

Economia&Finanza

HOME MACROECONOMIA ▾ FINANZA ▾ LAVORO DIRITTI E CONSUMI ▾ AFFARI&FINANZA OSSERVA ITALIA CALCOLATORI GLOSSARIO LISTINO PORTAFOGLIO

Conftrasporto, Uggè: "Necessario approccio olistico allo sviluppo sostenibile"



L'intervento del presidente della confederazione al Forum Internazionale dei trasporti Conftrasporto-Confercommercio

10 novembre 2021 - 12.54

ERROR:
http://www.repubblica.it/social/sites/repubblica/nazionale/boxes/shares/sharebar.cache.php?
t=float-
2017-v1 -
The remote
server
returned an
error: (403)
Forbidden.

(Teleborsa) - "Mai come adesso, nella fase di ripresa dai danni economici della pandemia che coincide con una maggiore consapevolezza dei rischi connessi al riscaldamento globale, i decisori pubblici sono chiamati ad una ponderata individuazione delle priorità politiche da perseguire". È quanto ha affermato il presidente di Conftrasporto, Paolo Uggè, nel corso del suo intervento al Forum Internazionale dei trasporti Conftrasporto-Confercommercio.

Come ha sottolineato Uggè, i principali Obiettivi dell'agenzia 2030 per lo sviluppo sostenibile riportano a questioni legate a doppio filo a sistemi di trasporto e logistica efficaci, efficienti e ben funzionanti. "La vera sfida – ha affermato Uggè – è nel riuscire a conseguire simultaneamente tutti i diversi goal per lo sviluppo sostenibile, senza strabismi e senza trascurarne alcuni. Sembra, invece, che purtroppo alcune recenti iniziative per la tutela dell'ambiente e del clima, europee e nazionali, non abbiano il necessario approccio olistico allo sviluppo sostenibile. Penso, in particolare, al pacchetto di proposte europee FIT for 55 o al superamento, non adeguatamente ponderato, dei SAD i sussidi dannosi per l'ambiente. Capiamoci, nessuno si diverte a far danno all'ambiente, i camion e le navi non si muovono per far crescere il particolare o gli ossidi di zolfo, il punto è, che senza di loro l'Economia si ferma. E le alternative pienamente sostenibili al diesel e al bunker ancora non sono mature. Si tratta, quindi, con il supporto della tecnologia e dell'organizzazione, di trovare le migliori strategie per segnare, insieme, più goal". Per presidente di Conftrasporto è in questo contesto che va affrontata l'importante sfida della transizione ecologica del settore.

Secondo una recente indagine Uniontrasporti, – stando ai dati riportati da Uggè – il 41% delle imprese di autotrasporto hanno acquistato mezzi a minor impatto ambientale; il 18% ha cercato di compiere azioni meno inquinanti il 17% di migliorare la capacità di carico dei veicoli. È stato, inoltre, stimato che un veicolo pesante ad alimentazione elettrica, per avere un'autonomia adeguata, necessiterebbe di un pacco batterie del peso di 15 tonnellate. Una

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

DAX 16.031 -0,06%

Dow Jones 36.320 -0,31%

FTSE 100 7.320 +0,63%

FTSE MIB 27.474 +0,12%

Hang Seng Index* 24.996 +0,74%

Nasdaq 15.887 -0,60%

Nikkei 225 29.107 -0,61%

Swiss Market Index* 12.368 +0,11%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

ricerca dell'Ufficio Studi di Confrasperto ha rilevato che ciascun veicolo pesante impegnato in servizi di trasporto in conto terzi, nel 2017 ha versato, in media, tasse ambientali in eccesso rispetto ai danni ambientali generati per circa 5 mila euro, con punte di quasi 9 mila euro per i più puliti Euro VI. "I veicoli pesanti, dal 1991 al 2017 – ha evidenziato Uggè – hanno ridotto in Italia le emissioni di gas clima alteranti del 30%, risultato migliore di quello conseguito dall'intera economia (-20,4%) contribuendo, quindi, soltanto per una quota inferiore al 5%, alle emissioni totali".

Il presidente di Confrasperto sottolinea, tuttavia, i limiti dell'elettrificazione del trasporto pesante. "Attualmente mentre si stanno affacciando sul mercato le prime soluzioni full electric per la distribuzione in ambito urbano, al di fuori di quest'ultimo, – afferma Uggè – questa tecnologia continua a registrare limiti sul fronte dell'autonomia (inferiore a 300 km) e dei tempi di ricarica (almeno 4/5 ore nei punti di ricarica veloce). Per i traffici internazionali di lunga distanza al fianco della certezza del diesel, ci sono l'utilizzo dei bio carburanti e il GNL. In prospettiva, ma solo nel prossimo futuro, la tecnologia dell'idrogeno potrà offrire un'altra alternativa. Nel 2020 il 97% dei camion immatricolati a livello globale è stato ad alimentazione diesel ed in Europa tra i veicoli pesanti ad alimentazione alternativa quelli a metano e a GNL hanno rappresentato il 96% del totale. Se si potesse trasformare a batteria l'intera flotta di camion circolante nel globo, per alimentarla con energia elettrica rinnovabile, basterebbe a mala pena l'intera produzione globale di quest'ultima".

Secondo il presidente di Confrasperto anche la via della decarbonizzazione dello shipping è ancora lunga e costellata di incognite. "Nel panorama tecnologico attuale – ha detto Uggè – stanno emergendo tre linee di sviluppo per sostituire gli attuali carburanti derivati dal petrolio: la linea dei cosiddetti gas leggeri (GNL); quella dei gas pesanti (GPL) e degli alcool; quella dei combustibili liquidi biologici e sintetici. Le navi hanno un ciclo di vita pluridecennale e molte di quelle attualmente in costruzione saranno ancora operative nel 2050. Di queste in costruzione, soltanto il 12% è con carburanti alternativi (per la maggior parte GNL). Il GNL nel trasporto marittimo consente, di fatto, l'azzeramento degli ossidi di zolfo, la riduzione dell'85% degli ossidi di azoto, la riduzione del 95% del particolato e anche il contenimento, nell'ordine del 20% delle emissioni di Co2. Si tratta di un combustibile fossile e quindi necessariamente di transizione, ma è anche la porta di accesso ai nuovi carburanti alternativi, perché può essere, già da subito, integrato con il bio-GNL ed aprire la strada ad ulteriori sviluppi. Quindi nel breve termine il GNL è l'unica soluzione praticabile per lo shipping, nel medio termine si può pensare a una progressiva sostituzione con il bio metano e a lungo termine l'idrogeno sarà il punto di sbocco della linea di sviluppo dei cosiddetti gas leggeri. Nel medio termine vedremo affermarsi soluzioni come il bio e l'elettro metanolo, per arrivare, infine, all'ammoniaca come punto di arrivo dei gas pesanti. I bio carburanti saranno nel medio e lungo termine integrati e sostituiti con carburanti sintetici liquidi e di seconda e terza generazione. D'altra parte, l'iniziativa per l'elettrificazione delle banchine dovrebbe essere concentrata nei porti scalati da navi che potrebbero beneficiare di questa modalità di alimentazione, con un approccio, quindi, da questo punto di vista selettivo, e, al tempo stesso, completo, ovvero che si curi anche della domanda di questi servizi, incentivando, contestualmente, l'adeguamento del naviglio all'utilizzo del cold ironing".

LE RICHIESTE DI CONFTRASPORTO-CONFCOMMERCIO AL GOVERNO –
In tale scenario sono diverse le richieste che Confrasperto-Confcommercio muove ai decisori politici: Promuovere con determinazione l'intermodalità –

EUR - EURO

IMPORTO

1

CALCOLA

soluzione già pronta per l'efficienza energetica e la sostenibilità dei trasporti e della logistica – potenziando i nodi logistici (porti, interporti, terminal, raccordi ferroviari privati) e rendendo strutturali gli incentivi al trasporto combinato marittimo e ferroviario e lo "sconto traccia" per l'accesso alla rete; rivedere alcune proposte del pacchetto FIT for 55, in funzione di previsioni più realistiche delle effettive capacità di riconversione della filiera (disponibilità di tecnologie rinnovabili e delle relative infrastrutture di rifornimento), senza penalizzare la capacità competitiva delle imprese italiane ed europee nei mercati internazionali; adeguare la disciplina del Registro Marittimo Internazionale alle indicazioni europee, estendendone i benefici per il lavoro marittimo alle navi battenti bandiera europea o del sistema economico europeo per rilanciare l'occupazione e la competitività del comparto; varare un piano pluriennale per il rinnovo sostenibile del parco circolante (auto, veicoli commerciali, veicoli industriali, autobus) e delle flotte navali, a cominciare da quelle a servizio delle comunità insulari e delle autostrade del mare, secondo criteri di neutralità tecnologica; contrastare la criticità della carenza di autisti e macchinisti sostenendone economicamente i percorsi formativi e riducendo il cuneo fiscale, che ne penalizza l'occupazione; chiarire gli ambiti di competenza delle diverse Autorità pubbliche nei porti (Ministero, ART, AdSP) e promuovere condizioni più omogenee sul fronte delle concessioni.

powered by **teleborsa**