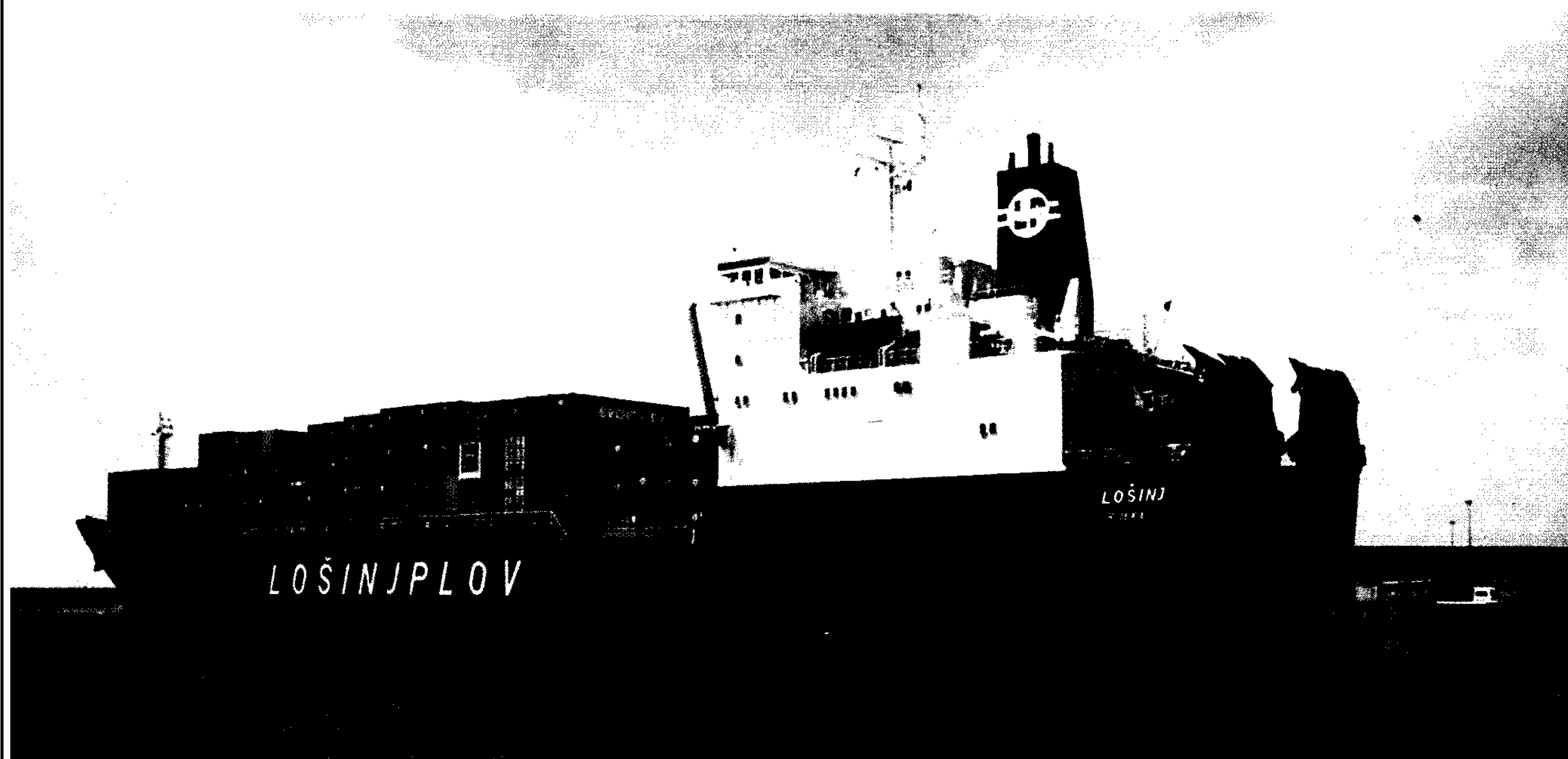


# Supply chain, sì, ma ambientalista

SOS-LOGistica, Associazione per la Logistica sostenibile, aggiunge alla catena del valore le compatibilità ambientali e i problemi di mobilità. E affronta i temi in un importante convegno internazionale  
di Elisabetta Colombo



## UNA CATENA BASATA SULLA MOBILITÀ

SOS-LOGistica ha sedi a Milano e Genova. Nata nel marzo scorso l'Associazione si propone di dare spazio al tema della mobilità.

La supply chain si "allunga" per comprendere anche le compatibilità ambientali e i problemi di mobilità, costruendo così una più completa ed efficace catena del valore.

Se ne occupa SOS-LOGistica (Associazione per la Logistica sostenibile), che si è costituita nel marzo 2005 con il proposito di dare spazio e visibilità a un tema di grandissima attualità internazionale. L'associazione, che ha sedi a Milano e Genova, è presieduta da Giulio Aguiari che spiega come è nata questa idea e con quali obiettivi: «I cittadini dei Paesi avanzati sopportano sempre meno i disagi di traffico e di ambiente connessi con la consegna delle merci e con lo smaltimento dei prodotti. Per logistica sostenibile si intende una logistica che mira a offrire le condizioni di servizio ed economiche richieste dal mercato, ricercando al contempo tutte le più opportune soluzioni dal punto di vista di ambiente e di mobilità, con-

## Logistica sostenibile: necessità od opportunità?

### Programma convegno del 28 novembre a Torino

- 8:30 Registrazione partecipanti
- 9:00 Saluto delle Istituzioni: Regione Piemonte e Città di Torino
- 9:15 Apertura lavori e introduzione  
**G. Aguiari**, Presidente SOS-LOGistica, già V. Presidente Incoming President European Logistics Association
- 9:30 **Reverse Logistics e Sviluppo Prodotto** Moderatore:  
**G. Leonida**, Amministratore Delegato Clicklogistic e V. Presidente ASSOLOGISTICA
- Esperienze **RANK XEROX / TNT**
- Esperienze **PRODUCT LIFE INSTITUTE (Losanna)**
- Esperienze **Gruppo CHEP**
- Esperienze di Sviluppo Prodotto "sostenibile": un caso torinese

nessi con il trasporto, la consegna e il riciclaggio dei prodotti e delle merci. La logistica sostenibile vuole, in definitiva, promuovere una logistica più efficiente e nello stesso tempo più rispettosa della qualità della vita. Ciò in base alla profonda convinzione che nella maggioranza dei casi "inquinare costa" e la ricerca della soluzione più economica per le operazioni non è affatto conflittuale con la ricerca delle soluzioni più corrette sotto il profilo ambientale».

**Tematiche, queste, che oltre a essere di grande attualità, risultano particolarmente significative per il sistema delle Pmi del nostro Paese dove, come noto, il 98% del prodotto interno è realizzato da imprese con meno di 50 addetti che fa i conti con le disconomie di costo e ambientali legate alle difficoltà di fare sistema.** SOS-LOGistica intende, quindi, aprire la strada allo sviluppo e alla divulgazione di soluzioni efficaci, grazie anche al contributo determinante dei soci, tutti esperti del settore. Dal presidente Giulio Aguiari, già vice presidente e *incoming president* di ELA (European Logistics Association), ai vice presidenti Capocaccia (Autostrade del mare), Leonida (Assologistica e Confetra) e Provedel (già presidente Fidainform). Tutti i soci sono esperti di logistica, informatici, docenti universitari, tecnici dell'innovazione e dell'ambiente.

Quali le tematiche che SOS-LOGistica intende affrontare? «Innanzitutto la logistica del territorio (o city logistics), che abbraccia i diversi aspetti della mobilità fino al cosiddetto "ultimo miglio"», ci racconta Aguiari, «non dimentichiamo nemmeno le tematiche delle grandi infrastrutture, che sicuramente devono

essere potenziate ma che potrebbero anche essere utilizzate meglio, grazie all'informatica. Mi riferisco, per esempio, all'autostrada ad ala variabile che prevede l'utilizzo delle corsie secondo la necessità nei due sensi di marcia, oppure incentivi particolari per chi viaggia di notte. Se è vero che servono più autostrade è vero anche che ci sono tanti modi per sfruttare al meglio la rete già esistente».

**Uno dei vostri obiettivi è quello di puntare allo sviluppo della cosiddetta logistica dell'ultimo miglio. Come intendete farlo?**

«Dobbiamo studiare soluzioni organizzative e tecniche per la logistica dell'"ultimo miglio", logistiche connesse anche agli sviluppi e alle problematiche dell'e-commerce. Con la definizione "ultimo miglio" si intende proprio l'ultimo tratto della distribuzione delle merci, cioè quello più capillare, per esempio all'interno delle città, e quindi più problematico e costoso. Pensiamo a quei prodotti che arrivano ai negozi e a volte anche direttamente nelle case dei cittadini. Per risolvere il problema a Düsseldorf sono state costruite delle torri vicino alle stazioni; una sorta di deposito dove i camion vanno di notte a scaricare le merci. Chi deve ritirare, può farlo utilizzando delle apposite tessere magnetiche. Le soluzioni ci sono ma sono sparse per il mondo e disorganizzate. E il nostro obiettivo è proprio quello di raccoglierle e farle conoscere».

Il trasporto punta molto anche all'intermodalità... «Ci sono diverse esperienze applicative di intermodalità tra ferrovia e strada, ma ci sono anche le autostrade del mare, di cui si parla molto negli ultimi tempi e che possono essere una grande risorsa. Se ne parla tanto, ma si tratta di discorsi da sostenere, valutando l'utilizzo otti-



## MA CI SONO PURE LE AUTOSTRADE DEL MARE

Giulio Aguiari, presidente di SOS-LOGistica, associazione per la logistica sostenibile. Sotto, il programma dell'evento organizzato per il 28 novembre a Torino.

**A. Grando.** Università Bocconi

• 10:45 **Scenari di sostenibilità:** J. Rifkin. President The Foundation on Economic Trends, Washington DC, USA

• 11:30 **Logistica del Territorio**

Moderatore: **G. Ricca.** Amministratore Delegato CSST S.p.A.

**Exel.** il caso Bristol

**F. Straube.** Direttore Dipartimento Logistica Technical University of Berlin: il caso Berlino

**A. De Cugis.** Progetto orari e tempi di Milano

**D. Borioli.** Assessore Trasporti e Infrastrutture Regione Piemonte

**R. Ruscelli.** Presidente SITI

**F. Boscacci / E. Maggi.** Politecnico di Milano/ISFORT: Ricerca su City Logistics e Problemi del Territorio

**G.M. Castoldi.** Un'esperienza De Agostini Editore

• 13:00 Buffet

• 14:00 **Question Time:** J. Rifkin discuterà con alcuni interlocutori del mondo industriale, accademico e della P.A.

• 15:00 **L'Intermodalità**

**F. Capocaccia.** Amministratore Delegato Autostrade del Mare

**G. Smeriglio.** Direttore Divisione Cargo Trenitalia

**C. Battistello / S. Grasso.** Gruppo Contship e Presidente Associazione Terminalisti Europei

**S. Tostmann.** European Commission - Head of Unit Motorways of the Sea and Intermodality

**Gruppo GRIMALDI Napoli**

**Gruppo Norbert Dentressangle**

• 16:30 **Alcune esperienze aziendali di riferimento**

Moderatore: **R. Provedel.** Amministratore Fareimpresa

**Il caso E. Leclerc**

**Il caso VOLVO**

**Esperienze FINMECCANICA**

**Il caso Acqua San Pellegrino**

**F. Cornagliotto / RSI.** Il ruolo dell'Ict

**L. Ambrogio.** Presidente Ambrogio Trasporti e Presidente EIA

• 17:45 **Considerazioni e proposte**

**P. Bersani.** già ministro dei Trasporti e dell'Industria

**P. Uggè.** ministero per le Infrastrutture e i Trasporti

**A. Matteoli.** ministro dell'Ambiente e tutela del territorio

18:45 Termine previsto dei lavori



**PUNTARE SULLA LOGISTICA DELL'ULTIMO MIGLIO**

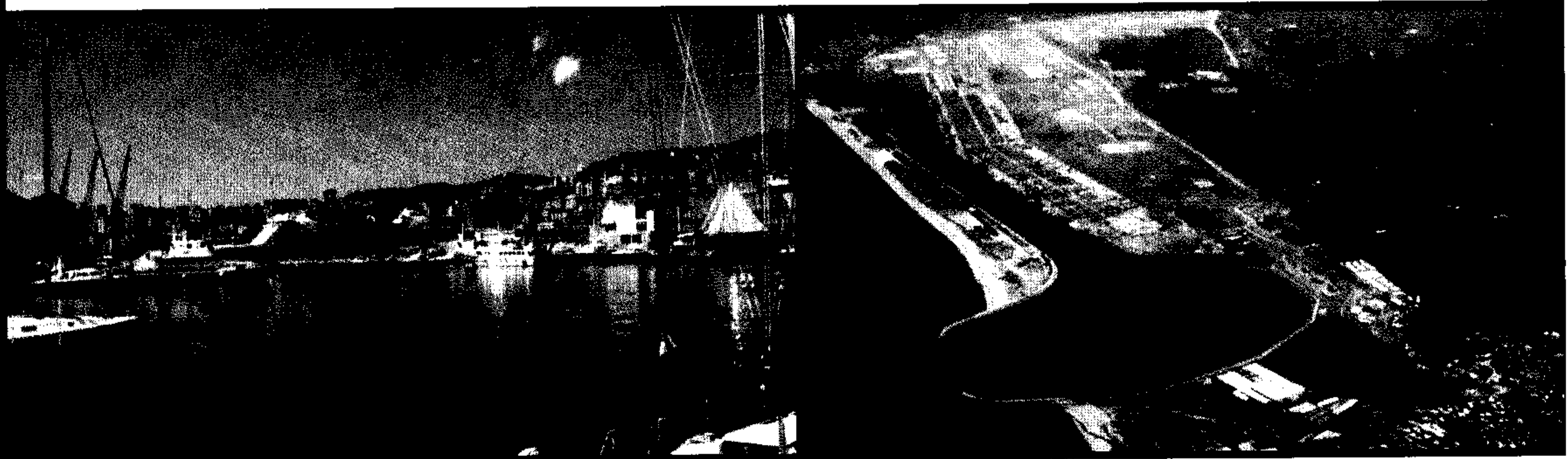
«La logistica del territorio (o city logistics), abbraccia i diversi aspetti della mobilità fino all'«ultimo miglio»», dice Giulio Aguiari. «Non dimentichiamo nemmeno le tematiche delle grandi infrastrutture, che sicuramente devono essere potenziate ma che potrebbero anche essere utilizzate meglio, grazie all'informatica».

male delle infrastrutture di mobilità già esistenti e le possibili correlazioni con nuove infrastrutture. Il tutto deve essere organizzato e non poggiare su soluzioni a macchia di leopardo».

**Voi parlate anche di *reverse logistics*, cosa si può fare su questo fronte?** «Vorremmo partire dal *reverse manufacturing*, cioè produrre prodotti che prevedano già il riutilizzo delle parti. Oggi, infatti, alcune parti di prodotto hanno una vita lunghissima mentre altre vengono distrutte: non c'è motivo che non vengano riutilizzate. Per assurdo, il primo 5% dei costi, cioè quello relativo alla fase progettuale del prodotto, di fatto vincola il restante 95%. Vorremmo che gli approvvigionatori avessero un ruolo anche a monte. Basta pensare che ci sono aziende che già riescono a riciclare il 95% della loro produzione. Siamo convinti che sia possibile la riprogettazione dei prodotti e dei processi per ridurre l'impatto ambientale senza incidere sul costo finale totale del prodotto

prodotti del sistema Europa».

Ci sono altre associazioni come la vostra nel mondo? «Non esiste in Europa, e per quel che ne sappiamo al mondo, pur nella sovrabbondanza di iniziative sul tema della logistica, un'associazione focalizzata su tutti gli specifici aspetti connessi a queste problematiche: dalla rintracciabilità di filiera ai problemi di sostenibilità e trasporto. In tutto questo ci vuole coordinamento: noi abbiamo una lunga esperienza e abbiamo pensato di creare una supply chain "lunga" che si occupi anche di questi aspetti di compatibilità ambientale: inquinare costa e spesso la ricerca della soluzione più economica non è conflittuale con la ricerca della soluzione migliore dal punto di vista ambientale. Si può essere efficaci ed efficienti. Noi non siamo ambientalisti siamo logisti. C'è distinzione tra produttività e competitività: produttività è fare prodotti a miglior costo, competitività è farli in modo che abbiano appeal, e la sostenibilità è appeal importante e necessa-



o del servizio presso il cliente finale».

In questi processi ogni singola persona è coinvolta in prima persona? «I problemi ambientali non riguardano soltanto le imprese, ma anche le Pubbliche Amministrazioni e i cittadini», continua Aguiari, «ci sono casi ed esperienze realizzati da P.A. e imprese internazionali, ci sono esperienze di *city logistic* sparse un po' ovunque per il mondo: ciascuno si fa il suo sistema. A Berlino sta funzionando. Hanno ottimizzato i percorsi delle merci, con punti di raccolta e riconsegna con mezzi alternativi. E per responsabilizzare i cittadini usano diverse soluzioni, come far pagare moltissimo i vuoti nei supermercati, talvolta più del prodotto stesso. Ovviamente i soldi vengono rimborsati se si riconsegna il vuoto e questo incentiva molto al recupero e al riciclo».

Dunque le soluzioni ci sono? «Certo, dalla progettazione alla produzione, dal trasporto fino al consumatore finale e allo smaltimento dei prodotti che sia il meno dannoso possibile, o addirittura al loro recupero. Ne ho parlato alla decima Commissione europea e di illustrare questi processi come il valore aggiunto per i

rio. In tutto questo, può svolgere un ruolo importante l'Ict (Information & communication technology) sia come strumento di integrazione delle informazioni, sia e soprattutto come attivatore di nuovi processi di razionalizzazione logistica complessiva, dalla rintracciabilità interna e di filiera all'ottimizzazione della mobilità e delle relative infrastrutture».

**Cosa si propone quindi la vostra Associazione?** «Vogliamo creare una rete perché il problema non è la mancanza di sensibilità ma la mancanza di operatività coordinata da parte di un tecnico del mestiere. L'iscrizione all'Associazione consente un costante aggiornamento professionale sui temi più cruciali della logistica e del supply chain management, anche attraverso convegni e seminari di alto livello internazionale, come quello in programma il 28 novembre a Torino, che vedrà la partecipazione di Jeremy Rifkin, presidente della Foundation on Economic Trends. Un'occasione unica per accostarsi alle mille interessanti problematiche della logistica sostenibile», conclude Giulio Aguiari.