

# **SUGAR AWARD 2010:**

*Progetto SO.NOR.A (South North Axis)*

*“L’impatto del Primo e Ultimo Miglio sui processi di city logistics”*

## ***Il quadro europeo degli interventi in City Logistics***

*25 gennaio 2010*

**NOTA: IL PRESENTE INTERVENTO NON CONCORRE AL “SUGAR AWARD”**



Made possible by the INTERREG IVC programme

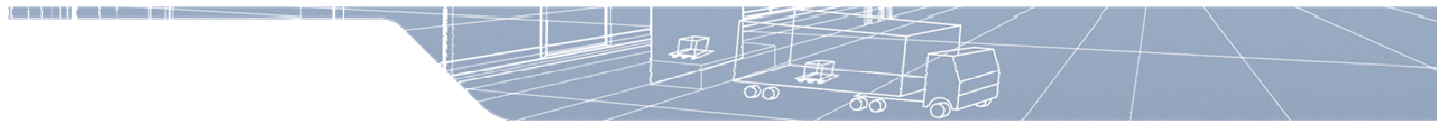


## OBIETTIVI

---



- ❑ Presentare lo stato dell'arte dei progetti di City Logistics in Europa e Italia, fornendo una macro visuale delle azioni intraprese negli ultimi anni sul tema della City Logistics, classificando le tipologie di leve d'azione adottate
- ❑ Sulla base dei dati disponibili, approfondire l'analisi su una serie di città campione (*europee, Emiliano-Romagnole*), individuando differenze e/o similitudini fra le tipologie di soluzioni adottate all'interno di ciascuna leva d'azione
- ❑ Sintetizzare le principali evidenze emerse dal benchmarking



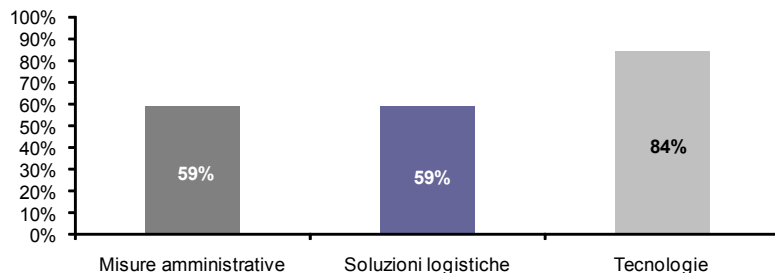
## SOMMARIO

### □ *Quadro generale macro*

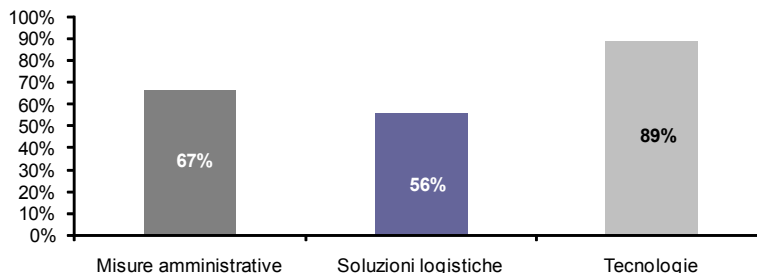


## FREQUENZA DELLE LEVE D'AZIONE

### Progetti Europei: copertura leve d'azione



### Progetti Italiani: frequenza leve d'azione



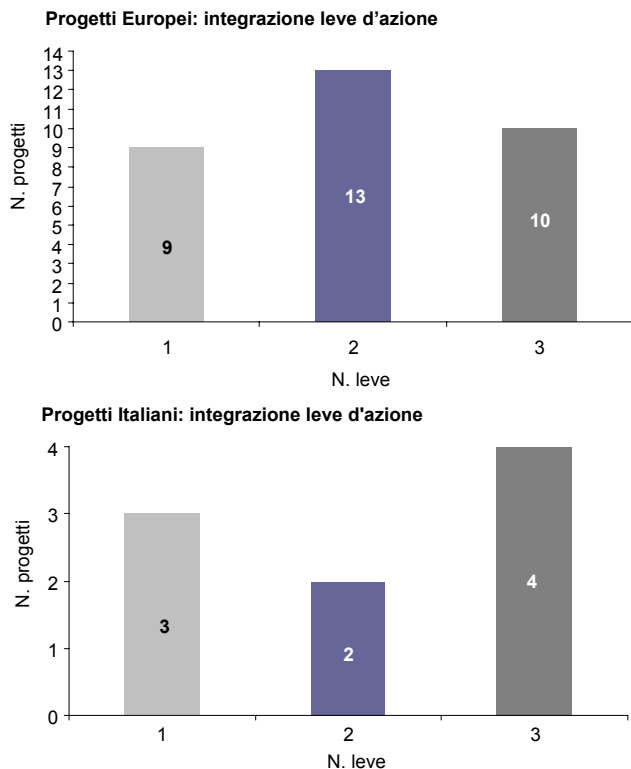
- ❑ In termini generali, le leve adottate per gli interventi di City Logistics, a livello italiano ed europeo, evidenziano un **profilo omogeneo**: le soluzioni adottate tendono sempre ad integrare la leva delle tecnologie con quella amministrativa e quella organizzativo-logistica
- ❑ La leva **“Tecnologie”** risulta essere la **più utilizzata**, con un ricorso leggermente maggiore in Italia, dove viene spesso utilizzata a supporto delle misure amministrative

**Note:** il campione analizzato è composto da 41 progetti :

- **città europee:** Aalborg, Aarhus, Amsterdam, Barcellona, Brema, Bristol, Budapest, Colonia, Dublino, Göteborg, Haarlem, Kassel, La Rochelle, Londra, Lubiana, Malaga, Nimega, Riga, Salisburgo, Stoccolma, Utrecht, Zurigo
- **città italiane:** Bologna, Ferrara, Modena, Padova, Parma, Ravenna, Reggio Emilia, Siena, Torino



## LIVELLO DI INTEGRAZIONE DELLE LEVE D'AZIONE



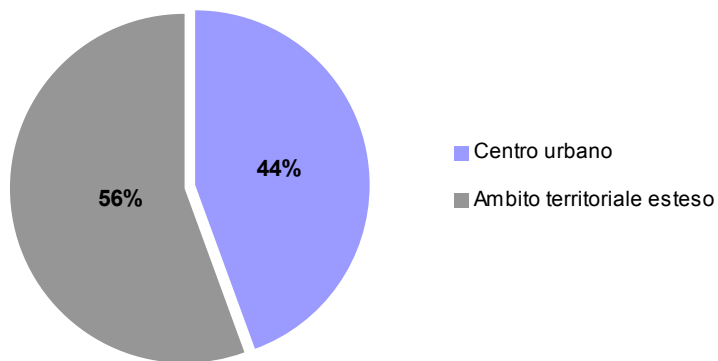
- In ambito europeo si riscontra un **livello di integrazione medio-alto**; i progetti che hanno utilizzato una sola leva d'azione sono la minoranza
- Nel campione italiano si nota una maggiore incidenza di progetti ad alta integrazione (*uso contemporaneo di 3 leve*)
- In ottica generale **le soluzioni integrate hanno sempre al loro interno la componente tecnologica**

**Note:** il campione analizzato è composto da 41 progetti (32 europei, 9 italiani)

# AMBITO TERRITORIALE DEI PROGETTI

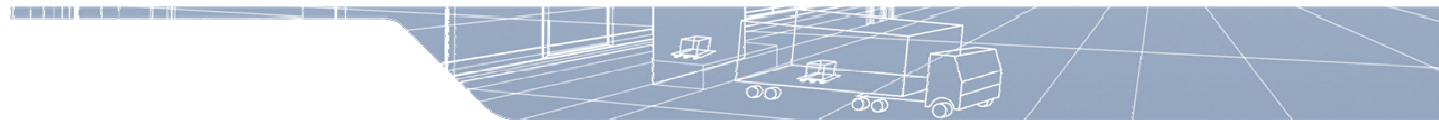


Totale campione: ambito territoriale dei progetti



- ❑ Gli interventi di City Logistics a livello europeo, sono caratterizzati da un ambito di intervento piuttosto esteso, che supera spesso l'area del solo centro urbano
- ❑ **In Italia i progetti sono invece focalizzati soprattutto sulle Zone a Traffico Limitato e sulle ZPRU (Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica)**

*Note: il campione analizzato è composto da 15 progetti (9 europei, 6 Emiliano-Romagnoli)*



## SOMMARIO

### □ *Confronto sulle leve d'azione*



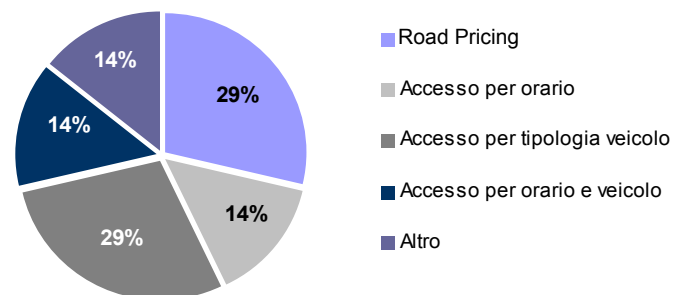
## SOLUZIONI AMMINISTRATIVE

	Reg.ne accessi	Reg.ne soste	Altre soluzioni amm.tive <sup>2</sup>
▪ Bologna	✓	✓	✓
▪ Ferrara	✓	✓	
▪ Modena	✓		
▪ Parma	✓	✓	
▪ Ravenna	✓	✓	
▪ Reggio Emilia	✓	✓	
▪ Amsterdam	✓		
▪ Barcellona	✓		
▪ Brema <sup>1</sup>	✓		✓
▪ Bristol	✓		
▪ Göteborg			
▪ Londra <sup>1</sup>	✓		✓
▪ Nimega			
▪ Stoccolma	✓		✓
▪ Zurigo			

<sup>1</sup> comprende due progetti distinti

<sup>2</sup> comprende gestione permessi ed esenzioni; incentivi all'acquisto mezzi ecologici

Totale campione: frequenza utilizzo soluzioni di regolamentazione accessi



Note: il campione analizzato è composto da 15 progetti (9 europei, 6 Emiliano-Romagnoli)

- ❑ Nei progetti europei analizzati si tende ad intervenire principalmente sulla **regolamentazione degli accessi**, anche adottando in maniera estensiva azioni di **road pricing**
- ❑ In Italia si punta ad una **regolamentazione più complessiva dell'uso delle infrastrutture pubbliche**, adottando parallelamente anche regolamentazioni della sosta (*la disponibilità di spazi per la sosta è una risorsa scarsa*); il ricorso a road pricing è sperimentale e limitato





## SOLUZIONI LOGISTICHE

	<i>UDC</i>	<i>Van sharing</i>	<i>Altre soluzioni logistiche<sup>1</sup></i>
▪ Bologna	✓	✓	
▪ Ferrara	✓		✓
▪ Modena	✓		
▪ Parma	✓		✓
▪ Ravenna		✓	✓
▪ Reggio Emilia			
▪ Amsterdam	✓		
▪ Barcellona	✓		✓
▪ Brema <sup>2</sup>			
▪ Bristol	✓		✓
▪ Göteborg	✓		
▪ Londra <sup>2</sup>			
▪ Nimega	✓		
▪ Stoccolma			
▪ Zurigo			✓

- ❑ I progetti europei analizzati tendono a focalizzare le soluzioni logistiche **sull'introduzione di UDC**, dando ad essa una valenza tendenzialmente generale
- ❑ Nei progetti Italiani si interviene spesso sulle infrastrutture logistiche (*UDC*) ma **si cerca anche di integrare l'offerta di servizi e soluzioni logistiche**, con interventi focalizzati su specifiche filiere/segmenti di domanda

<sup>1</sup> comprende l'organizzazione macro delle reti logistiche (es reverse logistic) e la gestione degli orari

<sup>2</sup> comprende due progetti distinti



## SOLUZIONI TECNOLOGICHE

	<b>Mezzi basso impatto</b>	<b>Monitoraggio accesso/sosta</b>	<b>Pianificazione percorsi</b>	<b>Altre soluzioni tecnologiche<sup>1</sup></b>
▪ Bologna	√	√	√	√
▪ Ferrara				
▪ Modena	√			
▪ Parma	√		√	√
▪ Ravenna		√		√
▪ Reggio Emilia	√			
▪ Amsterdam	√		√	
▪ Barcellona	√		√	√
▪ Brema <sup>2</sup>	√			
▪ Bristol			√	√
▪ Göteborg			√	
▪ Londra <sup>2</sup>		√		
▪ Nimega	√			
▪ Stoccolma	√		√	
▪ Zurigo	√			

- ❑ Nei progetti europei si tende ad **intervenire direttamente sul contenimento delle emissioni**, puntando a **sperimentare l'introduzione di veicoli a basso impatto** e, parallelamente, a introdurre sistemi telematici per l'ottimizzazione dei percorsi
- ❑ Nei progetti Italiani la leva tecnologica è adottata principalmente a **supporto delle misure amministrative di regolazione del traffico e degli UDC** quali soluzioni logistiche

<sup>1</sup> comprende: creazione cabina di regia; gestione dei flussi di comunicazione, modelli di analisi e simulazione; prenotazione stalli sosta

<sup>2</sup> comprende due progetti distinti



# SOMMARIO

---



- ***Riflessioni sulle evidenze del benchmarking***



## CICLO DI VITA DEI PROGETTI

### Non si è ancora arrivati ad una reale fase di implementazione dei progetti:

- ❑ Gli interventi europei sembrano in genere proseguire sulle linee della prima generazione di progetti caratterizzati da un **approccio ancora eminentemente sperimentale e di studio**. Le soluzioni implementate sono in generale quelle di carattere amministrativo
- ❑ Gli interventi italiani, e in particolare quelli Emiliano-Romagnoli, si caratterizzano come una seconda ondata di progetti, improntati ad una **maggiore operatività** (generalmente per la regolamentazione amministrativa e le soluzioni tecnologiche di supporto, più raramente per le soluzioni gestionali), seppur in ambiti di applicazione territorialmente e settorialmente limitati
- ❑ Sempre in Italia si colgono comunque **segnali di una calante priorità dei progetti** (*alcune misure amministrative non sono talvolta ancora applicate e l'implementazione di molti interventi gestionali è ferma o rallentata*):
  - in molte città vi è un **trend positivo degli inquinanti**;
  - la **crisi economica** e la **crisi della finanza locale** favoriscono le resistenze ai progetti

# VALUTAZIONE DELL'IMPATTO DEI PROGETTI



## Non sono state fatte misurazioni rigorose dell'impatto dei progetti:

- ❑ le misurazioni ex ante ed ex post dei volumi sono spesso di tipo qualitativo (solo dopo l'implementazione di tecnologie di monitoraggio e controllo degli accessi è stato possibile avere dati rigorosi)

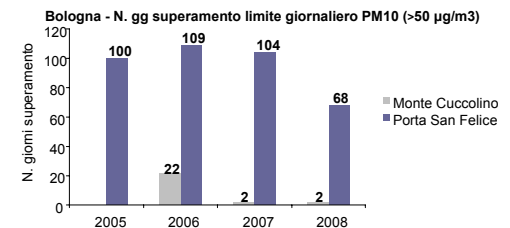
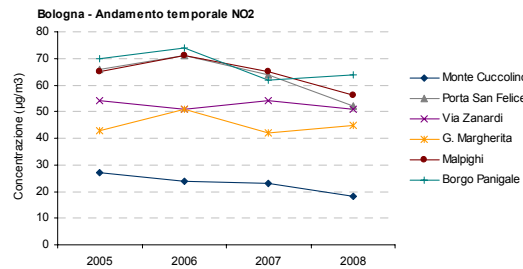
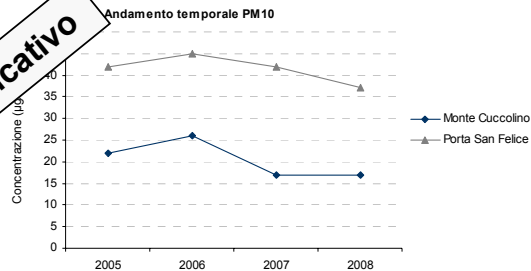
## Le misurazioni degli inquinanti ambientali non sono riferibili direttamente agli interventi adottati:

- ❑ L'ambito di applicazione dei progetti è sempre ridotto e ciò limita i benefici ambientali:
  - gli interventi amministrativi investono solo le ZTL (dove è più agevole introdurre regolamentazioni);
  - le sperimentazioni gestionali sono limitate negli ambiti (filiera e territorio) e nei volumi
- ❑ i benefici sono principalmente riferibili all'ammodernamento del parco veicolare

## I benefici ambientali conseguiti potrebbero tendenzialmente ridursi:

- ❑ In assenza di ulteriori evoluzioni tecnologiche dei veicoli, la curva di riduzione degli inquinanti potrebbe tendere ad appiattirsi
- ❑ In assenza di interventi gestionali non vi potrà essere una sensibile riduzione della congestione

**Esemplificativo**

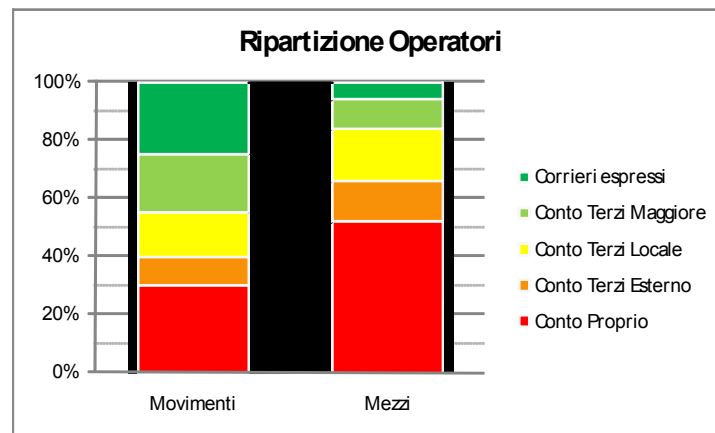
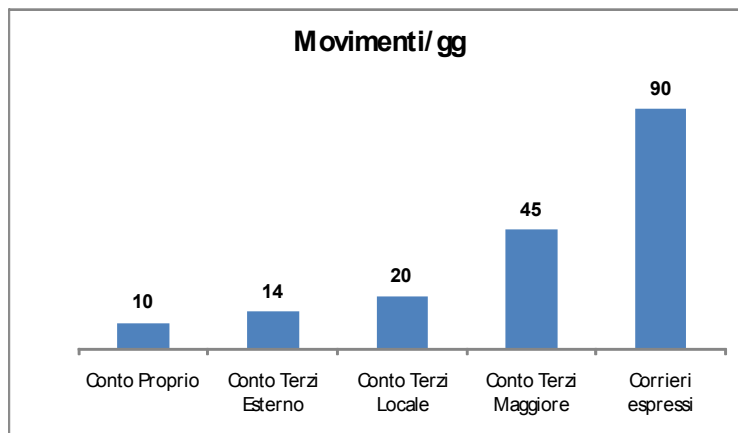




## LE SOLUZIONI ADOTTATE

### Le Misure Amministrative:

- ❑ Mentre nei progetti europei si dà priorità alla sola regolamentazione degli accessi, nelle città Italiane (e in particolare in Emilia-Romagna) vi è un maggiore bilanciamento nell'utilizzo delle varie soluzioni (*regolamentazione agli accessi, alle soste, etc.*)
- ❑ **In Italia però le misure amministrative sono generalmente "egualitarie",** nel senso che tendono ad "alzare l'asticella" per tutti (in maniera più o meno drastica):
  - si regolamentano gli accessi per orario e/o tipo di veicolo (norme euro)
  - **non si differenziano le categorie di operatori e/o le caratteristiche gestionali** (saturazione veicoli, efficienza del servizio)





## LE SOLUZIONI ADOTTATE



### Le Misure Amministrative:

- ❑ **La definizione delle misure è fatta guardando ai soli soggetti locali** (operatori del commercio tradizionale e del trasporto):
  - le Amministrazioni Locali riescono a dialogare al più con i destinatari delle merci (commercianti, ecc.) che però nella maggior parte dei casi non coincidono con i **decisori della modalità logistica** (che spesso sono al di fuori del Comune)
  - Secondo questa ottica, attività di nicchia (come il trasporto in conto proprio) rischiano di divenire quindi risorse da difendere, piuttosto che processi a bassa efficienza (e alto costo sociale) da superare o riorganizzare
  - **per i soggetti inefficienti la city logistics è vista come un costo** (in generale non si considera che efficienza logistica = efficienza della city logistics)
  - l'ottica locale porta spesso a **disomogeneità delle regole che causano incoerenza logistica e difficoltà operative per i grandi operatori** che operano su reti di ambito quantomeno regionale (ad esempio, la gestione di orari non coerente fra due città può rendere difficile pianificare il giro di un mezzo con “toccate” in entrambe e portare ad ulteriori fratture nelle filiere)

### Le Soluzioni logistiche:

- ❑ Sia in Europa che in Italia, piuttosto che attivare interventi di ottimizzazione dei comportamenti logistici degli operatori si ritiene spesso più agevole attivare interventi infrastrutturali, quali la **realizzazione di nuovi CDU** (spesso a “governo” pubblico), questi, generalmente rischiano di:
  - introdurre l'ennesimo piccolo operatore urbano che, invece di sostituire attività inefficienti (il conto proprio), punta principalmente a sottrarre quote di mercato agli altri operatori logistici
  - creare alterazioni del mercato, utilizzando risorse pubbliche anche a copertura di costi gestionali