



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

1

Infrastrutture Trasporti Logistica e Mobilità · Newsletter Trasporti

in primo piano

Torino, 1 gennaio

EXPO Ferroviaria 2014: dall'1 al 3 aprile al Lingotto Fiere di Torino

A due anni dall'ultima edizione e a dieci dal debutto in Italia, si terrà al Lingotto Fiere di Torino dall'1 al 3 aprile, EXPO Ferroviaria 2014, il principale evento dell'industria ferroviaria in Italia. Vetrina di primaria importanza per i fornitori di prodotti e servizi per le infrastrutture, EXPO Ferroviaria include anche un intenso programma di conferenze, seminari e presentazioni degli espositori, che intensificheranno l'esperienza dei visitatori con dibattiti e opinioni di rilievo sulle tendenze tecnologiche di settore. Come ricordato nel [sito](#) dedicato all'evento, a cui si rinvia per tutte le informazioni sulla Fiera, non mancano anche in questa edizione le visite tecniche ai siti ferroviari più interessanti del territorio, tra cui la visita allo stabilimento Alstom di Savigliano, alla

**A cura del Settore Infrastrutture
Trasporti Logistica e Mobilità**
tel. 06 5866 659
fax 06 5819 153
trasporti@confcommercio.it

Questa newsletter è disponibile sul sito
associativo di Confcommercio
www.confcommercio.it

Metropolitana di Torino, la visita all'officina treni di Porta Milano e al Museo Ferroviario Piemontese.

Roma, 8 gennaio

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti pubblica la Relazione sull'attività delle Autorità portuali - Anno 2012

Annuale studio realizzato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per i porti, la Relazione sull'attività delle Autorità portuali 2012 è stata pubblica sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il documento, come si legge nella nota dello stesso Ministero, analizza e riassume gli interventi svolti in ognuno dei 24 porti sedi delle Autorità portuali, mettendo in evidenza i relativi aspetti organizzativi, dati di traffico ed elementi finanziari con riferimento all'anno 2012. Dopo un breve accenno al contesto economico di riferimento, la ricerca focalizza l'attenzione sul traffico che ha caratterizzato il trasporto marittimo nel panorama italiano e internazionale, per poi concentrarsi, come di consueto, sullo studio dei dati rilevanti relativi al traffico di merci e passeggeri nelle singole realtà portuali e delle attività svolte dalle Autorità portuali nel corso del 2012. Le tabelle riguardano il traffico complessivo, distinto tra merci liquide e merci solide, il numero dei container movimentati in T.E.U. e il numero

approfondimento

Linee guida della Regione Lombardia per la mobilità delle merci nelle città

La Regione Lombardia, il 25 ottobre scorso ha deliberato l'approvazione di Linee guida regionali per la mobilità delle merci nelle città, individuate e condivise tramite un percorso di confronto e approfondimento con le Associazioni di categoria, gli uffici dei Comuni con significativa esperienza nella regolamentazione del trasporto merci e nella sperimentazione di misure di logistica urbana, esperti di settore e gli uffici regionali con competenze per l'Ambiente e il Commercio. Gli indirizzi regionali a supporto delle attività di regolamentazione del trasporto delle merci e delle attività distributive nelle aree urbane individuati nel documento rispondono alle esigenze, emerse durante i lavori del Tavolo Regionale di concertazione sulla logistica, di armonizzazione, semplificazione e maggiore chiarezza, pubblicità e stabilità delle norme comunali, e risultano ancorate alla legge quadro regionale sui trasporti (n.6/2012,) la cui finalità consiste nello "sviluppare un sistema di trasporto integrato e rispondente alle esigenze di mobilità".

dei passeggeri trasportati. Inoltre è riportato il valore del traffico, sempre per ciascun porto, determinato in base al criterio previsto dalla L. 84/94 ai fini della verifica dei requisiti di traffico nei porti sede di Autorità portuali e cioè il complesso delle merci solide più il

10% delle merci liquide, particolare graduatoria dove Genova riconquista il primato perso nel 2011. A titolo esemplificativo riportiamo alcuni dati elaborati nel [documento](#) a cui si rinvia per un'analisi approfondita.

Grafico 1: Merci movimentate per tipologia

anno 2012 (tonnellate/1000)

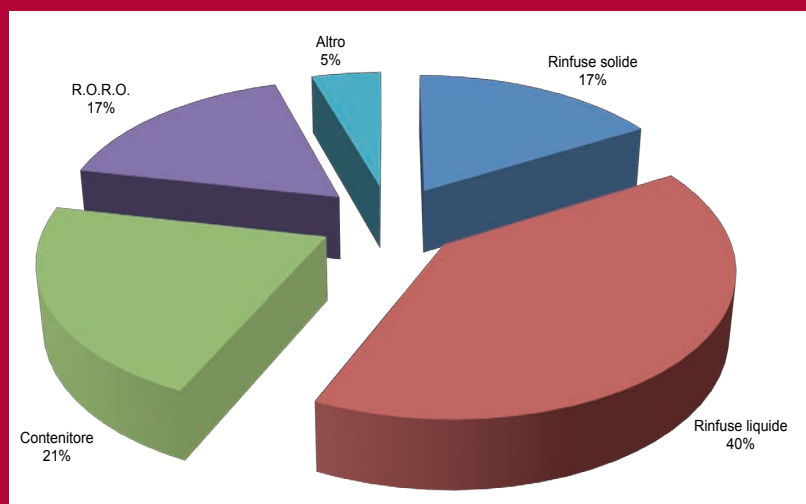


Tabella 1: Merci solide +10% merci liquide

anno 2012

Autorità portuali	tonnellate	%	variazione % sul 2011
Genova	34.728	11,92%	1,17
Trieste	30.214	10,37%	-12,74
Cagliari-P.Foxi	27.628	9,49%	14,44
Taranto	19.936	6,84%	-12,06
Augusta	17.334	5,95%	-8,81
Gioia Tauro	16.836	5,78%	1,84
Livorno	15.381	5,28%	-6,58
Venezia	15.375	5,28%	-5,30
Messina-Milazzo	14.107	4,84%	-7,94
Ravenna	12.660	4,35%	3,95
Napoli	11.819	4,06%	3,85
Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta	10.173	3,49%	-3,42
La Spezia	8.086	2,78%	-11,90
Savona-Vado	7.816	2,68%	3,54
Salerno	7.335	2,52%	-11,74
Brindisi	7.042	2,42%	-10,84
Olbia-Golfo Aranci	6.985	2,40%	-11,38
Ancona-Falconara	5.959	2,05%	-0,16
Palermo	5.321	1,83%	-25,54
Piombino-P. Ferraiò	4.823	1,66%	-7,32
Bari	4.357	1,50%	0,00
Catania	4.086	1,40%	2,48
Marina di Carrara	3.273	1,12%	1,27
Totale	291.274	100,00%	-4,23

Nella sintesi:

- Costituiscono uno strumento di supporto ai Comuni, che guidi la sostituzione della normativa esistente con una buona regolazione efficace, ma non inutilmente restrittiva;
- Intendono intervenire, in maniera organica, su tutti i diversi aspetti coinvolti nella logistica urbana: la Pianificazione, i Provvedimenti attuativi, le misure a tutela della qualità dell'aria, la regolamentazione della circolazione e delle operazioni di carico scarico;
- prevedono la coerenza dei diversi strumenti di pianificazione comunale, e il confronto e la concertazione degli stessi con Ass.ni di categoria e Comuni limitrofi, (coerenza delle misure di settore con i Piani degli orari delle città);
- dispongono la stabilità, la gradualità, la sostenibilità economica e l'uniformità dei provvedimenti adottati dai Comuni nel settore;
- configurano un ruolo di cabina di regia della Regione, su tutti i diversi aspetti, sostenendo l'adozione di misure concertate, coerenti con i diversi livelli di piano, scientificamente consistenti, rispondenti ai principi di proporzionalità ed efficacia, attente alle esigenze del sistema economico;
- associano alle prescrizioni due allegati tecnici per orientare le indagini e la pianificazione da parte dei Comuni, nonché diffondere alcune buone pratiche nel settore della logistica urbana, con l'avvertenza che ciascuna soluzione non debba essere replicata a prescindere dal contesto di inserimento, ma piuttosto, ad essa adattata quando non utilizzata come semplice spunto per giungere ad una nuova specifica soluzione.

Riportiamo, di seguito, le "Linee guida regionali ai Comuni per la regolamentazione delle attività di trasporto merci in area urbana" [rinviando al sito](#), della Regione Lombardia per la consultazione dei relativi allegati tecnici "Strumenti e metodi per la pianificazione delle misure di regolamentazione della mobilità delle merci in area urbana" e "Abaco delle misure di logistica"(omissis).

Roma, 8 gennaio

Emanata la Direttiva generale per l'attività amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Anno 2014

È stata trasmessa alla Corte dei Conti per la registrazione, l'[annuale direttiva](#) che individua gli indirizzi generali per l'attività e la gestione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e conferisce ai centri di responsabilità amministrativa gli obiettivi strategici e i connessi obiettivi operativi da realizzare nel corso dell'anno. Emanato il 31 dicembre 2013 dal Ministro, Maurizio Lupi, il provvedimento si articola intorno a quattro direttrici programmatiche indicate nell'ambito delle priorità politiche fissate nell'Atto d'indirizzo ministeriale dell'8 agosto 2013. Sicurezza, sviluppo delle infrastrutture, incremento di efficienza del sistema dei trasporti e ammodernamento della macchina ministeriale si declinano nei relativi obbiettivi strategici ed operativi, riassunti nei quadri sinottici allegati alla Direttiva generale, e sui quali Lupi richiama l'attenzione dei capi dipartimento e dei dirigenti, titolari dei centri di responsabilità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Roma, 13 gennaio

Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori: avviato l'iter per il rinnovo della composizione

È stato pubblicato sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il [decreto dirigenziale](#) del 30 dicembre 2013 che assegna il termine di 30 giorni decorrenti dalla stessa data del decreto, per presentare la domanda per entrare a far parte del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori da parte della Associazioni di categoria. L'iter di rinnovo della composizione dell'organo, il cui avvio è stato comunicato dal Direttore della Direzione Generale del trasporto stradale e dell'intermodalità, con [nota](#) del 2 dicembre 2013, dovrà seguire i criteri stabiliti dalla [legge di Stabilità 2013](#), pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 27 dicembre 2013. Sulla base delle nuove disposizioni normative, le Associazioni

nazionali dell'autotrasporto di case per conto terzi, nonché le Associazioni di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo devono, infatti, dimostrare, secondo le modalità stabilite del richiamato decreto dirigenziale, il possesso di specifici requisiti:

- 1) ordinamento interno a base democratica, sancito dallo statuto;
- 2) potere di rappresentanza, risultante in modo esplicito dallo statuto, della categoria degli autotrasportatori, con esclusione di contemporanea rappresentanza di categorie aventi interessi contrapposti;
- 3) anzianità di costituzione, avvenuta con atto notarile, di almeno cinque anni, durante i quali siano state date, in maniera continuativa, anche a livello provinciale, manifestazioni di attività svolte nell'interesse professionale della categoria;
- 4) non meno di cinquecento imprese iscritte a livello nazionale, ovvero imprese iscritte con un totale di veicoli aventi massa complessiva non inferiore a ventimila tonnellate;
- 5) organizzazione periferica comprovata con proprie sedi in almeno venti circoscrizioni provinciali;
- 6) essere state firmatarie, nel corso degli ultimi dieci anni, di rinnovi del contratto collettivo nazionale di lavoro logistica, trasporto merci e spedizione;
- 7) essere rappresentate in seno al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, direttamente o per il tramite delle Confederazioni alle quali aderisce.

Roma, 17 gennaio

Mobilities and Hospitable City: Società Geografica Italiana ospita il convegno internazionale

Si è tenuto a Villa Celimontana a Roma, il convegno internazionale "Mobilities and Hospitable City", promosso dalla Società Geografica Italiana e patrocinato dall'Istituto nazionale di Urbanistica, in ricordo di Guido Martinotti, uno dei massimi

Linee guida regionali ai comuni per la regolamentazione delle attività di trasporto merci in area urbana

Premessa

La disciplina del trasporto delle merci verso le città e all'interno delle stesse rappresenta un tema fondamentale del più generale concetto di mobilità urbana quale fattore di competitività delle città, in grado di determinare rilevanti ricadute sulla qualità urbana, la riduzione dei tempi di trasporto e, in parallelo, dei suoi costi. Per tutelare e sviluppare la vita economica e sociale delle città, consentendo il loro approvvigionamento in quanto fondamentali luoghi di produzione e consumo di beni e servizi, è necessario individuare e attuare misure adeguate a consentire e agevolare la circolazione delle merci, la cui libertà rappresenta un principio ormai garantito in ogni ordinamento giuridico dei paesi dell'Unione Europea.

Tale consapevolezza ha condotto la Commissione europea ad individuare nel Libro Bianco sui trasporti del 2011 una serie di misure e obiettivi specifici per la mobilità urbana delle merci (il c.d. "trasporto dell'ultimo miglio"), finalizzati ad incidere positivamente non solo sulla qualità dell'aria ma anche sull'efficienza delle modalità di distribuzione. Per raggiungere l'obiettivo di abbattere del 60% le emissioni in atmosfera entro il 2050, il Libro Bianco individua, tra le numerose azioni, l'utilizzo di strumenti tecnologicamente avanzati per la gestione delle infrastrutture di trasporto e dei dispositivi a supporto della mobilità oltre all'uso di carburanti e sistemi di alimentazione sostenibili (quali GPL, metano, elettrico ecc.).

In Italia l'importanza strategica del settore logistico ha spinto le amministrazioni ad attivare ai diversi livelli interventi per promuoverne lo sviluppo. A livello locale si evidenzia che la quasi totalità dei Comuni di medio-grandi dimensioni ha sviluppato nel tempo sistemi di regolazione del traffico delle merci, introducendo regole per governarne i flussi veicolari, le finestre orarie, i tempi di sosta e più in generale l'organizzazione della distribuzione delle merci. Si riscontra negli ultimi anni una crescente attenzione al tema anche da parte di

studiosi di sociologia urbana, scomparso nel 2012. Sintesi di un lungo lavoro che parte dal superamento della logica della conoscenza parcellizzata, la due giorni dedicata al confronto di studi e ricerche sulle strategie di mobilità e ospitalità delle città, in costante evoluzione, ha visto la partecipazione di numerosi studiosi e ricercatori provenienti da diversi Paesi. Fatto il punto sulle problematiche rilevanti, l'incontro ha costituito l'occasione per annunciare la costituzione di un Osservatorio sulla mobilità nazionale come sottolineato dal Presidente della Società Geografica Italiana, Sergio Conte, in apertura della prima giornata di lavoro. Dai trasporti, che incidono sull'intera società, al turismo la mobilità diventa un problema centrale e una sfida presente dove gli organismi che governano le metropoli, devono guardare per poter capire le necessità e le strategie da attuare per ottimizzare il processo di mutamento, oggi assolutamente necessario.

Roma, 17 gennaio

Piano nazionale degli aeroporti: il Ministro Lupi presenta un'informativa al Consiglio dei Ministri

Undici aeroporti strategici, ricompresi in dieci bacini di traffico e ulteriori ventisei aeroporti di interesse nazionale, è la classificazione degli scali aeroportuali del nostro Paese prevista dal nuovo [Piano nazionale](#) presentato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, al Consiglio dei Ministri. Come si legge nella sintesi della comunicazione, il Piano mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore nel quadro della normativa nazionale ed europea di riferimento in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa. Attese ormai da oltre 26 anni, le linee strategiche del documento programmatico sono state più volte ridisegnate. Nel 2011 è l'Enac, per conto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ad elaborare un [Piano](#), sulla base di uno studio realizzato da un raggruppamento di imprese, One Works, Nomisma, KPMG. Successivamente, nel 2013, il Ministro Corrado Passera, individua le linee strategiche in un [atto d'indirizzo](#) poi trasmesso alla

Conferenza Stato-Regioni, ma mai definitivamente approvato.

Torino, 21 gennaio

Piena operatività per l'Autorità di regolazione dei trasporti

Istituita con il decreto Salva Italia, l'Autorità competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori, inizia la piena operatività dopo la conclusione di tutte le fasi necessarie alla costituzione. Dopo la nomina della terna collegiale e l'insediamento a Torino, il Consiglio della stessa Autorità, il 19 dicembre 2013, ne ha infatti deliberato la messa in moto a decorrere dal 15 gennaio 2014. La stessa data è stata ricordata anche dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, lo scorso 9 gennaio, in occasione del [question time](#) alla Camera dei Deputati sull'aumento delle tariffe autostradali, ribadendo il ruolo importante attribuito alla neonata Autorità in materia, relativamente alla possibilità d'intervento sulle nuove concessioni, e all'obbligo di garantirne una gestione degli aspetti regolativi equa, finalizzata alla tutela del consumatore e della concorrenza.

Immediati i primi atti concreti. Il 16 gennaio sono state, infatti, [pubblicate](#) e rese efficaci tre delibere approvate dal Consiglio. Nell'ambito delle proprie funzioni, l'organismo di regolazione adotta il Regolamento che disciplina i procedimenti per la formazione delle decisioni dell'Autorità e per la partecipazione ad esse dei soggetti portatori d'interesse e apre due indagini conoscitive, una sui servizi di trasporto passeggeri l'altra sull'accesso alle infrastrutture, indagini volte tra l'altro a identificare le azioni prioritarie da intraprendere.

Roma, 27 gennaio

Confcommercio-Imprese per l'Italia avvia una discussione per un Patto Nazionale per la Mobilità Urbana per la Crescita

Con l'obiettivo di elaborare un manifesto per un Patto sulla mobilità urbana, da presentare a livello nazionale e successivamente nelle diverse

alcune Province e Regioni, mentre a livello centrale il tema è stato recentemente rilanciato dal Piano Nazionale della Logistica 2011-2020.

La logistica urbana è stata affrontata in Lombardia con un approccio integrato rispetto alle tematiche del trasporto merci, mediante l'istituzione nel 2011 di uno specifico ambito di lavoro e confronto, il Tavolo regionale per la mobilità delle merci. Il Tavolo, che riunisce i principali attori del trasporto merci e della logistica (istituzioni pubbliche, associazioni dei trasporti e della logistica, gestori di aeroporti, porti e terminal ferroviari, sistema camerale e sindacati) ha definito un programma di azioni e interventi, tra cui assumono rilievo le azioni strategiche per la mobilità urbana delle merci, volte a migliorare il sistema logistico lombardo, rendendolo più competitivo ed efficiente.

Il Tavolo ha avviato le attività sulla logistica urbana con l'individuazione delle peculiarità e delle specifiche problematiche del trasporto urbano, quali l'alta densità abitativa e l'elevata sensibilità ai temi di carattere ambientale, la difficoltà nel potenziare ed ampliare le infrastrutture esistenti o nel crearne di nuove, le limitazioni fisiche dei tracciati stradali o l'andamento irregolare degli stessi. Un esame della realtà distributiva nei Comuni lombardi ha messo in evidenza la disarmonia e frammentarietà territoriale e temporale dei provvedimenti che regolano la distribuzione urbana delle merci e la conseguente difficoltà degli attori logistici di operare nelle città in modo efficace ed efficiente, nel rispetto dei limiti introdotti dalle amministrazioni per il contenimento dell'inquinamento atmosferico e della congestione del traffico.

È quindi stata avanzata la richiesta, da parte degli operatori logistici aderenti al Tavolo, di uno strumento regionale di supporto ai Comuni che li guidi nella sostituzione della normativa esistente con una buona regolazione, efficace ma non inutilmente restrittiva, in grado di garantire la capacità delle amministrazioni di assicurare il rispetto delle regole senza eccessivi intralci e costi per cittadini e imprese, nonché nella semplificazione dei procedimenti amministrativi e nella contrazione dei relativi tempi.

realtà locali, il settore trasporti di Confcommercio-Imprese per l'Italia ha avviato un tavolo tecnico di discussione con alcuni rappresentanti territoriali del sistema confederale. I lavori hanno preso spunto dalla recente [Comunicazione](#) della Commissione Europea "Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficiente nell'uso delle risorse" e da alcune buone pratiche nello specifico campo della logistica urbana avviate nella Città di Torino e nella Regione Lombardia (per la cui trattazione si rinvia all'approfondimento). Attraverso il confronto con i responsabili delle associazioni del sistema coinvolte, la Confederazione intende elaborare uno studio sul metodo di concentrazione adottato con le Amministrazioni nonché un'analisi sulle criticità e i risultati ottenuti, al fine di porre rimedio alla disorganicità degli strumenti di governo del settore e al sovrapporsi disordinato di funzioni e competenze evitando il proliferarsi di misure, adottate spesso senza adeguate basi scientifiche, di blocco o limitazione estemporanea della circolazione. Il cambio di passo nel settore è stato sollecitato dalla stessa Commissione Europea nella richiamata Comunicazione. Sul punto, può essere utile ricordare quanto [affermato](#) dal Vicepresidente della Commissione Europea e Commissario per la mobilità e i trasporti, Siim Kallas, in occasione della presentazione del pacchetto di misure sulla mobilità urbana, varato dalla Commissione Europea lo scorso 17 dicembre: "Affrontare i problemi di mobilità urbana rappresenta oggi una delle maggiori sfide del settore dei trasporti. Possiamo essere più efficaci solo con un'azione coordinata. Il potere decisionale è principalmente nelle mani delle autorità locali, che godono di una posizione privilegiata per adottare misure importanti a livello locale, con il dovuto sostegno a livello nazionale e dell'UE".

Roma, 27 gennaio

Distretti logistici e riduzione delle Autorità Portuali: il Ministro Lupi anticipa le linee del Piano di riforma

Accorpamento degli scali in distretti logistici e riduzione del numero delle Autorità Portuali,

costituiscono l'ossatura del nuovo progetto di riforma della legge portuale, inviato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, ai Presidenti delle Commissioni competenti di Camera e Senato, lo scorso 17 gennaio. Sulla linea di quanto già anticipato nell'ultima Assemblea di Assoporti, lo scorso 29 ottobre, il Ministro intende superare quel disegno di legge, giudicato insufficiente, che non ha ottenuto l'approvazione nella scorsa legislatura.

Punto cardine dello schema di riforma, che come annunciato dalla stampa potrebbe diventare un decreto legge, l'individuazione una nuova Autorità Portuale e logistica di interesse strategico, per ognuno degli otto distretti, Alto Tirreno, Medio Tirreno, Basso Tirreno, Alto Adriatico, Medio Adriatico, Basso Adriatico-Ionio, Sicilia e Sardegna. Le delimitazioni dei distretti logistici e l'identificazione dei porti inclusi saranno effettuati sulla base di specifici criteri quali l'appartenenza alle reti Ten-T, il rilievo del porto rispetto a dimensioni, tipologia e qualità del traffico, ubicazione territoriale, collegamento funzionale con i corridoi multimediali europei e ruolo strategico nei traffici internazionali, in coerenza con la programmazione logistica nazionale con proiezione almeno decennale e disponibilità di collegamenti ferroviari e stradali con reti prioritarie.

Il Vicepresidente di Confcommercio-Imprese per l'Italia, Paolo Uggè giudica la riorganizzazione del sistema portuale italiano annunciata dal Ministro un passo meritevole di attenzione. La necessità per i porti di fare sistema attraverso distretti logistici, coordinati da un'unica Authority, ricorda Uggè, ha costituito da sempre la convinzione degli imprenditori della filiera del trasporto, che si trovano in Confcommercio. Essenziale sarà che la nuova governance valorizzi le componenti portatrici di esigenze, competenze ed esperienze e che il Piano nazionale dei porti non sia disgiunto da quello degli interporti e della logistica, dal patto della logistica e dal conseguente Piano, approvato dal Cipe, secondo una logica di sistema, indispensabile al Paese. Secondo il Vicepresidente Confederale, agire diversamente significherebbe far naufragare il progetto prima ancora di vararlo.

Le presenti Linee guida, elaborate in risposta ai rilievi emersi dal Tavolo, indirizzano i Comuni, salvaguardandone la necessaria autonomia, a prestare una maggiore attenzione alla normativa prodotta, sotto il profilo quantitativo e qualitativo.

Per quanto concerne il primo aspetto, si evidenzia come l'eccesso di regolazione, che trova la sua origine nella crescita e differenziazione delle domande sociali che caratterizzano le società contemporanee, oltre che nell'incremento della tipologia di interessi pubblici ritenuti meritevoli di tutela, equivalga spesso all'assenza di regole: una normativa elefantiaca, frammentata, disordinata produce l'incertezza del diritto sia da parte di chi vi si deve conformare che da parte di chi è preposto a garantirne il rispetto, incertezza che conduce frequentemente all'illegalità. Allo stesso modo, la deregolazione non costituisce una risposta adeguata per fronteggiare le esigenze crescenti dei cittadini e la maggiore domanda di mobilità. È quindi necessario trovare il giusto punto di equilibrio tra le opposte spinte della deregolazione e della iper-regolamentazione, evitando i carichi regolativi non necessari o sproporzionati rispetto agli interessi da tutelare, ai benefici e ai costi che ne derivano. Occorre a tal fine individuare le forme di tutela più efficaci ma al contempo meno onerose per la libertà di cittadini e imprese, senza rinunciare a tutelare gli interessi generali della collettività.

Sotto il profilo qualitativo, si sottolinea la necessità di regole di buona qualità, che tengano conto della generalità degli interessi coinvolti, affinché siano tutelati interessi collettivi primari come la sicurezza, la salute dei cittadini, la salubrità dell'ambiente, la protezione del patrimonio culturale. Una buona regolamentazione e l'esistenza di sistemi amministrativi che assicurino il rispetto delle norme rientrano infatti tra le condizioni di contesto che favoriscono lo sviluppo e la competitività dei sistemi economici delle nostre città. Si rileva quindi come non sia sufficiente intervenire sporadicamente per correggere occasionali disfunzioni causate da norme errate, obsolete, sproporzionate o eccessivamente rigide: è invece necessario modificare il processo di produzione delle regole, affinché l'attenzione

Roma, 27 gennaio

Vertice intergovernativo Italia-Spagna: tra le priorità d'interesse liberalizzazione ferroviaria e eco- bonus

Forte sintonia tra il Presidente del Consiglio dei Ministri, Enrico Letta e il Premier spagnolo, Mariano Rajoy, è emersa dai colloqui bilaterali, tenutisi a Roma, tra Italia e Spagna nell'ambito dei 18° vertice intergovernativo, alla presenza delle rispettive delegazioni. Dall'incontro una dichiarazione congiunta che ha ribadito il loro impegno per dare un contributo significativo volto ad individuare soluzioni concrete alle sfide a livello europeo. Il ruolo delle grandi infrastrutture transeuropee, il IV Pacchetto Ferroviario, il Sistema dei Porti, il Pacchetto aeroporti e il Cielo Unico II, tra le questioni al centro dei colloqui. In particolare, in tema di liberalizzazione ferroviaria i due Paesi ribadiscono la necessità di procedere nel negoziato europeo, al fine di favorire uguali opportunità di investimenti per le aziende di tutti i Paesi comunitari. Altro tema rilevante il traffico marittimo, sia passeggeri che merci, così come l'esistenza di una rete di trasporto marittimo di breve distanza tra i porti spagnoli e italiani promossa tramite iniziative private e con l'aiuto del Programma Marco Polo dell'Unione Europea. Come si legge nella [nota](#) pubblicata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, entrambi i Paesi manifestano il loro interesse per l'estensione del meccanismo denominato "eco bonus", di aiuto alla domanda di questa modalità di trasporto stabilito dall'Italia, ad altri Stati membri dell'Unione Europea, mediante un'opportuna articolazione e dotazione finanziaria nell'ambito della Politica Comune dei Trasporti.

alla qualità della regolazione sia sistematica e continuativa. La pianificazione delle politiche di mobilità si presenta quale strumento fondamentale per avviare dei processi adeguatamente concepiti, controllati, concretamente realizzabili nel contesto urbano, valida alternativa alla normativa frammentaria e disordinata.

Mediante l'adozione delle Linee guida, la Regione si propone inoltre di contribuire all'armonizzazione delle regole che sovrintendono alla circolazione urbana delle merci nei territori dei Comuni. In tal senso gli indirizzi regionali si presentano in linea con quanto indicato nel documento "Quattro proposte per la prima fase di attuazione del Piano Nazionale della Logistica" redatto dalla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, dove si afferma che è necessario "(...) promuovere un coordinamento concertato a scala regionale per formulare scenari compatibili con l'operatività e la capacità operativa delle imprese". L'importanza delle Linee guida risiede infatti nella necessità di evitare che decisioni localistiche possano avere ripercussioni negative sull'efficienza della distribuzione e sulle scelte economiche e d'investimento degli operatori logistici. Ulteriore finalità del documento è infatti di trasmettere alle amministrazioni comunali una maggiore consapevolezza sul tema, per evitare che l'attenzione rivolta agli operatori logistici non si traduca nell'imposizione di misure vessatorie nei confronti di una categoria che, con i propri spostamenti, contribuisce solo in minima parte al traffico complessivo dei centri storici.

L'obiettivo ultimo è infatti creare le condizioni per una logistica urbana sostenibile, ossia:

- capace di assicurare l'efficienza del trasporto merci, riducendo il numero dei viaggi di consegna e massimizzando la capacità di carico dei veicoli;
- in grado di migliorare le condizioni di lavoro degli addetti alla distribuzione delle merci;
- coerente con gli standard ambientali promossi in termini di riduzione delle emissioni, dei rumori e di miglioramento della qualità dell'aria;

- suscettibile di minimizzare l'impatto negativo delle attività distributive sulla vivibilità delle città.

Costituiscono parte integrante delle presenti Linee guida i seguenti allegati:

- Allegato 1 "Strumenti e metodi per la pianificazione delle misure di regolamentazione della mobilità delle merci in area urbana", contenente una serie di indicazioni operative sulle metodologie di analisi della domanda di mobilità nelle città e la predisposizione dei relativi strumenti di pianificazione;
- Allegato 2 "Abaco delle misure di logistica urbana delle merci", contenente una classificazione e analisi descrittiva delle misure sperimentate dalle città che si sono confrontate con il tema del trasporto delle merci in area urbana.

TITOLO 1 - PRINCIPI GENERALI

1. Definizioni

Ai fini delle presenti Linee guida si definiscono:

- "restrizioni", le regole che prevedono divieti e limitazioni nei confronti di categorie di veicoli e di utenti;
- "divieti", le regole che vietano un determinato comportamento a categorie di veicoli e di utenti. Essi possono essere permanenti o limitati nel tempo (per esempio essere previsti solo in fasce orarie e/o giorni predeterminati);
- "limitazioni", le regole che subordinano la liceità di un determinato comportamento all'adempimento di specifiche prescrizioni;
- "deroghe", i provvedimenti volti ad istituire eccezioni puntuali ad uno o più divieti in favore di categorie di veicoli e di utenti determinati;
- "autorizzazioni" o "permessi", i provvedimenti che consentono ai relativi beneficiari di tenere un comportamento soggetto a limitazioni, in ragione dell'adempimento delle prescrizioni previste;
- "esclusioni", l'esenzione di categorie di veicoli e di utenti da divieti o limitazioni imposti ad altre categorie;

- “finestre orarie”, fasce orarie giornaliere durante le quali è consentito, con o senza limitazioni, un determinato comportamento che in diverso orario è assoggettato a divieto;
- “operatori logistici”, operatori economici che svolgono attività di raccolta, trasporto o distribuzione di merci nelle aree urbane.

Capo I - Pianificazione urbana

2. Pianificazione delle misure di logistica urbana

La Regione promuove l'adozione da parte dei Comuni degli strumenti di governo della mobilità disciplinati dalla normativa statale e regionale, ai fini della programmazione e attuazione di interventi di regolamentazione in una prospettiva di medio-lungo periodo.

Per la pianificazione di misure che influiscono sulla mobilità dei veicoli che trasportano merci, i Comuni fanno riferimento alle indicazioni contenute nell'Allegato 1 alle presenti Linee guida.

Al fine di monitorare le iniziative comunali che incidono sulle attività di distribuzione delle merci nelle città, i Comuni trasmettono copia dei propri Piani Urbani del Traffico e Piani Urbani della Mobilità e dei relativi aggiornamenti agli uffici regionali competenti.

3. Conformità alle prescrizioni di carattere sovraordinato

I Comuni garantiscono la conformità dei propri strumenti di pianificazione con le prescrizioni e i contenuti della pianificazione di livello territoriale superiore, con particolare riferimento al Piano Territoriale Regionale (PTR), ai Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP), adottati ai sensi della l.r. 12/2005, nonché ai Piani del traffico per la viabilità extraurbana (PTVE), previsti dall'art. 36, comma 3, del Codice della Strada.

I Comuni si adoperano per garantire la conformazione dei Piani Urbani della Mobilità agli obiettivi generali della programmazione economico-sociale, territoriale e ambientale fissati dalla Regione nel Programma Regionale di Sviluppo (PRS), nel Programma Regionale di Interventi per la Qualità dell'Aria (PRIA) e negli ulteriori strumenti di programmazione e pianificazione adottati su scala

regionale, in analogia con l'adeguamento dei PUT a tali obiettivi già previsto dal comma 6, ultimo capoverso, dell'art. 36 del Codice della Strada (D.Lgs 30 aprile 1992, n. 285).

Per garantire che le decisioni degli enti locali in materia di mobilità siano coerenti con i programmi regionali di tutela della qualità dell'aria, di promozione della mobilità sostenibile e di sviluppo del settore logistico, le amministrazioni comunali possono invitare la Regione a partecipare agli incontri di concertazione, ovvero a fornire indicazioni sulla compatibilità delle misure proposte con gli obiettivi adottati a livello regionale.

4. Coerenza tra gli strumenti comunali di pianificazione

I Comuni devono garantire la coerenza, in termini di contenuto e prescrizioni, tra tutti gli strumenti di pianificazione comunale adottati, ed in particolare tra:

- Piano Urbano del Traffico (PUT), redatto in conformità all'art. 36, Codice della Strada e relative disposizioni attuative;
- Piano Urbano della Mobilità (PUM), di cui all'art. 22, L. 24 novembre 2000, n. 340 e relative disposizioni attuative;
- Programma Urbano dei Parcheggi (PUP), di cui alla L. 24 marzo 1989, n. 122 e relative disposizioni attuative;
- Piano di Governo del Territorio (PGT), previsto e disciplinato dalla l.r. 11 marzo 2005, n. 12;
- Piano dei Tempi e degli Orari, previsto dalla L. 8 marzo 2000, n. 53 e dalla l.r. 28 ottobre 2004, n. 28.

A tal fine i Comuni:

- effettuano gli studi e le analisi preliminari alla predisposizione di nuovi piani o al relativo aggiornamento tenendo conto dei vincoli posti dai piani vigenti;
- verificano la conformità delle misure ipotizzate con le previsioni degli altri strumenti di pianificazione e programmazione, vigenti o prossimi all'adozione, e procedono quindi alla conformazione delle previsioni o all'approvazione delle necessarie varianti ai piani vigenti.

5. Rispondenza al contesto di riferimento

Le politiche di mobilità suscettibili di influire sulle attività di trasporto delle merci in area urbana devono essere coerenti con la realtà territoriale e la domanda di servizi di trasporto provenienti dal tessuto economico urbano risultante dall'analisi svolta secondo il metodo di cui all'Allegato 1. Esse potranno essere adottate solo previa attenta valutazione dei potenziali riflessi sulle attività economiche che si svolgono sia in ambito locale, sia in un più ampio contesto territoriale.

6. Confronto e concertazione

Nella fase di pianificazione e programmazione delle politiche di mobilità dovranno essere garantiti il confronto e la concertazione con:

- le rappresentanze associative delle categorie coinvolte nel processo di distribuzione delle merci in ambito urbano;
- i Comuni confinanti o limitrofi che si ritiene possano avere un interesse diretto;
- altri soggetti pubblici o privati eventualmente interessati.

Il confronto e la concertazione con tali soggetti potranno essere opportunamente istituzionalizzati mediante la sottoscrizione di appositi accordi.

Al fine di supportare le amministrazioni locali nell'attività di concertazione, la Regione favorisce l'incontro tra i Comuni e le associazioni di categoria degli operatori logistici, per il tramite dei tavoli istituzionali regionali, nonché di uno specifico Osservatorio per l'applicazione delle presenti Linee guida da attivarsi a livello regionale in collaborazione con le associazioni medesime.

Capo II - Provvedimenti attuativi delle politiche di mobilità urbana

7. Attuazione dei piani

I Comuni si impegnano a dare effettiva attuazione ai piani adottati:

- individuando le necessarie risorse nell'ambito del programma triennale delle opere pubbliche, di cui al D.Lgs 12 aprile 2006, n. 163;
- adoperandosi per reperire ulteriori finanziamenti pubblici e privati. A tale proposito, la Regione organizza specifici incontri con le associazioni di

categoria e i Comuni interessati, volti a verificare le opportunità regionali, nazionali ed europee di finanziamento di idee progettuali sulla logistica urbana.

Per un'efficace attuazione dei piani, con riferimento alle misure maggiormente impattanti, i Comuni adottano adeguate forme di sperimentazione, le quali:

- devono avere una durata predeterminata e limitata nel tempo, fatto salvo che essa deve risultare adeguata rispetto alle esigenze di riscontro sugli effetti prodotti;
- possono essere attuate in periodi diversi e in modo graduale rispetto agli effetti generabili (ad esempio programmando una serie di applicazioni sperimentali in periodi di minore intensità di traffico);
- devono essere anticipatamente comunicate ai cittadini e alle categorie di utenti interessate;
- non devono dissimulare l'introduzione a regime delle misure programmate.

L'introduzione delle misure più rilevanti deve avvenire in modo progressivo, così da consentire agli interessati di modificare i propri comportamenti in un ragionevole lasso di tempo, previa adeguata pubblicizzazione delle tempistiche, degli adempimenti richiesti e dei limiti e divieti introdotti.

8. Coerenza con gli strumenti di pianificazione

I Comuni garantiscono la coerenza di tutti i provvedimenti comunali che incidono sulla mobilità urbana delle merci con i vigenti strumenti comunali di pianificazione in tema di mobilità, in particolare per quanto concerne l'istituzione di aree pedonali, zone a traffico limitato (ZTL) e zone a sosta regolamentata (ZSR), l'introduzione di restrizioni per l'accesso e la circolazione nelle aree urbane e per utilizzo di stalli di carico e scarico e aree di sosta e la sperimentazione di modelli di logistica urbana.

9. Proporzionalità ed efficacia

I provvedimenti adottati dalle Amministrazioni comunali si conformano ai principi di proporzionalità ed efficacia. I Comuni devono pertanto evitare l'adozione di eccessive restrizioni alla circolazione dei veicoli commerciali, nella consapevolezza che gli

obiettivi di sicurezza e di salute pubblica possono essere efficacemente tutelati anche con iniziative, meno restrittive, di incentivazione di condotte virtuose e di disincentivazione di comportamenti che comportano rilevanti esternalità negative.

10. Stabilità, gradualità, sostenibilità economica e uniformità

I Comuni devono tenere in debita considerazione i costi che gli utenti dovranno prevedibilmente sostenere o che hanno già sostenuto per adeguarsi alle politiche di mobilità del Comune, valutandone la sostenibilità economica per gli stessi e tenendo conto del tempo necessario all'ammortamento di veicoli e dotazioni. A tal fine essi garantiscono una ragionevole stabilità nel tempo delle norme e misure adottate, concertandone la durata con gli operatori logistici, e introducono tali regole e misure in modo graduale, in particolare per quanto riguarda i limiti di circolazione per i veicoli e i provvedimenti volti ad incidere sui comportamenti abituali degli operatori logistici.

La sostenibilità economica e finanziaria delle misure adottate deve essere opportunamente valutata anche con riferimento ai bilanci pluriennali di previsione e ai vincoli di spesa previsti dalla normativa vigente.

Per agevolare il rispetto delle regole da parte degli operatori logistici e facilitare la propria attività di controllo, i Comuni adottano preferibilmente disposizioni uniformi per l'intero territorio urbano, limitando per quanto possibile le eccezioni.

11. Semplicità, accessibilità e pubblicità

Le misure adottate dai Comuni per regolare la mobilità urbana dei veicoli commerciali rispondono a requisiti di semplicità e di agevole applicabilità.

A tal fine i Comuni sostituiscono i provvedimenti frammentari, parziali o contraddittori con provvedimenti di riordino organico, nel rispetto dei principi di coerenza con la pianificazione comunale e territoriale di cui agli articoli 3, 4 e 8.

Le amministrazioni comunali tengono conto della molteplicità di ordinamenti locali con cui gli operatori logistici devono confrontarsi e ne garantiscono l'accessibilità rendendoli di facile reperimento e consultazione. Pertanto pubblicizzano, con adeguata tempestività, le disposizioni adottate attraverso:

- una sezione dedicata sul sito internet istituzionale, in cui siano raccolte in sintesi le informazioni che interessano le diverse categorie di operatori logistici;
- adeguate campagne informative indirizzate agli operatori logistici, con il supporto delle associazioni di categoria ed eventualmente della Regione.

La Regione si adopera per pubblicizzare le misure adottate dai Comuni mediante lo sviluppo di un servizio dedicato all'informativa degli operatori logistici, da implementare e aggiornare con le informazioni, anche di natura cartografica, fornite dai Comuni interessati, sulla base della scheda di rilevazione parte integrante delle presenti Linee guida (Scheda 1).

12. Adeguamento della segnaletica

La segnaletica verticale e orizzontale è tempestivamente adeguata alla disciplina adottata con delibere e ordinanze.

Deve essere evitata ogni incongruità o contraddittorietà nella segnaletica suscettibile di ingenerare difficoltà interpretative negli utenti della strada.

TITOLO 2 - PROVVEDIMENTI E MISURE A TUTELA DELLA QUALITA' DELL'ARIA

13. Restrizioni regionali alla circolazione

I Comuni promuovono il rispetto delle restrizioni alla circolazione in area urbana stabilite periodicamente dalla Regione con delibera di Giunta in attuazione dell'articolo 13, commi 1 e 2, e dell'articolo 22, commi 1, 2 e 5 della l.r. 11 dicembre 2006, n. 24 "orme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente".

14. Misure strutturate contro l'inquinamento atmosferico

La Regione promuove l'adozione, da parte dei Comuni, di misure strutturate a tutela della qualità dell'aria.

In relazione allo stato della qualità dell'aria afferente al proprio territorio, essi possono, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica e considerati

il numero e la vetustà dei veicoli potenzialmente coinvolti, adottare misure di restrizione alla circolazione più rigide di quelle disposte dai provvedimenti regionali.

Nell'operare la distinzione tra veicoli a basse emissioni e veicoli altamente inquinanti, i Comuni devono fare riferimento alle direttive dell'Unione Europea sulle classi emissive dei veicoli (standard "Euro") e alle indicazioni della Regione desumibili dalle politiche di incentivo o disincentivo.

I Comuni promuovono l'utilizzo di veicoli a basse emissioni secondo le modalità, quanto più uniformi e concordate, ritenute più idonee rispetto alle peculiarità del territorio urbano e alle politiche di mobilità adottate, quali, a titolo esemplificativo, l'autorizzazione all'utilizzo di corsie preferenziali, la riduzione, finanche l'esenzione, delle tariffe di accesso alle zone a traffico limitato o di tariffe per la sosta e l'ampliamento della fascia oraria di accesso alle zone a traffico limitato.

Per agevolare l'attività di controllo del rispetto delle restrizioni alla circolazione dei veicoli, la Regione può concordare con gli enti locali e gli operatori logistici possibili modalità operative di facilitazione (ad esempio l'emissione di contrassegni obbligatori o vetrofanie validi su tutto il territorio regionale) o incentivi economici (quali il finanziamento di tecnologie per i controlli ecc.), compatibilmente con la relativa disponibilità finanziaria.

15. Misure di interdizione occasionale del traffico

Nell'adozione di misure di interdizione occasionale del traffico (c.d. "blocchi"), i Comuni devono tenere conto delle esigenze di consegna di prodotti farmaceutici e di mezzi che svolgono servizi pubblici quali il servizio pubblico postale, sia con licenze che con autorizzazioni generali, prevedendo opportune eccezioni per queste categorie, eventualmente prescrivendo che l'effettiva attività di trasporto sia dimostrata in occasione dei controlli tramite l'esibizione delle bolle di consegna. Per garantire l'efficacia delle misure adottate, di cui deve essere data adeguata pubblicità e informativa all'utenza, esse sono quanto più possibile concordate con i

Comuni limitrofi, anche tramite il coordinamento da parte della Provincia.

TITOLO 3 - REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLE OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO

Capo I - Divieti e limitazioni

16. Restrizioni per l'accesso a zone a traffico limitato

L'introduzione di divieti e limitazioni per l'accesso a zone a traffico limitato deve tenere conto dei flussi di traffico generati all'esterno di tali zone e del potenziale aumento della domanda di spazi di sosta in prossimità delle stesse, anche al fine della predisposizione di stalli adeguati, per numero e dimensione, riservati al carico e scarico delle merci in conformità a quanto previsto al Capo V del presente Titolo.

17. Restrizioni per dimensioni dei veicoli

In conformità alle direttive impartite dalla Circolare del Ministero dei Lavori pubblici- Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, del 5 agosto 1993, n. 62, nelle aree urbane deve essere di norma consentita la libera circolazione a tutti gli autocarri avente massa a pieno carico non superiore a 7,5 tonnellate.

I provvedimenti di divieto e di limitazione all'accesso di veicoli in specifiche aree o vie del centro abitato in base alle caratteristiche dimensionali (altezza, larghezza, lunghezza e massa a pieno carico) devono in ogni caso essere adeguatamente motivati in ragione delle caratteristiche delle strade, quali la particolare ristrettezza, la presenza di recettori sensibili (scuole, servizi pubblici ecc.), la presenza di pavimentazioni di pregio ecc., o di altre esigenze riscontrate dall'amministrazione comunale. Tali modifiche possono essere adottate solo previa valutazione della possibilità di adottare misure diverse e di minore impatto sulla mobilità, che possano ugualmente tutelare gli interessi in questione (quali, ad esempio, barriere parapetonali, limitazioni di velocità, intensificazione della vigilanza, siepi e barriere antirumore ecc.).

I provvedimenti di divieto dovranno indicare uno o più percorsi alternativi per il transito dei veicoli sottoposti a divieto, individuati in modo che almeno uno di essi non renda obbligatorio l'utilizzo di tratti autostradali a pedaggio.

In occasione della revisione degli strumenti di pianificazione comunale, all'interno dei quali i suddetti provvedimenti devono essere organicamente inseriti, le Amministrazioni devono valutare, sulla base di nuova valutazione degli interessi pubblici e privati coinvolti, l'opportunità di mantenere o rimuovere simili misure, anche tenendo conto della quantità delle deroghe e dei permessi richiesti o rilasciati nel periodo di vigenza delle restrizioni.

Capo II - Finestre orarie

18. Riorganizzazione territoriale degli orari per la distribuzione delle merci

La riorganizzazione territoriale degli orari dedicati alle operazioni di distribuzione urbana delle merci deve essere preferibilmente concertata tra Comuni capoluogo di Provincia e Comuni limitrofi, anche nell'ambito della conferenza dei sindaci, di cui all'art. 25, comma 3, L. 53/2000 integrata da un rappresentante del presidente della Provincia, e tra Comuni insistenti su un'area omogenea.

19. Finestre orarie di transito e carico e scarico in zone a traffico limitato

La Regione promuove la predisposizione e adozione da parte dei Comuni del Piano dei Tempi e degli Orari, ai sensi della L. 8 marzo 2000, n. 53 e dalla l.r. 28 ottobre 2004, n. 28.

Gli orari di accesso alle zone a traffico limitato devono essere coordinati con i tempi della città, in termini di apertura e attività degli esercizi commerciali, degli uffici pubblici, dei servizi essenziali, delle attività produttive, delle attività terziarie ed in genere dei luoghi ad alta frequentazione.

Nelle zone a traffico limitato è preferibile l'adozione, ove compatibili con le caratteristiche dell'area, di finestre orarie di transito dei veicoli commerciali e di carico e scarico di adeguata ampiezza. Si considera adeguatamente ampia una finestra oraria la cui estensione consenta agli operatori logistici di ottimizzare il carico dei veicoli ed effettuare le

consegne negli orari in cui il traffico è meno intenso (c.d. "orari di morbida"), in quanto maggiore è l'estensione della fascia oraria consentita, minore è il numero di veicoli commerciali in circolazione a parità di consegne. L'ampiezza della finestra oraria è valutata anche con riferimento all'estensione della zona a traffico limitato e al numero ed alla tipologia degli esercizi commerciali in essa ricompresi.

I limiti temporali delle finestre orarie, concertati in conformità all'articolo 6, devono essere definiti in modo da:

- consentire alle diverse filiere di modulare le proprie attività in base alle rispettive esigenze;
- ridurre, per quanto possibile, il rilascio di deroghe;
- agevolare le operazioni di controllo.

20. Finestre orarie per l'utilizzo di piazzole di carico e scarico

I Comuni regolamentano gli orari di utilizzo delle piazzole di carico e scarico in modo quanto più possibile uniforme per aree omogenee.

Gli orari di servizio, da adottare in relazione alle esigenze delle filiere interessate, devono essere programmati in modo che essi non coincidano con le ore di maggiore mobilità delle persone per quanto riguarda la viabilità principale, né con i momenti di maggiore affluenza di pedoni agli esercizi commerciali o a luoghi altamente frequentati (scuole, oratori, presidi ospedalieri ecc.) situati in aree pedonalizzate o a traffico limitato.

Capo III - Accesso a pagamento

21. Accesso a pagamento alle zone a traffico limitato

I Comuni possono subordinare l'accesso alle zone a traffico limitato al pagamento di una somma, come previsto dall'art. 7, comma 9 del Codice della Strada ed in conformità alle direttive del Ministero dei Lavori Pubblici n. 3816 del 21 luglio 1997.

I Comuni che intendono avvalersi di tale possibilità, per cui si veda una sintetica disamina al paragrafo 4.1 dell'Allegato 2 alle presenti Linee guida, devono preventivamente adottare il Piano Urbano del Traffico (PUT) nell'ambito del quale devono:

- istituire la zona a traffico limitato ai sensi dell'art. 7, comma 9 del Codice della Strada;
- introdurre l'accesso a pagamento in tale zona, verificando e dando adeguata motivazione, in uno specifico paragrafo della relazione tecnica di accompagnamento, della effettiva necessità della misura per il raggiungimento degli obiettivi del Piano.

Tale opzione deve quindi essere valutata e attuata nell'ambito delle strategie generali d'intervento del PUT. I Comuni possono adottare tale misura al di fuori delle previsioni del PUT, unicamente in via sperimentale e per un periodo non superiore ad un anno, a condizione che nella relazione tecnica di accompagnamento del progetto della misura e nel provvedimento attuativo siano precisati gli obiettivi e i relativi criteri di verifica, di cui è opportuno altresì dare adeguata informativa ai soggetti interessati. Resta inteso che, decorso un anno dall'avvio della sperimentazione, l'eventuale entrata a regime della misura è subordinata alla relativa previsione nell'ambito del PUT.

22. Articolazione delle politiche di pagamento

In conformità alle direttive ministeriali n. 3816 del 21 luglio 1997, il pagamento può essere articolato secondo le seguenti modalità:

- forme di abbonamento (annuale, mensile o plurimensile);
- pagamento per singolo accesso, anche mediante tessere prepagate a scalare ad ogni passaggio o a pagamento differito tramite fatturazione, in corrispondenza dei varchi elettronici di accesso nella zona a traffico limitato;
- pagamento per autorizzazioni temporanee, anche con importi differenziati in ragione del numero dei giorni di validità.

L'importo dovuto dalle diverse categorie di utenti può essere eventualmente differenziato in funzione delle caratteristiche dei veicoli, della frequenza di accesso e della finestra oraria. Esso può essere altresì articolato e differenziato in relazione alle previsioni di utilizzo degli spazi pubblici (sosta su spazi pubblici, libera o a pagamento, o sosta su spazi privati) da parte delle diverse categorie di utenti, nonché essere

connesso alla facoltà di sostare liberamente su spazi pubblici soggetti a tariffa (eventualmente in un limite orario predeterminato, per durata o per finestra oraria), di modo che l'entità della somma di accesso risulti inferiore per i permessi di semplice transito rispetto a quella relativa ai permessi che consentono anche la sosta su spazi pubblici stradali.

In ogni caso la politica di accesso a pagamento deve essere articolata in modo da indirizzare gli operatori logistici verso comportamenti che favoriscano il raggiungimento degli obiettivi di riduzione del traffico e delle emissioni in atmosfera mediante sistemi premianti tesi a favorire il trasporto in conto terzi rispetto al trasporto in conto proprio, utilizzare veicoli ecologici e promuovere le consegne "fuori orario", ovvero consegne nei periodi in cui il traffico è meno intenso (notte e fasce orarie "di morbida"). In considerazione della rilevanza degli obiettivi perseguiti con l'introduzione delle politiche di pagamento degli accessi, è ragionevole che il Comune destini i relativi introiti prioritariamente all'attuazione di politiche e opere finalizzate al miglioramento della mobilità urbana.

Capo IV - Autorizzazioni e agevolazioni

23. Procedure di rilascio di autorizzazioni e permessi

Qualora il Comune subordini l'accesso o la circolazione in determinate vie o aree del centro abitato al previo ottenimento di autorizzazioni, permessi o nullaosta, o ad ulteriori oneri, anche non economici, esso deve allo stesso tempo:

- individuare gli uffici responsabili dell'informativa all'utenza, dello svolgimento dell'istruttoria e del rilascio di tali provvedimenti;
- darne pubblicità sul proprio sito istituzionale, indicando il nominativo del responsabile, i relativi recapiti e gli orari di apertura degli uffici;
- comunicare alla Regione eventuali variazioni a fini dell'aggiornamento del servizio informativo di cui all'articolo 11.

In conformità ai principi di semplicità, accessibilità e pubblicità di cui al citato articolo 11, le procedure per la richiesta delle autorizzazioni e dei permessi devono essere descritte e comunicate in modo chiaro

e comprensibile, i moduli e formulari devono essere di facile e veloce compilazione e devono essere richiesti esclusivamente gli adempimenti burocratici strettamente necessari alla verifica dei requisiti previsti per il rilascio del provvedimento. A tal fine, i Comuni consentono, nel rispetto e secondo le modalità previste dalla normativa vigente:

- l'autocertificazione dei dati richiesti (quali, ad esempio, tipologia del veicolo, tipologia d'impresa ecc.);
- la presentazione telematica dell'istanza.

24. Agevolazioni

L'utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale per le consegne in città può essere incentivato mediante la previsione di apposite esclusioni e di regimi di maggior favore nell'ambito delle limitazioni previste, quali, a titolo esemplificativo, forme di abbonamento per l'accesso a pagamento alle zone a traffico limitato o di esclusione dall'applicazione delle tariffe, ove compatibili con gli obiettivi di decongestionamento del Comune, l'attribuzione di finestre orarie più ampie o della possibilità di sostare gratuitamente negli spazi di sosta a pagamento.

In conformità a quanto affermato dalle direttive ministeriali n. 3816/1997, nell'ambito delle politiche di pagamento per l'accesso in zone a traffico limitato è possibile riconoscere forme di agevolazione ai veicoli per il trasporto merci qualora questi siano vincolati a determinati orari e percorsi, nonché al trasporto destinato allo svolgimento di servizi pubblici quali servizio pubblico postale. Affinché le misure di agevolazione siano articolate in modo da risultare compatibili con le esigenze di orientamento della mobilità, i Comuni dovranno tenere in considerazione le alternative di mobilità effettivamente percorribili dagli operatori logistici: a fronte della insufficienza, inadeguatezza o assenza di alternative è tanto più opportuno prevedere adeguate agevolazioni.

Capo V - Piazzole dedicate alle operazioni di carico e scarico

25. Pianificazione

I Comuni sono tenuti a predisporre adeguati spazi per le operazioni di carico e scarico in corrispondenza

o in prossimità degli esercizi commerciali e delle imprese industriali o artigianali, indicandoli con apposita segnaletica verticale ed orizzontale. A tal fine si confrontano con gli operatori logistici per individuare le aree in cui risulta maggiormente necessaria la collocazione di stalli di carico e scarico. Al fine di ridurre i fenomeni di sosta irregolare da parte degli operatori logistici imputabile al numero insufficiente delle piazzole, la loro localizzazione deve essere il risultato di un'attenta analisi delle esigenze logistiche nelle diverse aree urbane.

Il Programma Urbano dei Parcheggi (PUP), ove redatto in conformità alla Legge n.122/1989 e alle disposizioni statali e regionali attuative, deve individuare le aree di sosta dedicate esclusivamente o promiscuamente alle operazioni di carico e scarico. I Comuni possono tuttavia valutare la possibilità di istituire piazzole di carico e scarico su richiesta di un esercizio commerciale o di un qualsiasi operatore economico, anche se non previste dalla pianificazione comunale.

26. Criteri progettuali

La previsione, distribuzione e progettazione delle piazzole dovrà rispettare i seguenti criteri:

- criterio geografico - prevede l'ottimizzazione del numero di stalli previa identificazione di zone omogenee di riferimento entro cui valutare il rapporto domanda- offerta, siano esse aree urbane definite da un contorno geografico e/o amministrativo, siano esse una porzione urbana identificabile tramite lo studio della conformazione territoriale e della rete viaria nel suo assetto circolatorio, anche mediante rilievi di traffico ed indagini a campione, tenendo conto della fascia oraria in cui è consentito l'accesso all'area;
- criterio spaziale - le piazzole dovranno essere localizzate il più vicino possibile ai punti di destinazione, con distanza massima percorribile tra un potenziale punto di consegna e la più vicina piazzola non superiore ai 70 metri, salvo motivata impossibilità— in tali circostanze la distanza massima non dovrà comunque superare i 250 metri. A tal fine, può essere

opportuno ubicare le piazzole in prossimità delle intersezioni, purché ciò non comporti un ostacolo alla circolazione degli altri utenti, così che ciascuna piazzola sia al servizio di più esercizi commerciali circostanti;

- criterio puntuale - prevede il rispetto dei vincoli di compatibilità con l'arredo urbano e la localizzazione di siti concorrenti (quali, ad esempio, punti di fermata delle linee di trasporto pubblico, stalli di raccolta rifiuti, punti di accesso alle reti tecnologiche sotterranee, posti auto per residenti ecc.);
- criterio geometrico - deve essere garantito un idoneo spazio di manovra e di lavoro, dimensionato in funzione della tipologia di veicolo commerciale. La piazzola di sosta dovrà garantire un dimensionamento minimo volto a soddisfare le esigenze di carico e scarico di un furgone: lunghezza complessiva di 8 m e larghezza di 2,5 m. L'occupazione dello stallone da parte del veicolo potrà essere realizzata in funzione della tipologia di stallone (parallelo, a pettine, a spina), della normale disposizione dei colli all'interno dei veicoli e degli spazi ed elementi adiacenti lo stallone. Esemplicazioni grafiche sono raccolte nella Scheda 2, parte integrante delle presenti Linee guida.

Laddove se ne ravvisi la necessità e sia possibile istituire forme di controllo efficace sull'utilizzo degli stalli, è possibile optare per una differenziazione della disciplina delle piazzole secondo le seguenti tipologie:

- piazzole "di sosta", il cui limite di sosta consentito è di almeno 30 minuti, destinate alle operazioni di domiciliazione in senso stretto;
- piazzole "di fermata", il cui limite di sosta consentito è di 15 minuti, destinate alle operazioni di consegna c.d. "sulla soglia".

Nell'ambito del piano dettagliato, è preferibile che il numero di piazzole di fermata sia pari al doppio di quelle di sosta, ma tale rapporto può essere diversamente modulato in relazione alle specifiche esigenze dei potenziali utenti, da valutarsi rispetto agli esercizi serviti e alle filiere interessate.

27. *Usa promiscuo*

In conformità a quanto stabilito dalle direttive del Ministero dei Lavori Pubblici n. 77/1995 relative ai Piani Urbani del Traffico, le piazzole di carico e scarico non sono soggette a tariffazione della sosta per i veicoli merci durante i previsti orari di servizio. Durante tali orari è consentita esclusivamente la sosta c.d. "operativa", con tale espressione intendendosi la sosta per effettuare operazioni di carico e scarico di merci ed il disbrigo delle pratiche commerciali strettamente connesse.

Al di fuori degli orari di servizio, le piazzole possono essere occupate dai veicoli per il trasporto delle persone.

Capo VI - Misure sperimentali di logistica urbana

28. *Promozione di misure sperimentali di logistica urbana*

I Comuni possono rispondere ai problemi del trasporto merci che dipendono da fattori strutturali, quali la frammentazione della domanda e dell'offerta di trasporto, la concentrazione spaziale delle consegne e la bassa saturazione della capacità di carico dei veicoli, promuovendo azioni sperimentali, adeguatamente concertate, che incidano sulla struttura organizzativa della distribuzione urbana delle merci.

L'Allegato 2 offre a tale scopo una serie di esempi di misure sperimentate in Italia e all'estero che i

Comuni potranno valutare adatte al miglioramento della mobilità urbana delle merci sul proprio territorio, tenendo conto:

- della applicabilità della misura scelta nella realtà urbana di riferimento;
- dei costi economici di attivazione e della sostenibilità economica nel tempo a carico del Comune;
- dei costi economici indotti per gli operatori logistici e commerciali.

dal territorio

Trieste, 16 gennaio

L'Autorità Portuale si dota di un Port Community System

È stata presentata ai protagonisti del mondo portuale, la nuova piattaforma che consente lo scambio informatizzato di dati tra operatori pubblici e privati, denominata Sinfomar, di cui si è dotato il Porto di Trieste. L'implementazione del Port Community System, dove operano Agenti, Spedizionieri, Apt come terminalista del punto franco, autotrasportatori, dogane centrali e locali, Capitaneria di Porto, rientra nel progetto europeo ITS Multi-Purpose Gateway, il cui obiettivo è stato quello di creare una piattaforma software in grado di poter scambiare dati tra i porti del nord Adriatico. Realizzando il concetto di single window, il colloquio tra sistemi intende raggiungere un decisivo snellimento ma anche una contrazione dei tempi di

lavorazione dei processi di import/export, tenendo conto delle tre componenti: sicurezza/logistica/doganale.

Bari, 17 gennaio

Uniformazione sistemi informatici di controllo: a Bari si incontrano i Presidenti delle Autorità Portuali di Igoumenitsa, Patrasso, Corfu e del Levante

Nell'ambito del Programma di Iniziativa Comunitaria E.T.C.P. Grecia-Italia 2007/2013, si è tenuto a Bari il primo incontro tecnico ufficiale del progetto strategico ARGES (pAssengeRs and loGistics information Exchange System), tra i Presidenti delle tre Autorità Portuali greche e del Levante oltre ai loro tecnici ed a rappresentanti della Guardia Costiera operante in quei porti. Nato allo scopo di realizzare concretamente una strategia di integrazione

tra i sistemi informatici dei porti greci e italiani, AGRES prevede per il porto di Bari la creazione di un prototipo di Sportello Unico Marittimo, per la gestione semplificata e informatizzata delle formalità di arrivo e partenza delle navi, che colloquierà con il Port Community Systems (PCS) GAIA, sistema che ha già consentito la creazione del nucleo principale del nodo informativo transfrontaliero. Come ricordato dall'Autorità Portuale del Levante in un comunicato di presentazione dell'incontro, l'attività prevista dal richiamato progetto, svolta con il supporto diretto del Comando Generale delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera Italiana, consentirà al Porto di Bari di essere tra i primi porti italiani ad attuare i dettami della Direttiva Comunitaria n. 65/2010 che obbliga tutti i porti europei ad aggiornare la modalità di gestione delle pratiche amministrative navi/porto a partire da giugno 2015.

Catanzaro, 19 gennaio

Porto di Gioia Tauro: la Regione punta sull'istituzione della Zona Economica Speciale (Zes)

“Da mesi la Giunta e poi il Consiglio regionale all'unanimità hanno approvato la nascita della Zes, la Zona Economica Speciale nel porto di Gioia Tauro, promuovendo nei confronti del Governo nazionale una proposta di legge. Questo importante provvedimento è fermo nelle varie commissioni parlamentari. Se lo scalo gioiese viene definito da tutti unico e strategico per le sue caratteristiche, l'approvazione della Zes sarebbe un modo per dimostrare al territorio che il governo nazionale e l'Europa ritengono il porto calabrese non solo come area di stoccaggio di merci pericolose ma, soprattutto, come infrastruttura strategica europea e volano di sviluppo dell'economia nazionale”. In questo modo la Vicepresidente della Regione Calabria, Antonella Stasi, esprime tutta la determinazione ad andare avanti nell'istituzione della Zona Economia Speciale nel Porto di Gioia Tauro. Nella [nota](#) pubblicata dalla Regione, Stasi puntualizza che sul provvedimento il prossimo passo operativo sarà l'apertura di un tavolo così come auspicato dal Ministero degli affari europei.

Bruxelles, 22 gennaio

Ampliamento interporto Novara: dall'Europa un cofinanziamento di 2 milioni di euro

Prima fase di una iniziativa più ampia, il progetto di ampliamento del Terminal intermodale di Novara, selezionato nel 2012 per il finanziamento nell'ambito del programma TEN-T Multi-Annual Call, riceverà dall'Unione Europea 2 milioni di euro. Lo riferisce una [nota](#) dell'INEA (Innovation and Networks Executive Agency), l'Agenzia preposta alla gestione di alcuni dei principali programmi di finanziamento della Commissione Europea, operativa ufficialmente dallo scorso 1 gennaio. Il [progetto](#), che contribuisce alla realizzazione dell'asse ferroviario Lione/Genova–Basilea–Duisburg–Rotterdam/Anversa, prevede l'ampliamento della capacità

e dell'accessibilità ferroviaria del terminale ovest al fine di rimuovere le attuali strozzature tecniche che ostacolano lo sviluppo del traffico intermodale. Con il completamento, previsto per il 2015, si raggiungerà l'obiettivo di aumentare la capacità di movimentazione e ridurre i tempi di operatività.

Roma, 22 gennaio

Aeroporto di Taranto: incontro con ENAC per lo sviluppo della piattaforma logistica

Allo scopo di porre al servizio del sistema delle imprese una risorsa nazionale in grado di offrire servizi integrati attraverso la disponibilità di infrastrutture, tecnologie, procedure e spazi aerei dedicati, la società Aeroporti di Puglia ha presentato un progetto che vede nell'aeroporto di Taranto Grottaglie l'asset strategico per il trasporto cargo nella Regione Puglia e nel Mezzogiorno. Nell'incontro organizzato dall'ENAC, lo scalo pugliese è stato al contempo presentato quale possibile futura piattaforma logistica integrata per lo sviluppo e la ricerca nel settore aeronautico, luogo idoneo per i Test Range dell'aviazione e, non ultimo, per i mezzi a pilotaggio remoto. Al termine della presentazione del progetto, come si legge dal [comunicato stampa](#) dell'Ente regolatore, ha fatto seguito un ampio dibattito con i partecipanti, tra i quali la Regione Puglia, l'Enav, l'Aeronautica Militare, l'Agenzia spaziale e l'industria aeronautica che, pur rappresentando un importante momento per la definizione di una prima agenda di punti di interesse, verrà sviluppato nei tempi e nelle sedi opportune.

Torino, 23 gennaio

L'Autorità dei trasporti incontra i Presidenti di porto e aeroporto di Genova

Con l'intento di affrontare le problematiche connesse alla cessione della quota di maggioranza detenuta dall'Autorità Portuale in Aeroporto di Genova e all'approvazione dei nuovi modelli tariffari in vista degli investimenti da realizzare per l'ampliamento dell'aeroporto e per il suo collegamento alla rete

ferroviaria, la neonata Autorità di regolazione dei trasporti ha incontrato, nella sua sede di Torino, i presidenti di Porto e Aeroporto di Genova. Lo si apprende da una [nota](#) dell'organo regolatore, dove si rammenta che il Presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo, ed il Presidente dell'Aeroporto di Genova, Marco Arato, nel corso dell'incontro hanno avuto modo di illustrare le richiamate questioni al Consiglio dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Ancona, 24 gennaio

Ruolo rilevante per l'economia regionale: il porto di Ancona investe sullo sviluppo competitivo

“Un incontro per condividere le strategie di sviluppo del porto di Ancona, verso cui la Regione Marche pone grande attenzione in considerazione del ruolo rilevante che lo scalo riveste sia per l'economia regionale, che nell'ambito dello sviluppo delle relazioni europee verso l'area Balcanica”, è quanto, affermato dall'Assessore regionale ai porti, Paola Giorgi, al termine della riunione con il Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Ancona, Rodolfo Giampieri. Come si legge in una [nota](#) della Regione, l'Assessore e il Commissario hanno effettuato una ricognizione sulle necessità dell'infrastruttura portuale, indispensabili per assicurare una maggiore operatività del porto, approfondendo anche le questioni per giungere all'individuazione delle aree idonee di conferimento a mare delle sabbie di escavo compatibili rispetto ai limiti di legge per questa modalità di smaltimento, allo scopo di garantire una maggiore operatività di tutti i porti marchigiani. “Un coordinamento istituzionale forte è un metodo di lavoro efficace per riuscire a velocizzare i tempi delle decisioni e essere competitivi in un mercato sempre più dinamico e selettivo, nel rispetto delle imprese e dei lavoratori” e quanto affermato dal Commissario dell'Autorità portuale, Rodolfo Giampieri, soddisfatto dell'esito dell'incontro di prevedere un tavolo di confronto che coinvolga

Porto, Aeroporto e Interporto, allo scopo di rilanciare le potenzialità della piattaforma logistica delle Marche.

Berna, 28 gennaio

Italia e Svizzera siglano accordo per la Milano-Chiasso e il valico di Luino

Opere di ampliamento previste per i due valichi ferroviari di Chiasso e di Luino di collegamento da

Basilea al Nord Italia verranno finanziate per 120 milioni dalla Svizzera e 40 dall'Italia. È quanto previsto dall'accordo firmato a Berna dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, con la Consigliera federale ai trasporti, Doris Leuthard. Il finanziamento italiano, in particolare, è destinato all'ampliamento della Milano-Chiasso, che fa parte del corridoio strategico Rotterdam-Genova, mentre la parte Svizzera sarà destinata

agli adeguamenti delle sagome delle gallerie sulla linea di Luino, percorso alternativo per il trasporto delle merci ricompreso nelle reti comprensive. "Quello raggiunto oggi - ha detto il Ministro Lupi - è un successo di tutti e due i Paesi in vista di un obiettivo comune e di un interesse reciproco. Non ha senso parlare di 'regali', è interesse nostro come è interesse svizzero realizzare certe infrastrutture, per questo abbiamo lavorato proficuamente insieme".