

# Acqua o cielo? Meglio la gomma

*Vecchie carrette in acqua e in aria, su strada si inquina meno*

**L'**insostenibilità della logistica si manifesta attraverso l'utilizzo di spazi e risorse naturali e la produzione di sostanze inquinanti. Preso atto che i sistemi di trasporto sono i principali responsabili dei cambiamenti climatici e ambientali in atto, si è iniziato a studiare come limitarne i consumi e le emissioni. Sotto la spinta delle istituzioni e dell'opinione pubblica, l'industria ha messo a punto motori sempre più efficienti e puliti. Gran parte dell'attenzione, però, è andata al traffico su gomma, trascurando il trasporto aereo e quello marittimo - gli unici vettori della logistica intercontinentale - pilastri della new economy, del commercio elettronico, delle consegne in tempo reale.

Secondo gli addetti ai lavori, il trasporto su gomma è l'unico a pagare per i danni che produce. Aerei e navi, invece, non pagano quasi nulla. Il loro impatto si ripercuote soprattutto sui cieli e sui mari dove, al contrario delle strade, non esistono ancora norme ambientali precise né autorità per farle rispettare. L'ipotesi europea di tassare i velivoli più inquinanti non piace all'Associazione internazionale del trasporto aereo (Iata) che chiede invece di migliorare la gestione del traffico. La situazione è destinata a peggiorare. I cargo viaggiano quasi sempre a pieno carico, contrariamente agli aerei passeggeri che volano, in media, con circa il 70% dei posti occupati. La domanda di consegne sempre più veloci e da punto a punto porterà ai moltiplicarsi delle rotte. E l'inquinamento, inevitabilmente, aumenterà.

Il kerolense bruciato dai velivoli è uno dei combustibili liquidi più raffinati. L'ipotesi di impiegare nuovi tipi di propulsione su larga scala sembra, per ora, fantascienza. Nella navigazione marittima ci sono, invece, molti margini di miglioramento. I carburanti usati dalle navi - un mix che comprende olii pesanti e scarti di raffinazione - potrebbero essere più puliti e i loro giganteschi motori diesel più efficienti. Ma applicare normative nel settore è quasi impossibile. La logistica dei carichi, infine, dovrebbe funzionare molto meglio, visto che, per esempio, la metà dei 9,5 milioni di container che arrivano pieni ogni anno in Europa riparte vuota. ●

## Sos Logistica attiva dal 2005

**T**rovare soluzioni e diffondere buone pratiche per ridurre l'impatto della logistica e delle attività da essa dipendenti - dai trasporti all'industria - senza ridurre la crescita economica ma anzi creando nuove occasioni di sviluppo. È l'obiettivo di SosLogistica, associazione fondata in Italia nel 2005 da alcuni professionisti della logistica - imprenditori, informatici, docenti universitari, tecnici dell'innovazione e dell'ambiente - animati dalla convinzione che la logistica possa contribuire a migliorare la qualità della vita, coniugando efficienza e rispetto dell'ambiente. **Prima associazione del mondo specializzata in "logistica sostenibile".** Sos si occupa soprattutto di divulgazione e ricerca. **In Italia, suo ambito d'intervento primario, lavora tra l'altro su: logistica dei distretti e dell'ultimo miglio, reverse logistic, intermodalità problematiche connesse all'e-commerce e applicazioni Ict.** ●

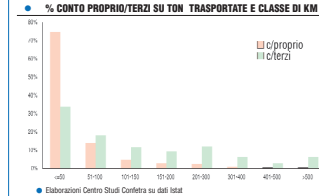
● Leonida (Assologistica): "Stare fermi sporca di più" ●

## Riduzione del danno

**///** In Italia la merce più trasportata è l'aria". Risolvere questo paradosso è la chiave per capire buona parte dei problemi del nostro Paese. E non solo. "Una buona logistica minimizza l'impatto dell'economia sull'ambiente ed è capace di trainare lo sviluppo sostenibile". A sostenerlo è Giovanni Leonida, ingegnere, uno dei maggiori studiosi italiani della materia, vicepresidente di Assologistica, l'associazione delle imprese di logistica, magazzini generali e frigoriferi, terminali portuali, interportuali e aeroportuali. "La logistica ha un forte impatto ambientale ma non ci sono alternative - spiega Leonida - siamo obbligati a scegliere il meno peggio: sacrificare una parte di territorio per ridurre il traffico, a volte, è necessario".

Secondo Leonida i costi ambientali della congestione sulle strade, in termini di emissioni e consumi, sono assai maggiori di quelli provocati dalla costruzione di nuove infrastrutture. "Non dimentichiamo che un mezzo fermo inquina molto di più di uno in movimento, poiché i motori a scoppio sono progettati per funzionare al meglio a regimi costanti".

Puntare sui treni merci e sulle autostrade del mare non sembra, dunque, sufficiente. "Ridurre l'incidenza della strada è una falsa soluzione - sostiene Leonida - solo una piccola quota del traffico su gomma può essere portata in mare o sulle ferrovie. Il 90% delle merci in Italia viaggia su gomma. Addirittura il 98% se si include anche il trasporto locale, ovvero gli ultimi 50 chilometri. Possiamo



far scendere questa quota all'80-85%.

La vera sfida è quella di far viaggiare meno mezzi ma con più carico. In questo modo potremmo ridurre traffico e inquinamento e, allo stesso tempo, aumentare la velocità di circolazione, innescando un circolo virtuoso".

La soluzione dei problemi logistici passa dall'ottimizzazione del riempimento dei mezzi. Una missione difficile, visto che il nostro tessuto economico è formato in gran parte da imprese medio piccole, poco inclini alla collaborazione. "Serve maggior collaborazione tra le aziende - afferma Leonida - la frammentazione produttiva e geografica rende difficili gli spostamenti. E poi si trasporta troppo: le merci vengono spostate solo perché vendute. Ogni attore della catena commerciale ha il suo magazzino, il suo automezzo, il suo montacarichi".

Un'analisi condivisa da un altro esperto, Giulio Aguiari, fondatore SosLogistica, un'associazione che promuove la logistica sostenibile: "Bisognerebbe cambiare la cultura d'impresa, soprattutto tra le Pmi. Si parla tanto di logistica di distretto ma poi prevale la visione individuale. Le imprese agiscono da sole, non vogliono far sapere dove si sono incontrati e i fornitori. Ognuno si fa portare le materie prime e consegna i prodotti ai clienti in proprio. E c'è un eccesso di just in time". Secondo Aguiari, per aumentare tasso di riempimento dei mezzi e ottimizzare i flussi di trasporto bisogna puntare sui logistici provider, gli operatori che gestiscono la logistica per conto terzi. Anche Marina Mellissari, amministratore delegato di Sgl Logistica, leader nei

servizi integrati alle Pmi, è d'accordo: "Mentre le grandi aziende si gestiscono i servizi logistici in proprio, le Pmi, pur generando il 92% del Pil italiano, non possono permetterselo: soltanto una su quattro dispone di un addetto alla logistica. Occorre condividere e razionalizzare, facendo circolare le informazioni prima dei camion".

I mezzi che viaggiano a vuoto sono, per la maggior parte, in conto proprio. Vengono, cioè, utilizzati direttamente dalle aziende: partono carichi - raramente del tutto - e tornano quasi sempre scarichi, effettuando un viaggio a vuoto ogni due. "La quota di carico a vuoto del trasporto merci su strada in Italia è pari al 45% circa - dice ancora Leonida - secondo alcune analisi, se migliorassimo la nostra logistica potremmo scendere fino al 25%, risparmiando così 6 miliardi di euro di carburante. La riduzione delle emissioni così ottenuta, oltre a decongestionare le strade, velocizza i tempi di consegna e di conseguenza aumenta competitività dell'industria e migliora la qualità della vita, ci consentirebbe di rispettare il protocollo di Kyoto".

Alcuni esempi concreti testimoniano che su scala locale realizzare buone pratiche non è impossibile. In Emilia Romagna, l'Istituto sui trasporti e la logistica ha dimostrato che se 30 aziende dello stesso distretto unificano la logistica possono risparmiare fino al 20% sui costi di trasporto. Sul piano nazionale, però, manca un disegno preciso e la politica non presta alla logistica la dovuta attenzione. "Servirebbe un interlocutore istituzionale, un punto di riferimento a cui rivolgersi quando ci sono problemi" conclude Mellissari. ●