

L'INTERVENTO

Meno inquinamento evitando percorsi inutili al trasporto delle merci

DI **PAOLO COSTA***

Che si tratti delle polveri sottili (PM), tanto temute per la salute soprattutto degli abitanti delle grandi città, o della CO2 e dei suoi effetti sul riscaldamento globale, da combattere a scala planetaria secondo le linee definite dall'Onu al Cop 21 di Parigi, i contributi delle attività di trasporto all'inquinamento dell'aria sono ancora rilevanti e richiedono coraggiose politiche attive per il loro abbattimento. E' intervenendo sulle distanze con una politica che favorisca la scelta del percorso minimo, che si può ottenere una riduzione consistente delle emissioni inquinanti, ed in più, congiuntamente, altro ottimo risultato, una riduzione dei costi di trasporto (tempo e consumo energetico).

Una politica attiva e coraggiosa però: perché l'ottimo collettivo del percorso minimo non coincide necessariamente con l'ottimo delle singole imprese coinvolte nel trasporto; e, è il caso italiano, richiede interventi infrastrutturali che modifichino geometria e capacità delle reti di trasporto, che proprio nella lontananza dai percorsi minimi mostrano la loro obsolescenza.

Negli ultimi 30 anni la geografia della popolazione e della produzione (soprattutto manifatturiera) italiana è profondamente mutata; e si è avvicinata più ai porti adriatici che a quelli tirrenici: Ravenna e Venezia sono oggi i due porti più vicini al complesso della manifattura italiana. Altrettanto, se non di più, si può dire della popolazione e della manifattura europea, che si è avvicinata più ai porti del Mediterraneo che a quelli del mar del Nord; anche qui in modo tale da rendere il porto di Venezia di gran lunga il più vicino alla manifattura europea. Nel contempo la capacità relativa della portualità italiana ed europea non è invece per nulla cambiata, tanto meno la geografia delle reti stradali e ferroviarie -obsolete- che non aiutano a seguire i "percorsi minimi". Anzi, di fronte al mutare della geografia dei traffici, entrambe le portualità storiche, europea ed italiana, hanno reagito sfruttando economie di scala che compensassero, almeno in parte, i maggiori costi di trasporto imposti dall'allungarsi "inutile" delle distanze via mare e via terra; il resto dei maggiori costi dovuti alla deviazione dai sentieri di percorso minimo è stato invece trasferito sui prezzi in forza del potere di mercato esercitato dagli incumbent nella gestione dei servizi di trasporto. Politiche infrastrutturali distratte, o conniventi, hanno

favorito queste inefficienze scaricate a danno dei caricatori o dei ricevitori dei traffici e che agli stessi costano, ogni anno e solo in Italia, buona parte dei 42 miliardi di euro, il 2,8% del Pil italiano, ai quali ammonterebbero le inefficienze logistiche nazionali. Con quale maggior costo indiretto in termini di inquinamento dell'aria? Il caso europeo è noto: il trasporto di un container che dalla Cina va in Germania (Monaco di Baviera) via Rotterdam anziché via Venezia produce almeno 78 kg di CO2 in più per TEU (fino a 600 tons di CO2 per una portacontainer da 8.000 TEU. Consentire a Venezia di trattare un milione in più di TEU all'anno provenienti dall'Estremo Oriente e diretti in Europa varrebbe circa 125.000 tonnellate/anno di CO2 in meno, oltre al risparmio di tempo e al minore costo dei combustibili. Nel caso italiano, se solo Venezia trattasse i container diretti al Veneto oggi "costretti" a passare per Genova e la Spezia si risparmierebbe l'emissione di almeno 10.000 tonnellate di CO2 ogni milione di TEU se trasportati per via intermodale mare/ferro e di oltre 30.000 tonnellate di CO2 ogni milione di TEU se trasportati per via intermodale mare/strada. Valori ai quali aggiungere la riduzione delle polveri sottili (1 PM).

Per ottenere questi risultati occorre, si è detto, una politica attiva che favorisca l'uso dei porti da percorso minimo, a parità di infrastrutture, e una politica infrastrutturale che, realizzando al più presto quella disegnata a Bruxelles con i "core corridors" delle reti TEN-T, modifichi capacità (fondali, spazi e collegamenti) dei porti e geometria delle reti in modo coerente con l'avvicinamento ai percorsi in "linea d'aria".

**Presidente dell'Autorità portuale di Venezia*

© riproduzione riservata

