



## EFFICIENZA ENERGETICA NELLA LOGISTICA

Carlo De Ruvo, Presidente Confetra

Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 e una previsione di crescita dello 0,7% per quest'anno, allineata all'economia nazionale (dati Osservatorio Contract Logistics). Questa è la fotografia del settore della logistica, un comparto che, nonostante gli scenari internazionali estremamente incerti, sta tenendo e continua ad essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una visione strategica che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono: una di queste sfide è senz'altro l'incremento dell'efficienza energetica, l'impiego di fonti rinnovabili e l'economia circolare nel settore.

Il Green Deal Europeo ha avuto una sensibile accelerazione con l'iniziativa Fit for 55, ponendo l'obiettivo della neutralità climatica al 2050, con una riduzione delle emissioni nette di gas serra del 90%, e un taglio di almeno il 55% al

2030 rispetto ai livelli del 1990. All'Italia, la Effort Sharing Regulation (ESR) pone un obiettivo del 43,7% di riduzione delle emissioni al 2030 rispetto al 2005, che è particolarmente consistente e non privo di dubbi sulla sua effettiva e tempestiva attuazione. Secondo tali scenari la riduzione delle emissioni totali di CO2 nel nostro Paese dovrebbe essere del 50,8% al 2030 e del 68,6% al 2050 rispetto ai dati del 2005, da 451,7 milioni di tonnellate di CO2 nel 2005 a 222,1 milioni al 2030 e a 141,9 milioni al 2050. Per i trasporti nel loro complesso la riduzione dovrebbe essere del 36,8% al 2030 e del 61,8% al 2050; in termini quantitativi, da 123 milioni di tonnellate di CO2 a 78,3 milioni al 2030 e a 47 milioni al 2050.

In un settore che è responsabile, in Europa, del 28,9% di tutte le emissioni di gas serra è iniziata la corsa alla decarbonizzazione senza però un realistico studio ex ante degli impatti socio-economici della transizione e relativa valutazione delle compensazioni. Si è comunque proceduto con brusche accelerazioni, fissando obiettivi sempre più ambiziosi e prestando poca attenzione al contesto di partenza, cioè alla capacità produttiva e ai fabbisogni di ricerca, sviluppo e innovazione. Tutti aspetti che hanno ricadute rilevanti sugli in-

vestimenti, sulla qualificazione professionale e occupazionale e sulle logiche organizzative delle aziende, in particolare quelle di trasporto e logistica, i cui settori presentano specificità tecniche ed operative molto diversificate.

Da tempo sosteniamo che non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione/revisione dei SAD "sussidi ambientalmente dannosi", agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l'ambiente, non è stata valutata per l'impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. L'operazione dovrebbe essere accompagnata anche da misure di sussidio, sia sul fronte dei prezzi dei carburanti alternativi sia su quello dei mezzi di trasporto, con una pianificazione parallela e coordinata di sostituzione dei sussidi ai carburanti fossili con sussidi all'utilizzo di carburanti a basse o zero emissioni e alla sostituzione di mezzi di trasporto con quelli a impatto ambientale più basso o nullo. Analogamente, si deve ragionare sugli impatti di misure come l'ETS (Emission Trading System) e il CBAM (Carbon Bor-

der Adjustment Mechanisme), che hanno generato un quadro regolatorio europeo che deve affrontare un tema logistico e tecnologico di difficile soluzione, centrato sulla disponibilità di combustibili e vettori energetici a basse e zero emissioni e su tempistiche estremamente differenziate e onerose.

Aspetto critico, che emerge dalla complessiva strategia europea di decarbonizzazione dei trasporti e dalle sue declinazioni per modalità, è quindi la mancanza di un quadro generale di coerenza e di coordinamento tra obiettivi, azioni, tempi e risorse, pubbliche e private, necessarie. Tutto il processo di avvio e sviluppo dell'iniziativa europea su energia e clima è avvenuto con un approccio molto settoriale e non integrato, con una visione esclusivamente macro e senza una verifica attendibile degli impatti a livello micro sugli operatori economici coinvolti.

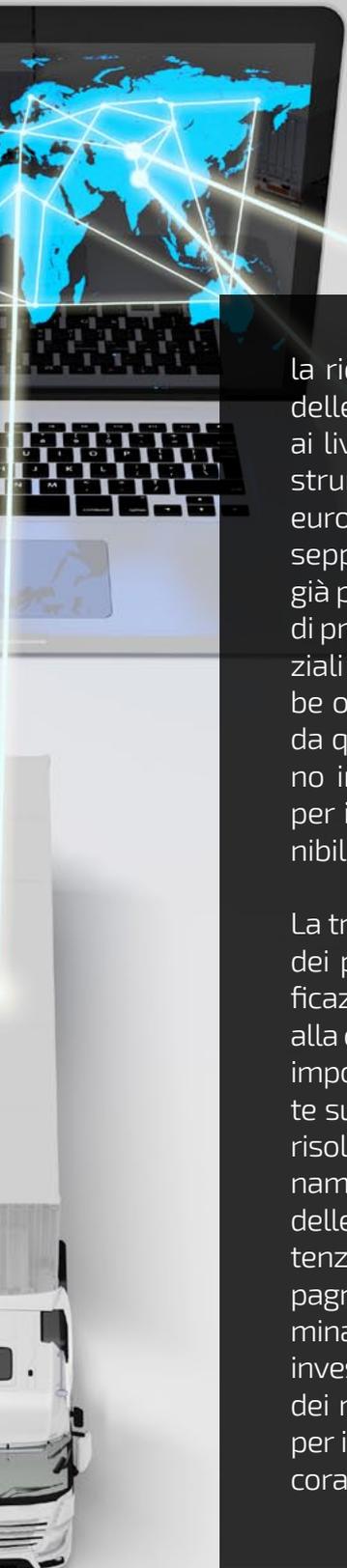
Nel trasporto stradale e non solo, la decarbonizzazione si sta attuando con una preferenza praticamente esclusiva per l'energia elettrica, a fronte di e-fuel e bio-fuel, che permetterebbero entrambi di continuare a produrre veicoli con motore endotermico anche oltre il 2035, limitando i possibili danni economici anche al settore automotive profondamente in crisi in Europa e in Italia. Una decarbonizzazione pragmatica e sostenibile dovrebbe tener conto e valorizzare tutte le tecnologie disponibili che possono contribuire all'obiettivo finale che la coniughi alla competi-

tività economica. Un passaggio esclusivo all'elettrico non è oggi pensabile, sia da un punto di vista tecnico che economico, e crediamo sia necessario prevedere una transizione energetica equilibrata, che includa anche i biocarburanti. Certamente, le recenti misure di politica economica non sembrano orientate a sostenere il processo di cambiamento, con i tagli finanziari previsti proprio al ricambio dei veicoli e le scarsissime risorse al rinnovo dei veicoli pesanti.

Il trasporto aereo genera oggi in Europa il 14,4% delle emissioni dei trasporti ed è tra i settori hard to abate a causa dei limiti tecnologici all'utilizzo di carburanti alternativi. Per far fronte a ciò, il Consiglio europeo ha adottato ad ottobre 2023 il regolamento RE-FuelEU Aviation, che punta ad aumentare la diffusione di carburanti sostenibili (SAF) per aerei, al fine di ridurre l'impronta ambientale. Il tema della decarbonizzazione naturalmente non si esaurisce con l'utilizzo di biocarburanti, ma è necessario perseguire una serie di iniziative che coinvolgano tutta la filiera, dallo sviluppo tecnologico degli aeromobili agli aeroporti a impatto zero, ma tutto ciò richiede ingenti investimenti. Il processo di transizione green del settore aereo va gestito in modo ottimale e con gradualità, affinché non si ritorca contro in termini di riduzione delle emissioni e di impatti socio-economici.

Nel trasporto marittimo, anch'esso settore hard to abate, la Commissione europea ha accelerato il percorso di decarbonizzazione, passando dal-





la riduzione del 50% all'azzeramento delle emissioni entro il 2050 rispetto ai livelli del 2008. A tal fine uno degli strumenti messi in campo dall'Unione europea è il meccanismo dell'ETS che, seppure condivisibile nelle finalità, sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate derivanti da questo strumento, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo.

La transizione energetica e ambientale dei porti punta innanzitutto all'elettrificazione delle banchine (cold ironing), alla cui attuazione sono state destinate importanti risorse pubbliche, distribuite su tutte le ADSP. In quest'ambito, va risolta la questione dell'approvvigionamento elettrico per l'alimentazione delle banchine e dei relativi prezzi all'utenza. Dal lato delle imprese, le compagnie di navigazione e le società terminalistiche sono invece chiamate ad investire su adeguamenti tecnologici dei mezzi navali e di movimentazione, per i quali sono disponibili incentivi ancora insufficienti. Altro profilo di inter-

vento è quello riguardante l'efficienza energetica e l'impiego di fonti rinnovabili nelle strutture portuali (green ports), per il quale sarebbe auspicabile promuovere la creazione di "comunità energetiche", anche con la partecipazione degli operatori portuali, e sostenere gli investimenti di adeguamento delle imprese. Infine, un ultimo aspetto della sostenibilità e della decarbonizzazione della navigazione e dei porti riguarda il deposito e la distribuzione di carburanti alternativi e sintetici (GNL, metanolo, ammoniaca, idrogeno, ...), finalizzati a sostenere il lungo processo di transizione energetica della navigazione.

Concludendo riteniamo che il tema della decarbonizzazione vada profondamente ripensato, per evitare costi sociali insostenibili e non adeguatamente valutati ex ante. Va assolutamente recuperato e posto in essere il principio della "neutralità tecnologica", in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici e, infine, vanno reperite le risorse necessarie per affrontare in modo equilibrato la transizione.