



APPROFONDIMENTI DI SUPPLY CHAIN



Giuseppe F. Daloso,
SCM Gruppo
Vitolaruccia S.p.A
Supply Chain Manager

LA LOGISTICA ECO-NOMICA

LOGISTICA MODERNA
LOGISTICA ECOLOGICA

Per ogni attore con funzioni di responsabilità impegnato nella gestione della supply chain l'obiettivo primario, la nuova frontiera, è operare in una logistica al contempo "moderna", "economica" ed "ecologica", adatta ad ogni attività d'impresa: ovvero cercare la via che consenta di perseguire contemporaneamente lo scopo "economico", immanente a qualunque attività d'impresa, attraverso un mezzo "ecologico" una Logistica ECO-nomica, appunto. Può la logistica essere sostenibile sia dal punto di vista ecologico che economico? E' possibile conciliare le esigenze del business con quelle dell'ambiente?

Il continuo riferimento dei media alle questioni ambientali, dagli scenari più apocalittici a quelli più oggettivi circa gli evidenti effetti del surriscaldamento del nostro Pianeta e dei mutamenti climatici imputabili all'inquinamento prodotto dalle attività quotidiane e industriali in generale e logistiche in particolare, ha consentito l'estensione, anche al mondo del Business, della sensibilità ambientale superando i limitati confini dell'ambientalismo ideologico, e degli ambiti puramente accademici per diventare opinione diffusa ed essere percepita come una reale necessità nei modelli economici ed industriali. Il concetto, che deriva da quello più esteso di "sviluppo sostenibile", che ha evidenziato l'importanza della sostenibilità economica ed ambientale e non ultima della sostenibilità sociale, ha ridimensionato in misura significativa le storiche divergenze tra il mondo ambientalista e la realtà imprenditoriale.

ECO-VANTAGGIO

La triangolazione **PROFIT-PEOPLE-PLANET** (**PROFIT**: riduzione dei costi; ritorno di immagine; raggiungimento di alti standard di qualità e quindi di nuovi mercati; rispetto delle regole. **PEOPLE**: rispetto della salute; attenzione al benessere. **PLANET**: rispetto dell'ambiente; riduzione degli sprechi; riduzione dei consumi usati in ambito ONU), rappresenta la necessità di coniugare il business con lo sviluppo sostenibile e la responsabilità sociale. Ed effettivamente oltre ai vantaggi comuni legati all'ambiente e alle persone e quindi al di là della scelta etica, la logistica ECO-nomica si trasforma in vantaggio economico per l'azienda e di seguito proveremo a saggiarne le modalità.

Una particolare attenzione al "verde" è insegnata a tutti i livelli di business dal marketing. Non c'è più un sacchetto di plastica su cui non compaia l'informazione della produzione con materiale riciclato. Stessa cosa dicasi per le bottigliette per citare solo alcuni facili esempi verificabili quotidianamente. In quale modo il mercato può essere influenzato dalla pubblicità dell'utilizzo di tecniche "verdi" nella logistica di quel determinato prodotto o di quel determinato processo? Non è immediatamente verificabile la propensione all'acquisto di un bene piuttosto che di un altro solo perché uno dei due sia stato gestito in rispetto a criteri ecologici o di tutela dell'ambiente. Ancor meno quando questi criteri si applicano a qualcosa di non immediatamente percepito dal consumatore, come appunto il processo logistico principe dei costi indiretti. Se è vero che il contributo alla penetrazione sul mercato di un bene riconducibile all'implementazione di efficaci processi logistici verdi costituisce un elemento di difficile dimensionamento, è altrettanto vero che una particolare attenzione agli aspetti Eco-green rappresenta un elemento fondamentale ai fini della sostenibilità economica ed ambientale del pianeta.



ESEMPI VERDI

Esaminiamo alcune possibilità "verdi" prese come casi di studio solo ad esempio.

-  > La prima è attuabile nel caso in cui si debba ancora stabilire la localizzazione dell'attività logistica. Si pensi all'**insediamento in un moderno interporto** e si pensi al risparmio (in ottica ECO-nomica) ottenuto attraverso una spinta intermodalità che riduca sensibilmente i punti di rottura del flusso di trasporto. All'interno di uno spazio così concepito, un sistema di container management system integrato con tecnologie GPS e WiFi, contribuisce a ridurre la movimentazione fisica, il controllo reale per spostarsi verso una gestione virtuale, più immediata, più efficace e con ridotte emissioni inquinanti. Ruolo fondamentale sarebbe quello dei servizi complementari offerti quali dogane, banche, aree ristoro, servizi di manutenzione per automezzi, aree di rimessaggio e custodia passiva dei mezzi pesanti, aree di servizio, global service e rent per mezzi di movimentazione, servizi di cernita e riparazione degli imballi. In quest'ottica vengono ridotte al minimo tutte le movimentazioni di uomini, mezzi, merci e documenti, direttamente connessi all'attività logistica. Una minore movimentazione si traduce in minori emissioni e non ultimo in minori costi.
-  > Un'altra possibilità da prendere ad esempio si riferisce a un qualunque **magazzino che si volesse realizzare all'interno di un'area come quella su proposta**. Esso deve essere progettato in primo luogo limitando al minimo fisiologico la quantità di strutture di stoccaggio e pianificando l'ubicazione in coerenza con il flusso dei materiali della filiera e ancora di più investendo nelle tecniche di costruzione passiva e bioclimatica, in cui l'orientamento, i materiali, la luce del giorno, sono aspetti spesso più importanti degli interventi impiantistici (caldaie, pompe di calore, etc.). In questo contesto non è possibile dimenticare il potenziale contributo che potrebbe determinare sul mondo del business in generale e dei processi logistici in particolare lo sviluppo e l'adozione della tecnologia del fotovoltaico che ormai è divenuta di dominio comune. Tanto si è fatto nell'ambito della progettazione di nuove strutture logistiche ma molto si può ancora fare anche nel caso di magazzini già esistenti; infatti, **alcune importanti modifiche in senso "verde" sono immediatamente attuabili e con risultati eccezionali in termini di ECO-nomia**. Ancora una volta, solo per citare un esempio, in un caso aziendale personalmente studiato, si è verificato che il 50% dei consumi energetici erano determinati dalla sola illuminazione. Considerando che la tecnologia led consente un risparmio di circa il 70% rispetto ai precedenti sistemi d'illuminazione, si è calcolato che investendo in led, l'azienda avrebbe ammortizzato l'investimento in un solo anno solare. È altresì facile calcolare il risparmio espresso in termini percentuali che è pari al 70% del 50% dell'intero costo energetico. In questo conto non è stato inserito il risparmio derivante dall'enorme durata dei led rispetto a qualunque altro dispositivo illuminante.
-  > In un magazzino già realizzato un'ulteriore possibilità d'intervento in senso "verde" è rappresentata dalla **modifica della gestione ordinaria**: statisticamente, le attività di movimentazione e prelievo della merce sono quelle più costose non solo economicamente ma anche sotto il profilo energetico. Anche l'ubicazione della merce dovrà essere "energy-oriented": generalmente, se le rotazioni lo consentono, le ubicazioni dinamiche anziché fisse sono da preferire, da abbinare con un Warehouse Management System (WMS). Gli articoli più ad alta rotazione saranno allocati il più possibile vicino alle aree di spedizione e partendo da terra, come anche gli oggetti più pesanti. Tutto ciò contribuisce evidentemente a ridurre il consumo di energia. La movimentazione stessa, eseguita spesso con carrelli elettrici o ibridi, contribuisce al risparmio energetico, laddove anche le più opportune tecniche di picking possono contribuire a minimizzare i consumi globali.
-  > Un altro aspetto può essere il **tempo di attesa dei camion all'entrata merce**: una migliore programmazione abbinata a finestre temporali consente un risparmio di carburante e, ovviamente, una più regolare attività di entrata del materiale. Basti ricordare, a tal proposito,



la recente legge n. 127 del 4/8/2010 che porta a massimo due ore le attese per il carico e lo scarico merce da parte dei vettori.



› **Un discorso a parte merita l'applicazione informatica e il suo impatto in termini ECO-nomici:** essa è strumento di supporto alla gestione di modalità di trasporto efficiente e di percorsi efficaci, alla tracciabilità delle merci, alla massimizzazione della saturazione, con l'effetto di ridurre direttamente e indirettamente le emissioni di CO₂ e di CO oltre che il consumo di carburante. La conseguente riduzione dei mezzi su strada, genera un positivo effetto secondario attraverso la maggiore fluidità di percorrenza sulle strade e la minimizzazione degli start and stop particolarmente onerosi in termini di emissioni e di consumo di carburante. Auspicabile sarebbe l'integrazione di un modulo "city door" che preveda un'attività di micro distribuzione tracciata nei distretti cittadini con mezzi a propulsione ecologica centralmente gestiti da piattaforme logistiche informatizzate. Ma siamo già oltre il confine dell'impresa privata e ci siamo affacciati nella pertinenza pubblica, non fosse altro che per la necessità sulla rete urbana di colonnine di ricarica.

**CHIEDIAMO AIUTO
ALL'INFORMATICA**

Nel più breve periodo, ancora l'informatica può dare un eccellente aiuto: **la smaterializzazione di un magazzino è ormai possibile attraverso un modello di Cloud Computing**, in cui attività fisiche e impianti strutturali vengono smaterializzati all'interno di una nuvola computazionale e ricomposti sotto forma di un sito di Business Intelligence che permette attività tipiche di un WMS, completate da funzioni di supporto alla decisione. Come risultato si abbandonerebbe il tradizionale modello di gestione del magazzino interno, per passare a un ambiente virtuale capace di assicurare la massima efficienza nell'erogazione dei servizi aziendali, senza i costi del suo impianto fisico e del suo governo.

Non sembra allo stato attuale che la leva ambientalista sia sufficiente a orientare l'imprenditore a operare significativi investimenti allo scopo. Neanche la legislazione appare ancora determinante (una ulteriore spinta potrebbe giungere dalle istituzioni: una proiezione in ambito logistico delle agevolazioni per un certo periodo erogate nel settore automobilistico). **Possiamo comunque considerare come risultato particolarmente significativo il fatto che si stia diffondendo ormai in modo endemico anche nel mondo del business la convinzione che investimenti mirati in ottica green abbiano come effetto principale la diminuzione dei costi e l'aumento dell'efficienza e come desiderato effetto collaterale un aspetto ormai caro a tutti noi: la salvaguardia dell'ambiente.**

Giuseppe F. Daloiso

SCM Gruppo Vitolaruccia S.p.A
Supply Chain Manager