



SUT

EVENTI

Obiettivo sostenibilità

L'edizione 2021 del **Sustainable Tour** ha visto la luce presso gli studi televisivi di **eventT** con un dibattito sull'importanza del rinnovo del parco e la transizione energetica. La prima tappa, sponsorizzata da **IVECO** e **Mercedes-Benz Trucks**, **VDO** e **ZF**, ha visto alternarsi sul suo palco ospiti d'eccezione del settore logistico

DI VALERIA DI ROSA

Il rinnovo del parco come primo passo per la sostenibilità" è stato il tema intorno al quale si è svolta la prima tappa del Sustainable Tour, l'evento a tappe dedicato alla mobilità sostenibile di eventT, che si è svolto in diretta mercoledì 31 marzo. A moderare gli ospiti presenti in collegamento **Luca Barassi**, direttore di Trasportare Oggi in Europa, e **Maurizio Cervetto**, direttore di Vado e Torno, spalleggiati da **Paolo Volta**, coordinatore didattico di eventT, **Domenico Andreoli** (Mercedes-Benz Trucks Italia), **Massimo Ciuffini** (Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile), **Mihai Daderlat** (IVECO), **Francesco Leali** (Docente presso Università di Modena - Dipartimento Ingegneria Enzo Ferrari), **Enrico Finocchi** (Albo Autotrasportatori) e **Fabrizia Vigo** (ANFIA) hanno sottolineato come la strada per raggiungere un trasporto sostenibile passi principalmente da alcuni importanti elementi, sicurezza, connettività e infrastrutture prima di tutto.

IL PARCO VEICOLARE ITALIANO È ANZIANO

Paolo Volta ha subito illustrato lo stato dell'arte del parco veicolare in Italia, che, purtroppo, "vanta" un'età media di 15 anni: un'età che non si concilia con gli obiettivi di sostenibilità e sicurezza che il nostro Paese vorrebbe raggiungere. Il settore dei trasporti è infatti responsabile del 30% del totale nazionale delle emissioni nocive ed è quindi importante adottare soluzioni adeguate, nuovi carburanti, veicoli di ultima generazione, intermodalità, in grado di traghettare il Paese verso un trasporto sostenibile. Secondo gli NDC (Nationally Determined Contribution) presentati dagli Stati Membri, infatti, l'obiettivo dell'Unione Europea è quello di ridurre le emissioni dei gas serra del 40% entro il 2030, rispetto al 1990, attraverso il pacchetto di provvedimenti noto come "Pacchetto clima-energia 2030". A giugno 2021 la Commissione Europea valuterà come rivedere la legislazione per

raggiungere la completa neutralità climatica entro il 2050. Lo sviluppo tecnologico delle motorizzazioni e l'uso di energie alternative sono le due soluzioni che possono accelerare la decarbonizzazione del nostro settore.

DAL RINNOVAMENTO DEL PARCO ALLA SICUREZZA DEI VEICOLI DI ULTIMA GENERAZIONE

Per Mihai Daderlat (IVECO) il problema dell'anzianità del parco circolante italiano è la causa principale della scarsa competitività del nostro Paese a livello europeo. Se da un lato, infatti, l'Italia è al terzo posto in Europa per dimensioni del parco circolante (700.000 unità circa), dietro Polonia e Germania, dall'altro, il suo parco veicolare ha un'età media di 13,6 anni contro i 12 anni della media europea. Tenendo conto che annualmente si immatricolano nel nostro Paese circa 20.000 nuovi veicoli, il rischio è che siano necessari 34 anni

per rinnovare tutto il parco veicolare italiano, ben oltre gli obiettivi del 2030. È quindi necessario investire nella sostituzione dei veicoli più inquinanti: non solo accrescere il parco di immatricolato nuovo ma anche cambiare i veicoli obsoleti con veicoli più recenti, anche usati.

Domenico Andreoli (Mercedes-Benz Trucks Italia) sottolinea come i veicoli di ultima generazione non sono solo più puliti ma anche più sicuri. I sistemi di assistenza alla guida di cui sono dotati i nuovi veicoli sono alleati preziosi del trasporto. In Italia, rispetto ad altri Paesi Europei, manca una politica di incentivazione per la sostituzione di vecchi veicoli con quelli di ultima generazione. Lato carburante, l'Euro6D è la soluzione ideale a breve termine per una veloce decarbonizzazione del parco.

L'IMPORTANZA DELLE ENERGIE RINNOVABILI

Per Massimo Ciuffini (Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile) parlare di parco circolante senza prendere in considerazione una politica dei trasporti a 360° e una politica energetica che tenga conto dei cambiamenti non consente di trovare la soluzione ottimale al problema. È importante partire da una maggiore attenzione verso l'energia, che poi sta alla base di tutto il sistema trasporti: anche quando si parla di idrogeno, ad esempio, bisogna capire come viene prodotto. Per Francesco Leali (Docente presso Università di Modena) bisogna puntare su un piano energetico complessivo, che supporti un approccio al rinnovamento. A livello internazionale la sostenibilità non è solo legata al carburante utilizzato ma anche alle modalità d'uso, alle infrastrutture, alla connettività. Un esempio su tutti è quello del platooning, ovvero un progetto basato su un sistema di



Moderatori dell'evento **Luca Barassi**, direttore di Trasportare Oggi, a sinistra, e **Maurizio Cervetto**, direttore di Vado e Torno, a destra. In collegamento **Paolo Volta**, coordinatore didattico di eventT che ha illustrato lo stato dell'arte del parco veicolare in Italia. Hanno poi partecipato alla prima tappa del Sustainable Tour, **Domenico Andreoli** (Mercedes-Benz Trucks Italia), **Enrico Finocchi** (Albo Autotrasportatori), **Massimo Ciuffini** (Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile), **Francesco Leali** (Docente presso Università di Modena - Dipartimento Ingegneria Enzo Ferrari), **Mihai Daderlat** (IVECO) e **Fabrizia Vigo** (ANFIA)

autostrade automatizzato, con carovane di veicoli senza pilota che si sta sperimentando nel nord Europa. Un trasporto fluido, connesso e sicuro è sicuramente un trasporto sostenibile.

LA VISIONE POLITICA DEL TRASPORTO

Fabrizia Vigo (ANFIA) punta l'attenzione sull'importanza della collaborazione e di un programma complessivo coordinato di interventi per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione prefissate. Nuove energie, biocarburanti inclusi, infrastrutture, rinnovo del parco, tornano ad essere gli elementi fondanti della transizione energetica. Suggestisce quindi alcune possibili soluzioni: abbassamento del massimale per poter accedere agli incentivi, che potrebbe favorire le piccole e medie imprese, svincolamento dalla rottamazione per l'acquisto degli alternativi, così

che le aziende con capacità di investimento importanti possano continuare a sfruttare i veicoli a trazione tradizionale di ultima generazione, aiutando in contemporanea anche le imprese più piccole con il ricambio veicolare. Per Enrico Finocchi (Albo Autotrasportatori) l'Italia ha puntato su idrogeno e biocarburanti, ma bisogna andare avanti anche con il diesel. Per il Presidente dell'Albo Autotrasportatori gli attori del settore devono agire sul rinnovo delle flotte in senso ecologico, sul rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata, sugli investimenti nella filiera dell'idrogeno e nei biocarburanti, sul trasporto pubblico locale sostenibile e sulla digitalizzazione dei sistemi logistici. Chiudendo con una provocazione: "sui veicoli fino alle 3,5 ton, andrebbe premiato il trasporto per conto terzi: in conto proprio non è ottimale, ci sono ritorni a vuoto. Ed è proprio nel solco di queste spinte che servirebbe un programma pluriennale per dare certezza agli operatori, con investimenti che devono essere spalmati su un periodo temporale più lungo in modo lineare". Sintesi perfetta del dibattito ancora una volta ad opera di Paolo Volta: "L'Italia è chiamata a rispettare gli impegni di sostenibilità che ha preso con l'Unione Europea. Sviluppo di trasporto ed energia sono interconnessi; carburanti alternativi, sicurezza, connettività, ottimizzazione dei consumi, infrastrutture, incentivi statali sono le chiavi per un trasporto più sostenibile".



Paolo Volta ha aperto il talk show con la sua tradizionale relazione di approfondimento.

Paolo Volta
eventT