

Studio sulla Logistica Sostenibile

Marino Cavallo, Provincia di Bologna
Cristina Gironimi, Provincia di Bologna

Seminario 'Studi e Analisi sulla logistica sostenibile'

Bologna, 22 Novembre 2011

Progetto Ecomark

Il progetto Ecomark è finanziato nell'ambito del Programma di cooperazione transnazionale MED.

I Paesi partner: Provincia di Bologna che ricopre il ruolo di leader partner, Ecuba (Bologna, Italia), S.Te.Pra (Ravenna, Italia), Anatoliki (Grecia); Patras Science Park (Grecia); Comunidad Valenciana (Spagna), Ribera (Spagna), APE (Slovenia), Camera di Commercio di Nizza (Francia).

Il progetto prevede 28 mesi di attività (Settembre 2010 - Dicembre 2012)

Attività e obiettivi del Progetto

Il progetto Ecomark mira alla ideazione, sviluppo e implementazione di servizi innovativi e di strumenti di green marketing per le aree produttive.

I risultati attesi sono:

- ❖ la realizzazione di linee guida per la pianificazione e la realizzazione di un piano di green marketing;
- ❖ la progettazione e implementazione di servizi innovativi per le imprese nell'ambito della logistica sostenibile e dell'energia.

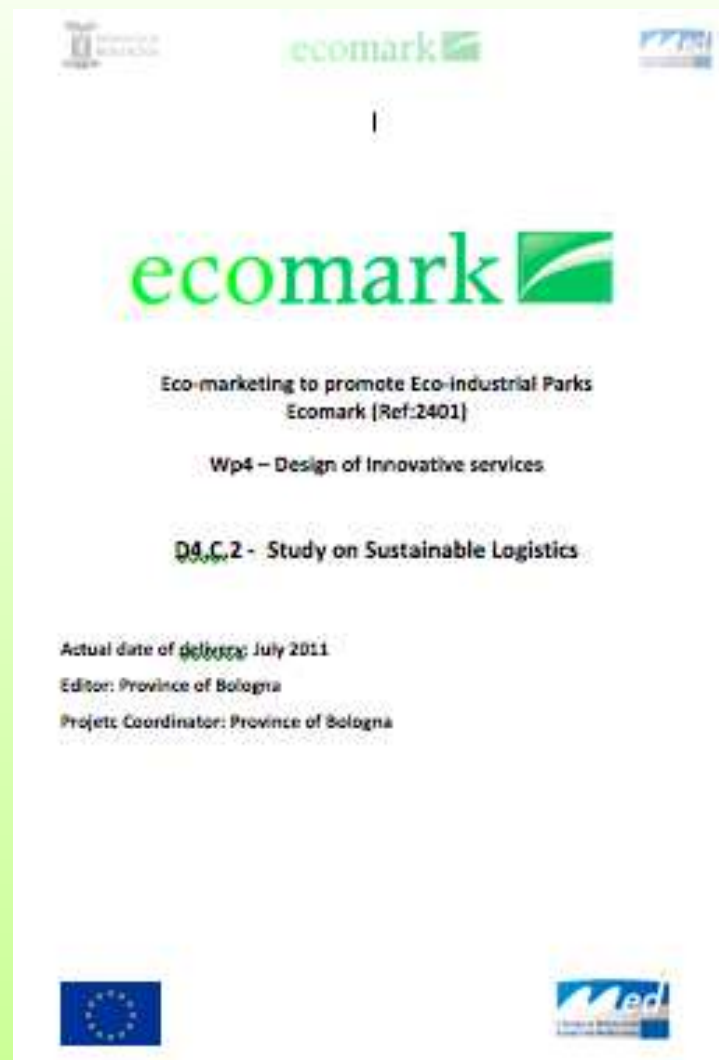
Attività e obiettivi del Progetto

Nell'ambito dei servizi innovativi, la Provincia di Bologna sta lavorando alla implementazione di un servizio innovativo sulla logistica per le aree produttive.

Il punto di partenza è stato la realizzazione di un'analisi sul tema della logistica sostenibile, sullo stato dell'arte in Europa e sulle esigenze delle imprese del territorio.

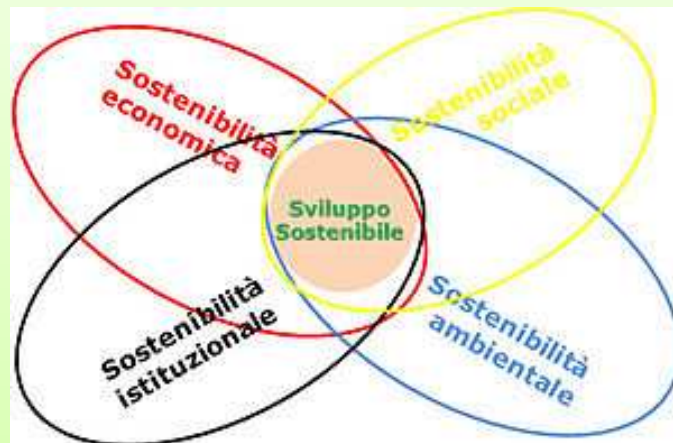


Lo Studio sulla Logistica Sostenibile



Analisi dei trend del settore logistico

Lo studio parte dall'analisi del concetto di sostenibilità inteso come "la caratteristica di un processo o di uno stato che può essere mantenuto ad un certo livello indefinitamente".



Con riferimento alla società tale termine indica un "equilibrio fra il soddisfacimento delle esigenze presenti senza compromettere la possibilità delle future generazioni di sopperire alle proprie" (Rapporto Brundtland del 1987).

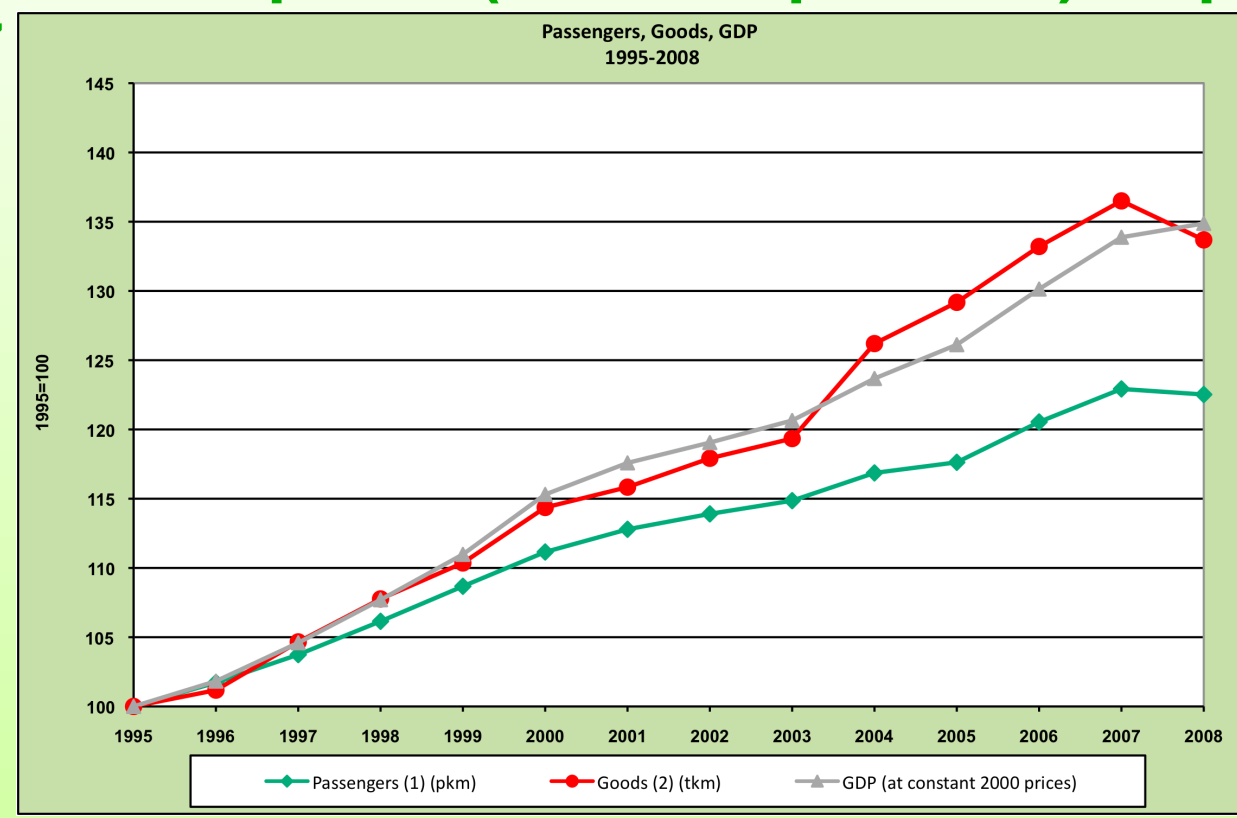
Analisi dei trend del settore logistico

Lo studio parte dalla definizione di “logistica” dell’AIOLOG: “l’insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nell’azienda i flussi di materiali e delle relative informazioni dalle origini presso i fornitori fino alla consegna dei prodotti finiti ai clienti e al servizio post-vendita”.

La logistica è considerata «l’olio delle macchine industriali». Rappresenta ca. 500 miliardi di € (4,6% del PIL EU27 - Eurostat 2010). Impiega ca. 9,2 milioni persone (4,4% della forza lavoro totale - Eurostat 2010) di cui il 63% nel trasporto terrestre, il 2% nel trasporto marittimo, il 5% nel trasporto aereo e il 30% in attività di supporto come la movimentazione merci, lo stoccaggio, i viaggi e i trasporti, i tour operator.

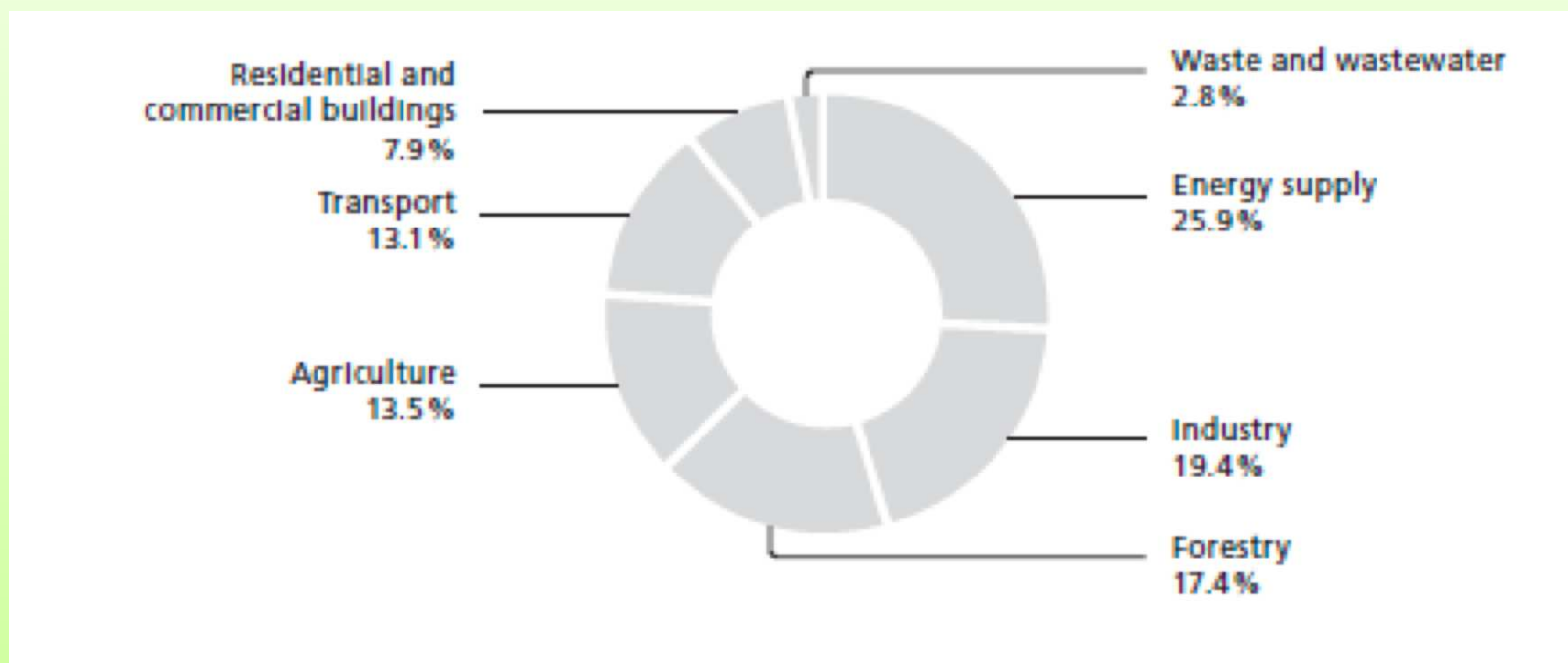
Analisi dei trend del settore logistico

Crescita del trasporto (merci e persone) rispetto al PIL EU27



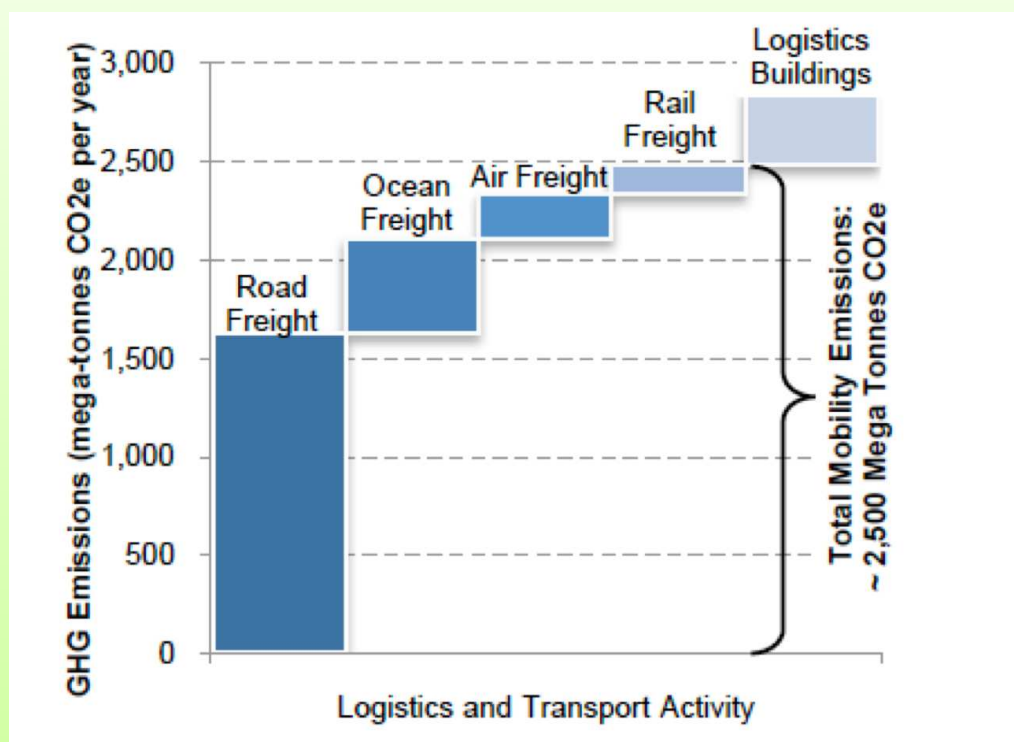
Fonte: Directorate-General for Energy and Transport and Eurostat - 2010

Il trasporto costituisce una parte significativa di attività logistica ed è responsabile di più emissioni di gas serra rispetto ad altre attività.



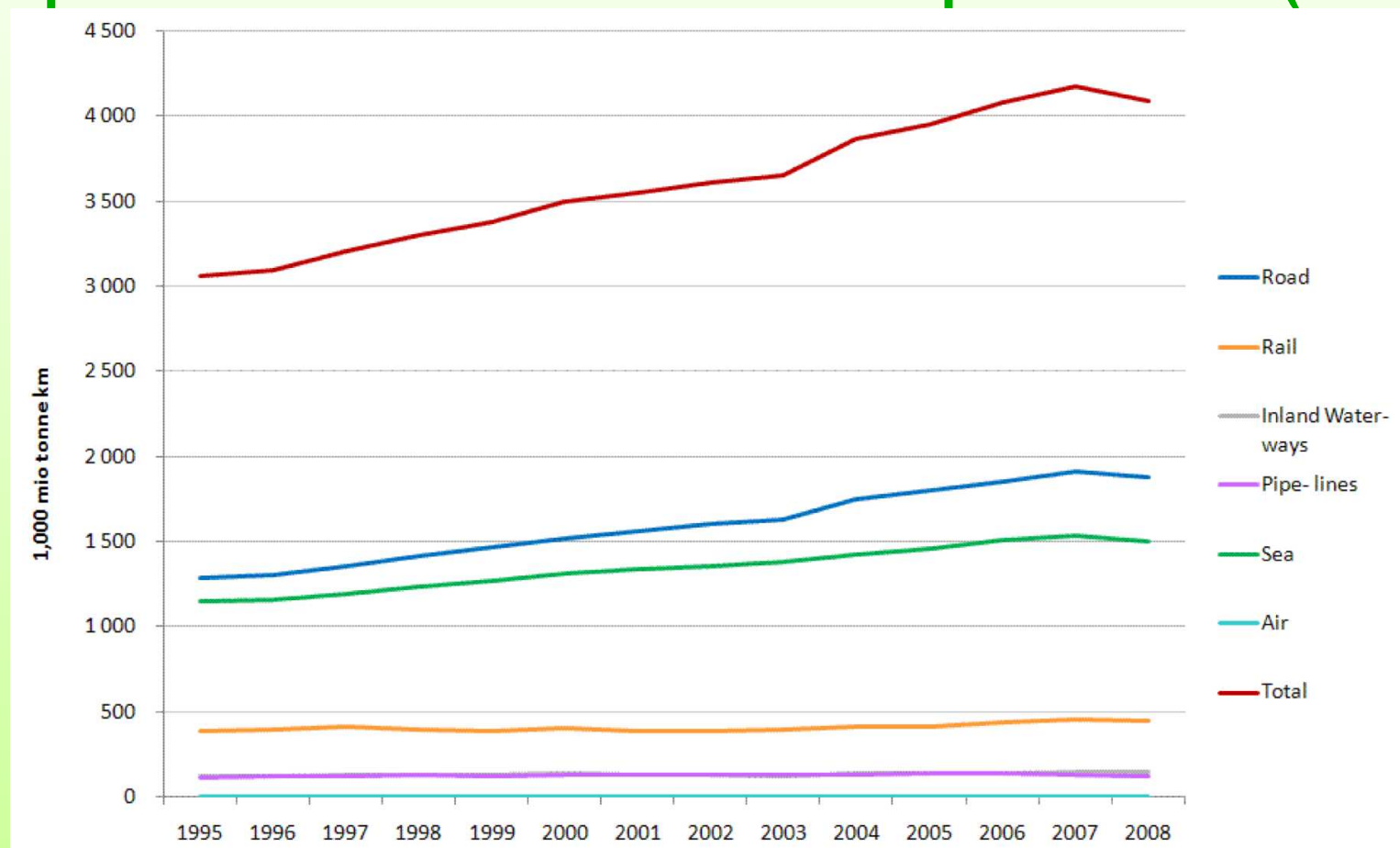
Fonte: Directorate-General for Energy and Transport and Eurostat - 2010

Tra i vari sistemi di trasporto quello che incide di più sulle emissioni è il trasporto su gomma



Fonte: World Economic Forum, Supply Chain Decarbonization – The Role of Logistics and Transport in reducing supply chain carbon emission 2009

In quali modi viene effettuato il trasporto merci (EU27)



Fonte: Directorate-General for Energy and Transport and Eurostat - 2010

Le politiche UE sulla logistica

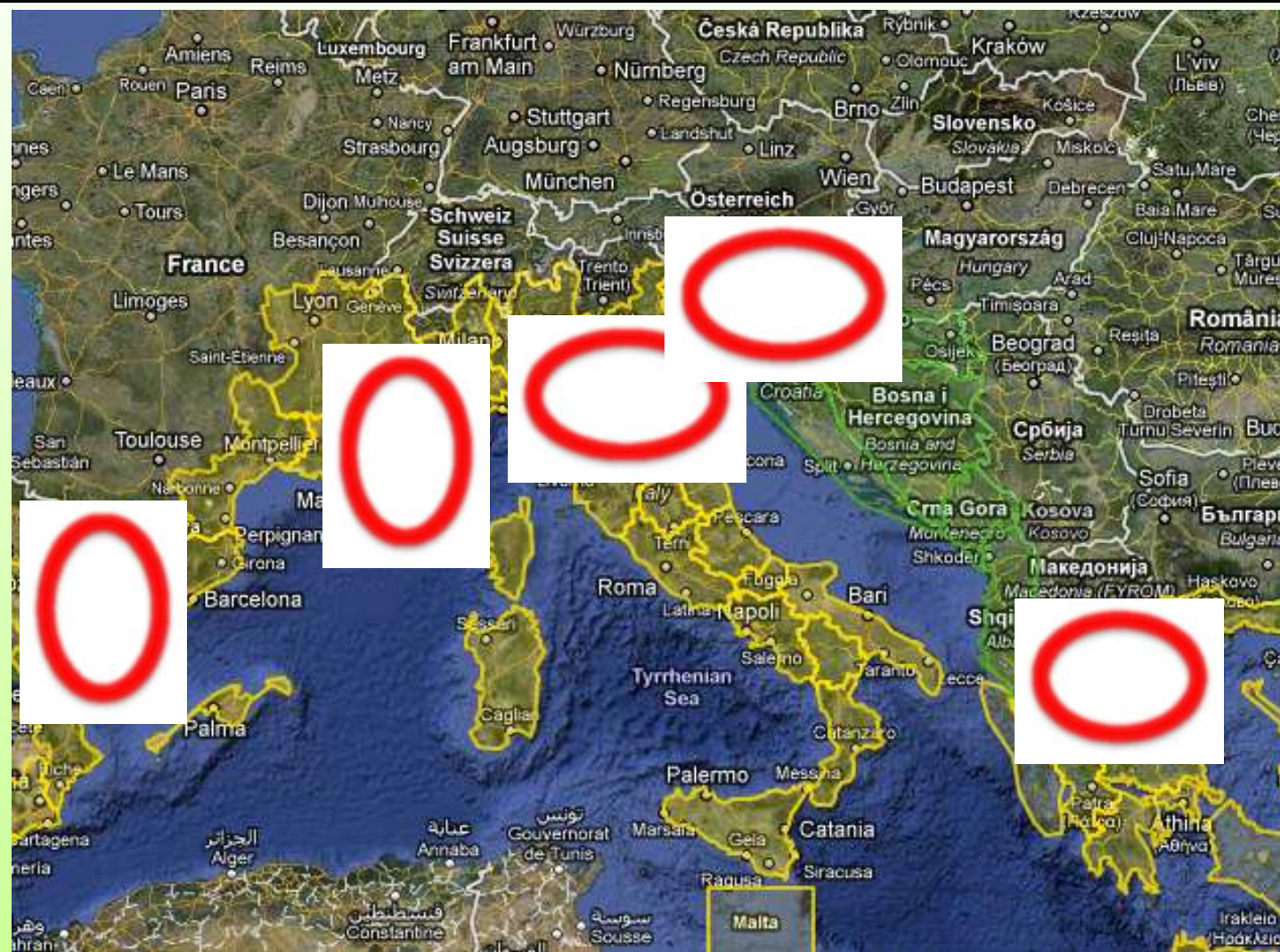
L'UE promuove l'utilizzo di modi di trasporto ecologici, la rete di trasporto integrato e la creazione di un sistema di mercato di tariffe ambientali per gli operatori del trasporto, il trasferimento di merci e passeggeri dalla strada a forme di trasporto meno inquinanti.

Analizzando gli ultimi studi, analisi, provvedimenti legislativi della UE, emerge sia una piena coscienza della necessità di promuovere una logistica sempre più sostenibile sia l'attivazione di iniziative soprattutto attraverso il finanziamento di progetti di studio e ricerca e sviluppo.

- 1) il Libro bianco del 2001 "la politica europea dei trasporti fino al 2010
- 2) la revisione del libro bianco del 2006
- 3) la Comunicazione "L'Agenda dell'UE per il trasporto merci: rafforzare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto di merci in Europa", del 2007
- 4) la Comunicazione "Rendere i trasporti più ecologici" del 2008
- 5) la Comunicazione 2009 "un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema di trasporto integrato, basato sulla tecnologia e di facile utilizzo
- 6) Nuovo Libro Bianco sui trasporti 2011

Parte III

Analisi dei diversi contesti regionali



L'analisi delle buone pratiche, implementate a livello nazionale, europeo ed extra europeo, ha fatto emergere alcuni elementi chiave:

- ❖ applicazione di sistemi IT;
- ❖ implementazione di misure trasversali (formazione, comunicazione);
- ❖ collaborazione tra aziende private;
- ❖ iniziative promosse da Enti Pubblici.

Dall'analisi delle buone pratiche emerge che ci sono diverse potenziali aree di intervento per promuovere una logistica sostenibile attivabili dai diversi soggetti coinvolti:

I = Istituzioni

C = Aziende (Company)

L = Provider di logistica

P = Partnership tra aziende

V = Aziende di produzione di veicoli

Parte IV

Studio delle buone pratiche (3/4)

Area	Attività	Soggetto coinvolgibile
Organizzazione della catena di fornitura	Riduzione del numero di collegamenti nella supply chain	C - L
	Ottimizzazione dei percorsi	C - L
	Despeed supply chains	C - P
	Information and Communication Technology (ICT)	C - L - P
	Reverse logistics/Recycling	C - I
Razionalizzazione del packaging dei prodotti	Ridefinizione del design dei prodotti	C
	Ottimizzazione del packaging	C
Vehicle utilisation	Ottimizzazione dei carichi	C - L
	Miglioramento del sistema di raccolta e gestione ordini	C - P
	Collaborazione tra aziende / Co-loading	C - I
Riduzione dei consumi di carburante attraverso la formazione dei camionisti	Efficienza nella guida	C - L - I
	Raise standards of vehicle maintenance	C - L - I
	Miglioramento nella gestione della flotta dei mezzi	C - L
Innovazione tecnologica	Motori ad alta efficienza energetica	V - I
	Aerodinamica	
	Peso dei veicoli	
Modal shift	Maggiore impiego di rotaia e mare	C - I
Iniziative di comunicazione	Formazione e comunicazione	C - L - I - P

I = Istituzioni ; C = Aziende (Company); L = Provider di logistica; P = Partnership tra aziende; V = Aziende di produzione di veicoli

Case study 1 – Porto di Valencia

Implementazione di una piattaforma IT per la gestione e il coordinamento di tutti gli operatori logistici del porto.

Case study 2 – Siber, provider di logistica svizzero

Attivazione di un sistema informatico per il controllo delle abitudini di guida dei propri camionisti allo scopo di individuare possibili spazi di ottimizzazione (percorsi, comportamento di guida etc) e di risparmio in termini di costi ed emissioni.

Case study 3 – Ministero del Trasporto Spagnolo

Redazione di linee guida per l'uso efficiente dei veicoli e l'ottimizzazione dei flussi: formazione per gli operatori, sistemi IT e incentivi per modernizzazione dei veicoli.

Lo studio comprende un'analisi sul campo svolta su due aree industriali della Provincia di Bologna:

- ❖ Ponte Rizzoli (Ozzano)
- ❖ San Carlo (Castel Guelfo)

Si è somministrato un questionario finalizzato a indagare prevalentemente tre aree di informazioni:

- ❖ Caratteristiche delle aziende intervistate.
- ❖ Pratiche/attività in ambito logistico.
- ❖ Inclinazione/interesse a collaborare con altre aziende dell'area.

La ricerca è stata realizzata su un universo di 392 aziende ubicate nelle due aree industriali con un numero di contatti pari a 150 (40%).

L'analisi è stata realizzata su un campione pari ad un quinto dei contatti effettuati.

Le aziende analizzate sono prevalentemente di piccole dimensioni (meno di 50 addetti e 10 mil di fatturato) e appartengono al settore meccanico (38%), metallurgico (16%) commercio (12%), edilizia (12%).

Dalla ricerca emerge che:

- ❖ L'82% delle aziende non hanno un responsabile della logistica.
- ❖ Il 55% delle aziende non segue direttamente il trasporto delle proprie merci perché si avvale del servizio di corrieri (39%) o il trasporto è a carico dei clienti (16%).
- ❖ La restante parte impiega mezzi (max 3) propri per il trasporto.
- ❖ Solo il 30% dei rispondenti hanno un grado di saturazione dei propri mezzi superiore al 70%.
- ❖ Il 65% delle imprese intervistate non conosce l'incidenza dei costi di trasporto sul costo del loro prodotto finale.
- ❖ L'80% delle aziende non impiega sistemi software per la gestione della propria logistica e dei trasporti.

Dalla ricerca emerge che, in un contesto di piccole imprese, la logistica è caratterizzata da una scarsa efficienza. Le cause sono da ricercare nelle piccole quantità trasportate in ogni viaggio, nella ridondanza di mezzi che partono simultaneamente per raggiungere destinazioni vicine, nella grande incidenza del conto proprio rispetto a servizi professionali e nel basso impiego di strumenti ICT di pianificazione e comunicazione fra le parti.

Quindi anche alla luce delle buone pratiche europee emergono tre leve su cui agire:

- ❖ Collaborazione tra imprese
- ❖ Implementazione di sistemi IT
- ❖ Ruolo importante nel Pubblico nella sensibilizzazione

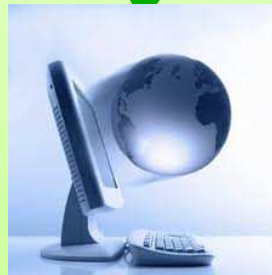
Nell'ambito dello Studio, si sono valutate precedenti esperienze, maturate per altri progetti europei, e relative a l'implementazione di sistemi IT e software per l'ottimizzazione dei processi logistici.

Tra tutti emerge il Progetto KASSETTS coordinato da ITL (Istituto sui Trasporti e la Logistica) che mira a instaurare rapporti di collaborazione tra le imprese situate in una stessa area, coadiuvate da appositi software e piattaforme IT per rendere più efficienti e 'pulite' le attività logistiche.

Il broker della logistica (1/2)

Il progetto prevede lo sviluppo di un servizio per le imprese basato sull'impiego di due software: uno per l'ottimizzazione dei flussi e uno per l'ottimizzazione dei carichi dei mezzi che transitano in una determinata area industriale.

I due software sono a disposizione del Consorzio sul sito ufficiale di progetto (www.ecomarkproject.eu) in un'area riservata dedicata ai servizi logistici innovativi.

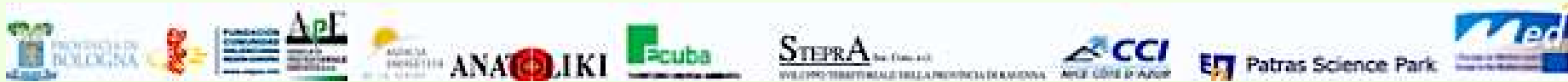


Il broker della logistica (2/2)

Il servizio 'Broker della Logistica' prevede l'attività di un broker che governi e pianifichi le quotidiane attività logistiche di aziende e trasportatori grazie ai due software.

La figura del broker, già impiegata nell'ambito di altri Progetti Europei, implica importanti cambiamenti e innovazioni nel processo di pianificazione dei trasporti. Il broker si occupa di tutto il processo di pianificazione e agisce da mediatore tra le imprese e le aziende di trasporto sostituendosi a loro nella ricerca delle soluzioni logistiche migliori e più economiche.





**Grazie per l'attenzione
Cristina Gironimi**