

COFINANZIAMENTO "LIFE" PER IL PROGETTO DI CITY LOGISTIC DELLA PROVINCIA DI FROSINONE

C-DISPATCH: l'ultimo miglio a difesa DELL'AMBIENTE

di Dania De Ascentiis

Partito nel mese di ottobre 2005, il progetto C-Dispatch proposto dalla Provincia di Frosinone ha già all'attivo due significativi primati: è il primo progetto di logistica urbana finanziato nell'ambito del programma LIFE della Commissione europea – implicito riconoscimento, dunque, del ruolo strategico della city logistic nell'equilibrio dell'ecosistema urbano – ed è quello che vede protagonista una delle aree urbane più meridionali d'Europa. Più in particolare, l'iniziativa C-Dispatch - Clean Distribution of goods in Specimen Areas at the last mile of the intermodal Transport Chain – ha ottenuto un cofinanziamento comunitario del 50% su un importo complessivo di 1,4 milioni di euro e vede la partecipazione ufficiale di sei partner, anche se

Armonizzazione normativa, logistic manager e approccio transfrontaliero per evitare competizioni "al ribasso".

il reticolo degli attori locali che partecipano attivamente al Tavolo della Concertazione è piuttosto fitto: gruppi di interesse, associazioni di categoria ed Enti locali. Per tutti è la Provincia di Frosinone a fungere da garante presso la Commissione Ue.

Dedicato alla sperimentazione di modelli gestionali innovativi in grado di incidere sull'ultimo miglio, la finalità di C-Dispatch è quella di coniugare le esigenze degli operatori con quelle di tutela della salute e della qualità della vita, contribuendo al tempo stesso a ridurre i consumi energetici. Per appro-

fondirne meglio obiettivi e modalità operative Onda Verde ha intervistato Massimo Marciani, presidente di Fit Consulting, la società che insieme a Cras Srl ha assistito la Provincia di Frosinone nella redazione del progetto.

"C-Dispatch è finalizzato a rendere la distribuzione e l'approvvigionamento delle merci da parte delle città il più razionale ed efficiente possibile, sia da un punto di vista trasportistico – quindi operando per diminuire il numero dei veicoli commerciali circolanti e, comunque, per migliorarne l'efficacia in

termini di presa e di consegna dei beni - sia da un punto di vista ambientale, utilizzando mezzi a basso impatto a metano o elettrici. Si tratta ad ogni modo di un progetto che tende a disincentivare al massimo il trasporto in conto proprio e che si caratterizza per una ricerca fortissima di consenso. L'esperienza, infatti, insegna che il coinvolgimento e la condivisione delle attività da parte dei cittadini è essenziale per la riuscita del progetto stesso".

Come si struttura il progetto C-Dispatch e quali tempi sono previsti?

"Il progetto dovrebbe terminare nel dicembre 2007 e prevede, in sostanza, tre fasi operative. La prima, attualmente in corso e che dovrebbe concludersi entro settembre, è finalizzata a comprendere le modalità di distribuzione e di raccolta delle merci nella città diffusa di Frosinone, attraverso un'analisi dello stato dell'arte che comprende sia la raccolta di materiale documentale di fonte ufficiale – PUT, PUM ecc. - sia una vera e propria esplorazione sul campo, con attività piuttosto articolate: interviste dirette a circa 1.000 padroncini in entrata nel centro urbano, da realizzare in modo campionario attraverso una rilevazione a cordone;

I PARTNER

ENTE E/O SOCIETÀ	RUOLO	COMPETENZE SPECIFICHE
Provincia di Frosinone	Coordinatore	Coordinamento generale del progetto
Consorzio Sviluppo Industriale Frosinone (ASI)	Partner	Responsabile della fase pilota
Cras srl	Partner	Responsabile delle attività relative ad ambiente e territorio
FIT Consulting srl	Partner	Responsabile delle attività relative agli aspetti trasportistici ed economici nella distribuzione delle merci in ambito urbano
Italmundo srl	Partner	Responsabile delle attività relative alla comunicazione
WWF Ricerche e Progetti srl	Partner	Corresponsabile delle attività di comunicazione e diffusione dei risultati del progetto
GeosLab srl	Partner	Responsabile della messa a punto del Sistema Informativo Territoriale e dell'interfaccia WEB

C-DISPATCH: l'ultimo miglio a difesa DELL'AMBIENTE

Logistica Urbana

interviste dirette ai principali grandi trasportatori e operatori logistici – in tutto circa 30 – che operano su Frosinone; indagine sulle circa 600 unità locali che movimentano le merci in entrata o in uscita dalla città; rilievi ambientali per disegnare una mappa delle emissioni inquinanti di tipo atmosferico ed acustico. I dati raccolti confluiranno quindi in un database georeferenziato, un sistema informativo territoriale che consentirà di formulare adeguate ipotesi d'azione”.

Terminata la fase d'indagine avrà luogo la sperimentazione vera e propria?

“Nel mese di settembre dovrebbe prendere il via il secondo step di lavoro, ovvero la sperimentazione sul campo basata sull'utilizzo di una piattaforma logistica adiacente al centro urbano, che fungerà da luogo di smistamento e reindirizzamento dei carichi. Oltre a veicoli a ridotto impatto ambientale sarà impiegato un sistema telematico di infomobilità per consentire la comunicazione tra trasportatori, distributori e destinatari del servizio, ottimizzando così la gestione dei flussi. Si è voluto far coincidere l'inizio della sperimentazione con l'incipit dei problemi legati all'elevata concentrazione di PM10 nell'aria – in genere la fase acuta si manifesta tra settembre e novembre – per palesare ai cittadini sia l'intento fortemente risolutivo delle Amministrazioni locali nei riguardi del problema, sia la necessità di un intervento che miri a soluzioni preventive piuttosto che intervenire a posteriori,

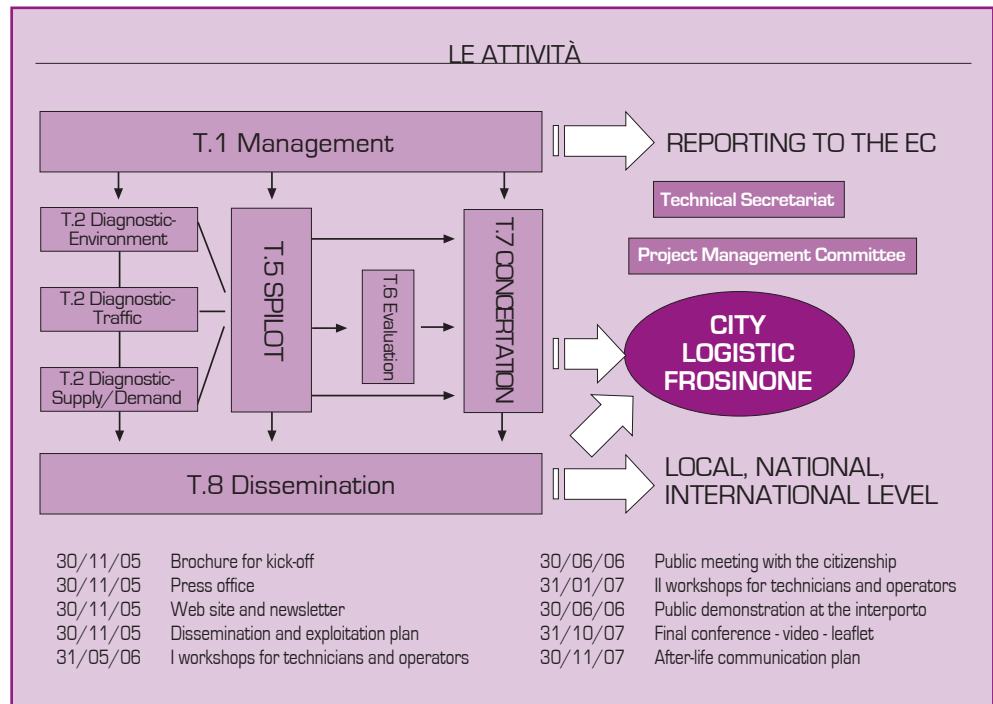
con provvedimenti occasionali e non strutturali”.

E la terza fase?

“La terza fase può definirsi trasversale all'intero progetto, perché inizia e termina con esso. Consiste in una co-

emersi e in virtù degli obiettivi proposti, si stipulerà un Accordo di qualità – una sorta di partnership – con il quale tutte le parti manifesteranno il loro assenso all'adozione del modello logistico individuato. In questo senso il Tavolo di Concertazione rap-

mini di città diffusa o di area allargata. Pur non essendoci continuità dal punto di vista territoriale, dal punto di vista delle emissioni – che tendono a ricadere su un'area ben più ampia rispetto al punto di origine – sarebbe interessante effettuare valuta-



stante attività di confronto con tutti gli attori principali del territorio che hanno un interesse diretto o indiretto nei confronti della logistica urbana. Al primo Tavolo di Concertazione sono state presentate le linee guida del progetto e la relativa metodologia. Sono stati fissati incontri per illustrare i questionari di indagine e per recepire osservazioni in merito, ma anche per ascoltare e rispondere a dubbi e preoccupazioni di commercianti ed operatori logistici. La versione definitiva dei questionari è stata, di fatto, concordata con tutti i soggetti coinvolti. Al termine del lavoro, sulla base dei risultati

presenta il Comitato di monitoraggio del progetto”.

In quale contesto territoriale si sviluppa il progetto?

“L'area pilota, dove avverrà la sperimentazione, è delimitata da un lato dalla strada di scorrimento rapido Frosinone-Sora (dei Monti Lepini), dall'altro dall'Autostrada e dalla zona industriale e in ultimo dal centro storico. La presenza di nuove conurbazioni di tipo residenziale e commerciale sul lato sinistro della Frosinone-Sora (quindi sul lato opposto rispetto a Frosinone città) porta a riflettere sul tema in ter-

zioni su una base territoriale più estesa, coinvolgendo ad esempio anche Sora e Cassino. Con il finanziamento ottenuto, tuttavia, le attuali attività di analisi rappresentano il massimo realizzabile”.

In che misura il modello logistico viene determinato dal contesto territoriale?

“La Provincia di Frosinone ha una sua peculiarità: registra il più elevato numero di operatori logistici rispetto a tutte le altre Province italiane. I dati relativi ai veicoli in classe 5, in entrata e in uscita dal casello autostradale di Frosinone, rimandano l'im-

Logistica

magine di un territorio che rappresenta una sorta di “garage a cielo aperto”, dove le aziende ricoverano i veicoli impegnati nella movimentazione delle merci in altre aree del Paese, generando uscite ed entrate da e per Frosinone di mezzi a vuoto. L’analisi dei transiti sulle strade ad alto scorrimento prospetta inoltre l’ipotesi di una concorrenza importante di emissioni generate dai Tir in marcia sulla Frisnone-Sora e sull’Autostrada, ma anche dall’asse attrezzato della zona industriale. Pertanto è plausibile ritenere che il blocco delle auto, la chiusura al traffico, la pedonalizzazione nell’area urbana di Frosinone non siano misure sufficienti a risolvere il problema dell’inquinamento, visto che la concorrenza di altre fonti di emissione appare così preponderante. E’ quindi necessario un ulteriore passo avanti: pensare ad un progetto transfrontaliero che coinvolga anche la provincia di Caserta, ad esempio. E’ elevato infatti il rischio che una Provincia che emana ordinanze restrittive del traffico di attraversamento, per tutelare la salute dei propri cittadini, possa essere penalizzata dall’assenza di analoghe restrizioni nelle Province limitrofe, con la conseguenza di uno spostamento in termini localizzativi degli operatori economici. Il rischio è che si generi sui temi ambientali una forma di competizione tra territori “al ribasso”. Se i minori vincoli ambientali consentiranno di attrarre attività economiche e di generare ricchezza a scapito di territori più attenti all’ambiente, è opportuno valutare

un ambito più ampio, funzionale a progetti come C-Dispatch”.

All’interno del nuovo modello logistico quali elementi avete già individuato?

“Saranno senz’altro presenti incentivi per svecchiare il parco veicolare - attualmente si sta valutando un filtro anti-particolato che potrebbe portare le emissioni dei mezzi commerciali da Euro 1-2 ad Euro 4 - e per agevolare il passaggio del trasporto dal conto proprio al conto terzi. Poiché a Frosinone manca un’iniziativa imprenditoriale già attrezzata in tal senso - nel caso di Ferrara, ad esempio, la Coopser possedeva già veicoli a metano ancor prima che partisse il progetto di logistica urbana - sarà un soggetto aggregatore, come il Comune o l’interporto o altro soggetto pubblico, a farsene carico. In quanto allo sviluppo del trasporto in conto terzi, invece, sarà necessario lavorare con le associazioni di categoria, come Fita-Cna, perché i “padroncini” acconsentano a distribuire le merci per conto di un’altra società con mezzi non di loro proprietà. Al tempo stesso, per disincentivare i commercianti all’utilizzo del mezzo proprio per approvvigionarsi di merci, si è pensato di offrire l’opportunità di ricorrere ad un veico-

lo commerciale da condividere con altri per recarsi, in un periodo ristretto di tempo, presso centri come la Metro per l’acquisto personale dei prodotti”.

Quali sono gli aspetti più innovativi sui quali punta il progetto C-Dispatch?

“Anzitutto l’idea di formare un Logistic Manager - figura professionale inesistente in Italia e in Europa - applicando i principi del Mobility Management alla logistica urbana. L’obiettivo è di creare figure competenti nella gestione della logistica urbana anche in ambiti complessi come quelli delle aree metropolitane, raccordando le esigenze dei clienti e dei fornitori dei principali centri generatori di flussi di traffico (i centri commerciali ad esempio). Anche l’intento di giungere ad una armonizzazione delle ordinanze comunali relative alla gestione dell’ultimo miglio si presenta particolarmente stimolante. Oggi può dirsi sparita la figura dell’addetto alla logistica in azienda, in parte perché l’attività viene svolta in outsourcing, in parte perché con la vendita franco-fabbrica la pianificazione viene effettuata non da chi spedisce il prodotto ma da chi lo riceve. Se i singoli Comuni avranno l’opportunità di predisporre ordinanze per l’ultimo miglio, potranno in-

fluenzare l’intero processo della supply chain. Un primo passo è rappresentato dall’armonizzazione delle ordinanze comunali dell’ultimo miglio a livello provinciale, così come si sta tentando di realizzare a Frosinone e a Parma. Superato l’ambito locale si tenterà poi di fare il salto a livello regionale, come in parte sta facendo l’Emilia Romagna, e quindi si cercherà di armonizzare tutta la normativa base a livello nazionale”.

Ma questa armonizzazione come viene considerata dagli operatori del settore?

“L’armonizzazione dei regolamenti è una richiesta avanzata sia dai grandi attori del trasporto merci, in quanto le eterogeneità in campo normativo implicano investimenti ad hoc per ogni città, sia dall’industria dei veicoli commerciali, che potendo contare su criteri comuni eviterebbe le diseconomie connesse alla produzione di una pluralità di modelli. E se si riuscisse ad individuare un unico modello di veicolo per la consegna merci urbana (stesse misure, stessa forma, stessa alimentazione), valido per tutte le città, questo sarebbe anche un incentivo ad investire di più nel settore. Escludendo alcune merceologie particolari, che richiedono caratteristiche specifiche del veicolo - si pensi alla catena del freddo -, ebbene lo stesso modello si potrebbe utilizzare per merceologie diverse inserendo al suo interno contenitori sigillati, appositamente predisposti per il trasporto di ogni specifica categoria merceologica”. ●

I risultati attesi

- Diminuzione del 14% dei veicoli/km all’interno dell’area pilota;
- 30% in meno di consegne;
- 10% in meno di emissioni di PM10;
- riduzione del costo di consegna per unità;
- 25% di veicoli commerciali in meno circolanti nell’area pilota.

C-DISPATCH: l’ultimo miglio a difesa DELL’AMBIENTE