

Accessibilità delle aree urbane

All'esigenza di ridurre l'inquinamento e la congestione nei centri cittadini, si risponde con l'individuazione di nuove forme di accessibilità. È necessario comunque approntare un sistema di regole semplice e condiviso, atto a stimolare l'imprenditoria privata

Wladimiro Boccali*

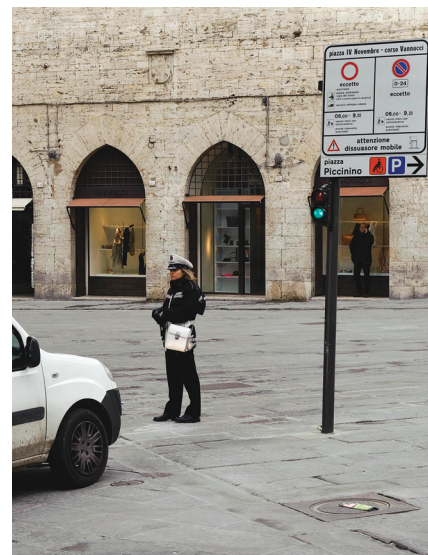
È ormai noto che i trasporti costituiscono la principale fonte di emissioni di PM_{10} e $PM_{2,5}$, le cosiddette polveri sottili che sono tra i principali agenti inquinanti ed estremamente dannosi alla salute. C'è dunque una reale esigenza di integrare le politiche di gestione del traffico con quelle di gestione della qualità dell'aria, e di una pianificazione integrata delle azioni e delle misure che coinvolge tutti gli attori portatori d'interesse. Tra queste politiche di gestione della mobilità urbana è ormai evidente la necessità di sviluppare nuove forme di accessibilità ai centri cittadini, in modo da otti-

mizzare le modalità di espletamento degli spostamenti anche favorendo l'utilizzo di veicoli con elevati standard di eco-sostenibilità.

In questo ambito sembra opportuno non differenziare l'approccio all'accessibilità identificando strumenti e principi validi solo per il trasporto merci o per il trasporto delle persone, ma piuttosto andare a individuare i principi fondanti sui quali basare un sistema di regole semplice e condiviso, in modo tale da costruire un ambiente favorevole all'affermarsi dell'imprenditoria privata nel rispetto dell'ambiente, della dignità dei lavoratori e della qualità



La «difesa» delle aree pregiate della città, con sistemi di controllo, per ottenere una reale riduzione della congestione e dell'inquinamento urbano



della vita dei cittadini. D'altra parte è proprio in un momento di crisi come quello che stiamo attraversando, e non solo in Italia, che sembra ormai non più differibile un intervento mirato e puntuale, andando a privilegiare strumenti di stimolo della domanda come volano per far ripartire l'intera economia di filiera del trasporto delle merci.

Decongestionare il centro

Quasi ogni Comune ha ormai sposato il principio della «difesa» delle aree pregiate della città applicando sistemi di Z-TL oppure - nel caso di Milano - di Eco-pass, con lo scopo principale di ottenere una reale riduzione della congestione e dell'inquinamento urbano; ciò avviene anche attraverso la messa in campo di servizi innovativi mirati a favorire la distribuzione urbana delle merci: la razionalizzazione del sistema distributivo, e la conseguente riduzione di inquinamento e congestione, consente al contempo la valorizzazione, in termini residenziali, commerciali e turistici, delle aree storiche delle nostre città.

Il recente Piano Nazionale del trasporto merci ha evidenziato come l'inefficienza della logistica del trasporto merci costi, ogni anno, circa 40 miliardi di euro che qualcuno, giustamente, considera una tassa sul sistema economico. La sfida lanciata dal PNL è quella di ridurre questa inefficienza di 10 punti l'anno con una crescita per il Paese di 4 miliardi, quasi mezzo punto di PIL.

Questa sfida deve trovare una sponda interessata negli Enti locali in particolare per le politiche di *city logistics*.

Il ruolo dei Sindaci in questo processo è di fondamentale rilevanza: solo a livello locale, attraverso opportune ordinanze di regolazione della circolazione e della sosta, è possibile dare al processo di scelta della fornitura logistica un orientamento verso soggetti organizzati, attenti all'ecosostenibilità e capaci di coniugare produttività e rispetto per i temi ambientali.

La sensibilità agli standard delle attività che generano inquinamento e/o congestione è cresciuta negli anni a livello locale e ha trovato nella logistica urbana un tema di interesse primario per almeno due ragioni: da un lato è politicamente spendibile per dare segnali di attenzione alla qualità della vita cittadina, dall'altro offre margini di ottimizzazione dato il modesto coefficiente di carico medio dei mezzi circolanti in città. L'esperienza maturata in Italia e in Europa suggerisce che si eviti la proliferazione di assetti regolatori locali disparati, tanti quante sono le città o le amministrazioni che si avvicinano. Là dove l'Ente locale intenda sviluppare sistemi innovativi tesi a recuperi di efficienza di primo e ultimo miglio, appare ragionevole promuovere azioni fondate sulle *best practices*, come ha scelto di fare la Commissione Europea in materia, non solo facendo tesoro delle esperienze vissute altrove ma altresì integrando una visione di sistema di cui la città rappresenta un nodo funzionale.

Una prospettiva richiede un certo grado di coordinamento per lo scambio del *know how* e delle soluzioni collaudate, nonché la ricerca di un buon livello di compatibilità tra le scelte locali.

L'efficiente gestione di un sistema logistico di primo e ultimo miglio deve essere in grado di gestire e sviluppare un cambiamento dell'approccio e dei comportamenti sotto l'aspetto metodologico, decisionale ed operativo, con l'obiettivo di migliorarne la resa finale: l'assetto organizzativo e la modulazione degli strumenti di regolazione degli accessi sono la chiave di un buon sistema di *City Logistics*.

Allo scopo di integrare sin dal principio la complessità delle istanze in campo è



Le prospettive della City Logistics: combinazione di misure organizzative, gestionali e regolatorie, con tecnologie che consentano sistemi di accreditamento e standard ambientali minimi per i veicoli

utile che la pianificazione e la messa in servizio del sistema parta da una concertazione strutturata e tempestiva sia per la definizione degli obiettivi, che sin dall'inizio è necessario identificare in accordo con gli attori coinvolti, sia per la definizione di un sistema di gestione capace di assicurarne il raggiungimento.

Progetto di cooperazione su più fronti

L'Amministrazione ha un ruolo determinante sin dalle fasi preliminari. Un capillare lavoro di analisi e di confronto con le rappresentanze delle categorie consente all'Ente locale di affinare l'idea e di calibrare un progetto attendibile al fine di migliorare la logistica in ambito urbano, costruendo così il necessario clima di cooperazione da parte dei principali interlocutori economici.

Le esperienze di *City Logistics* fanno leva sulla combinazione, volta a volta diversa, di misure organizzative, gestionali e regolatorie ormai classiche: ZTL, modulazione oraria degli accessi ed eventuali tariffe, corsie riservate, regimi di accreditamento, sistemi telematici, tracciabilità dei veicoli, standard ambientali minimi per i veicoli. Normalmente il sistema fa perno su una piattaforma periurbana attrezzata per il conferimento e il consolidamento dei carichi destinati in città, il cosiddetto Centro di Consolidamento Urbano (CCU), affidata ad un soggetto Gestore pubblico, privato o

consortile e da cui parte un servizio autorizzato per la distribuzione all'interno di aree a traffico limitato.

Quale che sia l'articolazione ritenuta più adatta al contesto territoriale, incluso il caso di individuazione di un Centro di Consolidamento, l'esperienza suggerisce la preferibilità dei modelli «aperti», vale a dire i modelli nei quali la disciplina del consolidamento dei carichi e degli accessi urbani, rigorosa quanto si voglia, non assume tuttavia i tratti dell'esclusività lasciando la possibilità agli operatori di aderire al progetto attraverso meccanismi di accreditamento associati a premialità d'uso, ovvero la possibilità di accedere al centro città in regime agevolato (es. riduzione del costo del permesso di circolazione, finestre temporali di accesso estese, utilizzo di aree di sosta e/o di corsie riservate, ecc.).

Nel caso in cui sia previsto un Centro di Consolidamento Urbano incaricato di svolgere le attività distributive a servizio della città secondo requisiti previsti dall'Ente locale, la vocazione economica del soggetto Gestore deve essere chiara: il servizio offerto deve essere in grado di sostenere, e non deprimere, le attività commerciali che ne sono clienti, contenendo i costi a carico del promotore e non trasferendo sovrapprezzi da inefficienza ai clienti futuri e ai residenti. La sottovalutazione di questo aspetto porta con sé il rischio di fallimento del progetto.

*Sindaco di Perugia
Presidente Commissione ANCI Mobilità