



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



05

POLICY ADVICE NOTES

Logistica e distribuzione delle merci



L'iniziativa CIVITAS è un'azione europea che sostiene le città nell'attuazione di una politica integrata dei trasporti sostenibile, pulita ed efficiente in termini energetici. Gli insegnamenti appresi durante le fasi di pianificazione, attuazione e gestione delle attività sono riassunti in dodici Policy Advice Notes e forniscono un'idea di come affrontare i problemi legati al trasporto urbano che le città dell'Unione Europea si troveranno di fronte nel futuro.



Logistica e distribuzione delle merci

Distribuzione ecocompatibile delle merci nelle città

Ogni amministrazione comunale può attuare delle misure per migliorare la consegna delle merci nel centro urbano o in aree specifiche (centri commerciali, aree in costruzione ecc.) Nell'ambito di CIVITAS II (2005 – 2009) sono state attuate varie misure mirate ad aumentare l'efficienza dei veicoli e a ridurre la congestione del traffico e gli impatti ambientali causati dalle consegne delle merci nelle città. Le più importanti informazioni riguardanti l'attuazione delle misure e le esperienze compiute dalle città CIVITAS II sono riassunte in questa Policy Advice Note con lo scopo di sostenere e informare i politici locali interessati a tali azioni.

Presentazione generale

DESCRIZIONE DELLE MISURE

Sebbene i chilometri per veicolo percorsi dagli autocarri rappresentino non oltre il 10% del traffico stradale in Europa, questi mezzi possono verosimilmente causare la metà di tutte le emissioni di biossido di azoto, circa 1/3 del particolato e oltre il 20% delle emissioni di gas a effetto serra¹. Il settore del trasporto merci e della logistica ha un forte impatto, in particolare, sulle città portuali e industriali. Anche le aree caratterizzate da intense attività edili sono gravemente congestionate dal traffico merci pesante. Pertanto la gestione del traffico merci dovrebbe costituire parte di un piano generale dei trasporti ed essere incluso nella politica generale di ogni città. Per ottimizzare la consegna delle merci sono disponibili vari tipi di misure:

1. Avviare un solido partenariato tra tutte le parti interessate e almeno alcuni degli operatori, ad es. creando una carta ad adesione volontaria per concordare attività concertate e armonizzate per la consegna delle merci in città. Ad esempio, un partenariato per il trasporto merci potrebbe comprendere rivenditori di prodotti alimentari al dettaglio che lavorano insieme sulle consegne locali e sulla distribuzione con comunicazione basata su sistemi di trasporto intelligente (ITS) per ridurre al minimo il numero di viaggi per consegne ai negozi e ai clienti condividendo i carichi e quindi massimizzando le portate dei veicoli.

¹ <http://www.tremove.org>





2. Creare piattaforme logistiche che riuniscano commercio e industria, logistica, servizi e imprese di trasporto merci, come ad esempio nei centri di distribuzione urbana, e che offrano terminali logistici, spazi per lo stoccaggio e/o banchine di carico.
3. Creare quadri normativi e norme per indurre i vettori e gli operatori a collaborare.
4. Definire norme coerenti per l'accesso alle aree urbane da parte dei veicoli commerciali adibiti al trasporto merci (ad es. solo durante orari fissi o consentendo l'accesso solo a veicoli conformi a specifici standard di emissione)
5. Sensibilizzare la collettività, che può influire sul modo in cui i commercianti e i dettaglianti gestiscono i propri modelli di consegna delle merci. A loro volta, i commercianti e i dettaglianti possono esercitare pressioni sui trasportatori e sui distributori delle merci.
6. Predisporre cartine e una segnaletica dedicate al trasporto merci per indicare i percorsi più idonei per raggiungere le zone chiave della città e per mettere in evidenza gli ostacoli e le zone da evitare, come ad esempio ponti bassi, curve strette, strade strette, zone residenziali, zone pedonali ecc.
7. Gestire le aree di parcheggio per il carico e lo scarico delle merci in un'area definita
8. Introdurre tecnologie ITS (sistemi di trasporto intelligente) e/o sistemi di coordinamento della logistica via web che permettano una pianificazione più efficiente dei trasporti e un maggiore fattore di carico

Inoltre si possono attuare misure volte ad aumentare la sicurezza e a proteggere i cittadini dagli incidenti mediante sistemi di trasporto correttamente progettati e regolamentati (ad es. introducendo limiti di velocità per i veicoli pesanti in varie aree). In particolare, si dovrebbe ridurre al minimo il rischio di incidenti che coinvolgono il trasporto di merci pericolose e le conseguenze negative sugli abitanti e sull'ambiente (ad es. stabilendo dei percorsi per il trasporto delle merci pericolose). Andrebbe inoltre incoraggiato l'uso di veicoli puliti e di carburanti alternativi per il trasporto delle merci.

Tutte queste possibilità richiedono tempi lunghi dedicati alla collaborazione, al coordinamento e alla negoziazione. Pertanto le misure comportano per la maggior parte dei costi elevati.

GRUPPI DESTINATARI

Le misure riguardanti la consegna delle merci e la logistica si rivolgono ai seguenti gruppi destinatari:

- Servizi di consegna merci / vettori
- Negozianti e imprese locali delle aree interessate
- Nuovi sviluppi e aree in costruzione

IMPATTI E BENEFICI

Per la collettività

- Riduzione del numero di veicoli adibiti al trasporto pesante nel centro urbano e pertanto migliore accessibilità grazie al traffico meno congestionato
- Meno emissioni, meno rumore e meno incidenti
- Meno vibrazioni causate dagli autocarri a danno degli edifici vecchi
- Maggiore accessibilità alle aree commerciali

Per le imprese

- Risparmi sui costi grazie a viaggi di trasporto più efficienti (chilometraggio ridotto), migliori tassi di carico e ottimizzazione dei processi di prelievo e consegna (ad es. nel caso di centri di distribuzione merci)
- Risparmio di tempo grazie a strade meno congestionate, velocità medie dei veicoli più elevate e affidabilità del servizio per gli operatori e gli utenti finali
- Meno personale richiesto, con la conseguente possibilità di ridurre i prezzi dei servizi
- Maggiore produttività ottimizzando i giri degli autisti



Per i destinatari delle merci

(commercianti, negozianti, aziende ecc.)

- La sicurezza delle merci è garantita presso i centri di consolidamento
- Una maggiore affidabilità delle consegne significa che i destinatari possono ridurre i livelli di magazzino e le scorte
- L'ottimizzazione delle consegne comporta un migliore utilizzo delle risorse lavorative
- La diminuzione del disturbo causato ai residenti grazie alla riduzione del rumore provocato dal carico e dallo scarico delle merci crea un'immagine migliore
- Negozi più accessibili, ad es. per i pedoni, se le misure sono collegate a limitazioni degli accessi

Per i singoli

- Migliori condizioni di vita grazie alla riduzione del traffico dei veicoli pesanti nelle aree residenziali

CONDIZIONI GENERALI PER IL SUCCESSO

Il successo delle norme per il trasporto merci e delle misure che interessano la logistica sarà amplificato se esistono i seguenti problemi:

- Infrastruttura non in grado di gestire l'aumentato volume del trasporto merci (accelerando il deterioramento dell'infrastruttura originariamente concepita per un traffico merci meno intenso)
- Centri storici cittadini penalizzati dagli alti volumi del trasporto merci

- Infrastruttura insufficiente per il carico e lo scarico
- Necessità di soluzioni temporanee dove la ricostruzione o lo sviluppo residenziale genera un aumento del traffico pesante
- Nuovi progetti nel settore della vendita al dettaglio (ad es. un grande centro commerciale) o in altri settori economici (ad es. un impianto industriale, un cantiere edile importante, il settore portuale o della logistica) per i quali si prevede un'ingente quantità di merci in entrata e in uscita
- Parchi commerciali o zone industriali non collegati a catene di distribuzione nazionali o regionali
- Numerose piccole e medie imprese che hanno difficoltà a fornire soluzioni logistiche integrate

Fasi di attuazione e tempistica

Quando si attuano delle misure relative alla logistica e alla distribuzioni delle merci, si deve tenere conto delle seguenti considerazioni, così come occorre prevedere delle misure integrative ed eventualmente delle misure normative. La pianificazione e la programmazione dovrebbero indicare una tempistica ragionevole per l'attuazione.

FASI OPERATIVE

1. Costituzione della base di riferimento

- Raccolta di informazioni sullo stato dell'arte della tecnica (ad es. in relazione a ITS, GPS o applicazioni via web)
- Raccolta di informazioni sui quadri normativi (nazionali), ad es. legge per la tutela dell'ambiente, norme sull'uso del suolo ecc., e sui possibili metodi di applicazione



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG



- Studio degli attuali movimenti delle merci, del numero e del tonnellaggio medio dei veicoli commerciali che entrano nell'area prescelta, del numero di consegne per viaggio e delle conseguenze sul trasporto merci apportate dallo sviluppo dell'e-commerce (aumento del numero di piccole consegne dirette)
- Analisi delle esigenze e delle abitudini di imprese, negozi e vettori delle merci, soprattutto delle piccole e medie imprese (PMI)
- Avvio di uno studio sugli impatti economici e sociali della misura proposta e sui potenziali effetti sull'economia locale

2. Messa a punto del progetto e del sistema

- Identificazione di tutti i principali responsabili delle decisioni e delle parti interessate da coinvolgere nelle discussioni già nelle prime fasi
- Costituzione di un comitato direttivo per decidere gli elementi base del sistema su una base più ampia (comprendente i rappresentanti dei gruppi delle principali parti interessate, come le autorità portuali, i centri logistici, le maggiori imprese di trasporti ecc.)
- Scelta dell'area, dell'ubicazione del centro di distribuzione urbana, della disposizione e delle operazioni di un centro logistico e della forma giuridica del centro (privato o partenariato pubblico-privato, società unica o piattaforma multisocietaria)
- Per quanto riguarda le norme, scelta dei percorsi/dell'area, dei programmi, della segnaletica, accordo sulla classificazione dei veicoli ecc.

3. Decisioni formali

- Approvazione della strategia globale per la gestione del trasporto merci da parte dei politici e delle amministrazioni locali
- Adozione politica della nuova serie di norme sull'accesso dei veicoli adibiti al trasporto merci ad aree specifiche della città

4. Attuazione dei nuovi progetti e del sistema

5. Attività formative e informative

- Pubblicazione di informazioni sulle nuove norme e sugli impatti previsti allo scopo di ottenere un maggiore livello di accettazione
- Formazione del personale per gli operatori e i distributori per spiegare il nuovo sistema e le nuove tecniche
- Formazione degli agenti di polizia o di altro personale per assicurare un'applicazione efficiente delle nuove norme

6. Valutazione e monitoraggio delle attività

- Programma continuativo di raccolta dati e analisi per verificare se gli obiettivi di impatto vengono raggiunti. In caso contrario, valutazione di quali miglioramenti/revisioni possono rendersi necessari
- Indagini presso le imprese interessate per raccogliere informazioni sulla soddisfazione degli utenti e richieste di adeguamento
- Indagini presso i residenti interessati per raccogliere informazioni sul miglioramento delle condizioni di vita
- Conteggio dei veicoli e misurazione del tonnellaggio medio dei veicoli pesanti per il trasporto merci
- Avvio di un'analisi a posteriori focalizzata sugli effetti in termini di costi-benefici della misura attuata





MISURE INTEGRATIVE PER AMPLIFICARE GLI EFFETTI POSITIVI

Varie misure integrative possono aumentare il livello di accettazione ed efficacia delle misure relative alla distribuzione delle merci e alla logistica, tra cui:

- Il centro di distribuzione può offrire dei servizi aggiuntivi, come lo stoccaggio delle merci, l'imballaggio/disimballaggio o la prezzatura delle merci
- Inoltre, i centri possono fornire servizi di manutenzione e riparazione dei veicoli
- L'introduzione o la diffusione di veicoli puliti per la distribuzione delle merci in aree definite
- Si possono offrire incentivi positivi ai vettori coinvolti nei centri di distribuzione, ad es. migliori aree di carico, accesso alle corsie riservate agli autobus o estensione degli orari di consegna

ORIZZONTE TEMPORALE

Gli studi sullo stato dell'arte della tecnica e le indagini sulle esigenze dei settori delle forniture e delle consegne possono richiedere fino a 12 mesi. L'esperienza dimostra che la progettazione del sistema per le norme, i centri di distribuzione ecc. richiede altri 8-12 mesi circa e l'attuazione approssimativamente ulteriori 10 mesi.

Quali investimenti sono richiesti?

Le somme qui indicate sono esempi tratti dalle misure attuate nell'ambito di CIVITAS II, ma occorre tenere conto del fatto che i costi possono variare sensibilmente nelle diverse città e nei diversi paesi.

- Lo sviluppo di un progetto di distribuzione delle merci nel centro storico della città CIVITAS II di Burgos è costato circa 40.000 EUR (inclusa l'analisi della situazione attuale)
- Nella città CIVITAS II di Cracovia, sono stati investiti 42.000 EUR per l'hardware e il software del sistema di distribuzione merci
- Sempre a Cracovia, sono stati spesi 20.000 EUR per una campagna informativa e promozionale intensiva
- Nel corso di una valutazione economica di un centro logistico per alcune parti della città CIVITAS II di Tolosa, sono stati calcolati 100.000 EUR di costi annui per una banchina di carico di circa 2.000 m² per un numero di colli stimati pari a circa 9.000 alla settimana
- Il costo del noleggio tutto compreso (incluse manutenzione, licenza ecc.) di un autocarro a gas naturale da 6,5 t è stato stimato pari a 1.755 EUR (IVA esclusa) al mese (Tolosa)

Occorre poi tenere conto di altri elementi di costo (a seconda della portata e del tipo di misura attuata)

- Costi del personale per il centro
- Costi per la fornitura e l'installazione di segnali e pannelli stradali per i percorsi alternativi per il trasporto pesante

Si devono prevedere ulteriori costi per comunicazioni, attrezzature logistiche, consumo energetico, costi operativi dei veicoli e imposte



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG



Principali fattori che conducono al successo

I fattori elencati qui di seguito costituiscono i principali elementi necessari per l'avvio e l'efficiente e riuscita attuazione delle misure sopra descritte:

- Per lo sviluppo di sistemi logistici è essenziale coinvolgere tutti gli operatori economici (fornitori delle merci, vettori, clienti) in modo da tenere conto di tutti i tipi di consegne. L'operatore del centro deve essere in grado di controllare tutti i vettori coinvolti. Questo può venire collegato a un programma di incentivazione e disincentivazione, ad es. mediante norme a favore dei veicoli puliti o dei veicoli di un centro logistico comune.
- Definire una "Carta del trasporto merci urbano" per incoraggiare i negozianti a fare consegnare le loro merci da vettori che utilizzano veicoli puliti e rispettano le norme sulla consegna delle merci
- Una buona strategia comunicativa: Creare un clima positivo nel confronto tra i trasportatori, i negozianti e le autorità attraverso l'organizzazione di workshop. Poiché la competizione è alta, è importante creare fiducia
- Le norme per il trasporto merci devono essere sufficientemente restrittive ed essere applicate in modo rigoroso, altrimenti non verranno rispettate (ad es. la norma su orari, tonnellaggio, aspetti ambientali, tipo di veicoli specificato per le zone)
- Inizialmente occorrono dei finanziamenti per realizzare un centro di distribuzione. Tuttavia, l'obiettivo è quello di avere nel giro di due o tre anni un centro che si autofinanzia. Si consiglia il partenariato pubblico-privato come utile modello finanziario.
- Si può far partire un centro di distribuzione con soltanto alcuni partner (ad es. due). Se il servizio si dimostra efficiente e dà risultati

positivi, altri potenziali partecipanti possono mostrare interesse nel progetto.

- I vettori devono essere convinti dell'efficienza commerciale delle misure, vale a dire che possono eseguire operazioni di trasporto merci più efficienti a costi inferiori e con consegne più rapide
- Si dovrebbero promuovere gli effetti positivi sull'ambiente all'interno della città e i vantaggi economici per i vettori allo scopo di sensibilizzare la collettività e ottenere una percezione positiva da parte dei residenti, dei negozianti e dei vettori
- Occorre predisporre dei sistemi temporanei per gestire le consegne a grossi cantieri edili

Strategie per il successo dell'attuazione

Le esperienze condotte nell'ambito di CIVITAS II hanno mostrato che è necessario mettere a punto vari elementi per massimizzare le possibilità di successo dell'attuazione.

Le esperienze indicano che, per quanto riguarda la gestione del trasporto merci urbano, è importante creare un coordinamento a lungo termine con le diverse parti interessate, soprattutto i negozianti e gli addetti alle consegne merci locali. I cambiamenti importanti, come la realizzazione di un centro di distribuzione merci urbano integrato, sono più difficili da introdurre in assenza di un rapporto già consolidato di collaborazione e fiducia. Potrebbe essere meglio iniziare a costruire questi rapporti progettando misure più semplici, ad esempio una carta delle consegne ecocompatibili delle merci. Di seguito sono riportati alcuni dei più importanti elementi determinanti per il successo delle misure relative al trasporto merci urbano.



Sostegno politico

È richiesto un forte impegno politico per attuare con successo misure relative alla distribuzione delle merci tra tutte le parti coinvolte. Il contatto e la comunicazione con i politici chiave sono molto importanti per raggiungere un alto livello di conformità a tutte le norme richieste.

Accettazione

Organizzare incontri di confronto e coordinamento per definire le norme attraverso un processo collaborativo è essenziale per ottenere l'accettazione da parte dei trasportatori. I vettori, in particolare, sono spesso contrari a questo tipo di misure perché temono di perdere il contatto diretto con i clienti. Il finanziamento degli investimenti iniziali può servire per fare superare l'ostilità dei vettori nei confronti della misura di coordinamento. La collaborazione con i produttori delle merci, così come con i negozianti, farà aumentare la domanda di consegne collettive delle merci e incoraggerà i vettori a collaborare. Quando si introducono progetti a contenuto tecnico e basati sulla tecnologia informatica, si devono predisporre campagne informative e attività formative.

È assolutamente fondamentale informare il pubblico in generale e i clienti sugli attuali problemi e sulle iniziative e soluzioni individuate e sui costi e benefici previsti. Questo creerà una visuale equilibrata tra il pubblico e i vettori sull'applicazione di strumenti logistici innovativi e puliti, incoraggiando i vettori a unirsi a un centro di distribuzione. Su questo argomento si possono sviluppare appropriate campagne e partenariati

Gestione finanziaria

Specialmente all'inizio, le nuove misure logistiche devono essere finanziate da fonti esterne, ad es. fondi nazionali per l'ambiente o sovvenzioni della camera di commercio. Si potranno ottenere questi finanziamenti solo se si dimostreranno la praticabilità finanziaria a lungo termine e la fattibilità dal punto di vista legale. È necessario predisporre un business plan dettagliato e correttamente strutturato per dimostrare la praticabilità nel futuro. Se i costi per una soluzione logistica per tutta la città (investimento, gestione) sono troppo alti, in una prima fase è consigliabile partire con soluzioni più semplici e facili da attuare (ad es. con solo pochi utenti e strumenti tecnici semplici). Il sostegno mediante finanziamenti pubblici all'inizio dell'attuazione di una misura riduce il rischio economico delle parti interessate private, rendendole più aperte alla collaborazione. Una volta definito il sistema, il progetto logistico attuato dovrebbe essere in grado di autofinanziarsi nel giro di 2-3 anni.

Quadro normativo

Normalmente le misure sono attuabili all'interno del quadro normativo esistente utilizzando vari presupposti legali, come le norme della circolazione ordinaria relative al parcheggio e alle operazioni di carico/scarico, o le norme per trasporti specifici, come i limiti di peso su alcune strade. Tuttavia, nel caso di cambiamenti sostanziali, quali l'uso di zone ad accesso controllato all'interno di una città, si possono rendere necessarie nuove disposizioni normative in materia di circolazione che dovrebbero basarsi sui valori limite della qualità dell'aria stabiliti dalle direttive comunitarie (Direttiva 1999/30/CE).

Costituzione e organizzazione

Spesso l'attuazione della misura richiede numerose autorizzazioni amministrative che coinvolgono diversi uffici e istituzioni. Talvolta la lentezza di alcune pratiche burocratiche rende difficoltoso collaborare con le parti interessate private. È pertanto essenziale instaurare



la comunicazione e collaborazione con tutti i partner e le autorità. Per tutti i tipi di misure che riguardano la logistica delle merci, un forte impegno delle parti interessate è di fondamentale importanza per il successo dell'attuazione delle misure.

ELEMENTI CHIAVE DA CONSIDERARE

- Il trasporto merci nelle città può essere modificato costruendo un solido partenariato tra le parti interessate di questo settore e/o creando quadri normativi e norme
- Le misure hanno successo solo se sono introdotte in una specifica area di distribuzione con confini definiti e se si stabiliscono delle rigorose limitazioni agli accessi
- A causa dell'alta competitività in questo settore, è necessario che le autorità pubbliche provvedano ai finanziamenti iniziali e all'assistenza ai potenziali partecipanti ai programmi di trasporto merci. Tuttavia, la pianificazione finanziaria dovrebbe dimostrare la praticabilità finanziaria entro un orizzonte temporale ragionevole.
- Organizzare incontri di confronto e coordinamento per definire le norme attraverso un processo collaborativo è essenziale per ottenere l'accettazione da parte dei vettori e delle altre parti interessate. Si deve pertanto preveder un lungo periodo dedicato al coordinamento, alla collaborazione e alla negoziazione.
- Come per tutte le misure, si dovrebbe pianificare fin dall'inizio un corretto processo di valutazione per monitorare l'avanzamento e informare le parti politiche

Quali sono i soggetti chiave da coinvolgere?

PARTI INTERESSATE

Per cercare di assicurare il successo delle misure, è essenziale coinvolgere le diverse parti interessate, ad esempio nei seguenti modi:

- Si devono organizzare consultazioni e workshop per coinvolgere i vettori e i trasportatori nella governance locale, essenzialmente su base volontaria. Poiché una scarsa accettazione da parte di questo gruppo di parti interessate costituisce il rischio più elevato di fallimento della misura, occorre considerare con attenzione le loro esigenze e aspettative. È consigliabile inserirli in un comitato direttivo insieme al comune e attuare dei processi di mediazione. Nel caso di città portuali, è importante collaborare con la direzione portuale che gestisce la distribuzione e gli spazi di stoccaggio che potrebbero essere utilizzati senza investimenti di capitale.
- Si dovrebbero coinvolgere le associazioni di categoria locali, che riuniscono negozianti, commercianti, ristoratori e altri soggetti. Solitamente non intervengono nella scelta della catena di distribuzione se non comporta effetti sui prezzi applicati.





- Si dovrebbero coinvolgere i politici e le amministrazioni locali e regionali, le associazioni ambientaliste e i visitatori delle aree interessate
- Le imprese private (ad es. piccole e medie imprese del settore alimentare della regione circostante) possono essere coinvolte nello sviluppo dei sistemi logistici, in quanto possono trarre vantaggi dai nuovi strumenti
- Anche i residenti dovrebbero essere considerati parti interessate. È una buona strategia trasmettere agli abitanti un'immagine di innovazione e responsabilità per aumentare il loro livello di accettazione della misura e ottenere il sostegno della collettività. Ad esempio, si possono introdurre una carta delle consegne e un distintivo per le aziende che partecipano all'iniziativa. Inoltre, si può fare uso dei mezzi di comunicazione e di materiale promozionale per informare i residenti.

PRINCIPALI PARTNER DEL PROGETTO

Vi sono vari partner che giocano un ruolo chiave nel successo del progetto e che devono essere coinvolti nel processo di attuazione delle misure relative alla distribuzione delle merci e alla logistica:

Responsabili delle decisioni e operatori

Spesso è necessario definire quali decisioni debbano essere prese e a chi compete sollecitare l'attuazione della misura. Di solito sono le amministrazioni locali, ad es. il consiglio comunale o gli assessorati ai trasporti o all'ambiente, a introdurre le misure relative alla logistica delle merci. È possibile che un comune organizzi il trasporto merci nel centro urbano realizzando un centro di distribuzione urbana. Ma per l'effettiva gestione di tale centro, è consigliabile scegliere un operatore dei trasporti privato (ad es. un centro di distribuzione).

Importanti partner sono i principali distributori di merci e i negozianti locali, spesso rappresentati dalla camera di commercio. La loro partecipazione e adesione alla nuova misura sarà di aiuto al successo dell'attuazione.

Finanziatori

Le esperienze compiute hanno mostrato che inizialmente le misure hanno bisogno di finanziamenti da parte delle amministrazioni locali. Tuttavia l'obiettivo dovrebbe essere che, dopo la fase iniziale, queste misure si autofinanzino.

Altri partecipanti

Per intraprendere degli studi di fattibilità, raccogliere dati a livello locale e valutare i risultati delle misure, sarebbe utile che il promotore della misura ottenga il sostegno delle università o di altri istituti di ricerca.



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG





Elenco di esempi pratici da CIVITAS II

Nell'ambito di CIVITAS II, 6 città hanno attuato delle misure relative alla logistica sostenibile e alla distribuzione delle merci:

Burgos (Spagna): Nuova distribuzione delle merci

La Rochelle (Francia): Ampliamento strategico della logistica cittadina; servizi ai clienti associati alla distribuzione merci; sviluppo di un partenariato con gli operatori della logistica

Malmö (Svezia): Sostegno ai conducenti del trasporto merci

Norwich (Regno Unito): Servizio informativo personalizzato su traffico & viaggi per operatori del trasporto merci; consegna merci presso punti di P&R; centro di trasbordo urbano

Preston (Regno Unito): Partenariato e pianificazione strategica per la logistica cittadina e percorsi, segnaletica ecc. per il trasporto merci

Venezia (Italia): Logistica urbana pulita



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG

PER MAGGIORI INFORMAZIONI CONSULTARE IL SITO WWW.CIVITAS.EU

www.civitas.eu

Il sito web di CIVITAS contiene informazioni sulle **notizie e gli eventi** collegati a CIVITAS. Offre una presentazione generale di tutti i **progetti CIVITAS**, delle **città CIVITAS** e mette a disposizione i **dati di contatto** di oltre 600 persone che lavorano nell'ambito di CIVITAS.

Inoltre, permette di ricavare una conoscenza approfondita di **oltre 650 dimostrazioni innovative** attuate nelle città pilota CIVITAS.

Visita il sito web CIVITAS e cerca gli **esempi più interessanti di esperienze** nel settore del trasporto urbano sostenibile attualmente in corso nelle città. Se qualcuna delle idee è adatta alla tua città, o se sei anche solo interessato a saperne di più, puoi contattare la persona responsabile della misura individuata.



Contatti

CIVITAS Secretariat
C/o The Regional Environmental Center
for Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre
HUNGARY

E-mail: secretariat@civitas.eu
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Editore: CIVITAS GUARD – Valutazione, Monitoraggio e Divulgazione di CIVITAS II. **Autore:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Layout:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Fonti:** Tutte foto sono state fornite dalle città CIVITAS e dal team CIVITAS GUARD (se non diversamente indicato) e approvate per la riproduzione nella presente pubblicazione. Le cifre e i valori riportati si basano principalmente sui risultati dei progetti pilota CIVITAS, forniti dalle città partecipanti. Ove opportuno, sono stati utilizzati altri dati tratti dalla letteratura. **Edizione 2010.** Stampato in Austria.

Né la Commissione Europea né qualsiasi altra persona che agisce per conto della Commissione è responsabile dell'uso che potrebbe essere fatto delle informazioni contenute nella presente pubblicazione. Le opinioni espresse nella presente pubblicazione non sono state adottate o in qualunque modo approvate dalla Commissione e non devono essere considerate espressioni delle opinioni della Commissione.

L'iniziativa CIVITAS è cofinanziata dalle sezioni Energia e Trasporto del programma quadro per RSD dell'UE.

CIVITAS