

Una logistica collaborativa

Per un mondo **senza CO₂** è fondamentale che il "settore dei settori" sia l'artefice e il motore di un radicale **cambiamento di paradigma**. Le idee "visionarie" di **Massimo Marciani**, presidente del **Freight Leaders Council**

DI FERRUCCIO VENTUROLI



Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council.

Vicoli commerciali e logistica: un binomio che appare davvero inscindibile ma il concetto di logistica non si può esaurire con quella parte della logistica che, al profano, appare in grande evidenza, il delivery, la consegna dei pacchi. Quella è una parte, una piccola parte di un grande sistema, perché c'è la parte forse meno visibile, ma fondamentale, che è quella dei cantieri, quella del recupero dei rifiuti, delle manutenzioni, delle fabbriche, dei grandi siti industriali, dei grandi centri commerciali. Insomma, tutto quello che "gira" intorno a tutti noi e che prevede lo spostamento di un bene da un punto a un altro è il cosiddetto "settore dei settori". In sostanza è proprio la logistica, che oggi è in grande crescita, il fattore abilitante

per la crescita dell'economia tutta. Se ci mettiamo nei panni dell'utilizzatore della logistica notiamo che si sta spingendo sempre di più sull'acceleratore. Nel senso, che prima si chiedeva un servizio di logistica puntuale, oggi si chiede che sia puntuale, flessibile, veloce, di qualità, economico e digitalizzato. Quello che sta succedendo, cioè, è che la logistica sta alzando l'asticella sempre di più e in questo le grandi e-company hanno avuto un effetto dirompente. Insomma, se io sono un operatore logistico e mi trovo in una situazione del genere, in un mercato che chiede sempre di più, cerco comunque di andare incontro alla richiesta.

LA FLESSIBILITÀ ESCLUDE L'ECONOMICITÀ

Ma è chiaro che se il cliente chiede flessibilità non può chiedere economicità allo stesso tempo, perché la flessibilità impedisce di fare pianificazione.

Bisogna sempre ricordare, infatti, che in logistica, il risparmio si può ottenere in due modi: pianificando e spalmando, ovvero raggruppando il più possibile le spedizioni e spalmandole in una finestra temporale più ampia possibile. E questo è facilmente riscontrabile nella vita di tutti i giorni: per esempio, nell'e-commerce, se ordiniamo la spesa a domicilio al supermercato e lasciamo scegliere la data e l'ora di consegna al sistema, paghiamo pochissimo o addirittura non paghiamo nulla. Tutto ciò, dunque, per dire che questo "delirio" di una logistica così puntuale, così specifica, così on demand, è qualcosa che non può sposarsi con quell'economia circolare

che è, o dovrebbe essere, la meta alla quale tutti dobbiamo puntare. Bene, detto questo e consapevoli che non esiste un'economia sviluppata senza una logistica sviluppata visto anche che il nostro traguardo è quello dell'economia circolare, come inseriamo la logistica in un'economia circolare?

UN PONTE CHE COLLEGA L'ARCIPELAGO DELL'ECONOMIA

Lo abbiamo chiesto a una vera autorità in materia, Massimo Marciani, non solo presidente del Freight Leaders

Cosa sono Scope 1, 2 e 3?

Scope 1, sono le emissioni dirette generate dall'azienda, la cui fonte è di proprietà o controllata dall'azienda.

Scope 2, sono le emissioni indirette generate dall'energia acquistata e consumata dall'azienda.

Scope 3, comprende tutte le altre emissioni indirette che vengono generate dall'azienda (es: le emissioni relative alla mobilità dei dipendenti, alla catena di fornitura, all'utilizzo dei beni prodotti, ecc.)

Council ma anche e soprattutto appassionato cantore e paladino di una logistica moderna e in linea con le esigenze e i problemi di oggi. Proprio il FLC ha recentemente presentato il suo "quaderno" annuale, il trentesimo della serie, intitolato proprio "Economia circolare e Logistica Collaborativa".

"Secondo me – dice Marciani – la logistica in un'economia circolare deve starci con una logica di servizio: se la logistica è il "ponte" che collega tutto l'arcipelago economico italiano, deve essere strutturata in modo che non solo risponda alle esigenze che hanno oggi le aziende, con i loro flussi e le loro attività logistiche, ma deve essere un qualcosa che si preoccupi anche del 'domani' e del 'dopodomani'".

Quindi sono gli operatori logistici stessi i responsabili della decarbonizzazione del loro settore?

In una logistica collaborativa bisogna assolutamente porsi il problema del "fine vita" di qualsiasi oggetto.





In una vera economia circolare le discariche potrebbero diventare delle enormi cave di materie prime.

“No, non è così, questo è, diciamo così, un malinteso. L'operatore logistico – dice ancora il presidente dell'FLC – non svolge il suo servizio per un suo interesse personale ma lo fa per qualcun altro: un'azienda di produzione, di distribuzione, di servizi, che chiede che vengano spostate delle cose o che vengano svolti dei servizi. Pensiamo la logistica come, per esempio, il trasporto pubblico, nel quale la decarbonizzazione avviene con sovvenzioni statali, proprio perché è un servizio pubblico, ce ne siamo accorti soprattutto durante il lockdown; un servizio pubblico ma svolto da privati che, a loro volta, svolgono un servizio per il pubblico e per il privato. Attualmente per calcolare lo sviluppo della sostenibilità e per le modalità di conteggio delle emissioni di CO₂, si tiene conto di quello che comunemente si chiama lo Scope 2”.

QUANTA ENERGIA SI CONSUMA E CHE TIPO DI COMBUSTIBILE SI USA

Lo Scope 2, però, attualmente applicato nel calcolo della carbon footprint di un bene, fa riferimento a due sole informazioni: la prima è l'energia che viene consumata all'interno dello stabilimento dove viene prodotto quel bene, la seconda è quale tipo di combustibile viene utilizzato per avere l'energia: carbone, metano, rinnovabili e, a secondo di queste, c'è un carbon footprint diverso.

“Ma Scope 3 – riprende Marciani – che è in discussione a settembre a Bruxelles dice: attenzione insieme al conteggio di quanto consumate all'interno dell'industria, dovete considerare due flussi: come fate arrivare la materia prima e come consegnate il prodotto finito. Di fronte a questi altri due punti di vista saranno le aziende di produzione



L'americana TerraCycle, con partner come Nestlé, Unilever e PepsiCo, consente ai clienti di ordinare prodotti spediti in imballaggi riutilizzabili fino a cento volte.

che chiederanno ai loro fornitori di effettuare il calcolo della CO₂ e di lavorare per una decarbonizzazione del settore. Ma le aziende devono essere disposte a pagare i fornitori per decarbonizzarsi; se li pagano un prezzo troppo basso, i fornitori non si decarbonizzano”.

L'OBBLIGO DI MISURARE I VALORI ESG

A questo punto dobbiamo ricordare che l'orientamento di decarbonizzare in modo efficiente la propria azienda con una strategia a zero impronta di carbonio, si avvale oggi dei nuovi requisiti ESG (Environment, Social, Governance) che forniscono alle imprese, ma ancora di più a investitori, agli erogatori di credito o alle assicurazioni, uno strumento di valutazione preciso e appropriato del livello di sostenibilità nei vari settori su cui si riflette l'attività di una azienda e della sua supply chain. L'obbligo di misurare i valori ESG è già in vigore per le aziende di grandi dimensioni e cioè con più di 500 dipendenti, ma in tempi brevi è

Il quaderno di FREIGHT LEADERS COUNCIL



È stato presentato a Roma il tradizionale “quaderno” del Freight Leaders Council, arrivato quest'anno alla trentesima edizione. Come di consueto si tratta di un volume nel quale sono state raccolte le indicazioni di un gruppo di lavoro privilegiato, perché l'FLC è particolarmente



vicino alla materia, per arrivare a una logistica collaborativa nella prospettiva di un'economia circolare. Dopo la prefazione del Ministro Enrico Giovannini, è stato lo stesso presidente Massimo Marciani a introdurre i cinque capitoli e le quasi ottanta pagine nelle quali si articola il quaderno.

già previsto l'allargamento della platea a quelle con più di 250 dipendenti. “Questo metterebbe in moto un sistema estremamente positivo e virtuoso – riprende Marciani – in cui la logistica si decarbonizzerebbe facendo leva sulla necessità del proprietario della merce di avere un impatto ambientale sempre più ridotto. Se poi in questo circolo virtuoso entrassero anche i destinatari della merce, per esempio i commercianti, che poi la rivenderebbero, o i singoli cittadini-utenti, il cerchio si chiuderebbe perché l'utente, messo davanti alla scelta, per esempio, di una consegna veloce o standard o “green”, potrebbe scegliere l'ultima, magari ottenendo in cambio dei crediti ambientali dal proprio comune o, per il commerciante, crediti per ridurre la tassa sui rifiuti solidi urbani. A quel punto si creerebbe un sistema virtuoso, un ecosistema nel quale tutti i terminali della movimentazione delle merci, quindi tutti gli attori, diventerebbero attivi, in grado di poter influenzare il cambiamento, perché ne avrebbero tutti un vantaggio diretto e perché lo potrebbero rendicontare”.

TUTTO DEVE PARTIRE DAL PROPRIETARIO DELLE MERCI

Dunque, una vera circolarità e una decarbonizzazione della logistica devono partire da chi produce e il motore deve essere il proprietario delle merci. È così?

“È proprio così – risponde ancora Massimo Marciani – ma qual è la componente “visionaria” di questo ragionamento? È che tutto questo si farebbe attraverso un sistema digitale, in cui tutte le spedizioni verrebbero digitalizzate come unità statistiche e avremmo un sistema perfetto. Immaginiamo un'enorme piattaforma in cui si possano scambiare una serie di crediti. A quel punto tutti sarebbero spinti ad avere sempre meno carbon footprint, i cittadini sarebbero spinti a comperare dalle aziende che possono testimoniare di avere minore impatto”. Quando si parla di decarbonizzazione della logistica dobbiamo anche parlare di esempi di circolarità all'interno del meccanismo logistico stesso come, per esempio, il riuso degli imballaggi. “Per rispondere – dice ancora il presidente del Freight Leaders Council – dobbiamo partire da un dato di fatto: fino ad ora chiunque abbia progettato e realizzato un qualsiasi oggetto, non si è posto il problema del ‘fine vita’ di quell'oggetto, ovvero: quando quell'oggetto



Un prodotto della CPR, azienda italiana leader nel noleggio di cassette riutilizzabili a sponde abbattibili.

avrà svolto la sua funzione che fine farà? Come si smaltirà? Per quanto tempo resterà nell'ambiente? E oggi come sappiamo, in un'economia circolare, nella stragrande maggioranza dei casi, chi progetta un oggetto ne progetta anche il riutilizzo, il riuso, lo smembramento e lo smaltimento. Un esempio: oggi le città sono luoghi di consumo, dove le merci vengono consumate e smaltite in luoghi il più lontano possibile dalla città. Un domani le città saranno delle ‘cave’ di materie prime, per esempio tutta la parte umida dei rifiuti può essere trasformata in biometano, quindi può togliere CO₂ dal ciclo; dai cavi elettrici si può recuperare il rame, la plastica e così via. Allo stesso modo il cambiamento di paradigma si deve manifestare fin dalla fase di progettazione anche degli imballaggi, perché generino minori emissioni di carbonio fino alla fine del ciclo di vita”.

QUALCHE ESEMPIO ESPLICATIVO

“Tanto per fare qualche esempio – riprende – negli Usa la piattaforma dell'impresa sociale TerraCycle, con partner come Nestlé, Unilever e PepsiCo, consente ai clienti di ordinare prodotti spediti in imballaggi riutilizzabili fino a cento volte. In Cina, a Xiongan, dal 2019 sono in servizio veicoli automatizzati per le consegne condivise dell'ultimo miglio mentre il Manbang Group ha riunito oltre 5 dei 7 milioni di camionisti cinesi in una specie di ‘Uber dell'autotrasporto’ per utilizzare al massimo i vani di carico e risparmiare energia. In Italia la start up marchigiana Edilmag ha realizzato il primo magazzino virtuale condiviso per l'edilizia: merci, strumenti e scarti di lavorazione vengono fotografati, inseriti in un inventario on line, geolocalizzati e messi a disposizione delle altre imprese edili. Un altro caso di successo italiano – continua Marciani – è la CPR, azienda leader nel noleggio di cassette riutilizzabili a sponde abbattibili e di pallet che, in pochi anni, ha prodotto significativi risultati in termini di impatto ambientale. Sono solo alcuni dei numerosi esempi di logistica applicata all'economia circolare per ridurre il consumo di materie prime ed energia e favorire il riutilizzo degli scarti e dei rifiuti”. “Insomma – conclude Massimo Marciani – se si riesce ad entrare in un'ottica di economia circolare e di una logistica che funziona, la città diventa un luogo di produzione di materia prima. Decisamente una suggestione bellissima per le generazioni future”. #