

Rassegna del 06-12-21

06/12/21	L'Economia del Corriere della Sera	SISTEMA CAMERALE E SOCIETA' DI SISTEMA	43 Traffico merci, la sostenibilità deve viaggiare più veloce	<i>Cascetta Ennio</i>	1
----------	---------------------------------------	---	---	-----------------------	---

LA LOGISTICA E LA (NECESSARIA) RIDUZIONE DELLE EMISSIONI

Traffico merci, la sostenibilità deve viaggiare più veloce

Per alcuni beni di largo consumo, la CO2 generata per la sola distribuzione è doppia rispetto a quella emessa per la produzione

di **Ennio Cascetta***

La Cop26 si è appena conclusa ed è ormai chiaro che la sfida che mira a contrastare l'emissione dei gas clima-alteranti sarà il banco di prova per tutti. Gli impegni, da ultimo nel «FTT for 55» in Europa, sono tanto concreti quanto ambiziosi. Meno 55% delle emissioni inquinanti entro il 2030. I trasporti in Italia causano circa il 25% delle emissioni di CO2, ma non in modo uniforme. Il trasporto delle merci inquina in proporzione molto di più di quello viaggiatori, oggi il 40% delle emissioni del settore è dovuto alle merci a fronte di un parco di autocarri che è meno dell'8% del totale. Per l'Ue quello della logistica è uno di quei settori per i quali è più difficile abbattere le emissioni dove non sono ancora mature le scelte tecnologiche sui vettori energetici. Né si può immaginare di ridurre le merci trasportate. Questo farebbe venir meno il concetto stesso di sostenibilità: ambientale, certo, ma anche economica e sociale.

In Italia, la logistica continua a essere vista come una commodity «fungibile» e da acquistare al prezzo più basso possibile. Nulla di più sbagliato. Una

ricerca recente calcola che il trasporto delle merci produce in media quasi la stessa quantità di CO2 della produzione. Per alcuni prodotti di largo consumo, la CO2 prodotta per la sola distribuzione finale è addirittura doppia rispetto a quella emessa per la produzione del bene. Inutile quindi investire per rendere la produzione più sostenibile, se non ci si preoccupa di conoscere le emissioni causate dalle proprie scelte logistiche.

È necessaria una vera e propria riforma culturale che dovrebbe basarsi su alcuni punti fermi per raggiungere una «logistica 3S», semplice, sicura e sostenibile. Innanzitutto, certificare la «sostenibilità logistica». La domanda, quella pubblica in primis, premi la sostenibilità nelle gare e nelle altre forme di incentivazione. Va poi ridotto il carbon footprint di una tonnellata trasportata e questo dipende da quante tonnellate sono trasportate da ciascun veicolo e da quanta CO2 emette quel veicolo. Si può migliorare a partire da un uso più intenso delle modalità di trasporto con minori emissioni per unità di trasporto.

Ma bisogna essere realistici: la gran parte degli spostamenti merci sono di breve percorrenza, circa il 90% al di sotto dei 300 km e non hanno alternative alla gomma come invece avviene per i passeggeri. Bisogna combattere una vera battaglia per ridurre il trasporto di aria, di gran lunga la merce più trasportata. I veicoli km percorsi sulla rete autostradale negli ultimi mesi hanno già superato di oltre il 3% i valori del 2019, a fronte di un Pil che

a fine anno sarà ancora sotto del 3,5-4% rispetto al periodo pre-Covid. La tecnologia può contribuire a migliorare la geografia dei flussi. Si possono immaginare servizi di trasporto multiutente, creare sistemi di premialità (*carbon credits*) o penalità (*carbon tax*). Il tema delle emissioni dei veicoli merita una riflessione a parte. Il parco dei camion è ancora molto inquinante, oltre il 66% dei mezzi è di classe Euro 4 o pre, e il tasso di rinnovo del parco è lento nonostante i contributi pubblici. Ai ritmi pre-Covid sarebbero necessari 25 anni per rinnovarlo tutto. Qui si può immaginare una politica smart di incentivi alla rottamazione. I consumatori dovrebbero sapere quanta CO2 è stata emessa per produrre e trasportare quel prodotto. Dunque, la sfida della logistica sostenibile è veramente complessa e non c'è una soluzione unica, ma un insieme di soluzioni che coinvolgono governo, regioni ed enti locali, imprese e consumatori. Mi rendo conto delle enormi difficoltà, generali e particolari del nostro Paese, ma quali sono le alternative?

**Ordinario di infrastrutture e sistemi di trasporto
Universitas Mercatorum*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 118

