

Rapporto EcoMark – Alcuni commenti

Marta Molinari, Gabriele Manella

Ce.P.Ci.T (Centro Studi sui Problemi della Città e del Territorio) - Dip. di Sociologia “Achille Ardigò”

E-mail: marta.molinari2@unibo.it, gabriele.manella@unibo.it

Introduzione: siamo arrivati al limite

Suburbanizzazione e sprawl: dipendenza dall'auto, domanda materiali di costruzione che richiedono di essere trasportati.

J. Habermas: «Con la sua crescente complessità, il sistema della società mondiale sposta le sue frontiere così avanti nei propri ambienti, da imbattersi in limiti di capacità ... Gli equilibri ecologici contrassegnano un limite assoluto dello sviluppo».

Commissione Brundtland Nazioni Unite (1987): lo sviluppo sostenibile “soddisfa i bisogni del presente senza compromettere le possibilità per le generazioni future di soddisfare le proprie necessità”.

“Environment technologies could have for the next twenty years the same impact of I.T. in the past twenty years” (Anthony Giddens).

Mobilità e logistica: livello europeo

Logistica: 10-15% su costo prodotto.

UE27: 9.2 milioni di occupati nei trasporti nel 2007, 4.4% forza lavoro.

Obbiettivo: taglio emissioni 20% rispetto al 1990, riduzione consumo energia 20% attraverso maggiore efficienza, 20% energia da fonti rinnovabili.

Freight Logistics Action Plan: migliore utilizzo infrastrutture, gestione flusso merci, integrazione modi di trasporto e riduzione dei loro costi.

Settimo Programma Quadro, 2007-2013: ricerca sul settore.

Emissioni di gas serra: industria (33%) e trasporti (29%) i più inquinanti.

Mobilità e logistica: livello nazionale e locale

Gli automobilisti passano in media due settimane all'anno in auto (stima rapporto ANCI "Cittalia 2009" su 15 grandi centri urbani).

Italia: 120.000 imprese di trasporti (64% da 1 a 3 veicoli, solo il 4% con più di 25 veicoli).

Imprese con meno di 50 dipendenti: 90% del PIL.

Emilia Romagna: trasporta su strada il 12% delle merci nazionali, 10% delle aziende di trasporto.

Emilia-Romagna come "laboratorio" per una logistica sostenibile.

Commento alla ricerca: aspetti positivi

EcoMark: buone pratiche legate alla sostenibilità

San Carlo (Castel Guelfo e Castel S.Pietro). Oltre 200 imprese. 2006: patto territoriale per lo sviluppo e la qualifica dell'area. 2009: programma di investimenti. Promozione sistemi produzione energia, pianificare servizi ambientali e per le imprese. Network teleriscaldamento. Building management systems. Almeno il 20% dell'energia con fonti rinnovabili. Riutilizzo acque di scolo, recupero idrico e naturalistico canale di Medicina.

Ponte Rizzoli (Ozzano dell'Emilia). 220 imprese. 2004: Patto Territoriale per le aree produttive della zona: Ponte Rizzoli, Z.I. Ozzano, Cicogna e Villanova. 2006: accordo sviluppo dell'area. 2008: accordo di programma per allargamento area e qualifica di APEA. 2009: fondi POR-FESR. Otto imprese di servizi logistici.

Collaborazione pubblico-privato, ognuno ci mette quello che ha e che sa fare.

Commento alla ricerca: criticità

Il trasporto su strada resta dominante

Delle piccole e medie imprese coinvolte nello studio, l'81,3% non ha un'organizzazione logistica al suo interno, non è consapevole dell'importanza di una politica logistica né la condivide con altri perché la ritiene parte della strategia di marketing.

Logistica sostenibile: problema che esiste e va al di là di infrastrutture ed emissioni.

Conclusioni: la sostenibilità è difficile, ma conviene

David Harvey: politica urbana sempre meno “manageriale” e sempre più “imprenditoriale”

Low-carbon economy: opportunità di crescita economica e sviluppo sostenibile (Declaration on Energy & Climate, 2009).

TRT Transport and Territory for the European Parliament (2010): reputazione compagnia sempre più importante per i clienti quando scelgono un fornitore, offrire soluzioni altamente sostenibili è un valore aggiunto in sé.

EcoMark: principi del Green Marketing in aree industriali con presenza di PMI.

“Responsabilità” territorio, importanza collaborazione pubblico-privato, logica del distretto.