IL RUOLO DEL GAS NELLA LOGISTICA SOSTENIBILE

Intervista a Daniele Testi, presidente di Sos Logistica

Ivonne Carpinelli

Nel contesto europeo il settore della logistica in Italia può dirsi sostenibile? C'è un comparto più virtuoso di altri?
Definiamo prima il concetto di sostenibilità. Troppo spesso ci limitiamo all'impatto ambientale dei processi di trasporto e supply chain dimenticando gli elementi di sostenibilità sociale ed economica. La logistica rappresenta in Italia (dati ante Covid-19) quasi il 9% del Pil con oltre 1,5 milioni di addetti. Con la sua complessità sistemica è un settore strategico per lo sviluppo economico ma viene troppo spesso considerato dalle imprese committenti come un costo da comprimere per mantenere il prezzo finale competitivo. Percepire la logistica come valore e non solo come costo è ancora un concetto ben distante dalla realtà e di conseguenza anche i modelli degli operatori logistici sono, nella maggior parte dei casi, orientati alla massimizzazione dell'efficienza e molto poco allo sviluppo in chiave sostenibile. Anche se il tema inizia a entrare nelle agende di molti comparti industriali, l'impressione è che sostenibili si nasca e con molta difficoltà si diventi. Alla base c'è un gap culturale che in Italia è ulteriormente complicato da una dimensione media di azienda logistica molto piccola, dove gli investimenti "green" vengono ancora percepiti come un aggravio dei bilanci che il mercato non riconosce in termini di tariffe. Interpretare la sostenibilità in chiave di innovazione per essere più efficienti e competitivi richiede un salto di paradigma che per ora rimane più teorico che pratico, almeno secondo i risultati dell'osservatorio di Sos-Logistica.

Ci sono sicuramente dei settori che stanno accelerando. Mi riferisco a tutte le iniziative che interagiscono con i consumatori finali sia in ottica di consegne e-commerce sia per quanto riguarda i servizi di reverse logistic (smaltimento, installazione etc.); si nota anche una maggiore attenzione su certe tipologie di prodotto (farmaceutico su tutti) che devono per necessità sviluppare processi logistici sempre più innovativi per contrastare i costi della burocrazia e della sicurezza. Anche il mondo della Gdo inizia a muoversi affidando sempre di più il trasporto delle merci ad operatori che

possano garantire un minor impatto ambientale con mezzi innovativi e più efficienti. Si tratta comunque di una situazione a macchia di leopardo lasciata all'iniziativa del singolo operatore senza una vera e propria visione di sistema che sappia mettere insieme tutti gli attori: istituzioni, gestori delle infrastrutture, fornitori di mezzi, committenti, operatori logistici e consumatori finali.

L'esperienza di altri Paesi, soprattutto nel nord Europa, ci conferma che la sostenibilità è frutto di un sistema collaborativo dove tutti i costi di esternalità vengono condivisi e analizzati affinché si possa più facilmente dimostrarne i vantaggi. Un ruolo fondamentale lo gioca quindi il regolatore pubblico che spinge verso una direzione e la sostiene con programmi specifici. Sembra la direzione presa dalla Commissione europea con il Green new deal che speriamo non venga rallentata dagli effetti economici della pandemia.

Quali sono le sfide da superare, penso anche alla legislazione, affinché la sostenibilità nella logistica diventi un asset strategico piuttosto che un costo?
Le sfide sono molte e riguardano sia il contesto delle regole sia quello dei consumi. Mi spiego. Dal 2005 la nostra associazione ha avviato un dibattito culturale con gli operatori della logistica per dimostrare i vantaggi di un approccio sostenibile ma solo negli ultimi quattro anni ci siamo resi conto che mancava un elemento fondamentale a questa equazione: i consumatori finali. Siamo convinti che il settore della logistica potrà evolversi con modelli più sostenibili solo quando il consumatore finale, che noi abbiamo iniziato a chiamare "consum-attore", percepirà il valore di questi processi nei prodotti della propria quotidianità, siano essi beni di consumo o durevoli. Un consumatore informato e responsabilizzato potrebbe comprendere gli effetti delle proprie scelte premiando le filiere che sapranno oggettivare le proprie performance di sostenibilità per quanto riguarda gli impatti ambientali e sociali. Così come avvenuto nel campo dei prodotti bio, iniziamo a osservare un'attenzione importante ad esempio sulle confezioni, con imprese che innovano per avere un packaging più sostenibile che garantisca comunque la sicurezza e durata dei prodotti. Nel momento in cui il consumatore riconoscerà tali sforzi a catena si svilupperà una domanda che spingerà le filiere a organizzare i propri processi di trasporto e supply chain utilizzando fornitori che sappiamo garantire e misurare gli impatti su questi assi.

Alla luce dei cambiamenti e delle difficoltà dettate dalla pandemia Covid-19 ci saranno maggiori difficoltà nell'inserimento della sostenibilità nel core business aziendale?
Anche se non ci sono studi definitivi, in moltisostengono che ci sia una correlazione diretta tra impatto del contagio e qualità dell'aria che respiriamo. Il cambiamento climatico sta giocando un ruolo determinante che tendiamo a sottovalutare. Sono avvenimenti che tendono a riportare il sistema biologico in una sorta di equilibrio e dove scopriamo che l'uomo, con i suoi processi, infrastrutture e stili di vita, è una variabile che non riesce ad adattarsi. È evidente che da queste difficoltà dovremmo trarre degli insegnamenti per modificare molti dei processi alla base dei nostri sistemi economici provando a evolvere da un modello prettamente lineare (estraggo, trasformo, consumo e dismetto) verso un modello circolare che mira a mantenere il valore, l'utilità, la qualità e la quantità di tutti gli stock di capitali e beni di tipo naturale, umano, manifatturiero o finanziario (cit. Walter R. Stahel). Nei prossimi mesi, a mio parere, giocheranno un ruolo fondamentale due tendenze contrastanti: cosa fare per recuperare la situazione precedente alla pandemia contro cosa fare per sviluppare qualcosa di nuovo che ci renda più resilienti rispetto ad altre situazioni simili. Ancora una volta la differenza la faranno le persone e le istituzioni. Le prime determinando nuovi modelli di domanda che incorporino nuove necessità più compatibili con uno sviluppo sostenibile del nostro vivere. Le seconde dovranno organizzare i meccanismi di supporto alla liquidità e alla ripresa determinando una spinta verso l'adozione da parte degli operatori economici di modelli a minor impatto ambientale e miglior impatto sociale. La logistica, così come la conosciamo oggi, è probabile che esca da questa crisi con grandi problemi di liquidità e sostenibilità economica perché non si è mai fermata e ha dovuto mantenere il massimo livello di servizio e capacità trattando però una quantità di merce molto inferiore. L'impatto sui bilanci sarà per molti operatori probabilmente insostenibile.

Qual è la penetrazione di Gnl e bio-Cng nel settore? Le aziende sono attente a formare i conducenti per migliorare la guida e contrarre l'uso di carburante?
Il bio-Cng e il Gnl rappresentano una delle innovazioni più importante degli ultimi cinque anni proprio per gli effetti di miglioramento sulle emissioni di gas clima alteranti e polveri sottili. Basti pensare che un camion di

nuova generazione alimentato a bio-Cng/Gnl annulla il particolato e rende il bilancio energetico carbon neutral, riducendo anche l'impatto acustico e per gli autisti. Per quanto riguarda il naviglio la situazione è meno definita nonostante gli sforzi dell'International maritime organization che ha introdotto da questo gennaio un limite alle emissioni di idrosolfuri in tutto il mondo. Il costo del petrolio ai minimi storici non aiuta questa transizione. Questa crisi colpirà duramente il settore marittimo che potrebbe rallentare gli investimenti per migliorare le prestazioni ambientali delle navi, soprattutto per quei comparti che hanno basato il proprio sviluppo sull'assioma della crescita continua dei traffici tra Estremo Oriente ed Europa o America. Gli effetti di questa pandemia hanno accelerato molti processi di "inshoring" per avere catene di approvvigionamento più regionalizzate. Questa tendenza si consoliderà ancora di più con l'aumento della robotizzazione e digitalizzazione nelle fabbriche. Il costo del lavoro non sarà più l'unica variabile per posizionare geograficamente la produzione di merci o semilavorati.

cesso di transizione energetica venga ulteriormente spinto dai committenti che stanno iniziando a inserire nei propri trend di trasporto percentuali specifiche di utilizzo di mezzi carbon neutral proprio per beneficiarne all'interno dei propri bilanci di sostenibilità che, in caso di aziende quotate, sono sottoposte a una analisi finanziaria che terrà sempre di più conto di questi parametri.

Il trasporto intermodale ha preso piede in Italia?
In Italia il trasporto intermodale purtroppo ha una percentuale di utilizzo tra le più basse in Europa (tra il 7 e l'8%), in parte per l'orografia del nostro territorio e in parte per un modus operandi che ha sempre premiato la flessibilità del camion rispetto alle regole di programmazione industriale necessarie a utilizzo del treno affidabile e competitivo. Per anni non ha giocato a favore neanche la strategia dell'operatore pubblico ex monopolista che ha investito soprattutto sull'ammodernamento del trasporto passeggeri dismettendo i business non profittevoli come quello

Tornando alla formazione degli autisti, all'interno dell'ecosistema Sos-Logistica abbiamo l'esperienza di operatori come LC3 e Maganetti che hanno deciso di investire sul Gnl ancora prima che fosse disponibile una rete di rifornimento capillare. Hanno interpretato questa evoluzione come un'opportunità per differenziarsi e guadagnare quote di mercato specifiche. Essendo quindi una scelta strategica hanno investito moltissimo sul proprio personale non solo per la guida ma anche per gli aspetti del rifornimento che in molti casi viene fatto con stazioni self service. In altre occasioni abbiamo visto operatori dotarsi di mezzi sostenibili quasi costretti dai propri fornitori, adeguandosi con un atteggiamento di facciata e in alcuni casi cogliendo alcune facilitazioni messe a disposizione dallo Stato. Ci aspettiamo però che questo pro-

delle merci. Nel 2008 in Italia si trasportavano circa 73 milioni di tonnellate/km, scese a meno di 40 e ora faticosamente risalite a 50 circa. I privati, dodici anni fa, avevano una quota del 5% mentre ora trasportano il 50%. È quindi un settore dove la liberalizzazione ha giocato a favore di un recupero della modalità. Il futuro dovrà vedere un maggiore utilizzo della ferrovia su molte tipologie di merci per effetto di due trend piuttosto consolidati: mancanza di autisti, che sono sempre meno disposti a un lavoro poco remunerato e stressante a causa del traffico nelle strade e aumento dei costi legati a carburanti e pedaggi. In un primo periodo vedremo un innalzamento delle quote sulle lunghe percorrenze (ad esempio quelle internazionali tra Italia e resto d'Europa), per poi auspicabilmente vedere un effetto anche sui traffici domestici dove il

camion continuerà a giocare un ruolo fondamentale ma con caratteristiche più regionalizzate e a basso chilometraggio, a beneficio della qualità di vita degli autisti e degli impatti in esternalità quale congestione, rumore, incidentalità ed emissioni.

Gli ultimi studi della Bocconi su un trasporto a lungo raggio internazionale dimostravano un impatto in costi di esternalità del camion dieci volte superiore per tonnellata trasportata rispetto al treno. Anche in questo caso il Governo italiano e l'Europa potranno giocare un ruolo fondamentale per sostenere un cambio di modalità. Forse è uno dei pochissimi effetti positivi del Covid-19 che, insieme allo smart working, ha dimostrato come il treno sui corridoi internazionali sia una modalità più affidabile, sicura e sostenibile.

La vostra associazione propone un protocollo di logistica sostenibile: perché e cosa prevede? Quali vantaggi ottiene chi lo applica?
Nel 2018 abbiamo lanciato il primo marchio di Sostenibilità Logistica, legato a un protocollo che le aziende possono far verificare in modo oggettivo e indipendente da un ente di certificazione terzo qualificato da SosLogistica. Questo standard si basa su una serie di sfide e requisiti su cui le aziende possono misurare il proprio grado di maturità. È un'iniziativa unica nel suo genere che si pone, da una parte, l'obiettivo di oggettivare le performance di sostenibilità in ambito logistico di operatori e committenti e, dall'altra, di comunicare il valore della logistica sino al consumatore finale. Le aziende, oltre al vantaggio di un marchio in grado di comunicare efficacemente il proprio impegno, hanno ulteriori benefici in termini di un modello capace di integrare gli aspetti ambientali, economici e sociali e con il quale misurare l'impatto e definire conseguentemente un piano organico di sviluppo della sostenibilità. Siamo solo agli inizi e dopo un primo test sul campo, a cui hanno aderito due aziende come il Gruppo Bomi, attivo nella logistica dei dispositivi medicali, e il Gruppo Maganetti, attivo nel trasporto dei beni di largo consumo, stiamo rilasciando la nuova versione del protocollo che vede tra le novità la qualificazione di ulteriori nuovi enti di certificazione a cui le aziende potranno affidarsi per le attività di ispezione e verifica.