
La Carta di Padova

Insieme per una logistica
sostenibile ed efficiente



Anita - Assiterminal - Assologistica - Confetra - Fercargo
Federchimica - Federconsumatori - Fedespedi
Freight Leaders Council - Green Logistics Expo
Stati Generali Dell'innovazione - SosLogistica
Unrae (Sezione Veicoli Industriali)

Padova, 12 novembre 2020

La Carta di Padova

Insieme per una logistica
sostenibile ed efficiente

Anita - Assiterminal - Assologistica - Confetra - Fercargo
Federchimica - Federconsumatori - Fedespedi
Freight Leaders Council - Green Logistics Expo
Stati Generali Dell'innovazione - SosLogistica
Unrae (Sezione Veicoli Industriali)



1

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.

2

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, soprat-

tutto, 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 ed 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.



3

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 SOSTENIBILITA'

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.

4

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 organizzazioni 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 asset (*sharing logistics*).
- Puntare su una **più 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 ma-

teriali 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 climalteranti**, 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-

gnò 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.

5

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.



1. 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.).
2. **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.



3. 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).

4. 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.
5. 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 similamente nei diversi segmenti della catena logistica.
6. Definizione di **premierità** dedicate, da proporre e diffondere nell'ambito delle iniziative volte ad incrementare la sostenibilità.
7. 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.
8. Definizione di un **database condiviso** relativo a **dati ed informazioni di base utili** per lo sviluppo di future iniziative singole e di sistema.

6

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.





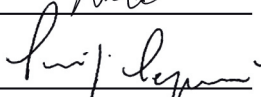

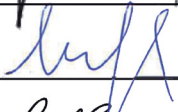
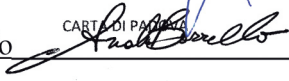
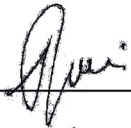


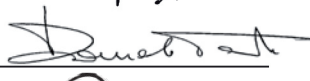
In tal senso, la Carta di Padova costituisce, non tanto un comando scritto sulla carta per i posteri, quanto piuttosto lo *start-up* di un laboratorio, aperto ai contributi di tutti, che vuole definire un patrimonio comune di iniziative ed informazioni che contribuiranno a plasmare la logistica di domani, 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.



7

I primi firmatari

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