

Proposte su logistica e distribuzione delle merci¹

La logistica ormai è divenuto un settore vitale per l'economia, la sua efficienza e organizzazione possono dare un spinta aggiuntiva alla crescita dei vari sistemi produttivi nel nostro paese. Negli ultimi anni gli aspetti riguardanti la logistica e il trasporto merci nelle aree urbane e metropolitane hanno assunto un rilievo sempre più crescente. Se da una parte la spinta alla ottimizzazione del sistema come componente vitale e imprescindibile per la crescita economica e lo sviluppo delle nostre metropoli, dall'altra sempre più spesso tale contesto viene percepito dall'opinione pubblica tra i fattori principali della congestione del traffico e dell'inquinamento ambientale che acustico

La concentrazione di popolazione presso le grandi aree metropolitane richiede soluzioni coraggiose e innovative per i modelli di governance della logistica cittadina. Spesso le nostre città vivono con difficoltà l'impatto della distribuzione delle merci così come è organizzata oggi e diventa sempre più difficile conciliare la fluidità del traffico, la regolarità del trasporto pubblico, la fruibilità degli spazi pedonali nonché la sentita esigenza di riduzione dell'inquinamento con la necessità di garantire il ciclo operativo legato alla distribuzione commerciale.

C'è dunque una reale esigenza, ormai non più rinviabile, di efficientare al meglio il sistema distributivo nelle nostre città, di inserirlo in politiche complessive di breve e medio-lungo periodo, di razionalizzarne l'assetto organizzativo e logistico in considerazione del ruolo strategico che oggi rappresenta. Gli obiettivi generali da perseguire nella regolamentazione del traffico merci rispondono ad istanze di natura economica, sociale ed ambientale con azioni basate al fine di migliorare la qualità della vita e l'eco-efficienza. E' necessaria una azione di indirizzo per favorire la riorganizzazione della rete dei servizi logistici urbani in grado di sviluppare un reale cambiamento dell'approccio nella gestione del trasporto merci, dal primo all'ultimo miglio.

La logistica, dal canto suo, richiede concentrazione per genere, economie di scala sia dal punto di vista delle attività di movimentazione delle merci che dal punto di vista del trasporto.

¹ A cura del Circolo PD autotrasporto.

Logistica e distribuzione merci a Roma e area Metropolitana

La predominanza dell'area metropolitana di Roma e la sua tendenza a crescere, rendono fondamentale l'implementazione di misure di logistica urbana, ad oggi sporadiche e non sistematiche.

Gli strumenti regolatori adottati su questo tema dal Comune di Roma in questi anni, non si sono dimostrati sufficientemente idonei per raggiungere l'obiettivo di migliorare il grado di efficienza privata del sistema distributivo urbano e della sua area metropolitana. Con la conseguenza che le esternalità negative prodotte da tale traffico, in termini di inquinamento, congestione e costi, permangono ancora altissime.

Anche a Roma ma soprattutto nella sua fascia periurbana, si evidenzia la necessità di una seria razionalizzazione dell'assetto organizzativo e logistico, anche in considerazione del ruolo strategico svolto dal settore nell'intera economia metropolitana e regionale. Il tema della distribuzione urbana delle merci deve essere quindi affrontato con un programma comune di attività politiche di regolamentazione e di organizzazione inserite in una vera e propria attività di governo urbano.

Il trasporto delle merci in ambito urbano costituisce una componente importante dell'uso del sistema viario e del territorio cittadino e le criticità della nostra città riflette i ritardi del sistema logistico nazionale. L'impatto che le politiche in atto o potenzialmente implementabili nel contesto attuale producono su ciascun attore, sia sulla catena nel suo complesso e, infine, sulla collettività effetti negativi.

Nella nostra città la distribuzione urbana delle merci rappresenta un elemento di criticità caratterizzate non solo da cronici problemi di congestione del traffico ed inquinamento (acustico ed atmosferico), ma anche, a differenza di altri contesti territoriali, da un edificato di particolare pregio storico-architettonico evidentemente danneggiato dagli agenti inquinanti e dalle vibrazioni generate soprattutto dal trasporto delle merci.

L'obiettivo che vorremmo proporre è quello di contribuire con un lavoro collettivo e sinergico a proporre una idea complessiva di quella che chiamiamo **City Logistics** con la formulazione di preposte politiche al fine di adottare definitivamente atti o regolamentazioni che, oltre a provare a ridurre le inefficienze del sistema distributivo urbano e metropolitano odierno, abbiano la capacità di porre in essere idee di governo di questa realtà. Un impegno che deve portarci a integrare al meglio quello che possiamo fare come politica su questo importante tema, pensare e agire in maniera rapida, governare, quindi, questi processi e non più subirli, lavorare in futuro su come articolare alcune nostre proposte con la **idea forza che la distribuzione delle merci così**

come e organizzata oggi non ha più futuro. Abbiamo bisogno di un nuovo modello di sviluppo.

Inizialmente e rapidamente dobbiamo lavorare su una azione politica che porti alla definizione di un **Piano merci del comune di Roma e la sua area metropolitana** che possa creare un quadro di riferimento dell'assetto organizzativo, logistico e di razionalizzazione del sistema distributivo, in considerazione del ruolo strategico della città sul processo di sviluppo dell'intera area metropolitana e Regionale.

Questi sono *alcuni dei punti* che il piano a nostro avviso dovrebbe contenere

- **Diversificazione orari di distribuzione.**

Promozione di una seria e reale discussione con tutti gli attori (associazioni, operatori, oo.ss) sulla modalità e soprattutto sulla concentrazione della distribuzione delle merci in orari coincidenti con quelli dei grandi spostamenti del trasporto pubblico e privato che porta inevitabilmente ad uno squilibrio con la crescente domanda di mobilità (*individuazione di orari diversi soprattutto sulle arterie di penetrazione alla città e delle grandi strade di scorrimento e non solo nel centro storico/ztl*)

- **Implementazione punti di raccolta.**

Vanno implementati i cosiddetti punti di raccolta, con reperimento di aree di deposito delle merci in grado di facilitare le operazioni sia nelle aree di primo accesso all'area urbana sia nell'ultimo miglio (cdu, transit point, stalli). Confrontarsi con la carenza /inadeguatezza dello spazio urbano a disposizione, in modo particolare nella nostra città significa avviare una politica dove le aree a disposizione in parte abbandonate, vengono preferibilmente utilizzate e riconvertite anche a questo scopo.

- **Implementazione aree di sosta.**

Vanno rapidamente implementate le aree sosta riservate alle operazioni di carico e scarico ad opera dei mezzi commerciali. La mancanza ormai cronica di queste aree incrementa il malfunzionamento della mobilità urbana ed inficia l'efficienza del trasporto merci, generando il fenomeno più vistoso, con il rallentamento provocato dai veicoli commerciali parcheggiati in doppia e tripla fila sulle nostre strade di maggior scorrimento, la possibilità di corsie preferenziali in alcune arterie e in orari particolari.

- **Conto proprio, sistema di incentivazione e disincentivazione.**

Superamento dell'incidenza eccessiva del conto proprio, assistiamo oggi ad una maggiore frammentazione degli operatori, con una sovrabbondanza di veicoli commerciali in circolazione, rispetto alla domanda di consegna/ritiro e con scarsi carichi. Tale frammentazione è dovuta sia ad inefficienza operativa (troppo veicoli con

fattore di riempimento basso) sia a mancanza di prescrizioni che impongano coefficienti di riempimento congrui. Adottare strumenti di governo di diversa portata, tra forme di incentivazione e disincentivazione e di concertazione tra gli attori dell'intero sistema distributivo (concessione di servizi e facilitazioni a favore di operatori partecipanti, erogazione ove possibile di finanziamenti per la conversione del parco veicoli obsoleto, interventi sulle infrastrutture, creazione di percorsi preferenziali con dotazione di supporti telematici)

- **Legalità e Sicurezza**

La logistica e il sistema dell'autotrasporto delle merci come abbiamo detto sino ad ora ricoprono un ruolo fondamentale per la crescita dei vari sistemi produttivi del nostro paese, un intero settore che ha però un alto tasso di penetrazione criminale, un fenomeno che ha assunto dimensioni sempre più evidenti e pericolose con tendenze espansive. L'ultima relazione della commissione parlamentare antimafia del 2012 è costellata da segnalazioni e indagini sulle infiltrazioni della criminalità nel settore. Molteplici sono ormai i casi di aziende direttamente infiltrate o conniventi con le organizzazioni malavitose, dai rifiuti, al trasporto materiale edile o alle derrate alimentari, come dimostrano le crescenti misure di chiusura delle imprese e di sequestro dei beni nel nostro territorio.

A questo va aggiunto il fenomeno dei consorzi e delle finte cooperative, sempre più presenti nei processi di esternalizzazione delle attività di movimentazione merci e facchinaggio nella nostra area metropolitana, una rete così vasta e ramificata da soffocare quelle realtà che rispettano le norme di legge. Centinaia sono le sanzioni comminate dagli uffici provinciali del lavoro sul fenomeno del lavoro nero e dello sfruttamento dei lavoratori e ormai non passa giorno che la guardia di finanza provinciale non intervenga su un giro di evasione fiscale e di false fatturazioni per decini e decine di milioni.

Molti sono gli allarmi lanciati da tutte le associazioni del settore che chiedono un intervento politico nell'affrontare questa situazione che in modo particolare insiste nel nostro territorio.