamente, in Europa, così come nel resto del mondo, durante gli ultimi dieci anni sono stati sviluppati più di un centinaio di progetti pilota nel campo della logistica urbana e più del 90% di questi non sono proseguiti malgrado avessero raggiunto un risultato eccellente durante la fase di sperimentazione. L'esempio di Siena dimostra che, sebbene non sia stato concepito niente di diverso dal punto di vista logistico rispetto ad altre esperienze, l'innovazione introdotta nel modello organizzativo del progetto ha permesso all'iniziativa di auto-sostenersi e di funzionare senza fondi pubblici. Quindi la mancanza di un modello di business adeguato può essere la causa del fallimento dei progetti di city logistics.
La discussione ha poi evidenziato importanti aspetti quali:

- il bisogno di una integrazione verticale ed orizzontale tra regole e attori del mercato;
- l'importanza di includere i Target Group finali (che comprendono non solo gli operatori ma anche i negozianti) durante la pianificazione e l' implementazione degli interventi di city logistics;
- la necessità di cambiare approccio nella definizione delle soluzioni di city logistics, partendo dal modello di business e da quello operativo piuttosto che dall'identificazione degli strumenti informatici per poi cercare una strada per applicarli al proprio contesto locale;

la necessità di considerare il livello di complessità del contesto a cui le soluzioni si rivolgono (es.: non solo per dimensione della città ma anche in base alla frammentazione del mercato).

Arcangelo Merella, presidente di Infomobility Parma Spa, ha presentato le iniziative in corso e quelle portate a termine a Parma dal 2005 nell'ambito del progetto "Ecologistic". L'iniziativa si basa su una partecipazione pubblico-privata ed ha avuto come obiettivo strategico il passaggio da un modello di "logistica diffusa" ad uno di "logistica di sistema". Il progetto si concentra principalmente sulle "last-miles deliveries" all'interno del centro cittadino, utilizzando facilities logistiche per la distribuzione delle merci in città. Il progetto si è basato sull'ampio coinvolgimento degli operatori del mercato (incluse le piccole aziende che di solito fanno le consegne autonomamente) ai quali è stata data la possibilità di scegliere se il rendere i propri mezzi compatibili con determinati requisiti o utilizzare i servizi offerti dalla struttura logistica. Il progetto ha previsto una soluzione informatica ad hoc che permette di integrare le informazioni sui carichi con quelle sulla tracciabilità della merce. Il monitoraggio è stato fino ad ora portato avanti con controlli a campione ai punti di ingresso della città, con un buon risultato rilevato in termini di coefficienti di carico e rispetto dei requisiti da parte dei veicoli circolanti.

I partner di SUGAR hanno quindi discusso sulle esperienze pilota che si basano sul controllo dei coefficienti di carico dei veicoli (come a Göteborg) e sulle limitazioni della tecnologia GPS per il tracing dei mezzi e la regolazione degli accessi. Alcuni vincoli possono rendere il sistema GPS una soluzione non adeguata, sia in termini di costi, sia di affidabilità, a causa delle barriere fisiche presenti in ambito urbano (edifici alti che spesso distorcono il segnale e non permettono un monitoraggio costante). Il riconoscimento delle targhe o la tecnologia basata sul riconoscimento di immagini sono state giudicate come soluzioni più fattibili in quanto si tratta di tecnologie trasversali e gratuite, mentre il GPS ha costi più alti e dipende da servizi forniti da terzi.

Panos Papadakos, ex presidente dell'Istituto Greco dell'Ingegneria dei Trasporti, ha presentato l'attuale situazione di Atene con riferimento alla mobilità urbana, e in particolare al trasporto merci. La discussione si è concentrata principalmente sugli aspetti amministrativi, istituzionali e di governance per la pianificazione ed implementazione della politiche di Logistica Urbana. Tra i principali punti evidenziati dal Dott. Papadakos:

- la necessità di coordinare le competenze amministrative e le azioni dei diversi attori istituzionali presenti nell'area metropolitana di Atene;
- la necessità di individuare chiare competenze e adeguate strutture nell'ambito della PA per la definizione ed implementazione delle politiche urbane per il trasporto merci. I casi di Parigi e Londra rappresentano casi di eccellenza in tal senso.
- la necessità di dare maggiore spazio al tema del trasporto merci nell'ambito dell'agenda delle amministrazioni locali.

la difficoltà nello sviluppo di meccanismi di coordinamento degli interventi di city logistics tra aree urbane e suburbane.

European Union
European Regional Development Fund
RegioneEmilia-Romagna
INTERREG IVC
Made possible by the INTERREG IVC programme

Riflettori sulle città di SUGAR

Siti di Buone Pratiche

Regione Emilia Romagna, *Italia*

La Regione Emilia Romagna (RER) è attiva nel campo della mobilità urbana sin dal 2002, sia in termini di partecipazione a progetti UE, sia in termini di sviluppo di specifiche politiche regionali. In particolare la Regione ha attivato un continuo confronto con gli enti locali, sviluppato modelli di analisi della mobilità urbana delle merci nell'ambito dei progetti City Ports e Merope finanziati dall'Unione Europea (FESR), e ha introdotto una legge Regionale che finanzia gli interventi di logistica urbana nelle principali città della regione. L'esperienza della Regione Emilia-Romagna, che si sviluppa sia a livello Europeo, sia Regionale, darà un prezioso contributo al progetto SUGAR.

Londra, *Regno Unito*

Transport for London (TfL) ha responsabilità a livello regionale per gli investimenti londinesi per il trasporto delle persone e delle merci. Nel corso degli ultimi tre anni, l'unità trasporto merci di TfL ha sviluppato il Piano Merci londinese e il suo progetto principale, lo Schema di Identificazione dell'Operatore del Trasporto merci (Freight Operators Recognition Scheme – FORS), lanciato nel 2008. Le attività principali di TfL in relazione al trasporto merci includono: sviluppo di analisi dettagliate in materia di logistica urbana e del relativo framework regolamentativo, sviluppo di standard settoriali per la distribuzione urbana, sviluppo di tecnologie per la riduzione dell'inquinamento ambientale, acustico e per l'efficientamento della distribuzione urbana, sviluppo di meccanismi di governance per l'implementazione delle politiche di city logistics, definizione di schemi di incentivazione e di programmi di formazione, anche in materia di procurement and di pianificazione territoriale.

Parigi, *Francia*

La Città di Parigi ha introdotto un nuovo programma per il trasporto merci che concerne aspetti regolamentativi, la pianificazione e gestione delle aree di consegna e lo sviluppo di un master plan per la distribuzione urbana. Ha inoltre avviato e supportato specifiche azioni pilota. Le principali attività di Parigi in materia di logistica urbana concernono la pianificazione e il supporto allo sviluppo di piattaforme logistiche che utilizzano veicoli ecologici per la distribuzione urbana (elettrici, a gas e con altre tecnologie environmental-friendly), e lo sviluppo di nuovi servizi logistici basati sul trasporto ferroviario e fluviale.

Barcellona, *Spagna*

Barcellona è riconosciuta come una delle città leader per numero e qualità delle innovazioni in materia di city logistics, tra le quali le corsie multiuso e le consegne notturne. Barcellona è inoltre uno dei tre siti sperimentali del progetto FIDEUS, dove un nuovo furgone a basse emissioni è stato testato in scenari diurni e notturni. È anche una delle prime città spagnole a sperimentare una micro piattaforma con furgoni elettrici e biciclette per le "last-mile deliveries". La strategia adottata da Barcellona per la gestione dei parcheggi le ha conferito nel 2006 il premio OSMOSE.

Siti ricettori

Palma de Mallorca, *Spagna*

Escluso lo sviluppo di un sistema di raccolta dei rifiuti, la Città di Palma non ha ancora implementato chiare politiche per la gestione del trasporto urbano delle merci. La city logistics ha bisogno di essere riorganizzata per migliorare le attuali condizioni di congestione del traffico.

Creta, *Grecia*

La Regione di Creta sta sviluppando politiche pubbliche per il miglioramento del trasporto urbano delle merci. Sono state pianificate iniziative per l'espansione delle zone pedonali, per lo sviluppo di un sistema di Controllo del Traffico e di controllo del carico/scarico.

Atene, *Grecia*

La Municipalità di Atene ha implementato diverse misure di mobilità urbana dai Giochi Olimpici del 2004, riguardanti il controllo dei parcheggi in centro, la regolazione delle attività di carico/scarico, lo sviluppo delle zone a traffico limitato nel triangolo storico. L'obiettivo nell'ambito di SUGAR è lo sviluppo di politiche pubbliche a supporto del trasporto urbano delle merci.

Poznan, *Polonia*

La città di Poznan nel 1994 è stata la prima città polacca ad aver implementato un sistema integrato di controllo del traffico. Ha inoltre regolato l'accesso alla città dei veicoli oltre i 16 ton e sta pianificando lo sviluppo di un centro logistico.

Vratsa, *Bulgaria*

La Municipalità di Vratsa ha finora lavorato principalmente sul trasporto pubblico locale e SUGAR sarà il primo progetto con un approccio sistematico al trasporto urbano delle merci.

Celje, *Slovenia*

La Municipalità di Celje ha precedenti esperienze in progetti europei nel campo del trasporto e dell'ambiente, partecipando in progetti come IMONDE (per l'aumento del potenziale merci intermodale) e SUGRE (Veicoli ecologici sostenibili).

Usti nad Labem, Repubblica Ceca

La città di Usti nad Labem non ha ancora sviluppato una politica locale per la city logistics. Tuttavia la città sta lavorando ad un nuovo piano urbano e il contributo di SUGAR può fornire input importanti per integrare nel piano urbano la tematica del trasporto delle merci.

European Union
European Regional Development Fund
RegioneEmilia-Romagna
INTERREG IVC
Made possible by the INTERREG IVC programme

Prossimi eventi

Agenda dei prossimi mesi di SUGAR

- - Presentazione del premio SUGAR alla Conferenza annuale di POLIS a Dicembre 2009.
- - Secondo meeting di progetto dal 23 al 26 Novembre 2009, Parigi (FR): Good Practice Round Table con la partecipazione di esperti esterni e Train the Trainer Session.

L'opinione dell'esperto di Logistica Urbana

Intervista con Maurizio Campanai, presidente di AXMediaTech

di Carles Petit, Cinesi Transport Consultancy per la Municipalità di Barcellona

- Nella sua presentazione ha sottolineto che la maggior parte dei progetti pilota sulla logistica urbana non hanno un seguito dopo la loro fase sperimentale. Come pensa che il Progetto SUGAR potrebbe aiutare a definire delle misure sostenibili?

Il punto debole delle iniziative sulla logistica urbana dipende principalmente dal modello di business. Troppo spesso le PPP (partnership pubblico-private) non sono chiaramente orientate alla sostenibilità dell'iniziativa e l'entusiasmo iniziale crolla in pochi mesi dopo la fine del finanziamento. SUGAR deve considerare la dimensione della sostenibilità come uno dei principali elementi per progetti di successo. Anche le Pubbliche Amministrazioni spesso pensano che nell'ambito dei progetti locali di city logistics gli operatori abbiano un compito facile nella distribuzione urbana delle merci senza considerare i costi indiretti dovuti alla congestione del traffico e le sfide che devono affrontare. SUGAR dovrebbe lavorare a fondo sul tema della sostenibilità di lungo periodo degli interventi di city logistics.

- Quali sono stati gli ostacoli principali emersi all'inizio del progetto "taxi merci" di Siena e come sono stati superati?

Gli ostacoli principali hanno riguardato lo sviluppo di un mercato potenziale, l'attività informativa sui servizi e la qualità dei servizi stessi. La principale fonte del successo è stata la continuità delle politiche pubbliche verso una semplificazione del processo di gestione del controllo degli accessi nell'area urbana.

- Secondo la sua esperienza, quale tipo di policy (incentivi, disincentivi, imposizioni, ecc.) attuata verso gli operatori del trasporto merci ha dato migliori risultati?

Non esiste un "approccio migliore". Ogni città ha i propri vincoli e opportunità. Per una piccola città, per esempio, la risposta potrebbe essere quella di sviluppare adeguati meccanismi di governance e un buon mix di incentivi e sanzioni. L'unica metodologia costruttiva si basa comunque sul raggiungimento di un accordo condiviso con le associazioni e con gli operatori di trasporto locali, nazionali e internazionali. In più, l'auto-sostenibilità dell'iniziativa è la risposta corretta. Gli incentivi dovrebbero inoltre essere valorizzati da una adeguata campagna di divulgazione da parte delle istituzioni.

- Quali azioni possono essere portate avanti per migliorare la trasparenza e/o la cooperazione tra gli operatori del trasporto merci?

La cooperazione dipende dal modello di distribuzione che sarà implementato. La trasparenza sui costi e la regolamentazione delle "last-mile deliveries" sono gli elementi più importanti per un'azienda per valutare un business case di city logistics. L'indipendenza dei servizi rappresenta inoltre un elemento fondamentale.

- Qual è la strada per trovare un accordo coi negozianti (o i clienti del trasporto merci in generale)? Può darci un esempio di un caso di successo?

L'intesa coi negozianti è un aspetto cruciale. Camere di Commercio e associazioni locali di solito falliscono nell'armonizzazione della domanda di servizi logistici. La crisi economica ha mostrato le difficoltà legate alla individuazione di bisogni condivisi in una città o in un quartiere di una grande città. In molti casi la maggior parte dei negozianti non accetta le finestre temporali per la distribuzione e altre limitazioni. C'è un bisogno di definire un meccanismo capace di rispondere a specifici bisogni senza stravolgere le regole di base. La flessibilità dei servizi come i servizi on demand potrebbe essere la risposta.

- Può parlarci di una generale descrizione di un'esperienza che ha migliorato la logistica urbana senza alzare il prezzo del prodotto finale?

È molto difficile parlare dei costi della logistica. In ogni caso, è possibile dire che in molte delle iniziative sulla city logistics in Italia (Padova, Parma, Siena, Genova, ecc.) il costo per l'utente finale non è mai aumentato. Per la catena logistica, comunque, non è lo stesso. Un nuovo modello implica nuovi attori e questo significa un nuovo modello di business. Un'iniziativa di logistica urbana ha bisogno di semplificazioni e di un grande sforzo in due direzioni: sostenibilità economica e ambientale.

SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Visit us at www.sugarlogistics.eu

European Union
European Regional Development Fund

Regione Emilia-Romagna

INTERREG IVC
INNOVATION & ENVIRONMENT
REGIONS OF EUROPE SHARING SOLUTIONS

Made possible by the INTERREG IVC programme

Country specific case

SUGAR per i Comuni e le Province dell'Emilia Romagna

di Giuseppe Luppino, Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica

La Regione Emilia Romagna, insieme ad ITL, ha incontrato il 17 luglio scorso a Bologna i Comuni e le Province dell'Emilia Romagna con il duplice obiettivo di presentare il progetto SUGAR e discutere lo stato di avanzamento dei progetti locali di city logistics finanziati nell'ambito della misura 5. La riunione si è aperta con l'intervento dell'Arch. Giuliana Chiodini che ha presentato un quadro di sintesi delle principali criticità in tema di city logistics in Emilia-Romagna e l'avanzamento dei progetti della Misura 5, evidenziando l'idea progettuale iniziale dei singoli Comuni e lo stato effettivo di realizzazione e implementazione.

I presenti hanno quindi avuto modo di conoscere il progetto SUGAR grazie alla presentazione del Dott. Alberto Preti, responsabile della sede ITL di Bologna e coordinatore dei progetti EU. Sono state evidenziate le opportunità formative per le amministrazioni pubbliche che il progetto sviluppa e il percorso tecnico progettuale, con l'opportunità per ciascuna amministrazione locale di individuare tematiche di interesse al fine di orientare il percorso formativo progettuale ai temi prioritari di interesse delle amministrazioni stesse.

Sede della Regione Emilia-Romagna

Le amministrazioni presenti hanno manifestato un forte interesse per il progetto SUGAR ed in particolare in merito alla possibilità di partecipare alle sessioni formative che il progetto sviluppa. Ciascuna amministrazione ha inoltre elencato i principali problemi che sta riscontrando nello sviluppo delle proprie politiche di City Logistics e i principali ambiti di interesse sui quali sviluppare la formazione progettuale. In particolare le tematiche chiave emerse e condivise tra i Comuni sono principalmente quelle delle regole e delle tecnologie per il carico/scarico delle merci, delle azioni pubbliche per la ottimizzazione del conto proprio (es. esperienze di Van sharing), delle tecnologie per il controllo degli accessi, della sostenibilità economica degli Urban Distribution Centers e più in generale degli interventi di city logistics e delle azioni di governance per la cooperazione pubblico-privata nello sviluppo delle soluzioni di city logistics.

Pubblicazione della Regione Emilia Romagna sulla mobilità e il trasporto in regione

Pochi giorni dopo la riunione coi Comuni questi temi sono stati affrontati e discussi anche con i partner europei del progetto durante il Technical Management Board, una conference call tra i project manager del progetto che si tiene ogni due mesi. La maggior parte dei partecipanti al TMB ha evidenziato un grande interesse per le tematiche individuate dalle amministrazioni dell'Emilia-Romagna. In particolare il tema delle aree di carico/scarico sarà l'argomento cardine della prima Train the Trainer Session che si terrà a Parigi. Tale sessione formativa avrà come obiettivo la formazione ai tecnici delle pubbliche amministrazioni partecipanti al fine di diffondere competenze sulla specifica tematica nei contesti locali con l'obiettivo di migliorare le policy.

The Managing Authority of the programme is not liable for any use of the information contained in this publication.