

Nella vasta gamma di attività comprese dalla logistica per la fornitura dei materiali all'industria e per l'arrivo dei prodotti al consumatore finale, l'elemento più importante della catena e più dannoso per l'ambiente è rappresentato indubbiamente dal trasporto merci.

Fonte: http://www.europarlamento24.eu/il-cammino-della-sostenibilita-per-il-trasporto-merci/0,1254,106_ART_489,00.html

La sostenibilità come fattore prioritario per i trasporti

I trasporti dipendono in larga misura dal petrolio importato. Mentre molti settori hanno fatto registrare una riduzione delle emissioni di CO₂, per quanto riguarda i trasporti la percentuale è aumentata costantemente. Entro il 2050 dovremo aver ridotto notevolmente tali emissioni di CO₂ iniziando inoltre a contrastare il traffico e l'inquinamento ambientale. Per raggiungere l'obiettivo europeo che prevede di ridurre le emissioni di CO₂ dell'80% entro il 2050 rispetto al 1990, il consumo di petrolio nel settore dei trasporti dovrà ridursi di circa il 70% rispetto a quello attuale: ciò comporterà una vera rivoluzione per quanto riguarda i carburanti e il nostro modo di viaggiare.

Nell'UE i trasporti dipendono dal petrolio e dai prodotti derivati per oltre il 96% del fabbisogno energetico.

Le emissioni di gas serra provocate dai trasporti, compresi quelli aeronautici internazionali e quelli marittimi, sono aumentate di circa il 34% tra il 1990 e il 2008. Nel corso dello stesso periodo il settore energetico ha ridotto le emissioni di circa il 9%.

I trasporti generano circa un quarto delle emissioni di gas serra prodotti nell'Unione europea. Il 12,8% delle emissioni complessive è generato dal traffico aereo, il 13,5% dai trasporti marittimi, lo 0,7% dai trasporti ferroviari, l'1,8% dalla navigazione interna e il 71,3% dal trasporto stradale (2008).

La proporzione di trasporti stradali sulle lunghe distanze all'interno dell'UE per quanto riguarda le merci è di circa il 33%, mentre il traffico ferroviario e la navigazione interna, insieme, rappresentano meno del 20%. Gli scarsi risultati ottenuti a livello ambientale dal sistema dei trasporti sono dovuti al fatto che, in generale, le varianti più ecologiche del trasporto ferroviario e della navigazione interna non sono riuscite a sfruttare il proprio potenziale sulle medie e sulle lunghe distanze.

Le tecnologie ecologiche offrono enormi opportunità commerciali alle aziende europee. Ridurre le emissioni significa investire in tecnologia, ma l'Europa sta perdendo terreno rispetto alla concorrenza. I produttori giapponesi, ad esempio, sono leader nel campo delle automobili ibride. Il mercato delle tecnologie orientate all'ambiente è in crescita. Valutato in 1.200 miliardi di euro nel 2007, si stima che raggiunga il valore di 3.100 miliardi di euro entro il 2020. I prodotti e i servizi correlati alla mobilità sostenibile rappresenteranno nel 2010 un mercato globale del valore di 300 miliardi di euro (contro i 200 miliardi attuali).

- **Il settore dei trasporti impiega direttamente 10 milioni di persone, che costituiscono il 4,5% dell'occupazione totale; il settore genera il 4,6% del prodotto interno lordo (PIL).**

La produzione di attrezzature per i trasporti rappresenta un ulteriore 1,7% del PIL e pesa sull'occupazione per 1,5%.

Fonte: Eurostat

Le attività logistiche, come i trasporti e lo stoccaggio, influiscono per il 10-15% sul costo del prodotto finito.

L'EUROPA DICE:

Lo sviluppo della logistica del trasporto merci è essenzialmente un'attività connessa al settore commerciale e un compito per l'industria. Tuttavia, le autorità devono svolgere un ruolo chiaramente definito teso a creare le adeguate condizioni generali e mantenere la logistica fra i temi dei programmi politici. Obiettivo di questo approccio quadro è migliorare le condizioni che l'Europa può offrire per l'innovazione della logistica, lasciando l'organizzazione interna della logistica alle imprese stesse.

Si calcola che, a livello mondiale, l'industria logistica rappresenti circa 5,4 trilioni di euro, pari al 13,8 % del PIL mondiale. In Europa e nell'America settentrionale le spese annuali per la logistica sono rispettivamente di circa 1 trilardo³

. La concorrenza nel settore logistico

europeo è forte, come dimostra la scarsa percentuale di concentrazione di logistica fornita da terzi in Europa, dove le 20 principali imprese hanno solo una quota di mercato del 33%⁴

. In media, la logistica rappresenta il 10-15% del costo finale del prodotto finito, compresi i costi quali le spese di trasporto e stoccaggio.

Per effetto della globalizzazione della produzione e delle relative catene logistiche aumentano le richieste di trasporto. La logistica acquista sempre più importanza, non solo all'interno dell'Europa ma anche per le relazioni commerciali internazionali dell'Europa. La concorrenza fra l'Europa, gli USA e l'Estremo oriente, in particolare, sta diventando un fattore significativo che può avere ripercussioni sui punti nodali (soprattutto i porti e gli aeroporti) e sulla capacità dell'infrastruttura. Sarà necessario garantire l'integrazione dei mercati e delle relazioni commerciali mediante la cooperazione dell'Europa con gli altri principali centri logistici nel mondo (per es. gli USA, la Russia, il Giappone, la Cina, l'India e il Brasile). L'accesso al mercato dei trasporti è già oggetto di negoziati bilaterali e multilaterali.

Si constata determinate tendenze, alcune delle quali sono contraddittorie. Da un lato, si assiste alla centralizzazione dell'organizzazione logistica in centri di distribuzione europea e regionale ma, dall'altro, aumenta la decentralizzazione a causa della saturazione delle strade europee, che permette di rispondere rapidamente alle richieste dei clienti ricorrendo a depositi locali o impianti di stoccaggio temporaneo. Un'altra tendenza da rilevare è l'esternalizzazione delle attività logistiche, per cui gli spedizionieri acquistano servizi logistici multifunzionali da prestatori di servizi esterni (ad esempio terzi che forniscono servizi di logistica). Negli ultimi anni questa cooperazione fra spedizionieri e prestatori di servizi ha assunto caratteristiche più stabili nel tempo e si è accompagnata a un elevato livello di integrazione nelle strutture organizzative e nel settore informatico. Inoltre, quando migliorano le loro catene logistiche, le imprese dell'UE constatano sempre più che esistono alternative competitive al trasporto su strada. Per esempio, i vettori di grandi dimensioni forniscono servizi logistici che integrano modi diversi, traendo così dei vantaggi a livello di costi e concorrenza.

Anche altri fattori – quali considerazioni di carattere ambientale (il consumo di energia e le emissioni di gas a effetto serra), la sicurezza dell'approvvigionamento energetico e l'ubicazione dell'impresa - influiscono sulle decisioni logistiche. Tutti questi elementi hanno un impatto significativo che non si limita al trasporto e riguarda, per esempio, anche gli

investimenti, l'occupazione e l'utilizzo del territorio

In Italia circolano 3 milioni di veicoli per il trasporto delle merci. Il loro impatto ambientale è rilevante se si considera che essi percorrono ogni anno quasi 75 miliardi di chilometri.

I camion sono responsabili del 20% della congestione stradale nell'UE, pur rappresentando solo il 3% dei veicoli stradali. Per ogni chilometro percorso, i camion sono responsabili del doppio delle morti causate in incidenti stradali dalle automobili. Dall'analisi delle tasse e imposte pagate dai camion risulta inoltre che esse coprono solo i costi infrastrutturali (circa il 50% del totale), ma non coprono i costi esterni (congestione, inquinamento dell'aria, rumore, incidenti). I costi esterni, cioè le "esternalità" della mobilità e dei trasporti sono dati dalla congestione, dal rumore, dalle emissioni inquinanti, dalle emissioni di gas serra e dagli incidenti stradali.

Per quanto riguarda la congestione si rileva ad esempio che **ogni anno l'economia Ue, a causa della congestione, perde circa 100 miliardi di euro**. Nell'Unione europea i danni determinati dalla perdita di efficienza, insicurezza stradale e insostenibilità ambientale producono costi sociali il cui onere si aggira intorno ai 7 punti percentuali di Pil ogni anno. Per l'Italia le stime sono ancora più preoccupanti: l'incidenza dei costi sociali della mobilità si aggira, infatti, intorno ai 10,3 punti percentuali di Pil, il 63% di questi costi sarebbe determinato dal trasporto passeggeri, mentre il 34% da quello merci. A patire i costi più alti sono le città di grandi dimensioni nelle quali risiede oltre il 50% della popolazione e che sviluppa un'alta domanda di mobilità.

In ambito europeo, qualche direttiva in tema di mobilità sostenibile:

- la direttiva 2006/38/Ce, relativa trasporto di merci su strada, che impone di calibrare i pedaggi autostradali in base al carico inquinante dei mezzi ed all'ora di utilizzo delle infrastrutture;
- la direttiva 2008/68/Ce (che sostituisce le direttive 94/55/Ce, 96/49/Ce, 96/35/Ce, 2000/18/Ce, 2005/263/Ce), che punta ad aumentare la sicurezza nel trasporto di merci pericolose su strada, ferrovia e vie navigabili interne;
- la direttiva 2009/33/Ce, che impone di considerare l'impatto energetico ed ambientale dei veicoli nel corso dell'intero ciclo di vita;
- il *Piano d'azione per la mobilità urbana*, nel quale si propongono venti azioni per supportare gli Enti Pubblici nella realizzazione dei rispettivi obiettivi di mobilità sostenibile.