

# L'Assessore alle Politiche della Mobilità del Comune di Roma

## Mario Di Carlo

*In seguito alle risultanze di un recente studio della Sta, che ha analizzato le difficoltà della distribuzione cittadina delle merci, Lei ha preannunciato un piano per una suddivisione della città in quattro aree logistiche al fine di favorire la formazione di consorzi fra gli operatori interessati e ridurre così il numero dei veicoli circolanti. Ci può spiegare come pensa possa svilupparsi in concreto un tale piano?*

Lo sviluppo economico della città e delle sue attività economiche è stato tale da generare un incremento vertiginoso dei flussi delle merci, rendendo la configurazione attuale della logistica distributiva uno schema obsoleto, lontano dagli obiettivi di mobilità sostenibile ed inefficiente per l'economia del sistema di distribuzione.

La polverizzazione delle consegne per ciascun trasportatore ha ricadute pesantissime sull'ambiente, sulla sicurezza e sulla mobilità.

Sull'ambiente, perché c'è un considerevole incremento di emissioni dovute agli stop & go dei veicoli che caricano o scaricano e ripartono, e perché c'è una deturpazione del patrimonio architettonico dovuto all'intrusione visiva dei veicoli fermi davanti ai palazzi più belli della città. Sulla sicurezza, perché c'è una conflittualità di flussi, merci, auto, bus e pedoni, con caratteristiche incompatibili. In ultimo sulla mobilità perché non bastano più i parcheggi delle merci, sono violate continuamente le norme della circolazione, gli orari di accesso al centro storico. Il problema è percepito da tutti gli attori della catena distributiva e

l'Amministrazione sta lavorando da tempo ad un nuovo progetto che prevede la creazione di un consorzio a partecipazione pubblica. Un consorzio, co-gestito dal Comune di Roma e dagli operatori del settore, ciascuno impegnato nel proprio mestiere, il primo di regolatore, il secondo di gestore operativo, si configura come la soluzione naturale ad un problema così ricco di interessi strettamente correlati. Si tratta di una soluzione applicabile in tempi brevi, che sarebbe condivisa dagli operatori e, quindi, con la maggiore probabilità di riuscita.

Una formula che permetterebbe agli operatori di avere delle agevolazioni, anche di natura fiscale, di poter contare su una maggiore accessibilità al centro storico, a fronte di veicoli fortemente eco-compatibili da condividere. In questo modo, ci saranno meno veicoli in circolazione, così come minore sarà l'impatto sull'ambiente, la sicurezza, la mobilità.

*Certamente la realizzazione del piano sarebbe un grosso passo avanti ed è auspicabile che il progetto trovi la più spedita attuazione; ma il Comune dispone o ha predisposto gli strumenti tecnico-amministrativi ed economico-finanziari per renderlo operante? Quali tempi sono prevedibili?*

Entro un anno avremo i risultati della sperimentazione del progetto messo a punto dell'Atac. Con un finanziamento appena aperto, è partito un progetto importante che comincia con uno studio della situazione attuale, per verificare se rispetto al 1999, anno dello studio



L'Assessore alle Politiche della Mobilità On. Mario Di Carlo.

STA, ci sono stati dei cambiamenti significativi.

La soluzione si basa in ogni caso sulla creazione di consorzi, probabilmente specializzati per filiera per sfruttare meglio le competenze di ciascuno degli attori. Nuovi ulteriori strumenti potranno venire dall'Europa, che ha sempre appoggiato le nostre iniziative sulla mobilità sostenibile e sull'innovazione tecnologica, da programmi o finanziamenti nazionali, giacché potremmo essere tra i primi in Italia ad applicare un'architettura come Artist, oppure potranno avere un'origine locale, con finanziamenti o agevolazioni per la creazione di consorzi, a partecipazione pubblico-privata, volti alla realizzazione di progetti che siano effettivamente migliorativi della situazione, soprattutto a livello organizzativo.

*Il centro storico di Roma ha una sistemazione imm modificabile risalente al periodo Barocco o Umbertino; le pare una strada percorribile quella di scelte orientate a favorire specifici veicoli ecologici da distribuzione, piuttosto che a portata ridotta, a ridotto ingombro orizzontale e con possibilità di carico sviluppate in verticale?*

Il parco veicoli deve essere progettato incrociando diversi criteri: quello urbanistico e di accessibilità è solo uno di questi. L'obiettivo non è solo distribuire, ma anche minimizzare il numero di veicoli circolanti. In alcune realtà, questa soluzione ha funzionato, come credo che possa essere utile in alcune zone della nostra città, ma solo per alcune filiere merceologiche.

In realtà, stiamo cercando di intercettare un ventaglio di filiere abbastanza ampio; l'ottimizzazione della flotta diventa perciò più complessa e diventa quindi necessario aspettare che gli studi giungano a termine.

*Vi sono a Suo avviso possibilità per creare sinergie ed interazioni nelle infrastrutture delle imprese del trasporto persone e della distribuzione merci?*

La sinergia non è una scelta ma una necessità. Chi oggi gestisce la mobilità è un manager che deve ragionare in termini di risorse scarse e preziose, e quindi diventa fondamentale trovare soluzioni che permettano la condivisione tra le diverse correnti di traffico delle risorse per aggiungere valore; allo stesso tempo diventa necessario una misura delle performance di chi condivide tali risorse, in questo caso le strade, gli stalli di sosta, gli accessi, per garantire che la condivisione dia il valore aggiunto atteso.

*Sempre in materia di razionalizzazione della distribuzione merci ci sono novità circa l'approvazione e l'avvio del progetto Tumabia (Trasporto Urbano Merci a Basso Impatto Ambientale)?*

Il progetto Tumabia è in attesa di finanziamento da parte del Ministero dell'Ambiente.

*A proposito di ingombri si è parlato molto sulla stampa dei grandi fuoristrada*

**Di Carlo autista d'eccezione sul Daily Van Bus a metano, realizzato per il Progetto Tumabia.**



**COMUNE  
DI ROMA**

*da il cui alto grado di inquinamento e la cui stazza li rende inidonei alla circolazione ed alla sosta nei centri storici. Quale è il Suo pensiero?*

Come suggerisce il nome, i fuoristrada dovrebbero essere usati per percorrere strade diverse da quelle che caratterizzano i nostri centri urbani. Non sono macchine da città o da centro storico. Stiamo studiando se estendere i provvedimenti che riguardano la Ztl e le strisce blu a tutti i gipponi o soltanto a certe categorie. Una discriminante potrebbe essere il passo, ovvero la distanza esistente tra le ruote anteriori e quelle posteriori. Il provvedimento che innalzerà a mille euro la tariffa per il rilascio del pass di accesso nel centro storico potrebbe entrare in vigore entro il 2005, nell'ambito della più generale ristrutturazione del sistema in base al quale vengono rilasciati i permessi.

Già in diverse realtà questa restrizione della circolazione è stata attuata. Il problema ha solo la sua origine dall'inquinamento ma ha risvolti fino alla sicurezza (si guardi la diversa rigidità di questi veicoli nei confronti delle city car), alla economia delle risorse di trasporto (le dimensioni e gli ingombri) e la razionalità. In un futuro che è ormai prossimo è necessario governare la mobilità anche andando a premiare le scelte più "intelligenti" e quindi appropriate nei confronti delle risorse e degli spazi disponibili, rispetto a quelle meno "pensate" per un uso urbano. E poi, se proprio si vuole andare in giro con un veicolo grande e con le ruote alte, c'è il bus!!