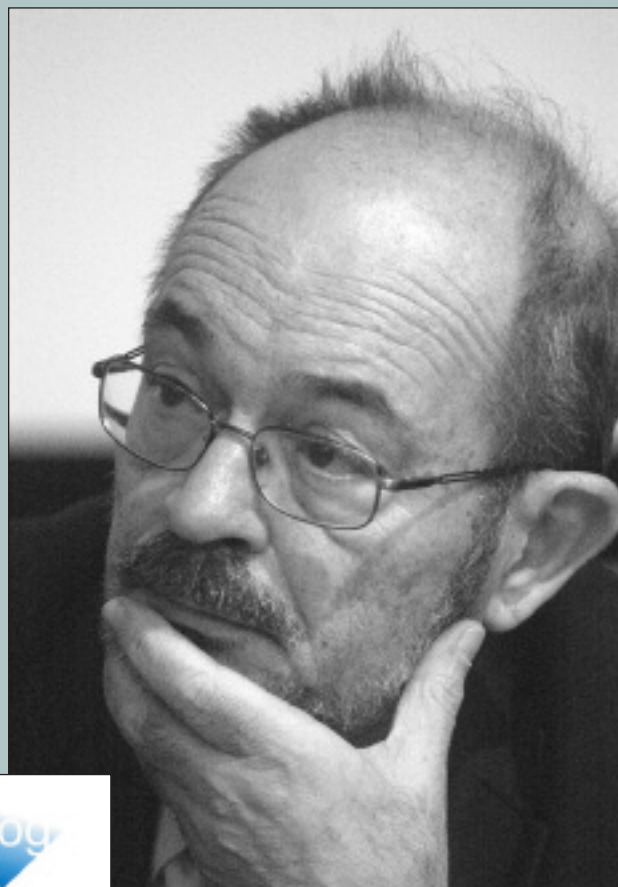


Cultura logistica e sensibilità ambientale

di Antonietta Benestare

L'occasione è rappresentata da un evento che presto animerà l'agenda di Novembre. Si tratta di un convegno, organizzato dall'Associazione per la Logistica Sostenibile SOS-LOGistica, intitolato "Logistica Sostenibile: Pubblico e Privato possono vincere insieme". L'iniziativa, di ampio respiro, ha dato lo spunto per ragionare di cultura logistica e sensibilità ambientale: un binomio di cui abbiamo parlato con il Presidente di SOS-LOGistica Giulio Aguiari

Non è un caso che tra i numerosi studi riguardanti la logistica spesso sia citato il pensiero di Amartya K. Sen "non esiste penuria nel mondo, il solo problema con cui dobbiamo confrontarci è la logistica". Evidentemente, il Premio Nobel per l'Economia ha trovato la chiave d'ingresso più adatta per raggiungere il cuore di molti e illuminare il pensiero di pochi e, come spesso accade quando ci si confronta con ambiti così ristretti del sapere umano, il suo pensiero sistemico e sintetico della realtà ha giovato ad un dibattito che tuttora è vivace e che verte il variegato mondo della logistica e dei trasporti. In tal senso il segnale lanciato da SOS-LOGistica (che ha avuto l'onore di ospitare nei propri convegni eminenti figure al pari di Amartya K. Sen, Jeremy Rifkin, e il prossimo 30 Novembre Joseph Stiglitz e Edward De Bono) appare molto molto chiaro. Quando ci confrontiamo sui temi della logistica e dei trasporti la visione analitica della realtà può far perdere di vista il nocciolo dei problemi. Occorre sottrarsi a questo rischio, occorre un dialogo tra le tante eccellenze che caratterizzano il mondo delle Imprese, della Pubblica Amministrazione, della Ricerca in ambito sia nazionale che internazionale. Un convincimento che l'associazione esprime fin dal momento della sua nascita.



Presidente Aguiari, sono anni che si parla del ritardo italiano sul fronte logistico-infrastrutturale. La diagnosi dei mali è stata fatta da più parti, tuttavia sembra difficile riuscire a trovare la giusta cura. Al riguardo, quali sono le vostre valutazioni?

Le infrastrutture già in cantiere e quelle previste sono sicuramente tutte indispensabili, tuttavia in prospettiva futura la filosofia non può essere quella di continuare a cementificare l'Italia e l'Europa. Bisogna sviluppare l'intermodalità e ridurre le movimentazioni a vuoto. I prodotti continuano a girare attraverso mille contorte strade prima di arrivare al consumatore e occorre quindi ridurre un "just in time" parossistico. Inoltre, bisogna sviluppare la district logistic, cioè la logistica per le piccole imprese che non riescono a ottimizzare i carichi dei mezzi. Io, in precedenti occasioni, ho avuto modo di citare in uno dei nostri convegni l'esperienza di Brera, ovvero uno studio che è stato fatto sulla consegna dei medicinali nelle farmacie. Ebbene è risultato che per far sì che le farmacie

non rimanessero senza scorte, ciascun camioncino percorreva nella città 180.000 km, cioè l'equivalente di due giri intorno all'equatore. Può immaginare cosa voglia dire questo in termini di traffico e di inquinamento. Siamo arrivati a soluzioni direi paradossali, che fanno sì che ci sia inquinamento, e soprattutto mobilità inutile. Un altro caso da me citato riguarda le dimensioni degli imballi. Il gruppo Leclerc ad esempio - grandi magazzini francesi - ha ridotto ben 26.000 camion all'anno per rifornire i propri magazzini delle merci acquistate, semplicemente riducendo gli imballi. Al di là degli esempi sopra elencati il punto è: le infrastrutture servono, sono importanti, però bisogna riattrezzare i modelli di pensiero per evitare questa necessità continua di fare strade e autostrade.

Sappiamo che la vostra è una realtà relativamente giovane, che si è affacciata sul panorama nazionale ed internazionale da quasi tre anni. In che modo volete offrire il vostro contributo nel dibattito relativo alla mobilità delle persone e delle merci in Italia?

Questa associazione è nata all'inizio del 2005 e il nostro vuole essere un contributo di casi, di best practices, di esperienze già fatte, obbligando le aziende a confrontarsi per cercare di trovare delle soluzioni che rendano utile questo via-vai delle merci. Ci sono tantissimi casi di eccellenza che non vengono divulgati, si tratta di esperienze che funzionano in paesi diversi dall'Italia e che potrebbero funzionare anche qui nei nostri territori. A Milano, ad esempio, adesso si è deciso di pagare la tassa d'ingresso per entrare nella città, provvedimento che esisteva già nelle città di Oslo e Londra. Si tratta quindi di accelerare questo processo di sensibilità ai problemi ambientali, il tutto con l'obiettivo di diffondere cultura e non certo per fare servizio di consulenza.

Certamente voi avete sempre associato alla 'logica del fare' una logica della sostenibilità. Non a caso, un elemento che vi contraddistingue è proprio la ricerca di soluzioni non conflittuali, corrette anche sotto il profilo ambientale...



Si, riteniamo che bisogna arrivare a capire che non sono fundamentalmente gli obblighi, le imposizioni che devono guidare tale processo di sensibilizzazione. La novità del nostro approccio è che, più che la pubblica amministrazione, debbano essere le stesse imprese a valutare come sia possibile aggiungere valore ai loro prodotti e servizi sviluppando la sostenibilità. E' un nostro convincimento, che vuole evidenziare quanto la sostenibilità possa oggi essere anche un affare per le aziende.

Il prossimo 30 novembre si terrà l'ultimo convegno da voi organizzato: "Logistica sostenibile: pubblico e privato possono vincere insieme". Vuole illustrare l'evento anche alla luce dei numerosi ospiti che vi aderiranno?

Si darà spazio alle imprese e agli studiosi, alcuni di notevole importanza poiché sono state invitate anche delle figure emblematiche come il premio nobel Joseph Stiglitz o il padre del pensiero laterale Edward De Bono. Abbiamo invitato tali figure non solo perché, come ovviamente immagina, attirano l'attenzione, ma anche perché - in base alla nostra esperienza - abbiamo avuto modo di vedere come queste persone abbiano una capacità di

semplificazione, di visione incredibile. Sono delle grandi intelligenze. Il primo premio Nobel con cui ho operato nel 1988 è stato Wassily Leontief. Lui - che era stato chiamato per fare un piano di sviluppo dei trasporti in Italia - già allora aveva previsto tutto il caos che c'è attualmente, insistendo sulla necessità di realizzare le infrastrutture. Amartya K. Sen, ad esempio, sosteneva da tempo che 'non esiste penuria nel mondo, il solo problema con cui dobbiamo confrontarci è la logistica' anticipando, così, tutti i problemi della delocalizzazione. SOS-LOGistica propone questa strada di figure emblematiche perché dimostrano una sensibilità ad interpretare i problemi prossimi venturi.

Sembra dunque di capire che la vostra attività non voglia essere autoreferenziale. Dunque cosa si augura per il prossimo futuro?

Prevediamo di organizzare il convegno del 30 novembre anche nell'ottica della Second Life, ovvero proponendo un'interazione durante l'evento anche con messaggi provenienti da altre parti del mondo. Credo che la sostenibilità sia un patrimonio di tutti, per questo bisogna avvicinarsi all'argomento nel modo più ampio e più efficace possibile. Il nostro obiettivo sarà quello di continuare a diffondere quanto c'è di buono in tema di mobilità e logistica sostenibile. ■



Nella pagina accanto, il Presidente SOS - Logistica Giulio Aguiari. Al centro Amartya K. Sen. Qui accanto, Jeremy Rifkin

