

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Testi (Sos Logistica): “Ok al trasporto marittimo zero emission ma il resto della catena?”

Nicola Capuzzo · Friday, October 22nd, 2021

*Daniele Testi \**

*\* presidente Sos LOGistica (Associazione per la Logistica Sostenibile)*

Sos LOGistica ([www.sos-logistica.org](http://www.sos-logistica.org)) è l'associazione italiana che ha stabilito il primo schema (standard) di sostenibilità logistica legato a un processo di verifica terza e indipendente con organismi di certificazione qualificati con l'obiettivo di aiutare operatori logistici e committenti a sviluppare percorsi di sostenibilità per i loro processi di trasporto e supply chain. Uno strumento con cui oggettivare le proprie performance di sostenibilità ed essere più competitivi rispetto alle future richieste del mercato oltre a essere un'iniziativa che nasce per informare i consumatori e utenti finali (i veri beneficiari della logistica) attraverso un vero e proprio marchio che vuole esprimere il contributo di valore che la logistica garantisce rispetto ai prodotti che acquistiamo nella nostra quotidianità.

Proprio per questo l'iniziativa di Aspen Institute che coinvolge grandi gruppi di cargo owner (committenti) è interessante per più punti di vista che provo a sintetizzare:

– **Anticipa i tempi.** Anche se pone obiettivi a lungo termine che potrebbero sembrare in contrasto con i cambiamenti climatici che viviamo tutti i giorni, è di fatto l'ennesimo segnale per dire: preparatevi in tempo. Dal 2050 non useremo più trasporti marittimi che non siano a zero emissioni e pongono il 2040 come data intermedia che da una parte offre il tempo corretto per fare evolvere le attuali flotte che hanno vite utili decennali e dall'altra traccia il punto di non ritorno. Chi non si farà trovare pronto per quella data, non potrà più recuperare e salvo stravolgimenti tecnologici improvvisi si troverà fuori mercato nel giro di breve. Dal 2050 appunto.

**-Anticipa le istituzioni.** Seppur evidente la forma di pressione che verrà messa in programma per modificare le regole, di fatto definisce una direzione e un indirizzo che può far leva sui grandi volumi concentrati che possono governare definendo di fatto una loro nuova policy. Anche questo un effetto della globalizzazione.

Ci sono però anche altre riflessioni che possiamo condividere e che a nostro parere sarebbe

---

opportuno venissero evidenziate.

**Come rendicontare i risultati di questa forma di pressione e far vedere gli avanzamenti ottenuti?** Altrimenti qualcuno potrebbe pensare che sia solo un'occasione per spostare il problema in avanti di 20 anni.

**Che impegni stanno dichiarando sul resto della catena di distribuzione?** È quella più complessa e polverizzata, che va dal porto di arrivo delle merci magari containerizzate, fino alla singola consegna a casa del consumatore del pacchetto e oltre, nella gestione dei resi e nel fine vita del prodotto. Ebbene lì si giocheranno molte delle sfide non solo ambientali ma anche sociali ed economiche legate alle infrastrutture e alle nostre città.

Rimane infine aperto il tema delle metriche condivise e dell'oggettivazione dei risultati che troppo spesso viene trascurata a favore di un **atteggiamento di autoassoluzione** che proprio per le dimensioni globali nessuno ha la forza di contestare. Il passato però ci ha insegnato che esiste sempre un soggetto che può di colpo richiedere la vera trasparenza e oggettività. Siamo noi. Insieme al mouse con cui clicchiamo sul carrello di acquisto!

#### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, October 22nd, 2021 at 2:00 pm and is filed under [Interviste](#), [Politica&Associazioni](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.