



MUNICIPIO

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 10960**concernente la richiesta di un credito di CHF 200'000.-- per l'elaborazione del concetto di logistica urbana e distribuzione merci**

Lugano, 29 luglio 2021

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signora Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio municipale, il Municipio intende sottoporre al Consiglio Comunale la richiesta di un credito specifico per l'elaborazione del concetto di logistica urbana e distribuzione merci.

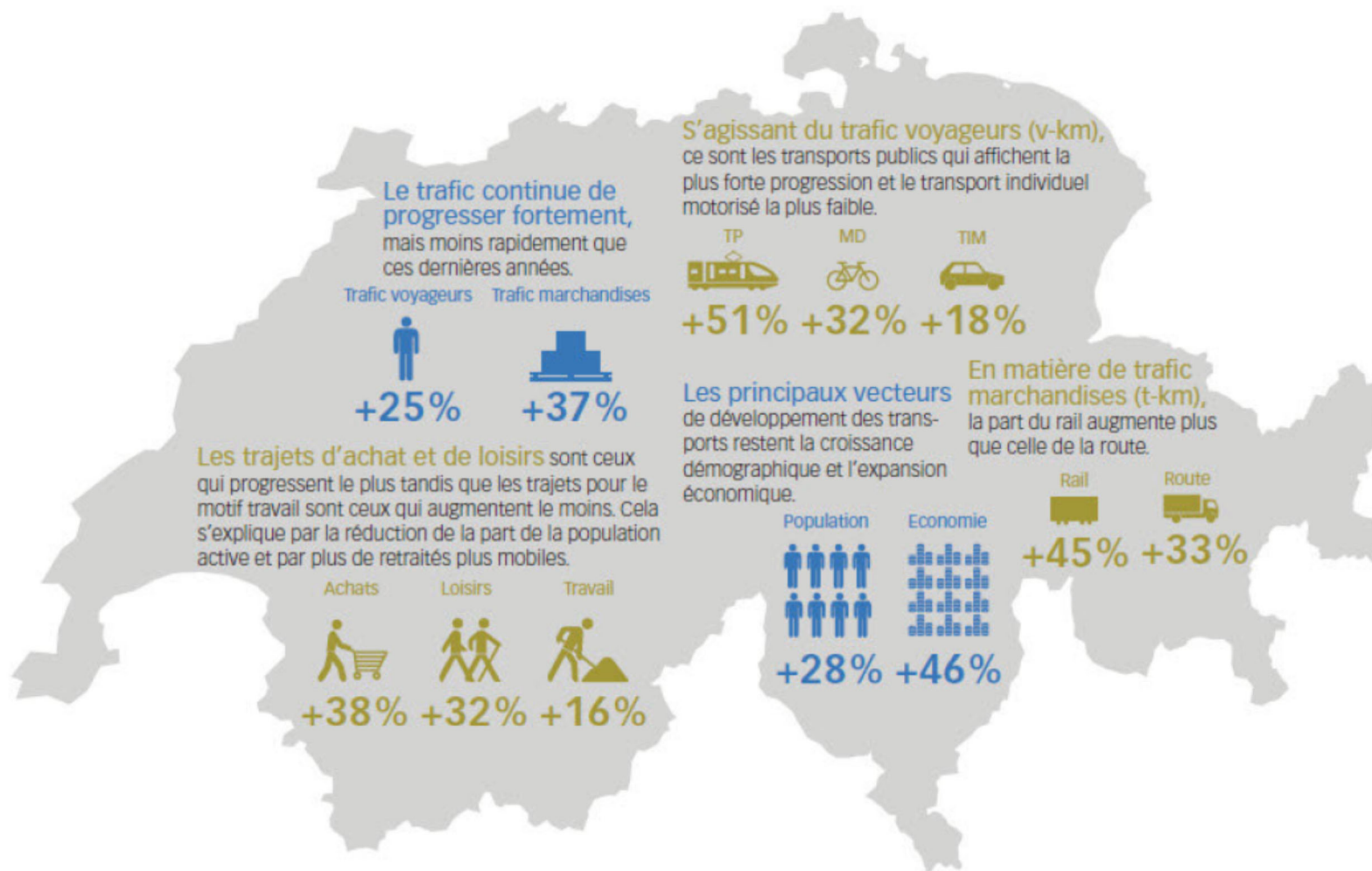
1. Introduzione

L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), in collaborazione con gli Uffici federali dei trasporti (UFT), delle strade (USTRA), dell'energia (UFE) e dell'ambiente (UFAM), ha elaborato le prospettive dei trasporti per il 2040.

Basandosi sull'osservazione che, negli ultimi anni, il trasporto merci è cresciuto in modo continuo e costante, il rapporto prevede un aumento dei servizi di trasporto merci di circa il 37% in termini di tonnellate trasportate, fino a raggiungere 37 miliardi di tonnellate-chilometro entro il 2040 in Svizzera.

Secondo le principali tendenze, la quota del trasporto merci su rotaia è destinata a crescere, con un aumento del 45% rispetto al 33% del trasporto su strada.

I problemi di trasporto sono in aumento nelle città: sotto questo aspetto il trasporto merci contribuisce notevolmente alla densità del traffico negli agglomerati urbani. Si stima che rappresenti circa il 20% del traffico totale e contribuisce al 30% delle emissioni di gas ad effetto serra, per cui è essenziale sviluppare un sistema logistico efficiente per la distribuzione finale delle merci trasportate nelle città e negli agglomerati urbani.



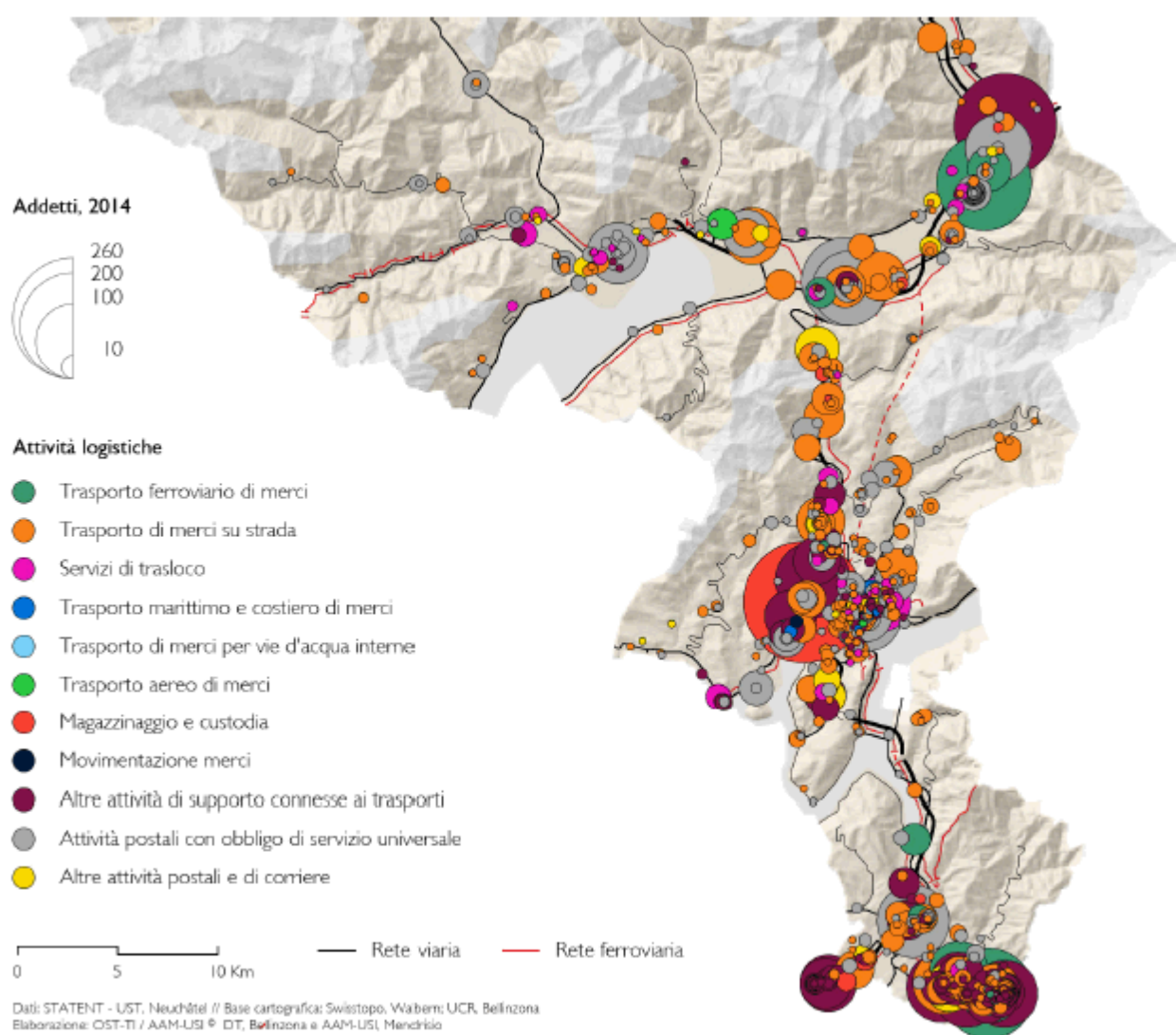
Evolutione dei trasporti 2040: Panoramica dell'evoluzione dei principali indicatori tra il 2010 e il 2040 per lo scenario di riferimento (Fonte: ARE, agosto 2016)

2. Situazione attuale

Per il Ticino, situato alla frontiera con l'Italia e posizionato su uno dei principali assi di transito Nord-Sud, la logistica rappresenta un settore strategico e in costante crescita, trainato dallo sviluppo degli scambi economici internazionali.

Attualmente questo settore si sviluppa non unicamente in termini di volumi di merci trasportate, ma anche attraverso una sempre maggiore gestione integrata della produzione industriale, che include servizi specializzati e tecnologicamente avanzati.

Anche a livello cantonale, l'attività delle imprese logistiche sta conoscendo un'espansione importante che si riflette sull'uso del suolo delle zone di attività, segnatamente per l'insediamento su terreni ben situati rispetto alla rete di trasporto.



Schema delle principali catene della logistica urbana

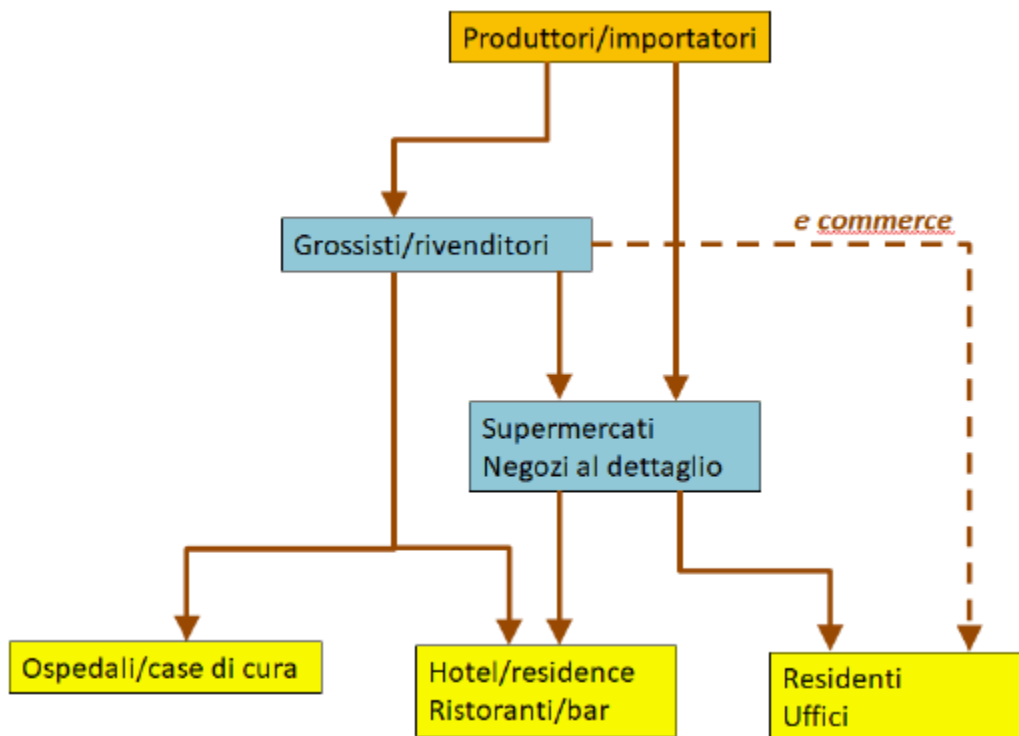
Lo studio “Nuove geografie della logistica nel Cantone Ticino” (OST-TI, marzo 2018) propone, come base di riflessione per lo sviluppo territoriale, una tipologia secondo la codifica NOGA delle aziende logistiche e una valutazione delle rispettive dinamiche d'insediamento che oggi hanno portato alla formazione di raggruppamenti logistici importanti, in particolare nel Mendrisiotto, Luganese e Bellinzonese in coincidenza degli impianti di trasbordo delle FFS.

Per quanto concerne il Luganese si può constatare la concentrazione importante di attività della logistica nella Valle del Vedeggio (Bioggio-Manno) che dispone a Manno dell'impianto di trasbordo Lugano-Vedeggio delle FFS Cargo SA.

Inoltre, la vicinanza geografica con la Città di Lugano sembra essere un elemento chiave di insediamento di queste attività economiche in questa zona.

I problemi di trasporto sono in aumento nelle città: sotto questo aspetto il trasporto merci contribuisce notevolmente alla densità del traffico negli agglomerati urbani.

Queste criticità sono ulteriormente cresciute negli ultimi tempi con la diffusione dell'e-commerce, che by-passa in parte la catena logistica tradizionale, ma che non ha certo ottimizzato il trasporto delle merci in ambito urbano; l'effetto è una moltiplicazione delle consegne e dei destinatari, distribuiti su tutto il territorio urbano.

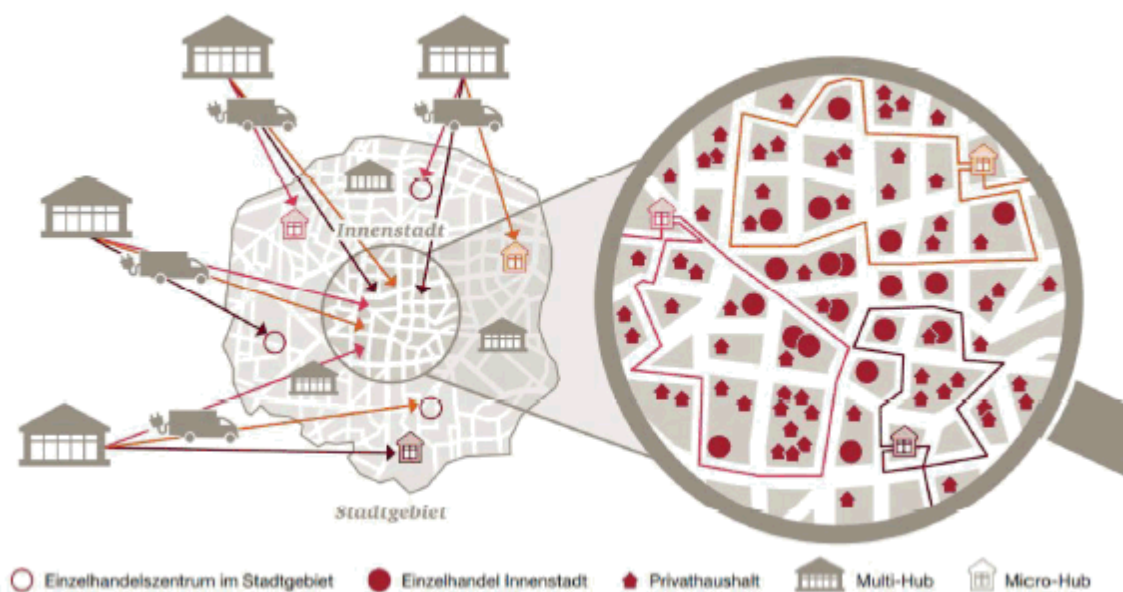


3. Principi della City Logistics

La City Logistics è quella parte della logistica che studia le modalità per soddisfare la domanda di trasporto urbano delle merci e mira ad assicurare il dovuto livello di servizio minimizzando congestione, inquinamento, incidenti, aumento dei mezzi pesanti nelle aree centrali e, possibilmente, anche i costi di trasporto.

Si tratta di strutturare la filiera del trasporto merci con punti di rottura periferici (Macro-Hub) e centrali (Micro-Hub) con l'obiettivo di riunire le merci per la distribuzione e consegna ai punti di vendita e clienti finali. In questo modo si evita che ogni fornitore spedisca individualmente la merce fino alla destinazione finale, con il sempre più frequente "trasporto a vuoto".

Si tratta quindi di risolvere la problematica del trasporto dell'ultimo km mediante la creazione di Hub che concentrano e raggruppano le varie merci in modo coordinato. Ne risulta una gestione razionale delle risorse che permette anche di adattare il tipo di veicolo e la sua motorizzazione per ridurre gli impatti ambientali.

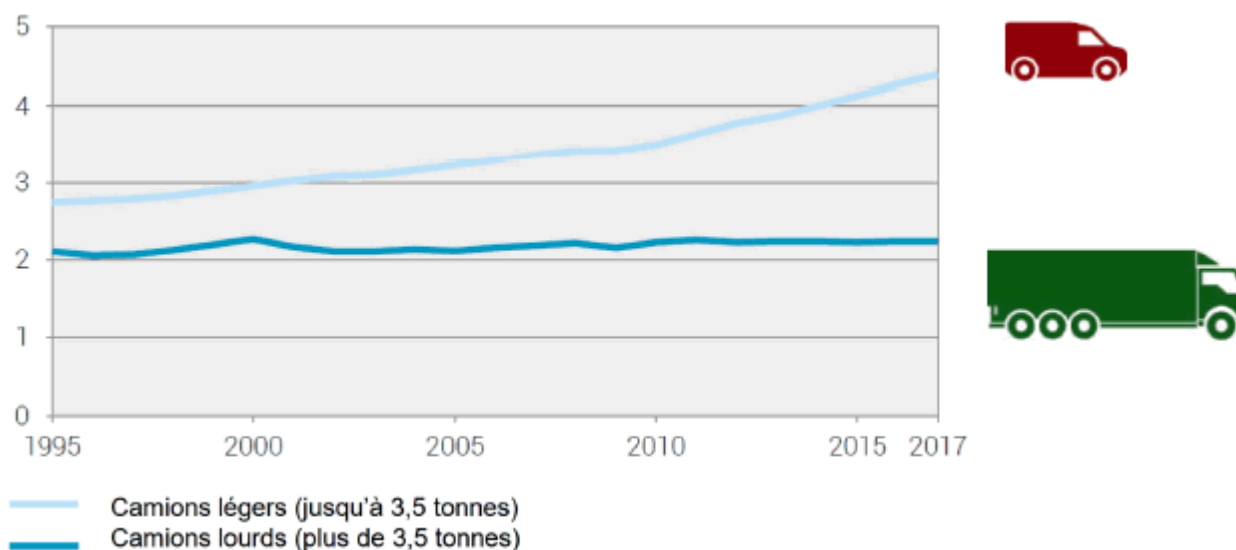


City Logistics (Fonte: ASTEG)

La distribuzione delle merci e la logistica urbana hanno una importanza vitale per l'approvvigionamento delle città e dei suoi cittadini con incidenze importanti nell'economia.

Questa componente basilare della mobilità urbana è stata oggetto di poche considerazioni nel passato; tuttavia, oggi è necessario approfondire questo aspetto. Si registra infatti un aumento significativo della logistica urbana, soprattutto per effetto della recente esplosione del fenomeno dell'e-commerce che ha fatto aumentare in modo rapido la richiesta di movimentazione merci fino all'utente finale con conseguenti impatti su traffico e ambiente.

Milliards de kilomètres-véhicules



Evoluzione trasporto merci su strada (Fonte: UFS – Mobilità e trasporti 2018)

Questa componente basilare della mobilità urbana è stata oggetto di poche considerazioni nel passato; tuttavia, oggi è necessario approfondire questo aspetto. Si registra infatti un aumento significativo della logistica urbana, soprattutto per effetto della recente esplosione del fenomeno dell'e-commerce che ha fatto aumentare in modo rapido la richiesta di movimentazione.

4. Concetto di logistica urbana e distribuzione merci

4.1 Obiettivo

Lo svolgimento di tale studio avvia un processo di riflessione volto a sviluppare un concetto nella logistica urbana per ottimizzare le sue 3 funzioni: trasporto, trasbordo e stoccaggio.

Gli elementi base sui cui si focalizzerà lo studio sono:

- la diversità e complementarità degli spazi logistici;
- l'ottimizzazione dei movimenti logistici;
- l'ottimizzazione della filiera logistica;
- la riduzione dei costi dei servizi logistici ed ambientali

Il concetto dovrà perseguire i seguenti principali obiettivi:

- approfondire la conoscenza del fenomeno della logistica urbana e distribuzione merci
- ottimizzare i processi logistici (specie nel centro urbano), raggruppando ed evitando corse a vuoto;

- identificare spazi che possono ospitare i Macro-Hub, i Micro-Hub e le aree di parcheggio per automezzi pesanti;
- ridurre il traffico di transito all'interno della Città e in particolare delle zone residenziali e pedonali;
- ridurre l'inquinamento acustico e le emissioni di CO2 e di altri inquinanti atmosferici causati dal trasporto di merci;
- mitigare l'impatto delle operazioni di distribuzione merci nell'area pedonale e della rete stradale comunale;
- favorire i mezzi di trasporto rispettosi dell'ambiente.

4.2 Perimetro

Come si evince dai capitoli precedenti la Città di Lugano è situata in un'area strategica tra nord-sud della Svizzera e all'interno del Cantone Ticino con importanti relazioni tra gli agglomerati.

Le interdipendenze impongono uno sguardo sovracomunale al fine di poter identificare sinergie, relazioni e movimentazioni all'interno dell'agglomerato del Luganese. È altresì verosimile, che in considerazione degli attuali trasbordi ferrovia-strada, alcuni punti di rilievo della strategia di ottimizzazione della distribuzione delle merci siano situati fuori dai confini giurisdizionali di Lugano.

Lo studio prenderà quindi in considerazione i flussi logistici in entrata, in uscita e all'interno dell'agglomerato del Luganese e proporrà misure specialmente sul territorio di Lugano. Laddove si renderanno indispensabili, per ragioni di sinergie geografiche, potranno essere formulate proposte fuori dai confini comunali.

Un particolare focus sarà comunque messo sul centro cittadino dove convergono molteplici azioni di rifornimento giornaliero all'interno della zona pedonale e quindi potenzialmente in conflitto con i pedoni e risp. con le attività commerciali, lavorative e di ristorazione.

4.3 Metodologia

4.3.1 Caratterizzazione del trasporto e distribuzione merci

La prima fase è volta a conoscere e strutturare l'attuale offerta infrastrutturale, la domanda di traffico merci e una prima diagnosi delle problematiche.

Per questa fase sarà creato un tavolo di lavoro ad hoc con i principali attori attivi nella consegna merci e risp. i principali grossisti e distributori presenti sul territorio. In aggiunta saranno predisposti una serie di rilievi manuali per quantificare numericamente e distinguere la tipologia di merci lungo i principali assi di penetrazione al centro cittadino.

4.3.2 Tendenze del mercato della logistica

Questa fase analizza e sintetizza le migliori pratiche ed individua le tendenze future della logistica come ad esempio: l'ultimo chilometro, tipologia di veicoli, Macro- e Micro-Hub, regolamentazioni, ecc.

4.3.3 Politiche pubbliche e basi legali

Un confronto tra le basi legali e le politiche pubbliche a livello federale, cantonale, di agglomerato e comunale permetterà di vagliare il grado di influenza delle misure già in atto e poter disporre di un quadro completo delle possibili regolamentazioni in materia di incentivi e vincoli.

4.4 Risultato

Il risultato atteso è una documentazione .pdf e risp. una parte cartografica in formato georeferenziato circa il concetto di logistica urbana e distribuzione merci che permetta all'Amministrazione di:

- identificare e attuare misure nel corto termine, in special modo atte a meglio disciplinare lo schema di rifornimento del centro cittadino quali ad esempio:
 - . regolamentazioni, vincoli ed incentivi;
 - . identificazione aree di carico-scarico;
- identificare le necessità relative alla pianificazione degli spazi logistici (Micro- e Macro-Hub) da inserire negli strumenti di pianificazione locali quali il Piano direttore comunale e risp. i Piani regolatori sezionali;
- disporre di una documentazione esaustiva per intavolare discussioni a scala regionale per i temi che risulteranno di competenza sovracomunale; identificare gli attori coinvolti e le procedure più consone per la pianificazione degli spazi logistici.

5. Preventivo (IVA inclusa, stima +/- 20%)

Studio di progettazione	CHF	145'000.-
Consulente legale + approfondimenti tecnici	CHF	20'000.-
Monitoraggio e rilievi	CHF	20'000.-
Logistica + spese vive	CHF	15'000.-
Totale	CHF	200'000.-

Nel mese di luglio la Città ha inoltrato richiesta alla Confederazione - Ufficio federale dell'energia (UFE) di cofinanziamento dello studio nell'ambito del programma Svizzera Energia. Lo studio dovrebbe poter beneficiare di un contributo pari a CHF 30'000.- da parte della Confederazione, il quale andrebbe a deduzione di quanto preventivato e riducendo così l'onere complessivo a carico della Città.

6. Tempistica

Si stima il tempo necessario per la realizzazione del mandato in 8 mesi dal momento del conferimento dell'incarico.

7. Procedura

L'attribuzione del mandato sarà assegnata in ossequio ai dettami della legislazione in materia di commesse pubbliche.

8. Conclusioni e prosieguo

Alla conclusione dello studio il Municipio disporrà di uno studio di fattibilità relativo alla logistica urbana, che permetterà di orientare le azioni future in tale campo, sia con soluzioni concrete ed immediate e sia con interventi pianificabili a livello locale e/o regionale e con tempistiche nel medio-lungo termine.

Considerato quanto sopra il Municipio sottopone questo messaggio municipale all'Onorando Consiglio Comunale invitandolo a voler

risolvere:

1. È concesso un credito di CHF 200'000.- per l'elaborazione del concetto di logistica urbana e distribuzione merci.
2. Eventuali sussidi e altre entrate saranno registrati su conti separati legati all'opera.
3. La spesa sarà caricata al conto investimenti, sostanza amministrativa, e ammortizzata in conformità di quanto previsto dalla LOC e dal regolamento sulla gestione finanziaria sulla contabilità dei comuni.
4. Il credito decade se inutilizzato entro il termine di quattro anni dalla sua approvazione da parte del Consiglio comunale.

Con ogni ossequio.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:  Il Segretario: 

Avv. M. Bonifazi  R. Bregy

Ris. mun. 29/07/2021

Dati generali dell'investimento					
Messaggio Municipale n.	10960	Credito concesso			200'000.00
Descrizione dell'opera	Studio logistica urbana e distribuzione merci				

Calcolo dell'onere per ammortamenti										
Oggetto dell'ammortamento	Classe del cespite	Tipo (*)			Investimento netto	Ammortamenti 2022		Durata utile dal 2023 (anni)	Ammortamento annuo dal 2023	
						Tasso	2022		Importo	Ultimo anno
Studio	171200 Piani e studi part.	Classico	Decrescente	C	200'000.00	25.00%	50'000.00	9	16'666.67	2031
Totali					200'000.00		50'000.00		16'666.67	

Calcolo dell'onere per interessi				
Oggetto	Capitale	Interessi cumulati per la durata utile		
		Tasso	Valore totale	Media per anno
Studio	200'000.00	1.53%	17'213.17	1'721.32
Totali	200'000.00		17'213.17	1'721.32

Altri costi e ricavi emergenti (rispetto alla situazione attuale)		
Descrizione	Costi	Ricavi
Totale per anno	0.00	0.00

Osservazioni	
* Sogg. Lalia	L'incidenza sul fabbisogno di questi investimenti è pari al 30%, il 70% dei costi delle opere è infatti recuperato con i contributi LALIA
* Sogg. Tassa uso	L'incidenza degli oneri di questi investimenti è da attribuire alla tassa d'uso delle canalizzazioni
* Sogg. Tassa rifiuti	L'incidenza degli oneri di questi investimenti è da attribuire alla tassa rifiuti
* Classico	L'incidenza degli oneri di questi investimenti è interamente da attribuire al fabbisogno da coprire tramite imposte