



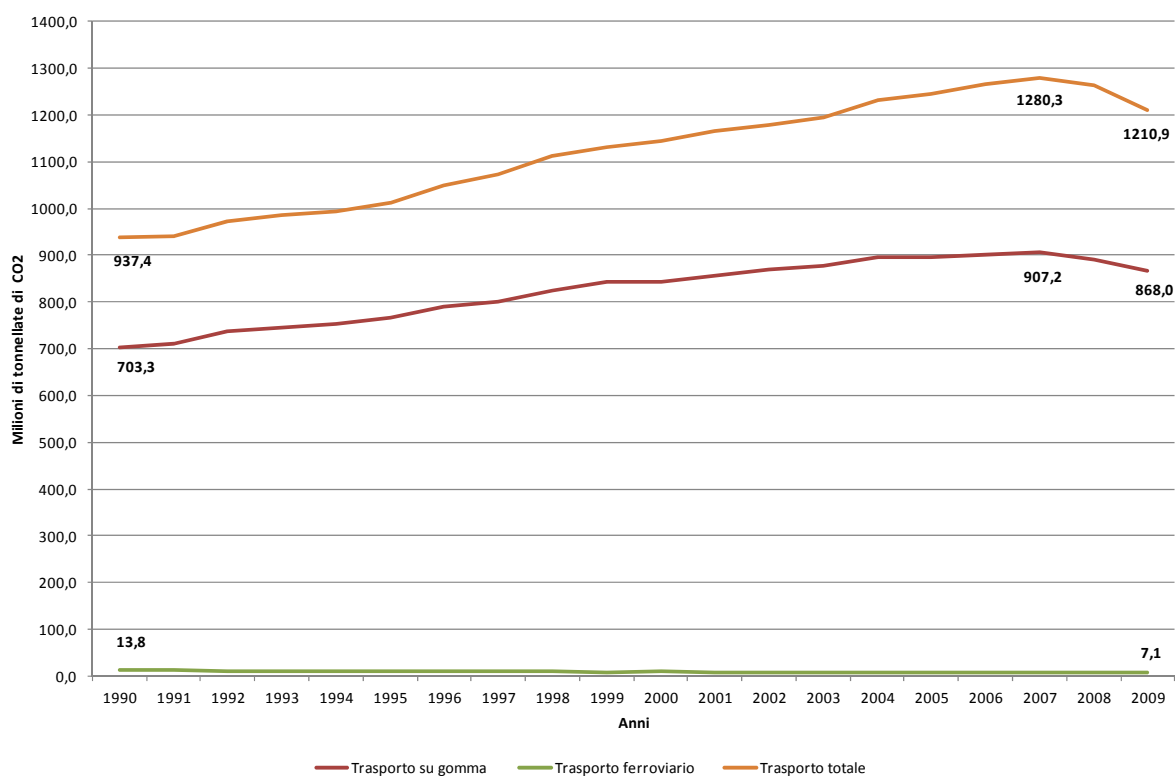
Traiettorie e tendenze in atto verso una logistica urbana sostenibile

Abstract - 26 novembre 2012



Lo stato dell'arte della mobilità urbana

Con riferimento al contesto europeo, i **trasporti** impiegano direttamente dieci milioni di persone e rappresentano circa il **5% del Prodotto interno lordo (Pil)**. Se le famiglie spendono il 13,2% del proprio bilancio in mobilità, per le imprese la spesa legata al trasporto delle merci si aggira attorno al **10-15% del costo del prodotto finito**. I trasporti sono ancora caratterizzati da una quasi totale dipendenza (96%) dai combustibili fossili e rappresentano uno dei pochi settori in cui le emissioni di gas a effetto serra sono cresciute in modo quasi continuo negli ultimi vent'anni (ad oggi superiori di circa un terzo rispetto ai livelli del 1990). A tal proposito, il progresso tecnico ha portato a un miglioramento dell'efficienza energetica, ma non è risultato sufficiente a compensare l'aumento incontrollato dei volumi di traffico. Si stima che il costo attuale legato alla **congestione** si aggiri ogni anno attorno all'**1% del Pil**.

Emissioni di CO2 riconducibili ai trasporti nell'Area UE-27

Fonte: elaborazioni Nomisma su Sistema europeo dei conti nazionali e regionali

Nel quadro di uno scenario europeo che impone un nuovo livello di attenzione per il tema della mobilità urbana, in particolare nel segmento merci, da un lato è opportuno riconoscere alcuni movimenti in atto da parte delle imprese italiane nella sperimentazione di micro esperienze di logistica sostenibile, dall'altro lato è necessario rendersi conto di un *gap*, specie domestico, nei confronti della sostenibilità come elemento chiave per elaborare strategie aziendali di successo e politiche economiche di sistema.

Mobilità e sostenibilità nell'agenda delle imprese italiane

In occasione del convegno sulla logistica urbana sostenibile, organizzato dall'Associazione Pentapolis per il prossimo 30 novembre a Roma, Nomisma ha indagato il grado di penetrazione della responsabilità sociale e della sostenibilità, nonché le tendenze in atto, nell'ambito delle scelte di mobilità attuate dalle imprese italiane dentro i sistemi urbani.

Sebbene, ad oggi, la sostenibilità non risulti particolarmente utilizzata e valorizzata in chiave di mobilità – a tal proposito, i cantieri avviati dalle aziende afferiscono principalmente all'attenzione nei confronti dei dipendenti (formazione, crescita professionale, etc) e al controllo dell'impatto della propria attività nell'ambiente circostante (inquinamento, rumori, etc) –, la ricerca di una **logistica sostenibile** risulta al primo posto (**34,8%**) tra le prossime priorità indicate dall'impresa. A seguire l'intensificazione dell'utilizzo dei **materiali di riciclo (28,3%)** e l'adozione di un **codice etico aziendale (23,9%)**.

Dopo "formazione" e "ambiente", dunque, la nuova prossima frontiera indicata dalle imprese italiane sarebbe proprio l'organizzazione del "trasporto merci", dove risulterà necessario trovare, sia a livello aziendale che su quello sistemico, un ragionevole punto di equilibrio tra efficienza economica (sostenere lo sviluppo delle attività produttive della città), efficienza ambientale (minimizzare i costi esterni generati dal trasporto) ed efficienza sociale (minimizzare i disagi provocati alla collettività).

L'attenzione nei confronti della mobilità delle merci dovrà, tuttavia, fare i conti sia con le tendenze in atto nelle imprese italiane, sia con la valutazione degli imprenditori sull'impatto economico generato dagli investimenti in sostenibilità e responsabilità sociale.

Sul primo fronte, alcuni dati non lasciano spazio ad equivoci. Se **1 impresa su 2** utilizza il tema della sostenibilità in chiave di **mobilità** (richiesta di servizi logistici sostenibili e possesso di parco auto ibride o a metano), solo **1 impresa su 4** risulta essere al corrente e interessata nei nuovi sistemi di **mobilità elettrica** applicati anche allo spostamento delle merci. Da sottolineare, poi, come nel **63%** delle imprese intervistate non si riscontra la presenza di un **ufficio dedicato** a valutare tali scelte strategiche in ambito logistico. Tale dato, peraltro, confermerebbe come il principale nodo del sistema produttivo italiano non sia la valutazione dicotomica "piccolo-brutto" e "grande-bello", ma la difficoltà diffusa di strutturarsi per funzioni e per processi aziendali, che costituisce una barriera all'incremento della produttività aziendale.

Sul secondo fronte, la maggior parte delle imprese ritengono che gli investimenti in sostenibilità abbiano senso ed efficacia se visti in relazione alla reputazione aziendale o a un nuovo rapporto con il territorio e con la comunità di riferimento (consumatori inclusi). **Crisi economica (33,7%)** ed **eccessiva burocrazia (28,3%)** sarebbero i principali ostacoli individuati dall'imprenditore, ma è nell'opaco legame tra investimenti sostenibili e risultati economici complessivi che andrebbe ricondotto il *gap* del nostro sistema produttivo nei confronti delle buone prassi in atto a livello europeo.

Prospettive future: la nuova frontiera dell'ultimo miglio

Sulla base delle tendenze in atto e dell'evoluzione dello scenario futuro, il Libro Bianco 2011 sui trasporti avverte che *"lo status quo non è sostenibile"*. In particolare, in assenza di nuove politiche messe in campo su tutti i livelli di *governance* (dal pubblico al privato, dal locale al sovranazionale), l'attività totale di trasporto continuerà presumibilmente a crescere di pari passo con l'attività economica. Per il trasporto merci, le proiezioni indicano, rispetto al 2005, un aumento dell'**attività** di circa il **40% nel 2030** e di poco superiore all'**80% entro il 2050**. Per il traffico passeggeri la crescita prevista è leggermente inferiore a quella del comparto merci (34% entro il 2030 e 51% entro il 2050). In base alle proiezioni, nello scenario di riferimento i costi della **congestione** (non solo urbana) aumenterebbero di circa il 50% entro il 2050 fino a raggiungere quasi **200 miliardi di euro all'anno**. In questo scenario di riferimento, la quota delle emissioni di inquinanti atmosferici riconducibile ai trasporti continuerebbe ad aumentare, raggiungendo il 38% entro il 2030 e quasi il 50% entro il 2050, rispetto al totale delle emissioni dell'UE. Tuttavia, proprio a causa del forte aumento delle emissioni registrato nel settore dei trasporti negli anni '90, tenderebbe a rallentare il *trend* di crescita delle emissioni indotte dal sistema dei trasporti. È proprio a causa dell'assenza di politiche incentivanti che l'uso delle energie rinnovabili nei trasporti salirebbe a un modesto 13% entro il 2050 e che la propulsione elettrica non riuscirebbe ad affermarsi in maniera significativa nel trasporto stradale.

Benché la logistica comprenda attività di diverso genere, il trasporto merci in ambito urbano non ha ancora ricevuto adeguata attenzione – né a livello nazionale, né su quello europeo –, ma nei prossimi anni rappresenterà un elemento di forte criticità economica, sociale e ambientale. Un nuovo livello di attenzione, allora, nei confronti della mobilità urbana delle merci e in tutte le *good practices* sostenibili sarà favorito anche da un crescente interesse, culturale e politico, verso nuove dimensioni di centralità urbana (rigenerazione, riqualificazione, efficientamento, valorizzazione, etc) e dal conseguente aumento della distribuzione dei prodotti e servizi in ambito urbano (che secondo l'indagine condotta non riguarderebbe più di un terzo delle imprese intervistate).

RIFERIMENTI

Marco Marcatili
T + 39 051 6483329
marco.marcatili@nomisma.it
www.nomisma.it