

Sviluppo sostenibile

Il settore trasporti e logistica chiamato alla sfida sulle emissioni

di Marco Morino

«S e non interveniamo subito, da qui ai prossimi 10 anni l'intero mondo dei trasporti e della logistica sarà responsabile del 50% delle emissioni di CO₂». I grandi operatori della logistica italiana rilanciano apertamente l'urgenza di rendere più efficiente il trasporto delle merci, per ridurre l'impronta ecologica. L'appello è di Antonio Malvestio, presidente del Freight Leaders Council (Flc), l'associazione che riunisce aziende leader della filiera logistica (produttori, caricatori, operatori, trasportatori, gestori di infrastrutture) per tutte le modalità di movimentazione possibili: strada, ferrovia, aria e mare.

«La sostenibilità deve diventare un'ossessione - dice il presidente Flc - I cambiamenti climatici sempre più rapidi stanno richiamando l'attenzione di tutti. Chi si occupa di trasporti e logistica sarà presto nell'occhio del ciclone. Mentre tutte le filiere hanno lavorato per il miglioramento dell'impronta ambientale riducendo la produzione di gas serra, i trasporti sono rimasti indietro. Con il trend attuale, saranno presto (tra il 2020 e il 2030) responsabili per il 50% della produzione mondiale di CO₂. Di questa quota, il 60% per il trasporto delle persone ed il 40% per il trasporto delle merci. Migliorare drasticamente l'impronta ambientale del trasporto e delle aree adiacenti alla logistica è possibile ed è a portata di mano. Costituisce anche un risparmio, in quanto diminuire la produzione di CO₂ elimina gli sprechi. Occorre, però, decidere di non improvvisare e di seguire una pianificazione rigorosa».

Le proposte delle imprese

L'associazione ha individuato sei ambiti

d'intervento per raggiungere l'obiettivo della sostenibilità della filiera logistica. Ecco i passi da fare subito: 1) imporre per legge il calcolo della CO₂ prodotta attraverso il trasporto; 2) lanciare un piano nazionale per sostituire progressivamente i combustibili fossili con fonti a ridotto impatto ambientale: Gnl e combustibili bio; 3) spingere sul trasporto ferroviario, senza dimenticare che le linee Av (Alta velocità) sono in realtà costruite per essere Ac (Alta capacità, cioè per il trasporto passeggeri e per il trasporto merci); 4) premiare i trasporti più lenti per migliorare la sostenibilità del sistema. Questo concetto merita di essere spiegato: i committenti, secondo gli operatori del trasporto merci, devono fare un salto culturale accettando un ritardo nelle consegne per fare spazio all'intermodalità ferroviaria e marittima; 5) rendere visibile lo sforzo delle aziende per una migliore sostenibilità del trasporto merci; esempio: l'Istat dovrebbe aggiungere una serie di statistiche sul trasporto merci e in particolare sulla produzione di CO₂; 6) accelerare lo sviluppo della smart mobility.

La risposta del Governo

Queste indicazioni sono contenute in un volume che l'associazione ha presentato pubblicamente a inizio estate, suscitando l'immediata risposta da parte di Simona Vicari, sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti: «Trovo queste proposte in linea con alcuni punti fondamentali della mission di questo Governo e del suo programma per lo sviluppo del trasporto delle merci». Il Ministero ha già varato una politica di sostenibilità che premia i veicoli meno inquinanti nei rimborsi sulle accise e sui pedaggi. Uno dei primi passi per ri-

lanciare l'intero sistema e combattere l'inquinamento, ha aggiunto il sottosegretario, è costituito dal Piano strategico della portualità e della logistica, attraverso il quale si stanno introducendo profonde modifiche nel sistema dei trasporti imperniate sullo sviluppo delle strutture portuali e sull'interconnessione tra la rete ferroviaria e gli scali marittimi. Altra sfida importante nella quale il Governo è impegnato è quella della diversificazione modale, attraverso aiuti concreti agli operatori, come il ferrobonus e il marebonus, due misure incentivanti inserite anch'esse nella legge di stabilità.

Nuovi veicoli

Dal canto loro, le imprese di autotrasporto devono dotarsi di veicoli moderni, ecologici, che permettano di ridurre i consumi e le spese di manutenzione. In questo senso la sostenibilità non è solo un costo ma un'opportunità. Il caso Scania, al riguardo, è interessante. La casa svedese, uno dei maggiori produttori mondiali di veicoli industriali, Tir, autobus, ha presentato nelle scorse settimane a Villa Erba (Como) la nuova generazione di Tir, nati da 10 anni di ricerca e da un investimento di 20 miliardi di corone svedesi. Non si tratta solo di una nuova generazione di veicoli, con consumi ridotti del 5% e un'aerodinamica ulteriormente migliorata, ma di un insieme di soluzioni di trasporto su misura per ogni tipo di cliente. Scania è tra i pionieri nell'introduzione dei carburanti alternativi e propone la più ampia gamma di soluzioni a gas naturale, biogas, bioetanolo, biodiesel, Hvo (olio vegetale idrotrattato). Tutte soluzioni conformi alla direttiva Euro 6.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

