



Speciale Logistica Sostenibile

La Green Logistics vuole promuovere una supply chain più efficiente e insieme più rispettosa della qualità della vita

L'INCONTRO INDUSTRIA/LOGISTICA E IL SISTEMA PAESE

EDITORIALE

E' SEMPRE PIÙ URGENTE
"RISCOPIRE" L'INDUSTRIA

ASSOLOGISTICA

ANDREA GENTILE
CONFERMATO PRESIDENTE

ECOMMERCE

ZALANDO LO GESTISCE
IN DICIASSETTE PAESI

Logistica sostenibile? Serve un impegno diffuso e congiunto

“Per raggiungere questo obiettivo è necessario uno sforzo da parte di istituzioni, sistema imprenditoriale, mondo della ricerca. Fondamentale è anche un cambiamento degli stili di vita e di consumo dei cittadini”, sottolinea Massimo Marciani, nuovo presidente del FLC.

di **Deborah Appoloni**



MASSIMO MARCIANI

Massimo Marciani, esperto a livello internazionale delle tematiche logistico/ambientali, è stato nominato recentemente presidente del Freight Leaders Council. Marciani è anche presidente della commissione City Logistics di Assologistica. In questa intervista affronta il tema della sostenibilità logistica da diverse angolazioni.

PRESIDENTE, IL FREIGHT LEADERS COUNCIL DA SEMPRE LAVORA PER UNA LOGISTICA PIÙ SOSTENIBILE. CHE SIGNIFICATO HA OGGI QUESTO CONCETTO?

Uno sviluppo resiliente poggia le proprie basi sulla mobilità di persone e di merci e quindi anche su una lo-

gistica efficace ed efficiente. Quanto più sapremo costruire una logistica sostenibile, tanto più daremo beneficio all'intero sistema industriale. Non dobbiamo mai dimenticare che la logistica è l'industria delle industrie, principale motore della competitività del made in Italy, in grado di creare un vero e proprio valore aggiunto per l'intero sistema paese, favorendo la libera circolazione delle merci, aumentando lo sviluppo della shared and circular economy, riqualificando un intero settore professionale che finora è stato solo ed

esclusivamente labour intensive, contribuendo in tal modo alla crescita di Pil e occupazione. La strada, purché non facile, è già tracciata e percorrerla fino in fondo sarà senza dubbio il fattore vincente nella competizione fra territori e tra mercati. Per raggiungerlo è richiesto uno sforzo congiunto di istituzioni, sistema imprenditoriale, mondo della ricerca senza dimenticare l'importanza fondamentale nel cambiamento degli stili di vita e di consumo dei cittadini. Il mio impegno personale come presidente è fare in modo che il Freight Le-

L'economia circolare si sta affermando come modello, la logistica italiana non può non tener conto di questo fenomeno, anche perché è premiante nei confronti di molti clienti attenti sulle problematiche ambientali





Il "trasporto sostenibile" è uno degli obiettivi da perseguire. "Lo slogan che possiamo lanciare: una città sana e vivibile che si sviluppi intorno alle persone", dice Marciani

aders Council giochi sempre un ruolo di aggregatore e di facilitare in questo processo.

ULTIMAMENTE LEI HA PARLATO DI SHARING ECONOMY NELLA LOGISTICA. ANCHE QUESTO PUÒ INFLUIRE SULLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA. IN CHE MODO?

La condivisione intelligente di spazi (magazzini, piazzole di carico/scarico, banchine, terminali), di veicoli e carichi (piattaforme digitali di incontro della domanda e offerta, borsino noli) può avere sul nostro sistema logistico un effetto disruptive in grado di ottimizzare i flussi a fronte di investimenti sulla digitalizzazione della supply chain e sulla condivisione dei dati (sempre nel rispetto completo di privacy, concorrenza e GDPR). Un cambiamento che non può essere più rimandato: già ci troviamo di fronte a modelli collaudati, affermati dalla circular economy. I clienti, quelli finali, sono molto più avanti dei principali operatori del mercato logistico in termini di digitalizzazione e accesso alle nuove piattaforme di sharing. La vera sfida è portare questi modelli nel mondo della logistica anche a favore

di uno sviluppo resiliente del settore. Il Freight Leaders Council ha deciso di dedicare a questo tema uno dei prossimi quaderni. Il passaggio dall'acquisto di un bene alla fruizione di un servizio costituirà più della metà dei volumi economici complessivi entro il 2025. In questo scenario la condivisione di piattaforme logistiche, di magazzini di prossimità in città e della capacità dei veicoli sono driver molto interessanti, già presenti oggi nel settore, che debbono essere analizzati e studiati nel dettaglio per fornire alle aziende e ai decision maker gli elementi necessari per uno sviluppo mirato che riporti l'uomo centrale nel modello di sviluppo. Lo slogan che possiamo lanciare è "healthy city around people, "una città sana e vivibile che si sviluppa attorno alle persone".

A PROPOSITO DI QUADERNI, L'ULTIMO LAVORO DEL FLC HA STUDIATO L'INTERMODALITÀ FERROVIARIA. QUALI LE PREMESSE E GLI OBIETTIVI?

Io penso che l'Italia sappia fare grandi cose. L'alta velocità è un esempio. La metropolitana d'Italia ha realmente cambiato il paese: lo ha accorciato. Per il trasporto merci occorre una vision a-

naloga. Non dobbiamo dire che occorre trasferire al treno le merci che percorrono brevi distanze; dobbiamo dire che entro 3-4 anni non ci devono più essere percorrenze superiori a 350 km in autostrada perché saranno penalizzate da un sistema di charges addizionali. Sempre a proposito di pedaggi, Rfi deve ripensare alla sua policy che oggi penalizza gli operatori ferroviari sulle tratte più redditizie per l'intermodale. Allo stesso tempo occorre spiegare alle persone che i camion rimarranno sulle strade perché almeno il 50% delle merci percorrono non più di 200-250 km e quindi non possono prendere il treno. In pratica dobbiamo fare in modo che l'aumento di trasporto merci - che è certo in fase di espansione economica - prenda il treno per definizione, mentre lavoriamo allo spostamento del traffico esistente. Insomma, un processo veloce e virtuoso che deve essere una delle priorità nazionali. Non escludo da questo scenario ovviamente né la modalità short sea shipping e neppure il cargo aereo che però, per caratteristiche specifiche, hanno la necessità di investimenti infrastrutturali consistenti e/o di cambiamenti del modello di business. Tutto questo lo dobbiamo all'ambiente per ridurre le emissioni, e a noi stessi per avere strade meno trafficate e più sicure.

LEI SI OCCUPA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE DA MOLTO TEMPO: COME SONO CAMBIATE QUESTE POLITICHE NEGLI ANNI?

Anche in questo settore si è passati da un'epoca fammi dire pionieristica in cui parlare di mobilità sostenibile sembrava essere un argomento per persone snob da trattare nei salotti romani ad un tema all'ordine del giorno e sul quale anche la famosa casalinga di Voghera protagonista delle statistiche ha una sua opinione e vuole anche esprimerla nelle diverse forme

LA "PAROLA CHIAVE"

Abbiamo chiesto ad alcuni esperti e soci del Freight Leaders Club quale sia la "parola chiave" per una logistica sempre più sostenibile. Di seguito pubblichiamo le risposte che abbiamo ricevuto:

Franco Fenoglio, presidente e amministratore delegato di ItalScania:

"Le parole chiave per una logistica sempre più sostenibile sono: sostenibilità, sicurezza e intermodalità. Sono necessarie misure urgenti e continuative che garantiscano il rinnovo del parco circolante; si deve passare dalle parole ai fatti, definire una politica che garantisca lo sviluppo efficiente, sicuro e sostenibile dell'autotrasporto e delineare un piano di sviluppo che comporti l'uso integrato delle diverse soluzioni di logistica e relative modalità di trasporto. È importante, inoltre, agire al più presto con investimenti sul fronte delle infrastrutture e per lo sviluppo di smart roads".

Guido Porta, amministratore delegato e presidente InRail:

"La sostenibilità va di pari passo con l'innovazione, intesa come la capacità di introdurre non soltanto nuove tecnologie e attrezzature a servizio della logistica, ma anche mutamenti organizzativi in grado di incrementare la produttività".

Giuseppe Guzzardi, direttore di Vie&Trasporti:

"La sostenibilità in generale e la logistica sostenibile in particolare saranno influenzate dalla capacità di gestire i big data, interpretandoli per programmare una movimentazione massimizzata. La capacità di prevedere i flussi, le quantità, i tempi e le velocità dipendono dalla prontezza dell'analisi".

Paolo Volta, amministratore delegato di Pagiro:

"La formazione rappresenta l'arma vincente sia a livello aziendale che sociale. Una decisa crescita culturale rappresenta il requisito di fondo per uno sviluppo sempre più sostenibile. È nella dimensione etica delle persone che si trova il terreno più consono per far crescere consapevolezza e senso di responsabilità verso l'ambiente".

Clara Ricozzi, vicepresidente del Freight Leaders Council:

"Due parole chiave: intermodalità ferroviaria, da rilanciare con più convinzione dopo il calo dello scorso anno, con interventi infrastrutturali e mantenimento nel tempo degli incentivi; maggiore attenzione all'ultimo miglio, con iniziative premiali per i veicoli a minor impatto ambientale".

di comunicazione multimediale che caratterizzano la nostra vita quotidiana. Questo è merito non solo dell'opera di moral suasion svolta dalle associazioni ambientaliste ma anche di una generale e progressiva presa di coscienza a livello planetario. Dal punto di vista tecnico il più grande passo avanti compiuto negli ultimi anni è stato quello di considerare finalmente la pianificazione e la progettazione dei sistemi di trasporto come un unicum nella città e non più come sistemi monomodali, come silos in continuo conflitto fra di loro per accaparrarsi domanda o spazi. La nuova frontiera dei nuovi servizi di mobilità sempre più responsive, sempre più flessibili si è dunque spostata dalla strada al marciapiedi lasciami

dire, marciapiedi inteso come spazio, segmento di strada di fronte al quale il veicolo si può fermare e far scendere/salire, caricare/scaricare persone e merci. Lì si giocherà la partita dello sviluppo sostenibile delle future città Smart come ce le immaginiamo adesso.

ARRIVIAMO ALLA SUA RECENTE ELEZIONE A PRESIDENTE DEL FREIGHT LEADERS COUNCIL. CHE COSA OGGI RAPPRESENTA QUESTA ASSOCIAZIONE?

Il FLC è l'unica associazione realmente ed onestamente intermodale che ha a cuore non l'affermazione di un singolo modo di trasporto ma della logistica nel suo insieme, l'industria delle industrie. FLC, nel suo piccolo,

vuole essere un elemento di discontinuità in questo panorama puntando sui contenuti spiegati e supportati da dati e numeri piuttosto che su 140 caratteri banalizzati ed urlati, vuole portare consapevolezza diffusa anche al di fuori degli addetti ai lavori della logistica, verso il così detto pubblico generalista, vuole mettere l'impegno dei propri soci come garanzia del progresso collettivo del nostro paese, vuole riportare la cultura logistica ad essere un valore riconosciuto. Ecco se riuscirà in questo con capacità di ascolto dei diversi e spesso legittimamente contrastanti interessi riuscendo a trovare un pronto di sintesi che garantisca la crescita qualitativa prima e quantitativa poi del mercato del-



“L’intermodalità e lo sviluppo del cargo ferroviario lo dobbiamo all’ambiente per ridurre le emissioni e a noi stessi per avere strade meno trafficate e più sicure”, sottolinea il presidente del FLC

la logistica, ecco allora mi potrò ritenere degno di rappresentare i nostri soci.

IL FLC GESTISCE IN ITALIA IL PREMIO DI LOGISTICA SOSTENIBILE LEAN AND GREEN: COME STA ANDANDO?

Il programma Lean and Green Sustainable Logistics, gestito da Connekt, aspira a rendere sempre più sostenibili le attività di logistica grazie a un contributo tangibile e pragmatico da parte degli attori di mercato. Le aziende che partecipano al programma si impegnano infatti a ridurre almeno del 20% le proprie emissioni di CO2 nell’arco di un quinquennio. Si tratta di una attività di tipo volontario e volontaristico da parte delle aziende più sensibili al tema ma FLC ritiene che il concetto di consegna sostenibile debba ancor di più ed in modo più vigoroso essere affermato non solo nella comunità logistica ma anche riconosciuto come elemento distintivo e quindi eleggibile per incentivi non monetari da parte di enti locali e comuni cittadini. Mi spiego meglio applicando il concetto all’eCommerce: un cliente di una qualsiasi piattaforma deve poter avere fra le modalità di con-



Tanti cittadini su temi ambientali sono avanti ai logistici, ad esempio in termini di digitalizzazione e accesso alle nuove piattaforme di sharing. Una “distanza” da recuperare

segna del pacco a casa anche quella “sostenibile”, il che vuol dire sostenibile in termini di tempo (non in un’ora), sostenibile in termini di emissioni (ad esempio attraverso veicoli a minori emissioni), sostenibile dal punto di vista del packaging (ad esempio con confezionamento non monouso). Dare la possibilità al cliente di operare una

scelta in tal senso mi pare un atto di grande civiltà e responsabilità e ovviamente trovare anche un modo di premiare questa responsabilità che crea minori esternalità al trasporto mi pare altrettanto doveroso. Ma su questo punto a breve FLC lancerà una campagna nazionale ed avremo sicuramente modo di riparlare nel dettaglio. ■

Una storia di 28 anni

“Sostenibilità”: un tema seguito e sviluppato con studi e Quaderni.

di **Antonio Malvestio***

Il Freight Leaders Council è stato fondato 28 anni fa, l'obiettivo era dare supporto per lo sviluppo dell'intermodalità: aiutare il paese a trasferire merci dalla strada alla ferrovia, sviluppando il connubio strada-ferrovia che consentiva a chi spedisce e a chi riceve di continuare a gestire camion, effettuando il trasporto su lunga distanza via treno. C'era allora consapevolezza am-

otive all'impronta ecologica del trasporto sono diventate ormai comuni.

Il Freight Leaders Council ha seguito questi sviluppi accompagnando con i suoi studi il cammino verso una logistica più sostenibile. Nel 2016, anno del Venticinquennale dell'associazione, è stato presentato il Quaderno 25 sulla “Sostenibilità del trasporto merci e della logistica”. Sono trascorsi poco più di tre anni, ma

dell'eCommerce ha infatti sviluppato moltissimo in termini di volume le consegne di pacchi: ogni portone in città e in campagna è la destinazione potenziale di una consegna. Nelle città basta ruotare lo sguardo in una qualsiasi piazza per individuare almeno un furgone in consegna. Il nostro quaderno affronta appunto anche l'impatto ambientale dovuto a questa specialissima logistica, raccomandando un sempre maggior uso dei lockers e un'attenzione particolare da parte dei comuni che ancora non includono la logistica dell'ultimo miglio nei piani urbani della mobilità sostenibile che sono tenuti a predisporre e poi attuare. Ancora nel Quaderno 27, dedicato alla “Intermodalità ferroviaria - una occasione per crescere”, uno degli argomenti più importanti è quello della possibilità di ridurre sostanzialmente l'impronta ecologica del trasporto merci attraverso un piano a lungo termine dell'adeguamento infrastrutturale, del materiale rotabile e dell'organizzazione del trasporto intermodale. Infine, Il Freight Leaders Council sta in questi giorni lavorando al Quaderno 28, dedicato al GNL, il metano liquido a bassissima temperatura. Tra i combustibili alternativi, il GNL è particolarmente adatto ai grandi motori per camion, treni e navi, funzionanti a ciclo 8, solo gas, o a ciclo diesel, bifuel. Già nel Quaderno 25 lo avevamo indicato come uno dei combustibili su cui spingere per ridurre le emissioni nel trasporto merci, il GNL ha il vantaggio di preparare lo scenario del bio-gas, in grado di annullare completamente l'impatto ecologico del trasporto.

**Past president del Freight Leaders Council*



Il boom dell'eCommerce sta avendo forti impatti sulla logistica. Ne parla il Quaderno 26 del Freight Leaders Council

biennale? Sicuramente sì, mostrava il vantaggio in termini di minor inquinamento, ma era una citazione senza troppa convinzione, essendo bassa l'attenzione generale alle problematiche ambientali. Da allora si è fatta molta strada: l'uso della ferrovia è aumentato, è stato lanciato il trasporto marittimo anche per tratte nazionali. La crisi economica ha duramente colpito l'intermodalità ferroviaria e solo recentemente il tonnellaggio è tornato ad aumentare e abbiamo assistito ad un vero e proprio boom delle autostrade del mare. Anche le argomentazioni rela-

sembra passato di più. Avevamo infatti discusso molto in associazione prima di dedicare un quaderno alla sostenibilità. Nel tempo necessario a discutere il soggetto, a realizzare il quaderno e a pubblicarlo, la sostenibilità del trasporto è diventata un argomento per le riunioni annuali delle principali associazioni di categoria, per innumerevoli conferenze e per tantissimi articoli sulle riviste specializzate e sui giornali nazionali.

Anche nel Quaderno successivo, il 26, dedicato alla “Logistica ai tempi dell'eCommerce”, siamo ritornati esplicitamente sull'argomento della sostenibilità. Il boom

Centroplan: sul tetto da oltre 126 anni

L'azienda progetta e costruisce impianti fotovoltaici ad alto rendimento con una grande esperienza e una profonda specializzazione.



Centroplan progetta, costruisce e manutene impianti fotovoltaici ad alto rendimento con la qualità del made in Germany e con l'esperienza di chi costruisce tetti e coperture dal 1892, ovvero da oltre 126 anni. Siamo nel mercato italiano del fotovoltaico dal 2007, oggi con un focus particolare sul tetto visto come Asset Sostenibile.

Il fotovoltaico rappresenta il principale driver nel cambiamento



energetico sull'onda della decarbonizzazione e dell'economia circolare. Parafrasando Tony Seba, il passaggio dall'età della pietra a quella del bronzo non avvenne per un esaurimento della pietra, ma semplicemente perché il bronzo si presentava come "business model" più performante. Lo stesso accade con il passaggio dalla distribuzione oligarchica e centralizzata alla mini generazione&distribuzione di energia. Il cliente si trasforma da consumatore a fornitore di energia, di servizi di accumulo e di stabilizzazione della rete. Tanto premesso e limitatamente alla sola Italia, la generazione di energia elettrica da solare dovrà triplicare; la considerazione, ovvero l'obiettivo,



viene dalle considerazioni che seguono (Source: RSE, ISPRA, ENEA, GSE, Eurostat, MIP Politecnico di Milano). Conformemente agli obiettivi del 2030, il fotovoltaico dovrà toccare i a 45 GW di potenza addizionale (a fronte degli attuali 20GW). Si

I NUMERI DI CENTROPLAN

1892: nascita della Pohlen (tetti e coperture); 126 anni di esperienza con tetti e coperture; 4 milioni di m2 di tetti in gestione/manutenzione; oltre 100M€ di fatturato del Gruppo nel 2018; oltre 350 MW-Megawatt di potenza realizzata in impianti fotovoltaici; 8 i paesi dove siamo presenti con le nostre sedi: Germania, Italia, Spagna, Francia, Belgio, US, UK, Cina. I nostri partner su scala globale per i nostri prodotti e servizi di qualità: Allianz, SIKA, Fraunhofer ISE, VDE, RC Ruscheweyh Consult, DFP Engineering services. In Italia siamo soci e collaboriamo attivamente con Anie Rinnovabili; Camera di commercio italo-russa; Camera di commercio italo-germanica; SOS-Log; Assologistica.

dovrà passare dunque da una produzione annuale di circa 400MW (media degli ultimi tre anni) agli oltre 4GW annui. Tutto questo è anche oggetto del Piano Nazionale Energia Clima, vincolante per l'Italia. Il tutto si presenta strettamente connesso con il fattore occupazione. Si stima un aumento dagli attuali 11 mila occupati ai 24 mila del 2021.

Si tratta di obiettivi ambiziosi che richiederanno una politica incentivante, sebbene diversa e più matura di quelle viste negli anni passati. L'Italia si è già dimostrata capace nel passato di affrontare le sfide energetiche: ad oggi si sono raggiunti gli obiettivi del 20/20/20. Al di là di possibili politiche incentivanti, queste le chiavi per implementare la potenza da solare: revamping e repowering; promozione autoconsumo (sviluppo delle comunità energetiche); premi per l'adozione di sistemi di accumulo; PPA; obblighi rinnovabili su edifici; utilizzo superfici agricole non utilizzate.

Noi, alla Centroplan, riteniamo che il fotovoltaico non possa prescindere da una profonda conoscenza e sinergia del e con il tetto; questo costituisce il nostro competitive advantage, le cui radici hanno superato i 130 anni. La nostra esperienza nasce nel lontano 1892 come impresa artigiana tedesca specializzata nelle coperture.