

Nota su alcuni temi che riguardano le attività commerciali della Città di Roma Capitale.

ABUSIVISMO COMMERCIALE

Manifestiamo la stringente necessità di una lotta serrata all'abusivismo commerciale, alla contraffazione e alla concorrenza sleale che sottraggono risorse in primo luogo allo Stato e alle imprese adempienti. Abusivi di strada, mercatini non professionali dello scambio, degli hobbysti; Farmer's Market, mercati a km. 0 e iniziative estemporanee a presunto contenuto culturale e ludico. Ormai nelle piazze si rinviene un proliferare "indisturbato" di situazioni, spesso incoraggiate e sostenute dai Municipi e ai limiti della legalità.

L'abusivismo commerciale ha raggiunto livelli intollerabili e, incontrollato e subito passivamente dall'Amministrazione, oltre ad essere un problema di concorrenza sleale, esitazione di merce contraffatta, di nessuna garanzia per il Consumatore, è diventato un serio problema di ordine pubblico, di civile convivenza, di degrado urbano. Il tutto mentre si puniscono gli Operatori autorizzati cercando di espellerli dal Centro Storico per ragioni di "decoro".

Per far fronte a tali situazioni la nostra proposta è la creazione di una "Task Force" di 100 sezioni, composta da quattro uomini ciascuna, tra vigili urbani, carabinieri, polizia, guardia di finanza, che presieda quotidianamente, le zone più "calde" della Città.

DELIBERAZIONE CONSIGLIO COMUNALE n. 86/2009

La Deliberazione n. 86/2009 del Consiglio Comunale afferente le modifiche alla deliberazione del Consiglio Comunale n. 36 del 2006, risulta essere obsoleta e fonte di interpretazioni al limite della legalità.

La citata normativa classifica come attività tutelate **"gli alimentari fino a mq. 150 nelle zone di rispetto...e nei Rioni Pigna, Colonna, Campo Marzio e Santangelo e fino a mq. 250, in forme di esercizio di vicinato...nel restante territorio della Città Storica"**.

La normativa quindi genera non solo, la proliferazione pressoché incontrollata di attività commerciali, generalmente avviate da imprenditori extracomunitari, che spesso si segnalano per il mancato rispetto delle specifiche normative, soprattutto legate alla vendita di bevande alcoliche, ai

requisiti igienico-sanitari, all'impiego di manodopera non qualificata, ma anche l'abbassamento dei canoni di locazione ed una speculazione immobiliare, in locali che hanno difficoltà di impiego.

E' una problematica, come è noto, particolarmente sentita dai Residenti e dai Commercianti, che depauperava il tessuto produttivo del Centro Storico intaccando il decoro e aumentando il degrado di alcuni Rioni.

Per queste ragioni, auspichiamo un interessamento dell'Amministrazione affinché vi sia una modifica normativa con l'esclusione delle citate tipologie tra le attività tutelate dalla Legge.

DELIBERAZIONE GIUNTA CAPITOLINA n. 344/2015

La Deliberazione 344/2015 approvata dalla Giunta Capitolina ha dato mandato agli Uffici tecnici ed amministrativi di predisporre tutti gli atti necessari ad avviare i processi di riqualificazione e riprogettazione funzionale dei mercati rionali.

In particolare, per i mercati caratterizzati da posteggi di vendita inidonei si stabilisce che occorre dare indirizzo affinché venga prioritariamente avviata una fase di riqualificazione strutturale ad opera delle associazioni di mercato o dell'Amministrazione e che conseguentemente i relativi posteggi di vendita potranno essere assegnati con procedura concorsuale solo successivamente a tali interventi.

Questa attenzione politica verso le istanze degli Operatori – che hanno già presentato diversi progetti - deve essere supportata da una volontà amministrativa che favorisca tutte quelle iniziative ritenute idonee al miglioramento della vita mercatale.

ATTIVITA' DI SOMMINISTRAZIONE NEI MERCATI RIONALI

E' ormai evidente come la crisi economica trova nei Mercati Rionali un anello debole che, in mancanza di una decisa e pronta azione d'innovazione strutturale ed organizzativa, rischia di vederne compromesso il futuro e di privare la Città di un servizio prezioso ed unico.

In questo contesto, riteniamo che la possibilità di avviare attività di somministrazione di alimenti e bevande, soltanto attraverso avviso pubblico e nel limite massimo di un posteggio per mercato, sia ormai anacronistico e non in linea con gli stili di vita della Città.

Per questa ragione siamo a proporre, fatto salvo il rispetto dei requisiti igienico-sanitari, di liberalizzare le attività di somministrazione di alimenti e bevande nei Mercati Rionali.

Crediamo che ciò incrementerebbe l'appeal dei Mercati Rionali, giovando anche ai dati occupazionali della Città e permetterebbe a decine di Operatori di vedere valorizzata la propria microimpresa commerciale.

SGRAVIO DEL CANONE COSAP A FRONTE DI LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA

Come è noto, la Deliberazione del Consiglio Comunale 35/2006 stabilisce che “l'Associazione che gestisce i servizi potrà provvedere...in caso di particolari interventi tecnici di manutenzione straordinaria a parziale scomputo degli oneri concessori dovuti dagli stessi secondo le modalità definite con specifici provvedimenti”.

Secondo il Testo Unico dell'Edilizia (DPR 380 del 6.6.2001), gli interventi di manutenzione straordinaria sono “le opere e le modifiche necessarie per rinnovare e sostituire parti anche strutturali degli edifici, nonché per realizzare ed integrare i servizi igienico-sanitari e tecnologici”, mentre la manutenzione ordinaria è caratterizzata per il rinnovamento e la sostituzione delle “finiture”.

E' quindi, secondo noi, il caso dei progetti dei Mercati Latino e Vittoria, dove gli Operatori chiedono essenzialmente un segnale “politico” e non ingenti somme per iniziare i lavori di ristrutturazione.

Crediamo che questa buona prassi potrebbe estendersi a molti Mercati Rionali, con conseguenti ricadute positive sull'intero indotto, costituito perlopiù da microimprese della Città.

OPERATORI ITINERANTI

E' imprescindibile, soprattutto per ragioni di viabilità e di ordine pubblico, l'emanazione di un provvedimento normativo (sull'esempio della Legge 10/2001 della Regione Veneto) che vieti il commercio su aree pubbliche in forma itinerante nei centri storici dei comuni con popolazione superiore ai cinquantamila abitanti, e quindi possibile anche per Roma Capitale.

Il commercio itinerante, oltre a creare problemi di immagine al Settore, offre il fianco a chi, sulla base di una presunta ingovernabilità del commercio su aree pubbliche, cerca ogni pretesto per fare confusione nel Settore ed eludere sistematicamente le regole.

MAGGIORI OCCUPAZIONI DELL'ORTOFRUTTA

Come è noto in ogni via della Città assistiamo all'esposizione, al di fuori delle attività commerciali, generalmente dedite alla vendita di frutta e verdura, di prodotti alimentari.

L'esposizione degli alimenti all'esterno dei negozi, oltre a creare disagio alla circolazione pedonale, dovuto alla parziale occupazione dei marciapiedi, rappresenta un reale pericolo per la salute dei cittadini e un serio problema di decoro. In tal contesto, alcuni Comuni, tra cui quello di Rieti, che subisce una situazione di ben minori proporzioni rispetto a Roma, ha emesso una Ordinanza che obbliga tutti i titolari di attività commerciali che espongono generi alimentari (in particolare prodotti ortofrutticoli) all'esterno dei locali, di provvedere all'immediata rimozione degli stessi o all'adeguamento dei punti vendita secondo le normative igienico-sanitarie. Identiche disposizioni sono state emanate nei comuni di Fonte Nuova e di Ladispoli.

Crediamo che la promulgazione di una Ordinanza di tale tenore possa essere uno strumento idoneo per limitare la citata criticità, che getta più di un'ombra sull'immagine della nostra Città.

MOBILITA' DELLE MERCI

Nel trasporto merci in ambito urbano l'aumento delle consegne giornaliere allo stesso punto vendita commerciale viene sempre più determinato dalla costante diminuzione che gli esercizi commerciali hanno riservato agli spazi dei propri magazzini. Diminuzione che, effettuata per aumentare la superficie di vendita del bene servizio, rende minima la presenza di scorte e la possibilità di ridurre gli approvvigionamenti.

Inoltre, la crescita esponenziale delle grandi strutture di vendita (non coordinate da alcuna pianificazione e quasi tutte non collegate al trasporto pubblico) ha contribuito in maniera determinante all'accentuarsi della congestione del traffico anche merci anche nelle centralità periferiche insite nel nuovo PRG adottato dalla Veltroni. Infatti il numero, la tipologia e la dimensione delle strutture commerciali ha un'incidenza significativa sui flussi della distribuzione merci, e non ricomprendere in un'unica pianificazione tali aspetti, renderà di difficile soluzione il problema della congestione viaria nelle città.

Infine, vi è assenza di servizi logistici urbani (city logistic) con ripercussioni negative sui costi del trasporto, con congestione del traffico e relativo inquinamento.

Questo pesante contesto di mancata programmazione, ereditato dal passato, rende oggi necessari interventi che interessino tutte le reti e i nodi affinché anche il sistema del trasporto e mobilità delle merci riesca ad innervare l'intero sistema economico commerciale della città, integrando il trasporto aereo e marittimo.

Per una logistica e distribuzioni delle merci efficiente, quindi, stabiliti gli assi di sviluppo locali, regionali, nazionali ed internazionali, vanno identificate, di concerto tra la Regione Lazio e l'Area Metropolitana di Roma, una scala di priorità di intervento rispetto alla quale assumere, come Cooperazione, idonee politiche di settore volte ad incidere in termini propositivi sugli auspicabili interventi pubblici, sia in materia di normative regionali che di delibere di indirizzo e regolamenti attuativi per l'Area Metropolitana di Roma.

Dunque le scelte programmatiche della Amministrazione Capitolina dovranno essere sempre più orientate a sollecitare lo sviluppo e la pianificazione di alcune principali funzioni logistiche quali:

1. Sviluppo del trasporto coordinato come alternativa al tutto strada per i traffici generati ed entranti dalla capitale;
2. Elaborazioni di specifiche proposte sul sistema distributivo delle merci nella Capitale all'interno della definizione del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) ipotizzato nelle linee programmatiche 2016-2021 dalla nuova Amministrazione Comunale;
3. Programmazione e offerta di strutture logistiche (magazzini, centri di scambio, parcheggi ecc.) a supporto dei poli industriali dei servizi e commerciali della città, che per quanto riguarda la intermodalità strada - ferro di cui al PRMTL regionale dovrà procedere a:
 - definire il sistema regionale delle infrastrutture nodali sulle quali impostare la organizzazione della intermodalità strada-rotaia e terra – mare;
 - specificare la tipologia funzionale dei singoli nodi;
 - individuare gli interventi sulla rete stradale e sulla rete ferroviaria necessari per assicurare elevati livelli di accessibilità ai nodi del sistema.

Occorre inoltre che, in particolare nell'ambito dell'area Metropolitana di Roma, vi sia:

- 1) la razionalizzazione e liberazione delle piazzole, con particolare riguardo per la zona del Tridente; aumentando la e "tutela" delle aree di carico e scarico, a salvaguardia,

comunque, «delle esigenze di distribuzione delle merci e dell'espletamento delle attività artigianali e di servizio».

- 2) la riduzione del numero dei veicoli in circolazione attraverso l'ottimizzazione dei carichi;
- 3) strategie amministrative tese all'aggregazione dei soggetti che distribuiscono le merci;
- 4) l'adozione di un piano di progressivo ed incentivato cambio di alimentazione dei mezzi verso modalità a basso impatto ambientale (elettrico/metano);
- 5) la razionalizzazione dell'occupazione della rete stradale, autorizzando in alcuni contesti anche l'uso delle corsie preferenziali riservate solo ai mezzi pubblici e di soccorso, liberando così e agevolando la circolazione stradale;
- 6) La creazione dei mini hub (Centri di Distribuzione Urbana), possibilmente quanto più a ridosso del centro storico al fine di decongestionarlo ed aumentarne la vivibilità alla città di Roma e soprattutto valorizzare il centro storico. Una politica parallela a quelle auspicate dalle varie Amministrazioni susseguitesesi nel corso degli anni.

Rispetto a questo ultimo punto, Confcooperative Roma Capitale può presentare già oggi alla Amministrazione Comunale l'unica esperienza consolidata, ma potenzialmente ulteriormente implementabile, quale quella del **Centro Distribuzione Urbana – il CDU Roma, ubicato in Viale dello Scalo San Lorenzo (ex scalo merci)** – realtà imprenditoriale cooperativa sviluppatasi per realizzare politiche di ecosostenibilità sia del trasporto delle merci (in termini di efficientamento dei carichi, di ottimizzazione dei costi, di utilizzo di autocarri a basso impatto ambientale) sia del lavoro stesso degli operatori del CDU (in termini di ritmi di lavoro e quindi prevenzione dai rischi correlati a stress e carichi di lavoro).

Oggi infatti è pensabile e progressivamente attuabile che tutti i servizi di distribuzione, in particolare nel centro storico, vengano effettuati con mezzi ecologici elettrici o a metano a impatto ambientale zero. Si può e si deve raggiungere l'obiettivo di una distribuzione delle merci che, oltre ad una maggiore efficienza del sistema distributivo, si traduca in un numero ridotto di autocarri addetti alla distribuzione che entrano nel cuore della città.

Ne consegue un minore inquinamento ambientale, minor inquinamento acustico, meno traffico, meno veicoli in sosta irregolare per lo scarico e carico merci, migliore circolazione pedonale e veicolare, creando benefici per la cittadinanza, i turisti e l'amministrazione locale.

Inoltre a fronte di un settore che si è riorganizzato industrialmente nel tempo nei seguenti ambiti operativi di Logistica industriale, Logistica distributiva e Logistica commerciale; è necessario perseguire delle politiche di settore, tese ad ottenere, in particolare nell'area del centro storico, il ridisegno e la diversificazione dei permessi di circolazione nella Ztl, «con l'introduzione di più scelte per gli operatori a seconda della tipologia del servizio erogato: a fasce orarie o a prenotazione 24 ore su 24, per snellire e ridurre la concentrazione dei veicoli commerciali nell'intero quadrante e nelle piazzole di carico e scarico merci».

Tali permessi dovranno essere rilasciati ovviamente solo ad aziende censite in appositi albi, dove si evinca che sono in regola, fiscalmente e penalmente adempienti agli obblighi di legge.

Ma c'è anche un secondo fattore di rischio, quello legato alla **sicurezza dei lavoratori** quando sono sistematicamente sempre costretti ad operare fuori dalle piazzole di sosta nella fase carico scarico merci per le consegne finali. Fattore di rischio questo fortemente acuito e stressato dalla forte deregolamentazione del settore e dalla crisi degli ultimi anni che fa sì che le difficoltà conto economico finanziarie, spesso hanno comportato risparmio sulla manutenzione dei mezzi e stress e ricorrenti danni fisici per gli operatori del settore.