

Disorganizzazione e Leggi sbagliate, quanto ci costate?

Siamo a maggio e questo è già il 5° report ufficiale del progetto PS1®.

Vogliamo iniziare con una **goodnews**: partecipando al tavolo di lavoro in Ailog¹ abbiamo scoperto l'esistenza di un progetto che si chiama "METROCARGO"², un sistema innovativo in grado di trasferire velocemente i container in arrivo via nave dal terminal portuale al retro portuale, su ferrovia, permettendo fermate intermedie in grado di trasferire ulteriori container dal treno al camion e viceversa³ in un tempo molto breve rispetto agli standard attuali.

Anche per questa buona notizia, però, dal nostro punto di vista, dovremmo trasportare solo le merci che **non possiamo produrre localmente**.

Ora però entriamo nell'argomento principale di questo report: "è possibile che delle Leggi sbagliate incidono sul nostro lavoro e sulle nostre tasche?". **Assolutamente sì!** E per farVi capire analizzeremo l'ordinanza 50385 del 17/10/2001 (o 2002, non è chiaro) emessa dal Comune di Milano per regolamentare l'accesso degli automezzi al centro storico della città.

Partiamo dalla normativa⁴: **Divieto di circolazione ai veicoli più lunghi di 7 metri**

Quindi nel centro storico non possono più entrare i mezzi superiori a 7 metri che grazie al sistema Ecopass (ndr. che è stupido) se sei lungo 7,01 ti recapita a casa € 81,00 di verbale per ogni volta che entri nella ZTL⁵, può accadere anche più volte nella stessa giornata!!!

Però l'amministrazione comunale permette delle deroghe: "**da richiedere alla Polizia Locale che valuterà la richiesta entro 3 giorni e rilascerà un permesso valido fino ad un anno in base a richieste motivate**". Il sottoscritto e tutti i colleghi autotrasportatori o spedizionieri che hanno inoltrato telefonicamente la richiesta hanno ricevuto sempre un netto rifiuto!!! Una volta un funzionario molto zelante mi ha consigliato di cambiare l'automezzo così contribuivo all'aumento del PIL.

Peccato che la Comunità Europea, abbia enunciato, 7 anni fa, nel Libro Bianco dei Trasporti⁶, valido fino al 2010, le seguenti osservazioni:

- pagina 9, "**III. La crescita della domanda di trasporto in un'Unione europea allargata**", si dice questo: "...nell'era di internet la vendita dei prodotti avviene in tempo reale alla produzione ed il trasporto deve essere organizzato telematicamente altrimenti si avranno delle situazioni critiche che aumenteranno il traffico urbano del 50% entro il 2010".

Peccato che il Ministero dei Trasporti, nel Piano Generale sulla Mobilità 2007⁷ scrive:

- pagina 57, "**...la razionalizzazione dei trasporti e della logistica (massimizzando l'utilizzo dei mezzi e minimizzando il numero dei veicoli); l'integrazione con il trasporto intermodale per la raccolta/distribuzione delle merci al fine di analizzare le possibili soluzioni compatibili con la crescita economica sostenibile delle città.**"

1 <http://www.ailog.it/> - Associazione Italiana di Logistica

2 <http://www.metrocargo.it/> - Soluzione per l'intermodalità portuale ed il traffico diffuso

3 http://www.youtube.com/watch?v=sOIgnBKN0po&feature=player_embedded – Video simulazione

4 <http://www.pointcarweb.com/wp-content/pointcar/2009/05/circolazione-1.pdf> - Normativa

5 Zona a Traffico Limitato

6 http://www.infrastrutture.gov.it/page/NuovoSito/mop_all.php?p_id=05711 – Libro Bianco CE

7 http://www.trasporti.gov.it/page/NuovoSito/mop_all.php?p_id=00175 – Piano Generale sulla Mobilità 2007

Nell'era di internet l'amministrazione comunale mette a disposizione un numero telefonico che, tra l'altro è sempre occupato o non risponde nessuno o rispondono delle persone incompetenti. Ottimo!!!

Facciamo un esempio pratico: supponiamo che debba arrivare dagli USA un pacchettino che deve essere consegnato nella ZTL di Milano, il committente sceglie lo spedizioniere che offrirà un rapporto adeguato qualità-prezzo e spedisce la merce via aerea, il corrispondente italiano prende il carico la spedizione arrivata all'aeroporto cargo di Malpensa ed invia un autocarro che ritira una paletta aerea che insieme alle altre merci contiene anche il famoso “pacchettino USA”, raggiunto l'hub la merce viene smistata e entro le 12 del giorno successivo tutto deve essere in consegna.

Quindi materialmente non si riesce a richiedere una deroga alla Polizia Locale (3 giorni), ammesso che te la diano, quindi lo spedizioniere paga il verbale e lo “spalma” equamente i costi ai vari destinatari (o se li accolla). Un'altra forma di tassazione occulta.

- Libro Bianco CE, pagina 18: **“Sviluppare trasporti urbani di qualità”; “Mettere la ricerca e tecnologia a servizio di trasporti puliti ed efficienti”; “Ben gestire la mondializzazione (globalizzazione)”;**
- PGM 2007, pagina 59: **“...prevede misure specifiche per favorire la concentrazione delle imprese e l’informatizzazione anche per l’ottimizzazione delle percorrenze e dei carichi; la possibilità di soglie dimensionali per l’accesso al mercato; etc.), dall’altro favorire i consorzi e le integrazioni tra imprese.”**

per non annoiare il lettore, brevemente si dice che ogni amministrazione pubblica deve fare in modo che la tecnologia favorisca la nascita di forme di trasporto condivise sia per i privati (car-pooling) che per le merci (PS1® & PAT).

Allo stato attuale il sistema Ecopass **NON** incentiva il car-pooling, tramite sconti sul pedaggio d'ingresso e questo risulta incomprensibile dal momento che **una buona pratica di questo tipo** toglie dalle strade 3 autovetture su 4. In Comune dicono: “forse, lo farà la prossima versione del Sistema”, ma per il momento **“fanno cassa”**, rispetto a quanto detto dall'Assessore Croci⁸.

Tanto meno per le merci! Il sistema non è in grado di “certificare” se un automezzo entra nella ZTL adeguatamente carico o circola vuoto. Da questo punto di vista, secondo la normativa che regola il Sistema Ecopass, basta pagare un pedaggio in base alla classe inquinante e sei libero di circolare in un determinato orario⁹.

Anche in questo caso è evidente che i nostri amministratori pubblici non hanno letto il “Libro Bianco”.

- Libro Bianco CE, pagine76-77: **“Sui costi occulti”**, si cita un esempio di un automezzo pesante che percorre un'autostrada poco congestionata, il costo infrastruttura chilometrico ha una forcilla da € 0,08 ad € 0,36; il costo occulto raggruppa:

1. Inquinamento atmosferico
2. Cambiamento climatico
3. Infrastruttura
4. Rumore
5. Incidenti
6. Congestione

⁸ <http://saperi.forumpa.it/story/33731/ecopass-milano-ambiente-non-cassa>

⁹ http://www.comune.milano.it/dseserver/ecopass/classi_inquinamento.html – Pedaggio ingresso

Questo è solo un esempio, ma noi siamo in grado di calcolare **TUTTI i costi occulti** che vengono generati dal trasporto delle merci e che in tutta la UE costano 1,7% del PIL in termini di cure sanitarie.

Quindi una buona pratica, sarebbe premiare chi entra nella ZTL adeguatamente carico e ne esce allo stesso modo e tassare chi non ha questo comportamento virtuoso.

Automaticamente ci sarebbe un drastico abbattimento degli automezzi che entrano nella ZTL (**ed una drastica riduzione delle entrate per il Comune**), poiché il mercato si auto-regola e gli autotrasportatori che sono meno stupidi di quello che possono sembrare, ad un'analisi superficiale, si mettono d'accordo tra loro per trovare la soluzione ottima...

Allo stato attuale, il Sistema non funziona in questo modo e l'unica modifica che intendono apportare è la creazione di piazzole di sosta regolamentate, a rotazione, per il carico e lo scarico: “saranno a pagamento?”.

Per concludere i nostri amministratori pubblici non hanno fatto i “compiti a casa”. Offrire delle soluzioni basate su analisi errate porta sempre dei grossi problemi.

L'ordinanza 50385/2001 (o 2002) del Comune di Milano viola anche gli Artt. 1, 4, 35 e 36 della Costituzione poiché impedisce al singolo di svolgere il proprio lavoro in modo dignitoso, così come enunciato sia dal Libro Bianco CE che dal Piano Generale sulla Mobilità 2007, inoltre si delineano anche dei problemi legati a concorrenza e pari opportunità, dal momento che una multinazionale del trasporto avendo un maggior potere contrattuale sul mercato obbliga i committenti a rivolgersi a loro per il trasporto nella ZTL milanese, escludendo i piccoli spedizionieri.

WE GOT A POINT

Gaetano La Legname
Imprenditore