

Pensiero laterale e supply chain

L'insostenibile leggerezza della logistica... quando?

Logistica sostenibile: pubblico e privato insieme possono vincere. Sotto questo titolo, che è anche un auspicio, si è sviluppato a Genova un convegno organizzato da SOS-LOG, Associazione per la Logistica Sostenibile. La sostenibilità non è solo un vincolo ma una grande opportunità per aggiungere valore a prodotti e processi, ma per farlo servono buone idee e... pensieri creativi

■ CARLO DI GREGORIO

Il convegno di SOSLog si è sviluppato in un percorso che ha portato casi esemplari di sviluppo di prodotti e servizi, di reverse logistics, di intermodalità, di concrete proposte. Convegno di grande intensità, con uno straordinario panel di relatori - tra cui il nobel per l'economia Joseph Stiglitz, il guru del pensiero laterale Edward de Bono, imprenditori del calibro di Barzoni e Santo Versace, manager e accademici come Capocaccia, Fenton-Jones, Grando, Illuminato, Leonida, Luzzatto, Maggioni, Marcucci, Michielsen, Oriolo, Profumo, Provedel, Ronco, Senn, politici come Luigi Grillo e Riccardo Illy - che hanno animato una densa giornata di lavoro, che neanche il coincidente sciopero generale dei trasporti (malizie del destino !!!) è riuscito a scalfire.

Il verde dona alla logistica

“Se per logistica s'intende quell'attività che serve a far arrivare il prodotto giusto nel tempo giusto nel posto giusto e a costi accettabili, la logistica sostenibile aggiunge una variabile: costi ambientalmente sostenibili. E noi che non siamo ambientalisti estremi, bensì manager, docenti, specialisti del settore - argomenta Giulio Aguiari, fondatore e attuale presidente dell'Associazione - riteniamo che i problemi legati alla logistica possano essere risolti in buona parte anche sotto l'aspetto ambientale.”

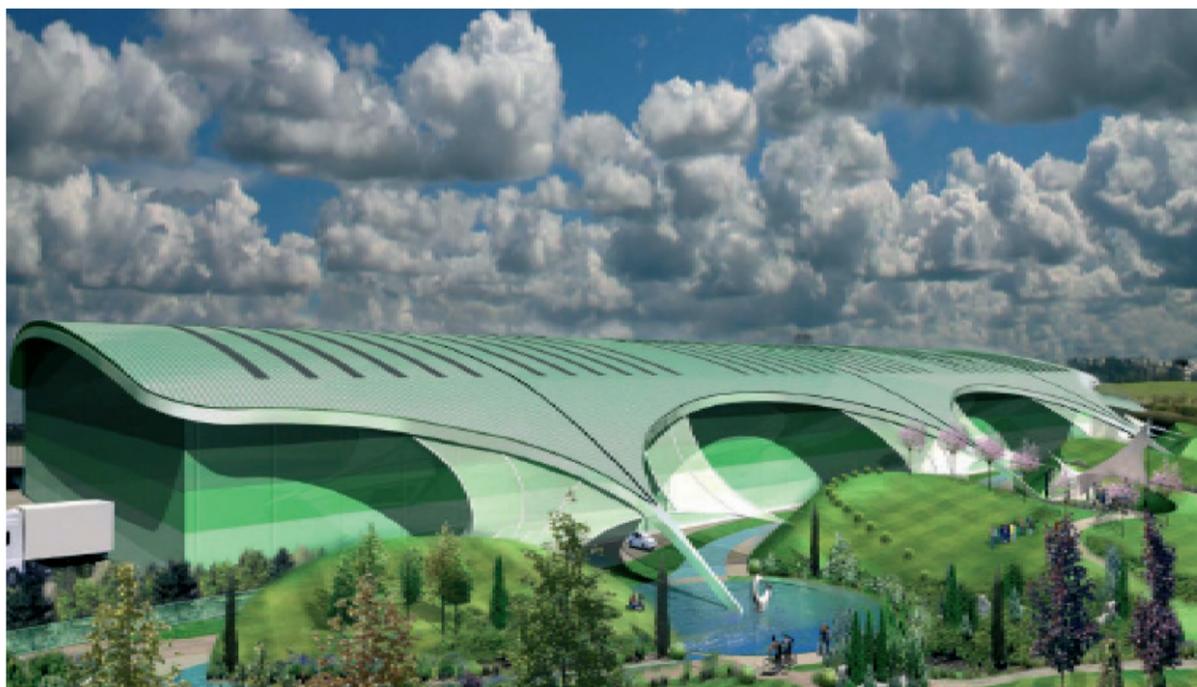
Aguiari evidenzia come le infrastrutture già in cantiere e quelle

SosLog

“Noi non siamo ambientalisti estremi, bensì manager, docenti, specialisti del settore, e riteniamo che i problemi legati alla logistica possano essere risolti in buona parte anche sotto l'aspetto ambientale”

Giulio Aguiari, Presidente SOSLog

previste sono sicuramente tutte indispensabili. Ma non basta. Bisogna sviluppare l'intermodalità e ridurre le movimentazioni a vuoto. I prodotti continuano a girare attraverso mille contorte strade prima di arrivare al consumatore e occorre quindi ridurre un “*just in time*” parossistico. Ad esempio, la distribuzione dei farmaci con consegne entro le 6 ore dalla richiesta della farmacia è certamente un servizio utile ma, se venisse limitato alle sole urgenze e se le farmacie mantenessero 2 giorni di scorte, sarebbe possibile ridurre a meno di 1/10 i chilometri percorsi: nella sola Germania ciascun furgone di consegna farmaci percorre annualmente 180.000 chilometri, con l'impatto sul traffico e sull'ambiente che è possibile immaginare. È necessario perciò sviluppare un'efficiente *district logistics*, cioè una logistica fatta di sinergie tra le piccole imprese che non riescono a ottimizzare i carichi dei mezzi. La sostanziale assenza in Italia della *reverse logistics* fa sì che il 50% dei mezzi torni vuoto dalle consegne, con i connessi effetti economici e ambientali. Inoltre la riprogettazione dei materiali e dei loro imballi ne consentirebbe un più esteso riutilizzo e più conveniente smaltimento. Ad



Anche quest'anno il convegno organizzato da SOSLog è stato l'occasione per approfondire riflessioni e casi pratici per lo sviluppo di una logistica realmente sostenibile. Un nutrito panel di relatori ha portato esperienze reali tutte le diverse fasi della supply chain; fra queste Gazeley ha portato esempi concreti del suo impegno per lo sviluppo di immobili con ridotte emissioni di CO2, bassi consumi energetici e idrici, realizzati con materiali riciclabili, e integrati nel tessuto sociale e ambientale circostante. Nella foto in basso, Giulio Aguiari, fondatore e attuale presidente dell'Associazione SOSLog

esempio il gruppo Leclerc - grandi magazzini francesi - ha ridotto di ben 26.000 camion all'anno, i mezzi in circolazione per rifornire i propri magazzini delle merci acquistate, semplicemente riducendo le dimensioni degli imballi.

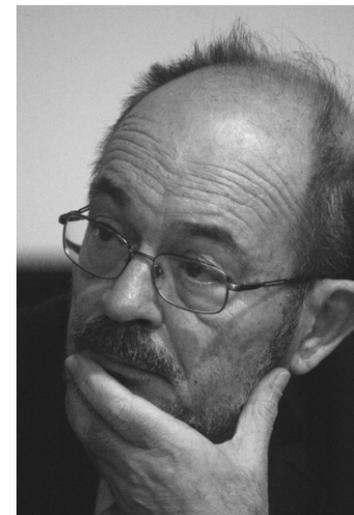
Come recita il sottotitolo del convegno, “Pubblico e Privato possono vincere insieme” se si apre un dialogo tra le tante eccellenze che caratterizzano il mondo delle Imprese, della Pubblica Amministrazione, della Ricerca, in ambito sia nazionale che internazionale. Trasformare processi e prodotti in un'ottica di sostenibilità - incalza Aguiari - vuol dire ridurre gli sprechi, ottimizzare i consumi e dedicarsi al riciclo, con notevoli risparmi di costi ed interessanti ritorni d'immagine. Certo, la transizione verso un'impresa più sensibile all'ecosistema ed alla società civile comporta inizialmente vincoli ed oneri. Tuttavia se questo processo è gestito con attenzione può generare molteplici opportunità. La consapevolezza dei valori ambientali si sta comunque facendo strada, come riporta anche un'indagine di McKinsey che nel 2007 la accredita al 65% dei manager aziendali, rispetto al 15% nel 2005.

In un contesto che ha visto i trasporti intracomunitari europei crescere del 45%, Fabio Capocaccia, presidente di Infotrasport e vice-presidente di

SOS-Logistica, anima il dibattito tra i relatori per comprendere se sia possibile migliorare la sostenibilità ambientale della nostra logistica. Anche in Europa la principale modalità alternativa alla strada, la ferrovia, sta perdendo terreno nonostante gli investimenti nell'ultimo trentennio siano prevalentemente andati a suo favore. È bene insistere con la rotaia, ma per l'Italia la più importante risorsa potrebbe diventare quella marittima, purché opportunamente programmata e strutturata. Su questi punti si sono sentite anche le voci della pubblica amministrazione e della politica.

In rappresentanza del Comune di Genova Maurizio Maresca ha presentato il Progetto Genova e le condizioni per un possibile recupero del ritardo italiano nel quadro europeo:

- Selezionare subito poche infrastrutture da sviluppare nell'immediato: il 3° valico ferroviario è determinante per il collegamento all'asse E24 (Rotterdam) e per non vanificare l'utilità italiana del corridoio 5, ammesso che si faccia.
- Una volta fatti i corridoi bisogna portarci il traffico. Ciò comporta la liberalizzazione della rete, cioè la sua separazione dai servizi: oggi il problema non è solo quello dei costi eccessivi, ma soprattutto quello dei servizi inesistenti!
- Organizzare l'intera portualità



italiana - oggi polverizzata in 27 microporti-campanile - attorno a 4 o 5 porti principali. Fare del porto di Genova un *hub*, con integrazione e semplificazione giuridica, contrattuale, logistica delle aree interne. La legge 84/94 è superata, oggi offre solo protezione ad interessi locali.

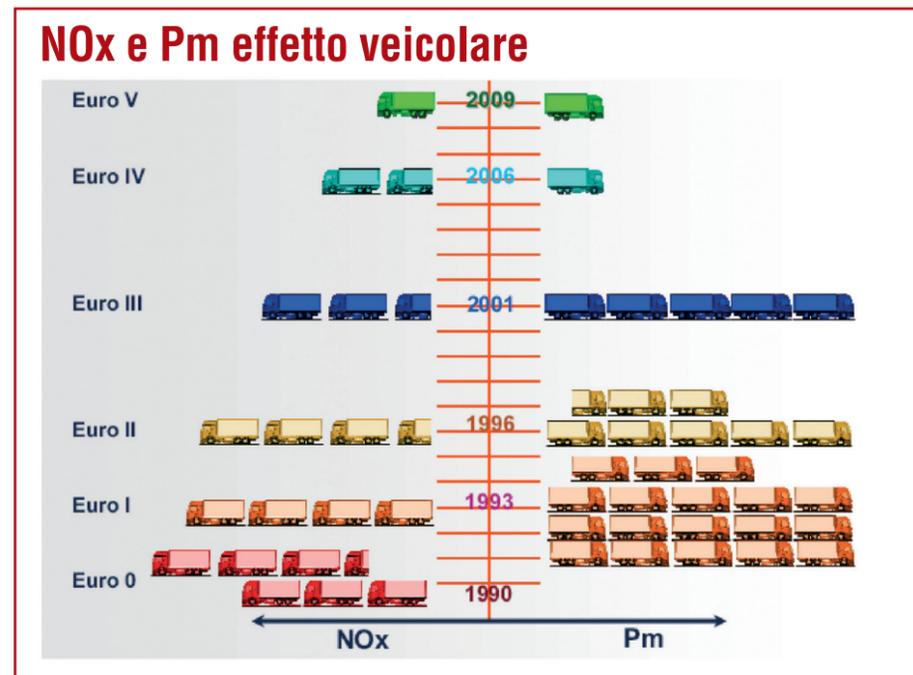
Proprio sul tema della modifica e aggiornamento di questa legge - che attualmente regola l'attività portuale - il senatore Luigi Grillo ha fornito aggiornamenti sui lavori parlamentari che si auspica possano rimuovere i perduranti contrasti di competenze tra i diversi livelli di PA - comuni, regioni, stato - che finiscono col paralizzare ogni iniziativa.

Il governatore del Friuli Venezia Giulia, Riccardo Illy, che è anche stato presidente del comitato promotore della direttrice ferroviaria europea transpadana, ha illustrato le azioni in corso per fare della sua Regione un modello di integrazione politica, economica e sociale, nonché un riferimento internazionale per la ricerca scientifica e tecnologica.

Il metodo della tassazione delle emissioni, finora seguito in base al trattato di Kyoto, non è ritenuto efficace da Stiglitz che propone di passare a quello del premio per i comportamenti ambientalmente e socialmente responsabili. Per questo cambiamento di paradigma gli strumenti principali sono la formazione e l'informazione: la formazione nelle scuole di ogni ordine e grado; l'informazione, da sviluppare su basi per quanto possibili fattuali e libere da schematismi ideologici. Si richiede anche di trovare nuovi metodi di valutazione.

E qui la creatività del pensiero laterale di Edward De Bono è quanto mai necessaria. Un primo passo dovrebbe comunque vedere il passaggio dai conteggi attualmente previsti - e che non risultano adeguati alla varietà di situazioni che si presentano nei diversi Paesi del mondo - a meccanismi che misurino il "saldo" tra emissioni di CO₂ e sua ricaptazione (ottenuta ad esempio con politiche di intensa forestazione). L'importanza della formazione è sottolineata nell'appassionato intervento di Santo Versace, che richiama l'esigenza che tutti e ciascuno assumano personalmente comportamenti civili di responsabilità. Sul tema della *reverse logistics* si è concentrato invece Alberto Grando, della SDA Bocconi.

Gli approcci *green* nello sviluppo prodotto, nella produzione e nella logistica sono nati sull'onda di una nuova sensibilità ambientale dei consumatori, e dal più generale movimento fondato sulla crescita sostenibile. La concreta possibilità che tali logiche possano affermarsi e diffondersi risiede tuttavia nella capacità delle imprese di dare *business sense* ad interventi che - diversamente - verrebbero concepiti solo come elementi di comunicazione. *Business Sense* vuol dire legare gli approcci



green alla creazione di valore, attraverso la generazione di profitti e di reputazione, da riversare anche sui consumatori.

Cosa possono fare da parte loro le imprese?

Francesco Oriolo, di Iveco, ha sottolineato l'impegno dei costruttori di autoveicoli per realizzare trasporti più sostenibili. "Dove passa uno Stralis E5 l'ambiente resta intatto!" dice riferendosi ad uno dei modelli di punta di Iveco. Roberto Canevari di Nestlé ha poi illustrato la strategia della sua multinazionale, guidata dal "pensiero responsabile" lungo tre direttrici: misurare, innovare, compensare. Il 63% del fatturato del Gruppo è assicurato da brand "locali", come ad esempio S. Pellegrino (3 miliardi di bottiglie/anno), contribuendo così a ridurre le movimentazioni. Per Nestlé prendersi cura dell'acqua vuol dire diffondere sensibilità sul futuro di questa risorsa a tutti i livelli: in azienda - coltivando pratiche di logistica sostenibile e di risparmio idrico ed energetico nei territori in cui sono ubicate le fonti - promuovendone lo sviluppo eco-compatibile; nelle scuole - con iniziative educative e di conoscenza di questo prezioso elemento; pres-

Il numero

180.000

I chilometri percorsi annualmente da un singolo furgone per il trasporto farmaci in Germania

so le istituzioni - con progetti di tutela dell'acqua, per contribuire alla creazione di una coscienza collettiva e individuale sull'importanza planetaria del futuro di questa risorsa. Marc Michielsen del Chep, ha presentato un originale e pratico strumento, l'*Environmental Calculator*, che consente di valutare l'impatto ambientale di operazioni e processi, e quindi di scegliere le alternative più favorevoli. Per la produzione di pallets, Chep utilizza legname proveniente da aziende che gestiscono in maniera responsabile la materia prima, in particolare acquista legname proveniente da foreste rinnovabili. Il modello di *pooling* incoraggia la riparazione e il riutilizzo dei pallet e Chep si impegna a riciclare componenti rotti o danneggiati invece di mandarli in discarica. "Se CHEP protegge l'ambiente - conclude Michielsen

- anche i suoi clienti lo fanno. È una delle ragioni per cui si affidano a noi per movimentare i prodotti più importanti del mondo. Ogni giorno." Ma non solo: l'impegno di Chep è finalizzato ad offrire e mantenere un ambiente di lavoro sicuro e prevenire infortuni o malattie a dipendenti, clienti, fornitori, appaltatori e membri della comunità, secondo le linee guida e le procedure "Zero Harm". Un modello che coniuga i concetti di innovazione e sviluppo eco-sostenibile stato illustrato da Jonathan Fenton-Jones, Global Procurement and Sustainability Director di Gazeley - multinazionale del settore immobiliare logistico. Riduzione delle emissioni di CO₂ e dei consumi energetici e idrici, impiego di materiali riciclabili, flessibilità nella gestione degli spazi e qualità degli immobili e degli

Per abbattere le emissioni nocive legate ai trasporti vi sono molteplici strade da intraprendere. Se da un lato lo sviluppo di nuove tecnologie può portare a dei benefici nel breve periodo, per trovare una soluzione realmente efficace è necessaria una strategia comune per razionalizzare i flussi

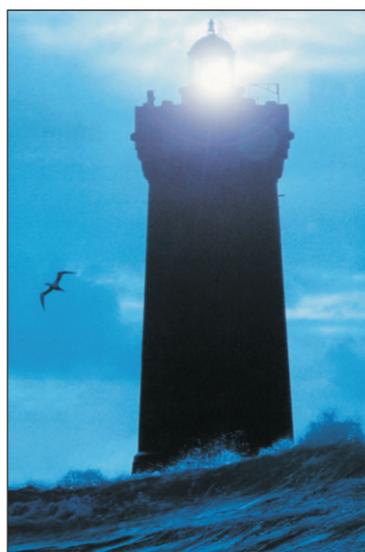
esterni, sono solo alcuni aspetti che caratterizzano l'impegno di Gazeley in tema di sostenibilità e di corporate responsibility che hanno consentito all'azienda del gruppo Wal-Mart di crescere e diventare uno dei più affermati e autorevoli sviluppatori di spazi logistici in Europa.

Uno dei problemi che ostacola un più diffuso utilizzo della ferrovia è legato all'attuale difficoltà e lentezza negli scambi di merce tra camion e treni, e tra treni diversi. L'originale proposta di Metrocargo, illustrata da Guido Porta, mediante la realizzazione di "asole" di scambio - che possono essere anche usate in parallelo per moltiplicarne la capacità - se sviluppata almeno nei principali interporti faciliterebbe l'intermodalità, rendendola molto più veloce ed economica.

Il presidente di Interporto Romano, Giuseppe Smeriglio, ha descritto invece gli obiettivi di intermodalità totale del costituendo interporto: gomma, ferrovia, aereo, nave. Esso si propone come un "hub cargo" non solo per l'Italia, ma per tutti i Paesi che si affacciano al Mediterraneo. A sostegno della strategia mediterranea per lo sviluppo sostenibile saranno disponibili ingenti fondi. Lo ha segnalato Sergio Illuminato, direttore generale del Centro Regionale di Attività per l'Informazione e la Comunicazione, Info/Rac-Map, che ha precisato come la Banca Mondiale stia allestendo un portale informativo sulla sostenibilità, e per il 10 giugno 2008 abbia organizzato una giornata sul tema. Il Mediterraneo è un unico grande ambiente di acqua, di terra, di vita, da preservare come tesoro per farne un ponte di dialogo e di pace verso lo sviluppo. Il Mediterraneo oggi ha una voce: è l'Info/Rac, promosso dalla Convenzione di Barcellona, e componente del Piano di Azione Mediterraneo nel Programma Ambiente delle Nazioni Unite.

La logistica svolge nell'economia e nella vita civile le funzioni che il sistema circolatorio del sangue ha nel corpo umano.

Per assicurarne il benessere deve essere capace di immettere e recuperare regolarmente dal circolo il prezioso fluido vitale. ■



distefano&benassi
consulenti di direzione e formazione

- analisi e controllo della gestione economica e finanziaria aziendale
- budgeting e business planning
- analisi e interventi di organizzazione e qualità
- formazione specialistica per manager del settore trasporti
- sviluppo delle risorse umane

Milano, Via Tadino 52, Tel. 02.29.401.745; 02.29.511.502
Per contatti: info@debconsulting.it

www.debconsulting.it