

L'analisi di SMARTSET sui regolamenti e gli incentivi è finalizzata a chiarire ciò che è necessario per supportare modelli di business orientati al mercato e a indirizzare verso un maggior uso di micro terminal per la distribuzione dell'ultimo miglio e il trasporto merci ad efficienza energetica nelle aree urbane.

## Regolamenti ed incentivi

Regolamenti e incentivi vanno di pari passo e dovrebbero essere usati in combinazione per ottenere il massimo effetto. Possono tuttavia essere attuati in **modi diversi e le combinazioni** dipendono dagli obiettivi e finalità.

L'approccio e la struttura comune per la regolamentazione e gli incentivi in tutti i siti del progetto è delineato nel documento di SMARTSET sulle esperienze di regolamentazione, un report sulle storie di successo e sulle limitazioni. Esso **fornisce un'analisi delle condizioni attuali e delle lezioni apprese** per essere in grado di attuare normative di successo. Nonostante entrambi, le città e gli schemi dei terminal così come l'implementazione di regolamenti ed incentivi si differenzino in SMARTSET, essi sono **cruciali per lo sviluppo di modelli di business sostenibili**.

## Approccio dei siti del progetto

Ognuno degli otto siti di applicazione di SMARTSET sta lavorando con l'obiettivo comune di rendere il trasporto merci nella propria città più sostenibile, rispettivamente per ridurre le emissioni inquinanti di questo settore così come per ridurre la congestione da traffico e per migliorare la vivibilità dei centri delle loro città.

Le **soluzioni** adottate per la pianificazione merci nei siti in **generale sono simili**, anche se sono caratterizzate dalla dimensione del sito stesso e da una sorta di approccio nazionale. Alcuni siti di applicazione già si occupano di incentivi e regolamenti, a partire da un **quadro molto dettagliato** operativo in alcune città, in altri siti sono **attivi soltanto alcuni regolamenti** e altri sono in via di **discussione**.



© CIVITAS SUCCESS – La Rochelle

## Implementare i Piani di Azione della Città

Il **processo** verso un approccio aggiornato di nuovi e diversi regolamenti e/o schemi di incentivi che incoraggi i negozi e gli attori nel centro città a utilizzare i micro terminal e lo schema di distribuzione urbana sta raggiungendo i **primi risultati in tutti i siti SMARTSET**.

Ora ogni sito sta sviluppando i **Piani di Azione della città** che includano azioni, target, scopi e obiettivi, tempo impiegato, budget e relativi portatori di interesse, per essere poi riportati nel progetto e per essere resi disponibili pubblicamente.

### Coordinamento del progetto SMARTSET e contatto:

Città di Göteborg, Amministrazione Urbana dei Trasporti  
contact@smartset-project.eu

Cityporto chiude il 2014 registrando 94.000 consegne complessive ed inizia il 2015 con nuove iniziative che riguardano la gestione operativa della piattaforma logistica (UFT) e il rapporto con gli stakeholders locali che supportano l'iniziativa di citylogistic dai suoi esordi.

## Bilancio 2014 consegne Cityporto

Se si vuole parlare di bilanci solo in termini numerici, il 2014 è l'anno che vede interrompere la serie delle 100.000 consegne di merce registrate nel 2012 e nel 2013. Nonostante il risultato complessivo sia inferiore ai due precedenti esercizi, il successo delle attività inserite nel progetto SMARTSET contribuisce a rafforzare l'idea della necessità di adottare tutte le possibili azioni concertate con gli stakeholder locali per supportare una crescita ulteriore nel numero di utenti finali raggiunti dal servizio. Il dato di partenza è che esiste ancora una buona percentuale di consegne intercettabili che vengono effettuate da corrieri non aderenti al servizio. (oltre al conto proprio ed alle ditte fornitrici che consegnano direttamente). Da un'indagine promossa dal Comune di Padova sul trasporto delle merci in ZTL compiuta su un campione reale di circa 800 esercizi commerciali, il Cityporto risulta essere il vettore con cui arriva il 17% della merce destinata al centro città, mentre i corrieri hanno una quota del 50%. Alla luce di questi risultati, Interporto Padova, gestore del servizio, ed il Comune di Padova che supporta l'iniziativa dal 2004 nell'ambito delle politiche di riduzione della congestione da traffico e delle emissioni inquinanti nel centro città, hanno iniziato una serie di incontri per verificare le possibili azioni da intraprendere per promuovere ulteriormente il servizio Cityporto.

## Novità gestionali Cityporto nel 2015

In un'ottica di razionalizzazione degli spazi dedicati alla logistica negli asset gestionali di Interporto Padova spa, la piattaforma Cityporto di Via Nuova Zelanda 8, sede storica del servizio dal 2004, si trasferisce in una nuova sede di proprietà Interporto nell'ambito di un impianto negli ex Magazzini Generali di Padova (ora Interporto, dopo la fusione societaria del 2009).



© Int. Padova/Franco Tanel

Consegne in centro a Padova

La nuova piattaforma di distribuzione urbana ha pari metratura della precedente, circa 1000 mq, ma è dotata di ben 12 bocche di carico contro le 4 della vecchia sede, attrezzate con pedane idrauliche, che permetteranno di poter effettuare le operazioni di carico/scarico della merce in maniera più ottimizzata. La nuova localizzazione del magazzino, permetterà un'ulteriore razionalizzazione dei costi del personale di cooperativa impiegato nelle attività del Cityporto, che svolge operazioni logistiche per conto di Interporto nel magazzino accanto al Cityporto. Infine, dal febbraio 2015 il mezzo dedicato per le consegne espresse inserite nelle azioni di SMARTSET verrà direttamente caricato nella sede del corriere, riuscendo a guadagnare margine nei tempi di partenza del furgone verso il centro città.

### Contatti:

Interporto Padova Spa  
Paolo PANDOLFO  
pandolfo@interportopd.it

INTERPORTO  
PADOVA SPA   
LOGISTICS OPERATOR

