

# Trasporti e Ztl c'è l'accordo (forse)

## Regole chiare per l'accesso dei veicoli merci nei centri storici: è la richiesta emersa nel convegno dell'Aicai

ROMA  
di ANDREA DRUDI

Regole chiare per l'accesso dei veicoli merci nelle zone a traffico limitato\*, una richiesta che gli operatori avanzano da tempo e che potrebbe finalmente tradursi in realtà entro il 2010. È quanto è emerso dal convegno dell'Associazione corrieri aerei internazionali (Aicai) che si è svolto a Roma lo scorso 20 gennaio. Quello dei centri storici è da sempre un problema per i corrieri espressi aerei e stradali che si devono rapportare ogni giorno con la congestione delle strade urbane e le finestre temporali imposte all'accesso dei veicoli nei centri storici. Senza contare che spesso i trasportatori si trovano davanti l'ulteriore complicazione

causata dalle regole di accesso che variano da Comune a Comune.

La questione è stata sollevata da Rosario Ambrosi, presidente di Aicai e è stata ripresa da Guido Castelli, sindaco di Ascoli Piceno, che al convegno ha partecipato come vicepresidente con delega ai Trasporti dell'Associazione dei Comuni italiani (Anci). Gli operatori hanno richiesto inoltre regole omogenee a livello nazionale anche per programmare gli investimenti in veicoli ecologici, in quanto le diverse norme sui benefici non permettono la riconversione delle grandi flotte. I corrieri aerei hanno poi chiesto di essere equiparati alle Poste sull'intero territorio nazionale, visto che attualmente è a discrezione della singola amministra-



zione. "Il 90% dei nostri clienti sono imprese, i cui orari d'apertura non coincidono spesso con quelli consentiti dai Comuni per l'accesso dei furgoni nelle Ztl", ha spiegato Marco Carenini, vicepresidente di Aicai. Carenini ha anche porta-

to alcuni esempi concreti sulle difficoltà degli operatori. "A Milano esistono solamente tre distributori di metano, di cui due posti lungo la tangenziale. Come è possibile dotarsi di una grande flotta di veicoli a gas naturale, se poi è difficile rifornirli?". Sempre per quanto riguarda il capoluogo lombardo, il nuovo piano del traffico prevede un ulteriore restringimento della finestra d'accesso al centro. "Se ciò avverrà, gli operatori dovranno concentrare più veicoli durante le ore consentite, aumentando l'intasamento. Oggi, a Milano operano ogni giorno 107 veicoli delle imprese associate ad Aicai, che con le nuove regole diventeranno più di 400", ha spiegato Carenini. Il vicepresidente di Aicai ha infine criticato la

gestione delle aree dedicate al carico e scarico delle merci, che sono poche e non vengono controllate, e l'imposizione dell'uso di piattaforme, che sta emergendo da alcuni programmi di logistica urbana.

La risposta del vicepresidente dell'Anci Guido Castelli è stata la proposta di un tavolo dove discutere orari e modalità d'accesso, ma al contempo ha precisato che un eventuale accordo nazionale non avrebbe valore normativo, perché lo impedirebbe la legge sulle autonomie locali. "Sarebbero indicazioni dall'applicazione facoltativa, ma sono certo che molti Comuni le applicherebbero", ha spiegato.

Castelli ha infine anticipato i risultati di una ricerca dell'Anci, secondo cui l'intasamento nelle 15 città metropolitane italiane costerebbe 2,2 miliardi.

A conclusione del dibattito è intervenuto anche il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, specificando che "la questione degli accessi va affrontata in un quadro di sintesi politica nazionale ed il posto giusto per discuterne è il piano della logistica, sul cui aggiornamento stiamo lavorando al ministero dei Trasporti. Uno dei cinque obiettivi è proprio la distribuzione delle merci, con l'obiettivo di recuperare efficienza e competitività".

# Il body scanner della discordia

ROMA

di FRANCESCO REA

È il body scanner il nuovo motivo di discordia tra il nuovo e il vecchio continente. Niente ovviamente di confrontabile con quanto accadeva nel 2001, con il giovane Bush fermamente intenzionato a muovere guerra a Saddam Hussein che spaccava l'Europa, sostenuto com'era dall'Italia e dall'Inghilterra e avversato, nell'intento, da Francia e Germania. Non si tratta più di guerra, ma di terrorismo, tema altrettanto delicato se non di più. Ci si confronta su quali siano le tecniche più appropriate per fronteggiare questa minaccia, ed Europa e Usa sono tornati a dividersi, con l'Italia ancora a fare una scelta in autonomia rispetto all'Ue. Il body scanner, adottato in 40 esemplari negli Usa (presto saranno 450), sembra, per Obama e gli Stati Uniti, la via maestra per evitare di correre quei rischi tornati reali appena un mese fa, il 26 dicembre, quando il nigeriano Faruk Abdul Mutallab ha superato ogni controllo imbarcandosi sul volo Amsterdam-Detroit con un congegno esplosivo. Entusiasta, l'Italia ha annunciato l'insediamento in servizio del body scanner in tempi brevi a Fiumicino e Malpensa. Ma quella che sembrava una normale pratica di aggiornamento e innovazione tecnologica si è mostrata assai difficile da portare a compimento. Due gli aspetti fondamentali: il primo riguarda la salute. Il body scanner è un'apparecchiatura a raggi X. E' come farsi una radiografia e questa comporta assorbimento di radiazioni. Il secondo riguarda la privacy e il rischio che i dati registrati non siano blindati. In particolare dati sensibili che potrebbero poter essere dal passeggero coscientemente tenuti nascosti, come ad esempio l'uso di protesi e che rischiano invece di poter essere divulgati.

Gli Usa insistono, l'Italia va avanti, l'Europa invece attende la riflessione della Commissione europea per valutare l'efficacia e gli effetti sulla salute del body scanner, ma intanto torna a discutere dello sky marshall, il cosiddetto sceriffo di bordo che per alcuni sarebbe la soluzione più semplice per tornare a far essere il trasporto aereo più sicuro, almeno sul piano degli attacchi terroristici. Non resta che attendere: ma potrebbe anche essere che saliremo su un aereo dopo aver attraversato un body scanner e avere poi lo sky marshall come compagno di viaggio.

# Parte Sat expo Europe 2010

## Il 6 febbraio alla Fiera di Roma spazio alle meraviglie della mobilità

ROMA  
di ANGELITA CARUCCIOLLO\*

Al via Sat expo Europe 2010, la kermesse internazionale dedicata a servizi e applicazioni dello spazio e alle telecomunicazioni integrate, che si terrà dal 4 al 6 febbraio alla Fiera di Roma. Il 6° partner country di questa edizione sarà l'India. Ad andare in scena saranno la navigazione via satellite, la mobilità e il magico mondo del 3D. Paolo Dalla Chiara, presidente Sat expo Europe, è soddisfatto: l'evento "si posiziona come punto di riferimento per il Mediterraneo e come terza manifestazione europea per i servizi e le applicazioni dello spazio, utile ai bisogni della società nel campo della navigazione satellitare, dell'osservazione della terra e delle telecomunicazioni integrate". Senza dimenticare il mondo dei "servizi per le nuove bande trasmissive e le nuove tecnologie per il broadcast via satellite, che riguardano la diffusione in rete della ci-

nematografia digitale e il 3D per la tv e gli eventi live". Molte conferenze saranno incentrate proprio sul Mediterraneo come area strategica per la geopolitica dello spazio e la cooperazione tra i paesi. Oltre l'Agenzia spaziale italiana, ci saranno, naturalmente, anche le principali agenzie internazionali: Nasa, Esa e Russian space federal agency, Isro. La kermesse romana ha il patrocinio della Commissione europea, dell'alto patronato della presidenza della Repubblica, del presidente del Consiglio dei ministri e la collaborazione istituzionale del Comune di Roma. In prima fila anche la ricerca, con - tra gli altri - l'Istituto nazionale di astrofisica, l'Istituto nazionale di fisica nucleare dell'università La Sapienza e l'Istituto italiano di navigazione. L'in porterà all'appuntamento il valore aggiunto di keyword come System integration, telerilevamento e osservazione della terra, sistemi Gps e di navigazione. L'obiettivo dell'istituto è sostenere lo sviluppo della conoscenza,

delle tecnologie e delle applicazioni della navigazione oltre che di promuovere la conoscenza, per il pubblico, gli operatori e le istituzioni delle "meraviglie" dei mezzi avanzati di navigazione. L'in, assistito anche dal prof Stefano Crisi con il suo studio di Roma, riveste un ruolo chiave nella mobilità e i suoi organi stanno, da tempo, investendo impegno e risorse per riportare l'istituto al ruolo che fin dalla nascita, nel 1964, si è prefissato: il coordinamento dei vari interessi dei consociati in relazione alle problematiche dei trasporti. Dalla sicurezza alle normative, passando per lo sviluppo delle competenze coinvolte e i rapporti con le istituzioni pubbliche, l'in è il punto di incontro tra mondo accademico, mercato, service provider, cluster coinvolti (come quello marittimo), amministrazioni e utenti. Ecco perché il suo calendario è ricco di tavole rotonde e giornate di approfondimento.

\*consulente dello studio legale associato Crisi

# Europa Africa global line express Nuovi servizi

GENOVA

di E. C.

La compagnia Europe Africa global line express, consociata della Ael (Africa express line), ha inaugurato un nuovo servizio container e break bulk dall'Italia, Svizzera, Slovenia, Croazia, Austria, Ungheria, Francia per i porti dell'Africa occidentale.

La prima nave, in partenza da Vado ligure il 12 febbraio, sarà la mn Lady Rosemary che scalerà i porti di Agadir (transit time tre giorni), Douala (dieci giorni), Tema (tredici giorni),

Abidjan (quindici giorni) e Dakar (venti giorni).

Il nuovo servizio avrà cadenza settimanale, con partenze tutti i sabati da Vado Ligure, e si distingue per i tempi di resa particolarmente veloci e la disponibilità di stiva break bulk, oltre alla normale offerta di venti' e quaranta' e Hc reefer.

Inoltre la linea accetta anche auto e rotabili in genere. L'agente generale in Italia per Eagle è la Csa società per azioni che gestirà il servizio tramite gli uffici di Genova e Livorno e la sede centrale di Milano.