

La prima parte del convegno, moderato da Luca Barassi (a sinistra), ha visto la partecipazione come relatori di Antonio Malvestio, Antonio Macera, Franco Fenoglio e Paolo Volta. L'evento è poi proseguito con gli interventi di Rita Caroselli, Dante Natali, Furio Fabbri, Paolo Carri e Clara Ricozzi.



dato spunto a Luca Barassi, direttore di Trasportare Oggi in Europa e moderatore dell'incontro, di sottolineare come "di metano si parlava già nel 1984 ed era visto come l'energia del futuro, anche se allora non si pensava certo alla trazione di veicoli commerciali. Oggi quando parliamo di carburanti o propulsione alternativa, non parliamo più solo di metano ma anche di biogas, biodiesel, olio vegetale idrotrattato (hvo), bioetanolo, ibrido e elettrico e infine il gas naturale che è attualmente, ancora una volta, il futuro, in particolare per il settore del trasporto".

IL FREIGHT LEADERS COUNCIL E IL LEAN & GREEN AWARD

Ad aprire il convegno, dopo l'introduzione di Barassi, Paolo Volta, economista dei trasporti e Antonio Malvestio, presidente di Freight Leaders Council, associazione privata nata a Milano nel 1991 che riunisce aziende leader della filiera della logistica, con lo scopo di formulare pareri, giudizi ed indirizzi rivolti alle istituzioni per contribuire allo sviluppo e alla competitività della logistica sostenibile.

rendere profittevole l'azienda di trasporto e tutta la logistica, "grazie all'importante contributo dato all'abbattimento della CO2 e al conseguente alleggerimento della cosiddetta PEF, Product Environmental Footprint, introdotta ufficialmente nell'Unione Europea con la Raccomandazione 2013/179/CE. Questa 'impronta' costituisce una sfida ma anche una grande opportunità per il trasporto merci, oltre al fatto che dobbiamo soddisfare i nostri bisogni ma pensare anche a coloro che ci seguiranno, in stretta collaborazione con tutta la filiera e con il supporto delle istituzioni". Come detto il convegno ha ospitato la presentazione dell'ultima fatica del Freight Leaders Council, ovvero il Quaderno 25, dedicato proprio alla logistica sostenibile.

Antonio Malvestio ha sottolineato come la pubblicazione sia stata concepita per essere un vero e proprio manuale per informare tutta la filiera su cosa si può fare per un trasporto delle cose maggiormente sostenibile e come in particolare gli interporti possano giocare un ruolo significativo per il raggiungimento di un minor impatto ambientale. In sei passi si può cambiare il futuro del trasporto: imporre il calcolo della CO2 prodotta attraverso il trasporto, lanciare un piano nazionale per i combustibili a ridotto impatto ambientale, un piano nazionale per l'intermodalità ferroviaria, premiare i trasporti più lenti per migliorare la sostenibilità del sistema, dare visibilità allo sforzo per una migliore sostenibilità del trasporto merci e accelerare lo sviluppo della smart mobility. Evento nell'evento, poi, il FLC ha premiato con il Lean & Green Award la società CIM S.p.a. che gestisce l'interporto di Novara. L'interporto di Novara CIM è il primo in Italia ad aggiudicarsi questo premio per aver avviato interventi utili alla riduzione delle emissioni di CO2 di almeno il 20% in 5 anni. Il prestigioso riconoscimento, nato in Olanda e importato in Italia dal FLC, è stato ritirato dai rappresentanti della struttura novarese Giulia Violini e Umberto Ruggerone.

Il metano conta una mano nuova a darci

Il primo convegno dell'anno di TForma ha voluto affrontare il tema della sostenibilità e in particolare il futuro dei carburanti alternativi. Nell'occasione è stato presentato il 25° Quaderno del Freight Leaders Council su "La sostenibilità nei trasporti e nella logistica"

di Francesco Oriolo

Roma, Hotel Nazionale, Piazza Montecitorio. Non si poteva scegliere location più adatta per parlare del futuro del trasporto in chiave sostenibile, ospitando, nell'occasione sia le associazioni che si occupano di metano e carburanti alternativi, ma soprattutto le Istituzioni e in particolare il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Per loro presenti il portavoce del Sottosegretario Simona Vicari (impegnata per i gravi eventi siciliani) e il Direttore Generale del Ministero dei Trasporti Enrico Finocchi.

L'evento è stato un'occasione per fare il punto della situazione sui carburanti alternativi dal petrolio e ai suoi derivati, con un occhio all'economia dei trasporti e della logistica e l'altro agli impatti sull'ambiente. Il risultato è stato un pensiero nuovo che allo storico "Verde è bello" ha aggiunto, numeri alla mano, che è anche profittevole e positivo per le aziende che perseguiranno la strada "Green". Lo spot del bambino che gattonava verso un promettente futuro, mentre una voce fuori campo recitava "Il metano ti dà una mano", destinato a diventare uno dei tormentoni degli anni '80, ha introdotto il convegno e ha

Paolo Volta ha illustrato lo scenario internazionale relativo alla diffusione dell'LNG. Di particolare interesse il progetto Blue Corridors, iniziativa europea su larga scala che coinvolge 27 partners di 11 nazioni, nato per dimostrare che l'LNG è una concreta opzione per i trasporti a media lunga distanza con la reale possibilità di sostituire nel medio futuro il diesel. Il progetto prevede 4 Corridoi internazionali, 100 veicoli Heavy Duty a LNG, 14 nuove stazioni di servizio, per un investimento complessivo di 14 M di euro e una durata dei lavori prevista in quattro anni. Volta ha infine concluso sostenendo che i carburanti alternativi possono

LE PROSPETTIVE DI GNL E METANO

La seconda parte del convegno ha avuto inizio con l'intervento di Rita Caroselli, direttore Assogasliquidi, che ha approfondito il tema dell'impegno di Assogasliquidi per la crescita del settore. Assogasliquidi è l'Associazione di Federchimica che rappresenta le imprese del comparto dei gas liquefatti. Recentemente si sono approfondite le potenzialità del GNL per vari utilizzi che partono da due necessità fondamentali: differenziare le fonti energetiche e ridurre le emissioni inquinanti. Sotto il primo aspetto il GNL garantisce grande disponibilità, produzione geograficamente distribuita e flessibilità di trasporto, mentre le minori emissioni si basano su riduzione della NOx, abbattimento del particolato e riduzione della CO2.

"Di conseguenza" – ha detto Caroselli – "il GNL è candidato ad essere il più importante carburante alternativo per il trasporto pesante, per la sua densità energetica, le doti ambientali e l'elevata disponibilità sui mercati". L'azione dell'Associazione negli anni è stata volta a mettere a disposizione le proprie conoscenze tecniche al fine di poter individuare le esigenze del comparto per garantirne un armonico sviluppo e in tal senso dialogare con le istituzioni per individuare le più idonee soluzioni tecniche e normative. "Da queste azioni" – ha aggiunto Caroselli – "sono scaturite una maggiore semplificazione e standardizzazione della realizzazione degli impianti per la distribuzione stradale del GNL e per il suo utilizzo presso le utenze industriali,



In questa foto la consegna del premio Lean&Green Award alla CIM Spa. Da sinistra: Giulio Traversi, Giulia Violini, Umberto Ruggerone e Enrico Finocchi.

attraverso indicazioni tecniche e normative omogenee sul territorio". "Quello che serve ora" – ha concluso la responsabile di Asso-gasliquidi – "è un piano strategico per il GNL e, in proposito, il MISE ha aperto un tavolo a cui hanno partecipato numerosissimi soggetti, con la conseguente adozione di un organico piano strategico di sviluppo del comparto in tutti i suoi segmenti di utilizzo". Sulla distribuzione del metano in Italia e in Europa, su i suoi vantaggi e sulle prospettive, si è intrattenuto **Dante Natali, presidente di Federmetano**, associazione nata nel 1948 e oggi la principale associazione dei distributori e trasportatori di metano per auto in Italia, che si caratterizza per una significativa presenza sull'intero territorio nazionale. "Per potere essere competitivi nelle iniziative utili per il settore, è fondamentale unirsi per contare di più" – ha affermato Natali – "per questo Federmetano dal 2009 ha creato un servizio di affiliazione dedicato specificatamente alle officine specializzate del settore, che possa essere utile alle stesse

per proporsi sfruttando una maggior visibilità e confrontandosi con gli operatori del settore per dare e ricevere informazioni utili a svolgere con risultati la propria attività".

Natali ha poi supportato i concetti con i numeri. Si è così appreso che in Italia a fronte dei 420 distributori del 2003, a maggio del 2016 si contava un numero quasi triplicato: 1121. Inoltre oggi la rete italiana è la prima in Europa che vede al secondo posto la Germania con 914 punti di distribuzione. Anche i dati del circolante registrano l'Italia in testa in Europa.

L'AMBIENTE È UN BUON BUSINESS: L'ESPERIENZA GORENT

A portare un'esperienza diretta del vantaggio di essere green è stato **Furio Fabbri, presidente di GoRent, e fondatore della Rete Think Green**, un network europeo con sede a

Bruxelles che dell'affermazione "The Environment is a good business" ha fatto suo credo. "Il network" – ha spiegato Fabbri – "si basa su due concetti, rivoluzionare il modo di fare impresa e dire un netto no al 'consumo' dell'ambiente, abbattendo l'impatto ambientale attraverso investimenti in processi innovativi che si trasformano in una leva competitiva aziendale, agendo sull'offerta e non sulla domanda, supportando le istituzioni". GoRent – che è una società per azioni operante nel settore del noleggio di veicoli a basso impatto ambientale, per l'espletamento dei servizi di igiene urbana, nata nel 2002 a



Firenze - oggi è leader in Italia nel supporto ai servizi ecologici e industriali. "Attualmente il nostro parco mezzi è di 800 unità, con i prossimi acquisti dovrebbe raggiungere il migliaio di veicoli, e serviamo una clientela che annovera le principali aziende pubbliche e private nel settore dei servizi, posizionate su tutto il territorio nazionale" - ha ancora detto Fabbri che ha aggiunto – "ecosostenibilità è la parola d'ordine della nostra azienda che ha deciso di stringere un patto ideale con le future generazioni, divenuto presto la propria mission: nello sviluppo dell'attività di impresa non si può tralasciare lo scrupoloso rispetto del pianeta su cui viviamo".

RIDUZIONE DELLE EMISSIONI A 360°: IL CASO SCANIA

Paolo Carri, direttore Business Support & Development di Italscania S.p.A., ha affermato che "se da una parte le previsioni di ulteriore incremento del trasporto su gomma nei prossimi anni - le stime di crescita dicono che già solo nel 2030 supereremo del 30% il fabbisogno del 2010 - non possono che far piacere a un costruttore, dall'altra abbiamo la consapevolezza di essere parte del problema perché all'aumento della domanda di trasporto può corrispondere il rischio di un incremento delle emissioni derivanti dalla combustione di derivati del petrolio".

Da questa presa di responsabilità prende le mosse la scelta Scania di coniugare con i propri prodotti, la sostenibilità ambientale con la sostenibilità economica, attraverso la produttività, l'efficienza energetica, i carburanti alternativi e l'elettrificazione. Per il manager Scania uno dei punti fondamentali per rendere concreta questa scelta è la connettività che già oggi vede 190.000 veicoli della casa svedese connessi nel mondo.

"I dati operazionali che Scania raccoglie sono un patrimonio per lo sviluppo di nuovi prodotti" – ha ancora spiegato Carri – "ma servono anche per proporre ai clienti le specifiche migliori e per definire in modo sartoriale i piani di manutenzione". Da Scania è venuta anche una chiara indicazione di quello che ci si può aspettare da ciascun tipo di carburante alternativo, in termini di riduzione delle emissioni di CO2 che vanno dal -20% del gas naturale, al -66% del biodiesel, al -90% di biometano, di HVO e di bioetanolo, per arrivare al -92% dell'ibrido.

MASSA CRITICA PER IL TRASPORTO DEL FUTURO

Clara Ricozzi, vicepresidente del FLC, ha sottolineato come sia veramente giunta l'ora di sfatare il mito del trasporto su gomma "brutto, sporco e cattivo; infatti i dati ci dicono che il trasporto professionale che rappresenta il 14% di tutto il trasporto stradale ha fortemente investito in sostenibilità".



Franco Fenoglio è intervenuto al convegno TForma in qualità di presidente della sezione veicoli industriali di UNRAE.

Il 25° Quaderno del Freight Leaders Council



25 anni sono sempre un traguardo importante. Se poi il numero si riferisce agli anni di una pubblicazione, la celebrazione viene superata dalla curiosità di capire cosa è successo in questo periodo di tempo, la necessità di verificare lo stato dell'arte e l'imprescindibile voglia di esplorare gli scenari futuri.

Momento centrale, ma non esclusivo, dell'attività del FLC è la pubblicazione di Quaderni monografici come quello presentato a Roma, contenenti ricerche su tutto il settore del trasporto merci e sulle problematiche ad esso correlate, con particolare attenzione alle ricadute sul ambiente e sicurezza. Il 25° Quaderno su "La sostenibilità nei trasporti e nella logistica", in effetti, è un poderoso studio di 192 pagine a cui hanno collaborato ricercatori, esperti di trasporto e di logistica, dirigenti ministeriali e aziende del mondo dei veicoli commerciali e industriali.

Il lavoro si divide in **10 capitoli**. Nel **primo** vengono delineati gli obiettivi europei e nazionali, evidenziando quali sono le aspettative dell'Europa e dell'Italia in merito alla sostenibilità del trasporto e della logistica. Il **secondo** è invece dedicato alle norme applicabili per calcolare l'impronta ecologica e il carbon foot print. Si passa così a esaminare nel **terzo capitolo** quali sono i programmi per la riduzione dell'impronta ecologica. Il **capitolo 4** esamina come lavorare sui mezzi di trasporto attraverso i motori, i combustibili, gli stili di guida, i navigatori predittivi, gli pneumatici e l'aerodinamica dei truck. Il **capitolo 5** è invece incentrato sul miglioramento della distribuzione urbana delle merci e il **capitolo 6** analizza il trasporto ferroviario e lo shift modale Trenobonus e Marebonus. Nel **settimo capitolo** trovano posto alcune best practises nella gestione dei mezzi attraverso la standardizzazione dei mezzi di trasporto, il riempimento dei rimorchi e i sistemi intelligenti di trasporto e sicurezza, mentre l'ottavo promuove una maggiore sostenibilità nella logistica. Il **capitolo 9** è forse quello di maggiore importanza perché illustra quanto il Freight Leaders Council richieda alle istituzioni ma anche a tutti i protagonisti della filiera per marciare compatti lungo la strada di un trasporto sostenibile: 1 – Imporre il calcolo della CO2 prodotta con i trasporti; 2 – Lanciare un piano nazionale su due binari: LNG e biocarburanti; 3 – Piano nazionale per Intermodalità ferroviaria; 4 – Premiare i trasporti lenti; 5 – Dare visibilità allo sforzo nazionale verso la migliore sostenibilità del trasporto merci; 6 – Accelerare lo sviluppo della smart mobility. Il caso Scania chiude il libro.

Ora occorre accelerare il ricambio e rinnovamento dei veicoli e continuare in un'ottica ispirata a un sistema di trasporto più sostenibile grazie anche ad una maggiore integrazione di tutti i protagonisti del comparto e delle istituzioni".

Ha chiuso il convegno romano **Franco Fenoglio, presidente della sezione veicoli industriali e rimorchi di UNRAE**, il quale ha precisato il ruolo strategico dell'auto-transporto. "Come UNRAE siamo però concentrati su due aspetti fondamentali del settore, l'obsolescenza del parco

circolante che va al più presto rinnovato anche in ottica di minore impatto ambientale e di maggiore sicurezza e la valorizzazione della figura dell'autista, in particolare per attirare i giovani verso questa professione che nel futuro li vedrà protagonisti di una vera rivoluzione: da camionisti a piloti professionisti".

Franco Fenoglio ha annunciato che come UNRAE sono in preparazione un Position Paper sul rinnovo del parco e un Progetto Autisti. "E' però fondamentale" – ha concluso Fenoglio – "che tutte le associazioni protagoniste del mondo del trasporto su gomma facciano massa critica per portare avanti la progettualità di un sistema di trasporto che ha avuto, sta avendo e avrà un ruolo centrale in tutta Europa e non solo in Italia".

IL BAMBINO CORRE ANCORA

Insomma, Il bambino dello spot del 1984, ormai è un adulto che si trova a scegliere e gestire opzioni diverse per coniugare abbattimento delle emissioni, performance dei mezzi e economicità del trasporto. Sicuramente una grande responsabilità visti anche i tassi di crescita della popolazione mondiale e la necessità di essere veloci, sempre più veloci. Ci piace quindi pensare che il bimbo divenuto adulto continui a correre perché in palio non c'è soltanto un trasporto più sostenibile, ma un mondo migliore.