

Data: 10.12.2022 Pag.: 3  
Size: 573 cm2 AVE: € .00  
Tiratura:  
Diffusione:  
Lettori:



**MASSIMO MARCIANI** Come individuare i responsabili delle emissioni CO2

# Sulla transizione green vietato qualsiasi approccio generalista

Grazie ai dati dell'Albo Nazionale dei Gestori Ambientali di Ecomondo, il presidente del **Freight Leaders Council** delinea una nuova strategia per il rinnovo sostenibile del parco mezzi circolanti in Italia, richiamando l'attenzione dell'unica grande organizzazione di imprenditori: Confindustria.

Di **Alberto Caspani**

Roma

La decarbonizzazione dell'autotrasporto italiano richiede livelli diversificati di lettura. Per Massimo Marciani, presidente del **Freight Leaders Council**, un approccio generalista come quello visto sino a oggi rischia infatti di trasformare la transizione energetica in un fuoco di paglia. "Se dovessimo proseguire sino al 2030 mantenendo le attuali modalità d'incentivo - osserva - il parco circolante elettrico non supererebbe il 10 per cento del totale. Per raggiungere un valore compreso almeno fra il 40 e il 50 per cento, nei prossimi sette anni lo Stato italiano dovrebbe invece investire una cifra attorno ai 10 miliardi di euro: nulla d'impossibile, visto che la Germania è stata in grado di finanziare la svolta verde della sua mobilità con 1,6 miliardi di euro nel solo triennio 2021/2023". Peccato che all'Italia manchi una vera e propria strategia, cui il recente Albo Nazionale dei Gestori Ambientali di Ecomondo ha provato almeno a porre rimedio. I dati raccolti nel documento in uscita lo scorso novembre fotografano una situazione paradossale: su 101.802 imprese italiane votate all'autotrasporto professionale, solo 916 possono vantare una flotta superiore ai 100 veicoli. Quelle che ne contano da 1 a 5 rappresentano invece il 54 per cento del totale. "A causa di tale frammentazione - riprende Marciani - il settore fatica ad avere consapevolezza del proprio ruolo in riferimento alla sfida della decarbonizzazione:

basti pensare che l'autotrasporto incide sulle emissioni di CO2 solo per un terzo, contro i due terzi rappresentati dal traffico su gomma dei privati. Chiedere al primo una decarbonizzazione motu proprio è un errore, perché l'autotrasporto risulta solo una parte della logistica, e la logistica, a sua volta, una parte dell'industria: occorre un confronto con i proprietari delle merci, con chi origina il servizio. In una parola, con Confindustria".

## IL 13 PER CENTO DEL PARCO E EURO ZERO

Volgendo uno sguardo alla classe di portata dei veicoli, l'affresco del mercato italiano rivela infatti la sua vera natura: sono circa 51mila le aziende che operano con mezzi da 16 a 44 tonnellate, mentre il 13 per cento del parco circolante complessivo risulta di classe Euro Zero. Le dimensioni ridotte delle flotte nazionali, al pari della loro qualità, non consentono dunque di parlare di imprenditori, bensì di prestatori d'opera. Ben due terzi si collocano inoltre sotto la fascia Euro 6, un terzo sotto Euro 2. "Su 4 milioni 789mila veicoli presenti in Italia - evidenzia ancora il presidente del **Freight Leaders Council** - quelli Euro Zero sono 628mila. Cifra gigantesca, che alimenta una situazione ecologicamente disastrosa. La prima domanda da porsi non è allora come ridurre l'impatto dell'autotrasporto, ma quello dei suoi segmenti non sostenibili. Chi sono i più facilmente 'aggredivibili' in termini di decarbonizzazione? Innanzitutto i mezzi che distribuiscono le merci dell'e-commerce

in ambito urbano: veicoli da 15-35 quintali per missioni giornaliere con successivo rientro al deposito. Quindi i mezzi per i servizi, dai compattatori di rifiuti a quelli per lavori nei giardini o nell'edilizia. I primi, ossia i van, sono circa 4 milioni 71mila (di cui 4 milioni sino a 35 quintali, per lo più Euro5 o Euro6), i secondi 700mila, benché fra essi sia molto più facile trovare esempi di mezzi ecologicamente virtuosi".

## STRATEGIE CONCRETE DI INTERVENTO

Una volta distinte le classi d'appartenenza, capire chi tende a compiere spostamenti in eccesso diviene molto più semplice. Tre le azioni della strategia d'intervento suggerita: favorire la razionalizzazione del servizio evitando la circolazione non indispensabile (Avoid); favorire lo spostamento dalla gomma ad altri vettori meno impattanti (Shift); migliorare il parco circolante attraverso incentivi mirati (Improve). "Una misura utile potrebbe consistere nel togliere il recupero dell'accisa sul gasolio - spiega Marciani - dal momento che l'imprenditore pronto a essere meno virtuoso dal punto di vista ecologico. Un'altra ancora consiste nella contabilizzazione della CO2 emessa, che potrebbe essere gestita proprio da Confindustria e favorire l'adozione di certificati bianchi da inserire nel bilancio ambientale, dando vita a un vero e proprio ecosistema. In Italia, tuttavia, continua a essere privilegiato un approccio tattico,

Data: 10.12.2022 Pag.: 3  
Size: 573 cm2 AVE: € .00  
Tiratura:  
Diffusione:  
Lettori:



al posto di una visione strategica”.

## **NECESSITÀ DI UNA REALE TUTELA DEL MADE IN ITALY**

Che si promuovano incentivi, massimizzazione, cuneo fiscale o elasticità dei contratti, il risultato è sempre e solo una forma di scaricamento dei costi sulla collettività. Al contrario, per il Presidente del [Freight Leaders](#)

[Council](#), il governo italiano dovrebbe elaborare una strategia di lungo termine capace di portare Confindustria al tavolo di discussione, onde reinserire la logistica fra le priorità nazionali. Ne discenderebbe una maggior attenzione anche dal punto di vista della tutela del Made in Italy, visto che non conoscere come una merce arrivi

a destinazione è proprio una delle cause di imitazione o contraffazione dei prodotti italiani: falla di un sistema che, attraverso la minor qualità del trasporto, finisce per danneggiare anche la qualità del prodotto. Dall'economia circolare al circolo vizioso basta davvero poco. A volte, solo qualche chilometro di troppo.



Data: 10.12.2022

Pag.: 3

Size: 573 cm2

AVE: € .00

Tiratura:  
Diffusione:  
Lettori:



Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile