

GREEN LOGISTIC

La sostenibilità non è più solo uno slogan

QUATTRO INTERESSANTI CASE HISTORY RACCONTATE NEL CORSO DEL CONVEGNO
"BE GREEN: LA LOGISTICA CHE SALVA L'AMBIENTE"

di Andrea Fossa Consigliere di Assologistica Cultura & Formazione

Quello ambientale è un tema che sta conquistando un ruolo sempre maggiore nelle scelte operative. Anche perché molte multinazionali lo hanno ormai formalizzato e inserito nei propri piani operativi, con tanto di MBO (obiettivi legati ai bonus di performance) per i manager. E di sostenibilità si è di recente parlato anche nel convegno "Be green: la logistica che salva l'ambiente", il cui obiettivo dichiarato era proprio quello di capire come la logistica possa/debba muoversi per rispondere alla crescente domanda di "sostenibilità" delle sue attività in termini di:

- emissioni, sia riferite al trasporto che agli stoccaggi;
- consumi, che sono sicuramente correlati a minori costi e spesso a minori emissioni;
- investimenti "sostenibili" e quindi del ciclo di vita di impianti, attrezzature e mezzi.

Nel corso del convegno stimoli interessanti in questa direzione sono giunti da aziende del calibro di Pepsico, Ikea, GTS e Number 1 Logistics Group, le quali hanno dimostrato come si possa concretamente operare, al di là di proclami e slogan.

PepsiCo

In questo caso, già dal 2006 si è attivato un programma europeo di aumento della sostenibilità, con obiettivi ben precisi in un arco di 10 anni e selezionando 3 elementi chiave (acqua, elettricità e gas



metano) come parametri da monitorare e sui quali porre i target di miglioramento che interessano sia l'apparato produttivo (fabbriche) sia i processi operativi in genere. Interessanti i risultati ottenuti, dal 2006 al 2011 sono infatti diminuiti:

- i consumi di acqua del 24%
- quelli di elettricità del 15%
- quelli di gas metano del 23%

Fate voi i calcoli ... ma aggiungete che si pensa anche di arrivare a ridurre del 5% il consumo di PET nelle bottiglie (esercizio non banale, visto che parliamo di bevande gassate) e che vengono monitorate in tempo reale le emissioni dei trasporti ed in futuro anche i dispenser nel canale HoReCa.

Ikea

L'insegna ha potuto mettere in campo la sua tradizione "storica" (adotta un proprio "Codice Iway" per i fornitori da ben 11 anni) e porsi obiettivi dav-



vero imponenti: entro il 2015 il 90% dei prodotti dovrà essere classificato come sostenibili dalla "sustainability score card" interna (lista di 10 precisi criteri), tutti i prodotti dovranno essere riciclabili, l'efficienza dei prodotti ad energia elettrica dovrà aumentare del 50%.

Quindi si vuole coinvolgere tutta la Supply Chain: dalla sostenibilità dei materiali a quella del trasporto, dalla riduzione dei rifiuti a quella dei consumi.

E gli obiettivi numerici sono "di tutto rispetto":

- aumentare l'efficienza energetica del 25%, con 100% di approvvigionamento da fonti rinnovabili;
- portare al 12,5% i viaggi in intermodalità;
- aumentare ulteriormente la saturazione dei mezzi, già oggi al 74%.

GTS e l'intermodale

Sebbene il suo business testimoni della effettiva crescita della domanda di intermodalità, il Gruppo ha evidenziato gli aspetti che ostacolano



la crescita del trasporto merci su ferrovia, sottolineando l'urgenza di azioni quali:

- incentivare le merci su ferrovia (per far crescere dal 4% al 12% delle tonnellate trasportate, contro un obiettivo europeo del 30% al 2050);

- separare RFI da Trenitalia non solo formalmente, e magari fare squadra, tra "incumbent e operatori privati, condividendo problemi e risorse (sul modello tedesco);

- investire sui colli di bottiglia e in genere sulla capacità di trasporto delle tratte primarie (es. la tirrenica), dove fa impallidire il confronto con il progetto svizzero Alptransit (92 km di gallerie, treni di 2.000 tons da 750 metri di lunghezza con una sola motrice contro le 3 di oggi);

- dimostrare sul campo che anche l'intermodale dà servizio con il door-door.

Interessante la creazione di un logo green (GTS-Intermodal is eco-friendly) per permettere ai propri clienti di valorizzare il ricorso all'intermodale: ti certifico che, essendo mio cliente, hai un approccio sostenibile sul trasporto merci.

Number 1

Sin dal 2010 ha sposato in pieno il progetto sostenibilità del Gruppo Barilla con una serie di step molto concreti: dalla definizione del contesto a quella degli obiettivi, dal reperimento dati al reperimento delle risorse da impiegare.

Per ogni fase della Supply (in particolare Magazzino e Trasporti) sono stati definiti vari indicatori di performance (KPI), che misurano parametri anche



molto diversi e permettono un monitoraggio nel tempo, il che è cruciale per poter migliorare ...

E, come sempre, i numeri sono alla base del tutto:

- nei magazzini, nel 2010 si sono emessi 33 kg CO2 equivalente per mq di magazzino e 6 kg. CO2 per tonnellata di merce trasportata, di cui l'80% legate all'energia elettrica;

- quindi si sta procedendo con impianti fotovoltaici, progetti di illuminazione a LED, sensibilizzazione degli operativi, spinta sul riciclo dei materiali, ecc.

- nei trasporti, oltre il 90% delle merci viaggia su gomma e si parla di 26 kg CO2 per tonnellata di merce trasportata, il che però significa un "- 9%" di impatto unitario;

- e gli obiettivi sono di spingere sull'utilizzo di automezzi più moderni (Euro 4-5), sul training degli autisti, sul ricorso al treno, sui progetti interni di ottimizzazione (es. Syncro).

Le sfide future

Alla tavola rotonda finale, cui hanno preso parte il dott. Maddalena del Consorzio **Ecoped**, il prof. Marchet del Politecnico di Milano, il dott.

Scano di CEVA Logistics e l'ing. Toto Brocchi di CRAI, sono comunque emerse in modo netto le sfide

- inutile dire "green" se poi non si segue davvero l'intero ciclo di vita del prodotto, ovvero la filiera della "reverse logistics" non solo sino alla raccolta dai consumatori/negozi ma fino all'effettivo smaltimento (sono state proiettate immagini terrificanti delle montagne di "rifiuti elettromeccanici ed elettronici" in Ghana, flussi sino ad ora incontrollati e che finalmente sono in corso di eliminazione), **Ecoped** si è attivata in tal senso e i risultati sono lusinghieri;

- le attività possibili e le direttrici di azione sono comunque molteplici, come testimoniato da una recentissima ricerca del Politecnico di Milano, occorre affrontare il tema in modo organico;

- anche negli immobili, specie se di nuova costruzione, la differenza può essere fatta con una attenzione in fase progettuale che riduca i consumi a regime (il che non esclude interventi sull'esistente, come testimoniato da Ceva nelle proprie attività immobiliari);

- il "consumer behaviour" diventa anch'esso una variabile non secondaria, i negozi di prossimità riducono sicuramente l'impronta carbonica dei consumatori che non "fanno la spesa" e Crai sicuramente lo può testimoniare;
- certamente la formazione recita un ruolo cruciale, deve essere programmata anche ai livelli più operativi;

- importante è anche il fatto che finalmente si parli di numeri "assoluti" per le emissioni e i consumi, non solo di "percentuale di miglioramento", si tratta infatti di un segnale che si sta davvero facendo un salto di qualità dei contenuti (e negli obiettivi). Peccato, però, che tutto questo strida con la realtà italiana: mentre la sostenibilità è considerata un "must" sia dai consumatori (cittadini) sia dai policy makers (UE in primis), chi pianifica infrastrutture e definisce le priorità di spesa non potrà non tener conto. ■