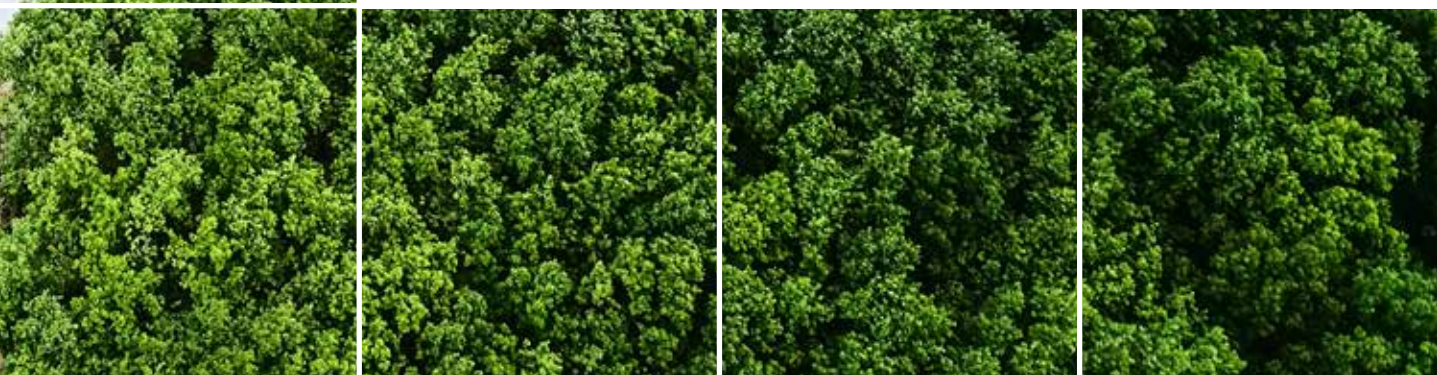




Logistica sostenibile: soluzioni
e casi virtuosi dal largo consumo

Ecologistico₂





Ogni volta che incontrerai questo simbolo, troverai una scheda di approfondimento su Ecologico₂.

Basta chiedere le tue credenziali di accesso a ecologico2@gs1it.org

Logistica sostenibile: soluzioni
e casi virtuosi dal largo consumo

Ecologistico₂

Settembre 2018

Sommario

1. PREMESSA	6
2. INTRODUZIONE: LA SOSTENIBILITA' NELL'AGENDA DI ECR ITALIA	11
Cambiamento climatico	11
Le iniziative del Consumer Goods Forum	16
GS1 Italy e la sostenibilità	18
3. LOGISTICA E CAMBIAMENTO CLIMATICO	23
Perchè un focus sulle emissioni climalteranti nella logistica?	23
Il progetto Ecologistico ₂ di ECR Italia	24
4. SINTESI DELLE PRINCIPALI LEVE D'AZIONE SPERIMENTATE DALLE AZIENDE ADERENTI A ECR ITALIA	28
Ambito Trasporti	29
Introduzione	29
Quali leve disponibili	30
<i>Tecnologia dei veicoli</i>	31
Carlsberg: consegna urbana con automezzi elettrici	35
Unilever: le innovazioni nel trasporto surgelato	39
<i>I carburanti</i>	41
SanPellegrino-Nestlé Waters: automezzi pesanti a LNG	43
<i>Saturazione mezzi (e ottimizzazione del packaging)</i>	47
Fater: Truck Fill Optimization	49
<i>Chilometri a vuoto</i>	51
Campari: Impatto del pallet-pooling e dello switch modale	55
<i>Switch modale</i>	56
Eridania: lo switch modale nei flussi di approvvigionamento	59
<i>Ridisegno del network logistico</i>	60

Conad: il ridisegno dei flussi distributivi MDD	63
Bauli: la gestione decentralizzata degli espositori	65
<i>Altri fattori</i>	66
Ambito Edifici Logistici	68
Introduzione	68
Quali leve disponibili	68
<i>Intra-logistica</i>	68
Carlsberg: impiego di carrelli elettrici “ad alta capacità”	71
<i>Mix energia elettrica utilizzata</i>	72
Coop Italia: copertura fotovoltaica del polo logistico “non food”	75
<i>Illuminazione</i>	77
L’Oréal: Approccio sostenibile nel magazzino	79
<i>Coibentazione/Basso consumo</i>	80
<i>Climatizzazione</i>	81
5. CAMBIAMENTO CLIMATICO NELLA STRATEGIA LOGISTICA	83
Misurare per capire e agire	83
Spunti per il futuro	84
Appendice:	
Regolamenti, standard e protocolli di riferimento	88
Il Life Cycle Assessment	88
Il GHG Protocol	89
Norma EN 16258	90
Linee guida CLECAT	91
Ringraziamenti	91

1 Premessa

Chi siamo

GS1 Italy, è l'associazione senza scopo di lucro che riunisce 35 mila imprese di beni di largo consumo.

Ha l'obiettivo di facilitare il dialogo e la collaborazione tra aziende, associazioni, istituzioni per creare valore, efficienza, innovazione, per dare più slancio alle imprese e più vantaggi al consumatore.

GS1 Italy – precedentemente denominata Indicod-Ecr – sviluppa e mantiene gli standard più usati al mondo per la comunicazione tra imprese, i sistemi standard GS1.

All'interno di GS1 Italy è attiva ECR Italia. La sua attività è finalizzata all'innovazione di processo per migliorare l'efficienza della filiera produttore/distributore/consumatore.

ECR Italia persegue i propri obiettivi coordinando il tavolo di dialogo fra Industria e Distribuzione, creando le condizioni per sviluppare progetti comuni con obiettivi quantificati, attraverso il coinvolgimento delle aziende e dei loro manager che partecipano direttamente alla definizione di soluzioni comuni.

Obiettivo della pubblicazione

Il tema della sostenibilità è entrato prepotentemente nelle priorità delle aziende del largo consumo, spinto da un mix di necessità normative e di mercato e oggi, seppur scontando forse un certo ritardo, lo sforzo per contrastare i cambiamenti climatici, ed in particolare per perseguire concreti obiettivi di riduzione delle emissioni, coinvolge in pieno le funzioni logistiche di tutte le imprese di primo piano del settore.

Non sempre, tuttavia, vi è all'interno delle aziende una chiara consapevolezza di quali leve è possibile attivare, di quali risultati sono ottenibili e a costo di quali investimenti. Occorre quindi promuovere un processo di crescita della cultura della misurazione anche in materia di decarbonizzazione, contribuendo a rendere il tema della riduzione delle emissioni un vero e proprio driver strategico dell'agire delle imprese.

È con tale intento che in questa pubblicazione raccogliamo una serie di casi virtuosi, esempi concreti di come le aziende hanno saputo ridurre le proprie emissioni. Ogni caso è descritto nelle sue caratteristiche peculiari e sottoposto ad una rigorosa attività di misurazione.

Ci auguriamo di contribuire con questo documento allo sviluppo della consapevolezza e della sensibilità di cui le aziende non possono più fare a meno.

La sostenibilità è una sfida da cogliere ed un impegno a cui non possiamo sottrarci

La sostenibilità è un percorso necessario per rispondere alle richieste di consumatori sempre più attenti e sensibili, che chiedono analogo impegno alle aziende e premiano i prodotti e servizi che provengono da imprese sostenibili.

È una direzione tracciata dalla normativa europea e dagli impegni internazionali sul fronte della lotta ai cambiamenti climatici, basti pensare agli obiettivi, molto chiari e ambiziosi, dell'Unione Europea di riduzione delle emissioni di gas serra, agli accordi internazionali sul clima o agli Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite. Il pacchetto sull'economia circolare contiene un insieme di misure volte a favorire un uso più efficiente e sostenibile delle risorse e impone inoltre di ripensare radicalmente le modalità con cui lavoriamo, produciamo, distribuiamo e consumiamo, passando da modelli di produzione e consumo lineare a modelli circolari.

È una scelta che sposa una maggiore efficienza e competitività delle imprese sul mercato: agire sul mercato in modo sostenibile significa utilizzare le risorse in modo migliore, eliminare gli sprechi e ridurre i costi operativi.

È un tema all'attenzione degli investitori, alla ricerca di aziende capaci di crescere con integrità ed essere trasparenti rispetto all'impatto delle loro attività sull'ambiente e di intraprendere azioni migliorative.

Il settore del largo consumo ha avviato un cambiamento positivo e tanti sono gli esempi di iniziative virtuose; in questa pubblicazione abbiamo voluto rappresentarne alcune, perché possano essere di ispirazione, accrescere la consapevolezza e le competenze delle nostre imprese e accelerare il cambiamento per l'intero sistema.

GS1 Italy
Alberto Frausin
presidente GS1 Italy

Impronta ecologica: un impegno a tutti i livelli

Il Freight Leaders Council ha pubblicato a giugno 2016 il Quaderno 25 "La sostenibilità nei trasporti". Da allora, l'associazione ha continuato a monitorare il tema con attenzione, visto l'interesse generale che ha suscitato. Un successo quasi insospettabile che però comincia a testimoniare una mutata attenzione nazionale all'argomento. Ma possiamo veramente dire che l'Italia abbia intrapreso un cammino virtuoso verso i target di emissioni di gas serra, come per altro fissato dall'UE?

In verità, la situazione sembra ancora preda di mode fluttuanti. È vero che la visibilità mediatica assicurata alla conferenza sul clima di Parigi tra novembre e dicembre 2015 ha segnato una svolta in Italia. Nel 2016, Anita, l'associazione che rappresenta l'autotrasporto in Confindustria, ha dedicato alla sostenibilità nei trasporti l'assemblea annuale, solo per citare un esempio. In seguito, anche il comportamento ostile di Trump ha di fatto mantenuto in qualche modo l'attenzione sui problemi climatici. La Strategia Energetica Nazionale 2017 ha costituito un momento importantissimo con chiari obiettivi di conversione verso un'Italia in linea con lo sforzo mondiale di vivere in un mondo meno "sprecone" e conscio della necessità di marciare verso una situazione di impatto neutro. Tuttavia, non si può dire ancora che esista una diffusa e sentita motivazione verso una pratica orientata alla sostenibilità.

Quali sono gli indicatori utilizzati per questa valutazione?

È certamente vero che molte aziende stanno lavorando con una precisa strategia di sostenibilità ambientale, spesso incorporata e visibile nella missione societaria. Tuttavia, salvo alcune virtuose eccezioni, in gran parte delle aziende medio-piccole, che costituiscono l'ossatura dell'economia italiana, la sostenibilità fatica ad entrare e lo fa solo se, in parallelo, porta a risparmi misurabili nel breve periodo. Dunque, l'industria manifatturiera ha spesso investito per

le nuove tecniche di illuminazione, per generatori di calore più efficienti, per riduzioni di spreco energetico, per i pannelli fotovoltaici (per altro ora obbligatori per le nuove installazioni), e così via. Molta meno attenzione è stata invece posta sulla sostenibilità nella logistica e nei trasporti. La trattativa, a volte rapace, sui costi di trasporto continua a lasciare poco spazio alla sostenibilità. Lo testimonia per esempio il limitatissimo interesse delle aziende di trasporto italiane verso le certificazioni e i piani di riduzione dell'impronta ambientale, e il limitato interesse dei committenti non incentiva investimenti nella riduzione dell'impronta ambientale dell'area logistica e trasporti.

In questo contesto il grande assente è la politica, in Italia distratta in questo momento anche da un epocale cambio di leadership. La Strategia Energetica Nazionale rappresenta una importante visione strategica; essa dovrebbe essere modulata in piani più dettagliati per i vari settori e per le diverse filiere industriali. Il trasporto delle merci si trova di fronte ad una vera e propria emergenza dal punto di vista dell'andamento delle emissioni di gas serra. Esistono azioni che possono essere messe in pratica nel breve termine e azioni di riduzione dell'impronta ecologica che hanno bisogno di tempi più lunghi per conseguire risultati più incisivi.

È necessario un impegno del paese a tutti i livelli.

Le prime azioni sono a portata di mano: si potrebbe prendere esempio dalla Francia in cui vige l'obbligo di esporre nelle fatture le emissioni provocate per il trasporto delle merci. In Inglese si dice: *"you get what you measure"*. Il principio è semplicissimo: se non hai una misura non puoi realizzare un cambiamento. Dichiarare le emissioni in fattura porterebbe ad una diffusa consapevolezza di quanto si sta inquinando ed aggiungerebbe una dimensione di competizione che oggi non esiste, se non per i pochi committenti globalizzati che già lo stanno facendo, magari fuori dai confini nazionali. C'è già tutto. Come è ben spiegato in questo libro: ci sono target europei chiari, metodi di calcolo e strumenti per misurare facilmente

l'impronta ecologica del trasporto delle merci. Occorre la volontà di fare un concreto passo avanti.

Chi oggi è già attento all'impronta ecologica, chi sa quante emissioni sta generando per i servizi di trasporto, sa come risparmiare meglio dei concorrenti. È necessario che questo approccio sia generalizzato. Ridurre le emissioni vuol dire primariamente abbassare i consumi e quindi generare importanti economie di bilancio. Le aziende di trasporto italiane più impegnate nella sostenibilità ambientale sono quelle che aumentano il proprio business, diventando più redditizie e competitive anche sugli investimenti. Chi lavora con una prospettiva di sostenibilità ambientale comprende anche che l'orizzonte dei contratti deve allungarsi: prospettive di business più lunghe e quindi piani di investimento più proficui e redditizi. I committenti impegnati in programmi di sostenibilità conseguono più rapidamente gli obiettivi fissati se anche la logistica partecipa alla riduzione delle emissioni.

Per tornare all'azione di Freight Leaders Council, vorrei dire che nel Quaderno 26 "La logistica ai tempi dell'e-commerce" abbiamo ancora una volta incontrato la sostenibilità nei trasporti come fattore non trascurabile. E ancora, nei prossimi quaderni in programma, in cui affronteremo la nuova stagione dell'intermodalità ferroviaria e l'uso dell'LNG (Liquefied Natural Gas), puntualmente la sostenibilità dei trasporti delle merci irrompe sul tavolo del team editoriale.

Confido, quindi, che la diffusione di Ecologistico₂ possa aiutare sostanzialmente l'industria del trasporto ad affrontare con decisione le tematiche di miglioramento dell'impronta ecologica: mi illudo? Si può sperare in una spontanea indicazione delle emissioni di gas serra nelle fatture del trasporto anche in Italia, in assenza di una norma cogente?



Antonio Malvestio
presidente Freight
Leaders Council

Introduzione: la sostenibilità nell'agenda di ECR Italia

2

Cambiamento climatico (Climate change)

Il cambiamento climatico al quale stiamo assistendo conduce ad un **riscaldamento globale del pianeta in tempi di gran lunga accelerati** rispetto a quanto verificatosi in passato e, sostanzialmente, per effetto dell'attività umana degli ultimi decenni.

La mitigazione di tale cambiamento può avvenire secondo molte modalità che hanno come minimo comune denominatore la cosiddetta "de-carbonizzazione" delle attività industriali, commerciali e umane in genere: di qui **la ricerca di soluzioni "low carbon"**, ovvero a basso impatto in termini di emissioni climalteranti, cosiddette greenhouse gas (GHG), che vengono misurate, in base al potenziale effetto (il Global Warming Potential, GWP), in chili o tonnellate di CO₂ equivalenti (CO₂e)^(*).

Dal 2016, grazie al ruolo delle Nazioni Unite e di UNCC in particolare, i target di mitigazione hanno riferimenti numerici molto chiari: obiettivo di medio periodo è di **contenere ben al di sotto dei 2°C** (idealmente entro 1,5°C) **l'aumento delle temperature** terrestri rispetto ai livelli "pre-industriali". A sancire tale obiettivo l'entrata in vigore della risoluzione della Conferenza di Parigi "COP21" grazie alla ratifica di oltre il 55% dei paesi rappresentanti, che cumulativamente concorrono ad almeno il 55% delle emissioni mondiali: la ratifica è avvenuta il 5 ottobre 2016 ed è entrata in vigore 30 giorni dopo, dal 4 novembre 2016. Ad oggi l'accordo è stato adottato da oltre 190 paesi^(*).

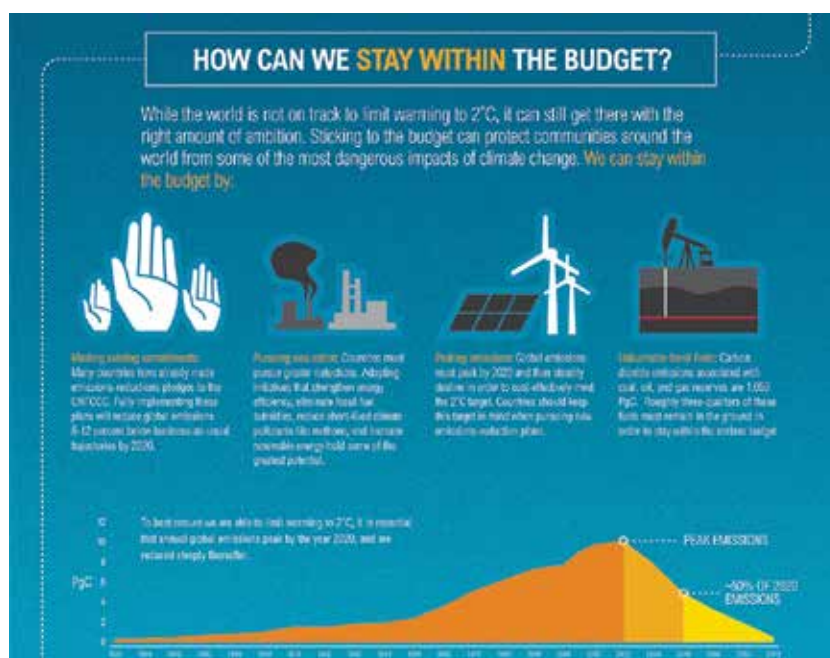
Calcoli alla mano, su un totale di circa 50 Gton di CO₂e emesse in un anno, quelle "energy related" (tra cui quelle relative alla logistica) sono stimate pari a 36,3 Gton di CO₂e nel 2016.

Sulla base del "Fifth Assessment Report" dell'autorevolissimo Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), il World Resource Institute (WRI) ha simulato come la curva delle emissioni debba ridursi nel tempo per contenere il suddetto aumento della temperatura nei target previsti, formulando il cosiddetto **Carbon Budget globale**^(*).

^(*) Secondo quanto previsto dal GHG Protocol, <http://www.ghgprotocol.org/>

^(*) https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris_it

^(*) <http://www.wri.org/ipcc-infographics>



World Resource Institute: la curva del CO₂e Budget al 2050

(*) IEA (2017), Mobility Model, August 2017 version, database and simulation model, www.iea.org/etp/etpmodel/transport/

(*) IEA, Global energy and CO₂ status report, 2017

Di fatto un “conto a scalare” delle emissioni che il mondo si può permettere nei prossimi anni: circa 1.000 Gton di CO₂e nel caso dello scenario di aumento massimo di 2°C (il cosiddetto “2 Degrees Scenario” o “2DS” elaborato dall’Agenzia Internazionale dell’Energia, IEA^(*)).

Come andamento nel tempo, per rispettare gli obiettivi di COP21, si dovrebbe registrare **il picco mondiale di emissioni nel 2020**, ovvero tra soli 2 anni. Il 2016 ha fatto registrare alcuni segnali di speranza concreta, ovvero la sostanziale stabilizzazione del totale delle emissioni di CO₂e rispetto al 2015 e 2014: valore purtroppo in nuovo peggioramento nel 2017, nonostante la maggior parte delle grandi economie abbiano ridotto le emissioni nazionali – USA in testa – grazie al maggior ricorso a energie rinnovabili^(*).

È opportuno anche ricordare come **l’obiettivo “climate action”** appaia all’interno dei 17 “Sustainable Development Goals” (SDG) e sia l’obiettivo numero 13. Gli SDG sono stati adottati dall’Assemblea Generale delle Nazioni Unite nel settembre 2015 – insieme con 169

sotto-target specifici – così da creare la basi di un piano d’azione globale, sino al 2030, con il motto “*people, planet and prosperity*”.^(*)

^(*) <https://sustainabledevelopment.un.org>



O.N.U.: i 17 “Sustainable Development Goals”

What does it mean for business?

Rispondere a questa domanda è certamente complesso ma doveroso in un’ottica di sostenibilità – anche del business – nel medio-lungo periodo.

Almeno tre sono le prospettive utili da considerare:

- Il punto di vista della relazione con i **consumatori**, la cui sensibilità è in continua crescita e porta a scelte sempre più consapevoli.
- Il punto di vista **regolatorio**, dove l’Unione Europea sta giocando, sin dal protocollo di Kyoto, un ruolo di leader a livello mondiale sul cambiamento climatico (la definizione di target di settore molto ambiziosi al 2050 così come l’obbligo del cosiddetto bilancio integrato, a partire dall’anno fiscale 2017 per le maggiori aziende, rientrano in questo ambito).

- Il punto di vista degli **investitori**, oggi come non mai desiderosi di valutare appieno il rischio dell'impatto climatico sulle "operations" così come la mancata gestione proattiva di questi temi in ottica di minimizzazione di eventuali effetti negativi legati a immagine, carbon tax, ecc. ovvero per cogliere opportunità di business.

In quest'ultimo ambito si registra il ruolo di Associazioni di Investitori Istituzionali come Carbon Disclosure Project (CDP) o CERES che conducono a una **richiesta esplicita di trasparenza** sui temi del cambiamento climatico attraverso:

- La richiesta ad aziende, città, stati e regioni di fornire annualmente informazioni puntuali sui dati di emissioni GHG.
- Conferenze annuali di confronto e stimolo alle aziende.
- La definizione di espliciti obiettivi a medio termine di riduzione dell'impatto ambientale e climatico in particolare.

Obiettivi che vedono un apice di implementazione nei **Science Based Targets (SBT)**^(*), target climatici "*in line with climate science*". SBT è un programma volontario di dichiarazione di target scientificamente realistici, coerenti con gli obiettivi di riduzione delle emissioni GHG globali, impattanti su tutta la filiera di appartenenza ed esplicitati formalmente così da poter essere verificati nel tempo. Da notare come, nel caso del settore trasporti, è disponibile una linea guida specifica (Transport Science-Based Target Setting Guidance), affiancata da un tool di calcolo gratuito che mira ad agevolare la definizione degli obiettivi quantitativi.

Quanto sopra appare perfettamente in linea con la **Direttiva europea 2014/95/UE** sulla rendicontazione non finanziaria delle imprese, direttiva in vigore anche in Italia dal gennaio 2017^(*). Tale direttiva è per ora rivolta alle aziende quotate di medio-grandi dimensioni e prevede la redazione, a valere dall'anno fiscale 2017, di un "Bilancio integrato", che contenga una sezione dedicata a spiegare le azioni (e i risultati) volte a tutelare l'ambiente, gli aspetti

^(*) <http://sciencebasedtargets.org/>

^(*) DECRETO LEGISLATIVO 30 dicembre 2016, n. 254, in vigore dal 25 gennaio 2017.

sociali e di governance.

Quest'ultimo viene comunemente chiamato "Environmental, Social Governance" Report (o ESG Report), in merito al quale anche Borsa Italiana (parte del London Stock Exchange Group) ha emesso un interessante documento che traccia le linee guida cui le aziende quotate dovrebbero attenersi(*) per meglio rispondere alle esigenze di informazione e trasparenza degli investitori.

(*) "Your guide to ESG reporting", LSE Group, febbraio 2017

Nel caso specifico del cambiamento climatico, viene esemplificato non solo l'elenco di possibili motivazioni degli investitori a voler conoscere meglio questi aspetti, ma anche i tipi di rischi e opportunità di cui render conto e gli indicatori relativi di gestione e performance.

Tra i rischi, viene menzionato esplicitamente il tema del "carbon pricing", cioè della valorizzazione di una tonnellata di CO₂e. Tale tema può essere declinato almeno in due principali ottiche di analisi:

- In termini di rischio, legato ad una eventuale **tassazione** di cui esistono già numerosi e concreti esempi nel mondo, regolarmente mappati dalla Banca Mondiale(*).
- In termini di valutazione degli investimenti, dove la **valorizzazione** delle emissioni di CO₂e mancate/ridotte viene a pieno titolo inserita nel rating complessivo.

(*) [http://carbonpricingdash
board.worldbank.org/](http://carbonpricingdashboard.worldbank.org/)

Quanto sinora descritto – sia pur in modo estremamente conciso e parziale – vuole rappresentare una visione d'insieme dell'ambito e dei vincoli crescenti in cui si muovono oggi le aziende del largo consumo quando affrontano i temi della sostenibilità. Temi che, per la loro rilevanza, sono in realtà oggetto di analisi e azione da molti anni ormai, come testimoniano i paragrafi successivi.

Le iniziative del Consumer Goods Forum

Il mondo dei beni di largo consumo, cosiddetto Fast Moving Consumer Goods (FMCG), è da sempre molto attento ai temi della sostenibilità e molte delle aziende leader a livello globale nelle iniziative e nei risultati sin qui ottenuti appartengono a questo settore.

(*) www.theconsumergoodforum.com

Il **Consumer Goods Forum (CGF)**(*) è l'ambito dove viene analizzata, coltivata e condivisa l'espressione collettiva dei trend e delle strategie del settore FMCG globale. Sin dai primi anni 2000 sono stati prodotti "position paper" sull'argomento sostenibilità nel suo complesso: la sostenibilità ambientale rappresenta uno dei 5 pilastri di azione strategici delle attività del CGF (vedi immagine).



Consumer Goods Forum: i 5 pilastri d'azione strategici

Senza soffermarci sulla rilevanza globale del settore FMCG in termini di volumi e consumi, anche in ambito logistico-distributivo, è utile citare alcune iniziative/documenti più o meno recenti che si focalizzano sul tema sostenibilità ambientale e sulla de-carbonizzazione della filiera del largo consumo.

In particolare, il recentissimo report del CGF **"Low carbon solutions for a sustainable consumer goods sector"** delinea non solo un framework di sistema per le motivazioni dietro le azioni, ma

anche le soluzioni adottabili secondo le 4 linee d'azione principali individuate dalla Banca Mondiale^(*), vale a dire:

- **De-carbonizzazione** nella generazione elettrica.
- **Efficienza energetica** in genere.
- **Shift tecnologico**, ad esempio dai combustibili fossili.
- Preservazione e **aumento dei "natural carbon sinks"**, foreste e simili.

Nel caso dell'efficienza energetica, si spazia dall'intensità energetica in produzione a quella nei trasporti, sino all'energia utilizzata nei supermercati e negli edifici in genere. Nello shift tecnologico, dai refrigeranti di grande impatto GHG a quelli "naturali", dai carburanti tradizionali all'elettrico o al metano e così via.

Con riferimento all'ambito logistico e alla misurazione dell'impatto climatico, già nel 2012 venne pubblicata una linea guida - "**Sustainability measures for logistical activities**" - che non solo inquadra l'ambito di misurazione delle emissioni logistiche rispetto al GHG Protocol ma fornisce anche alcuni KPI di riferimento per il settore quali:

- Il **totale emissioni**.
- L'**efficacia**.
- L'**efficienza**.

Sia per i trasporti che per i magazzini.

Infine, è utile citare come il CGF si sia spinto a lavorare anche su temi di frontiera che possono impattare in modo rilevante sulla sostenibilità ambientale, ad esempio la saturazione dei mezzi di trasporto. È il caso dell'iniziativa "Leveraging modular boxes", un progetto che mira a riprogettare il packaging secondario ottimizzando l'utilizzo dello spazio e della saturazione dei mezzi lungo tutta la Supply Chain.

^(*) "Decarbonizing Development: Three steps to a Zero Carbon Future" World Bank Climate Change and Development series, 2015

GS1 Italy e la sostenibilità

In questo flusso di azioni, si inserisce l'attenzione elevata che GS1 Italy ripone sul tema della sostenibilità, come testimoniano progetti, gruppi di lavoro, tool di simulazione e relativi ambiti formativi portati avanti negli ultimi anni.

Diversi sono i progetti che, a vario titolo, possono rientrare nell'ambito delle iniziative inerenti al tema della sostenibilità:

- **Riordino ottimo di filiera**, che supporta l'ottimizzazione di spazi e saturazioni degli automezzi.
- **Atlante**, che crea opportunità di ridisegno o riposizionamento dei siti logistici.
- **Trasporto intermodale**, che mira a rendere possibile lo shift modale in ambito nazionale.
- **Eccedenze alimentari**, che lavora sugli sprechi di semilavorati e/o prodotti nella filiera.

Iniziative che sono accomunate dall'idea di creare le condizioni per un cambiamento reale, nel business quotidiano.

Nel caso dei primi due progetti, si è arrivati a produrre veri e propri **strumenti operativi** che le aziende possono utilizzare liberamente. Questi sono stati resi disponibili nel sito logisticacollaborativa.it che racchiude le soluzioni logistiche di filiera.

Il sito descrive inoltre il progetto "madre" delle varie iniziative in ambito logistico, Supply Chain 2.0, sintetizzando sia il modo di agire tipico del mondo ECR - gruppi di lavoro condivisi – sia la tendenza che sta portando alla creazione di tool sempre più operativi e verticali.



Logistica Collaborativa: la pagina del sito web

Da questa impostazione è nato il progetto Ecologicistico₂^(*), le cui motivazioni sono riassumibili in quattro elementi fondamentali:

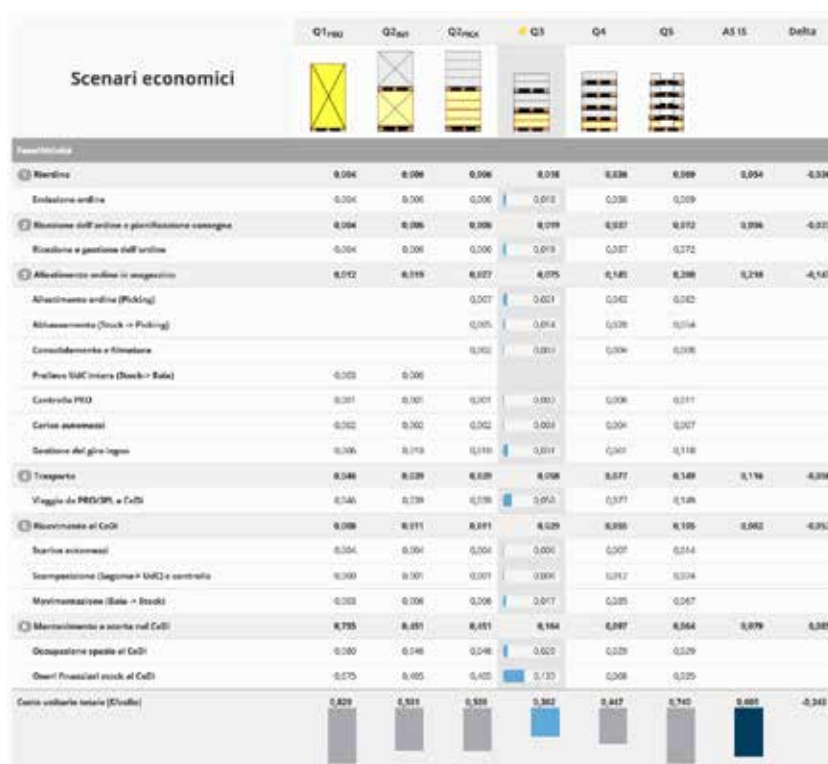
- Creare **consapevolezza** sull'impatto climatico della logistica.
- Fornire tutti gli **elementi utili** a capire come misurare e ridurre l'impatto climatico della supply chain (intesa come logistica).
- Promuovere una **cultura aziendale** improntata alla sostenibilità.
- Fornire **riferimenti chiari e strumenti utili** per prendere decisioni aziendali consapevoli anche dal punto di vista climatico-ambientale.

Il progetto ha portato alla nascita dell'omonimo tool web, anch'esso presente sul sito logisticacollaborativa.it, descritto in dettaglio nel capitolo successivo.

^(*) <http://logisticacollaborativa.it/tool/ecologicistico2/>

(*) <http://logisticacollaborativa.it/tool/sirio/>

A disposizione dei manager vi è anche **SI.RI.O.** (*) (**Simulatore di riordino ottimo di filiera**), uno strumento online di simulazione dell'impatto economico dell'attività di riordino delle merci. SI.RI.O. simula i costi del processo Order-To-Delivery (OTD) per diverse configurazioni di pallet ordinati e identifica la configurazione che minimizza i costi complessivi per la filiera, secondo la consueta ottica ECR.



SI.RI.O.: esempio di videata degli scenari calcolati dal sistema

SI.RI.O. è nato per creare le condizioni per una maggiore efficienza di filiera grazie:

- Ad una maggior comprensione dei **parametri** e all'identificazione di sub-ottimi logistici legati alle scelte di **riordino**.
- Alla facilitazione del **dialogo** tra Industria e Distribuzione ovvero, all'interno della stessa azienda, tra la funzione logistica e commerciale.

- Last but not least, all'incentivazione di **pratiche logistiche efficienti** mettendo in evidenza il legame tra la prestazione logistica e i relativi costi.

Atlante(*) è un ulteriore strumento accessibile nel medesimo sito web: una vera e propria **mappa geografica dei nodi della filiera** del largo consumo in Italia. Le varie funzioni disponibili permettono di individuare magazzini e transit point (i "nodi" logistici) nelle varie regioni italiane, filtrare questi nodi in modo differenziato, selezionare quelli contenuti all'interno di un perimetro arbitrario ed evidenziarne di specifici in relazione alla distanza stradale da una origine.

(*) <http://logisticacollaborativa.it/tool/atlante/>



Atlante: mappa d'insieme con l'evidenza dei siti logistici sul territorio

Atlante permette di ottenere una visione d'insieme della rete distributiva nazionale creando i presupposti per una serie di azioni manageriali, quali, a titolo di esempio:

- Effettuare **riflessioni strategiche** sul proprio network.
- Progettare pratiche di “**asset sharing**” e “**transport sharing**”.
- Evidenziare potenziali **bacini di traffico** su cui lavorare per ottimizzare le proprie attività distributive.

Logistica e cambiamento climatico

3

Perchè un focus sulle emissioni climalteranti nella logistica?

Le ragioni sono molteplici. Si pensi al peso importante che il trasporto e la logistica hanno per i prodotti FMCG anche a livello di costo - un parametro utilizzabile come proxy per l'impiego di energia - ma non solo. Oppure ai volumi fisici, oltre 3 miliardi di colli movimentati annualmente in Italia, della filiera FMCG se rapportati ad altre filiere pur rilevanti in termini di fatturati (es. farmaceutico) ed alla necessità, di rifornire adeguatamente e con frequenza sia i clienti (nel caso dell'Industria) sia i punti di vendita (nel caso della Distribuzione). Alle esigenze di lavorare a temperatura controllata, anche negativa. E, non ultimo, alla moltiplicazione dei canali di vendita, tra i quali il crescente canale online, da sempre molto esigente in termini di livelli di servizio per la consegna finale.

In sostanza trasporto e distribuzione, ma anche stoccaggio e movimentazione, impattano in modo elevato sull'ambiente, se teniamo in considerazione non solo l'**impatto climatico** delle emissioni di CO₂e ma anche l'**inquinamento** legato:

- Alle emissioni inquinanti come **polveri sottili** (PMx) e **ossidi di azoto** (NOx).
- A **rumore e vibrazioni**.
- Alla **congestione e all'usura delle strade**.

Per migliorare questo stato di fatto, grazie anche all'opera di studiosi illuminati come Alan McKinnon^(*), è stato coniato il termine "**green logistics**", disciplina che studia come migliorare la sostenibilità ambientale della logistica.

Il contesto degli ultimi anni è stato sicuramente favorevole: le esigenze di reporting (i già citati ESG Report ovvero i report di Corporate Social Responsibility, CSR Report) hanno progressivamente ampliato gli ambiti di rendicontazione dal perimetro aziendale includendo quanto presente nelle filiere (Supply Chain) a monte e a valle dell'azienda stessa.

(*) Autore di "Green Logistics, improving the environmental sustainability of logistics", 3rd edition, Kogan Page, 2015 e di "Decarbonizing logistics", Kogan Page, 2018

Quindi anche prodotti e servizi acquistati come la logistica, che viene rendicontata anche se risulta esterna al perimetro aziendale (cosiddetto Scope 3, si veda Appendice).

(*) "Carbon Disclosure Project", www.cdp.net

Le già citate pressioni degli "stakeholder" (consumatori e investitori in primis) hanno prodotto, all'interno delle aziende, vari effetti pratici: dalle già menzionate esigenze di reporting annuale (la sola CDP*) riceve oltre 6.000 report annuali di aziende, quotate e non, da tutto il mondo) all'inserimento, all'interno dei programmi di incentivazione dei manager, di obiettivi "green". Obiettivi che, nel caso della logistica/supply chain, sono coerenti con gli obiettivi aziendali e vanno ad influenzare direttamente i parametri contrattuali oggetto delle relazioni con i fornitori di servizi logistici. Non appare un caso la recente notizia di collaborazione tra lo SmartFreightCenter* (SFC), organizzazione non profit che ha proposto un framework (denominato GLEC) per uniformare a livello globale le modalità di calcolo delle emissioni in logistica, e la stessa CDP, che modificherà il proprio reporting secondo modalità condivise con SFC stesso.

(*) <http://www.smartfreightcentre.org/>

Vari sono i principali protocolli e standard di cui occorre tener conto, in quanto alla base delle analisi di impatto ambientale e/o climatica, quali il Life Cycle Assessment (LCA), il Greenhouse Gas (GHG) Protocol, la norma EN16258: si rimanda all'Appendice per maggiori dettagli.

Il progetto Ecologico₂ di ECR Italia

Sulla base del contesto strategico vissuto dai propri associati e dei trend normativi e regolatori già citati, ECR Italia ha avviato una specifica iniziativa in ambito green logistics che ha portato allo sviluppo del progetto Ecologico₂.

Il progetto risponde alle **esigenze formative** che le aziende associate, e non solo, manifestano in merito agli aspetti operativi della green logistics, nell'ottica di creare i presupposti per una gestione proattiva delle emissioni climalteranti di trasporti ed edifici logistici.

Basato sui **modelli di calcolo certificati del tool GreenRouter**, il progetto mira infatti a rendere familiari ai manager e alle risorse attive

in ambito logistico-supply chain, i componenti, le variabili, i valori e le opportunità legate alla riduzione della CO₂e emessa nella logistica.

Essendo l'ottica formativa, Ecologistico₂ è stato progettato come uno strumento operativo che rispecchia una visione "bottom-up": intende accrescere il know-how interno alle aziende e far nascere azioni concrete per la "de-carbonizzazione" delle attività quotidiane.

Prova ne sia il fatto che, per ridurre la complessità sottostante e facilitare l'esperienza di navigazione e di apprendimento, è stato sviluppato uno specifico "wizard", ovvero un percorso guidato che permette agli utenti di addentrarsi gradualmente nelle funzionalità e nelle simulazioni disponibili.



*Ecologistico₂:
schermata iniziale
ed obiettivi delle
funzionalità
(in arancione)*

La logica di funzionamento

Alla base di ogni calcolo ed elaborazione, in Ecologistico₂ vi è la **definizione di una rete distributiva** composta di "nodi logistici" (magazzini, porti, interporti, punti di destino, ...) e "archi" (i percorsi che connettono i nodi). Occorre quindi predisporre un network fisico, identificando per prima cosa i nodi logistici sui quali si intenda lavorare,

eventualmente selezionabili dal già citato database Atlante.

Una volta definito il network, si possono quindi **dettagliare i consumi dei magazzini gestiti direttamente**. Si tratta di consumi elettrici (e relativo mix, inclusa l'autoproduzione o l'acquisto di certificati volti a neutralizzare le emissioni), consumi di combustibili (riscaldamento, trazione, ecc.) e consumi di refrigeranti (le perdite di refrigeranti "ricaricati" nell'impianto nell'anno di competenza). Al termine della fase di input vengono calcolate le emissioni che sono rendicontate in report specifici, conformi alle linee guida CLECAT e scaricabili dal tool.

Sui consumi è possibile attuare una serie di **"simulazioni di scenario"**. In particolare si possono simulare alcuni effetti dovuti alla modifica del mix elettrico, delle tecnologie di movimentazione, delle tecnologie di illuminazione e del tipo di refrigeranti utilizzati. Ogni risultato può essere salvato dall'utente in un archivio personale, coerentemente con l'idea di fondo di Ecologistico₂, di fornire una "palestra" dove fare pratica di azioni di green logistics.

In parallelo a quanto previsto per i magazzini, una volta definito il network distributivo, si possono **inserire viaggi tra i nodi mappati** con modalità di vezione più o meno complesse (full road, intermodale stradale o marittimo, ecc.). Occorre selezionare il tipo di viaggio, i nodi di partenza e di destino; successivamente il sistema richiede una serie di informazioni utili al calcolo delle emissioni, come la tipologia di mezzo, la temperatura di trasporto, il peso lordo, la tipologia di combustibile/energia, il tipo motore, ecc.

Le emissioni dei viaggi "caricati" sono rendicontabili in appositi report prodotti da Ecologistico₂, conformi alla norma EN 16258 e scaricabili dal tool.

In modo analogo a quanto descritto per i magazzini, ogni utente può **simulare** alcuni effetti dovuti alla modifica dei parametri di viaggio inseriti: tipo di carburante, tipo di automezzo, motorizzazione degli automezzi, saturazione (in peso), km a vuoto (espressi in %) e tipo di vezione (stradale, intermodale, ...). Con l'eccezione di quest'ultima variabile, gli altri parametri per le simulazioni di trasporto sono "concatenabili" tra loro, ovvero simulabili in sequenza dove 2 o più azioni

creano un effetto finale che è la somma delle varie simulazioni effettuate. Anche in questo caso, il risultato può essere salvato dall'utente in un archivio personale.

L'archivio di casi aziendali

A fianco del tool vero e proprio il progetto ha previsto sin da subito la costruzione di un **archivio di schede informative**, la cosiddetta sezione di know-how, volta all'apprendimento di informazioni e il riferimento a casi di studio rilevanti. Tali schede sono attinenti a:

- Le **tecnologie e le soluzioni innovative** che possono agevolare la mitigazione degli effetti climatici in logistica.
- **I casi reali** degli associati ECR Italia; si tratta di un set di progetti, esperienze, investimenti portati avanti negli ultimi anni che rappresentano veri e propri "casi dimostrativi" delle soluzioni di green logistics attuabili, riportando sempre valori numerici dell'impatto climatico relativo; tali casi verranno brevemente descritti nel corso dei capitoli successivi e sono disponibili, in versione completa, sul tool stesso.

L'attività formativa

Infine, è utile menzionare l'**attività formativa** vera e propria che, anche grazie all'utilizzo in aula del tool Ecologistico₂, viene periodicamente proposta ed erogata anche presso le sedi degli associati.

L'agenda dei workshop, dedicati alla "gestione green della logistica", solitamente prevede:

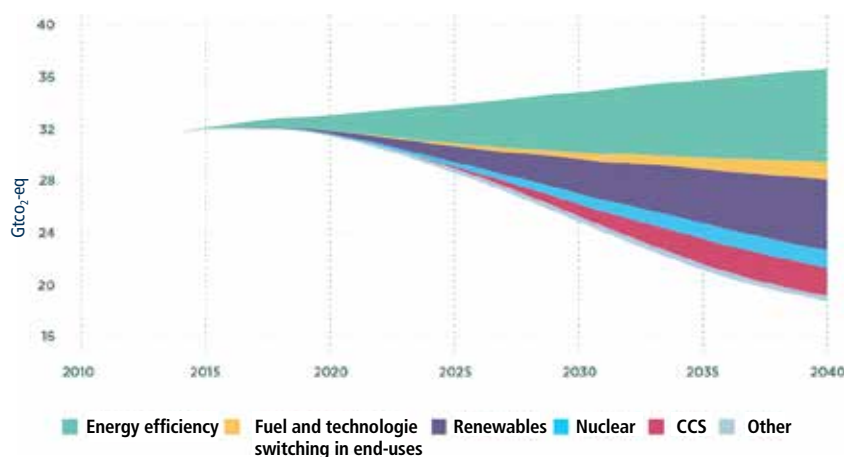
- Un'introduzione generale legata ai temi della sostenibilità e al tool Ecologistico₂.
- Una sessione inerente i concetti base di impatto ambientale e climatico, obiettivi europei e internazionali, approcci al calcolo.
- Una sessione centrale, molto ampia e specifica sui temi della green logistics, con focus su trasporti ed edifici logistici.
- Una sessione finale inerente i temi più strategici e di prospettiva.

4 Sintesi delle principali leve d'azione sperimentate dalle aziende aderenti a ECR Italia

Con il fine di migliorare la sostenibilità ambientale della logistica, l'oggetto della green logistics è quindi quello di **lavorare a soluzioni "low carbon"** nella gestione di trasporti, distribuzione ed edifici logistici.

In generale vale il principio che qualunque efficienza energetica si riesca a conseguire, questa - a parità di mix energetico - comporta una riduzione delle emissioni di CO₂e. Nel caso del trasporto merci, tra la proiezione - basata sulla produttività 2015 - e il target al 2050, si parla di un **"fattore 6" di efficienza da raggiungere**^(*). Significa che le emissioni unitarie di CO₂e debbono diminuire, rispetto alla traiettoria attuale, di oltre l'80%. Per essere chiari: vuol dire nel 2030 aver ridotto le emissioni del 20% rispetto al 2008, e nel 2050 del 60% rispetto al 1990 (anno di riferimento per il Protocollo di Kyoto).

Inoltre, come ben dimostra il grafico di seguito riportato, l'efficienza energetica è considerata in generale la **prima fonte di mitigazione** degli impatti climalteranti dalla stessa IEA, l'Agenzia Internazionale per l'Energia^(*).



(*) Smokers et al. (2017). Decarbonizing Commercial Road Transport. Delft: TNO.

(*) IEA, Energy, Climate Change and Environment, 2016 Insights, http://www.iea.org/publications/free_publications/publication/ECCE2016.pdf

Scenari energetici: il mix di fonti energetiche al 2040

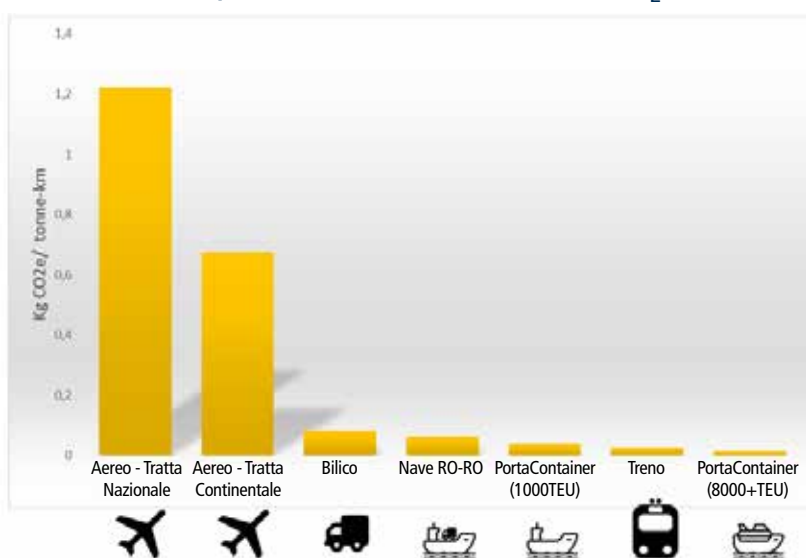
Fatta questa premessa, appare opportuno affrontare in maggior dettaglio le principali soluzioni oggi disponibili suddividendole tra ambito trasporti/distribuzione e ambito magazzini/edifici logistici.

Ambito Trasporti

Introduzione

Una variabile fondamentale per discriminare tra le possibili modalità di trasporto è sicuramente **la quantità di emissioni (ed energia) per tonnellata chilometro**: nel grafico seguente si esemplifica, sulla base dei parametri DEFRA, quale sia l'impatto di diverse modalità di trasporto, sempre per ton/km.

Trasporto Merci: Modalità e CO₂e



*Trasporto e CO₂e:
esempi di impatto
per tipo di vezione
(elaborazione GreenRouter
su parametri DEFRA)*

Se ne può desumere **un'efficienza energetica** delle varie modalità di trasporto molto diversa, legata – ad esempio – alla “velocità” relativa del trasporto ma anche alla dimensione relativa del mezzo di vezione rispetto alla merce trasportata.

Una nave portacontainer di dimensioni importanti (oltre 8.500 TEU) risulta più efficiente e meno impattante dal punto di vista delle emissioni climalteranti di una nave tipicamente usata per cabotaggio o una nave Ro-Ro (Roll-on/Roll-off): in entrambi questi casi il

rapporto tra portata utile e tara (e relativi consumi) è sfavorevole.

Sebbene rimanga di gran lunga più favorevole di un trasporto stradale, l'autoarticolato (bilico) impatta per almeno il 30% in più di una nave Ro-Ro, 3 volte un treno a trazione elettrica e oltre 6 volte rispetto ad una maxi-nave container.

Sebbene in media più impattante di ferrovia e mare, la vezione stradale:

- In caso di mezzi pesanti (bilici) risulta ben più ecologica di una vezione aerea che, nel corto raggio, può impattare sino a 15 volte tanto, sino a 8 volte con vezione di medio raggio e sino a 4 volte con vezione aerea di lungo raggio.
- All'estremo opposto, in caso di mezzi leggeri (furgoni), presenta valori di emissione aumentati sino a 6 volte rispetto ad un mezzo pesante (analoghi ad una vezione aerea di medio-lungo raggio se rapportato alla quantità di merce).

Sulla base di tali valori appare chiaro come, in ottica green logistics, la **scelta tra le diverse modalità di vezione** possa essere fatta anche in base ai parametri di emissioni di CO₂e.

È quindi comprensibile come molte aziende abbiano nel tempo sperimentato sul campo e promosso, presso i propri fornitori di servizi di trasporto, la ricerca di soluzioni a minor impatto climatico e di inquinamento (ad es. in termini di polveri sottili, molto rilevanti soprattutto nei casi di distribuzione locale o urbana, la cosiddetta city logistics).

Negli ultimi 10 anni in particolare, questi percorsi di sperimentazione hanno coperto una molteplicità di soluzioni tecnologiche, spaziando tra le diverse modalità di vezione.

Quali leve disponibili

Numerose sono, infatti, le leve operative utilizzabili per la riduzione dell'impronta carbonica nel trasporto, che attengono non solo alla riduzione di energia consumata (o di emissioni) ma anche al tipo di

tecnologia impiegata dal veicolo, al tipo di energia/combustibile, al riempimento dei mezzi, alla pianificazione viaggi, al passaggio ad una modalità di trasporto più efficiente, al ridisegno dei flussi, ecc.

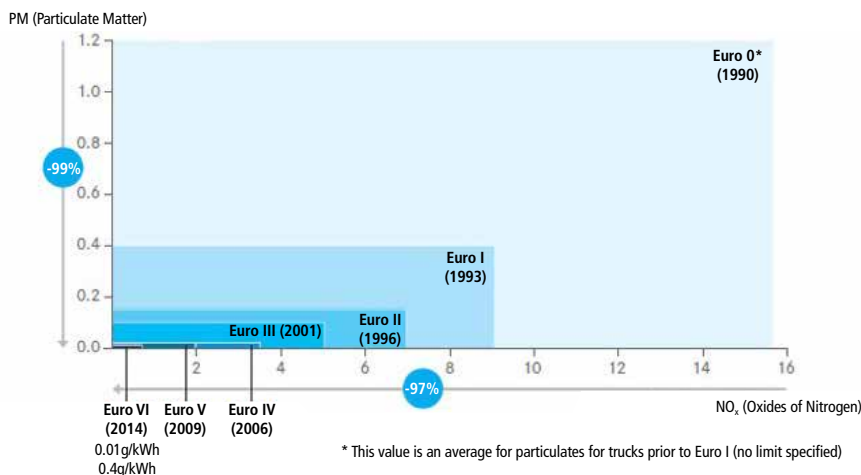
Nei paragrafi successivi saranno descritte le leve più comuni supportate, ove possibile, da casi di applicazione reali delle aziende FMCG operanti in Italia.

Tecnologia dei veicoli

Motori endotermici (a combustione interna)

Qualsiasi motore a combustione interna produce idrocarburi incombusti (HC), ossidi di azoto (NOx), particolato (PM), ossido di carbonio (CO), anidride carbonica (CO₂), oltre ad acqua sotto forma di vapore; tali sostanze sono in gran parte nocive per la salute e l'ambiente.

Da oltre vent'anni, sono stati fissati dei **tetti massimi per le emissioni**: si tratta di una serie di standard, identificati con la sigla Euro seguita da un numero (es. Euro V), introdotti progressivamente dalla Comunità Europea, dalle caratteristiche sempre più restrittive misurate in g/kWh per i veicoli commerciali pesanti e in g/km per gli altri veicoli.



*Motorizzazioni:
i limiti di emissione
dei motori endotermici in UE*

(Fonte: <http://www.mercedes-benz.co.uk>)

In modo analogo, negli USA, i veicoli vengono classificati secondo i parametri stabiliti dall'Environmental Protection Agency (EPA), che ormai sono assimilati a quelli europei (l'EPA 2010 ha valori limite di PMx e NOx analoghi all'Euro VI).

Il progressivo **miglioramento tecnologico** (e dei consumi) ha indotto una parallela diminuzione delle emissioni di CO₂e, sebbene la normativa europea non sia esplicita in merito. Per fornire un riferimento, i valori registrati da fonti autorevoli riportano miglioramenti importanti nelle emissioni di CO₂e sino ai motori Euro IV, mentre Euro V ed Euro VI sono in linea all'Euro IV tranne il fatto che riducono in modo assai rilevante le altre emissioni inquinanti (PMx e NOx in particolare).

Il **rinnovo del parco mezzi** e delle flotte induce un naturale miglioramento delle performance e delle emissioni, così come la progressiva "rottamazione" dei mezzi più obsoleti: se si considera che circa il 50% dei veicoli pesanti circolanti in Italia appartiene a categorie Euro III o inferiore (per quanto probabilmente questo non sia vero per le grandi flotte o i vettori con grandi percorrenze annue), si comprende come siano evidenti le prospettive di miglioramento "fisiologico".



Vedi la scheda
su Ecologico₂

Motori ibridi ed elettrici

I motori elettrici lavorano con **un'efficienza "alla ruota"** (ovvero che si trasforma in moto orizzontale) in un range tra l'85% e il 90%, inarrivabile per qualunque automezzo pesante azionato da motore endotermico (la cui efficienza energetica non supera il 30%)(*)^(*), di qui l'elevato potenziale di riduzione dell'energia consumata e relative emissioni: senza contare l'assenza di emissioni nocive nella fase di consumo (Tank-to-Wheel (TTW)).

L'evoluzione tecnologica ha permesso, negli ultimi anni, di realizzare veicoli:

- **"Ibridi"**, dove al tradizionale motore endotermico si affianca un motore elettrico alimentato da batterie a bordo mezzo, con eventuale recupero di energia.

(*) IEA, The Future of Trucks, pag. 97

- “**Full electric**”, dotati di soli motori elettrici (spesso posizionati sull’asse anteriore) e batterie di servizio.

La diffusione iniziale riguarda veicoli leggeri, tipicamente furgoni impiegati nella distribuzione urbana o locale, anche se la densità energetica delle batterie, in progressiva crescita, sta delineando impieghi più rilevanti: nel caso di motrici a 2 assi e 70 q.li di carico utile, l’autonomia media “sul campo” è già oggi intorno ai 200 km effettivi.

E sono già stati annunciati **veicoli pesanti** con almeno 400 km di autonomia: basti citare il Tesla Semi (in arrivo nel 2019) o, da Mercedes, l’Urban eTruck (due assi, nel 2018) e l’eActros (versione pesante, nel 2021).

Tecnologicamente parlando, **le criticità** attuali riguardano:

- La **densità energetica** delle batterie, che influenza l’autonomia del mezzo.
- I **tempi di ricarica** delle medesime, che influenzano i tempi disponibili per il viaggio.
- La **rete di punti di ricarica**, che limita il raggio d’azione.

Mentre, almeno per il corto raggio, non appare un problema il peso: una simulazione presentata al Transport Logistic 2017 di Monaco di Baviera da BPW(*) forniva, per una motrice a due assi, addirittura un vantaggio di peso non secondario (oltre 200 kg.) a favore dell’insieme dei componenti elettrici (motore, batterie, cablaggi, ecc.) rispetto alla corrispondente versione endotermica (motore, serbatoio, trasmissione, ecc.).



Vedi la scheda
Niinivirta su
Ecologico₂

(*) www.bpw.de





Vedi la scheda
completa su
Ecologista,



Carlsberg: consegna urbana con automezzi elettrici

Ideato sin dal 2017, nel 2018 ha avuto inizio il progetto di distribuzione urbana "elettrificata" nel centro della città di Firenze, da anni "Zona a Traffico Limitato" (ZTL), in partnership con il provider logistico Beverete.



L'analisi dei vincoli esistenti ha dimostrato vantaggi da un punto di vista operativo (minori vincoli legati agli orari di consegna), molto importanti per aumentare il livello di servizio in un canale "esigente" come l'HoReCa. Per utilizzare al meglio l'autonomia del veicolo elettrico, si è deciso di ri-

posizionare a Calenzano il deposito di riferimento, eliminando la necessità di un transit-point intermedio con relativa rottura di carico.

Il mezzo utilizzato – prodotto da EPM su chassis Isuzu con 1,2 ton di portata utile – è "full electric" con una configurazione (brevettata) di motori elettrici montati direttamente sul cambio originale ed una autonomia di 120 km, che consente sino a 3 giri di consegna nella stessa giornata.

L'effetto combinato di vezione elettrica e ottimizzazione dei giri di consegna conduce ad una riduzione pari a 8,75 ton/anno CO₂e (-90%) e del particolato pari a 1,02 kg/anno (-89%).



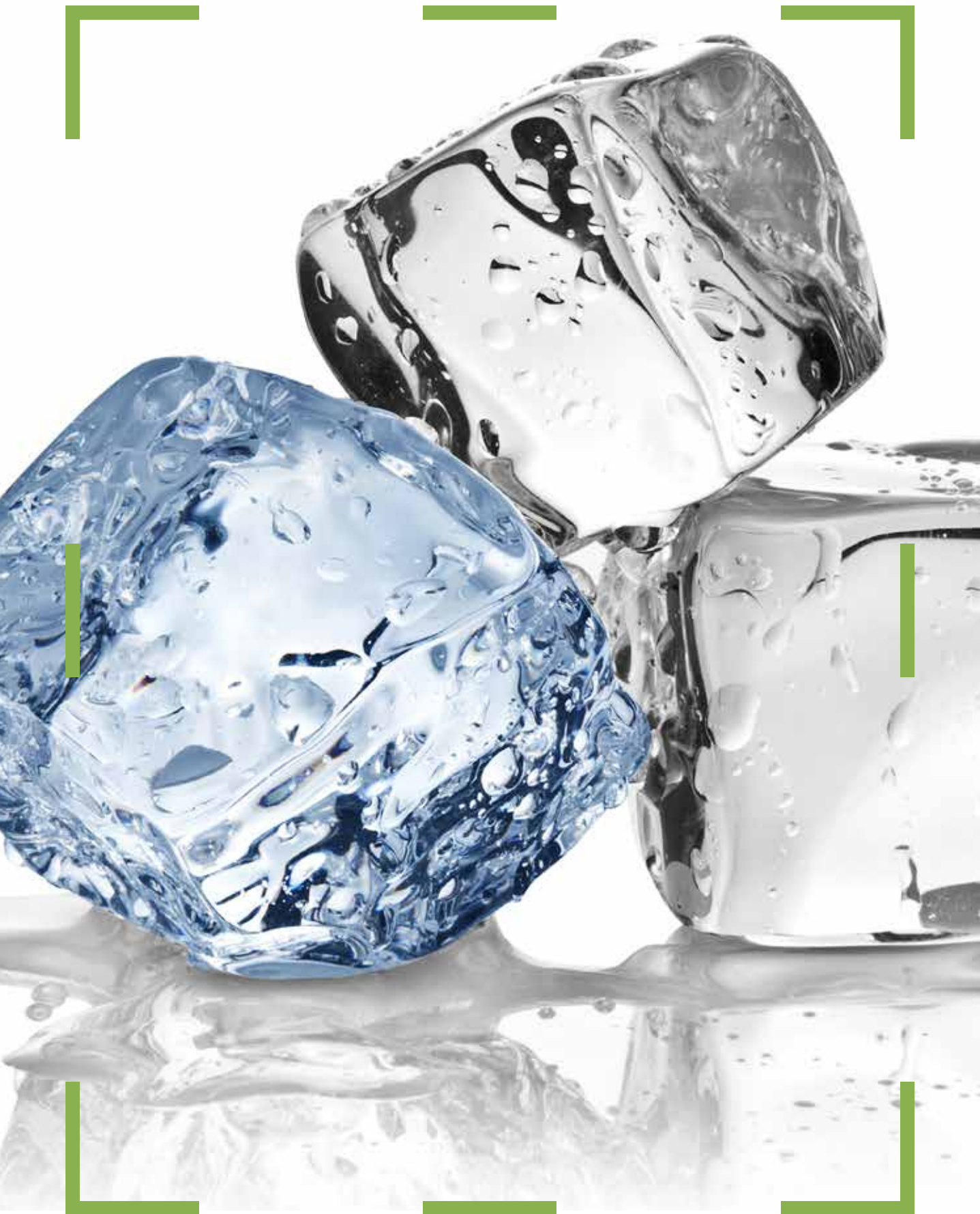
Gestione della temperatura

Nel settore FMCG i flussi "a temperatura controllata sono molto rilevanti: riguardano varie categorie merceologiche (deperibili, carni, ortofrutta, surgelati, ecc.) e rappresentano un numero cospicuo di colli nella filiera (deperibili e ortofrutta valgono da soli oltre 900 milioni di colli contro i 2 miliardi di colli del "secco"). L'attenzione viene posta sia alle emissioni derivanti dai **consumi** dei sistemi di refrigerazione sia alle emissioni di CO₂e derivanti dalla **dispersione** di refrigeranti nell'ambiente.

Nel primo caso occorre concentrare l'attenzione, tra le altre cose:

- Sui **sistemi di refrigerazione** (a bordo mezzo, tipicamente alimentati a gasolio) e sui loro consumi.
- Sulla **coibentazione dei mezzi**.
- Sulle **perdite** derivanti da infrastrutture od operatività non ottimali (ad es. ribalte di carico/scarico non coibentate in modo ottimale).

Nel secondo caso la **scelta del sistema** di refrigerazione è fondamentale: sistemi passivi (per i mezzi leggeri) o refrigeranti "a basso impatto" sono scelte preferibili.





Vedi la scheda
completa su
Ecologico₂



Unilever: le innovazioni nel trasporto surgelato



Fin dal 2012 Unilever ha sperimentato e adottato nel tempo diverse soluzioni innovative, collaborando con i fornitori di servizi di trasporto nella loro individuazione e sperimentazione sul campo. In tale anno ha avuto luogo la trasformazione in ibridi bi-modali (diesel + elettrico) di 3 furgoni per la consegna urbana (Roma, Napoli, Ischia), dotati di piastre eutettiche “caricate” la notte ed in grado di mantenere la temperatura di -20°C di giorno.

Oltre ai vantaggi in termini di gestione e manutenzione, la riduzione su base mensile dell'impronta carbonica è risultata pari ad oltre il 40% secondo quanto calcolato dal tool Ecologico₂, quella del particolato (PMx) al 53%.

Nel corso del 2014/2015 sono stati sperimentati furgoni IVECO Daily ad alimentazione “CNG” e “full electric”, con risultati rispettivamente pari a -35% e -75% delle emissioni di CO_2e e con la pressoché totale eliminazione del particolato.

In parallelo sono stati testati automezzi pesanti alimentati a CNG e LNG, il cui impatto, rispetto agli equivalenti automezzi a gasolio, è stato stimato intorno al 15% di riduzione di CO_2e emessa, oltre al sostanziale annullamento delle emissioni di particolato.

Infine, citiamo il progetto di riconversione di un'imbarcazione a motore diesel in ibrido (diesel + elettrico) oltre alla riprogettazione della cella frigorifera, denominato N'ICE Gondola. Ai benefici di silenziosità e minor moto ondoso applicati al tratto “urbano”, si affianca una stima di riduzione delle emissioni “per missione di consegna” pari all'86% complessivo (fase elettrica + ricarica piastre della cella frigo).

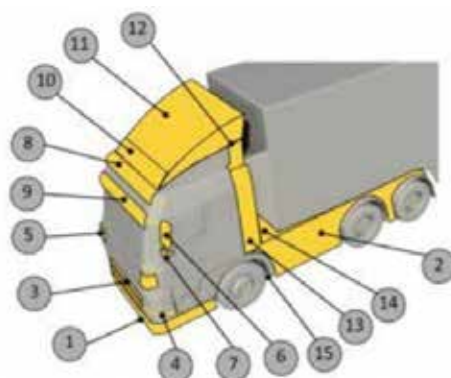
(*) <http://www.transformers-project.eu/>

Aerodinamica degli automezzi

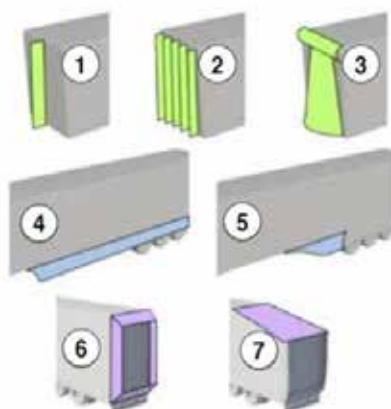
Importanti studi a livello europeo (*) hanno avvalorato e quantificato il potenziale di risparmio energetico derivante da soluzioni aerodinamiche "efficienti".

Il principio è intuitivo: migliorando l'aerodinamica **si riduce la resistenza al moto** e si ottengono minori consumi. Per i mezzi pesanti sono stati studiati vari rimedi, alcuni in avanzata fase di sperimentazione (ad es. le alette o airbag posteriore posizionato sulle porte posteriori del rimorchio).

 Vedi la scheda su Ecologico₂



- 1 Diga per L'Aria,
- 2 Pannelli Laterali del Trattore,
- 3 Griglia Anteriore Attiva,
- 4 Raggio del Margine Laterale della Cabina,
- 5 Palette arrotondate del Margine Laterale della Cabina,
- 6 Specchi a Bassa Resistenza,
- 7 Telecomere per Vista Laterale,
- 8 Margine del Tetto della Cabina,
- 9 Visiera Parasole della Cabina,
- 10 Deflettore del Tetto della Cabina,
- 11 Carenatura del Tetto della Cabina,
- 12 Carenatura e Colletto del Tetto della Cabina,
- 13 Carenature Laterali della Cabina/Estensori,
- 14 Pannelli di Riempimento del Telaio del Trattore,
- 15 Parte Inferiore Liscia.



- 1 Lastra divisoria,
- 2 Trappola per vortici/- stabilizzatore,
- 3 Carenatura del margine frontale / Cono d'aria,
- 4 Pannelli laterali del rimorchio/- carenature/- ali,
- 5 Copertura delle ruote/deflettori del carrello/ superficie inferiore liscia,
- 6 Alette posteriori / pannelli estensori (a tre lati / a quattro lati),
- 7 Affusolamento del tetto/- abbassamento.

Progetto Transformers: esempi di soluzioni aerodinamiche su automezzi pesanti

I carburanti

Nel breve periodo l'**utilizzo di carburanti alternativi** è sicuramente una delle strade più realisticamente percorribili ed al tempo stesso complementare alle opzioni tecnologiche sin qui descritte. Sebbene con modalità e maturità diverse, i veicoli pesanti, medi e leggeri possono oggi venire alimentati con:

- Carburanti alternativi come il **metano**, il **GPL** e in prospettiva il **bio-metano**, oggi utilizzabili anche per automezzi pesanti in forma compressa (CNG) o liquida (LNG).
- **Energia elettrica**, in modalità ibrida (cioè abbinata ad un motore endotermico) o in modalità "100% elettrica".
- **Carburanti tradizionali con maggior componente "green"** - vedi Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) che permette una miscela sino al 100% "green".

Metano, GPL e biometano

L'alimentazione a metano è, per un paese come l'Italia, una realtà consolidata: si contano più di 1 milione di autovetture immatricolate e circolanti, con una ottima densità di punti di rifornimento. Si tratta del metano compresso o CNG (Compressed Natural Gas), che può alimentare mezzi leggeri e non solo, ovvero del GPL (il cui uso è principalmente riservato ad autovetture o veicoli leggeri).

Nel caso dei mezzi pesanti si possono trovare impieghi sia come CNG ma, soprattutto grazie ai recenti sviluppo dei prodotti sul mercato, anche in versione "liquida" o **LNG (Liquified Natural Gas)**. Quest'ultima tecnologia, utilizzando lo stoccaggio criogenico a bordo mezzo, permette di ridurre sino a 400 volte il volume del gas metano, aumentando l'autonomia del mezzo, in configurazione con doppio serbatoio, sino a 1.500 chilometri. Una caratteristica fondamentale che, insieme alla potenza raggiunta con le ultime versioni dei motori ed al costo moderato del carburante rispetto al diesel, rendono questo carburante alternativo oggettivamente interessante per l'uso reale: unico neo l'attuale carente disponibilità di stazioni di rifornimento, che hanno superato le 20 unità nel corso del 2018, con una maggior concentrazione nel centro-nord Italia.





Vedi la scheda
completa su
Ecologistico₂



The Healthy Hydration Company™



SanPellegrino-Nestlé Waters: automezzi pesanti a LNG

All'interno della propria strategia di sostenibilità declinata in ambito logistico, SanPellegrino ha cavalcato l'adozione della tecnologia "LNG" (Liquefied Natural Gas) per l'esecuzione dei trasporti su gomma "non intermodabili".

Dalla collaborazione con il vettore Maganetti, sin dal 2016 sono stati svolti viaggi con automezzi a basso impatto ambientale: automezzi LNG di prima generazione da 330 cv, quindi con limiti di potenza rispetto agli automezzi diesel concorrenti: limiti che tuttavia sono stati superati sia tramite una oculata scelta delle tratte e degli autisti impiegati (particolarmente esperti).

A questo si sono aggiunti ulteriori accorgimenti inerenti l'utilizzo di:

- Semirimorchi ultraleggeri che permettono la massimizzazione del carico utile trasportato.
- Sensori per il monitoraggio in tempo reale della pressione degli pneumatici.
- Pneumatici a basso coefficiente di attrito di rotolamento.



Senza dimenticare il cruciale investimento in una stazione di distribuzione LNG a Gera Lario, vista la scarsa disponibilità di punti di rifornimento (solo 3 attivi e solo nel Nord-Italia).

Il calcolo della carbon footprint sui dati di trasporto di SanPellegrino, relativamente a circa 1.400 viaggi effettuati tramite i mezzi LNG di cui sopra (corrispondenti ad oltre 650.000 km di cui circa l'85% effettuati a pieno carico), ha mostrato come in meno di un anno sia stato possibile ridurre le emissioni dirette del trasporto del 12% evitando così l'immissione in atmosfera di 64,55 tCO₂e.

Da un punto di vista ambientale il beneficio principale risiede nella pressoché totale eliminazione delle polveri sottili (PM_x) e dell'importante riduzione di NO_x e altri inquinanti, mentre nel caso della CO₂e si può arrivare ad una riduzione massima sino al 15-20% delle emissioni, a seconda dei casi e degli impieghi.

Anche in questo caso esiste una versione "100% green", il cosiddetto **biometano**: metano cioè prodotto dalla digestione anaerobica di materiale organico, esattamente come il biogas. La differenza consiste nel fatto che il biometano rappresenta circa il 50% di quanto presente nel biogas: questa frazione va quindi separata attraverso tecnologie, già disponibili, di filtrazione a membrana o simili.

L'utilizzo di biometano, del tutto simile e miscelabile a quello di origine fossile se di elevata qualità, abbatte nella quasi totalità le emissioni di CO₂e (il Tank-To-Wheel è pari a 0) e viene considerato una fonte alternativa di energia molto promettente per il futuro, oggetto di rilevanti incentivi pubblici nei prossimi anni (4,7 miliardi di euro solo in Italia), grazie alla recente approvazione dell'apposito Decreto legislativo^(*) che segue l'indirizzo UE.

(*) <https://www.gse.it/servizi-per-te/rinnovabili-per-i-trasporti/biometano>

Biodiesel

Nella miscela del gasolio per autotrazione è già oggi presente una componente "di derivazione biologica" (biodiesel) che raggiunge il 7% del totale (Directive 2009/30/EC). Tale valore è considerato il massimo possibile per i biodiesel di prima generazione, cosiddetta FAME, principalmente a causa delle impurità e della componente acquosa che, in concentrazioni maggiori porterebbero a problemi rilevanti nei sistemi di combustione attuali (es. corrosione, formazione di alghe).

Questo limite viene superato dai biodiesel di seconda generazione, meglio noti come **Hydrotreated Vegetable Oil (HVO)**, che sono frutto di un diverso sistema di raffinazione, mutuato dalle raffinerie tradizionali, come nel caso della Raffineria Verde di Marghera gesti-

ta da ENI. Il risultato è un diesel al **100% paraffinico**, senza impurità, che non solo non presenta limiti tecnici di miscelazione ma che addirittura offre performance migliori dell'equivalente carburante fossile, sia come numero di cetano sia come purezza (e analoghi performance si riscontrano nel confronto tra lubrificanti).

L'HVO è compatibile con la rete di distribuzione dei carburanti, è già stato certificato dai maggiori costruttori sui motori Euro VI e può arrivare sino al 100% di miscelazione senza causare problemi rilevanti al motore e relativo impianto di alimentazione: il che lo rende compatibile con le flotte odierne di veicoli.

Pur avendo migliori performance dei diesel di origine fossile, anche con una miscela al 100% di HVO permangono importanti emissioni di particolato ed altri inquinanti. Tuttavia l'impatto climatico (emissioni CO₂e) è limitato alla componente "Well-to-Tank", essendo la componente "Tank-to-Wheel" considerata pari a 0, trattandosi di fonte rinnovabile.

Energia elettrica

L'utilizzo di energia elettrica come fonte energetica per il trasporto non è certo una novità: basti pensare alla trazione di treni, tram e filobus (tutti peraltro alimentati con sistemi esterni al mezzo stesso). Ma anche nel caso di batterie a bordo, l'energia elettrica è sicuramente preziosa: le **emissioni di CO₂e "Tank-to-Wheel" sono pari a 0**, non vi sono dispersioni se non minime di elementi inquinanti in atmosfera, idem dicasi per le polveri sottili. Il che la rende ideale come fonte di energia per il trasporto nei centri urbani.

Come già accennato, le batterie a bordo scontano **limiti di autonomia** dovuti alla limitata densità energetica attuale ma anche quelli della velocità ed efficienza di ricarica: si assiste quindi ad una corsa verso lo sviluppo di sistemi di ricarica veloce, per minimizzare i cosiddetti "tempi morti" nell'operatività dei veicoli.

Tra le ulteriori sperimentazioni vanno citate Mercedes, Scania e Volvo con le **"autostrade elettriche"**: corsie stradali dove gli automezzi dotati di pantografi che li collegano ai cavi di alimentazione



Vedi la scheda
ENI su
Ecologico₂

sovrastanti (una via di mezzo tra treni e filobus) viaggiano in modalità elettrica “diretta” salvo ricorrere alle batterie di bordo al momento della deviazione dal percorso principale per una consegna o un carico/scarico del mezzo.

Utile anche menzionare le applicazioni “ibride” che, in attesa di soluzioni tecnologiche migliori, permettono di utilizzare l’energia elettrica nei centri abitati e i carburanti tradizionali per le tratte più lunghe/esterne all’abitato.

In ogni caso è **cruciale il mix di fonti utilizzato** per la produzione dell’energia elettrica stessa: se per produrla si utilizza solo carbone, le emissioni complessive non sono distanti da quelle di un motore endotermico, viste anche le dispersioni di rete; “scenario ideale” è quindi la produzione in sito tramite fonti rinnovabili (es. fotovoltaico, eolico).



Vedi la scheda
Neologistica su
Ecologico₂

Idrogeno

Ulteriore tipo di alimentazione in fase avanzata di sperimentazione è la propulsione a idrogeno, tramite la **tecnologia “fuel cell”**, celle a combustibile che, partendo da idrogeno e ossigeno, producono energia elettrica emettendo solo acqua. Secondo un processo inverso rispetto all’elettrolisi e con una efficienza energetica molto buona (tra il 40 e il 60%).

Tra gli esempi di automezzi sul mercato si annoverano:

- Le **automobili**, vedi Hyundai ix35 Fuel Cell.
- Gli **autobus**, già presenti nella provincia autonoma di Bolzano.
- I **treni**, vedi Coradia iLint o Hydrail che Alstom ha consegnato in Germania per sostituire treni diesel su tratte dove le reti ferroviarie non sono dotate di elettrificazione.
- Mentre per gli **automezzi pesanti**, sono stati annunciati nel 2017 sia il prototipo di Nikola Motors sia i test di Scania, Toyota e GM, in genere abbinando “fuel cell” con batterie al litio per fornire copertura certa al fabbisogno di energia di bordo.

Anche qui valgono i vantaggi di emissione in fase di consumo propri dei combustibili elettrici già menzionati. Grave carenza attuale, specie in Italia ma non solo, il numero di distributori di idrogeno: in Italia nel 2017 se ne registrava un unico caso, a Bolzano, ben diverso da quanto si sta registrando in California, Corea e Giappone.

Saturazione mezzi (e ottimizzazione del packaging)

Un fattore molto rilevante per l'efficienza del trasporto è la saturazione degli automezzi (ovvero la saturazione della capacità di carico): impatta direttamente sui costi perché un automezzo "insaturo" genera un costo per unità di peso trasportato maggiore sia che si tratti di insaturazione in peso (peso netto inferiore al carico utile) sia di insaturazione in volume (volume utile non sfruttato appieno).

Per i consumi – e quindi le emissioni – **il driver principale è il peso**: a parità di tara, un automezzo più saturo consumerà di più in valore assoluto. A livello "unitario" (cioè per tonnellata chilometro) vale esattamente il contrario: l'efficienza sulla merce trasportata risulterà superiore, potendo quindi addebitare minori emissioni alla singola tonnellata di merce.

Tuttavia anche la **saturazione in volume** è molto rilevante: specie per chi trasporta prodotti leggeri, è cruciale ottimizzare il volume per trasportare un maggior numero di pezzi/unità logistiche e diminuire il numero di viaggi a parità di quantità.





Vedi la scheda
completa su
Ecologista,



Fater: Truck Fill Optimization

La divisione Supply Paper Italia, che rappresenta l'80% dei volumi annui, consegna a diversi clienti tramite automezzi "gran volume" (da 89 m³ netti di capacità) alla luce del basso rapporto peso/volume dei prodotti.

Pur essendo arrivati a saturare il 99% degli spazi a terra, l'efficienza volumetrica del 61% ha indotto Fater a promuovere il progetto "PLUS", che mira all'incremento della saturazione attraverso la sovrapposizione degli articoli basso rotanti a quelli alto rotanti.

Sulla base dei sistemi informativi, dei dati e dei modelli distributivi disponibili, è stato creato un algoritmo proprietario che, nel rispetto di regole di sovrapposizione ottimali e basandosi sulle informazioni "logistiche" (pesi, altezze, sovrapponibilità, ecc.) va a comporre i pallet e gli strati presenti nell'ordine cliente.

L'attuazione è stata graduale nel tempo, con risultati importanti su tutti i flussi distributivi:

- Consegne a Depositi per consegne "domiciliari", con efficienza volumetrica passata dal 70% all'83%.
- Consegne del canale GDO, con efficienza volumetrica arrivata al 61,2% rispetto al 58,5 % iniziale.
- Consegne a clienti minori, con efficienza volumetrica passata da 64,9% a 69,2%.

Nel complesso il progetto "Plus" ha permesso una riduzione delle emissioni su base mensile di circa 50,0 ton di CO₂e, pari al 7% sul totale emissioni legate al trasporto, insieme con la mancata emissione di 2,94 kg/mese di particolato (PMx).



Fenomeni molto chiari a chi gestisce quotidianamente i flussi di trasporto, specie se collettame/espresso, le variazioni delle tariffe stesse sono basate sul rapporto peso/volume in quanto determina la capacità di saturare al meglio gli automezzi.

Per i carichi completi è tuttavia noto come abbinare merce pesante su cui sovrapporre merce leggera possa portare a benefici importanti anche su flussi diretti: vi sono casi reali di tali ottimizzazioni addirittura su flussi internazionali.

Utile anche ragionare sulla **saturazione media**, specie dei giri di consegna: un mezzo in consegna a 3 punti vendita, pur partendo saturo al 100%, se al terzo drop rimane vuoto, dovendo poi tornare al punto di partenza – in genere situato ad una distanza simile al viaggio di andata – di fatto ritorna con una percentuale di saturazione pari a 0% o poco più (nel caso di resi/imballi/pallet di rientro). È facile intuire come la media della saturazione nel giro di consegna appena descritto sia intorno al 30%.

Infine una menzione al packaging: l'**ISO modularità** (ovvero il fatto che le basi dei colli siano un sottomultiplo del pallet) è un fatto acquisito nel FMCG (meno in altre filiere es. farmaceutico). Ma anche il **ricorso a imballi riciclabili o modulari** (es. cassette RPC, Reusable Plastic Containers) è chiaramente di grande vantaggio nel momento in cui non solo permettono di normalizzare gli ingombri ma anche di aumentare la sovrapposibilità di colli e pallet all'interno di una stessa sagoma.

Molto interessanti anche i progetti sperimentali di **RIC (Reusable Intermediate Containers)**, ovvero contenitori standard riutilizzabili che vengono riempiti già in linea di confezionamento negli stabilimenti produttivi, eliminando il collo di cartone: l'idea del progetto pilota di GS1 Germany^(*) è quella di arrivare sino al punto di vendita/consumo da cui poi far ritornare i vuoti direttamente alle fabbriche.

(*) Fonte: P&G, GS1 Germany

Chilometri a vuoto

Altro fattore di inefficienza del trasporto sono i cosiddetti **chilometri a vuoto**, ovvero i km che intercorrono tra lo scarico del mezzo e il carico successivo.

Innanzitutto va detto che inquinano; un autoarticolato a 5 assi con 44 ton di portata complessiva^(*) ha circa 20 ton di tara che, anche a vuoto, debbono essere spostate e consumano energia: nel caso di un motore endotermico diesel, si parla di almeno 25 lde (litres per diesel equivalent) per 100 km (rispetto ad un massimo di oltre 40 lde per un mezzo pesante a pieno carico)^(*).

La norma EN 16258 (calcolo della carbon footprint nel trasporto, vedi appendice) prevede che questa percorrenza “a vuoto” debba essere imputata al viaggio precedente, così da poter coprire tutti i chilometraggi effettivamente percorsi. Pertanto, al crescere dei chilometri a vuoto, crescono le emissioni imputate al viaggio stesso.

Sebbene critico per qualunque vettore (minimizzare i chilometri a vuoto impatta non poco sull’efficienza generale dell’azienda e sul suo conto economico) sono molteplici le cause, non sempre rimo-
vibili:

- Vi sono importanti sbilanciamenti dei flussi di traffico (ad esempio sulla direttrice Nord-Sud in Italia).
- Vi è grande diversità di impatto in base al tipo di trasporto (giro consegna vs. navetta vs. consegna diretta con ricarica non limitato).
- Le attività di ricerca di un “ritorno” sono spesso ostacolate dal poco preavviso con cui vengono programmati alcuni viaggi.
- I vuoti (es. container) debbono comunque tornare indietro o essere spostati.

Ecco quindi la rilevanza di una **attenta pianificazione viaggi** e del routing vero e proprio: sono oggi disponibili sofisticati tool software a supporto di chi organizza e gestisce viaggi per ottimizzare i

^(*) “Nuovo codice della strada”, DL 30 aprile 1992 n.285 e successive modifiche.

^(*) IEA, The Future of Trucks, 2017, pag. 18.

percorsi, le sequenze di consegna/prelievo, ecc. riducendo le percorrenze complessive ed i chilometri a vuoto. Addirittura in modo dinamico, con **re-routing** guidati da modifiche agli ordini di viaggi o alle condizioni del traffico. E, indirettamente, si conferma l'utilità della gestione delle finestre temporali di scarico/carico, che forniscono maggior certezza sui tempi e sulle missioni affidate nella stessa giornata ad un medesimo automezzo.

Senza dimenticare che esistono le "**borse merci online**", nate proprio per agevolare l'incrocio tra domanda e offerta ma che, di fatto, hanno sempre rappresentato anche un ottimo mezzo per eliminare i ritorni a vuoto di automezzi (soprattutto pesanti). La forma web ne permette non solo un'applicazione su vasta scala ma anche una estrema efficienza, riducendo i tempi di ingaggio e mitigando anche gli effetti derivanti da esigenze "last minute" dei committenti.

In modo analogo, sono nati sistemi e servizi di ottimizzazione del **ritorno dei vuoti**, in particolare dei pallet, unità logistica imprescindibile nel settore FMCG: la gestione di resi "in loco" è ormai attiva non solo a livello nazionale ma anche a livello continentale, con benefici in termini di efficienza ed emissioni non secondari (un automezzo che si libera in loco dei pallet resi dal cliente di destinazione può più facilmente presentarsi al carico di un nuovo viaggio, avendo completamente vuoto lo spazio disponibile).







Vedi la scheda
completa su
Ecologista₂

CAMPARI GROUP

PP POOLING PARTNERS
FABER HALBERTSMA GROUP

Campari: Impatto del pallet-pooling e dello switch modale

Nel 2015 Campari ha avviato un programma di azioni per la riduzione della carbon footprint, focalizzandosi su due aree principali di intervento: per i flussi di spedizione merce dall'Italia, l'utilizzo dell'intermodalità (vezione ferroviaria su tratta internazionale); e per i flussi di ritorno dei pallet EPAL, la "gestione pallet EPAL in pooling" di Paki Logistics

Con riferimento ai flussi dall'Italia verso la Germania e la Svizzera, rappresentativi di quanto avviene a livello europeo, a fronte di flussi al 100% "stradali" si registrava uno scambio immediato di pallet EPAL pari al 74% dei volumi (il resto con interscambio).

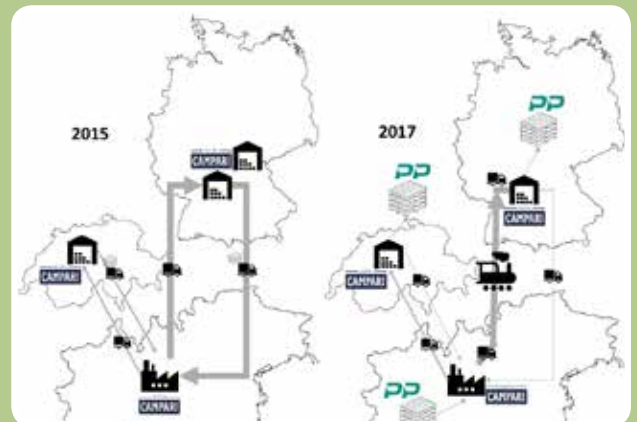
Nel 2017 il consuntivo ha visto la maggioranza delle spedizioni verso la Germania utilizzare "casce mobili" ovvero la RoLa (Autostrada viaggiante) rispetto al precedente "tutto-strada".

Per i flussi di ritorno, utilizzo dei servizi "EPAL pooling" per il 76% dei volumi di pallet di rientro (il 24% rimane con interscambio differito e viaggi dedicati) su Svizzera e Germania.

I risultati, in termini di emissioni di CO₂e per pallet movimentato, evidenziano una riduzione del 37% suddivisa tra:

- -12% grazie ai mancati "viaggi di rientro" legati al pooling EPAL, che riduce drasticamente i chilometri percorsi pur aumentando il peso trasportato per viaggio.
- -25% per l'utilizzo della modalità intermodale, che riduce mediamente del 50% le emissioni per chilometro percorso pur aumentando i chilometri complessivi.

A questo si aggiunge una riduzione delle polveri sottili di oltre il 90%, principalmente a causa dell'utilizzo della modalità ferroviaria con alimentazione elettrica.



Switch modale

Una importante strategia di de-carbonizzazione risiede nel **cambio di modalità**: passare cioè da una modalità ad alta intensità di emissioni per tonnellata chilometro ad una più efficiente.

Come illustrato graficamente ad inizio capitolo, tali “switch” possono ridurre anche di un ordine di grandezza l’impatto climatico a parità di merce trasportata e distanze. **Le modalità ferroviaria e marittima/fluviale** sono quindi foriere di grandi opportunità. Gli esempi più concreti e realisticamente attuabili sono:

- Il passaggio dalla modalità stradale a quella ferroviaria, per distanze maggiori di 500 km ma non solo, come l’obiettivo portato avanti dal progetto Intermodability® di ECR Italia per le tratte nazionali in Italia.
- Il passaggio da modalità aerea a modalità stradale, attuabile a livello continentale ad esempio in sostituzione di tratte internazionali europee.
- Il passaggio da modalità aerea a modalità ferroviaria, ad esempio con i treni intercontinentali tra Cina ed Europa.
- Il passaggio da modalità “terrestre” (stradale in primis) a modalità marittima, sia come cabotaggio sia come trasporto navale, come il progetto “autostrade del mare” ma anche, con la recentissima inaugurazione della conca di navigazione di Isola Serafini nel piacentino, con l’estensione della navigabilità del Po ben oltre Piacenza e sino a Milano per oltre 200 giorni all’anno.

La caratteristica comune di queste scelte consiste nel **“rallentare” i flussi attuali** o per lo meno nel distinguere le diverse esigenze di livelli di servizio: di fatto presuppone un ritorno in auge delle modalità ferroviaria e marittimo-fluviale, più “lente” ma tipicamente “low carbon” (meno energivore a parità di tonnellate trasportate).

Anche una recente survey europea tra i consumatori che acquistano online^(*) ha confermato la predisposizione a **preferire trasporti “più green”**, se adeguatamente valorizzati tra le opzioni di consegna, pur essendo probabilmente opzioni più “lente”.

^(*) www.edelivery.net







Eridania: lo switch modale nei flussi di approvvigionamento

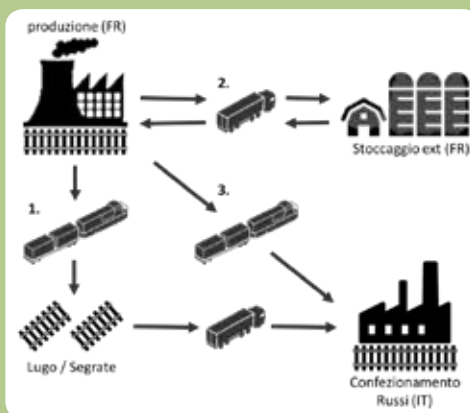
La revisione della modalità di trasporto dei flussi di approvvigionamento verso lo stabilimento di Russi (RA) è nata dall'esigenza di ridurre le inefficienze tenendo tuttavia conto della forte stagionalità del business saccarifero (inteso come disponibilità di materia prima).

I flussi di zucchero "sfuso" provenienti dalla Francia venivano infatti temporaneamente stoccati non distante dai luoghi di produzione con navettaggi "stradali" ad hoc, salvo essere spediti nei mesi successivi in Italia in funzione delle esigenze produttive. Pur utilizzando la modalità ferroviaria il flusso prevedeva, come destinazioni finali dei flussi ferroviari, i terminal di Segrate (MI) o Lugo (RA), con successivi navettaggi stradali.

La riattivazione del raccordo di stabilimento a Russi ha permesso di:

- Organizzare treni con destinazione finale lo stabilimento stesso, incrementando quindi la vezione ferroviaria sul totale.
- Sfruttare al meglio le capacità di stoccaggio dello stabilimento che riceve prodotto sfuso senza passaggi intermedi dai siti di stoccaggio temporaneo francesi.

Tale scelta ha comportato una mancata emissione di ca. 160 tCO₂e/anno corrispondenti ad una riduzione di ca. il 40% mentre le PMx sono diminuite di 2,15 kg., Questo a fronte di un incremento dell'8,5% dei volumi consegnati a stabilimento e con l'eliminazione di oltre 130.000 chilometri percorsi annualmente. Un'ulteriore fase di progetto prevede la sostituzione delle fasi di scarico a mezzo gru e navettaggio (con automezzi diesel) all'interno dello stabilimento con un impianto pneumatico alimentato elettricamente - che convogli lo zucchero nei silos di stoccaggio. Il che comporterà un ulteriore risparmio di emissioni di CO₂e pari a circa 3,67 tonnellate/settimana (e di 21g di PMx/settimana).



Ridisegno del network logistico

Una ulteriore leva, assai potente, per la riduzione dell'impatto climatico dei trasporti merce è sicuramente l'**assetto del network logistico**. La sua ottimizzazione e/o ridisegno è un'attività molto frequente, specie nella logistica distributiva che deve seguire l'evoluzione dei mercati e dei canali (si pensi al peso che sta assumendo l'eCommerce).

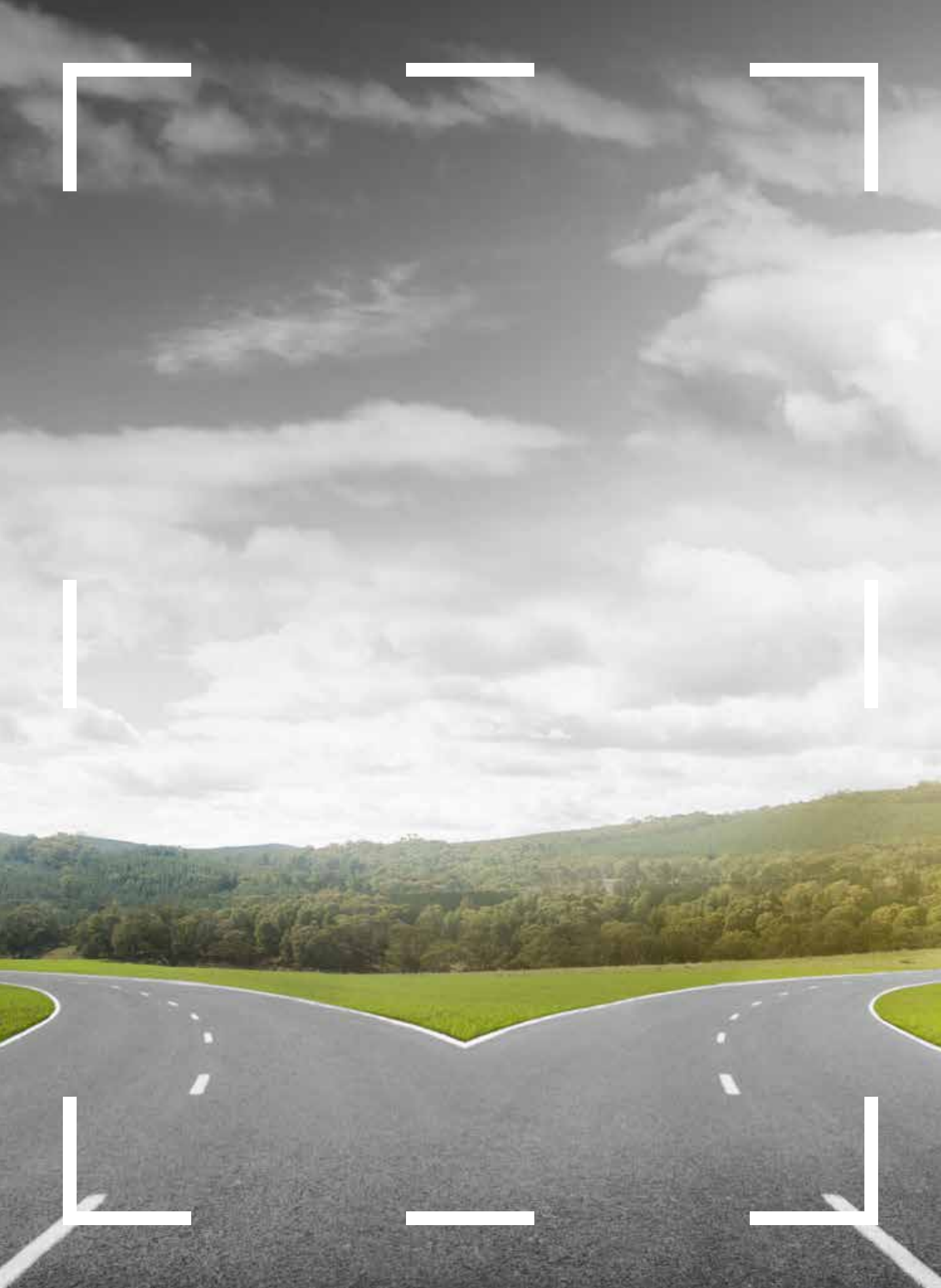
È tuttavia chiaro come dovrà essere ripensato alla luce dell'impatto dei trasporti sul totale delle emissioni logistiche:

- La **centralizzazione** ha sempre senso dove si registrano molteplicità di drop o viaggi insaturi, meno se le consegne dirette sono già "a pieno carico".
- Le soglie di convenienza di un **deposito locale** potrebbero abbassarsi tenendo conto dell'impatto ridotto di un ultimo miglio "più vicino ai clienti".
- In alternativa, la ricerca spasmodica di **economie di scala in distribuzione** può condurre anche ad un impatto green nel momento in cui consolida spedizioni, flussi e giri di consegna (cosa che in realtà già attuano i corrieri, i collettamisti e gli operatori logistici in genere).
- Lo sfruttamento di **tecniche di "post-ponement"**, ad esempio confezionando/personalizzando i prodotti solo nei magazzini regionali ottimizzando i volumi trasportati nei flussi intermedi.

Tutte opzioni che vanno però attentamente vagliate e quantificate in quanto non è possibile definire una soluzione unica per tutte le complessità reali dei network distributivi.

Altrettanto potente e forse strategicamente più rilevante, è la ristrutturazione delle supply chain, dove, senza necessariamente parlare di "near-shoring", una **revisione dei flussi e luoghi di approvvigionamento** può automaticamente condurre a forti riduzioni dei chilometri percorsi sia dai semilavorati sia dai prodotti finiti: chiaramente implica anche la revisione di scelte produttive e di allocazione dei volumi ai fornitori più "consapevoli".







Vedi la scheda
completa su
Ecologico₂



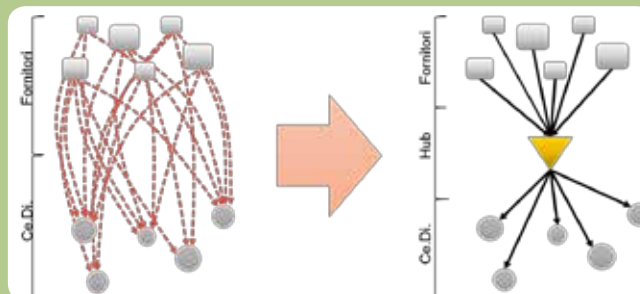
Conad: il ridisegno dei flussi distributivi MDD

La costante crescita dei volumi dei prodotti a marchio Conad (MDD: Marca Del Distributore) ha indotto Conad a gestire i flussi "inbound" attraverso la creazione di hub nazionali dedicati alle varie tipologie di prodotto (secco, deperibile, surgelato). Gli hub effettuano il servizio di cross-docking dei prodotti verso i CeDi Conad regionali, utilizzando in modo tattico il ricorso allo stoccaggio (ad es. per referenze a minor rotazione). I CeDi regionali ricevono giornalmente flussi in ingresso "Multi-produttore" ottimizzando i livelli di scorta e riducendo i rischi di stock-out. I produttori MDD minimizzano le spedizioni verso un unico punto a livello nazionale.

In sintesi l'hub permette di aumentare i livelli di servizio, ridurre i chilometri percorsi ed il numero di mezzi utilizzati dai vari attori grazie al miglioramento delle saturazioni dei mezzi impiegati sia in arrivo sia in partenza.

L'efficacia dei 3 hub esistenti (Castel San Giovanni, Fidenza, San Benedetto del Tronto) unita alla crescita dei volumi MDD ha portato nel 2016 alla decisione di attivare un ulteriore hub per il prodotto "secco" posizionato nel Centro Italia (Anagni) e volto a servire i CeDi del Centro-Sud Italia.

Tale innovazione ha permesso di rimuovere dalle strade circa 1.200 viaggi di automezzi pesanti, grazie ad una riduzione delle percorrenze stimate in più di 350.000 km per il solo 2016, anno di avvio graduale dell'hub.



A questo si aggiunge una riduzione di 450 tonnellate delle emissioni di CO₂e, pari ad una riduzione di circa -40% sui flussi di trasporto interessati dall'iniziativa.





Vedi la scheda
completa su
Ecologico₂

Bauli



Bauli: la gestione decentralizzata degli espositori

Il confezionamento degli espositori – tipica attività di co-packing con volumi crescenti legati agli eventi promozionali – veniva inizialmente gestito nel magazzino di fine linea centrale di Verona e di qui trasportato verso i transit point e i clienti in tutta Italia.

La collaborazione con l'operatore logistico Number1 ha permesso di attivare un ulteriore magazzino "Centro-Sud" (a Caserta) di allestimento degli espositori con area di stoccaggio dedicata agli imballi e condivisione di un piano settimanale di rilavorazioni.

Il ridisegno dei flussi ha permesso di ottimizzare la saturazione dei viaggi di rifornimento all'hub di Caserta (prodotti finiti e imballi) con sagome che, anche grazie alla loro sovrapposibilità, sono passate da una media peso di 95 a circa 250kg/sagoma.

I flussi 2017 di espositori assemblati nelle regioni meridionali (Lazio incluso) erano pari a 5.385 pallet per 168 viaggi-equivalenti.

Nel 2018 si stimano necessari, a parità di volumi, soli 64 viaggi-equivalenti, eliminando oltre 100 viaggi Verona-Caserta.

L'effetto su base annua, a parità di flotta stradale utilizzata, è di una riduzione di emissioni di 51,62 ton CO₂e TTW, pari a -58%, e di 2,0 kg di PM_x, pari a -56%.

Le attuali iniziative di co-design degli espositori e di impiego di automezzi LNG porteranno ulteriori benefici sia in termini di saturazione sia di emissioni da vezione stradale.



Altri fattori

Manutenzione del mezzo

Le buone pratiche di manutenzione degli automezzi sono rilevanti: sia in relazione all'età dell'automezzo sia in relazione ai programmi manutentivi. In caso di **mancata manutenzione** è facile comprendere come si addivenga ad una minore efficienza dell'automezzo e quindi al rischio di maggiori consumi ovvero a maggiori emissioni a parità di consumo.

Calando "fisiologicamente" l'efficienza dei sistemi propulsivi nel tempo, appare imprescindibile l'attuazione di manutenzione programmata, ordinaria e straordinaria, che includano anche la taratura dei sistemi di bordo e l'impianto di scarico dei fumi.

Gli pneumatici

Analogamente importante la manutenzione degli pneumatici:

- Per il **monitoraggio dell'usura** e quindi dell'efficacia/efficienza degli stessi.
- Per la **regolazione ottimale della pressione**, che minimizza l'attrito al rotolamento.

Gli attuali standard che volgono agli cosiddetti pneumatici LRR (low rolling resistance) mirano a ottimizzare quest'ultimo aspetto insieme con le performance e la rumorosità.

Questo argomento viene approfondito su Ecologistico₂ con una apposita scheda.

Lo stile di guida

Ed anche lo stile di guida degli autisti influenza in modo rilevante i consumi e quindi le emissioni: **le performance operative dei singoli autisti** di mezzi pesanti possono oscillare tra valori inferiori a 3,0 e superiori a 3,5 km/litro di carburante.

Quindi un range molto ampio dove l'obiettivo è aumentare la media delle performance degli autisti della propria flotta in modo progressivo nel tempo attraverso:



Vedi la scheda
su Ecologistico₂

- **Programmi individuali** di formazione, teorica e sul campo.
- **Programmi collettivi** di formazione.
- **Monitoraggio** a distanza ovvero mensile delle performance (grazie alle moderne telemetrie ed ai servizi fornito dalle case costruttrici).
- **Incentivi** economici (bonus).

Anche in questo caso Ecologico₂ contiene un approfondimento, tramite due schede che contemplano l'esperienza del costruttore (IVECO) e del vettore (FERCAM).



Vedi le schede
FERCAM e IVECO
su Ecologico₂

Conformazione strade e traffico

Anche la conformazione delle strade percorse ha una rilevanza non secondaria, specie in un paese come l'Italia attraversato per tutta la sua lunghezza da una catena montuosa come l'Appennino. **Sia le salite sia la tortuosità delle strade** sono ovviamente elementi di aumento di consumi degli automezzi, al di là degli effetti sui tempi di percorrenza.

Tempi di percorrenza su cui influiscono certamente le **condizioni del traffico che influenzano anche i consumi**: nei momenti di maggior congestione, gli automezzi sono obbligati a continue frenate, soste a motore acceso e ripartenze con effetti molto rilevanti sui consumi medi. Non a caso i moderni sistemi di bordo degli automezzi pesanti permettono di rilevare anche i tempi di sosta a motore acceso, paragonabili a veri e propri sprechi di carburante.

Ambito Edifici Logistici

Introduzione

Le stime del World Economic Forum del 2009 indicavano le emissioni degli edifici logistici come l'origine del 11% circa delle emissioni della logistica a livello mondiale (il resto essendo trasporto nelle varie forme di vezione). In questo ambito il focus per la riduzione delle emissioni climalteranti – un po' come per gli edifici domestici - rimane la costante ricerca di efficienza energetica e della riduzione dei consumi in genere. A queste si aggiungono tecnologie che permettono di migliorare il mix energetico, il ricorso a combustibili "non fossili" e a refrigeranti a minore impatto ambientale.

Quali leve disponibili

Intra-logistica

All'interno del magazzino sono presenti molteplici sistemi di movimentazione merce: dai più tradizionali basati su carrelli elettrici porta-pallet molto diversificati per funzione d'uso, a sistemi di automazione con o senza presenza di risorse umane.

Nel settore FMCG sono sicuramente maggioritari i sistemi tradizionali, sebbene magazzini intensivi (ad es. basati sull'impiego di traslo-elevatori) siano comuni tra i magazzini di fondo linea, di stoccaggi intermedi intensivi, ecc.

In entrambi i casi i consumi di energia elettrica nascono dai **mezzi di movimentazione** che possono essere collegati direttamente alle automazioni (es. traslo-elevatori, rulliere automatizzate, ecc.) oppure essere "ricaricati" con impianti di ricarica.

Nel primo caso il focus sarà sull'**efficienza del carrello** nell'utilizzo dell'energia, ad esempio con attento monitoraggio e una buona manutenzione degli impianti, oltre al graduale miglioramento delle tecnologie legate a motori elettrici, inverter, ecc.

Nel secondo caso entrano in gioco i **sistemi di accumulo** di energia elettrica a bordo carrello (le cosiddette batterie) e le fasi operative di carica e consumo energia. La tecnologia più diffusa è quella degli accumulatori "al piombo" cui si stanno gradualmente affiancando quelle "agli Ioni di Litio". Entrambe possono beneficiare, nell'ambito dei caricabatteria, dei vantaggi legati alla tecnica di **ricarica in Alta Frequenza**, di cui i principali sono:

- **Aumentare notevolmente il rendimento** rispetto un carica-batteria tradizionale con trasformatore, con conseguenti minor assorbimento di energia elettrica a parità di energia accumulata (anche oltre il 15%).
- **Utilizzare meglio la batteria** e aumentarne la vita utile.

Nel caso delle batterie agli Ioni di Litio, a questi vantaggi si somma l'efficienza "intrinseca" della tecnologia, che si manifesta sia in fase di ricarica sia in fase di erogazione: il maggior rendimento, rispetto ad una batteria tradizionale, arriva a superare il 15% (che si somma al precedente valore di minor assorbimento).

A questi vantaggi di consumo (e quindi di emissioni) si sommano alcuni indubbi vantaggi legati alla cessata esigenza di avere locali di ricarica dedicati, alla possibilità di effettuare "**biberonaggi**" **intermedi** (che sono preferibili anziché sconsigliati), alla durata sino ad un turno intero (8h) della batteria stessa, evitando sostituzioni nel corso del turno di lavoro.

Ulteriori interessanti evoluzioni tecnologiche riguardano anche il recupero dell'energia sia in frenata sia nel movimento di discesa delle "forche" del carrello, ovvero l'affermarsi di modelli di carrelli "di elevata potenza" (tipicamente alimentati a gasolio) con carrelli alimentati a metano ovvero elettrici.





Vedi la scheda
completa su
Ecologico2



Carlsberg: impiego di carrelli elettrici “ad alta capacità”

Dal 2018, per eliminare le emissioni dirette derivanti dai consumi di gasolio dei carrelli utilizzati nel magazzino di stabilimento di Induno, è stato intrapreso, grazie anche alla collaborazione con il partner logistico Number1, un progetto di progressiva sostituzione dei carrelli diesel con carrelli elettrici a grande portata.

Il parco mezzi precedente era composto da cinque carrelli diesel a sei forche con consumi medi di 7.000 litri/anno ed emissioni complessive pari a 883,8 ton CO₂e (TtW).

Il settore del beverage presenta tipicamente requisiti di grande portata (almeno 35 q.li) e di picchi operativi (alta stagione) dove l’affidabilità dei mezzi utilizzati non può mai venire meno anche con turni di operatività prolungati, tre turni durante il periodo di picco.

La scelta dei carrelli elettrici, di grande impatto dal punto di vista delle emissioni climalteranti, è stata quindi effettuata pur in presenza di tali vincoli.



La sostituzione di quattro carrelli su cinque (il quinto verrà sostituito in seguito) con carrelli elettrici Jungheinrich a sei forche ha permesso di stimare una riduzione annua del 90% delle emissioni TtW e del 67% delle emissioni WtW.

Mix energia elettrica utilizzata

I consumi elettrici, generalmente afferenti lo Scope 2 del GHG Protocol (vedi appendice), in quanto l'elettricità viene acquistata, presentano una incidenza di fonti rinnovabili variabile da nazione a nazione e nel tempo (es. anni siccitosi come il 2017 hanno registrato un netto calo della produzione di energia degli impianti idroelettrici).

Migliorare il mix è possibile attraverso:

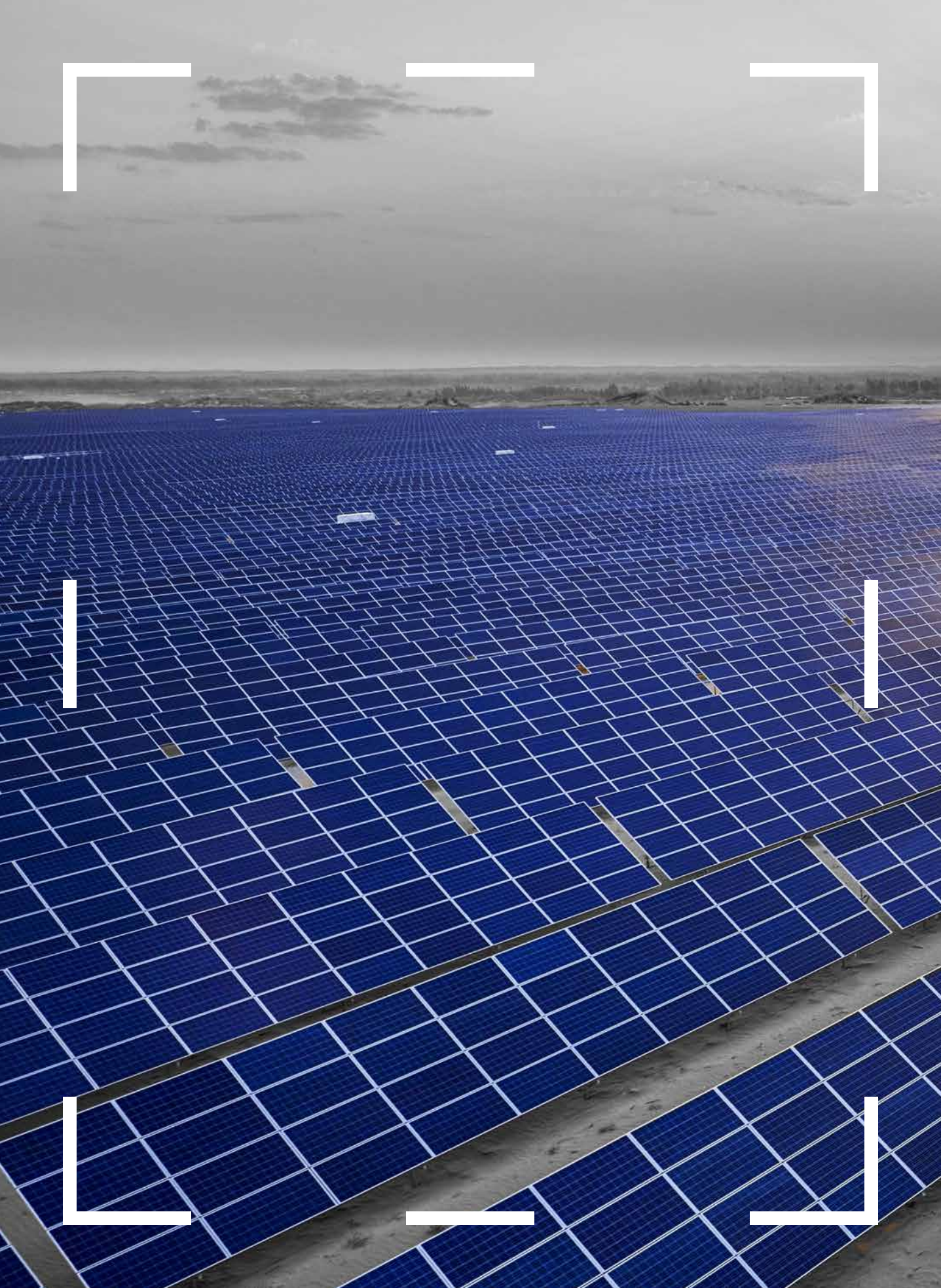
- **Accordi contrattuali di fornitura** con fornitori che siano in grado di certificare la produzione di energia rinnovabile.
- **L'autoproduzione.**

In quest'ultimo caso, nel mondo logistico, ci si riferisce generalmente alla produzione di energia elettrica tramite:

- Un impianto **fotovoltaico**.
- Un impianto **eolico** (probabilmente mini eolico).
- Un impianto di **cogenerazione** (o **trigenerazione**).

L'impianto fotovoltaico è composto da pannelli fotovoltaici e relative strutture di supporto, sistemi di conversione DC/AC o "Inverter", sistemi di connessione alla rete elettrica nazionale o "contatori", eventuali sistemi di accumulo (per accumulare la produzione di energia in eccesso alla domanda ed erogarla nelle ore in cui avviene il fenomeno opposto, tipicamente notturne). I pannelli fotovoltaici sono dispositivi in grado di **trasformare in elettricità la radiazione solare**: i magazzini logistici sono ottimi candidati ad ospitarli sia per la loro estensione, sia per la favorevole normativa (che ha bloccato gli sviluppi "greenfield" per evitare il consumo di terreni agricoli) ed anche per la sicurezza implicita che garantiscono rispetto ai furti.







Coop Italia

Coop Italia: copertura fotovoltaica del polo logistico “non food”

Coop Italia ha attivato nel 2010 il Polo Logistico di Prato che, unitamente al sito di Faenza, svolge la funzione di centrale logistica per i prodotti “non food” al servizio di oltre 120 ipermercati e 600 supermercati della rete di vendita Coop.

Il magazzino di Prato ha una superficie di 47.000 mq coperti e importanti sistemi automatici di magazzini all’interno (sorter e mini-load).

L’impostazione progettuale ha posto attenzione agli aspetti ambientali attraverso vari tipi di tecnologie: pannelli radianti a pavimento per il riscaldamento, caldaie a condensazione con impianti di circolazione acqua a bassa temperatura, condizionamento con gruppi frigoriferi condensati ad acqua, illuminazione “intelligente” e (più recentemente) a LED, ecc.



Ma l’investimento più importante è rappresentato dall’impianto fotovoltaico di potenza pari a 2,9 MW principalmente composto da 16.000 pannelli fotovoltaici da 185W: al tempo il primo impianto fotovoltaico su copertura, per potenza, in Italia e addirittura al 12° posto nel mondo.

Negli ultimi 8 anni l’energia totale prodotta dall’impianto è stata di 28.577 MWh, di cui circa il 50% consumata in loco (autoconsumo).

Nello stesso periodo le emissioni di CO₂ evitate grazie all’impianto installato ammontano a circa 6.550 tonnellate, valore che raddoppia considerando l’energia che viene immessa in rete (nei momenti di picco produttivo).

Le progressive azioni di efficientamento energetico e conseguente riduzione dei consumi, fanno sì che il Polo Logistico di Prato sia divenuto “autosufficiente in potenza”: in presenza di adeguati sistemi di accumulo, potrebbe divenire autosufficiente e assicurare la fornitura di elettricità anche in assenza di radiazione solare.

L'impianto eolico si basa sulla **generazione di elettricità tramite il movimento** di pale rotanti indotto dal vento: questa energia meccanica viene convertita in energia elettrica attraverso l'azione di un "aero-generatore" collegato alle pale stesse e posizionato in cima ad un pilone metallico. L'applicazione comune, nel caso dei magazzini, è legata al cosiddetto mini-eolico, che vede un'altezza massima degli aerogeneratori pari a 30 m da terra ed una dimensione ridotta delle pale eoliche stesse.

In entrambi i casi sopra descritti, si parla di energia 100% rinnovabile (quindi con emissioni Tank-to-Wheel pari a 0) che, utilizzata al posto del mix energetico nazionale, migliora il mix elettrico utilizzato dal magazzino con effetto immediato sulle emissioni di CO₂e (non sui livelli di energia consumata, che rimane, ovviamente, invariata).

Un impianto di cogenerazione genera contemporaneamente **energia elettrica ed energia termica**: il combustibile utilizzato (idealmente metano o biogas) alimenta una centrale termoelettrica, il cui calore in eccesso (acqua calda o vapore) viene recuperato. In caso di alimentazione a biogas/biometano l'impianto viene abbinato ad un altro impianto dove si effettua la digestione anaerobica del materiale organico (scarti di lavorazione, prodotti agricoli, residui organici, ecc.).

La combinazione di produzione "in loco" di energia elettrica e termica ha numerosi vantaggi in termini di efficienza (il rendimento è superiore al 90%) e non presenta svantaggi come le perdite di energia termica altrimenti dispersa o le perdite di rete dovute al trasporto dell'energia elettrica. Se il combustibile non è di origine fossile l'impatto sulle emissioni è pari a 0 (Tank-to-Wheel): in modo analogo al trasporto, un impianto a metano di origine fossile migliora comunque i livelli di inquinamento prodotti non solo per le caratteristiche insite nella cogenerazione ma anche per la ridotta emissione di inquinanti (es. PM_x ed NO_x) e anche di CO₂e (combustione più efficiente rispetto ad altre fonti fossili come carbone e olio combustibile).

Utile infine citare la trigenerazione che, oltre a produrre energia elettrica e termica, permette la **trasformazione dell'energia termica**

(recuperata dal cogeneratore) in energia frigorifera, grazie all'abbinamento di un gruppo frigorifero ad assorbimento che, nel caso di utilizzo di ammoniacca, può permettere di raggiungere i 60°C sotto zero.

Illuminazione

L'illuminazione all'interno di ambienti chiusi è un requisito semplice ma rilevante per l'importanza che una visibilità ottimale ha nelle esigenze operative legate alla movimentazione delle merci. Tale illuminazione può derivare da fonti naturali o artificiali.

Così come l'orientamento dell'edificio aiuta la sua climatizzazione, **lo sfruttamento della luce naturale** è un valido aiuto per il contenimento delle esigenze di illuminazione degli edifici logistici (e quindi della sua efficienza energetica) con tecnologie quali, a titolo di esempio:

- **Inserti/vetrare** nella copertura o nelle pareti.
- Una buona **pulizia** e manutenzione degli stessi.
- Colori delle superfici.
- Utilizzo di **sistemi di irradiazione della luce naturale** all'interno (cosiddetti tubi solari).

La notevole diffusione dell'illuminazione con tubi fluorescenti degli ultimi decenni aveva già ridotto le esigenze di energia rispetto a lampade a incandescenza: in tempi più recenti si è assistito alla sostituzione di questi con impianti basati sulla tecnologia "Light Emission Diode" (LED).

Oltre a ridurre i consumi elettrici e le emissioni, i LED permettono di **ridurre sensibilmente la manutenzione dell'impianto** data la vita prevista delle lampade. Le agevolazioni fiscali hanno mitigato gli effetti del rilevante investimento iniziale, che in ogni caso prevede una progettazione "ad hoc".



Vedi la scheda
SOLATUBE su
Ecologico₂



Vedi la scheda
LEDVANCE su
Ecologico₂



L'ORÉAL

ITALIA

L'Oréal: Approccio sostenibile nel magazzino

La distribuzione fisica di L'Oréal Italia ha visto evolvere il network distributivo con la creazione del polo logistico di Villanterio in sostituzione di 2 preesistenti magazzini.

Villanterio è un magazzino centrale di stoccaggio di circa 45.000 mq coperti: rispetto alla situazione precedente, pur riducendo di oltre il 15% la superficie coperta, si registra un aumento di oltre il 20% della capacità di stoccaggio (50 mila posti pallet) grazie allo sfruttamento dell'altezza (12 metri di altezza "sotto trave").

In linea con la politica ambientale di L'Oréal, il magazzino è stato progettato e realizzato con importanti criteri di sostenibilità, dimostrati dall'ottenimento della certificazione "LEED Gold", tra i primissimi siti logistici in

Italia, all'epoca della costruzione. Molto rilevanti, tra i criteri di giudizio, i punteggi ottenuti nelle categorie "Water", "Energy&Atmosphere" "Innovation".

Tra le soluzioni tecnologiche adottate per l'efficienza energetica, spicca la soluzione integrata di smart lighting (LED Intelligent Technology).



Rispetto a 490 corpi illuminanti con tecnologia tradizionale, la soluzione LED prevede il ricorso a soli 438 corpi illuminanti ma soprattutto un consumo annuo di 57.800 kWh, con una riduzione pari all'87% rispetto alla soluzione alternativa.

Ne deriva un impatto annuo, in termini di emissioni, pari a 127,8 ton di CO₂e (mix elettrico standard per l'Italia), che si somma alle 79,2 ton annue di CO₂e (e 2,7 kg di PMx) ridotte grazie all'eliminazione dei navettaggi tra i siti logistici preesistenti.

Coibentazione/Basso consumo

L'efficienza energetica (o risparmio energetico) è spesso citata come "prima fonte energetica sempre disponibile". Nel caso degli edifici logistici si può perseguire con la **coibentazione dell'involucro**, come ben sa chi gestisce magazzini a temperatura controllata con temperature:

- +0/+4°C (carni, deperibili, ecc.).
- +7/+10°C (ortofrutta).
- -25°C (surgelati).

Una buona coibentazione si traduce in un **risparmio energetico automatico**, specie se si considera che per provocare l'abbassamento di 1 grado di temperatura, a parità di condizioni, occorre circa 3 volte l'energia necessaria all'aumento di 1 grado di temperatura. E benefici si possono avere anche per edifici a temperatura "ambiente", potendo minimizzare le necessità di riscaldamento in inverno e di raffrescamento in estate. Al riguardo si veda la scheda del magazzino di Neologistica presente in Ecologista₂.

Le tecniche riguardano la costruzione di pavimenti, pareti e coperture idonee (con materiali specifici inglobati nei manufatti cementizi o applicati come pareti/coperture ovvero con stratificazioni delle pavimentazioni), l'adozione di ribalte specifiche con "tunnel" di approdo profondi ed altre soluzioni specifiche.

L'obiettivo è ottenere l'**isolamento termico dell'edificio**, con conseguente aumento dell'efficienza energetica. Al riguardo, in modo analogo alle realizzazioni residenziali, si può rilevare un importante interesse del settore immobiliare-logistico per un trend di mercato che tiene conto dell'impatto positivo dell'efficienza energetica sui costi annuali di gestione dell'immobile, tipicamente a carico del locatario.

Non sorprende come, specie per temperature "negative" (sotto zero), sia indispensabile la previsione in fase progettuale e costruttiva di tutti gli accorgimenti e impianti necessari. Ed è buon prassi tenere

conto di fattori quali:

- L'**orientamento** delle aperture (Nord vs Sud).
- Il **posizionamento** geografico e l'**escursione termica**.
- I **carichi termici** interni (lampade, carrelli, ecc.).
- Le **perdite** derivanti dall'apertura delle porte (non per nulla vengono costituite zone intermedie tra ribalte e celle frigorifere vere e proprie).
- La **massa termica** delle merceologie in arrivo e delle quantità stoccate.



Vedi la scheda
su Ecologista₂

Climatizzazione

L'impatto climatico legato alla climatizzazione ha origine sia dai consumi energetici richiesti dal funzionamento degli impianti di riscaldamento/refrigerazione sia dalla dispersione in atmosfera dei refrigeranti utilizzati (che vengono ricaricati con frequenza regolare).

Partendo dalla refrigerazione, gli **impianti tradizionali a "termostato"** sfruttano i cosiddetti "gas artificiali" (tradizionalmente HFC e CFC) e impianti come gli evaporatori ed i compressori. È una tecnologia collaudata, adatta per celle sino a 10.000 m³ ma la scelta del refrigerante è critica. Alcuni refrigeranti possono avere grandissimo impatto climalterante: ad esempio gli Idrofluorocarburi (HFC) possono "emettere" sino a 14.000 volte rispetto ad una pari quantità di Anidride Carbonica (CO₂).

Gli **impianti "a pompa"** utilizzano ammoniaca (NH₃) e anidride carbonica (CO₂) che presentano rispettivamente impatti GWP nulli (ammoniaca, è considerata come naturale) o minimi (Anidride carbonica, il cui GWP è pari ad 1 per definizione). Sono adatti a metrature superiori rispetto agli impianti a termostato:

- Nel caso dell'**ammoniaca** presentano requisiti di sicurezza molto stringenti.



Vedi la scheda
MARCONI su
Ecologista₂

- Nel caso dell'**anidride carbonica** complessità e pressione di esercizio dell'impianto sono le principali controindicazioni.

Più generalmente per la climatizzazione, appare importante citare il forte sviluppo, tecnologico e applicativo, registrato dalla **geotermia**, tecnologia che sfrutta una fonte rinnovabile come la temperatura del terreno in profondità. Impianti di geotermia vengono installati per condizionare la temperatura interna dell'edificio sia per l'estate, sia per l'inverno, sfruttando il calore naturale della terra per ridurre i consumi elettrici e le emissioni. L'impianto in ogni caso necessita di alimentazione elettrica e un livello di investimento elevato, seppur in via di diminuzione per l'evoluzione tecnologica in atto.

Cambiamento climatico nella strategia logistica

5

A fronte di quanto sin qui descritto, appare evidente come sia ormai possibile includere vari strumenti e tecnologie all'interno di un disegno omogeneo, con specifiche azioni tattiche all'interno di una vera propria strategia di riduzione delle emissioni logistiche.

Misurare per capire e agire

Da un punto di vista logico appare corretto identificare una serie di step progressivi:

- Innanzitutto occorre **iniziare a mappare e misurare le emissioni** delle proprie attività logistiche, attività periodica che può poi confluire nella rendicontazione annua ESG (Environmental Social Governance, anche solo come Scope 3 del GHG Protocol, vedi Appendice) e andrà strutturata conseguentemente.
- Quindi, identificando quei segmenti/flussi/attività a maggior impatto, **definire le possibili azioni di miglioramento** di breve e medio termine.
- Avviare quindi alcune **azioni di impatto immediato** che forniscano la possibilità di dimostrare la fattibilità della strategia e nel contempo sensibilizzino l'organizzazione interna e i fornitori verso i temi della sostenibilità.
- Procedere poi a **stilare un piano completo di azioni** anche di medio termine, magari legato ad investimenti o rinnovi contrattuali.
- **Monitorare le evoluzioni** della propria performance insieme con le tecnologie e le soluzioni offerte dal mercato, anche stimolando i service provider in tal senso.

La logica è quella della creazione di un circolo virtuoso che, progressivamente, permetta di migliorare le performance climatiche rendendole "parte integrante" dei sistemi decisionali aziendali: le aziende più evolute hanno inserito in pianta stabile KPI "climatici" (es. kg. CO₂e /pallet o mq.) tra quelli calcolati mensilmente, proprio a signi-

ficare questa ormai acquisita integrazione con le logiche di business. E coerentemente con questo, sviluppano specifici obiettivi del Top Management “logistico” legati ad obiettivi di sostenibilità. Uno dei risultati tangibili nel mondo logistico è il crescente requisito posto ai fornitori per ricevere dati “climatici” in modo strutturato, meglio se già elaborati con tool certificati.

Un **trade-off** cui si andrà incontro sarà sicuramente quello tra **costi logistici ed emissioni**: fino a quanto posso spingermi sul cambiamento senza impattare sugli obiettivi di efficienza economica? Non vi è ovviamente una risposta univoca: in genere tutti i programmi di efficienza energetica presentano risvolti positivi sulle componenti di costo, tuttavia i livelli di investimento possono non essere compatibili con quanto aziendalmente previsto ovvero il periodo di tempo per il ritorno dell’investimento non sufficientemente breve. In questo caso le aziende virtuose hanno iniziato a **valutare gli investimenti inserendo anche una quantificazione della tonnellata di CO₂ evitata**: sono ormai centinaia le aziende che hanno esplicitato tale attività in modo formale con CDP^(*) oppure lo hanno reso noto in varie forme di comunicazione esterna.

(*) <https://www.cdp.net/en/campaigns/commit-to-action/price-on-carbon>

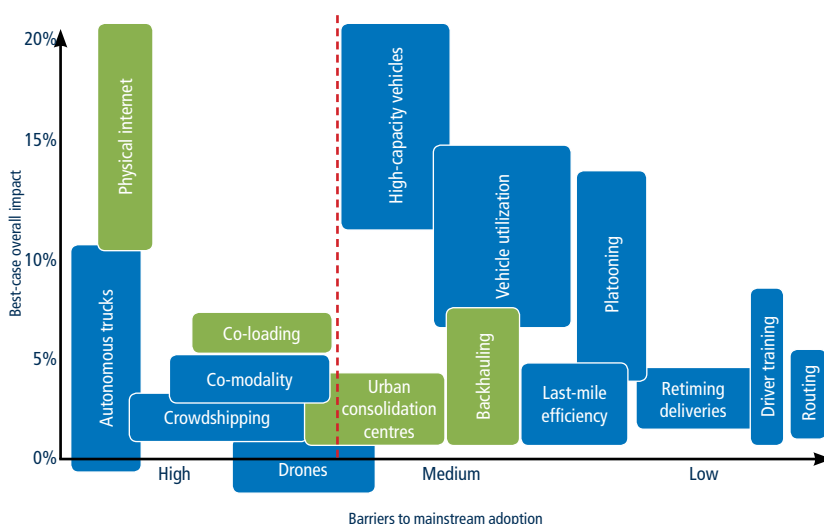
E, non meno rilevante, i trend di mercato possono davvero rivoluzionare il quadro rilevato: basti pensare al previsto impatto dell’e-commerce che, anche in Italia, sta crescendo a doppia cifra e si prevede coprirà una quota rilevante dei flussi fisici dei prodotti – inclusi quelli del settore FMCG - nei prossimi anni.

Spunti per il futuro

Sicuramente i segnali di grandi sperimentazioni e investimenti in innovazione si stanno moltiplicando. Le leve sin qui descritte sommarariamente sono anche parte di quanto il già citato documento IEA^(*) (The Future of Trucks) elenca come **azioni di impatto certo** sui mezzi di trasporto esistenti, addirittura fornendo stime di impatto di riduzione sui consumi di carburante negli anni a venire:

(*) The Future of Trucks, IEA 2017, Table 14

- **Aerodinamica** (stima impatto tra lo 0,5 e il 3%).
- **Pneumatici** a bassa resistenza al rotolamento (0,5-12%).
- **Alleggerimento** degli automezzi (1-5%).
- Sistemi di **trasmissione** (1-8%).
- **Efficienza di combustione** (4-18%).
- **Consumi improduttivi** (up to 2,5%).
- **Motori ibridi** (6-35%).



Misure per ridurre l'uso di combustibile e le emissioni di CO₂

Fonte: www.iea.org/workshops/the-future-role-of-trucks-for-energy-and-environment.html

Nel medio-lungo termine, lo stesso documento^(*) cita, tra le **opzioni in fase sperimentale** per la riduzione delle emissioni di CO₂e:

- **Il platooning** (più mezzi pesanti che viaggiano in fila serrata per minimizzare l'impatto aerodinamico, dove la breve distanza che li separa è gestita dai sistemi di bordo).
- **I mezzi pesanti "autonomi"**.
- **I droni**, su cui pende la spada di Damocle delle densità energetica (e delle autorizzazioni al volo).

^(*) The Future of Trucks, IEA 2017, Figure 20

- Il **“Physical Internet”**, ovvero la gestione di flussi di merce in contenitori “modulari” (colli in materiale plastico di varie dimensioni standard) e quindi scomponibili/componibili nei vari nodi della filiera prima di giungere a destinazione anche da percorsi diversi (in modo analogo ai flussi di dati nelle reti tlc) e sempre ottimizzando le saturazioni dei mezzi impiegati.

Se pensiamo al tema dell'**elettrificazione**, anche grazie al traino che il settore automotive fornirà nei prossimi anni, sono facilmente prevedibili importanti evoluzioni, ad esempio:

- Nella **tecnologia di accumulo**, vedi batterie allo stato solido.
- Nei **sistemi di ricarica**, sia come tecnologia sia come diffusione, vedi progetto Ionity^(*) (sviluppato da Bmw, Daimler, Ford e Volkswagen) che prevede stazioni di ricarica veloce con potenza pari a 350kW rispetto ai 120kW di Tesla.
- Le già citate **autostrade “elettriche”**, in fase di test in Svezia, Germania e California.
- La **distribuzione urbana**, dove i mezzi elettrici leggeri sono sempre più diffusi e generano grande beneficio sull'inquinamento locale.

^(*) <http://www.ionity.eu/>

In quest'ultimo ambito si assiste anche ad un incessante sviluppo di sistemi ibridi, non solo tradizionali ma anche molto innovativi, come i tricicli o quadricicli anche a pedalata assistita.

Nel **comparto navale**, come suggerito in un recentissimo studio dell'International Transport Forum (ITF)^(*), varie sono le direttrici di lavoro:

^(*) ITF, Decarbonising Maritime Transport - Pathways to zero-carbon shipping by 2035

- Da un **punto di vista tecnologico** si lavora a temi quali materiali leggeri, design degli scafi, sistemi di recupero del calore.
- **Operativamente** è utile la riduzione della velocità (già attuata per motivi di risparmio negli anni di crisi) ma anche l'ottimizzazione dell'interfaccia nave-porto (ad es. con utilizzo di energia 100% elettrica nei porti).

- Come **energia utilizzata**, sicuramente i combustibili “green” (non solo LNG ma anche bio-fuels), la trazione a idrogeno e quella “full electric” (interessante il caso della chiatta da 500 TEU attiva in Olanda da Agosto) nonché l’utilizzo di vele a supporto della navigazione (vedi progetto Maersk).

Nel **comparto aereo** occorre citare gli studi in corso sugli **aerei “ibridi”** (caso easyJet su tutti) e sugli **aerei elettrici**, specie per il corto raggio (Wright Electric tra le start-up ma anche Boeing per i jet executive). Ma anche la grande spinta verso l’utilizzo dell’**HVO in versione “aviofuel”**: vari produttori di idrocarburi stanno indagando e proponendo questa soluzione, con alcuni carrier già attivi nella sperimentazione sul campo (ad es. FedEx, Alaska Airlines, ecc.).

Nel **comparto ferroviario**, la ricerca di **nuove tecnologie intermodali o di alleggerimento dei carri**, senza dimenticare il potenziale di sfruttamento delle tratte ad alta velocità che (almeno in teoria) possono competere con i transit time della vezione aerea.

Nell’ambito degli **edifici logistici** il futuro è legato ai **progressi tecnologici delle varie tecnologie** attuali e soprattutto **dei materiali**, dove presumibilmente lo sviluppo delle soluzioni edilizie in ambito civile/residenziale continuerà a fare da traino al mondo industriale/logistico.

È infatti l’efficienza energetica degli edifici la principale fonte di riduzione delle emissioni legate ai consumi elettrici ed energetici in genere. E su questo fronte appare molto chiaro il già citato trend del settore immobiliare che favorisce la realizzazione o ristrutturazione degli edifici in ottica di “basso consumo/basso impatto”.

Nel caso delle **tecnologie di refrigerazione**, il tema della coibentazione andrà affiancato alle **tecnologie di produzione del freddo** e, soprattutto, alla **sostituzione dei refrigeranti** più dannosi per il clima, ormai ben identificati.

Appendice: Regolamenti, standard e protocolli di riferimento

Tra i principali protocolli e standard di cui occorre tener conto in quanto alla base sia delle analisi di impatto climatico e ambientale, sia delle attività di reporting e/o certificazione, riportiamo di seguito una breve descrizione di una selezione specifica.

Il Life Cycle Assessment

L'analisi del ciclo di vita (cosiddetto Life Cycle Assessment, LCA) è il metodo più completo e diffuso per comprendere l'impatto ambientale di un prodotto: è oggetto della ISO 14040. L'analisi viene efficacemente sintetizzata dal motto "dalla culla alla tomba" (from cradle to grave), in quanto permette, lungo l'intero arco che va dall'estrazione delle materie prime sino al fine vita del prodotto, di evidenziare gli step a maggior impatto su cui concentrare le azioni e le strategie di miglioramento anche a livello di progettazione del prodotto.



Esemplificazione del ciclo di vita di un prodotto (Life cycle).

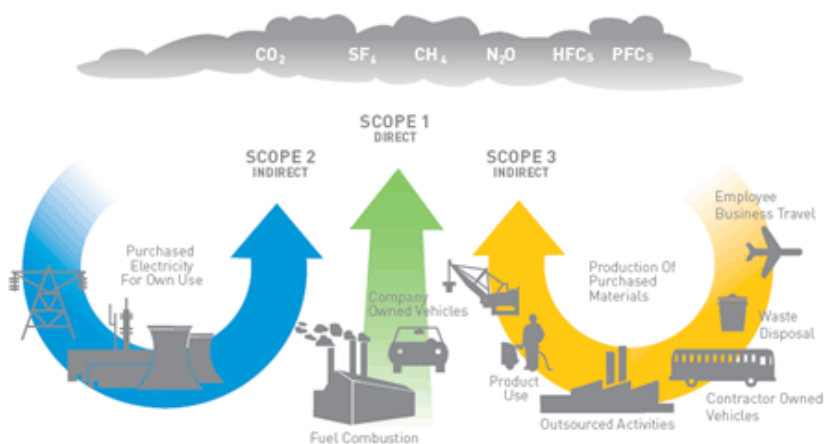
Visionando una analisi LCA di dettaglio ci si può rendere conto di quante volte le attività logistiche siano coinvolte, anche alla luce della estensione geografica raggiunta dalle filiere produttive. Il suo peso varia in modo considerevole, e non sempre è marginale ma può raggiungere valori anche superiori al 25-30% complessivo.

Utile menzionare anche la dichiarazione EPD® (Environmental Product Declaration, vedi sito www.environdec.com) che, nata in Svezia, "rappresenta un documento verificato e registrato che comunica informazioni trasparenti e comparabili sul ciclo di vita e impatto ambientale di un prodotto, [...] basate su ISO 14025 e EN 15804."

Il GHG Protocol

Il protocollo GHG (<https://ghgprotocol.org/>) fu definito oltre 20 anni fa dagli sforzi congiunti del World Resources Institute (WRI) e del World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). Si è affermato come riferimento mondiale del reporting grazie:

- All'identificazione dell'unità di misura dell'impatto climatico nel CO₂e, cui sono ricondotti i principali gas serra.
- All'autorevolezza introdotta nelle attività di reporting, tramite il GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard.
- All'enorme diffusione raggiunta sia nel mondo del business (ad oggi il 92% dei cosiddetti "Fortune 500") che delle organizzazioni non governative (cosiddetto NGO); è il riferimento per la rendicontazione richiesta da CDP.net.



Esemplificazione degli Scope previsti dal GHG Protocol

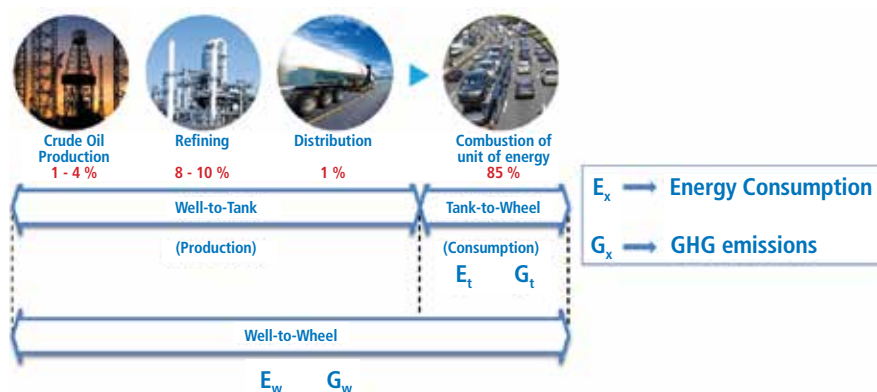
Il protocollo introduce il concetto di ambito (cosiddetto Scope) come insieme di elementi da annoverare nel calcolo delle emissioni:

- Scope 1: emissioni direttamente generate dall'impresa.
- Scope 2: emissioni associate all'acquisto e al consumo di energia elettrica, calore e vapore.
- Scope 3: emissioni da altre attività che sono conseguenza indiretta delle attività dell'impresa.

Trasporti, stoccaggio e distribuzione – se terziarizzati – fanno parte dello Scope 3.

Norma EN 16258

In ambito europeo nel 2012 è stata emanata la norma EN 16258, che sottende una metodologia per il calcolo e la dichiarazione dei consumi di energia ed emissioni GHG dei servizi di trasporto, merci e passeggeri. La norma identifica anche le regole di allocazione ed i parametri da inserire nel calcolo, spingendosi a suggerire una reportistica standard nella presentazione dei risultati.



Composizione di emissioni ed energia di un generico carburante

Importante sottolineare come nella rendicontazione sia necessario illustrare consumi ed emissioni in una doppia impostazione:

- Dal pozzo alla ruota (cosiddetto Well-To-Wheel, WTW).
- Dal serbatoio alla ruota (cosiddetto Tank-To-Wheel, TTW).

Dove la prima include l'intero ciclo di vita del combustibile, mentre la seconda solo la fase di utilizzo.

Linee guida CLECAT^(*)

(*) <http://www.clecat.org/>, Calculating GHG Emissions for Freight Forwarding and Logistics Services, Cap. 11 - Calculations for buildings, warehouses and handling.

Per quanto attiene il mondo dei siti logistici (magazzini in particolare), nell'ottobre 2013 l'associazione europea degli spedizionieri CLECAT, punto di riferimento in Europa, ha emanato delle linee guida per la rendicontazione legate alla suddetta EN 16258 ma inclusive di indicazioni autorevoli anche per edifici logistici e magazzini. Queste linee guida includono:

- I consumi in termini di elettricità (e relativo mix produttivo, incluso l'autoconsumo).
- I consumi di combustibili, sia per gli edifici che per i mezzi di movimentazione.
- Le dispersioni di refrigeranti.

Ringraziamenti

Si ringraziano le aziende citate di seguito per la loro testimonianza aziendale e per la disponibilità a fornire i dati per la realizzazione delle schede raccolte nella sezione know-how di Ecologico₂ e sintetizzate nel presente documento.

BAULI

CAMPARI

CARLSBERG

CONAD

COOP ITALIA

ERIDANIA

FATER

L'ORÉAL ITALIA

MAGANETTI SPEDIZIONI

NESTLÉ WATERS

NUMBER 1

PAKY LOGISTICS

UNILEVER

Un ringraziamento inoltre al team di GreenRouter per il supporto nella realizzazione delle schede e del presente documento.



GS1 Italy
Via Paleocapa, 7
20121, Milano
T 02 7772121
E info@gs1it.org
gs1it.org
logisticacollaborativa.it

