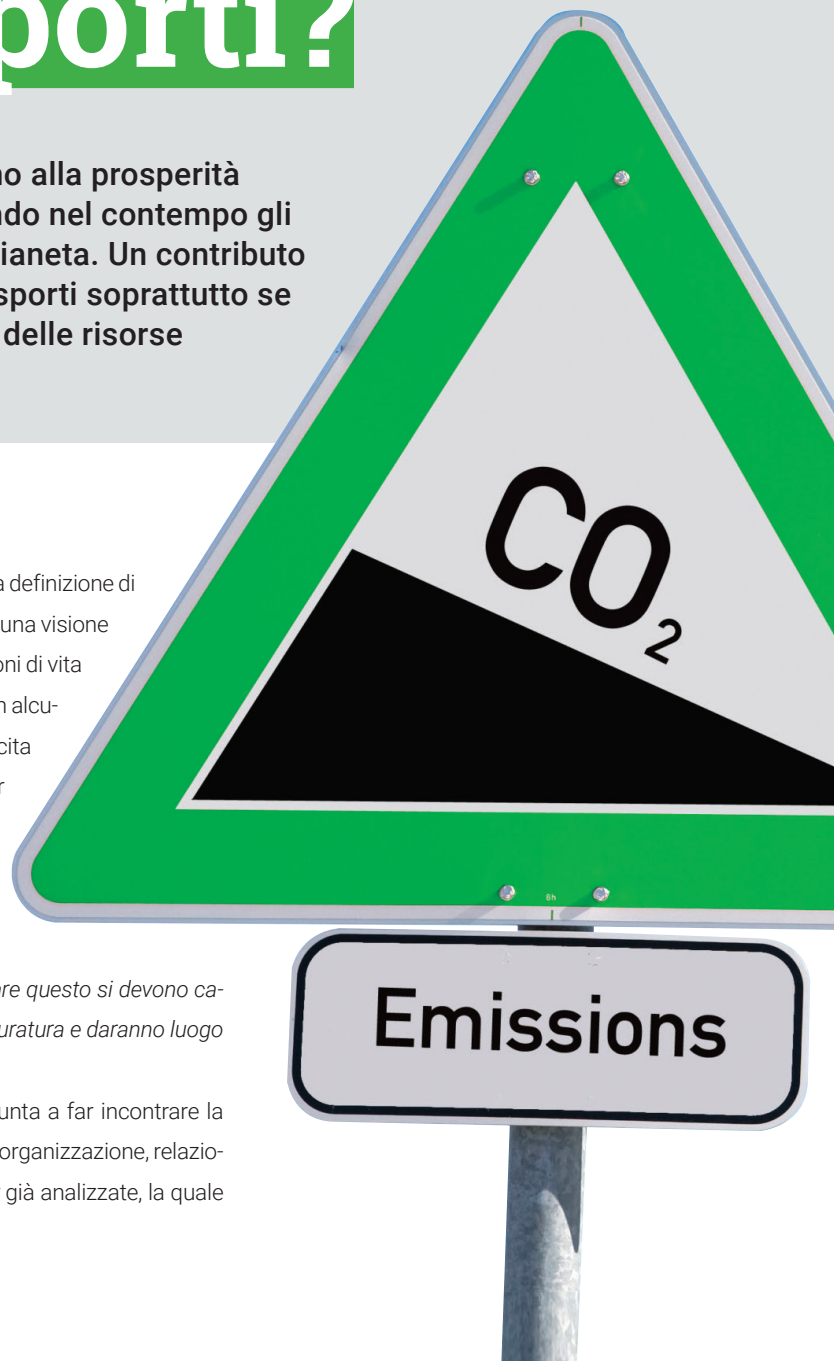


Sostenibilità ambientale: **come** **contribuirà il settore** **dei trasporti?**

Sono diversi i modelli economici che puntano alla prosperità dell'individuo e delle organizzazioni, riducendo nel contempo gli effetti nocivi sull'ambiente e sul futuro del pianeta. Un contributo importante può provenire dal mondo dei trasporti soprattutto se inquadrato in nuovi percorsi di condivisione delle risorse

Ancora oggi a livello internazionale non esiste un'unica definizione di *green economy*, nonostante quasi tutte guardino ad una visione di lungo termine circa il miglioramento delle condizioni di vita del Pianeta e ad una maggiore equità nelle società; in alcune di esse per di più si parla di crescita o, più precisamente, di "crescita verde" della quale si stanno occupando l'UNEP e l'Organisation for Economic Co-operation and Development – OECD. La crescita verde viene definita nel documento dell'OECD del 2011 come una crescita che «*Promuove la crescita economica e lo sviluppo, garantendo nel contempo che le risorse naturali continuino a fornire risorse e servizi ambientali su cui si basa il nostro benessere. Per fare questo si devono catalizzare investimenti e innovazione, che sosterranno una crescita duratura e daranno luogo a nuove opportunità economiche*».

Dalla nozione di *green economy* è nato un nuovo concetto che punta a far incontrare la sostenibilità ambientale con la realizzazione di profitto da parte dell'organizzazione, relazione non del tutto esplicitata nelle varie definizioni di *green economy* già analizzate, la quale



transizione”, passando da un’economia lineare ad un’economia circolare attraverso: riduzione delle risorse impiegate; allungamento delle risorse usate; uso di materie rigenerative; riutilizzo delle risorse.

INEFFICIENZE DEL SISTEMA DEI TRASPORTI

In Italia, il sistema dei trasporti, soprattutto marittimi e stradali, soffre purtroppo di molte inefficienze e questo influenza negativamente anche l’economia e il PIL italiani, essendo la struttura portante degli interscambi commerciali, interni e con il resto del mondo. Il costo di questa inefficienza porta ad un gap di 90 miliardi di euro, come affermato dal presidente di Confetra, Guido Nicolini, dovuto a scarsità di infrastrutture e alle solite problematiche burocratico-legislative. Basti pensare che si sta ancora aspettando, dal 2016, l’attuazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli per unico controllo doganale. Uno degli esempi che è impossibile non citare è la storia di ATAC, l’azienda del trasporto pubblico di Roma che gestisce metro, ferrovie, parcheggi, soste a pagamento, ed una delle più grandi in Europa in termini gestionali; nel periodo 2015-2019 la mancanza di investimenti sui mezzi e strutture ha portato inevitabilmente a deterioramenti che a loro volta sono sfociati in disservizi e scioperi in aggiunta ad una generale mala gestione che ha portato i bilanci in negativo.

Eccetto l’alta velocità, qualitativamente migliore rispetto alle altre infrastrutture, andando più a Sud del Paese la situazione peggiora e lo stesso vale per la rete veloce per cui si sta ancora investendo per portarla a livelli delle altre tratte del centro-nord. Proprio ad inizio anno 2021, sono state presentate delle proposte a riguardo da parte degli ordinari di Ingegneria delle Costruzione di strade, ferrovie e aeroporti e dei Trasporti delle Università della Calabria e della Sicilia. A livello europeo, infatti, l’Italia, per percentuale di linee Alta Velocità sul territorio, è tra le migliori posizioni, nonostante l’ampio divario con la Spagna (Tabella 1).

A livello di sostenibilità, in Europa, il trasporto avviene prevalentemente su strada se si escludono le vie marittime e aeree. Questo significa una maggior emissione di gas serra che potrebbe essere benissimo evitata seguendo pratiche verdi. A tal riguardo il “Terzo rapporto nazionale sull’economia circolare in Italia 2021” visto precedentemente suggerisce delle soluzioni (Figura 2), prese dal Circularity Gap Report 2021, che farebbero ridurre le emissioni nocive di quasi la metà rispetto ai valori attuali (Figura 3).

STATO	% LINEE AV SUL TOTALE
Spagna	24.31
Francia	10.20
Italia	6.53
Belgio	6.19
Germania	4.80
Paesi Bassi	3.73
Svizzera	3.14

Tabella 1. Fonte: <https://buildingcue.it/alta-velocita-italia-europa/25005/>.

BISOGNO SOCIALE DI TRASPORTI	
MISURA	DESCRIZIONE
Riduzione dei viaggi	Realizzazione di hub regionali e locali condivisi Uffici virtuali Telelavoro Smartworking
Miglioramento dell’utilizzo dei veicoli	Mobilità condivisa Creazione di parcheggi di scambio
Veicoli circolari	Ottimizzazione della logistica della catena di approvvigionamento Interventi di progettazione e produzione che prevedono l’integrazione della circolarità nella progettazione del veicolo Ottimizzazione del fine vita dei veicoli Utilizzo di biciclette elettriche
Durabilità dei veicoli	Miglioramento della riparabilità
Miglioramento del design dei veicoli	Riduzione del peso e delle dimensioni dei veicoli Guida autonoma

Figura 2. Fonte: Terzo rapporto sull’economia circolare in Italia.

Adottando queste misure per il settore dei trasporti, i risultati sarebbero i seguenti (Figura 3):

Considerando che il settore dei trasporti è uno dei più inquinanti, il risultato è molto incentivante. Come giustamente affermano diversi studi effettuati. Come riportato dal “Dossier Trasporto merci su strada 2020” di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), nel 2018 il traffico merci su strada è leggermente calato rispetto agli anni precedenti ma gli autocarri sono sempre i mezzi favoriti in Europa.

Inoltre, come fa notare il Dossier, «Cabotaggio e il cross-trade pos-

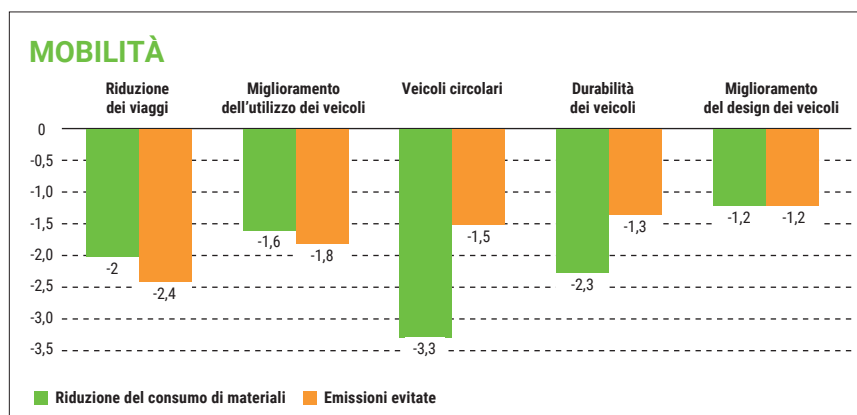
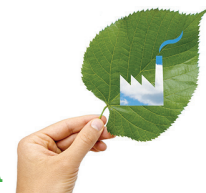


Figura 3. Fonte: Terzo rapporto sull’economia circolare in Italia.



sono essere visti come un segno di integrazione del mercato (anche attraverso la liberalizzazione della professione, come avviene per altri settori) e possono creare efficienza, riducendo i viaggi a vuoto e, di conseguenza, le emissioni di CO₂.

Cosa sono il cross-trade e il cabotaggio? Il *cross-trade*, detto anche "trasporto estero su estero" si ha quando, con un mezzo di un paese terzo, si trasportano beni da un paese X ad un paese Y. Il cabotaggio invece è un trasporto che avviene a livello nazionale ma effettuato da un paese diverso da quello in cui si sta effettuando il trasporto (Regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009).

Altro dato importante riguarda i viaggi a vuoto che, sempre nel 2018, «Misurati in milioni di veicoli-km, sono stati 1/5 del totale mentre per numero di viaggi sono più di 1/3 del totale, secondo la rilevazione Eurostat per i paesi rispondenti» secondo il Rapporto ANFIA.

Inoltre, in Italia, il numero di incidenti e dei morti, secondo i dati ISTAT del 2017 sono aumentati mentre sono scesi a livello europeo. Ciò è dovuto molto spesso a distrazioni durante la guida ed alta velocità e altre violazioni al codice della strada.

SHARING ECONOMY APPLICATA AL TRASPORTO MERCI

Un'ottima opportunità, che può essere sfruttata a livello nazionale e mondiale, è il nuovo modello della sharing economy che, per il settore dei trasporti, è già stato impiegato da alcune start up che hanno dato il via alla nuova fase definita "l'era dell'accesso": i possessori mettono a disposizione "nella rete" i propri beni per un utilizzo condiviso e più efficiente degli stessi, al quale si aggiunge un beneficio economico concreto per possessore ed utilizzatore.

Interessante per il settore trasporti è sicuramente il modello di car-pooling, divenuto famoso con Blablacar, servizio che connette passeggeri con guidatori con stessa meta da raggiungere. Spostando il punto di interesse dal traffico passeggeri a quello merce, una start up italiana, SiWeGO, ha invece affinato un modello di trasporto sostenibile per la consegna intelligente di merci che ben si sposa con l'ecosistema della smart city.

Per spedire un qualsiasi oggetto, ad un familiare, un amico, o ad uno sconosciuto, fino ad oggi era necessario rivolgersi ad un corriere professionista o ad un ente pubblico. Con questo nuovo servizio è invece possibile rivolgersi non solo a corrieri professionisti, ma anche

a privati cittadini, che desiderano ottimizzare le risorse, essere social e preservare l'ambiente. Utilizzando la piattaforma proprietaria da qualsiasi dispositivo, è possibile mettere in contatto utenti sconosciuti fra loro, con esigenze che combaciano nel settore della mobilità: quelli che vogliono spedire, con quelli che sono disposti a trasportare. La logica è quella di riempire (e di vendere) lo spazio vuoto dei mezzi di trasporti, grazie ad un sistema di matching facile, sicuro e in real time, permettendo di far risparmiare tempo e denaro, a chi deve spedire e a chi vuole trasportare una merce.

L'algoritmo impiegato esegue un match fra le persone che devono spedire merci, con i conducenti disposti a trasportare tali merci e condividere la stessa strada, in modo rapido ed efficiente.

Obiettivo del progetto è quello di rendere ogni veicolo un mezzo proficuo ed ecologico, utilizzandolo anche per le spedizioni, contribuendo ad evitare costose corse a vuoto, offrendo i vantaggi di

La logica è quella di riempire (e di vendere) lo spazio vuoto dei mezzi di trasporti, grazie ad un sistema di matching facile, sicuro e in real time, permettendo di far risparmiare tempo e denaro, a chi deve spedire e a chi vuole trasportare una merce

un'auto privata alla consegna delle merci. Ottimizzando lo spazio vuoto dell'autovettura o del veicolo di proprietà, si ottiene infatti una riduzione dei costi complessivi, diventa possibile guadagnare denaro da un'attività fino a questo momento costosa, e ridurre sia il traffico che l'inquinamento ambientale.

Questo permette ad ogni persona di contribuire, nel suo piccolo, agli spostamenti di merci e ad efficientare le consegne (nei costi ma anche nei tempi), ed è già operativa in tutta Europa. Se si considera che nel Vecchio Continente, il 25% dei mezzi di trasporto viaggia vuoto e che ci sono 270 milioni di automobili in circolazione - che trasportano solo 1,33 persone a bordo - è immediato pensare a quanto traffico, inquinamento e incidenti questi semplici due dati comportino.

La "gemella" di questa start up italiana è l'americana Roadie, nata nel 2014 a Los Angeles, di recente acquisita da UPS, con cui ha però delle differenze come le categorie a cui fa riferimento e l'imballaggio dei prodotti effettuato dalla stessa azienda. Gogox è invece la "gemella asiatica" nata ad Hong Kong nel 2013, molto più ad impronta ambientalista rispetto a quella americana.