



vivere® sostenibile

lazio

02

Marzo 2019 - MENSILE - Anno 1 - N. 2/2019
POSTE ITALIANE S.P.A. - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE

www.viveresostenibile.net



ALBERI...

Ginkgo biloba

Ontano nero

Cerro

Acero Riccio

Bagolaro



Tiglio nostrano

Tiglio selvatico

Frassino comune

Betulla Verrucosa

Olmo comune



Editoriale

Riccardo Bucci - Pag. 3

Vino: la produzione è in aumento e si coniuga con la sostenibilità

Riccardo Milozzi
Pag. 5

Pesticidi.

È giunto il momento di dire basta!

Afonso Lustrino
Pag. 7

Sostenere chi?

Alessandro Bertirrotti
Pag. 8

Mobilità sostenibile vuol dire anche "condividere"

Massimo Marciani
Pag. 16

Alberi: i 10 preziosi alleati naturali contro l'inquinamento

di Marina Melissari

Sono capaci di ripulire l'aria delle nostre città, intrisa di polveri sottili e di anidride carbonica. Sono riusciti ad assorbire con le loro foglie quasi 4000 chili di CO₂ in 20 anni. Sono i cosiddetti alberi mangia smog, piante in grado non solo di catturare i veleni che introduciamo nell'aria, ma anche di abbassare la temperatura dell'ambiente in cui si trovano durante i mesi più caldi.

Con la loro presenza, in parchi urbani e giardini questi alberi riescono a rimuovere dall'aria migliaia di chili di anidride carbonica e sostanze inquinanti come le polveri PM10 che ogni anno in Italia causano circa 80.000 morti premature. Sono alberi che siamo abituati a vedere nelle nostre città, tanto da non farci neanche caso, magari senza conoscerne il

nome. Vale invece la pena conoscerli, presentati qui in una graduatoria, una top ten degli alberi mangia smog. Al primo posto troviamo l'Acero Riccio (Acer platanoides), una creatura verde che raggiunge un'altezza di 20 metri, caratterizzata da un tronco slanciato e diritto e foglie di grandi dimensioni, fra i 10 e i 15 cm. Perché riccio? La punta delle foglie spesso è ricurva. Ogni albero di Acero Riccio è in grado di assorbire fino a 3.800 chili di CO₂ in 20 anni e ha un'ottima capacità complessiva di mitigazione dell'inquinamento e di abbattimento delle isole di calore negli ambienti urbani.

A contendergli il primato con 3.100 chili di CO₂ aspirate dall'aria, ci sono poi a pari merito la Betulla verrucosa (Betula pendula), in grado di crescere sui

terreni più difficili e considerata albero sacro presso i Celti e le tribù germaniche, e il Cerro (Quercus cerris), la cui altezza può raggiungere i 35 metri.

Al quarto posto, il Ginkgo Biloba, un antichissimo albero le cui origini risalgono a 250 milioni di anni fa. Oltre ad assorbire 2800 chili di CO₂ in 20 anni, esso garantisce un'alta capacità di barriera contro gas, polveri e afa e ha una forte adattabilità a tutti i terreni compresi quelli urbani. Seguono al quinto posto il Tiglio nostrano (Tilia Plathyphyllos), al sesto il Bagolaro (Celtis australis), al settimo posto si trova il Tiglio selvatico (Tilia cordata), all'ottavo l'Olmo comune (Ulmus minor), al nono il Frassino comune (Fraxinus excelsior), infine al decimo posto si classifica l'Ontano nero (Alnus glutinosa). Di fronte

continua a pag. 3



Massimo Marciani
Presidente FIT Consulting,
Presidente Freight Leaders Council

Mobilità sostenibile vuol dire anche "condividere"

TEMPO DI LETTURA: 5 min

Il tema della sostenibilità è stato fin dall'inizio declinato anche nella sua accezione relativa alla mobilità (sostenibile) e solo recentemente esteso alla logistica (sostenibile). Ma non esiste logistica sostenibile se non in presenza di logistica condivisa. Ma il perché una logistica sostenibile non può essere che condivisa, questo passaggio fatica ancora ad essere compreso fino in fondo da operatori ed addetti del settore. Partiamo da alcune semplici riflessioni dunque e vediamo se è possibile tracciare un percorso logico condiviso e condivisibile per l'appunto.

In Europa e in Italia circa il 90% del valore di tutte le merci è trasportato da veicoli commerciali pesanti. Il trasporto su gomma costituisce il vero e proprio asse portante del commercio e dell'industria nel nostro Paese. L'Italia si è impegnata a raggiungere una quota percentuale del 30% di merce su rotaia entro il 2030, ma i traffici di merci crescono a velocità molto maggiore in relazione all'andamento del PIL. C'è in questo momento quindi la necessità di allargare l'offerta di trasporto per andare a soddisfare una domanda di mobilità sostenibile in aumento.

Il tema è il medesimo: soddisfare i bisogni di questo tempo senza compromettere il futuro delle nuove generazioni. È necessario gestire al meglio i processi di trasformazione dell'economia che si sono fatti sempre più rapidi con l'accorciarsi dei cicli di sviluppo anche

grazie all'introduzione di tecnologie legate all'e-commerce. La nuova condizione di normalità è dunque quella in cui segmenti o interi settori industriali sono costantemente spiazzati dall'innovazione. In questo scenario si deve leggere la necessità – ormai non più rinviabile – di aprire una nuova stagione per la logistica, una stagione che vede tutti gli attori della supply chain dialogare in modo aperto e costruttivo fra di loro. **Produttori e distributori di beni, trasportatori e logistici, negozianti e cittadini tutti insieme per un unico obiettivo: ottimizzare le risorse esistenti garantendo ai consumatori di poter disporre di quanto ordinato via e-commerce o acquistato nei punti di vendita fisici.** Questa è la grande sfida della logistica collaborativa che gli operatori della logistica debbono raccogliere per farne un punto di forza per lo sviluppo futuro del nostro Paese. Ormai non possiamo più permetterci dei sistemi che non siano ottimizzati, che non sfruttino al massimo le capacità dei magazzini o dei mezzi di trasporto. Dobbiamo velocemente passare da una ottimizzazione basata sulla singola azienda ad una ottimizzazione verticale di filiera e poi – sul medio lungo termine – orizzontale, di sistema. Le nuove tecnologie, la pervasività del cloud e la disponibilità sempre crescente di dati e di informazioni ci consentono di immaginare prima e realizzare poi, sistemi interconnessi basati sull'utilizzo "pay as you use" di infrastrutture e veicoli, soprattutto quando il veicolo a guida autonoma sarà una realtà di mercato, il mezzo potrà essere una commodity a disposizione di tutti gli operatori del settore.

Per questa ragione è necessario fin d'ora riaffermare il concetto che il nostro sistema non può più permettersi servizi di logistica men che ottimizzati e collaborativi fra di loro, non può perché non riesce più ad assorbire tutte quelle inefficienze ed esternalità per troppo tempo scaricate su ambiente e comunità locali.

Le modifiche ai mercati di consumo nazionali in ter-



mini di affermazione della sharing economy sono attese entro quattro/cinque anni e questi radicali cambiamenti spingeranno **l'intero settore della logistica verso soluzioni collaborative, anche fra competitor, che solo qualche anno fa sembravano impensabili ed irrealizzabili.** Molto probabilmente i nostri figli saranno testimoni dell'affermazione di un modello di logistica simile a quello che noi vediamo nascere ed affermarsi oggi per la mobilità delle persone, il cosiddetto MaaS (mobilità come servizio) in cui i produttori dei veicoli e gli operatori della mobilità pubblica e/o privata sono in definitiva trasparenti rispetto al cliente, il quale si concentra solo sul livello di servizio richiesto senza essere troppo interessato a chi effettivamente soddisfa la sua richiesta. L'avvento di un mercato in cui i brand in competizione sono protagonisti di una legittima concorrenza solo quando il prodotto è sullo scaffale, non mentre ci arriva, è molto meno lontano di quanto tutti noi crediamo. Stay tuned! ●

La Ciclovía Tirrenica: un progetto che unisce i Comuni del litorale a nord di Roma

TEMPO DI LETTURA: 3 min

di Paolo Serra, Vice Presidente Associazione RELOADER

Da Civitavecchia a Fiumicino sulle due ruote in tutta sicurezza e senza "ostacoli" sul proprio cammino. È questo il senso della Ciclovía Tirrenica che le Amministrazioni comunali del litorale a nord di Roma stanno tentando di realizzare. Per farlo sarà necessario aggiudicarsi una fetta dei fondi messi a disposizione dalla Regione Lazio per la realizzazione dell'opera. Si tratta di oltre 40 km di pista ciclabile che attraversando i vari comuni permetterà agli amanti delle due ruote di spostarsi da un comune all'altro anche solo grazie alla bicicletta. La Ciclovía Tirrenica inizierà da Civitavecchia dove la ciclabile sarà realizzata sostanzialmente sul lungomare. Da qui si arriverà a Santa Marinella dove si snoderà lungo la Statale Aurelia per poi entrare in Via Nino Bixio e raggiungere il lungomare Marconi. Alla fine del tratto che costeggia il mare ci si rimetterà sulla via Aurelia per poi proseguire su Via della Libertà all'interno del centro abitato e rincrociare la via Aurelia. Il percorso procederà adiacente alla Statale fino al confine comunale tra Santa Severa e Cerveteri. Qui il percorso ciclopedonale si collegherà alla Ciclovía Tirrenica da Marina di Cerveteri sul tracciato già esistente

per poi costeggiare il fiume Zambra e arrivare a Ladispoli passando per il lungomare e la Palude di Torre Flavia. E una volta attraversata Ladispoli approderà a Fiumicino dove il Comune già a gennaio scorso ha approvato tre delibere per la realizzazione della tratta Roma – Tevere (Parco Leonardo), Fregene – Maccarese – Fiume Arrone e la tratta Maccarese – Passoscuro. Sebbene i Comuni abbiano partecipato con delibere distinte alla richiesta di accesso al contributo messo a disposizione tramite bando dalla Regione Lazio, a motivare la loro richiesta c'è la lettera di intenti sottoscritta durante i tavoli di lavoro effettuati nei mesi scorsi e che hanno portato alla realizzazione dei progetti finali.

Si tratta di un progetto molto ambizioso e innovativo che consente di mettere in relazione diversi territori. In questo modo non solo si andrà a incentivare l'uso delle due ruote per gli spostamenti da un luogo all'altro in città (e non solo), contribuendo alla tutela dell'ambiente e all'abbattimento dell'inquinamento, ma si avrà anche la possibilità di intervenire positivamente anche sul paesaggio urbano perché dove passerà la ciclabile si realizzeranno ulteriori interventi di riqualificazione del territorio.



Il percorso ciclabile di 40 Km si collegherà alla Ventimiglia-Roma grazie all'accordo dai tre Assessori regionali alle Infrastrutture di Toscana, Lazio e Liguria