

CONFCOOPERATIVE ROMA CAPITALE:

Contributo di idee e progettualità nell'ambito del trasporto pubblico locale e della distribuzione delle merci nell'ambito della città Metropolitana di ROMA CAPITALE.

Gentile Assessore Linda Meleo,

Facciamo riferimento alle Linee programmatiche 2016-2021 per il Governo di Roma Capitale, dove codesta Amministrazione nell'affrontare il tema della "Città in movimento", individua tre parole chiavi che contraddistinguono la mobilità romana: congestione, inquinamento e incidenti stradali.

Esprimiamo apprezzamenti per la volontà programmatica di allineare Roma ai parametri delle principali capitali europee, attraverso una serie di azioni ed interventi integrati che portino effetti sulla mobilità progressivi nel tempo e comprendiamo, altresì, la particolare attenzione rivolta al rilancio e potenziamento del trasporto pubblico, laddove turisti e cittadini utilizzano quotidianamente i mezzi pubblici della Capitale.

Riteniamo, tuttavia, che la mobilità sostenibile di Roma Capitale, oltre al tema del Trasporto pubblico locale, debba affrontare con energia e determinazione anche il tema della mobilità delle merci, che non sono secondarie per quantità e volumi all'uso del trasporto pubblico locale.

A questo scopo, per gli interessi che rappresentiamo, ed in previsione del prossimo incontro da Lei programmato per le ore 10,30 di Martedì 27 Dicembre, ritenendo utile poter contribuire all'analisi delle criticità che l'Amministrazione vorrà fare, riteniamo utile anticipare un primo contributo di idee proposte e progettualità sinteticamente descritte nell'allegato documento.

Cordialità

Mario Terra
Responsabile Trasporto Merci
Confcooperative Roma Capitale



Luigi De Cesaris
Responsabile Taxi ed NCC
Confcooperative Roma Capitale



“Autoservizi Pubblici non di linea:”

AGENZIA ROMA SERVIZI PER LA MOBILITA'

Qualificare il sistema delle relazioni, al fine di raggiungere l'obiettivo di portare a conoscenza e far acquisire ai funzionari della Agenzia per la Mobilità, che è un ente privatistico con unico azionista il Comune di Roma Capitale, le nostre problematiche con un approccio specifico alle normative relative alle imprese cooperative, soprattutto quando sono di produzione e lavoro, diversa dalle modalità da loro abitualmente applicate alle imprese artigiane.

Più in generale si verifica un approccio alla tematica taxi da parte di Roma Servizi per la Mobilità che tende a gestire il rapporto tra Amministrazione e Cooperative in maniera uno a uno come se gli operatori fossero tutti artigiani, bypassando o forzando la legislazione in materia di cooperazione che ha specifici obblighi e regole.

In generale si auspica che iniziative di cambio di procedure siano prima condivise e successivamente cambiate, occorre inoltre informatizzare al massimo i processi di lavorazione delle varie pratiche, ad esempio tramite piattaforme web, dove l'utente può richiedere documenti o autorizzazioni tramite il web quindi senza recarsi in Agenzia.

Si propone al Comune di Roma di emanare delle linee guida per Roma Servizi per la Mobilità su : **modalità di comunicazione con le cooperative, modalità di gestione dei crediti d'imposta, requisiti per ottenere le vetture in sostituzione, i sostituti alla guida e rinnovo delle licenze/autorizzazioni; sulla corretta interpretazione della norma di legge sui conferimenti e recessi dalla cooperativa, sulla disponibilità delle vetture taxi per le cooperative di produzione e lavoro e sulla trasferibilità delle licenze/autorizzazioni.**

AUTOLINEE GRAN TURISMO

Con il servizio di linea di gran turismo vengono costituite relazioni tra diverse località, nell'ambito regionale, al fine di valorizzarne le caratteristiche turistiche, artistiche, storico-ambientali e paesaggistiche.

Il servizio, che è caratterizzato da efficacia commerciale e pertanto non usufruisce di contributo pubblico, deve essere svolto da soggetti imprenditoriali in possesso dei requisiti prescritti ed in grado di mantenerli per tutta la durata dell'autorizzazione. Tali soggetti provvedono all'autonoma organizzazione del servizio, su percorsi per i quali sia stata accertata la sicurezza e che non siano in sovrapposizione o concorrenza con linee di trasporto pubblico locale.

Gli operatori Bus con Autorizzazione GT effettuano la tratta ROMA - AEROPORTI in maniera non conforme con l'attuale legislazione.

COMMISSIONE CONSULTIVA AUTOSERVIZI PUBBLICI NON DI LINEA

Nelle more di una piena funzionalità della commissione proponiamo il meccanismo della sostituzione del delegato dell'Organizzazione in caso di impossibilità di questi di poter intervenire alle sedute della commissione.

A nostro avviso la Commissione è uno strumento da valorizzare e per tanto con funzione consultiva rappresentanti di Roma Servizi per la Mobilità, della Squadra Vetture e della Commissione Trasporti del comune di Roma devono partecipare alle sedute.

MOBILITA' E VIABILITA'

Con l'istituzione dell'Area Metropolitana di Roma Capitale, i TAXI e NCC rientrano a pieno titolo tra gli attori della mobilità pubblica delle persone. In questa ottica occorre avallare politiche di piena integrazione tra il TPL di linea e non di linea, al fine di ottimizzare la domanda e l'offerta in relazione alla economicità dei servizi.

L'obiettivo principale è l'aumento della velocità commerciale del trasporto pubblico, che va realizzato con opportuni **provvedimenti di restrizione del traffico privato, di forte regolamentazione dei pullman e openbus, di maggiori e nuove ZTL , corridoi della mobilità e corsie preferenziali - sottoposte tutte a sistemi di videosorveglianza - riservate esclusivamente per gli autoservizi pubblici di linea e non di linea. Di fondamentale importanza è la riapertura del tratto dei Fori Imperiali riservandolo ai soli autoservizi pubblici di linea e non di linea. Lotta senza quartiere a chi non rispetta i divieti di sosta, alle seconde e terze file, alle soste o piazzole riservate.**

In prossimità di stazioni e aerostazioni rivedere la viabilità differenziandola per gli autorizzati e i non autorizzati, creando delle aree di sosta per gli autoservizi pubblici non di linea autorizzati.

Uno sforzo va prodotto per la messa in sicurezza delle strade, per la manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale. Strategici sono i progetti infrastrutturali volti al miglioramento della viabilità come ad esempio la progettazione di un nuovo viadotto della magliana, la revisione degli allacciamenti della tangenziale est con l'autostrada dei parchi e con via Salaria. Con l'ANAS vanno risolte le problematiche che quotidianamente si verificano sul quadrante del GRA tra le uscite di FCO e l'autostrada dei Parchi.

PREVENZIONE E REPRESSIONE DI ABUSIVISMO, CONCORRENZA SLEALE E ILLEGALITA'

La città di Roma Capitale ha subito negli ultimi decenni una mancanza di controlli che ha conclamato forme di abusivismo nel trasporto persone che hanno generato illegalità diffusa producendo fenomeni di corruzione e criminalità organizzata. Norme confuse e scritte male con i ripetuti interventi del TAR del Lazio hanno favorito un quadro di sostanziale impunità.

Denunciamo una forte concorrenza sleale operata sia all'esterno che all'interno del settore degli autoservizi pubblici non di linea ove - ad esempio - il ricorso al non rispetto dei CCNL e delle norme fiscali di settore o al sistematico procacciamento illegale di clienti spesso presso gli scali aeroportuali creano disequilibri tra soggetti operanti nella stessa filiera di mercato. Si propone in occasione del rinnovo dei titoli amministrativi di verificare la regolarità contributiva tramite l'acquisizione d'ufficio del DURC.

Una forte problematica di trust va poi denunciata, dove pochi operatori dettano legge anche su eventuali affidamenti di servizio di trasporto persone. Occorre recepire appieno il codice degli appalti anche sugli affidamenti di servizio agli autoservizi pubblici non di linea. **L'ingresso di multinazionali come MyTaxi e Uber alterano l'equilibrio del mercato ponendo in essere una posizione dominante rispetto ai vari operatori del trasporto persone.**

Va ripensato **l'organizzazione dei controlli su strada e da remoto**, in particolare ponendo la Squadra Vetture sotto il diretto comando dell'Assessorato alla Mobilità e Trasporti del Comune di Roma o in alternativa affidare i controlli all'arma dei Carabinieri. Avviare un **tavolo di coordinamento con INPS, INAIL ed Agenzia delle Entrate** per il **controllo da remoto degli operatori NCC che hanno autorizzazioni rilasciate da comuni diversi da quelli di Roma, Ciampino, Civitavecchia e Fiumicino** incrociando i dati di accesso tra le ZZTL di Roma, Ciampino, Civitavecchia e Fiumicino.

Per gli operatori che si macchiano di recidività e/o particolare gravità, inasprimento delle sanzioni fino ad arrivare tramite un protocollo d'intesa con la CCIAA di competenza alla cancellazione dal ruolo conducenti.

Avviare un tavolo di coordinamento delle forze dell'ordine per la repressione dei fenomeni di abusivismo e dove possibile utilizzare **sistemi di videosorveglianza e incolonnamento ad una fila, con particolare riguardo ai posteggi sensibili come le stazione Termini, porto e aeroporto di Fiumicino, porto di Civitavecchia e aeroporto di Ciampino.**

Sul lato prevenzione occorre ampliare mezzi e strumenti per la pubblicizzazione delle tariffe e dei servizi offerti, anche su circuiti turistici come il RomaPass, tramite campagne pubblicitarie o info tourist point.

INNOVAZIONE, SVILUPPO E INVESTIMENTI

Ripensare il **numero unico 060609**, sviluppandolo in senso tecnologico e aumentando i servizi fornendo, ad esempio, info su mobilità, eventi in corso, treni o aerei in arrivo, numero della chiama agli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, richiesta di taxi in determinati posti, etc., superare le attuali colonnine telefoniche trasformandole in services della mobilità/hotspot wifi, ricorrendo anche a Fondi Comunitari o a bandi tra società di telecomunicazione con interessi allo sviluppo della rete a banda larga. Il numero unico 060609 va evoluto anche in un sistema di informazioni costruito per facilitare la domanda e l'offerta di servizi con la capacità di interagire con le forze dell'ordine in caso di necessità.

Investire sull'innovazione tecnologica per l'abbattimento delle emissioni delle vetture e per favorire progetti volti alla sicurezza dell'operatore e all'adempimento degli obblighi relativi al dlgs 81/2008.

Sviluppare nel comune di Roma un piano di installazione delle colonnine di ricarica per le **auto elettriche** tale da favorire gli investimenti degli operatori verso le auto ecologiche completamente elettriche. Verifica per l'adozione di una **vettura unica TAXI**, alla stregua dei Black Cabs di Londra o Yellow Cabs di New York; White Cabs di Roma.

Rivedere la modulazione del sistema tariffario taxi, oggi penalizzante per la clientela che percorre medi o lunghi tragitti. Analogamente occorre creare quella necessaria flessibilità sui turni di servizio per intercettare la domanda inevasa e aprire su nuovi mercati attraverso progetti innovativi e agendo sulle politiche delle priorità in turno di servizio.

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 della GDO e dei Centri Commerciali (non coordinate da alcuna pianificazione e quasi tutte scarsamente collegate al trasporto pubblico) ha contribuito in maniera determinante all'accentuarsi della congestione del traffico merci anche nelle centralità periferiche insite nel nuovo PRG.

Infine, vi è assenza di servizi logistici urbani (CDU-Centri di Distribuzione Urbana) 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, indirizzando dunque le scelte programmatiche della Amministrazione Capitolina, che dovranno essere sempre più orientate a sollecitare lo sviluppo e la pianificazione di alcune principali funzioni logistiche quali:

- Sviluppo del trasporto coordinato e ottimizzato, come alternativa alla distribuzione autonoma per singolo corriere dei traffici generati dalla capitale ed entranti nella stessa; **(diapositiva 1)**
- 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;
- Programmazione e offerta di strutture logistiche (Transit Point), a ridosso della ZTL a supporto dei servizi commerciali della città.
- Adozione di un nuovo piano regolatore degli orari della città, in funzione della tipologia di prodotto, in accordo con le associazioni dei commercianti;

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

- 1) la implementazione e **liberazione** delle piazzole/stalli di carico e scarico merci, con particolare riguardo per la zona della ZTL; garantendo la "tutela" di una effettiva disponibilità di tali aree di carico e scarico merci, a salvaguardia delle esigenze di distribuzione delle merci, della sicurezza stradale e degli operatori del settore, nell'espletamento delle attività di servizio ad esse connesse; **(diapositive 2, 3)**
- 2) la riduzione del numero dei veicoli in circolazione attraverso l'ottimizzazione dei carichi e l'aumento del coefficiente di riempimento dei veicoli e la contestuale riduzione del numero dei mezzi circolanti;
- 3) strategie amministrative tese all'aggregazione dei soggetti che distribuiscono le merci;
- 4) l'adozione di un piano progressivo ed incentivato di premialità, attraverso l'ampiamento delle fasce orarie di accesso, per chi procede alla conversione 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 di Transitpoint (Centri di Distribuzione Urbana di primo e secondo livello): di cui i primi a ridosso della ZTL, serviti potenzialmente solo da veicoli elettrici con ampia libertà di orari e finalizzati alla massima riduzione delle emissioni atmosferiche ed acustiche; mentre i secondi, ubicati in aree semicentrali, dovrebbero avere finalità di supporto agli operatori per la ottimizzazione dei carichi.

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- diapositiva 4)** - realtà imprenditoriale cooperativa sviluppatasi sin dal 2009 per realizzare politiche di ecosostenibilità sia del trasporto delle merci (in termini di efficientamento dei carichi, di ottimizzazione dei costi, che 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).

Attualmente tale piattaforma opera per 14 Corrieri Nazionali e 3 Internazionali, ottimizzando inoltre la distribuzione, con contratti diretti tra CDU e produttori di: 45 linee di moda, 23 linee di pelletterie, 46 linee di profumi ed oltre 110 case vinicole.

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 attuale concentrazione, in alcune fasce orarie, dei veicoli commerciali nell'intero quadrante e a ridosso delle piazzole di carico e scarico merci, sempre occupate dalla sosta di veicoli e motoveicoli privati.

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 su cui intervenire, quale quello legato alla **sicurezza dei lavoratori (oggi oltre 10.000 tra padroncini e soci lavoratori di imprese cooperative)** oggi sistematicamente costretti ad operare fuori dalle piazzole di sosta nella fase carico/scarico merci per le consegne e ritiri al dettaglio. 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 di conto economico e finanziarie, spesso hanno comportato risparmio sulla manutenzione dei mezzi e stress e ricorrenti danni fisici per gli operatori del settore.