

## City Logistics, Milano unica in Italia!

Report del mese di giugno 2009, il deposito del bilancio aziendale, il caldo torrido di questi giorni, con una veloce fuga del ponte per la festa della Repubblica, mi ha fatto ritardare di qualche giorno nella pubblicazione. Questo mese ci occupiamo di Leggi e di una ricerca che ha condotto il sottoscritto in merito alle delibere che hanno emanato i nostri "poco esperti" amministratori pubblici in materia di city logistics.

Ma andiamo con ordine per partiamo da quasi venti anni fa (!!!):

**Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992, "Nuovo codice della strada".**

### **Art. 36<sup>1</sup>**

1. Ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, **è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico.**
2. **All'obbligo di cui al comma 1 sono tenuti ad adempiere i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale.** L'elenco dei comuni interessati viene predisposto dalla regione e pubblicato, a cura del Ministero dei lavori pubblici, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.
3. Le province provvedono all'adozione di piani del traffico per la viabilità extraurbana d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade interessate. La legge regionale può prevedere, ai sensi dell'art. 19 della legge 8 giugno 1990, n. 142, che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 17 della stessa, provvedano gli organi della città metropolitana.
4. **I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico**, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.
5. **Il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni due anni**. Il sindaco o il sindaco metropolitano, ove ricorrano le condizioni di cui al comma 3, sono tenuti a darne comunicazione al Ministero dei lavori pubblici per l'inserimento nel sistema informativo previsto dall'art. 226, comma 2. Allo stesso adempimento è tenuto il presidente della provincia quando sia data attuazione alla disposizione di cui al comma 3.
6. La redazione dei piani di traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dell'ambiente e il Ministro per i problemi delle aree urbane, sulla base delle indicazioni formulate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto. Il piano urbano del traffico viene adeguato agli obiettivi generali della programmazione economico-sociale e territoriale,

1 [http://www.trasporti.gov.it/page/NuovoSito/site.php?pn=normativa&o=vd&id=676&id\\_dett=1588&id\\_cat=34](http://www.trasporti.gov.it/page/NuovoSito/site.php?pn=normativa&o=vd&id=676&id_dett=1588&id_cat=34)

fissato dalla regione ai sensi dell'art. 3, comma 4, della legge 8 giugno 1990, n. 142.

7. Per il perseguimento dei fini di cui ai commi 1 e 2 e anche per consentire la integrale attuazione di quanto previsto dal comma 3, le autorità indicate dall'art. 27, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142, convocano una conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni, anche statali, interessate.
8. È istituito, presso il Ministero dei lavori pubblici, l'albo degli esperti in materia di piani di traffico, formato mediante concorso biennale per titoli. Il bando di concorso è approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.
9. A partire dalla data di formazione dell'albo degli esperti di cui al comma 8 è fatto obbligo di conferire l'incarico della redazione dei piani di traffico, oltre che a tecnici specializzati appartenenti al proprio Ufficio tecnico del traffico, agli esperti specializzati inclusi nell'albo stesso.
10. I comuni e gli enti inadempienti sono invitati, su segnalazione del prefetto, dal Ministero dei lavori pubblici a provvedere entro un termine assegnato, trascorso il quale il Ministero provvede alla esecuzione d'ufficio del piano e alla sua realizzazione.

Il tempo passa, Milano inizia a studiare il da farsi, nel pieno rispetto della normativa. Arriviamo all'anno 2000. Ma ancora non era ben chiaro il concetto di mobilità integrata tra persone e merci.

#### **Legge 24 novembre 2000, n. 340, “Piani urbani di mobilità”**

##### **Art. 22<sup>2</sup>**

1. Al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, **l'incremento della capacità di trasporto**, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città. Le autorizzazioni legislative di spesa, da individuare con il regolamento di cui al comma 4, recanti limiti di impegno decorrenti dall'anno 2002, concernenti fondi finalizzati, da leggi settoriali in vigore, alla costruzione e sviluppo di singole modalità di trasporto e mobilità, a decorrere dall'anno finanziario medesimo sono iscritte in apposito fondo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione.
2. Sono abilitati a presentare richiesta di cofinanziamento allo Stato in misura non superiore al 60 per cento dei costi complessivi di investimento, per l'attuazione degli interventi previsti dal PUM, i singoli comuni o aggregazioni di comuni limitrofi con popolazione superiore a 100.000 abitanti, le province aggreganti i comuni limitrofi con popolazione complessiva superiore a 100.000 abitanti, d'intesa con i comuni interessati, e le regioni, nel caso delle aree metropolitane di tipo policentrico e diffuso, d'intesa con i comuni interessati.

---

2 <http://www.camera.it/parlam/leggi/00340l.htm>

3. Una percentuale non superiore al 5 per cento dell'importo complessivo derivante dall'attuazione del comma 1 è destinata a comuni singoli che per ragioni tecniche, geografiche o socio-economiche, non possono far parte delle aggregazioni di cui al comma 2. Il Comitato interministeriale per la programmazione economica stabilisce annualmente la ripartizione percentuale del restante 95 per cento tra le città metropolitane di cui all'articolo 22 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, approvato con decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, ed i restanti comuni di cui al comma 2.
4. Con regolamento da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici e dell'ambiente, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentito il parere delle competenti Commissioni parlamentari, sono definiti l'elenco delle autorizzazioni legislative di spesa di cui al comma 1, il procedimento di formazione e di approvazione dei PUM, i requisiti minimi dei relativi contenuti, i criteri di priorità nell'assegnazione delle somme, nonché le modalità di erogazione del finanziamento statale, di controllo dei risultati e delle relative procedure.
5. Le risorse finanziarie sono erogate ai soggetti promotori dei progetti presentati, fino a concorrenza delle somme disponibili sulla base dei criteri di valutazione di cui al comma.

Passa un anno e la comunità europea elabora il Libro Bianco sui Trasporti<sup>3</sup>. Nello stesso anno comune di Milano elabora il piano urbano della mobilità 2001-2010: "**La mobilità delle merci**"<sup>4</sup>.

All'interno possiamo leggere uno studio del Politecnico, commissionato dal Comune di Milano che offre questo scenario: ogni 100 autoveicoli che entrano nell'attuale zona Ecopass di Milano, **8 sono destinati al trasporto di merci**; di questi 5 sono per il trasporto di merci "in conto proprio", **3 trasportano merci per "conto terzi"**.

Dei primi, 3 sono autocarri di piccole dimensioni (< 35 q.li di MTT) utilizzati da operatori professionali (manutenzioni, edilizia, ecc.), 2 invece sono di proprietà di aziende che trasportano i loro prodotti (GDO e altri), questi ultimi, in caso di prodotti deperibili hanno diritto (giustamente) all'esenzione<sup>5</sup> per consegnare alimenti in perfetto stato di conservazione. Gli ultimi possono autocertificare la necessità del mezzo per esigenze di servizio (l'idraulico che interviene con urgenza in centro ha bisogno del proprio automezzo). **Di questi 5 mezzi, il 33% circola VUOTO!!!**

Chi è penalizzato dalla normativa? Il trasporto di merci per conto terzi, cioè l'unica filiera in grado, attraverso il groupage delle merci, di ridurre il traffico ottimizzando il carico di ogni singolo autocarro.

**Esattamente il contrario di quanto scritto nel PUM del Comune di Milano, nel Piano Generale dei Trasporti elaborato dal Ministero, e nel Libro Bianco CE... a questo punto mi chiedo: "Questi signori hanno mai letto qualcosa a riguardo?"**.

In tutta Europa, ma anche tutte le altre città italiane l'accesso al centro storico delle merci è regolato in base alla massa complessiva dell'autocarro; questa di solito non deve superare i 35 q.li. Fatta eccezione per Londra dove possono accedere tutti gli autocarri senza limiti di massa totale a terra, pagando la tassa d'ingresso, basta che rispettino la normativa EURO III e IV<sup>6</sup>. Nel Regno Unito esistono molte officine che trasformano il tuo vecchio mezzo pre-EURO in un EURO III<sup>7</sup>, meno inquinante.

3 [http://www.infrastrutture.gov.it/page/NuovoSito/mop\\_all.php?p\\_id=05711](http://www.infrastrutture.gov.it/page/NuovoSito/mop_all.php?p_id=05711)

4 [http://81.208.25.93/PDF/PUM\\_2001-2010/Cap2-2.pdf](http://81.208.25.93/PDF/PUM_2001-2010/Cap2-2.pdf)

5 <http://www.comune.milano.it/dseserver/ecopass/nonrichiedere.html>

6 <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/vehicles/2535.aspx>

7 <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/comply/2551.aspx>

Nell'anno 2004 la decisione UE 884/2004 (qualità dell'aria) viene approvata. Viene aggiornato il Piano Generale dei Trasporti all'anno 2007<sup>8</sup> e viene approvato nel Decreto-Legge 159/2007, "Legge finanziaria dello Stato".

**In nessuno di questi si parla di limitazioni nelle zone a traffico limitato sulla lunghezza dell'automezzo.** In tutta Italia il limite dei 7 m. riguarda gli autobus turistici, al fine di regolare la sosta indisciplinata; il comune di Roma sebbene inizialmente avesse adottato il divieto di accesso a questi automezzi per via del giubileo, è ritornato sui suoi passi con delibera del 2005 permettendo il transito e la sosta a pagamento<sup>9</sup>; come tutte le altre città, ad eccezione di Milano. Infatti non si comprende da dove l'amministrazione meneghina abbia tirato fuori questa delibera.

Quindi, la normativa dice una cosa, il Comune di Milano, ne fa un'altra. Il sistema ECOPASS, così com'è è solo un ulteriore balzello su cittadini ed imprese, nonostante le direttive di organizzare car-sharing e car-pooling, si fa' "orecchie da mercante"; ci sarebbero meno ingressi e meno introiti; guai a dirlo al Sindaco.

Mentre lo stesso sistema, per il trasporto di merci, non è in grado di certificare i volumi trasportati. L'ATM incassa dall'Ecopass e la collettività sostiene i costi esterni<sup>10</sup>.

È evidente che si pone anche un problema di abuso di posizione dominante da parte di un'ente pubblico<sup>11</sup>, con limitazione della libertà di concorrenza: un'azienda con una grossa flotta e disponibilità finanziarie potrà tranquillamente cambiare gli autocarri, mentre una piccola azienda che non gode delle garanzie per l'accesso al credito bancario avrà difficoltà a rinnovare il proprio parco macchine, quindi non sarà più in grado di garantire i servizi nella ZTL alla propria clientela che si sposterà verso le multinazionali.

Il buon senso dovrebbe illuminare la polizia locale, secondo la delibera<sup>12</sup> se richiedi un permesso entro 3 giorni devono rilasciartelo, ma dalla sede di via Beccaria ognuno interpreta la normativa ilberamente. Il sottoscritto, ha telefonato, faxato, raccomandato e si è recato personalmente presso la sede di Zona 1. Dagli uffici non rispondono per iscritto: **"Strano, essendo un ente pubblico, se non erro sono obbligati per Legge a dare risposte..."**

Un ultima nozione tecnica, ci sono molti autocarri più lunghi di 7 m. per pochi centimetri: **"Sapete come mai?** Perché la lunghezza degli allestimenti standard per trasportare da 8 a 10 EURO PALLETS<sup>13</sup>, tipico degli autocarri fino a 35 q.li di MTT, automezzo ideale per la city logistics; con la cabina superano tutti i 7 metri... Sarà un caso?"

Quindi: "Sei un piccolo imprenditore che opera nel trasporto per conto terzi, con 2 autocarri nuovi superiori di 10 cm rispetto ai 7 m? (Scusate il termine)... cazzi tuoi..."

WE GOT A POINT

Gaetano La Legname  
Imprenditore - Certificato ELA<sup>14</sup>

8 [http://www.trasporti.gov.it/page/NuovoSito/mop\\_all.php?p\\_id=00175](http://www.trasporti.gov.it/page/NuovoSito/mop_all.php?p_id=00175)

9 <http://www.atac.roma.it/>

10 <http://www.costiesterni.it/>

11 [http://www2.agcom.it/L\\_naz/L287\\_90.htm#03](http://www2.agcom.it/L_naz/L287_90.htm#03) – comma b;

[http://www2.agcom.it/L\\_naz/L287\\_90.htm#08](http://www2.agcom.it/L_naz/L287_90.htm#08) – comma a;

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

13 <http://it.wikipedia.org/wiki/Pallet>

14 <http://www.elalog.org/>