

Il costo della sostenibilità

Necessario anche ripensare la strategia degli investimenti. Per esempio, ormai è ormai indifferibile la scelta di favorire la ferrovia rispetto al trasporto stradale

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Sostenibilità sempre più importante anche per le aziende che operano nei trasporti e della logistica. In questa direzione (abbinata alla tutela del patrimonio artistico) va infatti la scelta del governo Draghi, tramite apposito decreto legge, di stoppare l'arrivo delle grandi (e piccole) navi da crociera alla stazione marittima di Venezia, così come il Green deal annunciato dalla Commissione Europea. Si tratta un pacchetto di proposte per rendere le politiche comunitarie in materia di clima, energia, uso del suolo, trasporti e fiscalità idonee a ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Quanto alle misure stabilite per Venezia (con un provvedimento «che salvaguarda tutte le vie d'acqua dichiarate monumento nazionale»), si aspetta di vedere se e quando saranno disponibili i cinque nuovi approdi per i quali il presidente della locale port authority Fulvio Lino Di Blasio, nominato commissario straordinario ad hoc, dovrà «procedere celermente alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione». Le compagnie di navigazione, per voce dell'associazione Clia Italia e di Confitarma, hanno reagito al provvedimento in maniera equilibrata: «Diamo un giudizio positivo dell'accelerazione sugli accosti, e cioè sulla creazione di banchine per navi da crociera a Marghera. E da dieci anni che chiediamo un altro luogo dove andare



Uno dei nuovi veicoli che sfruttano carburanti più sostenibili

per evitare di passare dalla Giudecca, e siamo stati i primi a farlo», ha spiegato Francesco Galiotti, direttore per l'Italia di Clia.

Protestano invece i rappresentanti dell'indotto portuale veneziano (Federagenti, Venezia Terminal Passeggeri ecc.) perché le navi si sposteranno nei vicini porti di Monfalcone, Trieste e Ravenna e non si sa quando torneranno né a quanto ammonteranno i ristori promessi dal governo.

L'altra grande notizia della settimana in tema di sostenibilità è l'annuncio della Commissione Ue, nell'ambito del progetto di Green Deal avviato già da fine 2019, degli «strumenti legislativi per conseguire gli obiettivi stabiliti dalla normativa europea sul clima e trasformare radicalmente economia e società per costruire un futuro equo, verde e prospero».

Le proposte legislative comunitarie «associano l'applicazione dello scambio di quote di emissione a nuovi settori e il rafforzamento dell'attuale sistema di scambio di quote di emissione dell'Ue; un aumen-

to dell'uso di energie rinnovabili; una maggiore efficienza energetica; una più rapida diffusione delle modalità di trasporto a basse emissioni come delle infrastrutture e dei combustibili necessari; l'allineamento delle politiche fiscali agli obiettivi del Green Deal europeo; misure per prevenire la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio; e strumenti per potenziare la capacità dei nostri pozzi naturali di assorbimento del carbonio».

Per la Commissione Ue «serve un insieme di misure per far fronte all'aumento delle emissioni nel settore dei trasporti stradali», così come cita esplicitamente «i carburanti per l'aviazione e il trasporto marittimo che causano un deciso inquinamento e richiedono misure specifiche in aggiunta allo scambio di quote di emissione. Il regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi prevede che aeromobili e navi abbiano accesso a energia elettrica pulita nei principali porti e aeroporti». L'iniziativa ReFuelEU Aviation obbligherà i fornitori di combustibili ad aumentare la

quota di carburanti sostenibili per l'aviazione nel carburante per gli aerei caricato a bordo negli aeroporti Ue, compresi i carburanti sintetici a basse emissioni di carbonio (elettrocarburanti).

Analogamente, l'iniziativa FuelEU Maritime incentiverà l'uso di combustibili marittimi sostenibili e di tecnologie a zero emissioni, fissando un limite massimo al tenore di gas a effetto serra dell'energia usata dalle navi che fanno scalo nei porti europei. Previsto anche «un nuovo meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere che fisserà un prezzo del carbonio per l'import di determinati prodotti per garantire che l'azione per il clima in Europa non porti a rilocalizzare le emissioni di carbonio. Ciò consentirà di garantire che il calo delle emissioni Ue contribuisca a un calo delle emissioni a livello mondiale, e impedirà che la produzione ad alta intensità di carbonio si sposti fuori Europa». Che la sostenibilità sia un investimento inderogabile lo sostiene anche chi produce e spedisce merci, quindi i clienti della logistica.

«Favorire il treno rispetto al trasporto stradale è necessario e indifferibile per contenere l'impatto ambientale, differenziare i rischi del trasporto», ha spiegato Gianluigi Mason, direttore della logistica di Barilla in Italia, durante un convegno di Emilia Romagna Intermodal Cluster, «e anche per risolvere i problemi aperti del trasporto su gomma, specie di disponibilità di autisti, congestione stradale, volatilità di prezzi e capacità di trasporto». (riproduzione riservata)