



COMUNE DI BOLOGNA

MERCI BO₂

PIANO DELLA MOBILITÀ: UN PROGETTO DI GRANDE RESPIRO

Piano per la distribuzione delle merci in città
(Documento di controdeduzioni)

Progettazione e realizzazione di interventi per la razionalizzazione della distribuzione delle merci in città;

Nuove regole per gli operatori di settore in materia di accessi e sosta nelle aree a maggior pregio della città;

Razionalizzazione della gestione dei contrassegni

1. RIFERIMENTI AMMINISTRATIVI

1. Piano Generale del Traffico Urbano (Delibera Consiglio O.d.G. 204 del 11/06/2001, P.G. 86777/2001);
2. Piano particolareggiato per la raccolta/distribuzione merci in città in attuazione del Piano Generale del Traffico Urbano (Delibera di Giunta del 18/11/2002 P.G. 180356/2002);
3. Accordo di programma per la mobilità sostenibile per il triennio 2003-2005 tra Regione Emilia-Romagna e gli enti locali con oltre 50.000 abitanti del 14/07/2003 ratificato dal Comune di Bologna con Delibera di Consiglio Comunale PG. 60417 del 15/04/2004;
4. Deliberazione del Consiglio Comunale O.d.g. n. 51 del 28 febbraio 2005 P.G. 29932/2005, ratifica del 3° Accordo di programma sulla qualità dell'aria "per la gestione dell'emergenza da PM10 e per il progressivo allineamento ai valori fissati dalla UE di cui al DM 02/04/2002, n. 60", e approvazione del "Piano Straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile a Bologna", costituente altresì approvazione di parziale variante al PGTU 2000, secondo le disposizioni dell'art. 34 L.R. 20/2000.
5. Atto di indirizzo della Giunta Comunale 12/7/2005, PG. N. 162078/05
6. Deliberazione del Consiglio Comunale O.d.g. n. 199 del 2 novembre 2005 P.G. 186591/2005 avente per oggetto: "Adozione del Piano per la distribuzione delle merci in città", che costituisce altresì adozione di variante al PGTU 2000".
7. Avviso di avvenuta adozione del "Piano per la distribuzione delle merci in città", con deposito per presa visione dal 23/11/05, data in cui è avvenuta la pubblicazione sul BUR e sui quotidiani locali.
8. Deliberazione del Consiglio Comunale O.d.g. n. 57 del 6 marzo 2006 P.G. 30429/2006 avente per oggetto: "Approvazione in via definitiva del piano per la distribuzione delle merci in città, che costituisce altresì variante al PGTU 2000".

2. *CONSIDERAZIONI GENERALI*

Le osservazioni pervenute al documento approvato in prima lettura con Deliberazione del Consiglio Comunale O.d.g. n. 199 del 2 novembre 2005 P.G. 186591/2005 avente per oggetto: "Adozione del Piano per la distribuzione delle merci in città, che costituisce altresì' adozione di variante al PGTU 2000", sono state presentate da:

- § Provincia di Bologna, che ha espresso il proprio parere favorevole in ordine alla conformità del Piano agli strumenti di pianificazione territoriale, come previsto dall'art.34 comma 6 L.R. 20/2000;
- § tutti i nove quartieri cittadini che hanno espresso parere favorevole, formulando altresì proposte di discussione e di intervento;
- § le rappresentanze di categoria Ascom e Confesercenti che hanno formulato proposte di discussione e di intervento con modifiche anche strutturali rispetto al documento medesimo;
- § precedentemente al formale deposito per presa visione del Piano sono anche stati presentati i pareri sostanzialmente favorevoli di Legacoop e Confcooperative, le cui proposte sono state esaminate nel merito sia nella fase di adozione che nel presente documento di controdeduzione.

Il Piano per la distribuzione delle merci in città, proprio per dare spazio alla discussione, ha avuto un iter particolare che è consistito in una prima adozione come linee di indirizzo (luglio 2005), una successiva fase di discussione aperta anche alle categorie, la successiva adozione del Piano (dicembre 2005) poi seguita dalla fase di osservazione. Il presente documento contiene sia considerazioni generali riguardo alle osservazioni pervenute che il dettaglio delle controdeduzioni.

Occorre segnalare come considerazione in linea generale che alcune osservazioni non possono essere valutate nel merito perché, se anche parzialmente accolte, comporterebbero la ripubblicazione del Piano con conseguente riavvio dell'iter amministrativo, ipotesi in questo momento non compatibile con la assoluta necessità di procedere rapidamente all'implementazione del Piano anche in considerazione delle perduranti condizioni di criticità della congestione e dell'inquinamento, entrambe saranno oggetto di riesame, anche alla luce dell'esperienza, nell'ambito del nuovo PGTU attualmente in fase di redazione, di cui si prevede l'adozione entro l'anno.

3. DETTAGLIO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE RELATIVE CONTRODEDUZIONI

1. Osservazioni presentate dal Quartiere San Vitale		
1.1	<p>Il Piano Merci sia effettivamente considerato uno strumento di riorganizzazione della distribuzione delle merci in tutto il territorio cittadino, e non solo nel centro, come invece emerge dall'attuale formulazione:</p> <p>a) in quest'ottica, è necessario inserire nel Piano, accanto agli interventi necessariamente applicabili alla sola ZTL, ulteriori azioni dedicate invece specificamente alle prime e seconde periferie cittadine</p> <p>.....</p>	<p>Il Piano è volutamente ristretto alla ZTL dove la disciplina dei permessi consente il controllo degli accessi; il Piano prevede nelle sue fasi attuative una prima sperimentazione di piazzole prenotabili nella T estendibile in terza fase alla ZTL. Prevedere da subito ampliamenti a tutto il centro abitato non rientra nella logica dello studio fatto e del Piano proposto che si prefigge di ottenere e misurare risultati in un ambito circoscritto. Peraltro non è da escludere che l'aggregazione degli operatori, se decollerà, avrà benefiche ripercussioni anche al di fuori della ZTL.</p>
1.2	<p>Il lancio di una campagna di informazione e sensibilizzazione degli operatori di commercio, artigianato e attività produttive su:</p> <p>a) gli obiettivi generali che il Piano si pone, dai quali discendono coerentemente le azioni;</p> <p>b) le dimensioni del fenomeno e i rapporti di causa/effetto tra inquinamento da traffico veicolare, conseguenze sull'ambiente e danni alla salute di tutti i cittadini;</p> <p>c) i costi sociali, confrontati con i contro-benefici economici, derivanti ogni anno a Bologna dallo smog;</p>	<p>Il Piano è sempre stato discusso con le associazioni di categoria.</p> <p>Relativamente ai punti b) e c), questi sono stati ampiamente dibattuti a livello generale in quanto sensibili al traffico nel suo complesso e non solo al traffico merci.</p>
1.3	Suddivisione del centro in 4 - 5 quadranti	La compartimentazione della ZTL in più settori non è tema affrontabile in un piano di settore ma deve essere eventualmente oggetto di PGU.
1.4	Introduzione della tecnologia Telepass a Sirio	Si sta procedendo in questo senso con un progetto specifico i cui tempi sono indipendenti dal Piano merci.

1.5	Limitazioni d'uso dei titoli giornalieri e quadrigiornalieri e aumento della loro tariffa	<p>Con separati atti si fisseranno le tariffe precise e i limiti di utilizzo.</p> <p>Il limite massimo della tariffa giornaliera e quadrigiornaliera non è elevabile pena la ripubblicazione del piano adottato e, pertanto, non può essere accettato nella formulazione proposta. E' per altro preciso impegno dell'A.C. procedere ad un attento monitoraggio dell'andamento del rilascio dei titoli di accesso alla ZTL, in particolare per giungere al termine del primo biennio a provvedimenti modificativi/integrativi relativamente ai contrassegni operativi, e già al termine del primo anno per i titoli giornalieri e quadrigiornalieri. Si richiama in proposito anche la considerazione svolta al punto 4 - Quadro di sintesi conclusivo e la modifica introdotta al paragrafo 1.3 del testo del Piano che prevede un limite massimo di accessi per soggetto e per periodo temporale da modularsi con successivo atto di Giunta.</p>
1.6	Limitazione dell'utilizzo dei titoli giornalieri e quadrigiornalieri ai soli soggetti che dimostrino documentalmente di possedere i requisiti richiesti	I titoli speciali sono orientati anche alle esigenze di carattere estemporaneo che possono essere proprie anche di soggetti che non danno diritto ad un titolo biennale ma che non possono essere lasciate senza risposta.
1.7	Proventi ottenuti dalla vendita dei titoli autorizzativi giornaliero e quadrigiornaliero siano reinvestiti nel potenziamento degli apparati di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico nelle strade del centro storico	Si concorda con quanto proposto: l'Amministrazione intende reimpiegare i proventi della tariffazione principalmente a favore di iniziative volte al miglioramento della mobilità..
1.8	Ridiscussione complessiva e riorganizzazione più razionale del sistema di tutti gli orari di fruizione della città, anche differenziate per aree, da parte delle varie categorie sociali	È un tema di valenza generale affrontabile solo nel PGTU.
1.9	Siano sin d'ora espressamente previste più	La richiesta viene parzialmente accolta per

	<p>fasi di attuazione, che si pongano l'obiettivo finale di diminuire, di anno in anno, fatti salvi i soli veicoli ZEV, le fasce consentite di accesso</p>	<p>la parte in cui non rende obbligatoria la ripubblicazione. Si modifica pertanto il paragrafo 1.2 del testo del Piano introducendo la possibilità per la Giunta di rivedere la composizione delle classi al termine di un periodo di sperimentazione di due anni (coincidente fra l'altro con la durata di validità dei titoli di accesso alla ZTL); mentre con apposite ordinanze si provvederà ad un'eventuale modificazione delle fasce orarie di accesso anche in base alle caratteristiche di motorizzazione.</p>
1.10	<p>Tutti i veicoli per trasporto conto/proprio (contrassegno DSG) siano equiparati ai veicoli "non Euro", ai soli fini della regolamentazione degli orari consentiti di transito</p>	<p>La proposta è eccessivamente penalizzante anche tenuto conto che, varie merceologie di beni legati al trasporto in conto proprio, non possono realisticamente essere trasportate in altro modo.</p>
1.11	<p>Tutti i veicoli di categoria N2 e N3 siano equiparati ai veicoli "non Euro", ai soli fini della regolamentazione degli orari consentiti di transito</p>	<p>I veicoli N2 ed N3 sono già stati assoggettati al permesso di accesso con il precedente Piano merci; la limitazione di transito a tali veicoli appare più opportunamente attuabile in relazione alle caratteristiche geometriche delle strade là dove queste sono insufficienti per tali veicoli.</p>
1.12	<p>Siano sin d'ora espressamente previste più fasi di attuazione del Piano merci, che, di anno in anno, procedano ad una restrizione progressiva dei provvedimenti, aumentando i costi dei permessi e riducendo gli orari consentiti anche per i veicoli Euro, ma sempre più vecchi</p>	<p>La proposta è solo parzialmente attuabile. Si rimanda alla controdeduzione del punto 1.9</p>
1.13	<p>Che la partecipazione al consorzio denominato "Van Sharing" sia garantita anche a quei singoli operatori che rispondano con le loro aziende ai parametri "di piccole o piccolissime dimensioni" - che vengano attivate particolari forme di</p>	<p>Il bando è su base volontaria ma è chiaro che è basato sul fatto di rendere disponibili anche a piccoli operatori strumenti e opportunità proprie oggi dei maggiori operatori. Il progetto Van-sharing è stato basato</p>

	incentivo per quelle aziende che scelgano di dotarsi di mezzi di trasporto a propulsione elettrica, da privilegiarsi nell'utilizzo anche di fronte a veicoli a combustione interna alimentati a metano o GPL	sull'utilizzo di mezzi a metano o GPL in quanto più realisticamente utilizzabili da parte degli operatori.
1.14	Che, per ciascuna piazzola di sosta, siano assicurate da un lato le condizioni indispensabili per far svolgere le relative funzioni distributive al maggior numero possibile di operatori, dall'altro lato i necessari margini di flessibilità, anche temporale, nell'effettuazione del carico/scarico presso le piazzole prenotabili	Questi aspetti saranno oggetto di valutazione e approfondimento nell'ambito del bando Van sharing.
1.15	Che, in favore dei veicoli ZEV, siano introdotte ulteriori misure di promozione del progressivo e costante ricambio tecnologico dei mezzi commerciali quali l'istituzione di piazzole di carico/scarico esclusivamente riservate (sullo stesso modello degli stalli di sosta riservati al servizio di car sharing), o la sperimentale utilizzabilità di alcune corsie preferenziali, soltanto come misura promozionale (in vigore temporaneamente, solo finché il numero di mezzi diviene significativo e quindi in grado di pregiudicare la regolarità e velocità commerciale del TPL)	Non si reputa credibile nel rapporto con l'attuatore l'ipotesi di accreditare vantaggi per promuovere uno sforzo economico di terzi e poi rimuovere detti vantaggi una volta ottenuto lo sforzo economico.
1.16	Che il Piano merci stabilisca espressamente l'obiettivo, in termini percentuali, del tasso di riconversione verso alimentazioni a metano e GPL che il Comune intende perseguire e realisticamente conseguire nell'orizzonte temporale di vigenza del Piano stesso	Il Piano merci promuove il bando Van-sharing che prevede l'utilizzo di almeno 30 veicoli a metano o gpl da parte del proponente. La percentuale di riconversione avviene sulla base della propensione all'investimento dei privati, sulla base del costo dei diversi carburanti e sulla base dei fondi che il ministero renderà disponibili per incentivare il ricambio veicolare e, pertanto, non appare realistico fare previsioni.

1.17	L'approvazione della versione definitiva del "Piano Merci" unitamente al documento di "Controdeduzioni alle osservazioni" pervenute, sia innovativamente preceduta da una breve e informale fase di confronto fra Assessorato alla Mobilità, Settore Mobilità Urbana e Quartieri, tesa a discutere la possibilità di accogliere le proposte avanzate e a raggiungere così effettivamente il massimo di consenso e concertazione istituzionale auspicabili	Il Piano merci in questione ha avuto un iter particolare proprio per dare spazio alla discussione che è consistito in: <ul style="list-style-type: none"> • una prima adozione come linee di indirizzo (luglio 2005); • una successiva fase di discussione aperta anche alle categorie; Prima di arrivare alla fase attuale: <ul style="list-style-type: none"> • adozione del piano (dicembre 2005); • fase di osservazione e controdeduzione. Quest'ultima fase, in quanto formale e concordata nell'assemblea dei presidenti, è da ritenersi conclusiva.
2. Osservazioni presentate dal Quartiere Navile		
2.1	Limitazioni d'uso dei titoli giornalieri e quadrigiornalieri e aumento della loro tariffa	Con separati atti si fisseranno le tariffe precise e i limiti di utilizzo.
3. Osservazioni presentate da ASCOM		
3.1	Non si può avviare una riflessione sulle fasce orarie di accesso alla ZTL e T fino alla valutazione degli effetti di SIRIO e RITA su mobilità e inquinamento	La modulazione delle fasce orarie è funzionale a ottenere miglioramenti valutabili non solo in termini di inquinamento che è l'indicatore finale. Il Piano merci persegue anche altri obiettivi: <ul style="list-style-type: none"> • promuovere processi virtuosi che consentano una più efficiente (e quindi economica) distribuzione merci; • perseguire un più corretto utilizzo delle sedi stradali (contrastando sosta impropria e congestione) tramite l'ottimizzazione dei carichi e quindi la riduzione dei veicoli circolanti a parità di consegne effettuate. L'articolazione delle fasce orarie è un tassello per raggiungere questi obiettivi a prescindere dagli effetti di SIRIO e RITA.
3.2	Le fasce orarie penalizzano fortemente i	La penalizzazione per i veicoli eco è di 5

	commercianti e gli agenti di commercio	ore nella fascia oraria 7,00-20,00 e lascia quindi una finestra disponibile di 8 ore per le attività di rifornimento in ZTL. La disponibilità dei titoli giornalieri e quadrigiornalieri consentirà di soddisfare esigenze estemporanee.
3.3	La discriminazione fra tipi di imprese è incompatibile con il principio di libera concorrenza	Come emerso da precedenti elaborazioni e come specificato nel testo adottato, le differenti regolamentazioni sono finalizzate a ridurre complessivamente i chilometri percorsi a parità di servizio e mediante l'utilizzo di veicoli meno inquinanti, con conseguente riduzione della congestione e degli impatti da traffico in città.
3.4	Non è condivisibile il meccanismo di validità biennale dei permessi	La motivazione di tale scelta è riportata nel Piano e consiste nella necessità di contenere la tendenza spontanea del sistema alla proliferazione dei permessi in assenza di controlli che è ciò che si vuole contrastare.
3.5	Non è condivisibile la tariffazione dei permessi	La tariffazione dei permessi è uno strumento largamente diffuso e accettato in molte realtà urbane ed è imprescindibile per garantire un adeguato servizio all'utenza oltre che per discriminare (e quindi contenere) chi effettivamente ha esigenze operative tali da giustificare la domanda di permesso.
3.6	Anacronistico fare pagare l'accesso a veicoli non autorizzati	La misura serve a garantire un minimo grado di flessibilità al sistema per contemperare esigenze non classificabili a priori.
3.7	Persi i finanziamenti regionali per il rinnovo automezzi	I finanziamenti non sono andati persi ma semplicemente non più consentiti per effetto di leggi nazionali e Direttive Europee.
3.8	Numero insufficiente di piazzole di carico/scarico	Si tratta di una risorsa limitata in competizione con la sosta per i residenti

		pure insufficiente. Il Piano merci propone misure per mitigare questo deficit
4.Osservazioni presentate da Confesercenti		
4.1	Aumento del numero di piazzole c/s ove carenti e necessità di conformare gli orari di consegna con quelli di apertura delle attività commerciali	In merito alle piazzole riservate si veda il punto 3.8. Quanto agli orari si concorda nei limiti di fattibilità del sistema.
4.2	Valorizzazione del ruolo del trasporto in c/proprio anche dal punto di vista della qualità del servizio	Non accolta in quanto in totale contrasto con le finalità del Piano di promuovere il passaggio verso il trasporto c/terzi.
4.3	Contrarietà ad ogni restrizione degli orari in quanto non praticabile	Non può essere accolta in quanto in contrasto con la strategia complessiva del Piano.
4.4	I permessi non dovrebbero avere cadenza temporale ma essere legati al permanere dei requisiti	Non può essere accolta perché la semplificazione delle procedure prevista nel Piano non può prescindere da un sistema di scadenza temporale programmata dei permessi, il quale elimina il costoso e impegnativo sistema delle revisioni periodiche.
5.Osservazioni presentate da Legacoop		
5.1	Van sharing: scarsa fattibilità del meccanismo di prenotazione piazzole c/s	Questo aspetto sarà oggetto di valutazione e approfondimento nell'ambito del bando Van sharing.
5.2	Van sharing: necessità di approfondire il tema dell'organizzazione "a monte" del trasporto delle merci, intendendo per essa la razionalizzazione dei flussi delle merci diretti nel centro storico di Bologna.	Si prevede l'incentivazione dei consorzi; inoltre il Piano ha l'obiettivo di tendere verso operatori specializzati nel complesso del sistema della distribuzione delle merci.
6.Osservazioni presentate da Confcooperative		
6.1	Per favorire ulteriormente il conto terzi propone di inasprire le restrizioni delle fasce di accesso per i mezzi DS in c/proprio (DSG eco) per ZTL e "T".	Non accolta in quanto la proposta è eccessivamente penalizzante.
6.2	Propone non solo di confermare, ma di	Non accolta in quanto in contrasto con le

	dilatate, l'autorizzazione per gli operatori del trasporto professionale organizzato, all'uso delle corsie riservate al T.P.L. urbano (strisce gialle), sia nel centro storico che all'esterno della Z.T.L.	politiche generali volte a favorire una sempre maggiore efficienza del T.P.L.
6.3	Contrarietà alla tariffazione per il rilascio dei permessi di accesso alla Z.T.L. del conto terzi.	Non accolta in quanto in contrasto con le finalità che il Piano intende perseguire attraverso tale strumento.
6.4	Perplessità Van sharing: -in merito al sistema della prenotazioni; -relativamente all'obiettivo di integrazione tra gli operatori; -contrarietà alla proposta di regimentazione della formulazione dell'offerta e della fase di contrattazione.	Questi aspetti saranno oggetto di valutazione e approfondimento nell'ambito del bando Van sharing.

4. QUADRO DI SINTESI CONCLUSIVO

Nel merito delle modifiche proposte, riportate nella tabella di dettaglio di cui al paragrafo precedente, ribadendo che la strategia con cui perseguire azioni di ottimizzazione del traffico merci è basata in parte sulla istituzione di un nuovo impianto regolamentativo ed in parte sull'attuazione del progetto di razionalizzazione della distribuzione delle merci in città, l'Amministrazione Comunale intende specificare quanto di seguito descritto.

Il Piano è volutamente ristretto alla ZTL ed alla "T" in quanto i sistemi di telecontrollo, attivi a protezione di dette aree, in sinergia con la disciplina dei permessi, possono consentire la limitazione degli accessi -e la conseguente riorganizzazione degli operatori- tramite il controllo per fasce orarie e per compatibilità ambientale dei veicoli: se da un lato la tariffazione degli accessi, strumento peraltro largamente diffuso e accettato in molte realtà urbane, garantendo un adeguato servizio all'utenza tende a discriminare (e quindi a contenere) chi effettivamente ha esigenze operative tali da giustificare la domanda di permesso rispetto ad altre esigenze anche di carattere occasionale, la disponibilità di titoli giornalieri e quadrigiornalieri consentirà invece di soddisfare esigenze anche estemporanee, offrendo un minimo grado di flessibilità al sistema per rispondere a esigenze non classificabili a priori.

Alla luce di quanto sopra argomentato e delle osservazioni pervenute, nonché a seguito di approfondimenti di natura operativa effettuati in sede di esame delle osservazioni medesime, i paragrafi 1.2 e 1.3 vengono parzialmente modificati come riportato in carattere corsivo nel testo approvato in via definitiva, a parziale recepimento di quanto sopra.

In particolare:

Paragrafo 1.2

Le fasce orarie di accesso alla ZTL e la rimodulazione di quelle relative all'accesso alla "T" verranno introdotte con una gradualità tale da consentire agli operatori tempi maggiori per adeguare i veicoli in ragione dell'attuale disponibilità di incentivi ministeriali e regionali per veicoli a metano e GPL, e da consentire gli approfondimenti tecnici necessari relativamente a particolari merceologie di beni attualmente

trasportati in conto proprio e con veicoli particolari che, come evidenziato dalle osservazioni pervenute, risulterebbero difficilmente trasportabili in altro modo (trasporto in conto terzi oppure trasformazione a Metano/GPL).

Paragrafo 1.3

L'amministrazione intende reimpiegare i proventi della tariffazione principalmente a favore di iniziative volte al miglioramento della mobilità.

L'istituzione di una somma variabile da un minimo di 10 euro/anno fino ad un massimo di 100 euro/anno, già prevista nel testo adottato, viene estesa a tutti i veicoli operativi, con il fine di omogeneizzare il trattamento di tutti gli operatori della ZTL (titolari di contrassegno nonché di autorizzazioni temporanee), confermando la modulazione della tariffa in relazione al grado di eco-compatibilità del veicolo.

Relativamente ai nuovi titoli di accesso giornaliero e quadrigiornaliero, con separato atto di Giunta si rimanda ad eventuali specifiche riguardanti le modalità operative e la modulazione del numero degli accessi, determinandone il limite massimo per soggetto e per periodo temporale.

Tendenzialmente, in sede di revisione, dovranno essere eliminati i contrassegni pluri-targa e senza targa. Con atto di Giunta potranno intanto essere introdotti meccanismi di disincentivo all'utilizzo di tali contrassegni.

Le proposte tecniche relative ad una parziale riformulazione delle caratteristiche descritte al paragrafo 1.4 2^a fase - il progetto Van sharing: progettazione e realizzazione di interventi di razionalizzazione della distribuzione delle merci in città - saranno oggetto di valutazione e approfondimento nell'ambito del bando Van sharing.