

La city logistic di Frosinone

Guglielmo Bilanzone*, Maria Pietrobelli*, Marcella Sgura*

Il problema degli spostamenti delle persone e delle cose nelle aree urbane destina preoccupazioni crescenti sia agli amministratori locali che alle persone che in città vivono e si muovono. Il contributo, infatti, che il traffico apporta all'inquinamento atmosferico e sonoro ed in generale al deterioramento della qualità della vita nelle città è notevolissimo.

Recentissimi dati forniti dall'Apat¹ indicano come ad esempio le emissioni da trasporto stradale in ambito urbano rappresentino più del 70% delle emissioni complessive di PM10, NOX e CONVM.

Anche per quanto riguarda i gas serra è confermata una forte responsabilità di questo settore: all'interno del comparto energetico, che contribuisce per oltre il 94% all'emissione di CO₂, i trasporti partecipano con il 27%, seguiti solo dalla produzione di energia con il 35%².

Il segmento del trasporto delle merci in questo ambito interessa in Italia quasi il 13% del parco veicolare circolante complessivo, che quasi sempre effettua spostamenti in ambito urbano per il ritiro e la consegna delle merci. Ancora Apat ricorda che dal 1990 al 2005 il trasporto merci in Italia è aumentato del 33%.

Se a questi si aggiungono gli ancor più noti problemi legati alla congestione da traffico ed alle conseguenze sulla percorribilità delle strade nelle aree urbane, appare chiaro perchè le principali autorità europee e nazionali si stiano muovendo verso l'adozione di programmi e misure orientate al miglioramento delle condizioni di trasporto e mobilità nelle città. Razionalizzare e rendere ambientalmente compatibili gli spostamenti di qualsiasi genere sul territorio, implica un'attenta

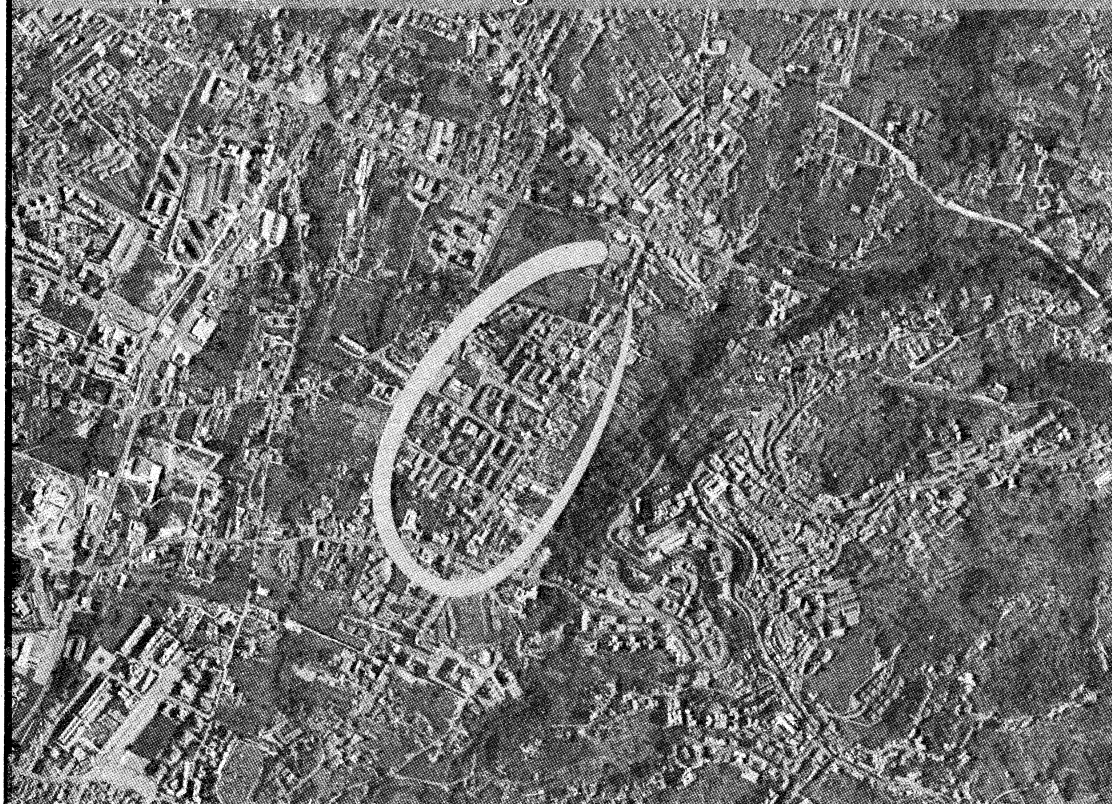
considerazione anche di quel segmento di traffico che va sotto il nome di *city logistic* ovvero trasporto e distribuzione delle merci nelle città, nel tratto finale della catena del trasporto di lunga percorrenza, "l'ultimo miglio". La *city logistic* non è regolamentata oggi in Italia ed a parte sporadici e puntuali interventi delle amministrazioni locali per regolare questo settore sul proprio territorio, non vi è un orientamento comune nel definire le politiche di intervento. Si stanno sviluppando piuttosto una serie di progetti sperimentali nati dalla volontà di *stakeholders* più sensibili, che avvertono l'importanza e l'urgenza di intervenire nel settore. Tra le sperimentazioni realizzate sul territorio italiano, C-DISPATCH "*Clean Distribution of goods in Specimen Areas at the last mile of the Intermodal Transport Chain*"³ è un progetto attivato dall'Amministrazione provinciale di Frosinone che ha ottenuto un co-finanziamento dall'Ue nell'ambito del Programma *Life*. Nucleo centrale del progetto, avviato con il contributo di partner tecnici ed istituzionali⁴, è la sperimentazione di un servizio di *city logistics* nell'area urbana di Frosinone. In sintesi si tratta di un progetto pilota che ha previsto la razionalizzazione della distribuzione delle merci nell'area urbana di Frosinone mediante l'utilizzo in via sperimentale di una piattaforma logistica di smistamento e aggregazione dei carichi, sita nella periferia della città, da cui si muove una flotta di mezzi a ridotto impatto ambientale – un veicolo ibrido a metano ed un veicolo elettrico – che consegna la merce in una parte dell'area urbana centrale, il tutto supportato da un

sistema telematico per consentire la comunicazione tra tutti gli operatori coinvolti. Alla sperimentazione hanno partecipato due aziende locali di distribuzione, corrispondenti sul territorio per alcuni tra i principali operatori di trasporto a livello nazionale ed internazionale. Nei 90 giorni effettivi di sperimentazione gli operatori hanno consegnato la propria merce in piattaforma 105 volte; la stessa merce, circa 3000 colli, è stata poi recapitata con 90 viaggi effettuati dai mezzi a ridotto impatto della flotta a disposizione di C-DISPATCH presso gli esercizi commerciali aderenti e localizzati nell'area di sperimentazione. Le attività commerciali che hanno ricevuto la merce con il servizio C-DISPATCH sono 81, tutte situate lungo via Aldo Moro (la principale arteria commerciale della città di Frosinone, scelta come area pilota di sperimentazione) e le zone strettamente limitrofe come via Marittima, naturale prosecuzione di via Aldo Moro. Il risultato principale del progetto è dunque di aver avviato un sistema di gestione delle merci in entrata in città, complessivamente ottimizzato sia sotto il profilo dell'efficienza che degli impatti ambientali e sociali.

Da evidenziare, in particolare, una peculiarità di C-DISPATCH, rispetto al modo in cui viene trattata la questione ambientale. Infatti, per quanto essa sia sempre un presupposto di tutti i progetti di mobilità sostenibile ed in particolare di *city logistics*, C-DISPATCH ha la prerogativa, e da qui il *link* con il programma *Life Ambiente*, di avere un segmento importante del progetto dedicato in maniera specifica ad un sistema di monitoraggio e valutazione delle *performances* ambienta-

Via Aldo Moro

Area di sperimentazione del Progetto Pilota C-DISPATCH



Frosinone



li della sperimentazione attuata, che va oltre la mera contabilità delle emissioni di inquinanti atmosferici.

Lungo l'intero corso della sperimentazione il monitoraggio osserva diversi aspetti: efficacia tecnica e funzionale del servizio, impatti atmosferici locali e globali, inquinamento acustico, intralcio al traffico ed alla vivibilità delle aree, disagi per i cittadini nel carico/scarico merci, soddisfazione degli attori coinvolti, degrado percettivo, ecc. Nel corso del monitoraggio, pensato e realizzato nella prospettiva di messa a punto di un sistema stabile ed esportabile di monitoraggio di esperienze simili, si è tenuto conto anche della soddisfazione o meno dei diversi soggetti coinvolti direttamente ed indirettamente nella sperimentazione: operatori di trasporto e logistica, commercianti, cittadini. Sono stati messi a punto una serie di indicatori per i diversi settori e soggetti, sono stati utilizzati numerosi strumenti e metodologie come questionari, *data base*, *software* di gestione, modelli di simulazione, stime, ed altro. Ciò si rivela di particolare importanza soprattutto per il carattere ancora sperimentale delle azioni di *city logistic*, che si sviluppano in un

panorama generale di assenza di norme ed indirizzi, né affatto integrato con l'insieme delle politiche urbane. In merito, pur nella disomogeneità delle diverse iniziative avviate sul territorio italiano, un aspetto che emerge in tutti i casi come necessario è senz'altro quello del ruolo centrale dell'ente locale competente, la cui funzione è essenziale non solo nell'azione di stimolo ed orientamento, ma anche nella azione di accompagnamento della *city logistic* con misure regolamentative che incentivino i nuovi metodi e sistemi, disincentivando contemporaneamente i metodi tradizionali in relazione agli itinerari, alle fasce orarie, alle soste, alle caratteristiche delle flotte dei mezzi commerciali, ecc. Nonostante le ridotte dimensioni del progetto pilota, i cui effetti saranno senz'altro amplificati in uno scenario di piena applicazione del servizio all'intera area urbana e ad una molteplicità di operatori di trasporto e commercianti, C-DISPATCH ha ottenuto la piena soddisfazione dei soggetti direttamente coinvolti sia operatori che commercianti e dei cittadini che, per il limitato numero di veicoli operanti, hanno notato il miglioramento in termini di

fruibilità dell'asse stradale interessato dalla sperimentazione. Anche una sperimentazione circoscritta temporalmente e spazialmente può contribuire comunque al raggiungimento degli obiettivi che gli interventi di *city logistic* si pongono: riduzione delle emissioni, dei km percorsi, della congestione da traffico, degli ingombri in fase di consegna merci, ecc. I benefici ambientali, riprodotti a livello di area campione, sono evidenti sotto tutti i profili: è pertanto auspicabile un'estensione quantitativa del servizio all'intera città. Le azioni di miglioramento, affinché le sperimentazioni diventino sistemi a regime e pratiche consolidate, sono reali e percorribili.

*Cras srl - Centro ricerche applicate per lo sviluppo sostenibile (www.crassrl.it).

Note

1. Apat, 2007, *Annuario dei dati ambientali* 2007.
2. I dati sono stati tratti da: Apat, 2006, *Data base indicatori ambientali* 2006, <http://annuario.apat.it/database-annuario/apat/>
3. Per informazioni cfr. www.c-dispatch-frosinone.it
4. Il partenariato è composto dalla Provincia di Frosinone insieme con: Ats tra Sif - Società Interportuale di Frosinone Spa e Tecnofer Srl, Cras Srl - Centro ricerche applicate per lo sviluppo sostenibile, Fit Consulting Srl, Wwfrp Srl, Italmondo Srl, Geoslab Srl.