

CITY LOGISTICS. L'assessore è pronto a portare in Giunta il progetto delle merci per la Ztl

A Roma piazzole a pagamento e accessi più cari per chi inquina

Il prezzo del parcheggio sarà incluso nel pass annuale: così gli ausiliari potranno fare le multe

Aurigemma: incentivi per cambiare i mezzi

Diventeranno a pagamento le piazzole di sosta per il carico e scarico delle merci nel cuore di Roma. È questa la grande novità del nuovo piano merci per l'accesso alla Ztl capitolina che, il neo assessore ai Trasporti, Antonello Aurigemma, dovrebbe portare in Giunta proprio in questi giorni, dopo un lungo lavoro di mediazione con tutte le categorie coinvolte, vettori e artigiani in prima linea, in principio allarmati dal prospettato aumento delle tariffe per l'accesso fino a 800 euro per i veicoli Euro 3, cifra poi abbassata a 650 euro (si veda anche la tabella in pagina).

La nuova regolamentazione premierà i mezzi meno inquinanti, prevedendo anche un calendario per il divieto d'accesso in centro. Confermata anche la possibilità di un bando da 2 milioni di euro per

incentivare il ricambio dei mezzi. «Dal nuovo piano merci per Roma – afferma Aurigemma – ci aspettiamo una diminuzione complessiva del traffico e ci concentreremo sulla lotta alla “doppia fila”. Basta con le auto che occupano le piazzole per le merci. Daremo la possibilità ai “vigilini” di multarle».

È qui il cuore del nuovo piano che permetterà di aggiornare il codice della strada che non permette agli ausiliari del traffico di multare la sosta nelle piazzole di carico/scarico: la prerogativa è riservata ai vigili urbani, i quali però, essendo principalmente impegnati su altri fronti, non arrivano a controllare la sosta. Così, il Campidoglio ha pensato di rendere a pagamento la sosta nelle piazzole: il prezzo del parcheggio è incluso nella quota annuale per l'accesso alla Ztl. Ergo, chi non paga la tariffa annuale non paga il parcheggio ed è quindi multabile anche dagli ausiliari del traffico, abilitati solo al controllo delle strisce blu.

«È un impegno molto importante – spiegano dalla Cna di Roma, che in un primo momento aveva molto criticato il nuovo piano merci capitolino –. Ogni giorno entrano nella Ztl romana circa 20mila mezzi che consegnano le merci e che, non trovando le piazzole libere, devono arrangiarsi come possono».

Accordo trovato anche sulle tariffe. Il piano ha conservato la struttura di quello firmato dall'ex-responsabile dei

Trasporti capitolini, Sergio Marchi, travolto da parentopoli. Ovvero la premialità per i mezzi più puliti. Così, a fronte degli attuali 550 euro per tutti, una volta approvata la delibera in Giunta, i veicoli elettrici entreranno gratis, quelli a metano, Gpl e ibridi pagheranno solo 100 euro l'anno, gli euro 5 300 euro, gli euro 4 550 e gli euro 3 650. In più, gli euro 1 non saranno più ammessi a partire dal prossimo 31 ottobre 2012, gli euro 3 diesel dal 2014 e gli euro 3 a benzina del 2015.

In arrivo, nella delibera, anche un fondo da 2 milioni per il rinnovo del mezzo. «Gli incentivi – assicura Aurigemma – saranno disponibili sia per il conto proprio che per il conto terzi». L'ammontare del contributo non sarà fissato, ma «dipenderà – specifica l'assessore – dal numero delle domande che riceveremo».

Si tratta di una misura molto attesa dagli operatori romani. «I due milioni per incentivare l'acquisto di nuovi veicoli – dicono, sempre dalla Cna – sono fermi dal 2005». Infine, un altro dossier molto atteso dai vettori è il tavolo promesso dall'assessore per la logistica del centro storico. Un forum dove ragionare su soluzioni stabili per la movimentazione delle merci nella Ztl romana: un sistema che possa ridurre i mezzi e ottimizzare i carichi. ■

DEBORAH APPOLLONI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Queste le reazioni degli operatori

L'intesa Anci-Consulta è una buona occasione

Una buona occasione per armonizzare la logistica delle merci in città. È questo il feedback dei maggiori operatori sull'accordo firmato nelle settimane scorse tra l'Anci (Comuni) e la Consulta dell'autotrasporto, fortemente voluto dal sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino. Con un'unica eccezione costituita dall'Unatras, la maggiore confederazione di sigle dell'autotrasporto, che boccia il protocollo come «poco utile». «Qual è la possibilità di controllo della Consulta sui sindacati? – si chiede Pasquale Russo, segretario dell'Unatras –. Nessuna. Come nessun controllo si sta avendo a Messina, dove è stato riconfermato l'ecopass per l'attraversamento della città».

Lo scopo dell'accordo è, invece, mettere insieme amministrazioni comunali e protagonisti del trasporto sul tema della logistica urbana. Si inizia con l'inserimento dell'Anci nella Consulta dell'autotrasporto e con la costituzione di un gruppo di coordinamento costituito da tre rappresentanti dei Comuni e tre della Consulta, affidato a un rappresentante indicato dal sottosegretario. Questo gruppo – le cui nomine si attendono in questi giorni, ma che probabilmente verrà affidato a Piero Luzzati, segretario generale di Confetra – avrà il compito di realizzare un progetto entro tre mesi dall'insediamento, tenendo conto del programma di attività descritto dal protocollo. Tra le misure, la redazione di linee guida, la modifica al Codice della strada per rendere il controllo delle piazzole di sosta di competenza degli ausiliari del traffico, soluzioni tecnologiche e investimenti per il rinnovo del parco circolante.

Per Bartolomeo Giachino è «un tassello importante del piano della logistica. Da domani mi aspetto che tutti i Comuni italiani, prima di prendere decisioni, si consultino con questo gruppo di lavoro». Anche l'Anci sembra d'accordo. «C'è l'impegno – ha assicurato Wladimiro Boccali, presidente della commissione Trasporti e mobilità dell'Anci – della nostra associazione a concordare con il Governo misure che mettano in campo una maggiore condivisione».

Sono diverse le esigenze dei vari operatori toccati dal problema. Punta sull'ottimizzazione di carichi la Confetra. «Occorre introdurre il concetto di indice di riempimento – afferma Luzzati –. Agiamo tramite incentivi e disincentivi, ma non mettiamo divieti tout court. Spesso si è pensato che rendendo pubblica la city logistics fosse anche più efficiente, ma i diversi tentativi hanno dimostrato il contrario. Noi sappiamo fare bene il nostro lavoro: quello che ci vuole sono regole chiare».

Anche l'Aicai, l'Associazione dei corrieri espressi, invoca l'armonizzazione delle regole. «Il protocollo – afferma il presidente Marco Carenini – è il primo passo per fare chiarezza su un fenomeno che sta diventando una giungla di regole, troppo penalizzanti per noi operatori. In particolare nelle città piccole e medie, dove lo stesso corriere si ritrova nella stessa giornata a consegnare con orari e regole diverse. Cominciamo a lavorare nelle grandi città, dove veramente c'è bisogno di contrastare l'inquinamento, ma anche qui con regole condivise».

Molte idee anche da Assogolastica che però assolve la logistica centralizzata. «Ogni direttore di traffico – afferma Aldo Rosada, responsabile trasporti – dovrebbe avere la propria piattaforma di raccolta per poi smistare i carichi diretti in centro. Un'altra possibilità, come fanno molti Paesi stranieri, sono le consegne notturne». ■

De.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

650 EURO PER GLI EURO 3

Le tariffe di accesso annuale preisset dal piano

Oggi

550 euro per tutte le tipologie di veicolo

Con il nuovo piano merci

650 euro per i veicoli Euro 3

550 euro per i veicoli Euro 4

300 euro per i veicoli Euro 5

100 euro per i veicoli a metano, Gpl, ibridi, bimodali

Gratis per gli elettrici

Fonte: Assessorato Trasporti Comune di Roma

Ordinanza del sindaco Renzi: in centro città carico e scarico consentito solo dalle 7.30 alle 9 di mattina

E Firenze riduce l'apertura

Detto e fatto: il sindaco di Firenze, Matteo Renzi, ha firmato l'ordinanza e in quattro e quattr'otto ha spazzato via anni e anni di progetti abbozzati e mai realizzati per disciplinare il carico e scarico merci nel centro città. Dal 16 maggio a Firenze sono stati riorganizzati i servizi logistici nella Ztl, con l'imposizione di nuovi orari che riducono il carico e scarico solo nella fascia 7.30-9.00. Nel resto della giornata l'ingresso a camion e furgoni è vietato, con l'obiettivo di eliminare il continuo via-vai di mezzi pesanti che regnava per le strade cittadine.

«Ci vorrà del tempo per cambiare un'abitudine – ha spiegato Renzi –, sappiamo che questo creerà dei disagi e ci dispiace, ma siamo convinti che non sia possibile avere un centro storico “bucherellato” costantemente. Del resto sappiamo che in tante città europee già alle 8 del mattino il carico e scarico è concluso». Le polemiche, com'è prevedibile, non sono mancate, provenienti da associazioni di categoria e forze politiche. Ed è già annunciato il ricorso al Tar di qual-

che compagnia di trasporti. I più rapidi a fare il ricorso al tribunale amministrativo regionale sono stati i corrieri espresso e i servizi postali, che hanno ottenuto la sospensiva dell'ordinanza comunale nei loro confronti, fino alla discussione in aula fissata per l'8 giugno. L'ordinanza non piace neanche ai sindacati Cgil, Cisl e Uil, che hanno scritto una lettera al sindaco e all'assessore al Traffico, Massimo Mattei, per sottolineare i timori che la scelta dell'amministrazione fiorentina «possa compromettere ulteriormente i livelli occupazionali di un settore già fortemente in crisi come quello del trasporto merci».

Tra i più arrabbiati è Legacoop Servizi Toscana, che a nome anche delle altre associazioni cooperative lamenta l'impossibilità di effettuare tutte le consegne in 90 minuti (le attività in centro sono 2.120, ndr). «Il problema più grave riguarda i generi alimentari deperibili – segnala Legacoop –, alcune attività non hanno potuto ricevere latticini, pesce e carne, i danni ci sono già e sono destinati ad aggravarsi se il Comune non rivedrà

la sua decisione».

Ma il sindaco non sembra intenzionato a tornare indietro: «Noi andiamo avanti per la nostra strada – dice –. Se qualcuno ci dimostra che ci sono soluzioni migliori siamo pronti all'alternativa. Ma la soluzione migliore non può essere continuare a fare delle nostre strade delle tangenziali». E proprio per non veder invase le strade di mezzi a motore, Renzi ha annunciato anche la pedonalizzazione, dal 24 giugno, di piazza Pitti, di via Tornabuoni e di Por Santa Maria, strade dello shopping e dell'arte fiorentina, che seguiranno quella attuata in piazza del Duomo un anno e mezzo fa. In queste strade transiteranno solo i bussini elettrici. «Vogliamo cambiare la colonna sonora di Firenze – ha concluso Renzi – non più il ritmo delle macchine, ma quello dei passi». E in futuro sono già previste altre pedonalizzazioni, a partire da piazza Santo Spirito, con l'intento di spingere i cittadini a usare i bus. ■

SILVIA PIERACCINI

© RIPRODUZIONE RISERVATA