

## Mille fronti per la sostenibilità

Pagina a cura di Andrea Ferro

Vie obbligate. Diverse opzioni per ridurre le emissioni del trasporto di merci (su gomma il 60%): dall'intermodalità alla mobilità elettrica, dai carburanti virtuosi al rinnovo dei mezzi e all'hi-tech. La strada verso un sistema di trasporto merci sostenibile è obbligata. In parte è già imboccata, ma i tempi di percorrenza sono incerti, al di là di obiettivi comunitari e buone intenzioni. Per raggiungere il traguardo occorrerà lo sviluppo pieno dell'intermodalità, in particolare di trasporti combinati gomma-ferrovia o gomma-nave, in un equilibrio che garantisca l'efficienza dei servizi per lunghe, medie e brevi distanze. Intanto la sostenibilità, e quindi la riduzione delle emissioni, si può inseguire e praticare a tappe intersecando vari elementi: tecnologia, carburanti virtuosi, flotte rinnovate, alimentazioni alternative, incentivi, buone pratiche. Il quadro generale Secondo Conftrasporto-Confcommercio, in Italia ben il 60,2% delle merci (in valore) viaggia su gomma. La quota del traffico via ferrovia è invece di circa il 7%. Il deficit infrastrutturale grava come un macigno e ci vorranno anni e grandi opere per imprimere una svolta. Negli ultimi quattro anni lo sviluppo delle autostrade del mare (i tir si imbarcano sulle navi, a bordo delle quali coprono una parte significativa del loro tragitto) è stato rilevante. Per favorire l'intermodalità il governo ha attivato due incentivi: Ferrobonus e Marebonus. Alimentazioni alternative Le case costruttrici stanno investendo molto sull'elettrico ma, come accade per i veicoli leggeri, la strada non è un rettilineo. Lo sviluppo della mobilità elettrica impone innanzitutto un grande piano infrastrutturale (colonnine di ricarica). E poi occorre che la ricerca garantisca batterie capaci di prestazioni migliori. In Svezia un anno e mezzo fa, limitatamente ad alcuni chilometri, è iniziata la sperimentazione della prima autostrada elettrificata per tir ibridi. In sostanza i mezzi, dotati di pantografo, viaggiano come filobus. Dopo la Germania anche l'Italia si è messa sulla scia. Verrà compiuto un test sull'autostrada Brebemi, elettrificando un tratto di quasi 6 chilometri tra Calcio e Romano di Lombardia (in provincia di Bergamo). Il progetto è



promosso da Cal, Scania, Siemens e ministero dell' **Ambiente**. Parco mezzi e carburanti In Italia l' età media dei mezzi pesanti è tra le più alte d' Europa. In particolare, fonte Unrae, quella dei veicoli oltre le 16 tonnellate si attesta sugli 11 anni. Ancora: il 64,8 % dei veicoli adibiti al trasporto merci appartiene alle classi Euro 0, 1, 2 e 3. Significa mezzi ben più inquinanti rispetto, per esempio, agli Euro 6. Il rinnovo delle flotte quindi è un altro passaggio obbligato. Mezzi moderni significa veicoli alimentati (anche) da carburanti più virtuosi. Tra questi il Gnl, il gas naturale liquefatto: composto prevalentemente da metano, è considerato il più pulito tra i combustibili fossili. Per Assogasliquidi con il Gnl si limitano le emissioni di CO<sub>2</sub>, almeno il 20% in meno rispetto a quanto accade con il petrolio, e si azzerano quelle di particolato (leggermente meno positive le indicazioni dell' Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet"). Negli ultimi tre anni in Italia il numero degli impianti di distribuzione di Gnl è triplicato: sono 25 per Assogasliquidi. "Platooning" e guida autonoma Nel mondo si sperimenta il "platooning". Che cosa è? «Praticamente un convoglio di mezzi interconnessi tra loro guidati dall' autista che conduce il primo - spiega Paolo Carri, head of sustainable solutions di Scania -. I benefici sul fronte della sostenibilità sono vari. Uno deriva dall' aerodinamica. Come per i ciclisti il primo mezzo "taglia l' aria", i veicoli che seguono quindi consumano di meno. Poi ci sono minori fluttuazioni di velocità e quindi minori consumi. In prospettiva c' è anche una maggiore produttività dei veicoli, perché durante il "platooning" gli autisti (degli altri mezzi) possono riposare e quindi recuperare sugli intervalli di guida». Con la guida autonoma si prospettano scenari ancora più evoluti. «Opereranno solo gli autisti del mezzo che apre la colonna che quindi si alterneranno per poter viaggiare anche 24 ore su 24 - aggiunge Carri -. Significherebbe, in generale e non solo per il "platooning", la regolazione del traffico da una centrale e quindi spostamenti calcolati, pause azzerate e, nel complesso, meno veicoli in circolazione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.