

**Caro lettore,**

Le merci hanno un impatto significativo sull'ambiente, la qualità della vita, la sicurezza stradale e l'attrattività di una città – ma influenzano anche le scelte dei cittadini di muoversi a piedi, in bicicletta o in automobile. Il mobility management riunisce molti stakeholder ed è una parte indispensabile della smart logistics: questa e-update, realizzata in collaborazione con il **Progetto SMARTSET** (2013-2016), aiuta ad individuare gli strumenti di mobility management che le città possono utilizzare per rendere la logistica intelligente e sostenibile.

## Smart logistics: una sfida urbana



Source: www.eltis.org

Le merci comprendono molti servizi e settori differenti, come il settore delle offerte al dettaglio, i servizi di consegna pacchi e corrieri, le forniture per i cantieri edili, o la raccolta di rifiuti domestici. Ogni settore ha una domanda e caratteristiche proprie. La domanda di trasporto merci urbano è cresciuta a causa dell'aumento della concentrazione della popolazione nelle aree urbane, nonché dell'aumento della specializzazione dei sistemi urbani ed economici con una parcellizzazione della produzione totale e del carico ad essa associato. Nelle aree urbane, il traffico dovuto al trasporto delle merci può raggiungere il 20% e la percentuale delle emissioni di gas serra associate al trasporto delle merci può arrivare anche al 50%.

Diversi sono gli attori coinvolti nel trasporto delle merci: autorità locali, residenti, visitatori, turisti, produttori, spedizionieri, destinatari delle merci (venditori al dettaglio, così come clienti), oltre agli operatori di trasporto. I loro interessi possono essere molto differenti, e pertanto le misure tipiche di MM come la sensibilizzazione, gli incentivi e la concertazione possono essere molto utili per aumentare l'efficienza della distribuzione e creare una situazione win-win per tutte le parti coinvolte.

## Reti di trasporto locale



Source: www.eltis.org

Una rete di trasporto merci locale favorisce incontri ed interazioni tra tutte le parti coinvolte.

- La città di **Lubiana (Slovenia)** ha guidato le città di **CIVITAS ELAN** nell'istituzione di proprie reti locali di trasporto merci. In ogni città, la partecipazione attiva alla rete è stata formalizzata attraverso un protocollo d'intesa tra i membri.
- Le città **CIVITAS di Norwich (UK)** e **Brighton e Hove (UK)** si sono adoperate per motivare gli operatori del settore a partecipare regolarmente agli incontri.
- In alcuni casi è necessario un vero scontro di interessi oppure una sfida condivisa per ottenere il coinvolgimento di tutte le parti interessate. A **Rotterdam (Paesi Bassi)**, l'intenzione delle autorità locali di introdurre finestre temporali per gli accessi ha incontrato una forte opposizione da parte del settore del trasporto merci e di altri stakeholder. Tuttavia, tale conflitto ha determinato una costruttiva cooperazione che ha posto le basi per l'istituzione di zone a bassa emissione e la diffusione di veicoli puliti.
- A Londra, i Giochi Olimpici del 2012 hanno dato un enorme impulso allo spirito di cooperazione e coinvolgimento e hanno portato all'istituzione del **Freight Forum** (Forum sul Trasporto Merci) che prevede due incontri annuali finalizzati anche alla promozione di una **normativa sul trasporto merci per Londra**.
- Le reti locali del trasporto merci rappresentano anche delle eccellenti piattaforme per lavorare su un Piano del Trasporto Merci strategico e partecipativo per le città (come ad esempio il **London Freight Plan**), da integrare nel Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS).

## Piani di Consegna e Servizi



Source: www.civitas.eu

A livello di singole imprese, i governi possono promuovere l'uso di **Delivery and Servicing Plans (DSP)**. Transport for London ha realizzato **un piano per uno dei suoi edifici** e ha ottenuto una riduzione compresa tra il 20% e il 40% del numero di consegne (a seconda del tipo di consegna). Sul loro sito web spiegano: "Equivalente ad un Piano Spostamenti per il trasporto merci, un DSP migliorerà la sicurezza, l'efficienza e l'affidabilità delle consegne in una determinata sede aziendale. Inoltre, sarà possibile identificare i viaggi non necessari e le consegne che potrebbero essere fatte con modalità di trasporto più sostenibili, per contribuire a ridurre la congestione e ridurre al minimo l'impatto ambientale delle attività di trasporto merci. I DSP comprendono una serie di misure, tra cui la riduzione delle consegne, il consolidamento delle consegne e l'aumento dell'attività di consegna fuori orario"

[A]

Shopping on-line e punti di raccolta

[IMG=1280px-Polish\_Packstation\_wikicommons.jpg]

Per le consegne a domicilio, è possibile evitare tentativi multipli di consegna facendo ricorso all'adozione di punti di raccolta automatici, come ad esempio hanno fatto il **Servizio LP EXPRESS** in Lituania e il **DHL PackStations** in Germania. Con il **Post Receiving Box** (Ufficio ricezioni), le Poste austriache consentono di consegnare a domicilio pacchi anche quando il destinatario non è presente. Ciò elimina la necessità di tentativi di consegna multipli effettuando la consegna ai vicini di casa o presso altri luoghi.

Tuttavia, è bene riflettere sull'opportunità di incoraggiare i residenti delle città a comprare on-line e ricevere i propri acquisti direttamente a casa. Studi condotti dall'**Università di Newcastle (UK)** e dall'**Università di Göttingen** dimostrano come sia necessaria una certa distanza tra casa e negozio o un certo volume di prodotti per rendere l'acquisto on-line più sostenibile rispetto all'acquisto direttamente in negozio.

## Il Progetto SMARTSET



**SMARTSET** ha l'obiettivo di dimostrare come il trasporto merci nelle regioni e nelle città europee possa essere reso più sostenibile ed energeticamente efficiente attraverso un migliore utilizzo di depositi merci, sia per i trasporti di lunga distanza, sia per la distribuzione merci dell'ultimo miglio. Questi depositi sono chiamati centri di consolidamento urbano.

SMARTSET è strutturato intorno a tre aspetti centrali:

- Modelli di business basati sul mercato al fine di creare depositi autosufficienti.
- Incentivi e regolamenti per stimolare un trasporto merci urbano a basso consumo energetico.
- Agevolazioni per l'utilizzo del trasporto intermodale e di veicoli a basso impatto ambientale ed energeticamente efficienti per l'ultimo miglio.



Click on the picture to enlarge.

Negli otto siti in cui è stato applicato, i partner stanno lavorando per perseguire tale obiettivo: **Berlino** (Germania), **Forlì** (Italia), **Göteborg** (Svezia), **Graz** (Austria), **Roma** (Italia), **Sundsvall** (Svezia), **Università di Newcastle** (United Kingdom) e **Interporto Padova S.p.A.** (Italia). Nei siti di applicazione, SMARTSET sta creando delle reti locali di trasporto merci insieme ad organizzazioni che sono in grado di fare un significativo passo avanti nel trasporto urbano sostenibile delle merci. SMARTSET sta inoltre incentivando la creazione di reti nazionali negli stati in cui il progetto è stato applicato e una rete europea che possa coinvolgere altre città e regioni interessate, così come decisori politici a livello europeo. Ulteriori informazioni su queste reti sono disponibili sul **sito web di SMARTSET** o nel **Piano di cooperazione della rete SMARTSET**.

## Costruire modelli di business sostenibile in SMARTSET

I modelli di business di SMARTSET sono concepiti per superare diverse difficoltà in cui si può incorrere nella smart logistics:

- il fallimento nella definizione di tariffe e costi una volta finiti i finanziamenti pubblici;



Source: www.eltis.org

- la mancata applicazione di schemi normativi a supporto della sperimentazione;
- la localizzazione non ottimale dei centri di consolidamento urbano;
- la mancata integrazione dei più rilevanti stakeholder nella catena di fornitura dei trasporti, come i maggiori spedizionieri e i corrieri espressi.

Le città svilupperanno i propri modelli di business con la creazione di una rete locale di trasporto merci. Il gruppo sarà composto da funzionari ufficiali, rappresentanti di organizzazioni commerciali e dei trasportatori merci. Nove blocchi di modelli di business - che comprendono le quattro principali aree di business: clienti, offerta, infrastrutture e sostenibilità finanziaria - costituiscono la base per il concetto di Modello di Business Canvas. (Consulta [Small scale demonstrations – action plan and guide for demonstrators for start and organization of business model](#)).

## Centri di consolidamento urbano



Source: www.civitas.eu

È difficile rendere i centri di consolidamento autosufficienti se questi sono stati concepiti attraverso un approccio top-down della city logistic (consulta il [report elaborato dalla Università di Newcastle](#)), e ci devono essere dei vantaggi evidenti a partecipare sia per le imprese sia per gli operatori dei trasporti.

- Il principale vantaggio per il partner SMARTSET [Interporto Padova](#), un grande centro logistico in Italia, è rappresentato dal fatto che il proprio [servizio di distribuzione per l'ultimo miglio](#) utilizza veicoli elettrici e a metano, resi disponibili anche per altre aziende di trasporto.
- entrambe le città di [Göteborg \(Svezia\)](#) e di [Utrecht \(Olanda\)](#) hanno riscontrato difficoltà a coinvolgere le imprese locali e gli esercenti nell'utilizzo dei centri di consolidamento urbano.
- La città di [Parma, Italia](#), ha posto gli operatori di fronte a una scelta: o si dotano di veicoli accreditati sulla base di criteri di sostenibilità per poter distribuire le merci in città o devono stoccare le merci nel centro di distribuzione urbano che provvederà poi alla consegna in città.
- A [Norwich \(UK\)](#), i veicoli che effettuano le consegne dal centro di stoccaggio usufruiscono di un vantaggio: possono transitare sulle corsie degli autobus risparmiando in media 1.8 minuti nell'ora di punta.
- A [Graz \(Austria\)](#), gli stessi container usati per trasportare le merci nel grande deposito della città vengono impiegati per trasportare i materiali di rifiuto fuori da Graz. Sono stati concessi incentivi per partecipare al servizio, come orari di consegna particolari.
- Una sfida particolare è quella del trasporto di prodotti freschi come cibo e bevande che generalmente vengono movimentati più volte a settimana al fine di garantire la freschezza del prodotto. A [Borlänge, Svezia](#), la distribuzione del cibo in scuole, asili e centri di assistenza sociale per adulti è stata sottratta ai singoli fornitori di prodotti alimentari e affidata ad un centro di distribuzione.
- La città di Bruxelles (Belgio) ha investito in un [mercato centrale di soli prodotti freschi](#). Sebbene non sia stato semplice organizzare un mercato di questo genere in quanto si dovevano tenere in considerazione gli interessi sia dei grossisti sia dei piccoli fornitori, oggi il mercato centrale si auto-sostiene.



Source: www.civitas.eu

## Informazione, sensibilizzazione, incentivi



Photo by Mikael Colville-Andersen – Source: [www.cyclelogistics.eu](#)

L'[analisi degli incentivi e della normativa attuale](#) di SMARTSET raccomanda di utilizzare tali strumenti in maniera combinata per raggiungere il massimo risultato. L'informazione e la consapevolezza, accresciute dalle iniziative intraprese da commercianti e operatori del settore dei trasporti, consentono di rendere la logistica in città più efficiente e sostenibile.

- Un nuovo mobility centre comunale a Göteborg ha offerto consulenze gratuite alle aziende sulle alternative di trasporto disponibili e su come tagliare i trasporti attraverso l'accorpamento degli ordini delle forniture di ufficio. Le aziende hanno diminuito la frequenza delle loro consegne fino all'80%. Per rafforzare la misura, la città ha introdotto un ulteriore [criterio di accesso basato sul carico del veicolo](#), ed incentivi per i fornitori, trasportatori e distributori per coordinare e raggruppare le consegne.
- In Belgio, il Ministero fiammingo dei trasporti ha lanciato una [campagna](#) per rendere le aziende maggiormente consapevoli dei servizi di consegna in bicicletta; uno [studio fiammingo](#) ha dimostrato che i corrieri in bicicletta hanno un grande potenziale economico.



Source: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)



Source: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

- Un misura molto semplice ed economica per ottimizzare la city logistic è quella di rendere disponibile una buona informazione agli operatori dei trasporti. A [Winchester \(UK\)](#) è stata resa disponibile una mappa del trasporto delle merci che mostra strade, destinazioni e restrizioni per la distribuzione delle merci presso gli operatori economici e le stazioni di servizio locali. Questo servizio è stato molto apprezzato dagli utenti.
- Il Progetto europeo [Cyclelogistics](#) (2011-2014) ha introdotto molte misure per promuovere il cambiamento modale tra i consumatori: [campagne di acquisto in bicicletta](#): informazioni su rimorchi commerciali, borse per biciclette, rimorchi per biciclette e cargo bikes; così come parcheggi per biciclette usate per il trasporto merci e altre agevolazioni nei negozi. Il lavoro sta proseguendo attraverso un nuovo progetto, [CYCLELOGISTICS AHEAD](#), e attraverso l'[European Cycle Logistics Federation](#).

Diverse sperimentazioni con veicoli alternativi sono state pubblicizzate come meritevoli anche presso gli operatori, come:

- Cargobike per la raccolta della carta a [Bucarest, Romania](#).
- Un veicolo [MicroCarrier](#) elettrico per la consegna pacchi a Berlino, Germania.
- Un tram per la raccolta dei rifiuti ingombranti come il vecchio arredamento a [Zurigo, Svizzera](#).
- Imbarcazioni per rifornire i supermercati a [Parigi](#), o la "Beer Boat" a Utrecht per le consegne ai ristoranti.

## Ulteriori approfondimenti

- [SMARTSET download centre](#)
- [EC study on urban freight transport \(2012\)](#)
- UN Habitat (2013). [Planning and design for sustainable urban mobility – Chapter 4 : Urban goods transport](#)
- CIVITAS (2010): [Policy Advice Note n°5 Logistics and Freight Distribution](#)
- EPOMM e-update (2012): [e-update su Cycle logistics](#)
- [Federazione Europea Cycle Logistics](#)
- Progetto SUGAR (2011). [Buone pratiche di City Logistics: un Manuale per le Autorità](#)
- Progetto STRAIGHTSOL (2014). [Strategie misure per soluzioni più smart per le merci urbane](#)
- Progetto ENCLOSE (2014): [Flotte elettriche nella Urban Logistics](#)
- [BESTFACT.net](#): portale di buone pratiche di trasporto merci, contatti e politiche
- Progetto BESTUFS (2007). [Guida alle Buone Pratiche sul trasporto merci](#)
- [Altri Progetti Europei sulle merci](#)

## Prossimi eventi

- **Stepping Stones Conferenza Finale - How to make Mobility Patterns more sustainable**  
18-19 settembre 2014, Cracovia, Polonia  
[Registration and Conference Information](#)
- **MODUM Conference - Building the Bridge from Research to Sustainable Urban Transport Management -**  
24 settembre 2014 - Nottingham, UK  
[www.modum-project.eu](http://www.modum-project.eu)
- **ENCLOSE Conferenza Finale**  
22 ottobre 2014 – Bruxelles, Belgio  
[www.enclose.eu](http://www.enclose.eu)
- **Polis Conference**  
27-28 novembre – Madrid, Spagna  
[www.polisnetwork.eu](http://www.polisnetwork.eu)

Per ulteriori eventi, ti invitiamo a visita il [Calendario EPOMM](#).



[EODMM 2014](#)



[allinx](#)



[feedback](#)



[subscribe](#)



[unsubscribe](#)



[fullscreen](#)



[news archive](#)