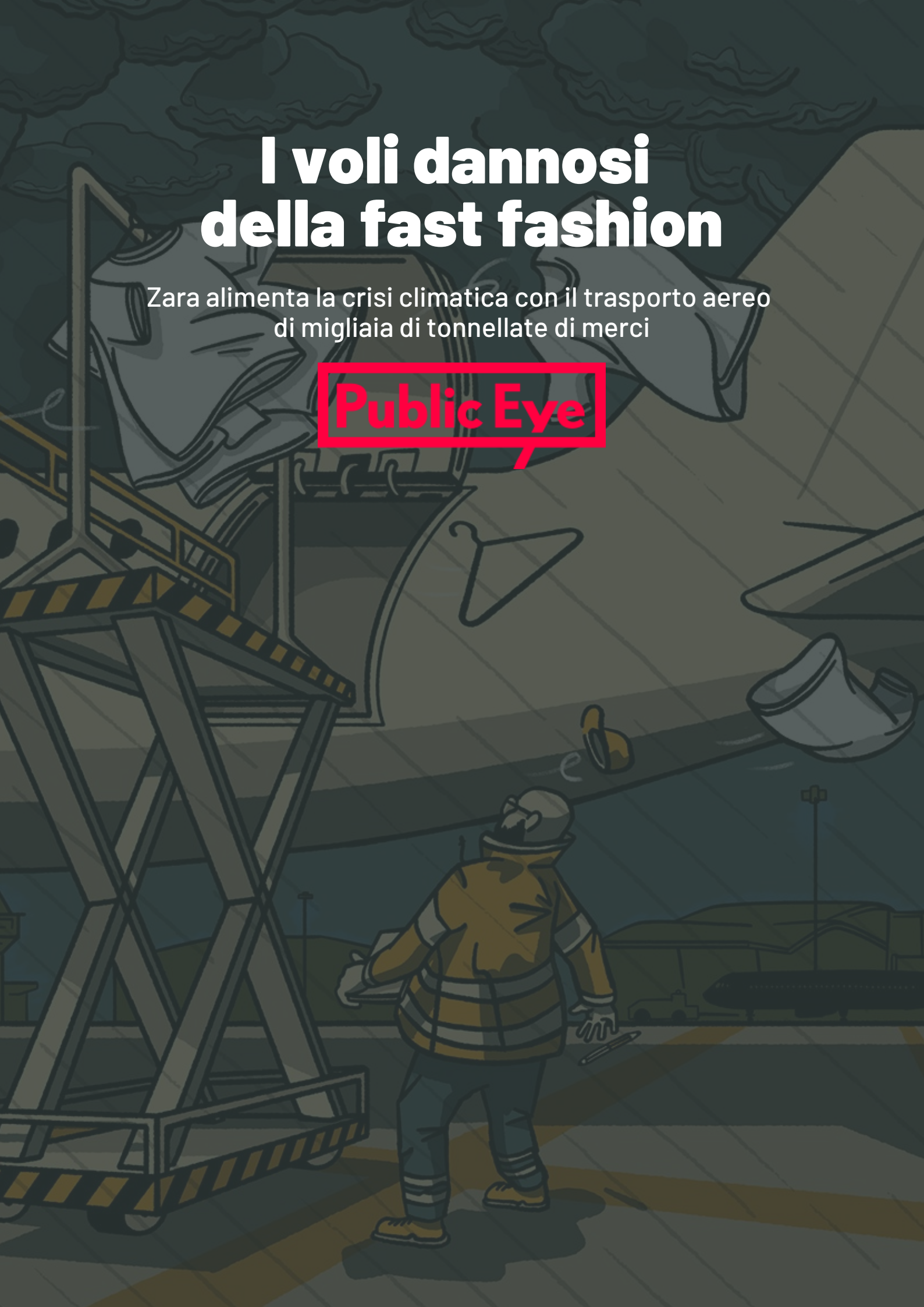


I voli dannosi della fast fashion

Zara alimenta la crisi climatica con il trasporto aereo
di migliaia di tonnellate di merci

Public Eye





I voli dannosi della fast fashion

Zara alimenta la crisi climatica con il trasporto aereo di migliaia di tonnellate di merci

Sempre più veloce, sempre più dannosa per il clima: basandosi su tendenze di moda di breve durata, l'industria del fast fashion invia tonnellate di vestiti in tutto il mondo attraverso il trasporto aereo. A causa del loro modello di business, il gigante spagnolo della moda Zara e i rivenditori online globali come Shein ricorrono molto al trasporto aereo. Public Eye, organizzazione che coordina la Clean Clothes Campaign svizzera, chiede che le società di moda eliminino gradualmente queste pratiche che hanno impatti gravissimi sull'ambiente.

DAVID HACHFELD E ROMEO REGENASS

Aeroporto di Saragozza, secondo terminal cargo più grande della Spagna. Un jumbo cargo della compagnia aerea Atlas Air proveniente da Delhi¹ si avvicina allo scalo. A bordo ci sono circa 100 tonnellate di prodotti tessili per Zara e altri marchi del gigante spagnolo della moda Inditex. Tra qualche giorno gran parte di essi verrà caricata su uno dei circa 15 aerei cargo che ogni settimana decollano per il principale cliente Inditex a Saragozza verso destinazioni in Nord e Centro America, Medio Oriente, Asia, Europa.

Oscar Garcia Maceiras è il CEO di Inditex, azienda che, con i suoi marchi Zara, Zara Home, Massimo Dutti, Bershka, Pull&Bear, Oysho e Stradivarius, gestisce 38 negozi, 7 negozi online, una società commerciale e una società che ne permette l'ottimizzazione fiscale, tutte con sede a Friburgo. In occasione dell'assemblea generale di La Coruña, in Spagna, Garcia Maceiras ha potuto presentare ai suoi azionisti un utile netto di 4,1 miliardi di euro nel luglio di quest'anno. Con un fatturato di 32,6 miliardi di euro, il margine di profitto registrato è di oltre il 12,5%. Inditex, dunque, supera persino Nestlé: nel 2022 l'azienda svizzera, infatti, ha registrato un margine di poco inferiore al 10%.

Il Gruppo Zara non ha presentato solo lauti profitti, ma anche ambiziosi obiettivi di sostenibilità e promesse sul clima, tra cui "abiti ancora più ecologici" e "emissioni neutre entro il 2040"². Quello che il capo della seconda azienda di moda più grande al mondo dopo la Nike³ non ha detto è che Inditex trasporta tonnellate di vestiti in tutto il mondo, crisi climatica o meno. Probabilmente questo contribuisce a quel 10% di emissioni di gas serra "difficili da eliminare" secondo i nuovi [obiettivi di sostenibilità del gruppo](#), che Inditex⁴ intende "neutralizzare o compensare attraverso iniziative di assorbimento del carbonio"⁴.

Una mano di vernice verde per una moda di breve durata

¹ <https://www.logisticsinsider.in/meet-inditex-the-first-bangladeshi-shipper-to-use-new-land-air-corridor-via-india-to-europe/>

² <https://it.fashionnetwork.com/news/Inditex-rivede-i-suoi-obiettivi-ecologici-e-distribuirà-nuovi-bonus,1536074.html>

³ <https://courage-lounge.de/die-10-umsatzstaerksten-modekonzerne-der-welt/> e <https://www.lufthansa-cargo.com/de/-/de/flying-boxes-71> .

⁴ <https://www.inditex.com/itxcomweb/api/media/cdcf54dd-4c9b-4ee9-92ab-f55d28d65901/Inditex+New+Sustainability+Commitments.pdf?t=1690537968645>, pagina 7.

Inditex sta facendo molto per presentarsi come pioniere della protezione del clima. Sotto il titolo "[Join Life](#)", il gruppo presenta una ricca serie di iniziative volte alla sostenibilità. Ad esempio, nel 2021 Zara ha annunciato lo sviluppo di una [collezione realizzata con emissioni di carbonio riciclate](#) e ha preso parte a un'iniziativa per il trasporto marittimo pulito. Quando scrive dei miglioramenti nell'efficienza nei trasporti Inditex non si risparmia, ma sul trasporto aereo dei suoi abiti che danneggia il clima preferisce tacere.

il Gruppo è considerato un pioniere nel settore del fast-fashion e si vanta di rifornire due volte alla settimana con abiti nuovi i suoi 5.815 negozi in tutto il mondo (periodo di riferimento: fine gennaio 2023). Marchi come Zara o Pull&Bear sono in grado di ideare, produrre e consegnare un nuovo capo in tre o quattro settimane, mentre molte aziende concorrenti impiegano mesi per farlo. I tempi brevi di produzione e consegna consentono di ridurre i cicli della moda a poche settimane e danno ai consumatori la sensazione di avere costantemente bisogno di qualcosa di nuovo per non rischiare di essere fuori moda.

Proprio su questo si basa la strategia di vendita di Zara, che qualche anno fa un ex dirigente di Inditex ha definito così: "Vogliamo che la nostra clientela comprenda di dover comprare subito qualcosa che le piace, perché la prossima settimana potrebbe non essere più disponibile. L'offerta nei negozi deve essere sempre scarsa, in modo che l'opportunità di acquisto appaia favorevole"⁵. In questo modo Inditex riesce apparentemente a vendere l'85% di tutti gli articoli a prezzo pieno, una cifra considerevole nel mondo della moda a basso costo. Il modello di business altamente redditizio, però, si basa anche sui bassi salari nella produzione: nel 2019 Public Eye ha calcolato, per esempio, che Zara potrebbe aver realizzato un guadagno maggiore su una felpa con cappuccio rispetto a quanto abbiano fatto tutti i lavoratori coinvolti nella sua produzione.

La Commissione europea vuole che il fast fashion non sia più di moda

Il trend della moda di breve durata ha diverse conseguenze. Secondo [uno studio](#) dell'organizzazione [britannica Ellen MacArthur Foundation](#), dal 2000 al 2015 la produzione di tessuti a livello mondiale è raddoppiata e si prevede che raddoppierà ulteriormente entro il 2030. Per questo motivo la Commissione europea si appella a diversi brand, fra cui a Zara & Co., chiedendo il divieto di distruzione dei tessuti invenduti e informazioni relative all'impronta ecologica degli indumenti.

E ha ragione: nel 2022, la società madre di Zara, Inditex, ha stabilito un nuovo record arrivando a produrre 621.244 tonnellate di tessuti; nonostante la perdita dell'importante attività sul mercato russo, rispetto al 2021 (fino a quel momento anno record) la quantità di capi di abbigliamento in vendita è aumentata del 10%. La Commissione vuole ora che la [fast fashion "passi di moda"](#): la moda di breve durata non dovrebbe essere più di tendenza.

Se da un lato le stime scientifiche sulla quota di emissioni globali di CO2 derivanti dall'industria della moda variano, dall'altro c'è comunque accordo sulla necessità di agire con urgenza. Per vendere la moda più velocemente e monetizzare meglio le tendenze di breve durata, i marchi di fast fashion come Zara si affidano più di altri al trasporto aereo sia per l'approvvigionamento che per la distribuzione della merce.

Secondo uno studio della società di consulenza ambientale svizzera Quantis, i trasporti rappresentano in media solo [il 3%](#) circa [delle emissioni di gas serra nell'industria della moda](#). La quota di gran lunga maggiore è rappresentata dalla produzione di materie prime e dalla loro lavorazione. Ma questo valore aumenta drasticamente prendendo in considerazione il trasporto aereo dei capi di abbigliamento.

⁵ <https://thestrategystory.com/2020/11/09/zara-fast-fashion-case-study/>

La società di consulenza ambientale Systain di Amburgo ha collaborato con Otto Group per calcolare l'impronta di CO₂ di una camicia a maniche lunghe. Il risultato dello [studio](#) ha evidenziato che le emissioni di gas serra legate al trasporto di un indumento per via aerea sono circa 14 volte superiori a quelle di un capo trasportato principalmente via mare. La camicia a maniche lunghe ha percorso un lungo viaggio per raggiungere la porta di casa del cliente: dal cotone proveniente dagli Stati Uniti alla produzione del filato, passando dalla tintura e dalla cucitura in Bangladesh, fino al trasporto del prodotto finito su una nave cargo in Germania.

Si tratta di un tragitto di oltre 35.000 chilometri, quasi una volta il giro del mondo. Nonostante questa distanza, il trasporto rappresenta comunque solo il 3% delle emissioni di CO₂. Se, invece, l'articolo finito dovesse arrivare in Europa in aereo, la quota legata al trasporto salirebbe a un notevole 28%. Non c'è da stupirsi che la quota di emissioni di gas serra del Gruppo Zara sia significativamente superiore al 3% che si applica al settore. Nel 2021, secondo il rapporto annuale, aveva raggiunto il 10,6%; nel 2022, dopo la cancellazione dell'attività sul mercato russo, era ancora superiore all'8%.

Il trasporto aereo sta diventando un fattore di crisi climatica. E del tutto inutilmente. Produttori come Inditex, società madre di Zara, potrebbero ridurre massicciamente la quota di trasporto aereo senza troppa fatica.

Secondo le statistiche commerciali, nel 2022 la sola UE ha importato per via aerea 387.009 tonnellate di abbigliamento, prodotti tessili e calzature e ne ha esportate 346.778. Dal 2019 la tendenza appare leggermente in calo, probabilmente anche a causa della pandemia e del conflitto russo-ucraino. Ma la portata rimane enorme: le sole importazioni e le esportazioni aeree dell'UE del 2022 equivalgono alla capacità di carico di 7.000-7.500 aerei cargo di grandi dimensioni, o a circa 20 voli cargo di soli capi di abbigliamento al giorno. È interessante notare che la quota dei voli nelle esportazioni (17,5%) sia significativamente più alta rispetto alle importazioni (3,4%).

Ma quali sono i marchi che utilizzano maggiormente il trasporto aereo? Le aziende stesse sono molto poco trasparenti quando si tratta di far luce su questo aspetto. Abbiamo pertanto valutato anche i media indipendenti e i dati doganali dettagliati. Abbiamo rilevato i dati di altre aziende come Calzedonia, Lululemon, Next, Uniqlo e Urban Outfitters, ma non abbiamo trovato prove di un volume di trasporto aereo altrettanto elevato quanto quello di Inditex.

1.600 voli all'anno per Inditex solo a Saragozza

Indipendentemente dal luogo di produzione, praticamente tutti gli articoli di Zara & Co. finiscono nei grandi centri di distribuzione che l'azienda gestisce intorno all'aeroporto spagnolo di Saragozza. Lì gli articoli vengono lavorati, controllati e confezionati per essere poi spediti nei negozi di tutto il mondo.

Secondo il Rapporto Annuale 2022 del Gruppo, circa la metà della produzione è avvenuta in Nord Africa, Turchia e nella Penisola Iberica, il resto in Paesi più lontani (Argentina, Bangladesh, Brasile, Cina, India, Cambogia, Pakistan e Vietnam).

Molti capi di abbigliamento venduti nei Paesi che Inditex rifornisce per via aerea (e questo include molti mercati importanti) hanno viaggiato anche per due volte all'interno della stiva di un aereo cargo. Rispetto ad altri marchi di moda, questo comporta anche un impatto climatico significativamente più elevato.

Il fiore all'occhiello di questo modello di business è il centro logistico centrale "Plaza", nei pressi dell'aeroporto di Saragozza, che opera su quattro turni, 360 giorni all'anno⁶. "Ogni capo di abbigliamento femminile che Inditex vende in tutto il mondo passa per Plaza", spiega un [video](#)

⁶ <https://www.businessinsider.es/trabajadores-principal-central-logistica-zara-guerra-970221>

[dell'emittente locale Aragón TV](#). Il video mostra un aereo cargo della Emirates Skycargo con destinazione Dubai, che viene caricato con 37 enormi pallet di merce Inditex. A Dubai Inditex dispone di un hub, dove parte del carico viene smistato per i voli successivi verso l'Australia e le destinazioni asiatiche. Il dipendente di Inditex responsabile del trasporto aereo afferma che ogni settimana per la società vengono gestiti circa 32 voli cargo con circa 100 tonnellate di vestiti a bordo. Si tratta di oltre 1.600 movimenti aerei all'anno.

Nel 2019, Saragozza è così diventato il secondo aeroporto cargo della Spagna. Secondo l'agenzia di sviluppo economico regionale, il 90% del volume totale di 183000 tonnellate è stato rappresentato da Inditex⁷. Nel 2022, dopo il record di 194.000 tonnellate del 2021, il volume è calato di ben il 34% a causa della guerra in Ucraina, probabilmente anche perché Inditex [ha chiuso i suoi 502 negozi e il negozio online](#) in Russia, il suo mercato più importante dopo la Spagna⁸. Prima della guerra, ogni settimana due jumbo cargo della russa Air Bridge Cargo volavano a Mosca per Inditex.

Non tutto, però, viene trasportato in aereo. La merce che può raggiungere i negozi in 36 ore da Saragozza viene trasportata via terra a bordo di grandi camion. I negozi e gli shop online dell'Europa occidentale e centrale, quindi, vengono in parte riforniti su gomma.

Tonnellate di moda vengono trasportate anche all'interno dell'UE

Si vola parecchio anche all'interno dell'UE, nonostante il trasporto aereo garantisca solo un piccolo risparmio di tempo. Nel 2022 almeno 42.658 tonnellate di merci hanno volato (dato che le merci non vengono sdoganate all'interno dell'UE, le statistiche sono incomplete). È interessante notare che la quota di gran lunga maggiore dei trasporti aerei proviene dalla Spagna - nello specifico il 64% o 27.392 tonnellate. Il mittente è probabilmente Inditex. Le principali destinazioni del 2022 sono state la Grecia con 8.034 tonnellate e la Polonia con 5.132 tonnellate. In entrambi i Paesi, il gruppo Zara è presente con numerosi negozi. A causa della distanza, inoltre, i capi di abbigliamento non possono raggiungere i negozi entro le 36 ore richieste da Inditex. In base ai dati forniti dall'operatore aeroportuale Aena, è improbabile che questi mercati vengano serviti da aerei cargo da Saragozza, ma le merci volano su voli passeggeri da Madrid e Barcellona, dove Inditex è anche un importante cliente cargo. All'aeroporto di Barcellona, l'industria della moda è da anni responsabile dei maggiori volumi di merci⁹.

[Da Sète, nel sud della Francia, a Poznan, in Polonia, Inditex ha recentemente iniziato a utilizzare treni merci per rifornire il proprio magazzino di ordini online in Europa centrale](#). Nel viaggio di ritorno, gli stessi treni sono utilizzati da Ikea per trasportare in Spagna i mobili prodotti in Polonia. Ciò consente di risparmiare un totale di 12.000 tonnellate di emissioni di CO₂ all'anno e rappresenta un buon approccio alla questione, a è solo una goccia nel mare.

Il trasporto aereo massiccio di Inditex dal Bangladesh

In Bangladesh, nel 2022 il gruppo contava 170 fabbriche e contratti per 1,225 miliardi di euro¹⁰. Questo riporta una lettera del responsabile di Inditex Bangladesh a un'autorità locale, pubblicata dal portale finanziario "The finance today". Secondo i dati doganali, Inditex ne ha registrato almeno il 16% come merce aerea all'aeroporto di Dhaka. Da gennaio ad agosto 2023, il dato ha toccato quota 22,8 %.

⁷ <https://investinaragon.com/inditex-invests-80-million-in-the-expansion-of-its-facilities-in-plaza/>

⁸ <https://www.ft.com/content/3a98c55a-4c36-488d-bd20-19eaf8a610c2>

⁹ https://www.viaempresa.cat/via-empresa-in-english/when-the-goods-fly-to-madrid_18270_102.html e https://www.cambrabcn.org/documents/20182/51403/Observatori+39_desembre+2020+OK.pdf/cdf55902-7559-1772-be9c-41cafad8cbd3

¹⁰ <https://www.thefinancetoday.net/article/business/18100/Top-RMG-buyers-lobby-for-contracting-Maersk>

E non è tutto: secondo una rivista specializzata¹¹, Inditex trasporta i prodotti tessili finiti anche su camion fino a Delhi, in India, dove vengono poi trasportati a Saragozza da jumbo cargo della compagnia Atlas Air. Questa scelta sarebbe da ricondurre ai ricorrenti problemi di capacità dell'aeroporto di Dhaka¹², dove i prodotti tessili finiti rappresentano l'85% del volume delle merci. In queste situazioni Inditex approfitta della sua forza contrattuale, acquistando fino al 70% della capacità di trasporto dall'aeroporto di Dhaka, circostanza che la stessa Inditex non ha negato alla rivista specializzata.

Per rilevare l'assurdità della moda di Inditex legata al trasporto aereo è sufficiente dare un'occhiata al livello dei prezzi, che emerge anche dai dati doganali: un importante fornitore del Bangladesh con circa 6000 dipendenti produce soprattutto magliette da donna per Zara, quasi 10 milioni di pezzi da gennaio ad agosto di quest'anno secondo i dati doganali. Un quarto di questi ha raggiunto la Spagna per via aerea, spesso via Doha o Dubai.

Inditex paga questo fornitore solo circa 1,90 franchi (2,10 dollari USA) a maglietta. Se gli indumenti vengono spediti in grandi quantità via mare, i costi di trasporto per ogni capo sono solitamente di pochi centesimi. Il trasporto aereo, invece, è costoso. A causa della pandemia, i prezzi hanno subito forti oscillazioni negli ultimi anni¹³, ma 1,50 franchi al chilo è probabilmente l'importo minimo. Questo sarebbe solo il costo dal Bangladesh alla Spagna: se invece per esempio la merce viene trasportata in aereo dal Bangladesh a una filiale statunitense, i costi di trasporto aumentano ulteriormente.

Un argomento utilizzato spesso per giustificare il trasporto aereo è l'alto valore delle merci. Ma secondo i dati dell'ufficio delle imposte di Barcellona¹⁴, la moda aerea ha un valore di poco meno di 18 euro al chilo quando viene importata, che sale a 41,50 euro quando viene esportata. Ciò è in netto contrasto con i prodotti farmaceutici e chimici, il cui valore di esportazione a Barcellona è di poco inferiore a 120 euro.

Anche se Inditex – in quanto importante cliente delle compagnie aeree cargo, può certamente beneficiare di prezzi ribassati, i costi aggiuntivi di trasporto aereo per ogni singolo capo di abbigliamento ammonterebbero probabilmente a 20-40 centesimi. Al confronto, i prezzi d'acquisto pagati da Inditex e da altri rivenditori in Bangladesh sono così bassi che, dopo aver dedotto circa il 70% per i costi dei materiali e dell'energia non resta quasi nulla da distribuire. L'ultimo rapporto annuale del suddetto fornitore mostra anche che solo il 18% del ricavato, cioè appena 34 centesimi per una tipica maglietta di Zara, viene destinato ai costi diretti del lavoro.

Il salario di povertà medio di una sarta in Bangladesh attualmente equivale a 80 franchi al mese! Al momento in cui si scrive, le lavoratrici di Gazipur e Dhaka stanno protestando per portare il salario minimo a 190 franchi. La parte datoriale si oppone, anche in riferimento ai bassi prezzi di acquisto delle aziende di marca internazionali. Se Zara e Co. risparmiassero i costi di trasporto aereo, del tutto inutili, e pagassero di più i produttori, questi disporrebbero di più soldi per riconoscere alle lavoratrici salari migliori. Perché si arrivi a garantire un salario dignitoso, tuttavia, sarebbe necessaria una redistribuzione più completa dei profitti a valore aggiunto lungo tutta la catena di approvvigionamento.

¹¹ <https://www.logisticsinsider.in/meet-inditex-the-first-bangladeshi-shipper-to-use-new-land-air-corridor-via-india-to-europe/>

¹² <https://www.tbsnews.net/dropped/trade/rmg-exports-overwhelm-dhaka-airport-304381>

¹³ <https://www.thedailystar.net/business/news/air-cargo-charges-double-fresh-blow-rmg-exporters-2028149>

¹⁴

Il trasporto aereo aumenta la pressione su lavoratori e lavoratrici

La fast fashion richiede grande flessibilità ai fornitori, la pressione sui prezzi aumenta, gli ordini più grandi vengono suddivisi in molti ordini più piccoli e i tempi di consegna standard si riducono a poche settimane. Questo mette sotto pressione i lavoratori e le lavoratrici nelle fabbriche. Per i produttori, ordini più grandi con tempi di consegna lunghi sono migliori, perché comportano una certa sicurezza nella pianificazione e consentono una distribuzione uniforme dell'orario di lavoro. Tanto più le scadenze sono a breve termine, invece, tanto più è necessario affidarsi a subappaltatori e ricorrere al lavoro straordinario.

La moda che viaggia in aereo facilita la suddivisione in piccoli ordini. Le aziende verificano innanzitutto come gli articoli vengono recepiti dai clienti. Quelli che sono accolti positivamente vengono rapidamente riordinati e, se particolarmente urgenti, spediti in aereo. Se un articolo rimane invenduto, gli ordini successivi non vengono effettuati.

Questo modello di produzione è particolarmente drastico nelle aziende di moda ultraveloce come Shein, dove gli ordini di 100-150 capi sono comuni e le fabbriche hanno pochi giorni per consegnare la merce. Questo per le sarte si traduce in una settimana lavorativa di 75 ore, come abbiamo rivelato in un [rapporto del 2021](#).

Mentre aziende come Inditex e Shein pianificano dal principio il trasporto aereo e organizzano autonomamente le proprie capacità, in altri casi condizioni contrattuali inique portano a trasporti aerei non pianificati. Alcune aziende del settore della moda negoziano tempi di consegna così brevi da non avere praticamente più tempo a disposizione nel caso in cui dopo le ispezioni dei campioni ci siano richieste di modifiche, l'avvio della produzione sia ritardato o il materiale necessario non sia immediatamente disponibile. I termini di consegna specificati dagli acquirenti spesso prevedono penali contrattuali elevate nel momento in cui si supera la finestra di consegna concordata. Per non perdere altro denaro, i fornitori sotto pressione passano a proprie spese al trasporto aereo.

"Se per qualsiasi motivo [!] il fornitore non riesce a rispettare la data di consegna stabilita dalla Società, quest'ultima può, a sua discrezione, approvare un programma di consegna rivisto, richiedere la spedizione per via aerea a spese del fornitore o annullare l'ordine senza che la Società incorra in alcuna responsabilità nei confronti del fornitore".

Estratto da un contratto di produzione pubblicato in forma anonima da Human Rights Watch 2019 nel rapporto ["Paying for a Bus Ticket and Expecting to Fly"](#).

Una gran parte del traffico aereo di Inditex vira anche verso l'America: la rotta aerea con il maggior volume sarà probabilmente quella verso Città del Messico, con 383 negozi tra i primi tre mercati di Inditex e allo stesso tempo hub per il Sud America nel 2022. "Inditex fa volare cinque cargo a settimana verso la capitale messicana con capi di abbigliamento, accessori e arredamenti per i negozi", ha [scritto nel 2016 con orgoglio in un blog Lufthansa Cargo riferendosi al suo partner Inditex](#). "Notevoli quantità di merci entrano in questo mercato in crescita, trasportate nelle stive degli aerei passeggeri", si legge.

Con 18.565 tonnellate, nel 2022 il Messico è stata la destinazione di esportazione più importante per i voli in partenza dall'aeroporto di Saragozza, seguito da Qatar e Stati Uniti.

Shein invia tonnellate di pacchi di posta aerea

Si hanno pochi dati a disposizione in riferimento ai capi di abbigliamento trasportati per via aerea ma che non vengono inviati ai centri di distribuzione, ma direttamente ai consumatori confezionati in singoli pacchi. Il rivenditore online Shein, ad esempio, invia enormi quantità di merce direttamente dalla Cina per posta aerea a privati in tutto il mondo, ma le statistiche commerciali a riguardo sono purtroppo poco precise.

Public Eye ha pubblicato un rapporto su Shein nel novembre 2021. All'epoca, la nostra ricerca dimostrò che Shein invia dalla Cina tonnellate di pacchi per via aerea. Come ha rivelato la televisione svizzera RTS nel maggio di quest'anno grazie al tracciamento GPS, i resi che arrivano in Cina via nave vengono poi inviati ai nuovi acquirenti in aereo. Secondo le statistiche commerciali svizzere, quasi un terzo delle circa 8 tonnellate del sistema moda che arrivano in Svizzera in aereo provengono dalla Cina.

Quattro cargo di China Southern Airlines fanno la spola sulle rotte principali di Shein tra Guangzhou e Los Angeles e Guangzhou e Amsterdam o Londra. Nel luglio 2022, la compagnia aerea, la più grande di tutta l'Asia, ha celebrato una nuova [partnership strategica con](#) Shein per aumentare la sua capacità di volo. Dalla nostra [ricerca](#) è emerso che Shein utilizza diverse modalità di invio merci: per attrezzare il suo nuovo centro logistico dell'UE in Polonia, l'azienda consegna anche alcuni prodotti utilizzando il trasporto su rotaia. La priorità per la velocità, però, fa sì che Shein si affidi primariamente alla spedizione diretta per via aerea.

Parole invece di misure per ridurre i voli

Inditex sembra voler ignorare il problema dei danni al clima causati dal trasporto aereo: nel suo [rapporto annuale del 2022](#), l'azienda accenna solo vagamente a una "revisione dei trasporti" e a una "ricerca di mezzi di trasporto alternativi". Ciò è confermato dal responsabile della sostenibilità di Zara, il cui intervento in occasione di un incontro del settore a Barcellona nel 2023 si indicava che il trasporto aereo non era un argomento da trattare¹⁵. Le misure per ridurre l'impronta ecologica si concentrano su altre aree della catena del valore, come per esempio la riduzione del consumo di acqua.

In risposta all'ampia lista di domande che abbiamo inviato a Inditex, l'azienda ha risposto in modo eloquente, senza però rispondere alle nostre domande in modo concreto. Inditex ribadisce soprattutto il suo noto obiettivo climatico di "zero emissioni entro il 2040". Nel settore dei trasporti, l'azienda si sta concentrando su distanze più brevi, ottimizzazione dei carichi e una nuova flotta a basse emissioni. Inoltre, la maggior parte dei trasporti avverrà via mare o su gomma.

Per quanto riguarda specificamente il trasporto aereo di merci, tuttavia, l'e-mail di risposta contiene pochi dettagli, compresi i riferimenti a diverse collaborazioni per promuovere misure volte a decarbonizzare l'industria del trasporto aereo di merci, sviluppare carburanti alternativi e ottimizzare l'efficienza degli aeromobili. Inditex non menziona obiettivi misurabili per il trasporto aereo di merci. Il trasporto aereo di merci è "per lo più" riservato alle spedizioni intercontinentali, quando le alternative come il treno e il trasporto su gomma non sono praticabili e il trasporto via mare richiede troppo tempo. "I voli passeggeri costituiscono la maggior parte del trasporto aereo di merci, che nel 2022 è stato ridotto del 25%". Il clima non fa alcuna differenza: un volo è un volo. Inditex non ha commentato i volumi e i costi del trasporto aereo né i prezzi di acquisto pagati ai fornitori in Bangladesh.

¹⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=2zvQpZNjPRU>, minuto 27.

In linea con la risposta di Inditex, l'industria del trasporto aereo di merci si sta concentrando su innovazioni tecniche¹⁶ per combattere la crisi climatica. I miglioramenti sono minimi, grazie ad aerei leggermente più efficienti. ma i necessari progressi su, ad esempio, i carburanti da energie rinnovabili non esistono ancora o non sono ancora disponibili su scala industriale. Pertanto, l'industria si concentra attualmente su iniziative non vincolanti e progetti di compensazione come Corsia, il Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation. L'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), il principale organismo internazionale per la valutazione dei cambiamenti climatici, tuttavia, non lo considera uno strumento adeguato, come scrive nel suo sesto rapporto: "Per sua natura, Corsia non porta a una riduzione delle emissioni del trasporto aereo, poiché nell'ambito del programma si scambiano principalmente compensazioni riconosciute. Nella migliore delle ipotesi, Corsia è un sistema transitorio che in futuro consentirà al trasporto aereo di ridurre il proprio impatto in modo più significativo."

In breve: almeno fino a quando non ci saranno le auspiccate innovazioni tecniche, sarebbe molto più opportuno e ovvio ridurre drasticamente il trasporto aereo e far volare solo prodotti veramente importanti come i medicinali, la posta aerea espressa e i pezzi di ricambio. La moda, che rimane disponibile nei negozi anche senza ricorrere al trasporto aereo, non è certo una di queste. Le tendenze della fast fashion avrebbero solo bisogno di qualche settimana in più prima di approdare nelle vetrine. Una tale decelerazione non sarebbe una perdita, ma un'opportunità per un consumo più consapevole e per un design più duraturo.

Che si tratti di Zara, Shein o altri: far volare la moda in mezzo mondo è un peso del tutto inutile per il nostro ambiente, considerando la crisi climatica. Il trasporto aereo legato alla moda deve essere fermato.

¹⁶ <https://www.iata.org/en/programs/cargo/sustainability/>