

PIVOT
PIATTAFORMA LOGISTICA DEL VARESOTTO

*Logistica:
un'opportunità per l'economia,
la mobilità e l'ambiente*

*MalpensaFiere - Busto Arsizio
28 giugno 2007*

*Patrizia Malgieri – TRT Trasporti e Territorio
malgieri@trttrasportieterritorio.it*

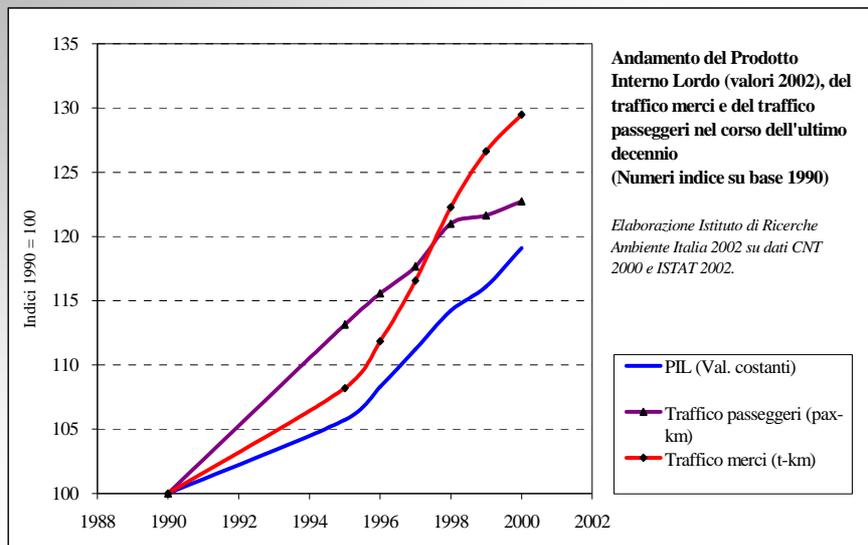


ESPERIENZE A CONFRONTO

1. ELEMENTI DI SINTESI
2. STRUMENTI
3. ESPERIENZE
4. ALCUNE CONSIDERAZIONI



Elementi di sintesi - le dimensioni del fenomeno



Elementi di sintesi - perché ce ne occupiamo

Le attività di trasporto generano benefici (economici) ma anche costi crescenti per le strutture urbane e per la collettività.

- **Congestione:** incremento dei flussi di traffico, peggioramento delle condizioni di viabilità (ad es. aree urbane e rete viaria ordinaria, comportamenti irregolari sosta), coincidenza temporale dei flussi veicolari merci con quelli passeggeri
- **Costi ambientali** (emissioni, consumi, rumore) maggiori emissioni e impatti dei veic. merci rispetto ai veic. passeggeri a benzina (PM = 1 a 5 volte; NOx = 1 a 2; mentre CO e CO₂ più favorevole per i veicoli diesel).
- **Sicurezza** per effetto dell'incremento dei flussi di traffico, della maggiore vulnerabilità degli utenti (deboli) della strada: riduzione della capacità stradale, mancato rispetto dei vincoli e dei limiti di velocità, ecc.



Elementi di sintesi - come ce ne occupiamo

Le criticità attivano richieste di azione (*policy*) che non possono prescindere dalla conoscenza:

- del fenomeno (il quadro cognitivo permette di affinare via via gli elementi quantitativi e metodologici e trovare soluzioni ad hoc)
- delle relazioni tra gli *stakeholder* e della catena logistica
- degli impatti generati dal settore sul sistema territoriale locale, urbano e ambientale



Elementi di sintesi - una definizione

La *city logistics* (nella sua accezione più ampia di logistica di distretto) affronta il tema del trasporto delle merci secondo un approccio integrato e sistemico che si richiama:

- al principio di sostenibilità economica ambientale e sociale

e

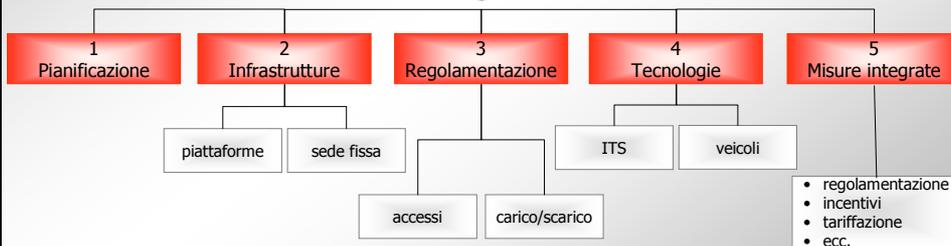
- ad un approccio partecipativo alla pianificazione, attraverso la costruzione di forme di partenariato pubblico- privato per la messa in atto degli strumenti di *policy*



Gli strumenti (policy)

La cassetta degli attrezzi si arricchisce..., ma

Gli strumenti della city logistics



Gli strumenti - regolamentazione

Peso

È un'azione comune nelle città EU, (accesso interdetto ai veicoli di portata > 3.5 t)

Emissioni

Imposizione di standard emissione, in aree turistiche (Zermatt) o nei centri storici (Amsterdam); la misura prevede l'uso di veicoli ZEV (Zero Emission Vehicles)

Orari

La misura è assai diffusa, ma controversa nella sua efficacia, problemi di *enforcement*

Aree di accesso

Può tradursi in una diversione dei flussi in aree non soggette a limitazione

Carico scarico merci

La scarsità di suolo determina una competizione tra veicoli merci e passeggeri, le soluzioni richiedono un intervento pianificato



Gli strumenti - innovazione tecnologica

- **Innovazione dei Processi**
ITS (Intelligent Transport System), comprende l'insieme degli strumenti e delle tecnologie applicati alla gestione dei flussi merci (ottimizzazione dei carichi, *routing, matching* domanda/offerta, ecc.)
- **Innovazione dei Veicoli**
utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale (riduzione dei consumi e delle emissioni)



Gli strumenti - innovazione dei processi

ITS serve a

- ✓ Gestire la mobilità delle merci
- ✓ Ottimizzare i carichi pericolosi
- ✓ Supportare la gestione delle piattaforme logistiche urbane
- ✓ Orientare la mobilità delle merci verso modalità a minor impatto ambientale
- ✓ Promuovere l'uso di veicoli innovativi

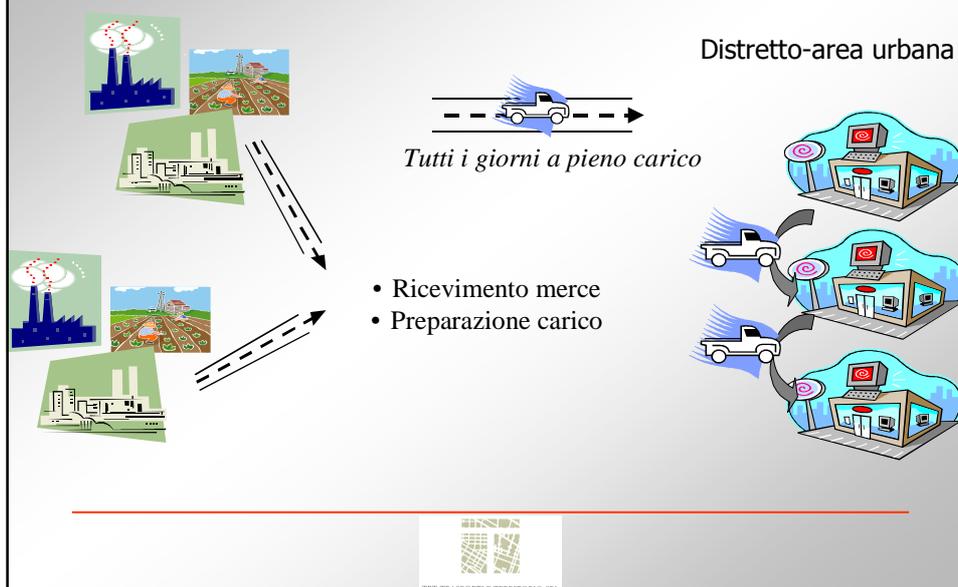
a CHI serve

- ✓ Imprese di trasporto
- ✓ Operatori logistici
- ✓ Aziende manifatturiere e commerciali
- ✓ Pubblica Amministrazione



Gli strumenti – Infrastrutture (piattaforme)

Il funzionamento della piattaforma



Gli strumenti - Infrastrutture

- La piattaforma (urbana-distretto) introduce una rottura di carico aggiuntiva; il transito dal centro logistico può comportare un aggravio dei costi per gli operatori
- I benefici (per gli operatori) si ottengono come effetto dell'ottimizzazione dei carichi (associando quindi l'intervento infrastrutturale con gli strumenti dell'*Information Technology*)

Ferrara - un esempio di integrazione dei flussi e innovazione dei veicoli

L'Ecoporto1 di Ferrara è una piattaforma logistica di interscambio merci che utilizza veicoli a basso impatto ambientale (metano) per la distribuzione nel centro storico. La distribuzione riguarda prevalentemente alimentari freschi. Gli studi preliminari sono stati effettuati a partire dal 1998; l'Ecoporto è operativo da giugno 2002.



Gli strumenti - Infrastrutture

Tanti progetti, ma... 3 problemi !

- Economico (rottura di carico)
- Giuridico (continuità del contratto)
- Logistico (freddo, fresco, farmacie, giornali, ecc.)

Le esperienze e i progetti più significativi

- **Europa:** La Rochelle (F) e Berlino (D)
- **Italia:** Padova, Vicenza, Genova, Siena e molti lavori in corso (città di medie dimensioni dell'Emilia Romagna)



Gli strumenti - misure integrate

- Approccio sistemico: integrazione degli strumenti di *city logistics* con quelli di pianificazione della mobilità urbana
- Definizione di uno scenario come insieme di misure di incentivazione e penalizzazione (*push and pull*)
- Attivazione di strumenti di *governance*



Gli strumenti - infrastrutture

Pubblica amministrazione

- Forte ruolo di coordinamento e promozione (Start-up)
- Introduzione misure complementari
- Attivazione finanziamenti
- Informazione

Operatori

- Condivisione obiettivi e metodi; partecipazione alle scelte tecniche e operative
- Conferimento risorse e *know-how*

Altri (associazioni categoria)

- Verifica accettabilità
- Promozione e informazione



Considerazioni conclusive

Le esperienze condotte sia in Italia che in Europa evidenziano elementi comuni:

- La presenza di una "regia" pubblica
- La disponibilità di finanziamenti pubblici (progettazione, start-up)
 - risorse progetti Europei (Elcidis, Civitas, City Ports, MEROPE)
 - risorse degli stati membri (Governo Federale Tedesco, Programme National Marchandises en Ville, Ministero dell'Ambiente)
 - risorse regionali (RER, Veneto), degli EE.LL., Associazioni



Considerazioni conclusive

- La necessità di supportare le iniziative di logistica urbana o di distretto con **misure di accompagnamento** (limitazione accesso dei veicoli oraria, dimensionale, standard di emissione, ecc.), ciò al fine di rendere "conveniente" il transito delle merci dalla piattaforma
- La **partecipazione volontaria degli operatori** (singoli o meglio se in forma associata) all'iniziativa. Nella fase di start-up, in cambio della messa a disposizione del *know-how* gestionale, i vantaggi agli operatori possono venire: dallo sviluppo di aree di mercato, dalla visibilità, dalla possibilità di rinnovare il parco veicolare e innovare gli strumenti di gestione, ecc.



Considerazioni - Alcune riflessioni e qualche problema

LA NON SOSTENIBILITÀ ECONOMICA DELLE INIZIATIVE

In assenza di una internalizzazione dei costi generati dall'attività di trasporto è logico attendersi che qualsivoglia azione di policy induca costi aggiunti agli operatori

LE AZIONI DI POLICY NON SONO UNIVOCHÉ

Le esperienze richiedono di tenere conto dei contesti e delle criticità dei medesimi. Risultati positivi possono essere conseguiti mettendo in campo azioni coerenti con la dimensione territoriale dell'area (riduzione degli impatti, della congestione)



***Logistica:
un'opportunità per l'economia,
la mobilità e l'ambiente***

Grazie per la cortese attenzione

*Patrizia Malgieri – TRT Trasporti e Territorio
malgieri@trttrasportieterritorio.it*

