GRUPPO SAPIR
www.grupposapir.it

Eni + Lorenzo è meglio di Eni.
INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale
www.port.ravenna.it

www.portoravennanews.com
mensile
porto di ravenna
il porto dell'Emilia Romagna

Focus Logistica

La Carta di Padova

Novembre 2020

Porto di Ravenna - Reg. Trib. Ra n. 1401 del 26/11/2012 - Editore Mistral Comunicazione Globale s.a.s - Dir. Resp. M. Vittoria Venturelli.

Azioni concrete per la sostenibilità

Hanno sottoscritto il documento anche associazioni dei Consumatori e del mondo della Produzione

Il 12 novembre è stata presentata ufficialmente, nel corso del secondo convegno in plenaria (sempre sulla piattaforma digitale di Fiera di Padova) di Green Logistics Intermodal Forum, la Carta di Padova, nata da una idea di SOS-LOGistica, Assologistica, Green Logistics Expo e Interporto Padova. La "Carta di Padova" rappresenta un manifesto, a firma delle principali associazioni del settore, che riconoscono l'urgenza di impegnarsi per una logistica sempre più sostenibile: un check-point, una presa d'atto dell'esigenza di lavorare congiuntamente alla definizione di nuovi paradigmi che tengano in considerazione la necessità di muovere merci in maniera più sostenibile ed efficiente.

In tal senso, la Carta di Padova è una presa di posizione del settore che intende impegnarsi, definendo una strategia di medio periodo poggiata su quattro pilastri orizzontali: formazione ed informazione; sviluppo e sostengo all'innovazione e all'ICT; definizione di elementi e modalità di valutazione comuni e condivisi; ricerca di nuove risorse e nuove governance.

Pilastri che verranno via via supportati da azioni verticali, focalizzate su singole tematiche ed iniziative che a loro volta diventeranno parte del patrimonio informativo nelle disponibilità del gruppo di lavoro della Carta di Padova.

Un gruppo multidisciplinare, aperto alla partecipazione di altri stakeholder che abbiano di che condividere per far crescere sempre più consapevolezza ed importanza del settore; un laboratorio virtuale, aperto ai contributi di tutti, che vuole definire un patrimonio comune di iniziative ed informazioni che contribuiranno a plasmare la logistica di domani.

Questo, in sostanza, il significato della Carta di Padova, ove "il domani" rappresenta il driver fondamentale che la guida, poichè rappresenta la volontà di impegno odierna a cambiare il domani.

Daniele Testi, presidente di SOS-LOGistica racconta così la nascita della Carta che è davvero una svolta culturale nell'approccio alla sostenibilità: "Ogni cambiamento passa da una svolta culturale, che si puo immaginare come le fondamenta di un obiettivo di cambiamento. La Carta di Padova è un meccanismo che tende ad unire, è il risultato di sintesi di un gruppo che ha lavorato in questi mesi e che comunque, e lo sottolineo, è un gruppo aperto, quindi pronto a recepire nuovi pareri; l'obiettivo primario che ha è quello intanto di fare luce sul comparto della logistica di cui spesso si parla ma soltanto in una ottica di costo. Invece attraverso la sostenibilità la logistica deve riacquistare il suo vero concetto di valore.

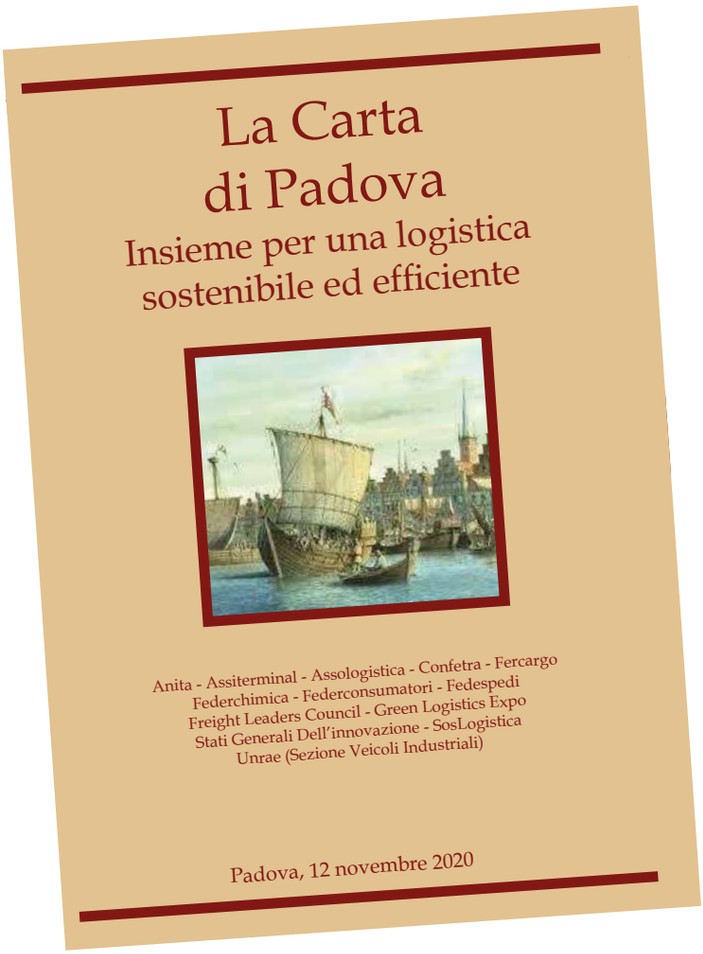
La Carta di Padova ha avuto una genesi complessa, dovuta anche al periodo che stiamo vivendo, ci siamo incontrati per la prima volta nel maggio del 2019 e fin dall'inizio c'è stato un terreno fertile su cui far nascere una convergenza di idee tra soggetti che occupano vari punti della catena del valore, quindi abbiamo chi oggi chiede servizi di logistica, chi invece li offre fino al consumatore finale. Tra questi elementi, poi il contributo arriva anche da chi offre infrastrutture e mezzi per la logistica.

Di fatto, quindi, in prima istanza questo progetto aveva la volontà di sviluppare un linguaggio comune, poi abbiamo capito che dovevamo "atterrare" su obiettivi concreti per dimostrare che il cambio di passo è qualcosa che si può fare e si deve fare. Forse la pandemia da Covid-19, come spesso accade quando le condizioni si fanno più dure, non ha fatto altro che rafforzare questa identità e la volontà di agire concretamente.

È un primo passo perché da adesso quelle che sono state le priorità e gli impegni messi nero su bianco devono diventare azioni concrete, che in alcuni casi sono già attivate dalle varie associazioni, attraverso il proprio comparto. Ci sforzeremo, tutti assieme, di alimentare in maniera continua e di comunicare in maniera altrettanto continua le attività, in modo che la Carta di Padova sia una piattaforma che dimostri da una parte che è aperta a chi vuole entrare ma soprattutto faccia vedere che gli impegni presi si sono mantenuti e che poi riusciremo a misurare concretamente gli effetti delle nostre azioni"

La Carta di Padova è un impegno per il futuro che però, come dice un fortunato slogan, è adesso. Dobbiamo pensare alle generazioni future ed è anche per questo che al termine della tavola rotonda la Carta è stata simbolicamente consegnato da Daniele Testi , presidente di SOS-LOGistica in rappresentanza di tutti i 13 firmatari del documento e da Luca Veronesi direttore generale di Fiera di Padova a Jacopo Gennaro, 9 anni, alunno della classe Va della scuola primaria Sacro Cuore di Monselice (PD). Un passaggio di mano simbolico ma carico di impegni e promesse per il futuro del nostro Paese e dei nostri figli e nipoti.

La carta di Padova, insieme per una logistica sostenibile ed efficiente



Il settore della logistica rappresenta uno degli elementi strategici e portanti del sistema economico dell'Unione Europea poiché, garantendo l'alimentazione di attività produttive e comunità, rappresenta di fatto l'equivalente del sistema cardiocircolatorio dell'economia reale. Un ruolo, che è divenuto ancor più evidente nel periodo di massima emergenza sanitaria conseguente al diffondersi del COVID-19.

Negli ultimi anni, il mercato della logistica è stato in grado di modellare l'assetto socioeconomico nel suo complesso, favorendo una crescente interconnessione tra le varie economie nazionali, un aumento dei flussi delle merci e lo sviluppo di una catena produttiva orizzontale, a discapito di una produzione industriale verticale.

Il maggior flusso di merci in circolazione, favorito anche dal sempre più utilizzato commercio elettronico, ha pertanto richiesto uno sforzo crescente orientato ad ottimizzarne i processi, spingendo l'intero settore ad investire in tecnologia ed innovazione.

Quest'ultime, oltre alla rapidità ed efficienza dello scambio, hanno sempre più tenuto in considerazione le performance energetico-ambientali e l'efficienza generale dell'intero servizio che permette al prodotto finale di arrivare a casa del consumatore, contribuendo a diffondere il concetto e l'importanza di perseguire una logica circolare di economia.

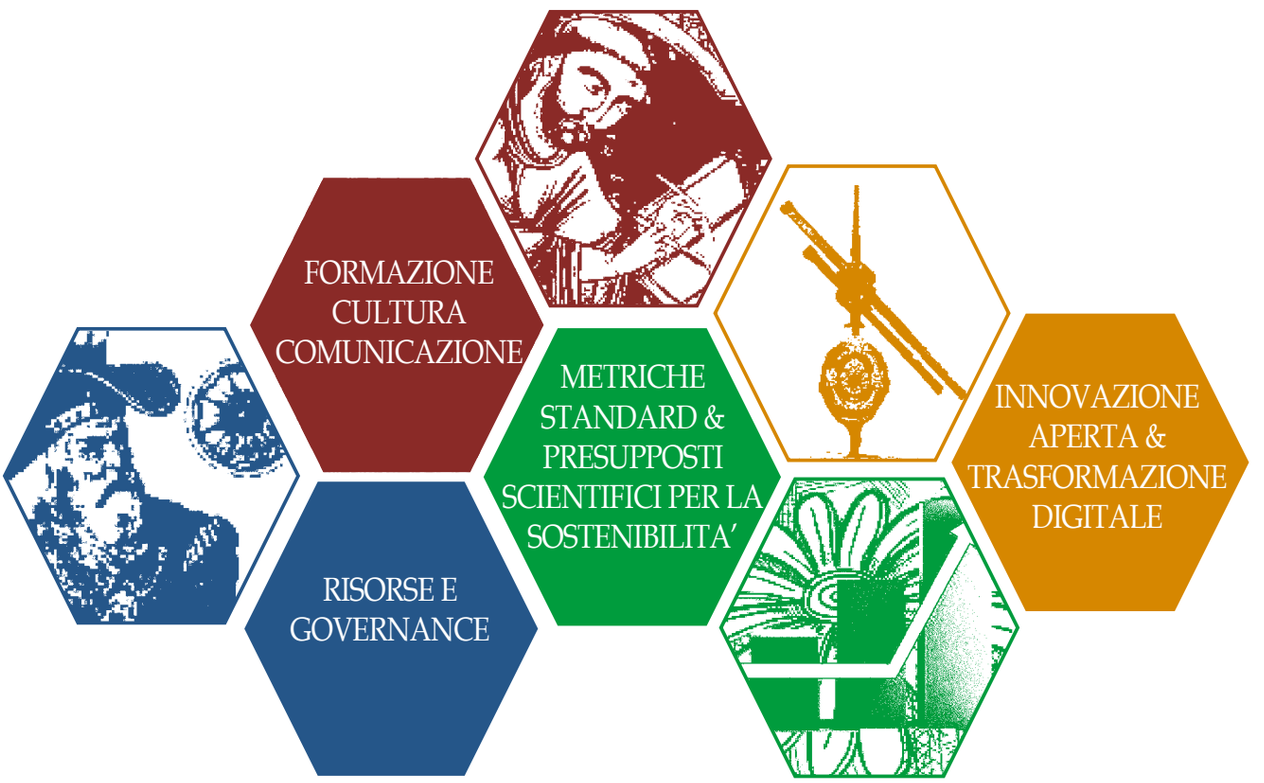
Un'efficienza ricercata anche in situazioni emergenziali - come quella recentemente affrontata a causa della pandemia da COVID- 19 - che ha ulteriormente sottolineato l'importanza di avere a disposizione un sistema resiliente, in grado di identificare rapidamente nuovi colli di bottiglia e relative soluzioni pratiche ed alternative da percorrere.

Tuttavia, troppo spesso, tali sforzi non vengono adeguatamente percepiti: il consumatore finale e la pubblica opinione più in generale infatti, pur beneficiando sempre più di tale efficienza logistica (qualsiasi prodotto, in qualsiasi momento, in qualsiasi luogo), non è messa nella condizione di apprezzarne i complessi meccanismi che la governano.

In quest'ottica, la Carta di Padova si propone come un primo elemento di sintesi rispetto ad obiettivi convergenti verso un nuovo modello di sviluppo sostenibile in cui a farla da padrone sia l'agire secondo una logica di sistema, per valorizzare tutto ciò che accomuna la complessità dell'offerta di servizi logistici e i relativi benefici per imprese e comunità.

Obiettivi e principi guida

Essendo la massa critica uno degli elementi fondanti di una qualsiasi spinta innovativa, la Carta di Padova nasce dalla volontà di ben 13 tra i più autorevoli gruppi di stakeholder del sistema (in forma di associazione e/o confederazione) al fine di tracciare una rotta per lo sviluppo di una logistica sempre più sostenibile ed efficiente, in grado di rispondere ai nuovi paradigmi strategici e operativi che la Società richiede, ma anche di influenzarne la logica.
La Carta di Padova rappresenta dunque un punto di partenza da cui tracciare un percorso condiviso ed aperto a successive integrazioni, orientato a dare indicazioni strategiche su come affrontare i prossimi passi che il sistema logistico è chiamato a fare e, soprattutto, in che modo renderli efficienti, sostenibili ed efficaci.
In tal senso, un elemento cardine del percorso è rappresentato dalla necessità di comunicare correttamente il valore ed il ruolo del sistema a chi non è – ancora – in grado di apprezzarne la strategicità. Non da ultimo, la Carta di Padova rappresenta una chiamata, aperta a tutti gli attori di questa filiera, affinché si trovi un linguaggio e un percorso comune in grado di orientare la logistica ad un futuro sempre più sostenibile.
Un percorso in cui la catena logistica nel suo complesso (persone, infrastrutture materiali e immateriali, mezzi e processi) si basi su modelli di business che – come nella più classica delle definizioni di sostenibilità – permettano di assolvere le esigenze del presente senza compromettere quelle delle generazioni future.
In tal senso, i margini di miglioramento si annidano in infinite variabili di ottimizzazione del sistema che nella Carta di Padova sono riconducibili ai seguenti pilastri e presupposti che potranno dettare l'agenda del medio periodo.



Quattro pilastri per quattro presupposti di sistema

FORMAZIONE, CULTURA E COMUNICAZIONE

Alla base di ogni cambiamento di modello c'è una nuova cultura condivisa ed una evoluzione delle competenze e dei valori con essa percepiti.
In un mondo sempre più interconnesso, "la comunicazione" è il presupposto e fattore acceleratore di tale cambiamento.

INNOVAZIONE APERTA E TRASFORMAZIONE DIGITALE

Gli ecosistemi socio-economici ed i modelli di business evolvono e si rinnovano per effetto di una innovazione sempre più aperta, esponenziale e radicale (disruptive). La trasformazione digitale non è solo migliorare cosa si fa, ma avere consapevolezza di cosa abbia ancora senso o non senso fare.

METRICHE E PRESUPPOSTI SCIENTIFICI PER LA SOSTENIBILITÀ

Lo sviluppo, nella sua accezione strategica e di accrescimento del benessere, può essere solo uno sviluppo sostenibile, in equilibrio con gli elementi ambientali, sociali ed economici. Nel perseguire tale azione la scienza deve offrire riferimenti ed obiettivi condivisi, oggettivi e misurabili.

RISORSE E GOVERNANCE

Senza una visione d'insieme ed un lavoro congiunto pubblico-privato, la governance diminuisce la propria efficacia e le risorse investite nel sistema diminuiscono la loro capacità di generare innovazione e valore sul breve termine e sugli effetti strategici di lungo periodo.

Il nostro impegno

Il gruppo di lavoro ha elaborato una visione strategica di medio- lungo termine definendo una serie di impegni concreti sui 4 pilastri individuati

- Sostenere e **comunicare** un nuovo approccio **culturale** improntato sull'importanza ed il ruolo strategico dei processi logistici: la logistica come valore e non solo come costo.
- Alla luce degli **aspetti di innovazione** e del cambio di paradigma sugli equilibri di uno sviluppo sostenibile, **valorizzare** le **competenze** del personale del settore logistico usando modelli di partnership con organizzazione pubbliche e private, profit e no-profit ed il mondo accademico e della ricerca applicata.
- Definire un **metodo** per la generazione di obiettivi comuni tra domanda e offerta di servizi logistici.

- Sostenere in maniera decisa l'innovazione aperta, in tutte le sue declinazioni (di processo, di prodotto, organizzativa) con particolare riferimento alla **dematerializzazione della documentazione** (es. *paper free*), alla sicurezza e condivisione dei dati lungo tutta la catena logistica (es. *block chain*, corridoi doganali, *port community system*) e degli assett (*sharing logistics*).
- Puntare su una p**iù ampia condivisione delle informazioni e best practice**, anche a livello internazionale, attraverso **banche dati e repository aperti e trasparenti**.
- Sostenere la transizione energetica attraverso **propulsioni alternative** dei mezzi di trasporto.
- Sostenere l'innovazione tecnologica nelle infrastrutture materiali e immateriali.
- Puntare sulla **trasformazione digitale** per generare un nuovo scambio di valore tra domanda, offerta ed utilizzo di servizi logistici.

- Spingere sulla quantificazione e valorizzazione dei benefici ambientali, sulla base di obiettivi scientifici consolidati (*Scienze Based Targets*), metriche e standard riconosciuti a livello internazionale..
- Sviluppare un **dizionario del linguaggio condiviso** utile a identificare le sfide della logistica sostenibile.
- **Contribuire a ridurre** ogni anno le **emissioni di gas clima-alteranti**, le emissioni inquinanti ed il consumo di risorse naturali definendo **obiettivi misurabili e monitorabili nel tempo**.
- **Comunicare in maniera trasparente ed oggettiva** le risultanze degli sforzi, promuovendo l'utilizzo di **metodologie di calcolo** e monitoraggio omogenee.
- Aumentare la **quota di trasporto intermodale** (mare/strada, strada/ferrovia, mare/ferrovia) delle merci per i flussi gestiti su medie e lunghe distanze qualora fossero presenti servizi di trasporto marittimo e/o ferroviario affidabili e con un rapporto competitivo di qualità/prezzo.
- Collegare le iniziative e gli impegni sulla base del contributo al raggiungimento degli obiettivi definiti nell'agenda dell'ONU (**Sustainable development goals**).

- **Ottimizzare** l'utilizzo delle risorse derivanti da **finanziamenti nazionali ed Europei** sviluppando reti e massa critica in grado di fare la differenza
- **Valorizzare** il ruolo delle **best practices** quale risorsa fondamentale per imparare (nel bene e nel male) da altre esperienze sviluppate attraverso programmi e misure di soste gno all'innovazione dei processi logistici.
- Affermare la necessità di perseguire una **politica di supporto della funzione intermodale** attuata in maniera **organica ed omogenea** lungo i Corridoi EU.
- Divenire **interlocutori qualificati** per le istituzioni nazionali e comunitarie per il supporto alla definizione di indirizzi strategici, nuovi regolamenti e programmi di finanziamento.

Agire per priorità

In risposta agli impegni descritti, il gruppo di lavoro ha in particolare indicato alcuni esempi di iniziative concrete su cui lavorare insieme da subito con tutti gli stakeholder interessati.

- Definizione di un **protocollo d'intesa** con Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca per la definizione di percorsi scolastici orientati e lo sviluppo di **pacchetti formativi** per le professionalità del mondo della logistica (autisti, macchinisti, gruisti, operatori addetti alla movimentazione, raider, supervisori ecc.)..
- **Convergenza dei canali social** dei promotori della Carta di Padova finalizzata ad identificare un canale ad hoc che funga da punto di riferimento per promuovere messaggi, anche istituzionali sul tema della logistica efficiente e sostenibile.

- Definizione di iniziative dedicate alla diffusione della **conoscenza delle tecnologie** relative all'utilizzo di **carburanti o sistemi di propulsione alternativi** (es. GNL, GNC, biogas, elettrico, idrogeno).
- Definizione e promozione di un **label dedicato** a garantire il livello di sostenibilità del servizio offerto con riferimento ai diversi step e attori della filiera logistica.

- Sulla base delle iniziative più consolidate a livello internazionale, promuovere l'accordo su una **modalità di misurazione delle emissioni clima-alternanti ed inquinanti** che sia univoca e applicata similarmente nei diversi segmenti della catena logistica.
- Definizione di **premialità** dedicate, da proporre e diffondere nell'ambito delle iniziative volte ad incrementare la sostenibilità.

- Azione congiunta nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e delle amministrazioni regionali per spingere la creazione e finanziamento di **strumenti appositamente disegnati per lo sviluppo della logistica sostenibile**, eventualmente in sinergia con iniziative tipo PON e POR e definizione di un **sistema di monitoraggio di bandi** da mettere a disposizione del sistema secondo una logica di cluster tematico.
- Definizione di un **database condiviso** relativo a **dati ed informazioni di base utili** per lo sviluppo di future iniziative singole e di sistema.

Agire oggi per cambiare il domani

Alla luce di quanto condiviso, la Carta di Padova rappresenta dunque un check-point, una presa d'atto della necessità di lavorare congiuntamente alla definizione di nuovi paradigmi che tengano in considerazione la necessità di muovere merci in maniera più sostenibile ed efficiente.
In tal senso, la Carta di Padova costituisce, non tanto un comandamento scritto sulla carta per i posteri, quanto piuttosto lo start-up di un laboratorio, aperto ai contributi di tutti, che vuole definire un patrimonio comune di iniziative ed informazioni che contribuiranno a plasmare la logistica di domani, al fine di onorare l'impegno preso con le future generazioni.
Per questo motivo, il primo impegno sarà rappresentato dal consolidamento del gruppo di lavoro negli "Stati generali della logistica sostenibile", i quali avranno come primo obiettivo la definizione di un quadro di partenza su cui declinare via via obiettivi puntuali, che verranno opportunamente monitorati e adeguatamente raccontati a cittadini, istituzioni ed imprese.

I primi firmatari

ANITA	Il Presidente Thomas Baumgartner
ASSITERMINAL	Il Direttore Alessandro Ferrari
ASSOLOGISTICA	Il Presidente Andrea Gentile
CONFETRA	Il Presidente Guido Nicolini
FERCARGO	Il Presidente Luigi Legnani
FEDERCHIMICA	Il Presidente Paolo Lamberti
FEDERCONSUMATORI	Il Presidente Emilio Viafora
FEDESPEDI	Il Presidente Fedespedi Giovani Armando Borriello
FREIGHT LEADERS COUNCIL	Il Presidente Massimo Marciani
GREEN LOGISTICS EXPO	Il Presidente Sergio Gelain
STATI GENERALI DELL'INNOVAZIONE	Il Presidente Fulvio Ananasso
SOS-LOGISTICA	Il Presidente Daniele Testi
UNRAE	Il Presidente della Sezione Veicoli Industriali Paolo A. Starace

ANITA

ASSITERMINAL
Associazione Italiana Port & Terminal Operators

Assologistica

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

FER CARGO
Associazione delle Imprese Ferroviarie nel Trasporto Merci

FEDERCHIMICA
CONFINDUSTRIA

Federconsumatori
Difendiamo valori, tuteliamo diritti

FEDESPEDI
FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

FREIGHT LEADERS COUNCIL

GREEN LOGISTICS EXPO
SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE

Stati Generali dell'Innovazione

log SOS
ASSOCIAZIONE PER LA LOGISTICA SOSTENIBILE

UNRAE
Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri

RegioneEmilia-Romagna

La ripresa del lavoro in sicurezza è un gioco di squadra

Insieme per il lavoro, insieme contro il Covid.

Nei luoghi di lavoro rispettiamo tutti le regole sanitarie per garantire la ripresa, la qualità e la stabilità dell'occupazione.

#lavorosicuro

Le regole per il lavoro in sicurezza su:
www.lavorosicuroer.it