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 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.

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

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 approfondirne 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
Italmondo 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

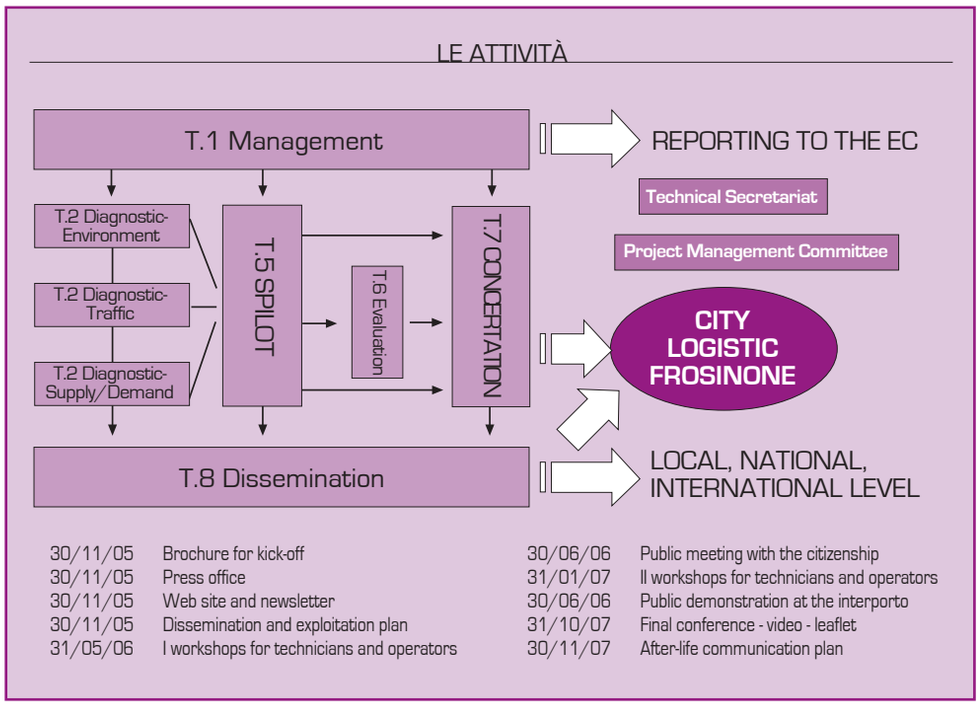
interviste dirette ai principali grandi trasportatori e operatori logistici – in tutto circa 30 - che operano su Frosinone; indagine sulle circa 600 unità locali che movimentano le merci in entrata o in uscita dalla città; rilievi ambientali per disegnare una mappa delle emissioni inquinanti di tipo 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 reindirizzo 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 costante 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 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 rappresenta 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 termini 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 valutazioni 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 logistco 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-

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 Frisinone-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 veicolo 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 influenzare 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.

SISTEMA CAR SHARING A FIRENZE: BILANCI E PROSPETTIVE DOPO IL PRIMO ANNO DI ATTIVITÀ

DA ALTERNATIVA per il centro a servizio METROPOLITANO

di Dania De Ascentiis

Introdotto nell'aprile 2005, con l'adesione dell'Ac Firenze, il servizio conta 357 abbonati e oltre 210.000 km percorsi.

Nato sulla scia dell'entusiasmo dell'Ac Firenze, che si è attivato prontamente aderendo in prima persona al bando di gara indetto dal Comune, il servizio di car sharing del capoluogo toscano ha preso il via solo nell'aprile del 2005, ma ha già raggiunto ottimi risultati. Al momento in cui scriviamo (fine marzo 2006), infatti, sono 18 i veicoli della flotta (in maggioranza city car come la Fiat Panda, ma anche alcune Fiat Multipla, utilizzate per lo più nei fine settimana, e una Grande Punto, acquistata di recente per gli spostamenti fuori città), 16 i parcheggi dislocati in varie zone della città e 357 gli abbonati. Ed ogni cliente ha compiuto fino ad ora, in media, 12 corse percorrendo oltre 596 chilometri, per un totale di 174 ore di utilizzo.

Per partecipare al bando di gara indetto dal Comune - tra i primi ad aderire all'iniziativa di ICS - l'Ac Firenze, attraverso la società collegata AciPromuove, ha voluto riunire tutti i soggetti che riflettono la composizione socio-economica del territorio. Confcommercio, Confartigianato, Ataf, Clock (società che si occupa di mobilità sostenibile), Brandini Spa (grande concessionaria automobilistica Fiat che fornisce il long rent) e Cassa di Risparmio di San Miniato rappresentano quindi, insieme all'Ac Firenze, i soci fondatori della nuova società "Car Sharing Firenze Srl", disponendo in misura paritaria della stessa quota di capitale sociale e sedendo tutti nel Consiglio d'Amministrazione. Solo una piccola quota residua del capitale sociale è stata destinata, seppure con percentuali minori, ad eventuali altri soci interessati.

L'iniziativa è stata accolta subito con interesse dai cittadini ed ha ottenuto piena collaborazione da parte delle istituzioni. Da qui il suo rapido affermarsi e la possibilità di pianificare ulteriori sviluppi, come spiega Alessandra Rosa, presidente di "Car Sharing Firenze Srl" e direttore dell'Ac Firenze, intervistata da Onda Verde per apcomprendere meglio modalità e prospettive di crescita di questa iniziativa.

"Anzitutto siamo convinti che il car sharing rappresenti una soluzione consolidata, valida e di provata efficacia per offrire un'alternativa all'utilizzo dell'auto privata. Ma anche il desiderio di porci come interlocutore privilegiato del Comune ci ha spinto ad aderire all'iniziativa. L'ACI, infatti, rappresenta oggi uno dei principali attori della mobilità ed esprime una politica di mobilità assolutamente sostenibile, non inficiata da alcun vincolo di difesa tout court dell'automobilista".

Il servizio offerto a Firenze come è distribuito sul territorio?

"Attualmente la distribuzione è abbastanza omogenea, anche se siamo partiti

DA ALTERNATIVA per il centro a servizio METROPOLITANO ➜

con un'attenzione rivolta soprattutto al centro storico. Il servizio si concentra soprattutto nel centro e nelle zone ad esso limitrofe in tutte le direzioni, di qua e di là d'Arno come si dice a Firenze. Ma ora tendiamo a presidiare anche zone più periferiche e strategiche, come la zona di Firenze Nord – Novoli per intenderci - dove sarà disposto il nuovo polo universitario, oppure l'area dove è in fase di ultimazione il tribunale, o ancora la zona di viale Europa, a Firenze Sud".

Chi sono gli utenti del car sharing ?

"Per lo più rientrano nella fascia dei professionisti, hanno un'età compresa tra i 30 e i 40 anni e per il 60% sono uomini. Ma si stima che gli utenti effettivi siano molto più numerosi degli attuali 357 abbonati: accade spesso che i familiari utilizzino l'abbonamento al car sharing intestato ad un loro congiunto, anche se il regolamento lo vieta, essendo la tessera strettamente personale. Si registra anche una buona percentuale di clienti "business", vale a dire aziende e studi professionali per i quali si dispone di tessere supplementari, ad un costo molto minore rispetto alla tessera base. Lo stesso trattamento di contenimento dei costi, peraltro, viene praticato anche nei confronti delle aggregazioni familiari che richiedono più abbonamenti".

Avete realizzato, o pensate di realizzare a breve, una campagna pubblicitaria per catturare nuove fasce d'utenza, ad esempio i più giovani o gli anziani?

CAR SHARING A FIRENZE
18/04/2005 al 29/03/2006

N° auto in flotta	18
N° parcheggi	16
N° clienti	357
N° ore utilizzate	62.289
N° ore utilizzate/cliente	174,48
N° corse	4.331
N° corse/cliente	12,13
N° km percorsi	212.859
N° km percorsi/cliente	596,24
% di utilizzo medio	
della flotta (%)	53,87

"Una segmentazione di tale tipo non è stata ancora realizzata, perché essendo il car sharing un prodotto innovativo per la mobilità abbiamo ritenuto per il momento di rivolgerci indistintamente a tutti i potenziali clienti, anche per trarre noi delle informazioni dal mercato. Ora avendo collocato una nuova postazione nei pressi della sede universitaria, siamo in trattative con l'Ufficio Marketing dell'Università per eventuali convenzioni, peraltro già realizzate con altre associazioni, come ad esempio quella degli industriali. Siamo inoltre in procinto di acquistare un Fiat Doblò da utilizzare nell'accezione di un van sharing rivolto soprattutto agli artigiani che operano nel centro storico, per effettuare piccoli trasporti".

In quanto alle tariffe, al termine di questo primo anno di attività, pensate di rivederle?

"Per il momento no perché ci sembrano adeguate. La tessera annuale costa 100 euro al netto dell'Iva, alla quale si aggiunge la quota una tantum di 50 euro, sempre al netto dell'Iva, che viene pagata all'atto dell'iscrizione. Tale quota, grazie al ruolo e alla partecipazione attiva dell'Automobile Club all'iniziativa, non deve essere corrisposta dai soci dell'Ac Firenze. Esiste poi un costo orario e un costo chilometrico. La Panda ad esempio, che è l'auto più utilizzata, ha un costo orario di 2,5 euro (già comprensivo d'Iva) e un costo chilometrico che entro i 70 km è pari a 0,39 euro, mentre dai 71 km in poi è di 0,24 euro. Nelle ore notturne - dalle 24.00 alle 7.00 - si paga solo il costo chilometrico. Naturalmente il carburante è compreso".

Il servizio presenta al momento una sostenibilità economico-finanziaria?

"Siamo quasi in linea con i parametri ottimali europei che indicano 2 corse al mese per ogni utente come il valore medio necessario per realizzare l'equilibrio economico-finanziario di una società di car sharing. Al momento il servizio di car sharing a Firenze registra 1,8 corse ad utente al mese. Ci stiamo, quindi, avvicinando a grandi passi all'obiettivo".

DA ALTERNATIVA per il centro a servizio METROPOLITANO

Quali sono le principali criticità che avete riscontrato e quali soluzioni avete ipotizzato in merito?

"L'obbligo di riconsegnare il veicolo dove è stato prelevato rappresenta per l'utente un forte vincolo e, dunque, in certo modo un disservizio. Poter prendere la macchina da una parte e lasciarla a destinazione, senza doverla riportare dove è stata prelevata, semplificherebbe le cose, dando al servizio un plus effettivo. Considerato che le tecnologie attualmente disponibili consentono di fare altrimenti, si tratta soltanto di una questione organizzativa, che peraltro stiamo già affrontando. L'occupazione degli stalli delimitati con strisce gialle e riservati al parcheggio delle auto del car sharing da parte di veicoli non autorizzati, rappresenta poi una seconda criticità. La soluzione - d'accordo con la Polizia Municipale, dalla quale riceviamo pieno appoggio - potrebbe consistere nel "chiudere" in qualche modo questi stalli, per poterli effettivamente riservare esclusivamente ai clienti del car sharing".

Esistono margini d'intervento per migliorare ulteriormente il servizio?

"Per apportare migliorie al servizio si può pensare di differenziare le tariffe in base al periodo di utilizzo, creando tariffe ad hoc per il fine settimana o giornaliere, che tra l'altro abbiamo già sperimentato nel corso dell'estate 2005, oppure di lavorare all'abilitazione dei telepass in autostrada per la nostra flotta. Sarebbe opportuno anche ad un intervento formativo sul cliente per educarlo all'utilizzo dell'auto di car sharing, visto che il numero di multe elevate ai nostri clienti non è contenuto, probabilmente perché i vantaggi di cui godono alla guida della vettura del car sharing li fa sentire in certo modo al di sopra delle regole".

Per il futuro quali sono le prospettive di sviluppo?

"Già da alcuni anni tendiamo a ragionare più che in un'ottica cittadina, in un'ottica di area metropolitana. Poiché le agevolazioni per il car sharing – possibilità di entrare in Ztl, di parcheggiare nelle strisce blu e bianche dei residenti, di percorrere le corsie preferenziali - sono godibili esclusivamente a Firenze, l'intento è di estendere tali privilegi per lo meno ai Comuni dell'area vasta intorno a Firenze, come Scandicci e Sesto Fiorentino, che sono quelli con i quali c'è veramente un'osmosi continua. Nello specifico il Comune di Sesto Fiorentino, che ha aderito ad ICS e che usufruirà dei finanziamenti del Ministero dell'Ambiente, affiderà il servizio alla Car Sharing Firenze, l'unico soggetto che a livello regionale si occupa di questo servizio. Inoltre, poiché ad ICS ora possono aderire, oltre ai Comuni, anche Province e Regioni, il sistema andrà gestito in modo da evitare sovrapposizioni. Pertanto, se dovesse aderire al circuito la Provincia, questa dovrà essere in alternativa al Comune. Pistoia, ad esempio, è interessata al circuito del car sharing, ma non ha le dimensioni adatte per reggere da sola il servizio. Il centro storico è piccolo e pedonalizzato. Mentre nella provincia di Pistoia c'è una realtà come Montecatini, interessante sotto il profilo turistico, e proprio i turisti del Nord Europa che vi soggiornano – per i quali il car sharing non è una novità - richiedono tale servizio. Pertanto si può immaginare di aprire un fronte con gli albergatori di Montecatini perché introducano nella loro gamma di servizi anche il car sharing. Ed anche a Prato si può pensare di posizionare delle vetture, perché il servizio potrebbe avere una sua fungibilità considerate le caratteristiche e le dimensioni della città. Infine, poiché è stato ventilato di introdurre un ticket d'entrata a Firenze, ci stiamo organizzando per poter emettere tessere per il car sharing ad un costo minore anche per i non residenti, come i pistoiesi e i pratesi che gravitano spesso sul capoluogo toscano, implementando peraltro le postazioni vicine ai nodi di scambio intermodale". ●

I manifesti della campagna pubblicitaria condotta a Firenze per promuovere il nuovo servizio di car sharing.

DA ALTERNATIVA per il centro a servizio METROPOLITANO