



SUGAR

SUGAR NEWS

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Introduzione

Mappati status e trend delle politiche pubbliche in materia di city logistics

di Alberto Preti e Giuseppe Luppino, ITL e Carles Petit e Raul Medina, Cinesi Transport Consultancy

Nei mesi scorsi l'Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL) ha mappato lo stato dell'arte e i trend delle misure di city logistics in Europa. L'analisi ha riguardato tutte le città e le regioni partecipanti al progetto SUGAR, ed in particolare i 4 Good Practice Sites (GPS, i siti di progetto con maggiore esperienza nello sviluppo di politiche di city logistics - Barcellona, Londra, Parigi e l'Emilia-Romagna) e i 7 Transfer Sites (TS, che stanno ora approcciando lo sviluppo di politiche per la city logistics - Palma de Maiorca, la Regione di Creta, Atene, Poznan - PL, Vrasta - BG, Celje - SLO, Usti Nad Labem - CZ). Il documento presenta da un lato una panoramica degli interventi di city logistics in un panel di città e regioni europee e dall'altro intende porre le basi per definire temi e priorità di un percorso formativo da sviluppare nell'ambito di SUGAR rivolto alle pubbliche amministrazioni e aperto alle città europee interessate.

Il processo di raccolta di dati ed informazioni è stato sviluppato da ITL sulla base di una matrice che comprende 71 misure di city logistics raggruppate per categorie di interventi: amministrativi, di pianificazione urbana e territoriale, di governance, di awareness rising, informativi, infrastrutturali, ITS (Intelligent Transport Systems) e tecnologici, analitici e modellistici e di supply chain management. Ogni misura e relativa categoria è stata quindi associata ad obiettivi, target group, livello territoriale ed enti promotori.

I risultati dello studio hanno evidenziato come le misure amministrative siano le più frequenti (57% nei GPS e 43% nei TS), seguite dalle misure ITS e tecnologiche (11% GPS e 13% TS). Tale dato conferma l'impegno delle amministrazioni nello sviluppo di sistemi regolamentari per l'accesso alle aree urbane, associati a relativi sistemi di controllo. Meno frequenti sono gli interventi di supply chain management e di organizzazione logistica, che quando implementati sono spesso associati ad azioni pubbliche di regolamentazione.

Per quanto riguarda il livello territoriale a cui le politiche di city logistics sono rivolte è emerso che i siti con maggiore esperienza (Good Practice Sites) stanno implementando politiche di più ampio respiro territoriale rispetto al solo livello urbano, mentre i siti che stanno ora approcciando soluzioni di logistica urbana (Transfer Sites) mantengono un target maggiormente focalizzato al solo livello locale.

Una ulteriore significativa differenza, che pare correlata alla diversa esperienza nello sviluppo di politiche di city logistics delle pubbliche amministrazioni coinvolte nella survey, riguarda il tema della cooperazione tra pubblico e privato ed in particolare la maggiore attenzione posta dalle amministrazioni con maggiore esperienza nel coinvolgimento di soggetti privati nello sviluppo delle proprie politiche. Crescente è tuttavia la sensibilità a tale tema dimostrata dai Transfer Sites, che prevedono di includerlo quale priorità nelle proprie politiche future (con una previsione del +13% rispetto alla situazione attuale).

La survey sviluppata da ITL ha inoltre permesso di individuare alcune priorità sulle quali le amministrazioni pubbliche manifestano il desiderio di conoscere maggiormente esperienze e buone pratiche a livello europeo e ricevere supporto formativo finalizzato allo sviluppo delle proprie politiche. Tra i temi segnalati dalle amministrazioni coinvolte nel progetto e dalla survey, sui quali SUGAR organizzerà alcune delle proprie sessioni formative, ricordiamo quelli della sostenibilità economica delle misure di city logistics e del ruolo del finanziamento pubblico, della armonizzazione delle regole di accesso ai centri urbani in contesti di area vasta e metropolitana, dello sviluppo delle tecnologie per gli Environmental Friendly Vehicles e delle tecnologie a basso inquinamento acustico per le consegne notturne.

Per ulteriori informazioni, il documento finale può essere scaricato da www.sugarlogistics.eu.

Notizie in pillole

i. Il progetto SUGAR è stato presentato al 12° Summit Economic Forum (SEF) organizzato da CEI il 12 Novembre 2009 a Bucarest con oltre 1.000 partecipanti. Per informazioni www.ceinet.org.



CO-FINANCED BY
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND



Regione Emilia-Romagna



Made possible by the INTERREG IVC programme

ii. Tutti i partner hanno iniziato a sviluppare una analisi SWOT del proprio contesto territoriale volta a definire le politiche di city logistics più appropriate. Poznan e Palma de Mallorca hanno presentato i risultati intermedi di tale analisi al primo "Joint Planning Exercise" tenutosi a Poznan il 28 e 29 gennaio 2010, durante il quale gli esperti presenti hanno valutato congiuntamente le possibili future politiche da sviluppare nelle due città. A luglio 2010 toccherà a Creta ed Atene, durante il *Joint Planning Exercise* che si terrà ad Heraklion.

Meeting di Progetto a Parigi

Good Practice Round Table: Infrastrutture per la logistica urbana

Istituto sui Trasporti e la Logistica - ITL, NET Engineering e Arnaud Lagrange (PMP)

Il Good Practice Round Table è una sessione formativa sviluppata da SUGAR su temi di particolare interesse per i GPS (Good Practice Sites), al fine di stimolare l'apprendimento, il dialogo e lo scambio di esperienze su politiche e misure di logistica urbana in corso di sviluppo nei siti di progetto con maggiore esperienza. Il secondo SUGAR Good Practice Round Table, tenutosi a Parigi il 25 Novembre 2009, ha affrontato il tema delle infrastrutture per la logistica urbana e degli insediamenti logistici in ambito urbano.

La sessione formativa ha visto l'intervento di Laetitia **Dablanc** e Dina **Rakotonarivo** (INRETS), che hanno presentato i risultati della loro ricerca sull'efficienza energetica del trasporto urbano e sugli impatti dell'urban sprawl logistico a Parigi. L'obiettivo della ricerca è consistito nell'analisi degli impatti ambientali derivanti dalla dispersione insediativa dei terminal distributivi del settore parcel a Parigi e su relative possibili azioni pubbliche per limitare l'inquinamento.

La ricerca ha infatti mostrato come la distanza dei terminal distributivi dal centro di Parigi sia significativamente aumentata tra il 1974 ed il 2008, producendo di conseguenza un più alto impatto ambientale in termini di emissioni inquinanti. Al fine di ridurre tale impatto è stata valutata la possibilità di adottare un sistema di pianificazione integrata a livello regionale in materia di insediamenti logistici in grado di coniugare le esigenze di business degli operatori, i bisogni delle comunità locali e la riduzione dell'inquinamento.

A seguire Christophe **Ripert** (SOGARIS, Immobiliare logistico) ha presentato possibili soluzioni per la consegna delle merci nell'ultimo miglio insistendo sull'importanza della creazione di network di strutture logistiche dedicate nei centri città.

La seconda parte della tavola rotonda è stata dedicata a specifici casi sviluppati a Parigi.

Bernard **Gerardin**, consulente, ha presentato diverse esperienze pilota di successo (e altre concluse con un fallimento) realizzate a Parigi. Una delle fondamentali lezioni di questi esperimenti è che la consultazione e la cooperazione con gli stakeholder locali è condizione necessaria per garantire il successo delle iniziative locali di city logistics, che necessitano sempre di approcci graduali e condivisi.

Xavier **Mazingue** ha presentato l'esperienza di La Petite Reine. Questa azienda specializzata nel trasporto urbano delle merci con mezzi ecologici, sfrutta dei tricicli a pedalata assistita chiamati Cargocycles® (sviluppati in-house). L'innovazione introdotta da La Petite Reine è stata insignita di numerosi premi e la società attualmente opera in Francia in quattro hub cittadini.

Secondo **Mazingue**, ci sono diversi fattori che spiegano il successo de La Petite Reine: prima di tutto il fatto che sia siano state negoziate ottime tariffe di affitto dei magazzini ed in secondo luogo lo sviluppo di una solida cooperazione con Autorità locali; il tutto naturalmente associato ad alto livello di servizio ai propri clienti.



Una presentazione durante il Good Practice Round Table

La tavola rotonda è stata completata da una visita a due aziende che gestiscono due piattaforme logistiche (Monoprix e Chronopost).



Site visit al Terminal ferroviario per la logistica urbana di Monoprix

Riflettori sulle città di SUGAR

Good Practice Sites

Regione Emilia-Romagna, Italia

Il trasporto urbano delle merci presenta una crescente attenzione nell'agenda politica delle città dell'Emilia-Romagna e della Regione, che stanno fronteggiando le sfide legate alla riduzione della congestione in ambito urbano, alla salvaguardia dell'ambiente, al risparmio energetico e all'efficienza tecnico-economica delle soluzioni di logistica urbana. La Regione Emilia-Romagna ha giocato e giocherà un ruolo chiave nello sviluppo di misure e azioni destinate all'ottimizzazione della distribuzione urbana delle merci e a rendere il territorio sempre più vivibile e attrattivo, sia quale parte dei programmi di azione dell'amministrazione regionale, sia in linea con le indicazioni europee contenute nell' Action Plan sulla mobilità urbana. La Regione Emilia-Romagna e le città emiliano romagnole hanno attivamente partecipato a diversi progetti Europei (come City Ports e MEROPE) che hanno fornito un dettagliato quadro conoscitivo sulla situazione regionale della distribuzione urbana delle merci sulla base del quale sono stati finanziati progetti in tutte le principali città (per un totale di oltre 24 Milioni di Euro). Gli elementi caratterizzanti i progetti attivati sono il comune background analitico e tecnico sviluppato dalla Regione, che ha permesso di preparare adeguatamente gli interventi locali e lo sviluppo di processi di cooperazione pubblico-privati nella definizione ed implementazione dei progetti, volti a coniugare efficienza ambientale ed economica anche grazie all'adozione di adeguate soluzioni tecnologiche.

Ecco una breve descrizione di alcuni dei risultati ottenuti - per maggiori informazioni si rimanda al sito della Regione Emilia-Romagna www.mobilitaer.eu:

Ferrara e Ravenna: più di 2026 veicoli sono stati sostituiti/trasformati in veicoli a basso impatto ambientale.

Reggio Emilia: adozione di leggi che incoraggiano l'utilizzo di veicoli elettrici, tramite ad esempio l'accesso illimitato alla Zona Traffico Limitato, parcheggi gratuiti nelle aree a pagamento 7 giorni su 7 e 24 ore su 24, possibilità di carico/scarico 24 ore su 24 e libera circolazione nei giorni di blocco del traffico. L'iniziativa econoleggio di Reggio è auto sostenibile.

Comune di Parma: il progetto ECOLOGISTICS è stato implementato nel centro storico (24,8 Km² e 21.000 abitanti). Il progetto interessa in particolare quei veicoli immatricolati come camion che trasportano cibi freschi, cibi secchi, abbigliamento, Ho.Re.Ca., prodotti imballati. 250 fra negozi, ristoranti e bar ricevono 40 tons/giorno nel centro città. Il progetto è adesso autosufficiente dal punto di vista economico.

Municipalità di Modena: attualmente 10 operatori logistici sono coinvolti nell'iniziativa CityPorto Modena per la consegna delle merci nel centro città.

Bologna: tutte le strade che portano in centro sono state dotate di telecamere per il controllo telematico degli accessi. L'iniziativa "Van Sharing" (gestita da Gestione Servizi Interporto GSI - e TPS-TPV) è in fase di test. Un operatore di trasporto ha già ritirato il primo furgone per lo start-up delle attività di consegna delle merci e utilizzerà una piattaforma virtuale per organizzare e ottimizzare i carichi e i giri. Il 22 Gennaio 2010 si è tenuta la cerimonia ufficiale di apertura del servizio Van Sharing. Info su <http://www.vansharing.net>.

Transfer Sites

Palma de Mallorca, Spagna

Palma è la capitale delle Isole Baleari con più di 400.000 abitanti ed una estensione di circa 250 Km². Durante gli ultimi 20 anni, lo sviluppo urbano della città è stato caratterizzato da un ampliamento delle aree di interesse economico e residenziale verso la periferia urbana. In termini di mobilità, la conseguenza di questa espansione è stata un continuo incremento dei flussi di traffico merci e passeggeri.

Durante gli anni '90, la città è stata oggetto di repentini cambiamenti, con la costituzione di imprese nazionali e internazionali nel contesto economico locale. Principalmente guidata da una domanda di prodotti di importazione in forte crescita per i settori residenziali e turistici, Palma ha vissuto un aumento delle relazioni commerciali con altre regioni e un relativo incremento delle attività di city logistics. Si è quindi assistito ad un significativo aumento di inquinamento acustico, congestione del traffico, inquinamento da polveri sottili, fortemente dovuto al trasporto delle merci, che rappresenta pertanto ambito prioritario per le politiche locali e regionali.

Palma ha due nodi logistici che accolgono la maggior parte dei prodotti che arrivano sull'isola: il porto (in cui si concentrano la maggior parte delle merci) e l'aeroporto. Il porto si trova sul lungomare, all'interno della città, e trasporta le merci fino ai confini urbani con mezzi pesanti. I prodotti sono quindi trasportati fino ai centri logistici in periferia (zone industriali) e distribuiti nelle aree commerciali con mezzi di media dimensione. L'attuale rete distributiva della città è inoltre molto estesa e presenta più di 700 aree regolate da finestre orarie molto eterogenee, elemento che genera particolare complessità dal punto di vista gestionale e di enforcement.

Le priorità sulle quali l'amministrazione locale sta lavorando riguardano l'analisi e la modellizzazione dei flussi merci nell'area urbana, al fine di meglio determinare le azioni pubbliche da intraprendere, specie regolamentative, la progettazione e la realizzazione delle aree di carico/scarico e le attività di enforcement.

SUGAR rappresenta straordinaria opportunità per trovare soluzioni ai problemi della città, anche grazie allo scambio di esperienza con i partner sui sopra citati ambiti prioritari di intervento.

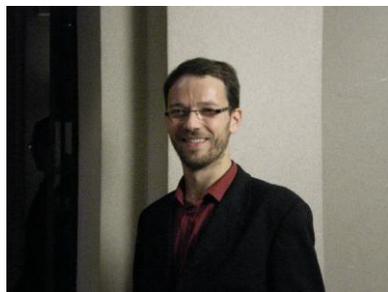
Altri eventi SUGAR che troverete nella prossima newsletter

- **Consortium meeting 3** – dal 25 al 28 Maggio 2010 a Barcellona (ES): Good Practice Round Table con la partecipazione di esperti esterni e Train the Trainer Session.
- **Joint Planning Exercise 2** - 1 e 2 Luglio 2010 a Heraklion (Creta – EL) dedicato a Creta e Atene.
- **Consortium meeting 4** – dal 29 Novembre al 3 Dicembre 2010 a Londra (UK): Good Practice Round Table con la partecipazione di esperti esterni e Train the Trainer Session.

L'opinione dell'esperto di Logistica Urbana

Intervista con Jean-Baptiste Thébaud, Project Manager, Interface Transport

di Raúl Medina, Cinesi Transport Consultancy



Jean-Baptiste Thébaud, relatore al meeting di Parigi

La prima sessione del Train the Trainer (TtT) si è svolta a Parigi con l'obiettivo di potenziare e creare nuove skills nelle amministrazioni partner in SUGAR ed in particolare permettere ai partecipanti di apprendere e trasferire tali competenze e

conoscenze nell'ambito dei loro contesti territoriali di riferimento. La sessione formativa ha trattato i temi dei "Metodi di raccolta dati e rilevazione" (relatore Jean Louis Routhier, dal "Laboratoire d'économie de Transports" dell'Università di Lione), delle "On street deliveries" e della "Progettazione e sviluppo di aree di carico/scarico" (relatore Jean-Baptiste Thébaud). A valle dell'intervento Jean-Baptiste Thébaud è stato intervistato da Raúl Medina, Cinesi Transport Consultancy.

- Durante la presentazione, ha prestato particolare attenzione al ruolo che hanno i conducenti come elemento primario nel sistema della distribuzione urbana delle merci. Quali elementi devono essere presi in considerazione dalla prospettiva dei trasportatori, mentre si progettano le aree di carico/scarico?

I trasportatori ed i conducenti presentano una serie di fondamentali bisogni dei quali le aree di carico e scarico devono tenere conto. In particolare è per loro il tempo la risorsa scarsa alla quale prestare attenzione nella progettazione delle aree di carico e scarico. A tale fine è necessario garantire praticità del

parcheggio, sufficiente spazio per la movimentazione e d'altro canto garantire che tali attività non ostacolino la circolazione.

- Ha presentato le linee guida da seguire su come progettare e creare un'area di sosta. Può ricordare i parametri tecnici che devono essere considerati?

Durante la progettazione e la creazione di uno spazio dedicato al carico/scarico, i parametri tecnici sono relativi in primo luogo alla lunghezza, larghezza, vicinanza alla destinazione, altezza e condizioni tecniche del marciapiede (assenza di ostacoli, pavimentazione, ecc.). Inoltre bisogna prestare attenzione al contesto locale urbano ed in particolare individuare attentamente la localizzazione delle aree in base a solide analisi sulle attività di consegna in ambito urbano e alla facilità di realizzazione delle piazzole di carico e scarico.

- Abbiamo oggi appreso un metodo per determinare il numero di aree di sosta da creare a seconda della natura dell'area urbana. Può spiegare brevemente questo metodo?

È un metodo che cerca di ottenere il numero di aree carico/scarico da creare in una particolare "sezione" urbana. Il valore varia a seconda delle attività commerciali presenti nell'area che sono classificate in 14 categorie, ognuna con un coefficiente determinato dal numero di consegne settimanali. Una volta che la sezione è stata analizzata, il numero totale delle attività in ciascuna categoria deve essere moltiplicato per il rispettivo coefficiente. In seguito, la somma di queste moltiplicazioni deve essere divisa per un coefficiente di 90. Il valore finale è il numero teorico di aree carico/scarico da creare nella sezione. Ovviamente il valore è approssimativo ma può essere considerato come attendibile e il metodo può essere utilizzato in altre città oltre che, come attualmente applicato, a Parigi e Lione.

- Le autorità locali come possono gestire in maniera più efficiente le piazzole di carico/scarico? Quali consigli considera come decisivi?

La gestione di queste aree deve prendere in considerazione diversi aspetti. Prima di tutto queste aree devono avere le giuste dimensioni con una progettazione che segua i parametri tecnici descritti prima. Dal mio punto di vista le aree di carico/scarico devono essere gratuite e il controllo da parte delle autorità sul loro proprio utilizzo deve essere costante ed incisivo. Infine sono da valutare anche forme di utilizzo variabile (commerciale ed auto private) secondo fasce orarie.

SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Visitaci su www.sugarlogistics.eu

SUGAR AWARD 2010

La premiazione di Rotterdam e Parma per l'eccellenza nella logistica urbana.

di Giuseppe Luppino, Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica – ITL



Parma e Rotterdam sono le due città vincitrici del **SUGAR Award 2010** che premia le amministrazioni "virtuose" in materia di distribuzione urbana delle merci. La cerimonia di assegnazione del premio si è svolta il 25 Gennaio 2010 nella sede della Regione Emilia-Romagna ed ha interessato due categorie: **città di piccole e medie dimensioni e grandi città e aree metropolitane**.

I premi sono stati consegnati dall'Assessore alla Mobilità e ai Trasporti della Regione Emilia-Romagna **Alfredo Peri**, che ha affermato come l'evento abbia rappresentato *"un importante momento di confronto in relazione alle politiche promosse negli ultimi anni dalla Regione Emilia-Romagna e un punto di partenza per la progettazione di future azioni regionali per la distribuzione urbana delle merci e la salvaguardia dell'ambiente"*.

La commissione internazionale che ha valutato le candidature all'award era composta dalla **Regione Emilia-Romagna**, da **ITL** (Istituto sui Trasporti e la Logistica), dalla Città di **Parigi**, da **Transport for London**, dalla Città di **Barcellona**, **Polis** (il Network Europeo di città e regioni europee che lavorano insieme per sviluppare tecnologie e politiche innovative per il trasporto locale) e **INRETS** (Istituto di ricerca francese sui trasporti e la sicurezza).

La commissione ha preso in considerazione gli aspetti di sostenibilità economica, i benefici ambientali, e la capacità di promuovere la cooperazione pubblico-privata delle candidature ricevute e ha premiato nell'ambito della categoria "città di piccole e medie dimensioni" il progetto **Ecologistics** promosso dal **Comune di Parma** e co-finanziato dalla Regione; per la categoria "grandi città e aree metropolitane" il riconoscimento è andato alla municipalità di **Rotterdam** per i progetti **"Binnenstadservice Rotterdam"**, relativo allo sviluppo del centro di consolidamento merci urbano, e **Piek**, per le consegne notturne con tecnologie in grado di abbattere l'inquinamento acustico.



La premiazione della città di Rotterdam (Richard van der Wulp) da parte dell'Assessore della Regione Emilia-Romagna Alfredo Peri



Un momento della conferenza tenutasi a Bologna il 25 Gennaio 2010



L'Assessore della Regione Emilia-Romagna Alfredo Peri premia la città di Parma (Davide Mora, Assessore Miglioramento Gestione della Mobilità e Trasporti, Viabilità)