

AREA RETE ASSOCIATIVA Trasporti

Oggetto: Testo emendato delle risposte alla consultazione sul Libro Verde sulla Mobilità Urbana

Introduzione

Contributo di Confcommercio al Libro verde sulla mobilità urbana

La Confederazione Generale Italiana del Commercio, del Turismo, dei Servizi, delle Professioni e delle PMI è la più grande rappresentanza d'impresa in Italia, associando oltre 820.000 imprese del commercio, del turismo e dei servizi.

Quale principale rappresentante italiana delle aziende del commercio, del turismo e dei servizi, la Confcommercio si sente quindi chiamata in causa dal dibattito sul libro verde sulla mobilità urbana. Infatti, se l'80% del reddito dell'Ue è generato in aree urbane, le attività di cui Confcommercio rappresenta gli interessi sono tra i principali protagonisti della realtà urbana. Città ricche e dinamiche da sempre sono localizzate su grandi assi di trasporto e vedono nel mercato/negozio l'espressione della loro ricchezza. Inoltre, la desertificazione commerciale delle città a favore della periferia o delle circostanti conurbazioni genera, al contempo, problemi di insicurezza, criminalità e spopolamento del centro urbano.

In un contesto come quello italiano, quindi, la Confcommercio non può che impegnarsi per il recupero e lo sviluppo delle aree urbane. Le nostre città, nate nel Medioevo, almeno sotto il profilo urbanistico mantengono ancora un centro cittadino che si configura come un centro commerciale naturale all'aria aperta che si sviluppa intorno ad una piazza o ad una strada. Valorizzare questa ricchezza propria della realtà italiana implica pensare ad una pluralità di modi di trasporto, singoli e collettivi, sostenibili e interscambiabili, pronti a rispondere alle esigenze del singolo e della collettività in maniera dinamica. Confcommercio ritiene che non sia quindi possibile scindere e trattare in maniera incoerente e quasi contrapposta il trasporto merci e il trasporto di persone. Tradizionalmente, infatti, le due entità vedono proprio nella figura del commerciante l'elemento di unione al momento dell'acquisto. Da un lato infatti, le merci attraverso la consegna in blocco arrivano in negozio; dall'altro ne escono in maniera frammentata con i singoli acquisti dei clienti. Questo elemento unificante di passaggio del bene, dal punto di vista della mobilità richiede, dunque, a nostro avviso, un approccio pienamente integrato nel trattare sia la distribuzione urbana delle merci che la mobilità e l'accessibilità delle persone.

La distribuzione urbana o ultimo miglio delle merci, per la capillarità con la quale i negozi sono insediati nel tessuto urbano può essere generalmente effettuata solo attraverso mezzi su gomma. Al contempo un'attività commerciale o un albergo devono essere facilmente raggiungibili anche da parte di potenziali clienti.

In virtù di quanto detto, Confcommercio diventa un attore privilegiato che le autorità pubbliche e le amministrazioni locali devono consultare e coinvolgere ogni volta che si accingono a varare interventi sul complesso sistema della mobilità/accessibilità delle merci e delle persone nelle rispettive città. A partire dalla definizione del piano del traffico e della mobilità urbana per finire ai singoli cantieri per la realizzazione delle opere, l'adozione di un efficace meccanismo di concertazione delle scelte con le categorie economiche interessate può infatti garantire il massimo beneficio per l'intera comunità urbana. Al fine di ridurre l'impatto negativo dei cantieri per i lavori urbani sulla vitalità del circostante tessuto commerciale ed economico, sarebbe necessario fissare in modo inderogabile le date di fine lavori degli stessi prevedendo, anche, l'attivazione di idonee misure compensative quali l'erogazione di prestiti agevolati o altri sostegni pubblici in favore di quegli operatori che decidessero, in contemporanea con la durata dei cantieri, di procedere con interventi di ristrutturazione delle proprie attività.

Partenariati pubblici privati (PPP) potrebbero anche essere permessi per la distribuzione delle merci al fine di ottimizzare i viaggi, così come la gestione di centri di raccolta.

Inoltre, lo scambio di esperienze, sia comunitarie che internazionali, per migliorare l'accessibilità e la mobilità urbana diventa un pre-requisito ad ogni nuova azione per tener conto dei successi e trarre degli insegnamenti dalle esperienze non del tutto soddisfacenti.

Come detto la Confcommercio sostiene la necessità di un approccio integrato al governo della mobilità delle persone e delle merci in ambito urbano, ci saremmo pertanto aspettati di trovare tra i quesiti del Libro Verde anche alcune specifiche domande dedicate alla distribuzione delle merci.

Così, purtroppo non è stato.

Nell'accingerci a rispondere alle domande proposte, intendiamo ribadire l'assoluta necessità che le diverse Autorità pubbliche competenti affrontino a 360° le problematiche della mobilità urbana, senza in nessun modo trascurare le esigenze di un efficace ed efficiente sistema di distribuzione delle merci.

L'adozione di un simile approccio nel metodo costituisce, a nostro giudizio, un necessario prerequisito per ogni riflessione nel merito dei singoli interventi.

Questionario:

D1 Sarebbe opportuno introdurre una sorta di marchio per attestare lo sforzo delle città pioniere nella lotta alla congestione e nell'impegno per migliorare le condizioni di vita?

R1 Un simile strumento potrebbe contribuire ad incentivare l'impegno delle città ad affrontare con decisione ed innovazione il tema dell'accessibilità urbana.

Occorrerebbe, però, subordinare il rilascio di tale "marchio di qualità" ad un' approfondita ed, il più possibile, oggettiva valutazione delle politiche adottate a sostegno della mobilità urbana nonché di un' accessibilità effettiva per garantire la crescita dinamica dei centri urbani.

Potrebbe essere utile, quindi, individuare, *ex ante*, un pacchetto di priorità comuni da perseguire nel settore, e subordinare, poi, il riconoscimento del "marchio" ad una successiva verifica della coerenza delle politiche adottate localmente con tali priorità.

Il pacchetto delle misure prioritarie, da utilizzare come riferimento, per il riconoscimento del "marchio" dovrebbe comprendere:

- il coinvolgimento organico degli attori della realtà urbana sin dalla fase di iniziale ideazione degli interventi, attraverso tavoli permanenti di confronto, condivisione e monitoraggio che accompagnino l'implementazione delle politiche;
- l'integrazione tra la pianificazione dell'uso del territorio e la pianificazione dei sistemi di mobilità e, all'interno di quest'ultimi, l'organica e coerente trattazione delle questioni inerenti la mobilità delle merci e delle persone;
- la disponibilità di una dotazione infrastrutturale in grado di promuovere un equilibrato sistema della mobilità urbana dei passeggeri e delle merci centrato sulla comodità e sulla integrazione tra i diversi mezzi di trasporto pubblici e privati.

D2 Quali provvedimenti si potrebbero prendere per incoraggiare gli abitanti delle città a spostarsi a piedi ed in bicicletta come alternativa all'automobile?

R2 In coerenza con quanto indicato dalla stessa Commissione Europea, in occasione della revisione di metà periodo del "*Libro Bianco sui trasporti: 2000-2010 il tempo delle scelte*", riteniamo che anche nella dimensione urbana della mobilità, occorra promuovere un equilibrato sistema plurimodale, che punti all'integrazione ed alle sinergie tra le diverse modalità di trasporto pubbliche e private.

Per fare ciò, risulta imprescindibile il potenziamento delle infrastrutture a servizio di ciascuna modalità e, in particolare, dei nodi che garantiscono lo scambio intermodale.

Simili interventi sui sistemi di trasporto, per acquisire maggiore efficacia dovrebbero essere associati a programmi di riqualificazione urbana dei territori serviti, che a loro volta, trarrebbero forza dalla migliorata mobilità.

Accessibilità e qualità urbana sono, infatti, due variabili da governare congiuntamente.

D3 Cosa si può fare per promuovere un cambio modale verso modi di trasporto sostenibili in città?

R3 Appare essenziale, prima di varare politiche che incentivino il trasferimento modale, realizzare infrastrutture efficaci ed efficienti per un uso più razionale di tutti i sistemi di trasporto: pubblici e privati, per le persone e le merci.

Inoltre, si potrebbe subordinare la realizzazione di grandi attrattori di traffico ad una attenta pianificazione urbanistica che prenda in considerazione l'impatto degli stessi sul sistema complessivo della mobilità delle aree circostanti, prevedendo il potenziamento, in via preventiva, delle infrastrutture e dei servizi di trasporto correlati.

D4 In che modo si potrebbe incrementare ulteriormente l'uso di tecnologie pulite e a basso consumo energetico nel trasporto urbano?

R4 Sarebbe opportuno che ciascuna città si dotasse di un piano della mobilità che fornisca lo scenario di medio lungo periodo verso cui orientare le diverse politiche.

Lo scenario di lungo periodo dovrebbe formulare obiettivi (realistici) in termini di ripartizione modale degli spostamenti, e di diffusione di tecnologie e di sistemi organizzativi puliti e a basso consumo energetico.

Tale scenario dovrebbe svilupparsi tenendo strettamente in considerazione gli obiettivi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti promossi dalle diverse politiche settoriali europee.

Sulla base di tale scenario, dovrebbero, poi, essere sviluppati piani pluriennali di promozione delle tecnologie pulite, che incentivino l'adozione anticipata degli standard di piano.

Gli incentivi potrebbero consistere, oltre nella concessione di contributi economici per l'acquisto di veicoli a ridotto impatto o per l'attivazione di sistemi organizzativi della mobilità in grado di ridurre le emissioni ed il consumo energetico.

D6 Si potrebbero stabilire criteri e orientamenti in merito alle "zone urbane pulite" e alla misure restrittive in esse vigenti? Qual è il modo migliore che non ostacolino la libertà di circolazione? Sarebbe auspicabile l'applicazione transfrontaliera delle norme locali che regolamentano le "zone urbane pulite"?

R6 Nel rispetto del principio di sussidiarietà, sarebbe opportuno un intervento comunitario, sottoforma di linee guida ed orientamenti che tenti di accrescere l'omogeneità, la robustezza tecnico-scientifica e la coerenza globale delle politiche adottate localmente in tema di razionalizzazione della circolazione dei veicoli.

L'adozione di criteri di intervento omogenei su diversi territori darebbe una maggiore opportunità alle singole politiche adottate di dispiegare le proprie potenzialità, ed inoltre comporterebbe minori oneri, finanziari ed organizzativi, a carico degli operatori attivi in diverse realtà locali.

L'unione Europea potrebbe inoltre fornire il necessario supporto tecnico , per l'adozione esclusiva di provvedimenti scientificamente validati.

Infine, la coerenza delle politiche locali con quelle globali dell'UE in tema di inquinamento atmosferico, accrescerebbe l'efficacia di entrambe, riducendo il rischio di incomprensibili contraddizioni.

Recentemente all'onore delle cronache il caso italiano dove mentre il Governo nazionale continua ad incentivare l'acquisto di veicoli EURO 4 a gasolio, in alcune città tali veicoli non sono esentati dal rispetto dei divieti di circolazione per i mezzi più inquinanti.

Al fine di evitare l'introduzione di pesanti ostacoli alla libertà di circolazione, sarebbe opportuno prevedere che ogni provvedimento di divieto sia preceduto dall'attivazione di adeguati servizi alternativi di accessibilità definiti in tavoli di concertazione costituiti con i principali stakeholder della realtà urbana.

D7 Come si può promuovere la "guida ecologica"?

R7 Sarebbe opportuno varare in collaborazione con le scuole, corsi di formazione per la guida sicura ed ecologica. Sicurezza stradale e sostenibilità della mobilità sono, infatti, due temi intrinsecamente legati.

D8 Occorre creare e promuovere migliori servizi per i passeggeri?

R8 Sicuramente una più completa e tempestiva informazione dei passeggeri sui servizi disponibili e sulle condizioni generali della mobilità consentirebbe di accrescere l'attrattività del trasporto pubblico locale.

Un ruolo altrettanto strategico è ricoperto dagli STI nel settore della logistica urbana, dove grandi sono le opportunità di razionalizzazione dell'uso delle risorse.

D11 In che modo può essere migliorata la qualità del trasporto collettivo nelle città europee?

R11 La qualità del servizio di TPL nelle città europee è molto differenziata, quindi un grande ruolo potrà essere svolto dalla promozione delle best practices.

In generale occorrerebbe affermare la centralità del cliente orientando verso di esso le attività delle aziende di TPL, indipendentemente dalla natura pubblica o privata della loro proprietà.

Primo requisito in termini di qualità dovrà essere il rispetto di tempi di percorrenza certi e competitivi con quelli del mezzo privato.

D12 Va incoraggiato l'allestimento di corsie riservate ai mezzi di trasporto collettivo?

R12 In presenza di risorse scarse quali lo spazio urbano, è opportuno definire regole che garantiscano l'uso più efficiente delle stesse. Lo sviluppo delle applicazioni telematiche, consente, inoltre di introdurre nuovi gradi di flessibilità nel sistema delle regole d'uso dello spazio urbano.

Le corsie riservate ai mezzi collettivi, da aprire anche alle flotte dei progetti di city logistics, così come le piazzole per il carico scarico delle merci, dovrebbero entrare tra le misure infrastrutturali, regolamentari da adottare prioritariamente per la fluidificazione della mobilità cittadina.

Per altro, per consentire di liberare ampie porzioni della sede stradale occupate dalle auto in sosta, sarebbe opportuno promuovere la realizzazione di parcheggi delle automobili in struttura nonché introdurre articolati meccanismi di tariffazione della sosta che incentivino la rotazione dell'occupazione degli stalli

D13 Si avverte la necessità di adottare uno statuto europeo dei diritti e dei doveri degli utenti dei servizi di trasporto collettivo?

R13 Sì si avverte questa necessità, in considerazione del fatto che in Italia tali servizi sono nella quasi totalità erogati da imprese pubbliche di proprietà degli Enti Locali generalmente poco attente alle esigenze del cliente.

D14 Quali misure sarebbero utili per meglio integrare il trasporto di persone e di merci nelle attività di ricerca e nella pianificazione della mobilità urbana?

R14 Sarebbe opportuno incentivare le Amministrazioni Locali a trattare in profondità con pianificazioni supportate da adeguate indagini conoscitive, tutti gli aspetti della mobilità e non limitarsi ad affrontare solo le questioni inerenti il trasporto passeggeri. L'utilizzo della medesima infrastruttura, la sede stradale, da parte del trasporto passeggeri e delle merci rende estremamente forti i reciproci condizionamenti tra questi due comparti del fenomeno mobilità.

Un efficiente sistema di distribuzione delle merci, oltre ad essere un requisito essenziale per la vitalità commerciale e la qualità delle città, può, quindi, generare benefici anche per la mobilità delle persone.

D15 Come si può conseguire un migliore coordinamento tra pianificazione urbanistica e trasporto urbano ed interurbano? Che tipo di struttura organizzativa è ritenuto idoneo?

R15 La pianificazione dei sistemi di mobilità costituisce una parte della più generale pianificazione dell'uso del territorio.

Da tempo, su spinta dell'iniziativa europea, sono stati promossi metodi concertati di pianificazione che hanno valorizzato il partenariato economico-sociale.

Si stanno diffondendo anche in Italia i Piani strategici che formulano scenari condivisi di sviluppo delle città e dei territori circostanti.

In Italia, cogliendo il ruolo strumentale dei sistemi della mobilità ad ogni politica di sviluppo del territorio, il Ministero delle Infrastrutture ha avviato un programma sperimentale per promuovere l'adozione congiunta da parte delle città del Piano strategico e del Piano Urbano della Mobilità.

Si tratta evidentemente di una linea di intervento condivisibile, che l'iniziativa europea potrebbe contribuire a sostenere e rendere strutturale. Come ulteriore passaggio, andrebbero incentivate le massime integrazioni tra la Pianificazione Strategica e gli strumenti tradizionali di pianificazione del territorio quali i PRG. All'interno delle diverse amministrazioni cittadine, occorre intensificare le forme di collaborazione tra gli uffici preposti all'urbanistica, quelli preposti ai trasporti e quelli che seguono le attività produttive.

D16 Quali ulteriori misure si dovrebbero prendere perché nella città sia garantito un massimo di sicurezza per tutti gli utenti della strada e del trasporto urbano?

R16 La principale strategia da perseguire consiste nel realizzare progetti di riqualificazione urbana che sottraggano porzioni di territorio al degrado, accrescendone la vitalità.

In un ambiente urbano di qualità, reso vivo anche dalla presenza diffusa di negozi, attività commerciali e di servizi, è certamente più facile garantire la sicurezza anche degli utenti della strada e del trasporto urbano.

Oltre, quindi, a varare specifici interventi per la sicurezza, come per esempio la videosorveglianza, si ritiene opportuno confermare l'ormai consolidato impegno dell'Unione verso simili progetti di riqualificazione urbana.

In considerazione, poi, dello stretto legame tra accessibilità e vitalità urbana, sarebbe opportuno stimolare nei programmi di riqualificazione urbana la trattazione delle questioni inerenti le modalità di accesso dei passeggeri e delle merci alle zone oggetto di intervento, prevedendo specifici meccanismi premiali di co-finanziamento in favore di tali approcci integrati.

D19 La videosorveglianza è uno strumento utile per garantire la sicurezza nel trasporto urbano?

R19 Sì la videosorveglianza può essere uno strumento tecnico utile per la sicurezza nel trasporto urbano, ma, sul punto, un ruolo centrale deve essere svolto a monte dall'attività di pianificazione.

Le stazioni ed i nodi di scambio con la rete TPL, ove possibile, dovrebbero essere arricchiti di servizi a disposizione degli utenti ed in generale dei cittadini, per evitare pericolose forme di desertificazione. Particolari attenzioni, dovrebbero, inoltre, essere garantite alle categorie di utenza maggiormente vulnerabili sul fronte della sicurezza. Esempio il caso di alcuni parcheggi in struttura che hanno riservato gli stalli più vicini alla guardiola del personale di vigilanza, alle automobiliste.

D20 L'affiorare di una nuova cultura della mobilità urbana in europa deve essere il frutto della collaborazione tra tutti gli attori?A sostegno di tale collaborazione può essere utile creare un osservatorio europeo sulla mobilità urbana, basato sul modello dell'Osservatorio europeo della sicurezza stradale?

R20 Assolutamente sì. Nel settore della mobilità urbana occorre avviare un profondo cambiamento culturale, che deve necessariamente coinvolgere tutti i principali attori della comunità, a cominciare dalle associazioni di categoria. Ogni strumento di condivisione, confronto e diffusione di buone pratiche sarà, dunque, condivisibile.

Un simile cambiamento culturale, potrà, però, avvenire solo se realmente supportato da un innalzamento della quantità e soprattutto della qualità dei servizi per la mobilità urbana delle persone e delle merci. Dovrà, in altre parole, essere chiaro che il pacchetto delle innovazioni da assimilare, sarà complessivamente in grado di accrescere l'accessibilità e dunque la competitività delle nostre città.

D24 Si dovrebbero incoraggiare le amministrazioni cittadine ad instaurare il pedaggio urbano?Occorre una disciplina generale e/o orientamenti specifici per il pedaggio urbano? I proventi del pedaggio urbano dovrebbero essere utilizzati per migliorare il trasporto collettivo? E'opportuno internalizzare i costi esterni?

R24 No, non si ritiene opportuno incoraggiare le amministrazioni cittadine ad instaurare il pedaggio urbano. Un simile provvedimento, per non tradursi in un ulteriore limite alla accessibilità urbana, deve essere supportato da adeguate soluzioni concorrenti per raggiungere la città, e deve essere concertato con tutti gli stakeholder della realtà urbana.

La struttura della città europee, la loro dotazione di servizi di trasporto pubblico, le condizioni generali di accessibilità sono troppo diverse per consentire l'indifferenziata applicazione di una medesima soluzione tecnica presso tutte loro.

Per fare un esempio, ciò che può funzionare a Londra, con una estensione della rete metropolitana superiore a 400 km, potrebbe tradursi in un pesante fallimento in realtà urbane con una rete metro' di appena qualche chilometro (come tutte le città italiane).

In questo caso sarebbe molto più efficace incoraggiare le amministrazioni cittadine a dotarsi di adeguate infrastrutture per la mobilità (rete metropolitana o altro sistema di trasporto rapido di massa, nonché parcheggi), prima di avventurarsi nella promozione di singole tecniche estrapolate da quelle importanti condizioni di contesto che possono aver in gran parte, contribuito al loro successo.

D25 Quale sarebbe al lungo termine il valore aggiunto di un contributo finanziario mirato dell'UE a favore di un trasporto urbano pulito e a basso consumo energetico?

R25 Attraverso il meccanismo del co-finanziamento potrebbero essere orientate cospicue risorse verso il miglioramento dell'accessibilità delle città europee con immediate ricadute positive sulla loro competitività ed attrattività.

Inoltre, il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità sostenibile, delle persone e delle merci, renderebbe sicuramente più agevole il rispetto dei parametri di qualità dell'aria, almeno per le emissioni imputabili al settore trasporti, garantendo una più efficace ed uniforme tutela della salute dei cittadini europei.