

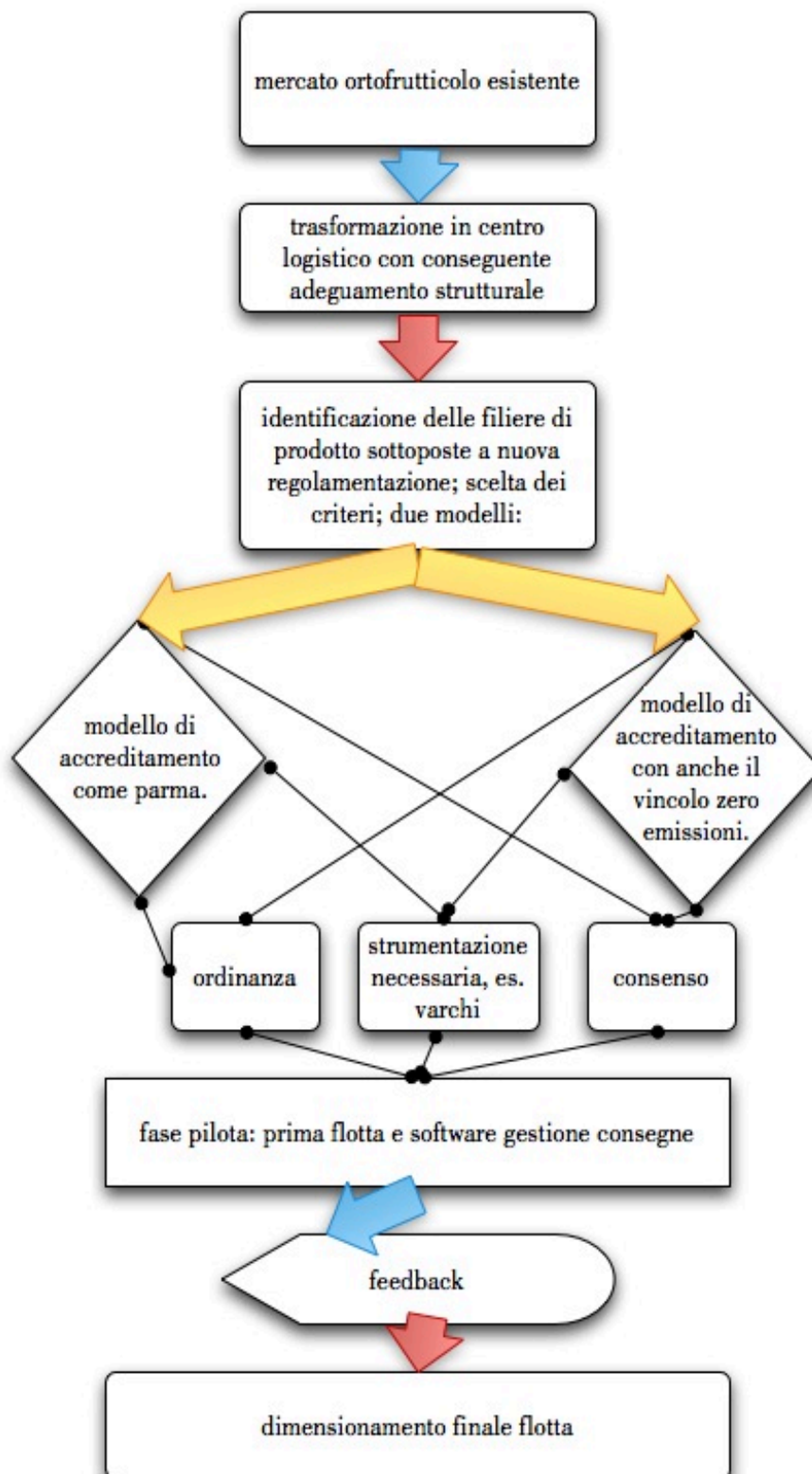
Le linee guida.

Sulla base della realtà di fatto esistente in Emilia Romagna si possono delineare alcuni percorsi che un'azione pubblica della Regione rivolta alle amministrazioni comunali, dei comuni sino a 200.000 abitanti, può facilitare e sostenere.

Linee guida Percorso 1: evoluzione del mercato ortofrutticolo.

Il primo percorso è rivolto verso tutti i comuni, tra i 50.000 e i 200.000 abitanti, che hanno un mercato ortofrutticolo situato a meno di 3 km dall'area ZTL e che già hanno sviluppato una forma di regolazione degli accessi. Il percorso, analogamente a quello di Parma, può essere così schematizzato:

Figura 1 Percorso 1 di evoluzione dal mercato ortofrutticolo.



In questo percorso sono finanziabili sia gli interventi strutturali per la trasformazione del mercato in centro logistico, che quanto mancasse nella dotazione hardware e software per un'efficace operazione di controllo degli accessi e di attuazione delle ordinanze (ad esempio il controllo del carico). Successivamente sono finanziabili sia gli acquisti della flotta (sia

iniziale che a regime) sia tutte le apparecchiature, ad esempio palmari intelligenti, che il software per la gestione del tracing and tracking che per la conversione automatica dei dati degli spedizionieri, con ri-etichettatura automatica dei colli da consegnare. È finanziabile inoltre un sistema d'infrastrutturazione dell'area coperta dal progetto con colonnine di ricarica; in questo caso la partecipazione al progetto delle aziende fornitrici di energia sarebbe di grande utilità.

Gli investimenti necessari a realizzare tale percorso oscillano tra i 2 e i 3 milioni di euro, infrastruttura a parte. La scala temporale varia da caso a caso ma è del tutto compatibile con progetti di durata triennale.

Linee guida Percorso 2: la mobilità urbana sostenibile.

Il secondo riguarda quei comuni che, come Imola o Reggio Emilia, hanno utilizzato le precedenti iniziative della Regione¹ per acquisire la conoscenza operativa del contesto e regolare in modo più o meno rigido l'accesso alle aree ZTL e che hanno già operanti o con disponibilità già verificate una propensione verso un sistema integrato di mobilità urbana sostenibile.

In questo percorso la city logistics è un sottoinsieme di un progetto di mobilità urbana sostenibile che metta a sistema, oltre la logistica urbana per le cinque filiere identificate in tutti i casi esaminati, gli interventi sulle flotte:

- (a) La progressiva sostituzione di tutte le flotte pubbliche con veicoli a zero emissioni – mezzi pubblici di trasporto compresi;
- (b) l'estensione del progetto anche a flotte private – per esempio i taxi – attraverso schemi di incentivazione ;
- (c) la messa a disposizione, in forma integrata nel sistema, di un servizio di noleggio di veicoli a zero emissioni, sia per trasporto persone che per trasporto merci.

Gli interventi sulle flotte, a differenza di quello sul *transit point*, sono perfettamente scalabili sino a unità minime senza compromettere la natura dell'intervento.

In questo percorso la realizzazione della logistica urbana non segue necessariamente il modello di evoluzione dal mercato ortofrutticolo.

Le città delle dimensioni già indicate che hanno primi parziali esempi di questa natura, come Reggio Emilia, o disponibilità già verificate, come Imola, possono rappresentare soggetti che partecipano a una manifestazione d'interesse per un finanziamento pubblico. In questo caso occorre costituire forme consortili miste, pubblico e private, che partecipano assieme a un progetto organico. L'esperienza che si potrebbe così realizzare costituirebbe un modello aperto a tutti soggetti pubblici e privati con flotte di autoveicoli che insistono sull'area

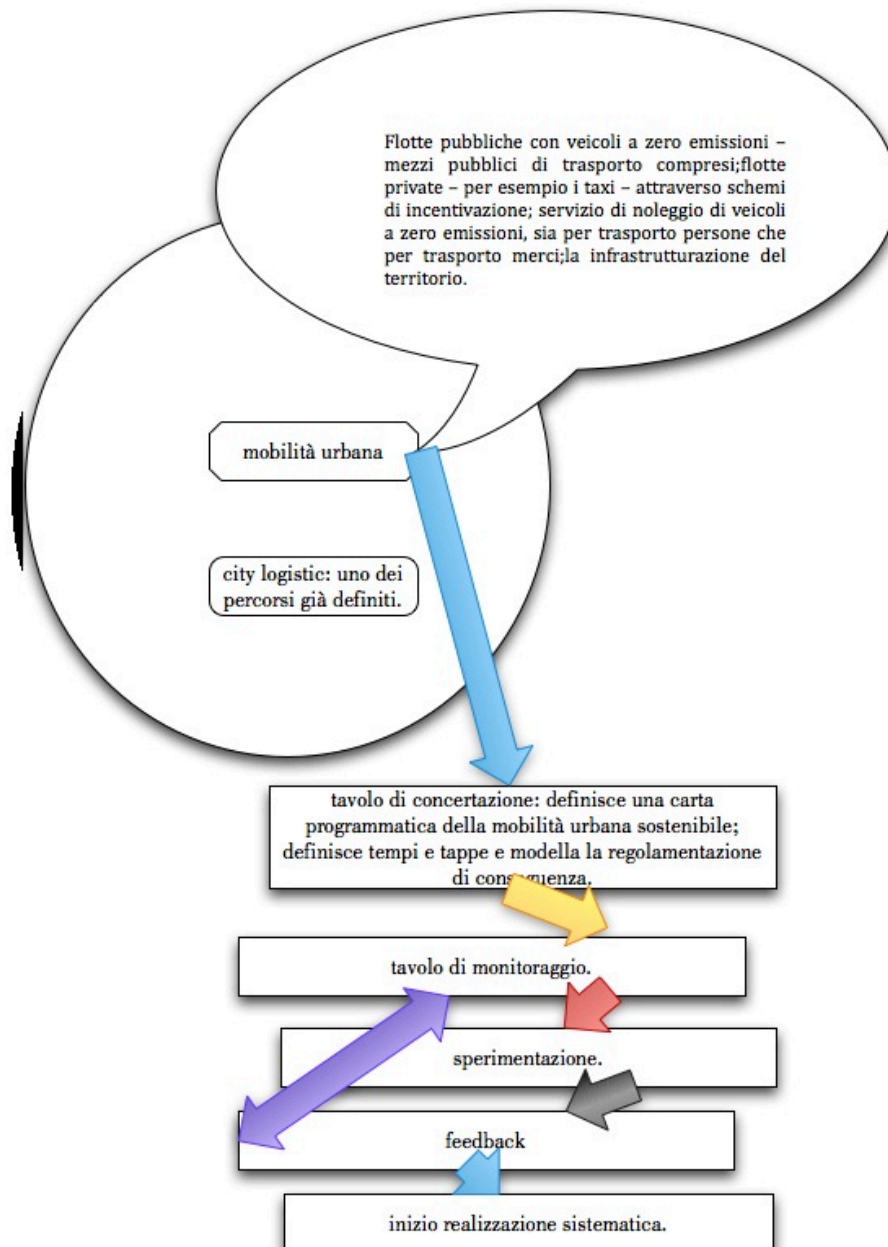
¹ Elenco delle principali azioni intraprese dalla Regione Emilia-Romagna sulla city logistics: Pubblicazione Linee Guida per una strategia regionale; DGR 1432/03 per Progetti di Sistema, Progetti Europei CITY PORTS e MEROPE; L.R. 30/98; Accordi di Programma sulla mobilità sostenibile 2003-2005; MISURA 5. Finanziamento progetti di distribuzione urbana delle merci al 50%; Implementazione progetti LOGISTICA URBANA; Partecipazione a progetti europei SUGAR, SONORA: confronto best solutions.

Politiche coordinate alle politiche locali: azioni antismog; sviluppo TPL, trasporti collettivi o alternativi; 9 Piani Provinciali per la qualità dell'aria (piani strategici di intervento su mobilità e sviluppo edificazione coerente con accessibilità); Accordi di programma per la mobilità sostenibile con Province e Comuni sup. a 50.000 ab. che prevedono: impegni degli E.L. per l'uso razionale dell'energia e limitazioni antismog (blocco totale traffico per 10 ore il giovedì e fermo di 10 ore dei mezzi pre Euro 2 da lunedì a venerdì); 7 Misure specifiche di finanziamento al 50% con E.L. per un investimento complessivo di 159 mil di € di cui 68 mil di € regionali. Contributi sostituzione Filtro antiparticolato 5MLN € 678 Filtro antiparticolato installati su autobus al 2008 Contributi per trasformazione autoveicoli Metano/GPL 10MLN € 15.700 veicoli

regolata. Il carattere aperto del progetto ne sottolinea la scalarità, la possibilità cioè di un'estensione progressiva, quasi di unità in unità, e quindi la possibilità di essere distribuita su tempi medio - lunghi. Si può quindi ipotizzare un inizio anche piccolo ma già in grado di indicare la strada per gli interventi successivi.

In questa ipotesi al progetto potrebbero partecipare, sin dall'inizio le aziende fornitrici di energia per infrastrutturare il territorio con punti di ricarica, anche di tipo industriale, e con la messa in opera di circuiti di risparmio energetico.

Figura 2 Percorso di mobilità urbana sostenibile



Questo percorso richiede la costituzione di un vero e proprio sistema di governance del trasporto urbano che per potere esistere deve definire un progetto condiviso di lungo respiro che può essere sintetizzata in una carta programmatica della mobilità urbana da cui fare

discendere tempi, tappe e modalità di regolamentazione. Un progetto siffatto ha tempi complessivi medio - lunghi ma la fase iniziale di prima realizzazione è fattibile nell'ambito di un progetto triennale. Sono finanziabili, per la parte pubblica, anche l'acquisto dei mezzi, mentre per quella privata si possono definire varie modalità di incentivazione. In previsione di un progetto triennale che fa partire le due parti in modo parallelo utilizzando la scalarità della mobilità urbana, si può ipotizzare una dimensione finanziaria di 3 milioni di euro.

Linee guida Percorso 3: consolidamento dei punti avanzati.

Il terzo percorso è quello del consolidamento di esperienze già avanzate di logistica urbana, quali ad esempio Parma; realtà cioè dove esiste già un transit point ma occorrono interventi ulteriori di stabilizzazione e/o miglioramento dell'esperienza. Il consolidamento può riguardare i veicoli, ad esempio la sostituzione di veicoli elettrici tecnicamente superati, come a Reggio Emilia, o di veicoli non elettrici con quelli elettrici, come a Parma; può riguardare elementi hardware e software necessari alla effettiva realizzazione degli elementi di regolazione previsti, come il controllo del carico dei veicoli, nuovi e più efficienti strumenti di *tracing* e *tracking* dei veicoli, software di conversione dei dati e di ri-etichettatura delle merci in transito; può riguardare infine l'adeguamento dei locali selezionati per ospitare il punto di transito. Molti di questi interventi sono scalabili e quindi si possono comporre progetti, nell'arco di un triennio, di diversa consistenza economica.

Percorso1: Evoluzione del mercato ortofrutticolo

Obiettivo

Costruire un sistema di logistica urbana a partire dalla rete di relazione dei mercati ortofrutticoli.

Beneficiari della misura

Il primo percorso è rivolto verso tutti i comuni, tra i 50.000 e i 200.000 abitanti, che hanno un mercato ortofrutticolo situato a meno di 3 km dall'area ZTL e che già hanno sviluppato una forma di regolazione degli accessi.

Costi ammessi

- interventi strutturali di edilizia per la trasformazione del mercato in centro logistico;
- dotazione hardware e software per un'efficacia operazione di controllo degli accessi e di attuazione delle ordinanze (ad esempio il controllo del carico);
- acquisti della flotta sia iniziale che a regime;
- tutte le apparecchiature, ad esempio palmari intelligenti, che il software per la gestione del tracing and tracking che per la conversione automatica dei dati degli spedizionieri, con ri-etichettatura automatica dei colli da consegnare;
- Infrastrutturazione dell'area coperta dal progetto con colonnine di ricarica.

Benefici attesi

- 1-Razionalizzazione della distribuzione delle merci con riduzione della congestione;
- 2-Sistema distributivo più efficiente con migliore dimensionamento e utilizzo dei magazzini intermedi e finali;
- 3-migliore manutenzione e salvaguardia del manto stradale con minori costi per l'amministrazione;
- 4-migliore vivibilità;
- 5 -riduzione dell'inquinamento.

Orizzonte temporale

3 anni

Dimensione economica

2-3 milioni di euro

Percorso 2: La mobilità urbana sostenibile

Obiettivo

Affiancare alla costruzione di un sistema di logistica urbana i primi elementi di un sistema integrato di mobilità urbana sostenibile.

Beneficiari della misura

Privati e pubblici costituitisi nell'appropriata forma giuridica

Costi ammessi

- interventi strutturali di edilizia per la sede;
- dotazione hardware e software per un'efficace operazione di controllo degli accessi e di attuazione delle ordinanze (ad esempio il controllo del carico);
- acquisti della flotta (sia iniziale che a regime) per la parte pubblica, per quella privata solo incentivazione;
- tutte le apparecchiature, ad esempio palmari intelligenti, che il software per la gestione del tracing and tracking che per la conversione automatica dei dati degli spedizionieri, con ri-etichettatura automatica dei colli da consegnare;
- infrastrutturazione dell'area coperta dal progetto con colonnine di ricarica.

Benefici attesi

- 1-Razionalizzazione della distribuzione delle merci con riduzione della congestione;
- 2-sistema distributivo più efficiente con migliore dimensionamento e utilizzo dei magazzini intermedi e finali;
- 3-migliore manutenzione e salvaguardia del manto stradale con minori costi per l'amministrazione;
- 4-migliore vivibilità;
- 5 -riduzione dell'inquinamento.
- 6- cambiamento culturale verso la trasformazione delle modalità di mobilità delle persone.

Orizzonte temporale

Medio -lungo con un intervento iniziale triennale

Dimensione economica

3 milioni di euro, parziale scalabilità

Percorso 3: Consolidamento dei punti avanzati

Obiettivo

Rafforzare i casi già esistenti sia di logistica urbana che di mobilità sostenibile urbana con appropriate misure specifiche.

Beneficiari della misura

Il consorzio che ha sviluppato il progetto.

Costi ammessi

- la sostituzione di veicoli elettrici tecnicamente superati o di veicoli non elettrici con quelli elettrici;
- elementi hardware e software necessari alla effettiva realizzazione degli elementi di regolazione previsti, come il controllo del carico dei veicoli,
- nuovi e più efficienti strumenti di *tracing* e *tracking* dei veicoli,
- software di conversione dei dati e di ri-etichettatura delle merci in transito;
- l'adeguamento dei locali selezionati per ospitare il punto di transito

Benefici attesi

- 1-Rafforzamento delle esperienze pilota e aumento della loro credibilità come casi esemplari per altre realtà.
- 2- Messa a valore degli investimenti già realizzati.

Orizzonte temporale

Breve e medio, comunque entro i tre anni

Dimensione economica

Da 500.000 a 1 milione di euro.

Gli strumenti disponibili.

I principali strumenti utilizzabili per la realizzazione di progetti pilota sono i bandi quando i beneficiari sono imprese private e procedure negoziali con la Regione Emilia-Romagna qualora i beneficiari siano enti pubblici.