

www.uominietrasporti.it



prezzo di lancio

Euro 1.90

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE

Uomini e Trasporti

294

mensile

anno XXXIII

febbraio 2014

MERCEDES-BENZ AROCS
A CONFRONTO:
MANUALE vs AUTOMATIZZATO

Politica

**DOPO LE ACCISE,
I PEDAGGI**

Nuovo Iveco Eurocargo E6

MEDIO ALLA RISCOSSA

Guida all'acquisto

**I SEMIRIMORCHI PER
TRASPORTO RIFIUTI**

LA SFIDA DEI CAMBI

40294



9 771592 053002

Spedizione in abbonamento postale - D.L. 357/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB Modena. In caso di mancato recapito inviare al CPD Modena per la restituzione al mittente presso il giornale "Uomini e Trasporti".

TRASPORTO MERCI IN CITTÀ | AL VIA LA SPERIMENTAZIONE DELL'ACCORDO CON IL



PUNIRE I «CATTIVI»? MEGLIO PREMIARE I «BUONI»

A Torino dal 1° aprile scattano le nuove regole per l'accesso alla ZTL, con incentivi all'acquisto di veicoli poco inquinanti. Poi, dal 1° dicembre, chi è in regola, avrà ingresso libero (gratis per i primi due anni), aree riservate per carico e scarico, corsie di transito esclusive





Se tutto andrà bene, il 2014 potrebbe diventare l'anno della svolta per il trasporto merci in città. Se tutto andrà bene, in particolare, a Torino, dove l'anno è segnato da un calendario di sperimentazioni che dal prossimo 1° dicembre porterà a regime un sistema di accessi alla Zona a traffico limitato con «premi» per i trasportatori più «virtuosi», ai quali saranno concessi non solo incentivi per acquistare veicoli meno inquinanti, ma anche ingressi gratuiti, stalli di carico e scarico protetti e corsie riservate. Per prima cosa dal 1° aprile, i proprie-

il ricambio di questi veicoli, sotto la «sorveglianza» di un Comitato composto da tutti i sottoscrittori del protocollo, che deciderà se il Comune ha reperito fondi sufficienti o, in caso contrario, se dovrà rinviare le date del divieto.

In ogni caso, dal 1° dicembre tutti i possessori di veicoli almeno Euro 5 che si saranno accreditati presso il Comune e avranno ritirato il contrassegno definitivo (gratuito per i primi due anni), potranno usufruire di agevolazioni per l'utilizzo di dispositivi ITS, accessi ad aree specifiche per il carico e lo scarico dalle 6 alle 24, utilizzo di corsie di transito riservate.

L'idea, insomma, è quella di favorire la mobilità delle merci meno inquinante, ma per la prima volta con una differenziazione graduata e graduale che favorisce nel tempo chi si adegua alle regole. E, anche per la prima volta, sotto l'occhio vigile e programmatore del ministero dei Trasporti. «Lo scopo generale», ha detto chiaro e tondo il direttore generale per il Trasporto stradale e l'Intermodalità, **Enrico Finocchi**, «è un coordinamento sulla distribuzione urbana delle merci in città tra il ministero dei Trasporti e le aree metropolitane. Tramite l'accordo, dunque, lo stesso ministero intende promuovere un sistema composto da misure innovative a livello urbano, da portare all'attenzione delle aree metropolitane».

L'accordo con il ministero

Quel che accadrà quest'anno a Torino, infatti, non è destinato a essere un episodio isolato. Il progetto è frutto del protocollo d'intesa sotto-



tari di veicoli Euro 3 e Euro 4 fino a 35 q. potranno ritirare gratuitamente il permesso di accesso alla ZTL. Ma dal 1° novembre l'accesso sarà proibito agli Euro 3, mentre per gli Euro 4 la misura scatterà dopo tre anni, dal 1° dicembre 2017. Nel frattempo il Comune dovrà lanciare un piano di agevolazioni per favorire



CITTÀ CHE VAI, ZTL CHE TROVI

PRESENZA ZTL		IN 12 CITTÀ SU 12 È PRESENTE ALMENO UN'ORDINANZA ZTL	
NUMERO TOTALE ZTL		42	
Sagoma massima dei veicoli che possono accedere alla ZTL	In 5 città: tutte le categorie		In 2 città: >35 q.li
Numero fasce orarie	In 1 città 0 fasce orarie (validità 24/7)	In 5 città 1 fascia oraria	In 1 città 3 fasce orarie
Limiti ecologici	In 2 città non vengono fornite precisazioni né incentivi riguardo ai veicoli ecologici		In tutte le città i veicoli possono accedere alla ZTL dopo aver pagato una tariffa.
Accesso a pagamento	In tutte le città i veicoli possono accedere alla ZTL dopo aver pagato una tariffa.		

scritto il 27 settembre 2012 dal ministero dei Trasporti e da tre grandi città, Torino, Milano e Napoli (ma Roma è pronta a fare altrettanto), nell'ambito dell'iniziativa – praticamente l'ultima – lanciata dalla discolta Consulta nazionale dell'autotrasporto e della logistica e dal suo Piano nazionale della logistica 2012-2020, il cui primo risultato è stata una ricerca sulle ZTL delle tre città firmatarie che ha dimostrato soprattutto due cose: che i mezzi commerciali non sono poi così tanto inquinanti come l'opinione comune sembra ritenere e che le regole per gli accessi sono diversissime da città a città.

Nella ZTL di Milano entrano, infatti, ogni giorno quasi 70 mila veicoli, ma solo 9.144 sono mezzi commerciali: di questi, solo il 10,5% è immatricolato fino a Euro 3; in quella di Torino dove quotidianamente entrano 3.341 veicoli commerciali, quelli più inquinanti sono il 30%. A Napoli (dove il computo è stato possibile solo sul totale dei 1.605 permessi di accesso) la percentuale è la stessa di Torino. Segno che un buon 70% dei mezzi commerciali (che sale quasi al 90 nel caso di Milano), sono immatricolati dopo il 2006, secondo i canoni Euro 4, Euro 5 o Euro 6.

La Babele degli orari

Ma è negli orari di accesso alle ZTL per i veicoli merci che ogni città italiana dovrebbe chiamarsi Babele. Non c'è un orario che coincida: a Milano si può entrare dalle 7,30 alle 9,30; a Genova dalle 7,00 alle 11,30 (ma c'è un'ora di tolleranza);

anche a Bologna le porte si aprono (a pagamento) alle 7,00, ma si chiudono alle 20,00; a Napoli orario spezzato: dalle 8,00 alle 10,00 e dalle 14 alle 16. A Roma gli orari variano in base alla categoria del veicolo e a Cagliari dalle zone. E poi c'è dove si paga e dove non si paga, dove le regole sono diverse a seconda del tipo di merce o del peso del veicolo, dove la sosta è limitata e dove è a pagamento. Esigenze locali, si dirà. Certo è che nella confusione normativa dell'accesso ai centri storici delle nostre città, si alimentano due antichi vizi: l'impossibilità di controlli uniformi (e quindi di interventi a correzione o miglioramento) e di coordinamento a livello centrale e l'incapacità di far tesoro delle esperienze positive accumulate da qualcuno dei soggetti interessati.

Ed è proprio questo che si propone il ministero, partendo dalle tre città e applicando a tutte e tre un modello di processo uniforme: le misure vengono concordate con tutti i soggetti (trasportatori, spedizionieri, destinatari), mentre le Camere di commercio garantiscono, attraverso accordi quinquennali con i Comuni, gli investimenti privati in veicoli a basso impatto ambientale e tecnologie di bordo. Un sistema che, su Torino, dopo un anno di tavoli di concertazione e 23 versioni del documento finale ha portato all'intesa che partirà il prossimo 1° aprile. Con soddisfazione di tutti: gli stessi operatori hanno addirittura chiesto che il metodo di regole certe e premi per

chi le rispetta venga esteso dalla ZTL a tutta la città.

Poi tocca a Milano e Napoli

Insomma, se a Torino va bene, ci sono già le avvisaglie di un effetto d'onda che presto si estenderà alle altre aree metropolitane d'Italia. A Milano, l'assessore alla Mobilità, Pierfrancesco Maran, ha dato il via a una ricognizione per attuare il protocollo firmato con il ministero, aggiungendo che rispetto a Torino «non possiamo inventarci nulla di nuovo». A Napoli si attendono soltanto l'ok del ministero per collaudare le telecamere già pronte ai varchi della ZTL e raccogliere i dati sui quali costruire il progetto. Roma e Bologna hanno già chiesto di aderire al protocollo. Una fila che rischia di allungarsi creando problemi di comunicazione e ingorghi burocratici. Per evitare i quali c'è una società specializzata nella realizzazione di progetti a tecnologia avanzata per i trasporti, la *FIT consulting*, che opera come un *play maker*, raccogliendo le richieste dei Comuni, integrandole, razionalizzandole e proponendo le soluzioni operative al ministero e agli interessati. «Dobbiamo ragionare con un occhio al futuro», spiega **Massimo Marciani**, presidente della società, «perché la geolocalizzazione dei veicoli apre la porta a tante applicazioni, come la possibilità di introdurre tariffe più mirate: chi resta per meno tempo nella ZTL, per esempio, potrebbe pagare di meno, in applicazione del principio 'meno tempo, meno soldi'».



I problemi normativi

Certo, proprio in questa prospettiva, c'è molto da fare dal punto di vista normativo e non solo. Al ministero dei Trasporti stanno discutendo su tutto ciò che riguarda questa diversità di trattamento per gli accessi dei veicoli merci alla zone centrali. Si chiama «ZTL selettiva» e richiede due normative diverse per chi è accreditato (e ne ricava

occupati da auto private, ma sempre più spesso vi parcheggiano gli stessi trasportatori con furgoni-magazzino che fungono da micro-base logistica per le loro forniture. Oltre ai controlli, è necessaria una norma ad hoc, che dia l'esclusiva dell'utilizzo ai soggetti accreditati, sul modello del *car sharing*. Naturalmente, accanto alla regolamentazione della sosta per il carico

tura informatica che permetterà ai veicoli di dialogare con le centraline dei singoli gestori del servizio di telecomunicazione le quali, a loro volta, trasferiranno i dati, aggregati e in forma anonima, alla centrale operativa comunale, dove – una volta conosciuti dati sulla circolazione fino alla tipologia delle merci trasportate e alla percentuale di riempimento del veicolo – sarà possibile

MA QUANTO INQUINA POCO IL CONTO TERZI

	INGRESSI GIORNALIERI	INGRESSI VEICOLI MERCİ	OMOLOGAZIONE				CATEGORIA	
			EURO 0-2	EURO 3	EURO 4	EURO 5-6	C/TERZI	C/PROPRIO
Milano	68.912	9.144	2,40%	8,10%	56,50%	32,30%	18,10%	81,90%
Torino	49.121	3.341	6,30%	23,70%	51,60%	18,40%	22,90%	77,20%

dei vantaggi) e per chi non lo è: occorre una **modifica al Codice** della strada, ma nell'attesa è urgente un provvedimento di deroga. Poi c'è la questione della **cartellonistica**, per la quale bisogna decidere dimensioni e modalità uniformi e utilizzare magari anche i pannelli a messaggio variabile. Ma occorre uno standard e tocca proprio a Torino, che è la sede della prima sperimentazione, presentare dei prototipi. Una volta approvati, poi, bisognerà «santificarli», modificando anche qui il Codice della strada. Altro problema (annoso) è come tenere liberi gli **stalli** (oltre che aumentarli di numero) che saranno riservati al carico e allo scarico delle merci. Attualmente gli operatori lamentano di trovarli quasi sempre

e lo scarico c'è anche la questione – fondamentale – dei controlli che gli stalli non vengano occupati abusivamente: tecnicamente il problema si può risolvere installando telecamere puntate sulle targhe dei veicoli in sosta. Ma la normativa attualmente in vigore prevede che le telecamere possano essere utilizzate solo per motivi di sicurezza o quando non è possibile fermare il veicolo in corsa: la sosta insomma può essere verificata (e sanzionata) soltanto dal personale, con un evidente dispendio di risorse. Anche in questo caso è necessario modificare il Codice della strada. Poi ci sono i **sistemi intelligenti di trasporto**. Anche qui occorre qualche intervento normativo, per realizzare una complessa architettura

controllare (e governare) i flussi di traffico. Ultimo punto i **veicoli non inquinanti**. Per favorirne la diffusione, il ministero per lo Sviluppo economico ha lanciato un programma di incentivi all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale, legato per la prima volta non al tipo di carburante, ma alle «buone emissioni complessive». L'iniziativa stanZIA 120 milioni di euro da spendere tra il 2014 e il 2015, rottamando un veicolo inquinante. Ma proprio questo ultimo aspetto ha frenato il ricorso agli incentivi da parte delle aziende. «Ora cercheremo di fare in modo che alla rottamazione si aggiunga anche la possibilità di permuta presso i concessionari», conclude speranzoso Marciari ■