Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La nuova parola d'ordine della logistica è sostenibilità

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 1st, 2020

L'attenzione alla sostenibilità è diventata nel corso del 2019 l'argomento maggiormente ricorrente nel dibattito pubblico all'interno del mondo dei trasporti e della logistica delle merci in Italia. In ogni convention aziendale, assemblea di categoria o convegno di settore almeno una sessione o una parte delle relazioni è dedicato a questo fattore col quale non si può più fare a meno.

Gli investimenti in sostenibilità vengono fatti dalle aziende obtorto collo, sono costi che non si recuperano e spesso, anche quando gli sforzi per essere *green* vengono fatti, sono poi vanificati da uno scenario, quello attuale in Italia, dove le autorità pubbliche non sanno talvolta nemmeno come gestire certe situazioni.

Il tema della sostenibilità ambientale è stato recentemente al centro di un convegno organizzato dalla sezione logistica di Animp (Associazione nazionale di impiantistica industriale) dal quale è emerso però un ruolo del soggetto pubblico poco incline a favorire questa transizione. Emblematiche a questo proposito le parole di Ignazio Messina, amministratore delegato della compagnia di navigazione Ignazio Messina & C., che ha raccontato come ad esempio a Porto Petroli di Genova sia stato scoraggiato l'utilizzo del gas naturale liquefatto per alimentare i generatori di bordo su una nave cisterna ormeggiata. "Alla nave che chiedeva di poter usare il Gnl è stata posta come condizione la massima sorveglianza, dunque doveva essere calato e reso disponibile un cavo di rimorchio in caso fosse successo qualcosa e si rendeva necessaria la prontezza d'intervento di due rimorchiatori. Alla fine l'armatore ha rinunciato utilizzare il gas naturale che come noto è meno inquinante di altri carburanti" ha raccontato Messina. Le autorità competenti, in questa situazione specifica, hanno palesato la completa mancanza di procedure prestabilite e di addestramento a gestire l'approdo di una nave che in molti scali esteri opera senza problemi. Messina poi ha aggiunto: "Lo stesso potrei dire delle nostre navi che da 10 anni sono predisposte per il *cold ironing* e, fatta eccezione per averle provate una volta in cantiere, non abbiamo mai utilizzato la fornitura di energia elettrica da terra. Abbiamo provato a chiedere come compagnia di navigazione quale sarebbe la tariffa applicata e non ci hanno saputo rispondere". L'armatore genovese solleva dunque il tema secondo cui "andare sui giornali a parlare di sostenibilità è bello ma poi, in concreto, se anche uno provasse a fare qualcosa gli viene resa la vita impossibile".

In tanti fra gli addetti ai lavori concordano col concetto che essere in regola con le normative in materia di ecosostenibilità rappresenta esclusivamente un costo difficile, se non impossibile, da

ribaltare poi sul cliente. Lo ha detto Franco Porcellacchia (gruppo Carnival e Costa Crociere) a proposito degli scrubber (depuratori di fumi): “Sono un investimento non destinato a ripagarsi”. Così come a proposito del Gnl ha aggiunto: “Noi abbiamo deciso di partire alcuni anni fa con il primo progetto della nave Costa Smeralda sperando appunto che il mercato poi ci venisse dietro”.

Fabio Belli (Fagioli) a proposito del trasporto fluviale da loro effettuato ha invece affermato: “La sostenibilità è un fattore distintivo ma oggi rappresenta un costo non recuperabile. Può servire per il bilancio di sostenibilità dell’azienda. Noi ad esempio il trasporto fluviale lo facciamo in alternativa a quello su strada ma è stato da sempre un business in perdita”.

In controtendenza invece Lino Papetti, direttore della logistica onshore di Saipem: “L’azienda per cui lavoro ha ottenuto diversi riconoscimenti per l’etica e per la sostenibilità ambientale con cui operiamo. Fra questi ad esempio cito il fatto che Saipem è fra le aziende del Dow Jones Sustainability Index. Operare in maniera sostenibile rappresenta per Saipem un ritorno d’immagine e quindi consente di attirare investitori. Al tempo stesso siamo consapevoli che non tutti lavorano allo stesso modo; i nostri competitor indiani, cinesi e vietnamiti sono tutt’altro che sostenibili ma per noi sarebbe impensabile pensare di spiaggiare ad esempio un mezzo navale per demolirlo come fanno altri”.

Uno dei leader italiano del cargo aereo, Biagio Bruni, patron di Jas, ha invece provocatoriamente detto: “Tutti parliamo di sostenibilità ma chi sarebbe disponibile a pagare 1 euro in più al kg per spedire la propria merce via aerea? Probabilmente nessuno. Forse però qualcuno sarebbe disposto a un *transit time* di un giorno maggiore se servisse a migliore l’ecosostenibilità dei trasporti. Partiamo da questo, consapevoli che non inquinare ha un costo e che questa spesa andrà ripartita fra tutti gli attori della filiera”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, January 1st, 2020 at 12:04 am and is filed under Navi, Porti
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. Both comments and pings are currently closed.