





# KPI di sostenibilità ambientale

a cura di **Fedespediti Giovani**  
con la collaborazione del **Green Transition Hub,**  
**LIUC-Università Cattaneo**

 I QUADERNI DI  
**FEDESPEDITI**



Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano  
+39 02 671541  
fedespedit@fedespedit.it  
**www.fedespedit.it**



Milano, Novembre 2023

*Divieto di utilizzo e riproduzione a norma di legge.*





# Sommario

<b>Prefazione</b>	<b>7</b>
<b>Introduzione</b>	<b>9</b>
<b>01 PERCHÉ UN QUADERNO SUI KPI DI SOSTENIBILITÀ</b>	<b>10</b>
<b>02 IL PROGETTO GREEN 2023: FASI E SVILUPPO</b>	<b>16</b>
— 2.1 FASE 1 (gennaio 2023 - marzo 2023)	<b>18</b>
— 2.2 FASE 2 (marzo 2023 - maggio 2023)	<b>19</b>
— 2.3 FASE 3 (maggio 2023 - luglio 2023)	<b>20</b>
— 2.4 FASE 4 (luglio 2023 - agosto 2023)	<b>21</b>
— 2.5 FASE 5 (settembre 2023 - ottobre 2023)	<b>21</b>
<b>03 I FRAMEWORK DI RIFERIMENTO E LA NORMATIVA PER LA SOSTENIBILITÀ</b>	<b>22</b>
— 3.1 Strumenti che impattano sui processi organizzativi	<b>24</b>
— 3.1.1 Sistemi di Gestione Ambientale (SGA).	<b>24</b>
— 3.1.2 Certificazioni ambientali	<b>26</b>
— 3.2 Strumenti orientati alla misurazione e alla rendicontazione	<b>26</b>
— 3.2.1 Global Reporting Initiative (GRI)	<b>27</b>
— 3.2.2 Sustainability Accounting Standards Board (SASB)	<b>28</b>
— 3.2.3 Protocollo GHG (Greenhouse Gas Protocol)	<b>28</b>
— 3.2.4 Framework GLEC (Global Logistics Emissions Council)	<b>29</b>
— 3.2.5 European Sustainability Reporting Standards (ESRS)	<b>29</b>
<b>04 LA MISURA DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE NEL SETTORE DELLE SPEDIZIONI INTERNAZIONALI</b>	<b>32</b>
— 4.1 Gli indicatori di prestazione nell'ambito del magazzino	<b>36</b>
— 4.2 Gli indicatori di prestazione nell'ambito del trasporto	<b>38</b>
— 4.3 Gli indicatori di prestazione nell'ambito della filiera	<b>40</b>
— 4.4 Gli indicatori di prestazione nell'ambito dell'ufficio	<b>42</b>
<b>05 RIFLESSIONI FINALI E CONCLUSIONI</b>	<b>44</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>52</b>



# D

# prefazione



**Armando Borriello**  
Presidente FEDESPEDI Giovani



## Prefazione

Nel 2019, FedespEDI Giovani decise di affrontare il tema della sostenibilità, di crescente importanza anche per le imprese di spedizione, proprio in virtù della loro posizione centrale nell'organizzazione dei flussi internazionali delle merci.

In questo ambito, uno degli obiettivi che si è data FedespEDI Giovani è stato quello di aiutare le imprese associate, e non solo quelle, a comprendere la necessità ineludibile di affrontare queste problematiche in modo consapevole, avendo presente cosa esse comportino in termini d'impegno organizzativo e anche economico.

Il nostro impegno ha avuto formalmente inizio con la firma della carta di Padova, un documento condiviso con varie associazioni di categoria del nostro settore, che le impegna a promuovere la sostenibilità delle filiere dei trasporti e della logistica e nostro punto di riferimento per avviare una progettualità su questi temi.

Così è nata l'idea di "costruire" un Quaderno che affrontasse i temi in oggetto, non tanto dal punto di vista teorico, quanto operativo, fornendo un insieme di indicatori facilmente utilizzabili in qualsiasi azienda (KPI), indipendentemente dalla sua dimensione, inquadrandoli nell'attuale contesto normativo e descrivendo in modo sintetico, ma

esaustivo, le implicazioni organizzative della loro applicazione.

Come detto nel capitolo finale *abbiamo così voluto dare un contributo alla diffusione delle pratiche di sostenibilità in un settore, quello delle spedizioni internazionali, in cui si riscontra ancora poca chiarezza su cosa significhi esattamente "sostenibilità", nonché quali siano gli indicatori (KPI) e le metriche più adeguate e riconosciute dal mercato per misurarla.*

Il Quaderno non avrebbe potuto essere realizzato senza la preziosa collaborazione, sul piano scientifico e della ricerca sul campo, del *Green Transition Hub* dell'Università Cattaneo-LIUC di Castellanza (VA). Voglio quindi ringraziare per l'impegno profuso il prof. Alessandro Creazza e l'ing. Martina Farioni e i tesisti che li hanno coadiuvati, Karen Gaetano, Luca Grassi e Andrea Zucchelli, ai quali vanno i nostri migliori auguri per il loro futuro professionale.

Un sentito ringraziamento va anche alle 13 aziende associate (aziende pilota) per il tempo e la passione che hanno dedicato al Progetto.

Vi auguro una buona lettura, sperando che questo Quaderno diventi uno strumento di riferimento per le imprese del nostro sistema.





# Autori

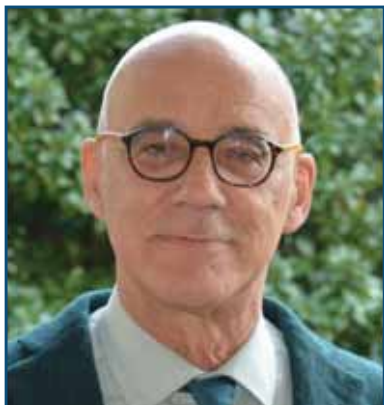


**Alessandro Creazza**  
Direttore GTH LIUC



**Martina Farioli**  
Management Team GTH LIUC

**LIUC** | **GREEN**  
Università Cattaneo | **TRANSITION**  
**HUB** 

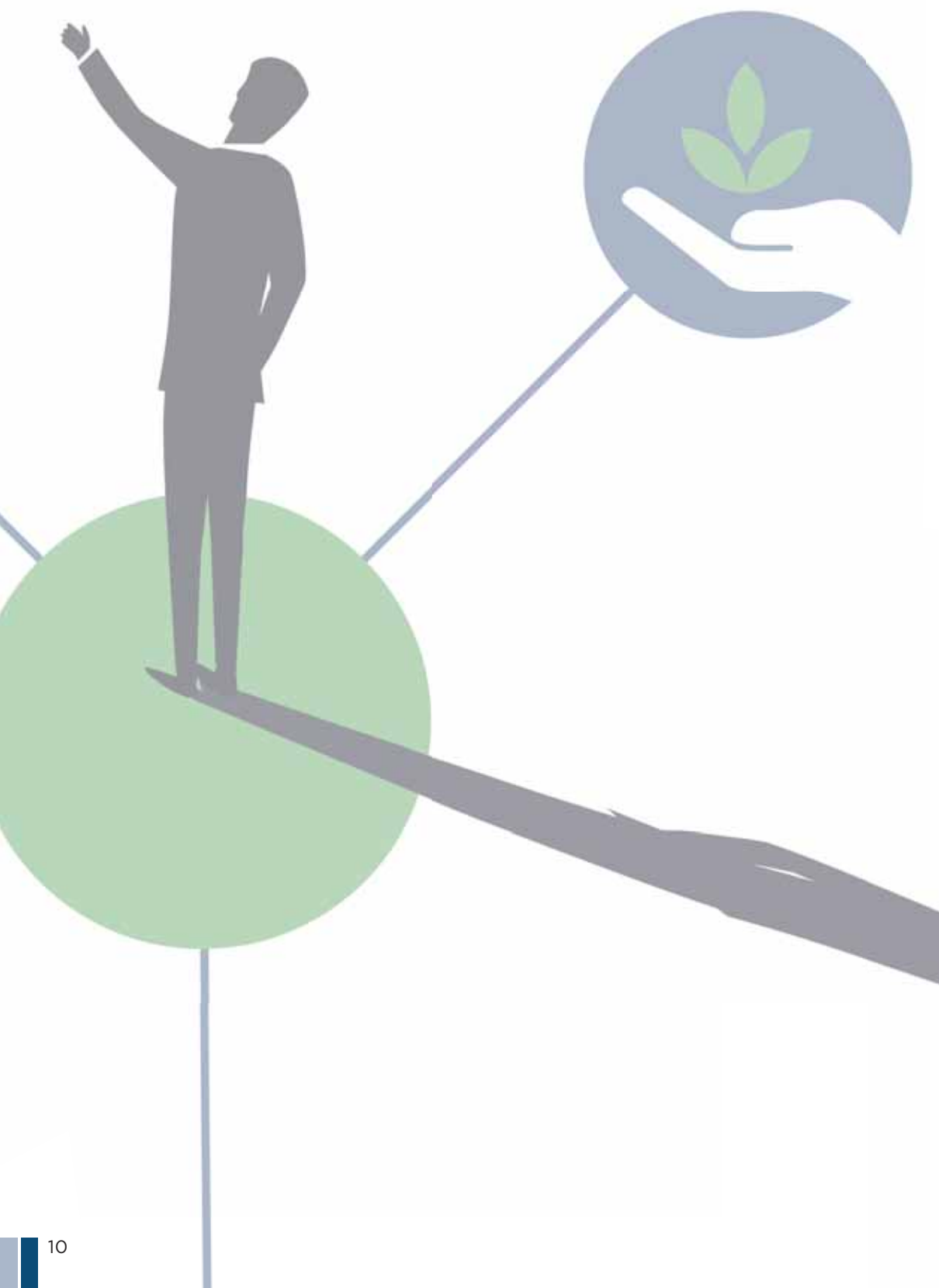


**Sergio Curi**  
Centro Studi FEDESPEDI



FEDERAZIONE NAZIONALE IMPRESE  
DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI





A stylized graphic of a bar chart with three bars of increasing height, rendered in a light blue color against a dark blue background.

01

**P**ERCHÉ UN  
QUADERNO  
SUI KPI DI  
SOSTENIBILITÀ

PERCHÉ



Il tema della sostenibilità ha catturato l'interesse del pubblico e delle aziende, sulla spinta dell'impatto dei cambiamenti climatici, dell'influenza delle attività umane su questi fenomeni e della crescente necessità di affrontare tali sfide con determinazione.

L'Unione Europea ha attivato da tempo un percorso d'intervento, che ha portato alla definizione del **Green Deal** europeo, ossia un complesso di iniziative finalizzate alla transizione verde e al raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050, che coinvolgono i più diversi settori, dall'energia ai trasporti, dall'industria all'agricoltura, alla finanza.

Il Green Deal europeo ha due scopi di fondo, tra loro correlati:

- 1) contenere l'aumento della temperatura terrestre entro gli 1,5°C;
- 2) ridurre le emissioni del 55% entro il 2030, con l'obiettivo raggiungere emissioni zero (*net-zero*) entro il 2050.

Per il loro raggiungimento l'Unione si è mossa su due piani:

- 1) approvazione del Reg. (UE) 2021/1119 conosciuto anche come "Normativa europea sul clima", il quale stabilisce che **l'obiettivo vincolante dell'equilibrio tra le emissioni e gli assorbimenti di tutta l'Unione dei gas a effetto serra deve essere raggiunto, al più tardi, nel 2050, così da realizzare l'azzeramento delle emissioni nette entro tale data e successivamente, l'Unione mira a conseguire emissioni negative** (Art. 2);
- 2) elaborazione di un insieme di proposte (*Fit for 55*<sup>1</sup>) volte a modificare la legislazione europea per renderla coerente con quanto stabilito dal Reg. (UE) 2021/1119, in particolare con l'obiettivo di ridurre le emissioni del 55% entro il 2030.

Tali iniziative hanno avuto il merito, non solo di sensibilizzare cittadini ed imprese al tema della sostenibilità nelle sue varie sfaccettature (ESG - *Environmental, Social, Governance*), ma anche di attivare percorsi virtuosi in ambito tecnico-scientifico per rendere più eco-compatibili i processi industriali e i loro prodotti.

Come ben sintetizzato in un documento di presentazione del Consiglio europeo<sup>2</sup>, le varie iniziative mirano a:

- *garantire una transizione giusta e socialmente equa;*
- *mantenere e rafforzare l'innovazione e la competitività dell'industria della UE assicurando allo stesso tempo parità di condizioni rispetto agli operatori economici dei paesi terzi;*
- *sostenere la posizione leader della UE nella lotta globale contro i cambiamenti climatici.*

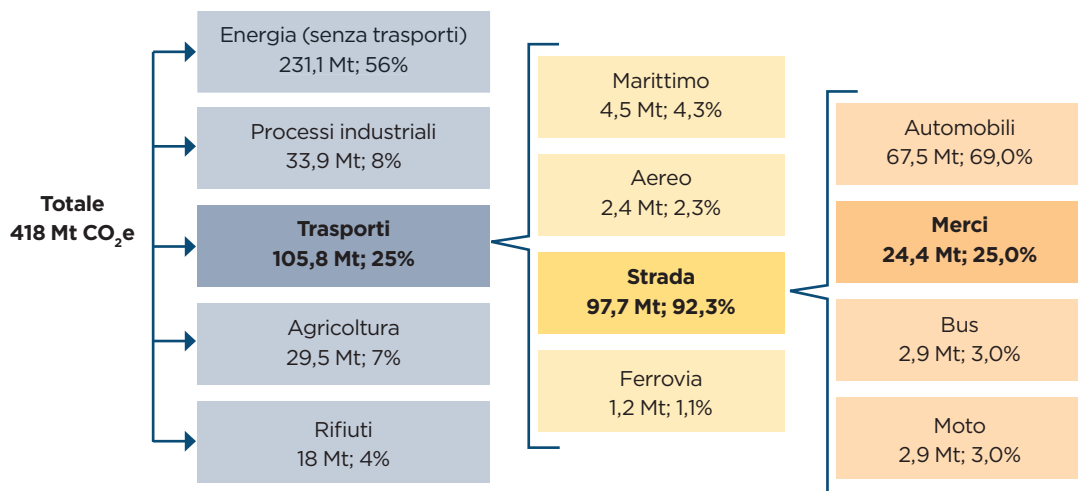
Se la sostenibilità, specialmente quando si tratta di aspetti ambientali, è un concetto che riguarda tutte le istituzioni sociali (individui, famiglie e imprese), diventa particolarmente significativo nel caso del settore dei trasporti e della logistica (T&L), non solo per la sua importanza nell'ambito dell'attuale attività economica, che non può più essere concepita senza di esso, ma anche per il suo significativo contributo ai processi responsabili dei cambiamenti climatici in corso.

<sup>1</sup> <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

<sup>2</sup> <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/green-deal/#what>

Basti pensare che in Italia il settore dei trasporti, nel suo complesso, rappresenta il 25% circa delle emissioni totali (418 Mt CO<sub>2</sub>e) di gas a effetto serra<sup>3</sup>, di cui il 92% circa imputabili al trasporto stradale, all'interno del quale il settore merci, con 24,4 Mt, pesa per il 25%. A queste emissioni si aggiungono quelle del trasporto aereo e marittimo di merci, nonché altri inquinanti come, ad esempio, i particolati (PM10).

**Fig. 1** Emissioni di gas serra per settore e modalità di trasporto.



Fonte: ISPRA, National Greenhouse Inventory Report 2021

Se le aziende hanno ormai chiara la necessità di affrontare la sfida della sostenibilità, il come farlo è invece un tema complesso, una vera sfida nella sfida, che richiede chiarezza sugli obiettivi da raggiungere, sulle azioni da porre in atto e sulle risorse, anche finanziarie, da impiegare.

Le motivazioni che spingono in questo senso non sono infatti di sola natura normativa, ma anche di mercato, sia dal lato dei consumatori, sia delle aziende clienti, che sollecitano sempre più spesso certificazioni (es. ISO 14001, 14004, ecc.) riguardanti le modalità di gestione delle problematiche ambientali da parte delle organizzazioni.

È richiesta, insomma, come premessa necessaria, una «maturazione culturale» che deve coinvolgere l'intero organico aziendale, dal top management al personale di magazzino.

La transizione verde non si sostanzia infatti nel mero utilizzo di mezzi meno impattanti, ma coinvolge l'intera organizzazione dell'impresa e le modalità di erogazione del servizio, oltre naturalmente la qualità degli immobili, l'efficienza energetica degli impianti, dei mezzi di movimentazione e di trasporto, nonché la ricerca di imballi a minor impatto ambientale.

<sup>3</sup> I principali gas serra sono: idrofluorocarburi, clorofluorocarburi, anidride carbonica, metano, ossido di azoto e vapore acqueo.

In questo scenario, l'utilizzo delle tecnologie digitali, con le loro potenzialità di connessione, controllo e visibilità dei processi fanno parte integrante del passaggio verso la sostenibilità dei processi logistici. Il passo successivo alla presa d'atto di dover affrontare la sfida della sostenibilità è lo sviluppo di un "**Piano della Sostenibilità**", articolato in più fasi, che partendo dalla definizione della strategia, arrivi alla descrizione di quella operativa, con la verifica finale dei risultati, la loro analisi critica, le eventuali correzioni, in un processo di progressivo affinamento degli interventi.

**Fig. 2** *Il piano della sostenibilità e le sue fasi.*



Fonte: Università Cattaneo - LIUC

Più in particolare un Piano della sostenibilità dovrebbe contenere le seguenti fasi:

**1. Calcolo delle emissioni per area funzionale/attività:** individuazione delle fonti di emissione dirette (es. camion) e indirette (es. energia elettrica utilizzata) e loro quantificazione per area funzionale (es. uffici, magazzini, trasporto, ecc.). Valutazione dell'intensità di emissioni per tipologia di servizio. Definizione degli strumenti per il calcolo, delle metriche utilizzabili e di un set di KPI per misurare le prestazioni.

**2. Definizione degli obiettivi e loro condivisione interna:** in termini di quantità delle riduzioni e tempo previsto. Valutazione della relazione tra obiettivi, modello di business attuale e organizzazione dei servizi. Coinvolgimento del personale nel processo di cambiamento: dalla comprensione della sua necessità, alla partecipazione attiva al raggiungimento degli obiettivi. Valutare eventuali resistenze e capirne le motivazioni.

**3. Valutazione delle opzioni d'intervento e dei relativi costi:** gli obiettivi individuati richiedono dei cambiamenti? se sì, quali? Che tipo di strategie di adattamento dovrebbero essere considerate e con quali costi?

**4. Scelta degli interventi e definizione delle azioni:** dati gli obiettivi individuati e le diverse opzioni possibili per il loro raggiungimento, effettuare le scelte che meglio bilancino le variabili in gioco: dimensione dei cambiamenti necessari, impegno economico-finanziario richiesto, sforzo organizzativo, ecc.

<sup>4</sup> Hoffman D.J., Getting ahead of the curve: corporate strategy that address climate change. The University of Michigan (2006)

**5. Gestione dei rapporti con gli stakeholder:** è un momento importante e delicato. Ogni azienda opera all'interno di un contesto, un ecosistema, di cui è parte integrante. Le azioni intraprese possono impattare sui clienti, ma soprattutto sui fornitori. Da qui la necessità di informare e chiarire le scelte dell'azienda, magari rendendoli partecipi (partner) del cambiamento.

**6. Monitoraggio dei risultati e loro valutazione:** definiti gli obiettivi, le azioni, le responsabilità si entra nella fase operativa e quindi del monitoraggio dei risultati e della loro valutazione, rispetto agli obiettivi prefissati, sia in termini quantitativi, sia qualitativi (es. difficoltà d'attuazione di quella particolare procedura).

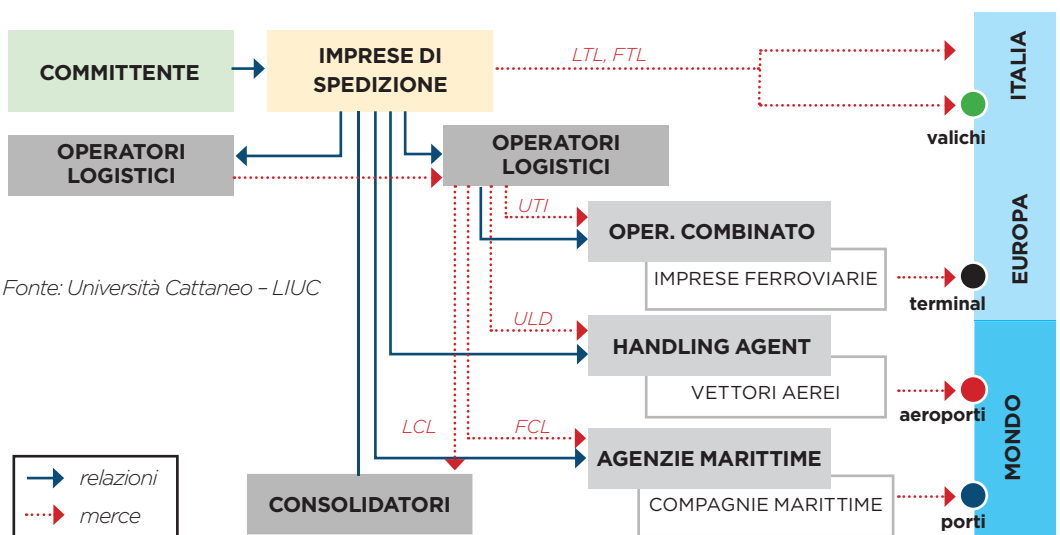
**7. Adeguamenti, correzioni, implementazioni:** in stretta connessione con il precedente, questo step, partendo dai risultati ottenuti e dalla loro analisi critica, interviene mettendo a punto i necessari adeguamenti, piuttosto che correzioni, in un processo continuo e circolare di miglioramento e implementazione.

Naturalmente è necessario tenere conto che ogni azienda ha la sua storia, organizzazione, modello di business, risorse finanziarie e umane, con la conseguenza che non esiste un modello unico da applicare in modo acritico e pedissequo, ma piuttosto la necessità di modellare, in modo intelligente e flessibile, le proprie caratteristiche ai percorsi individuati di adeguamento agli obiettivi di sostenibilità.

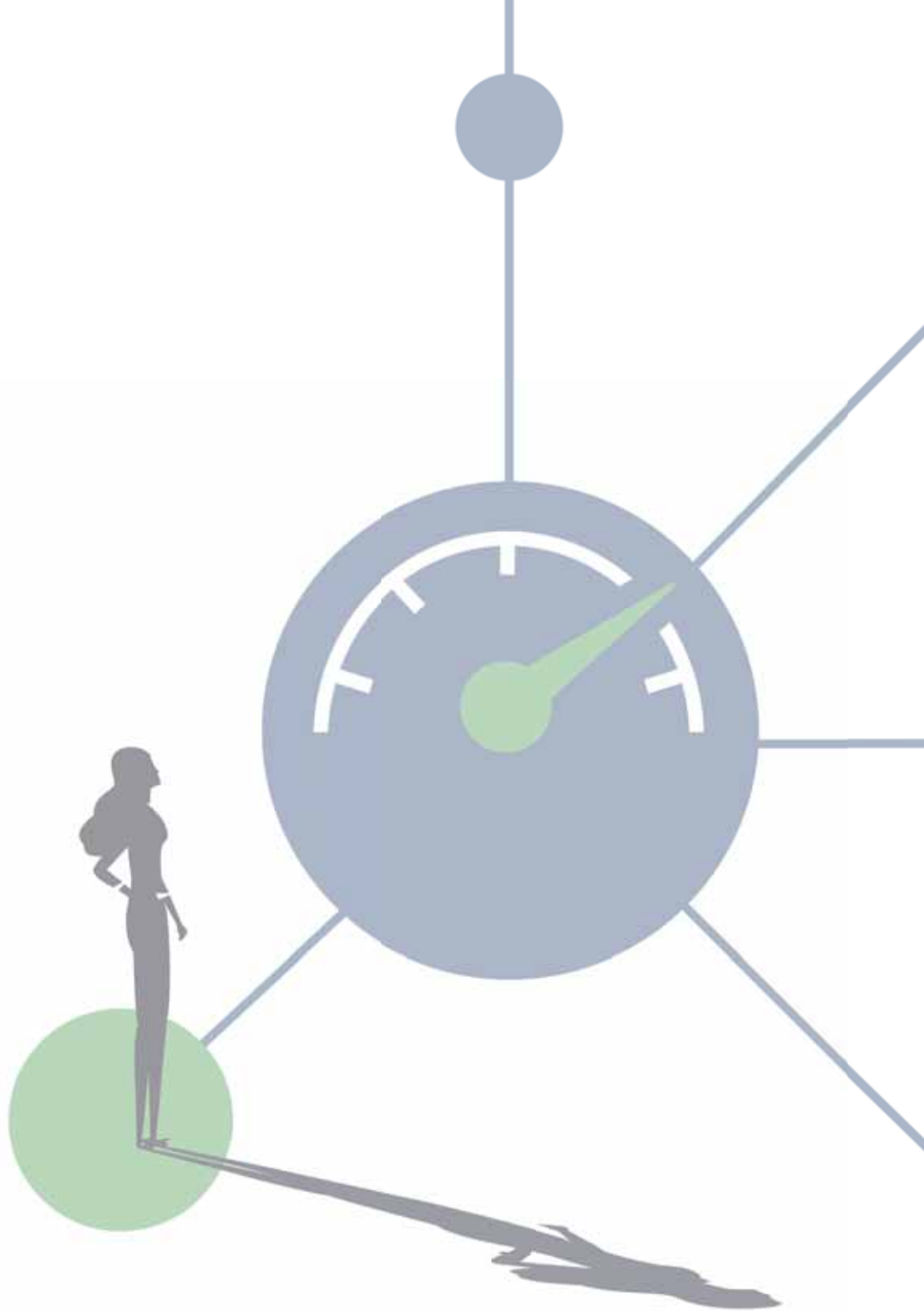
Se ogni impresa ha le sue caratteristiche che la differenziano dalle altre, ciò vale in particolare nel caso degli spedizionieri, in virtù della peculiare attività svolta, che li colloca al centro di un complesso reticolo di relazioni con una molteplicità di soggetti.

Dalla ricerca sul campo e dalle interviste fatte è emerso chiaramente come gli spedizionieri abbiano ben presente il tema della sostenibilità e le sfide organizzative ed economiche che esso pone.

**Fig. 3** *Il sistema delle relazioni degli spedizionieri.*









02

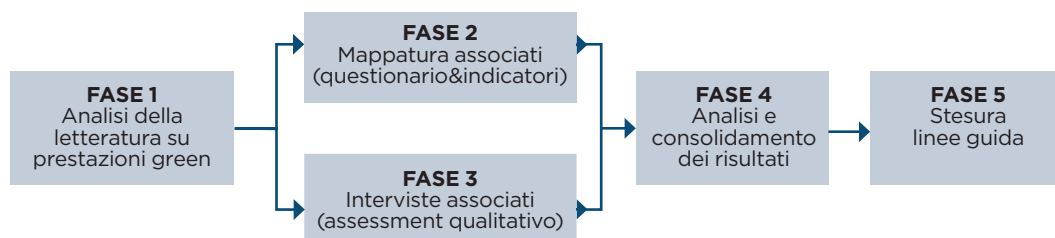
# IL PROGETTO GREEN 2023: FASI E SVILUPPO

PROG

A seguito di una serie di incontri programmatici di pianificazione e organizzazione delle attività fra Fedespediti Giovani e il Green Transition Hub dell'Università Cattaneo-LIUC, si è deciso di strutturare il **Progetto Green 2023** in cinque fasi principali, con kick-off nel mese di gennaio 2023 e conclusione nel mese di novembre 2023.

In figura si riporta la struttura del framework di ricerca del progetto, basato su metodologie di ricerca mista, ovvero in grado di combinare metodi empirici di natura qualitativa (interviste e focus group) e di natura quantitativa (analisi statistiche delle risposte a questionari distribuiti su larga scala).

**Fig. 4** *Le fasi della ricerca.*



Fonte: Università Cattaneo - LIUC

## 2.1 FASE 1 (gennaio 2023 - marzo 2023)

La prima fase del progetto ha approfondito l'analisi della letteratura riguardante la misurazione delle prestazioni ambientali e degli indicatori chiave di prestazione (*Key Performance Indicator, KPI*) presenti nei principali *framework* di misurazione.

Dato che la tematica della misurazione delle prestazioni ambientali è molto ampia e coinvolge sia il mondo accademico, sia il mondo tecnico-industriale, è stata decisa un'analisi della letteratura che rifletta questo duplice aspetto. È stata pertanto esaminata sia la letteratura scientifica (es. articoli pubblicati su riviste internazionali, atti di conferenze e convegni accademici), sia quella cosiddetta grigia (es. report tecnici, *white paper*, ecc.).

L'analisi della letteratura scientifica ha consentito di:

1. identificare i KPI di sostenibilità utilizzabili per la valutazione della gestione ambientale delle imprese, individuando i quattro principali ambiti d'applicazione: gestione del magazzino, gestione degli uffici, gestione dell'organizzazione, trasporti e spedizioni;
2. precisare gli standard di riferimento per la valutazione delle prestazioni ambientali.

L'analisi della letteratura grigia ha permesso invece di approfondire il contenuto di dettaglio e tecnico degli standard di riferimento utilizzati dalle aziende, al fine di comprendere come tali strumenti vengano schematizzati, organizzati e resi applicabili all'interno delle realtà aziendali.

I principali schemi di misurazione analizzati sono ispirati ai principi del *Global Compact* e agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite, quali: Standard ISO (*International Organization for Standardization*), Standard GRI (*Global Reporting Initiative*), GHG (*Greenhouse Gases Protocol*), SASB (*Sustainability Accounting Standards Board*), Framework GLEC (*Global Logistics Emissions Council*) e ovviamente gli standard europei ufficiali ESRS (*European Sustainability Reporting Standards*).

Da rilevare come questi ultimi siano in fase di revisione da parte dell'EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group), l'ente della Commissione Europea preposto alla redazione degli standard, che li renderà disponibili nel 2024. L'analisi della letteratura ha inoltre evidenziato con chiarezza la complessità del quadro normativo, dei framework disponibili e la sovrabbondanza dei KPI proposti. Di conseguenza è stata necessaria un'opera di razionalizzazione e sintesi del materiale disponibile, per renderlo facilmente fruibile da parte delle imprese associate. Come output di questa azione di razionalizzazione si è ottenuta un primo set di KPI per la misurazione della sostenibilità ambientale nel settore delle spedizioni internazionali, che è diventato quindi oggetto di validazione e affinamento nelle successive fasi del progetto.

## 2.2 FASE 2 (marzo 2023 – maggio 2023)

La seconda fase del progetto si è concentrata sulla mappatura delle imprese di spedizione aderenti a Fedespediti, realizzata attraverso la somministrazione di un apposito questionario all'intero degli associati.

L'obiettivo di questa fase è stato quello, non solo di determinare le varie "tipologie" di spedizionieri per dimensione, fatturato, attività, estensione geografica del network, possesso e/o gestione di asset, ma anche di esplorarne la propensione alla sostenibilità in termini di: cultura aziendale, presenza di obiettivi di sostenibilità, gestione sostenibile delle relazioni di filiera, possesso di certificazioni ambientali, eventuali pressioni ricevute dagli *stakeholder*, nonché adozione di strumenti di misura delle prestazioni ambientali (KPI).

La realizzazione del questionario è stata un passaggio fondamentale per confrontare quanto emerso dalla letteratura, con il contesto operativo reale, che vede le imprese di spedizione, nelle loro diverse sfaccettature, fronteggiare le nuove e pressanti sfide della sostenibilità, spesso senza essere ancora dotate di sufficienti conoscenze e competenze in materia.

Il questionario era suddiviso in due parti, la prima aveva l'obiettivo di analizzare:

- le caratteristiche dell'impresa di spedizione in termini di: localizzazione dell'*headquarter*, fatturato, modalità di trasporto prevalenti, specializzazioni merceologiche, ecc.;
- le relazioni di filiera, individuando i principali fornitori dei servizi di logistica e trasporto utilizzati e verificarne l'eventuale possesso di certificazioni di sostenibilità;
- la struttura del network logistico-distributivo in termini di: copertura geografica (nazionale e/o internazionale) e modalità di presenza nelle diverse aree geografiche (diretta mediante filiali, attraverso corrispondenti, o entrambe le situazioni);
- i principali asset disponibili (magazzini, flotte aziendali, ecc.) e le modalità di possesso: di proprietà, in affitto o gestiti da terzi.

La seconda parte del questionario voleva verificare la presenza di iniziative di sostenibilità e l'eventuale utilizzo di KPI di misurazione delle performance. Tale output ha permesso l'affinamento del primo elenco di KPI presentato al termine della Fase 1.

### 2.3 FASE 3 (maggio 2023 - luglio 2023)

Nella terza fase del progetto sono state realizzate tredici interviste ad altrettante imprese di spedizione (aziende pilota), con l'obiettivo di approfondire e discutere i risultati del questionario sottoposto agli associati.

Ciò ha consentito di raccogliere una ricca serie di informazioni di natura qualitativa, sulle scelte manageriali e strategiche degli spedizionieri in materia di sostenibilità e di discutere i punti di forza/debolezza dei KPI selezionati dal gruppo di lavoro, al fine di validarli e renderne più robusto il contenuto e la *value proposition*.

In particolare, sono state raccolte informazioni su argomenti quali: l'interpretazione del tema della sostenibilità in ambito aziendale, le azioni ad oggi introdotte e quelle previste per il futuro, gli aspetti formali relativi al rapporto tra governance e sostenibilità, ossia come cambiano i processi se le politiche di sostenibilità vengono fatte proprie dall'azienda, l'approccio proattivo o reattivo rispetto alla sostenibilità nelle iniziative e nelle relazioni di filiera con clienti e fornitori di servizi, le difficoltà riscontrate nella transizione verso la sostenibilità, le criticità incontrate nell'ambito del reperimento e processamento dei dati e delle informazioni relative alla sostenibilità, gli spunti di miglioramento per la transizione ecologica.

Fig. 5 Le aziende del focus group.



## 2.4 FASE 4 (luglio 2023 - agosto 2023)

Nell'ultima fase del processo di ricerca è stato organizzato, presso l'Università Cattaneo-LIUC, nell'ambito delle attività del Green Transition Hub, un focus group cui hanno partecipato, oltre ai membri del gruppo di lavoro, le aziende pilota citate in precedenza.

L'obiettivo del focus group è stato la condivisione delle informazioni raccolte, per far emergere con maggiore chiarezza i temi salienti della ricerca, meritevoli quindi di discussione e valutazione critica, nonché la validazione dei KPI selezionati per la misurazione della sostenibilità ambientale.

In tale sede, infatti, oltre a rivedere la lista di indicatori risultanti dalla Fase 1, 2 e 3 del progetto, è stato chiesto ai partecipanti di indicare anche un indice di priorità per ciascun indicatore proposto nel framework (1 = essenziale; 2 = "nice to have"; 3 = accessorio).

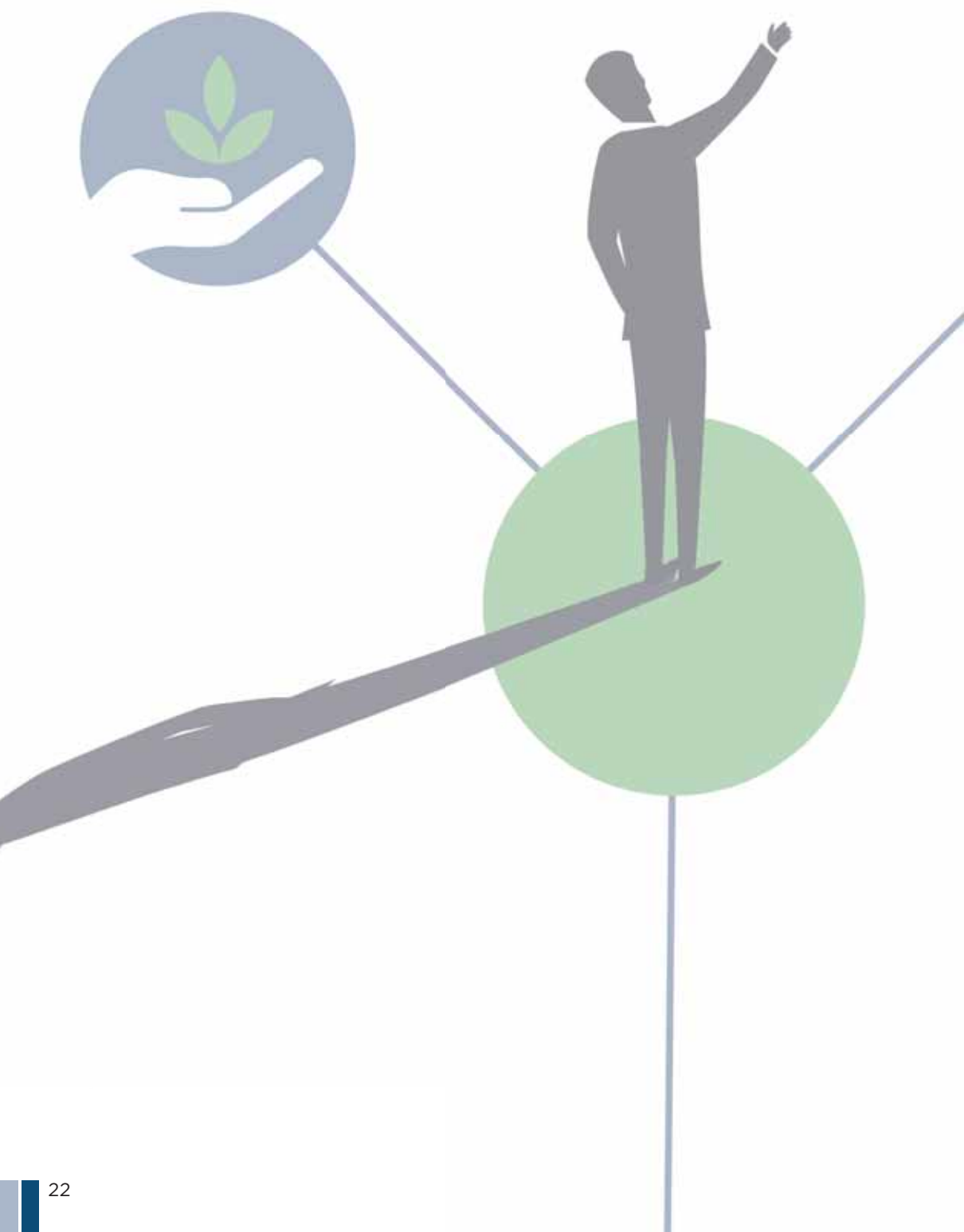
Il valore mediato dell'indice ha consentito di comprendere, non solo quali indicatori mantenere, ma anche di identificare una shortlist di indicatori prioritari su cui focalizzare l'attenzione. Fattore questo di particolare importanza, specialmente per chi ha intrapreso da poco la transizione verso la sostenibilità, rappresentando una base da cui partire per lo sviluppo di percorsi maggiormente virtuosi.

L'output del focus group è consistito in una scheda finale di sintesi, contenente i feedback e i riscontri dei partecipanti, le considerazioni conclusive sulla "lesson learned" del progetto, un documento contenente le risultanze principali delle precedenti Fasi (1, 2 e 3) e i KPI selezionati per la misurazione della sostenibilità ambientale, corredati dagli indici di priorità assegnati a ciascuno di essi.

## 2.5 FASE 5 (settembre 2023 - ottobre 2023)

L'ultima fase dell'intero progetto è consistita nella redazione del presente documento, contenente le linee guida per la transizione verso la sostenibilità delle imprese di spedizione.

Tale documento è organizzato per aree tematiche e consentirà alle imprese associate a Fedespedi di confrontarsi con i risultati di un progetto che ha coniugato il rigore della visione accademica, con la rilevanza e l'attualità delle sfide del mondo industriale, il tutto interpretato alla luce delle considerazioni che le imprese di spedizioni stesse hanno fornito nel corso della ricerca empirica.



03

# I FRAMEWORK DI RIFERIMENTO E LA NORMATIVA PER LA SOSTENIBILITÀ.

IERA





Nell'ambito del settore dei trasporti e della logistica, le imprese di spedizione internazionale, consapevoli dell'urgenza di adottare approcci sostenibili, stanno affrontando una serie di sfide che influenzeranno profondamente il loro *modus operandi*.

In un contesto in rapida evoluzione, è fondamentale analizzare con attenzione i principali strumenti e le linee guida a disposizione delle imprese per intraprendere il percorso della sostenibilità, distinguendo tra quelli:

- che **impattano sui processi organizzativi**: ossia gli standard e linee guida idonee a configurare le attività organizzative, contenenti indicazioni sulla progettazione dei processi aziendali e indicanti le *best practice* con cui confrontarsi;
- **orientati alla misurazione e alla rendicontazione**: focalizzati sulla valutazione dell'impatto ambientale dei processi aziendali, senza fornire però, in modo esplicito e diretto, indicazioni per il miglioramento delle prestazioni, o *benchmark* di riferimento. La misurazione riveste infatti un ruolo fondamentale per la comprensione dei fenomeni e rappresenta la base su cui poggiare ogni successivo intervento.

### 3.1 Strumenti che impattano sui processi organizzativi

Gli standard e le linee guida adottabili dalle aziende per migliorare, dal punto di vista della sostenibilità, i processi organizzativi sono molteplici. Di seguito descriviamo in modo sintetico i principali.

#### 3.1.1 Sistemi di Gestione Ambientale (SGA)

Gli SGA consentono all'azienda, che vi aderisce su base volontaria, di modellare i processi allo scopo di ridurre l'impatto ambientale. Sono utili per valutare, comunicare e potenziare le performance ambientali delle imprese.

Un esempio di SGA è EMAS (*Eco-Management and Audit Scheme*)<sup>5</sup>, strumento volontario creato dalla Comunità europea, che si fonda su tre pilastri fondamentali:

- **Performance**: descrizione delle azioni intraprese dalle aziende per migliorare le proprie pratiche ambientali.
- **Trasparenza**: i risultati conseguiti vengono resi pubblici annualmente, per garantire visibilità verso i vari stakeholder.
- **Credibilità**: la valutazione ambientale è affidata a un organismo esterno e indipendente, assicurando la veridicità delle informazioni divulgate.

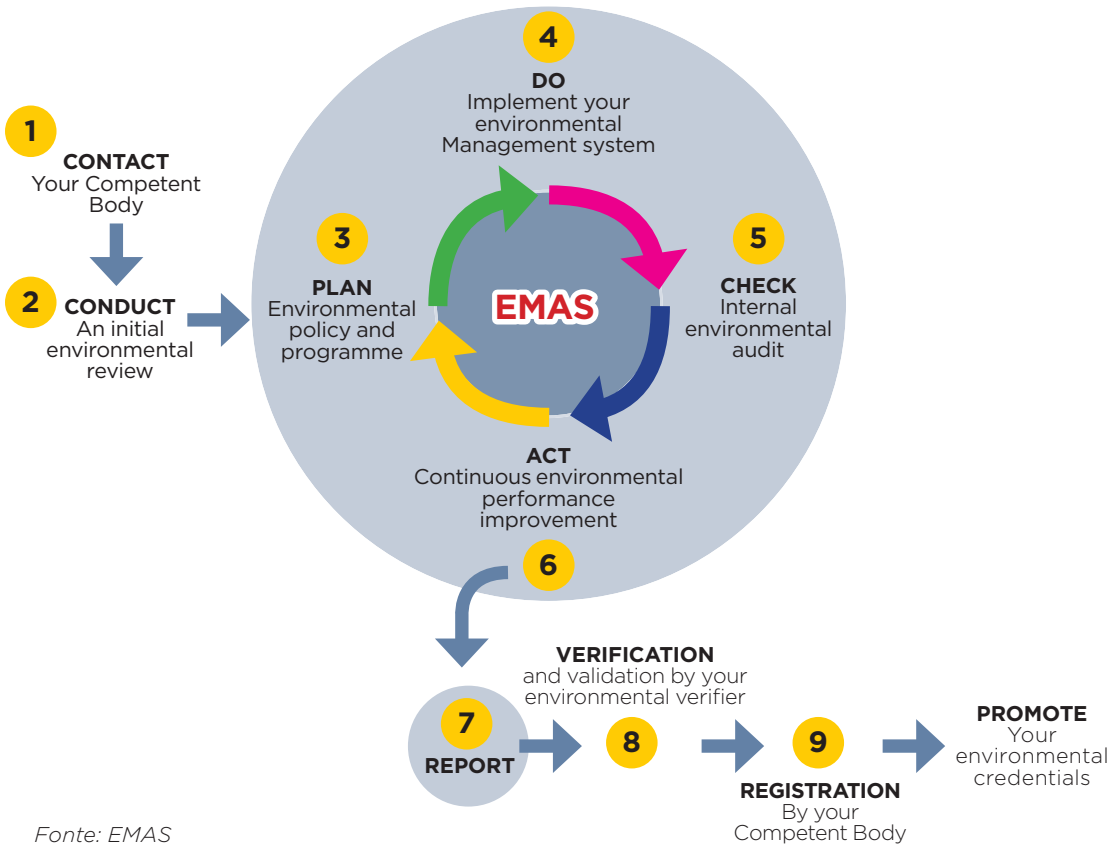
Il processo di certificazione si articola in un ciclo composto da quattro fasi:

- **Pianificazione (Plan)**: elaborazione delle politiche aziendali orientate alla sostenibilità e elaborazione di programmi ambientali in linea con la strategia complessiva.
- **Implementazione (Do)**: questa fase comporta l'adattamento delle strutture e dei processi aziendali al raggiungimento degli obiettivi prefissati, garantendo il rispetto delle politiche stabilite nella fase precedente.

<sup>5</sup> <https://www.isprambiente.gov.it/attivita/certificazioni/emas>

- **Verifica (Check):** audit interno informale dei risultati ottenuti, mirato a valutare l'efficacia del sistema di gestione aziendale progettato.
- **Miglioramento (Act):** valutazione del raggiungimento degli obiettivi fissati ed eventuali interventi migliorativi.

**Fig. 6** *Ciclo Plan,Do,Check, Act.*



Fonte: EMAS

La valutazione delle performance è articolata in sei fondamentali aree di analisi, ciascuna delle quali con propri Indicatori Chiave di Performance (*Key Performance Indicator - KPI*), definite come segue:

- ✓ Efficienza Energetica
- ✓ Efficienza dei Materiali
- ✓ Gestione dell'Acqua
- ✓ Gestione dei Rifiuti
- ✓ Utilizzo del Suolo e Preservazione della Biodiversità
- ✓ Controllo delle Emissioni

### 3.1.2 Certificazioni ambientali

Le certificazioni ambientali attestano l'impegno di un'organizzazione verso il rispetto dell'ambiente. L'impresa privata o l'ente pubblico che sceglie **volontariamente** di ottenere la certificazione deve dotarsi di un **Sistema di Gestione Ambientale**, verificato periodicamente da un Ente terzo accreditato, che ne accerta la conformità agli standard previsti dalla certificazione stessa.

Questi strumenti rivestono una notevole importanza, sia nella standardizzazione dei processi all'interno dell'azienda, sia nell'offrire alla stessa, in fase iniziale, una solida base su cui fondare la transizione verso un modello d'impresa sostenibile.

Un esempio di certificazione di questo tipo è la famiglia degli standard **ISO 14000**, un insieme numeroso di normative tecniche riguardanti la gestione ambientale, al cui interno la **ISO 14001** riveste una particolare importanza, fornendo alle aziende gli strumenti e le politiche necessarie per monitorare e controllare il proprio impatto ambientale.

Come nel caso della certificazione EMAS, la ISO 14001 si basa sul metodo PDCA (*Plan-Do-Check-Act*). Tra le altre norme della famiglia ISO 14000, di particolare interesse troviamo la:

- **ISO 14004**: fornisce una guida per l'implementazione, il mantenimento ed il miglioramento di un sistema di gestione ambientale ed il suo coordinamento con gli altri sistemi di gestione. Non indica invece i criteri ed i requisiti per la certificazione del sistema stesso, in quanto definiti dalla ISO 14001.
- **ISO/CD 14005**: offre le linee guida per un **approccio per fasi** alla definizione di un sistema di gestione ambientale e per la valutazione delle performance ambientali.
- **ISO 14006** è specificamente dedicata al tema dell'**ecodesign**, mettendo al centro la questione dell'**economia circolare**, ossia di un modello economico che pensa l'intero processo produttivo di un bene/servizio in termini di sostenibilità, dalla fase di ideazione a quella di smaltimento, passando per la sua produzione e vendita.
- **ISO 14030**: definisce i principi, i requisiti e le linee guida per **qualificare come "verdi" obbligazioni, o prestiti**. Sono di supporto, insieme ad altri standard, come ad esempio gli Standard EU Green Bonds<sup>6</sup>, allo sviluppo di una *finanza green*.
- **ISO 14063**: fornisce le linee guida sui principi generali, le strategie e tutto ciò che riguarda la **comunicazione ambientale**, sia verso l'interno dell'organizzazione, sia verso l'esterno. Può essere utilizzata da qualsiasi organizzazione indipendentemente dalle dimensioni, settore, localizzazione, ecc.

### 3.2 Strumenti orientati alla misurazione e alla rendicontazione

Sono molteplici gli standard e le linee guida adottabili dalle imprese per misurare la sostenibilità ambientale dei processi aziendali.

Come menzionato, questi strumenti non hanno un impatto diretto ed esplicito sui processi aziendali in termini di riconfigurazione degli stessi, ma forniscono indicatori e procedure atti a misurare le prestazioni ambientali e a determinare output da utilizzarsi per effettuare benchmark e rendicontazioni non finanziarie.

<sup>6</sup> [https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/european-green-bond-standard\\_en](https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/european-green-bond-standard_en)

Indirettamente, pertanto, questi strumenti forniscono alle imprese un set di output quantitativi che potrà essere utile per confrontarsi con medie di settore e identificare criticità, o percorsi di miglioramento delle prestazioni.

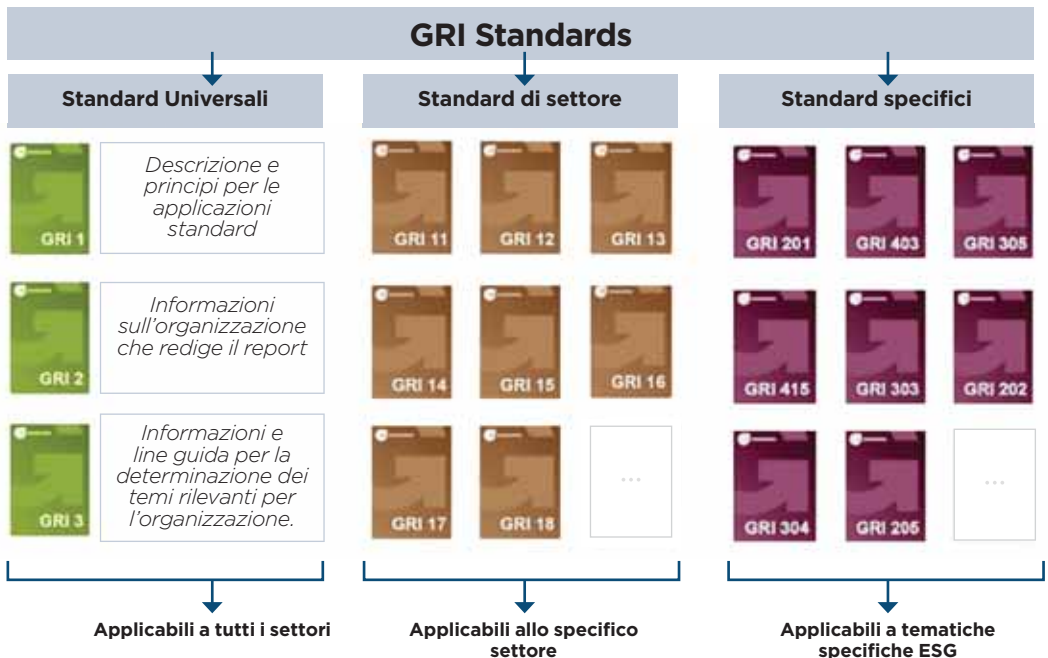
### 3.2.1 Global Reporting Initiative (GRI)<sup>7</sup>

I GRI sono un riferimento internazionale per le organizzazioni, aziende comprese, utili per misurare e comunicare in modo trasparente ed efficace le performance di sostenibilità.

La rendicontazione di sostenibilità basata sui GRI fornisce informazioni sui contributi positivi o negativi di un'organizzazione allo sviluppo sostenibile e si distinguono in tre serie di standard, ciascuno dei quali supporta il processo di rendicontazione:

- **Standard Universali GRI (Universal Standard):** applicabili a tutte le organizzazioni, indipendentemente dal settore di attività.
- **Standard di Settore GRI (Sector Standard):** specifici per settore, fornendo linee guida adattate alle peculiarità di ciascuno di essi. I settori individuati sono quaranta e vanno da quelli dell'agricoltura, alle miniere, alla finanza, ai trasporti e alla logistica.
- **Standard Specifici GRI (Topic-specific Standard):** elencano informazioni rilevanti relative a tematiche specifiche per ogni ambito in cui si declina la sostenibilità (ESG), in particolare the 33 Topic Standards contain disclosures that organizations use to report their impacts in relation to a topic and how it manages these impacts. Si distinguono: GRI 200 economia, GRI 300 ambiente e GRI 400 sociale.

Fig. 7 Schema del sistema di Global Reporting Initiative (GRI)



Fonte: GRI

<sup>7</sup> GRI - Home (globalreporting.org)

### 3.2.2 Sustainability Accounting Standards Board (SASB)<sup>8</sup>

I SASB sono stati sviluppati dall'omonima organizzazione no profit (SASB.org) e sono finalizzati alla comunicazione di informazioni su come le scelte relative ai temi della sostenibilità (ESG) possono impattare sulle prestazioni finanziarie di 77 settori (es. flussi di cassa, accesso al credito bancario, ecc.). Di particolare interesse per le imprese di spedizione sono quelli relativi ai settori:

- **Air freight & Logistic**
- **Marine Transportation**
- **Rail Transportation**
- **Road Transportation**

### 3.2.3 Protocollo GHG (Greenhouse Gas Protocol)<sup>9</sup>

Si tratta di uno strumento che definisce standard per il calcolo delle emissioni di gas serra da parte delle aziende. È uno degli standard più diffusi a livello globale.

Il GHG Protocol classifica le emissioni in tre ambiti detti **scope**:

- **Scope 1:** emissioni delle quali l'organizzazione è responsabile per attività **direttamente imputabili** ai processi aziendali interni. Essendo sotto controllo diretto è il livello di misurazione più semplice.
- **Scope 2: emissioni indirette** di gas serra derivanti dalla generazione di elettricità, calore e vapore acquistati e consumati dall'organizzazione da provider di energia esterni alla stessa. La misurazione di queste emissioni richiede dati che devono essere messi a disposizione dai fornitori di energia. Ciò rende il processo più complesso rispetto al monitoraggio dello scope 1 in quanto prevede l'interazione con un soggetto esterno all'impresa.
- **Scope 3: emissioni indirette prodotte nella catena del valore** di un'azienda come risultato delle sue attività. Includono pertanto le emissioni a monte e a valle dell'azienda stessa. Le emissioni a monte si riferiscono a beni e servizi acquistati o acquisiti dai fornitori (es. nella catena trasportistica). Le emissioni a valle comprendono invece le emissioni indirette di gas serra legate ai beni e ai servizi venduti dall'azienda (es. nella rete distributiva).

A differenza dello Scope 1, il monitoraggio degli Scope 2 e 3 richiede la collaborazione tra l'impresa e gli attori esterni, risultando di conseguenza più complesso. Ciò vale in particolare per lo Scope 3, che necessita di grande collaborazione, sinergia e condivisione di dati e di informazioni da parte di tutti i soggetti coinvolti nella filiera, disponibilità non sempre facile da ottenere.

Il calcolo delle emissioni della filiera, specifico dello Scope 3, è uno degli obiettivi futuri, soprattutto per le imprese di spedizione, che pur non presentando emissioni dirette rilevanti, si collocano però in posizione centrale nei network trasportistici nazionali e internazionali.

<sup>8</sup> <https://sasb.org/>

<sup>9</sup> <https://ghgprotocol.org/>

### 3.2.4 Framework GLEC (Global Logistics Emissions Council)

Il framework GLEC, sviluppato dall'omonimo gruppo di aziende (*Global Logistic Emissions Council*) offre uno standard per la misurazione delle emissioni di gas serra, specifiche delle attività logistiche.

Il Framework GLEC fornisce un modello di valutazione delle prestazioni ambientali lungo la *supply chain*, indipendentemente dai mezzi di trasporto utilizzati, offrendo così un importante supporto decisionale alle imprese che vogliono ridurre le proprie emissioni.

Può essere integrato con il GHG Protocol e applicato ai diversi livelli delle *supply chain* per includere nel calcolo delle emissioni complessive anche i trasportatori e i fornitori di servizi logistici.

### 3.2.5 European Sustainability Reporting Standards (ESRS)

Il 14 dicembre 2022, il Parlamento europeo e la Commissione hanno approvato la Direttiva (UE) 2022/2464 (*Corporate Sustainability Reporting*) che impone per le *imprese di grandi dimensioni e le piccole e medie imprese, ad eccezione delle microimprese di includere nella relazione sulla gestione informazioni necessarie alla comprensione dell'impatto dell'impresa sulle questioni di sostenibilità, nonché informazioni necessarie alla comprensione del modo in cui le questioni di sostenibilità influiscono sull'andamento dell'impresa, sui suoi risultati e sulla sua situazione*<sup>10</sup>.

In particolare, tali obblighi riguarderanno progressivamente:

- le imprese di grandi dimensioni, indipendentemente dal fatto che siano quotate o meno, che superano i 20 Mio.€ di attivo patrimoniale, 40 Mio.€ di fatturato e 250 dipendenti (almeno 2 dei 3 limiti);
- le PMI quotate sui mercati regolamentati europei a eccezione delle microimprese;
- le società non UE che generano un fatturato netto di 150 Mio.€ all'interno dell'Unione Europea e hanno almeno una impresa nell'UE.

Ricordiamo che secondo Eurostat (e Istat) vengono definite:

- **Micro imprese:** quelle con meno di 10 occupati e fatturato annuo non superiore a 2 Mio.EUR.
- **Piccole imprese:** quelle con 10-49 occupati; fatturato non superiore a 10 Mio.EUR.
- **Medie imprese:** quelle con 50-249 occupati; fatturato annuo non superiore a 50 Mio.EUR, o bilancio annuo (inteso come attivo patrimoniale) non superiore a 43 Mio.EUR.
- **Grandi imprese:** quelle con un'occupazione superiore ai 249 occupati; fatturato annuo superiore a 50 Mio.EUR, o bilancio annuo superiore a 43 Mio.EUR.

I report dovranno essere redatti secondo i principi stabiliti dagli *European Sustainability Reporting Standards* (ESRS), anch'essi sviluppati e proposti dalla Commissione Europea, e loro parte integrante e obbligatoria. L'architettura complessiva degli ESRS prevede:

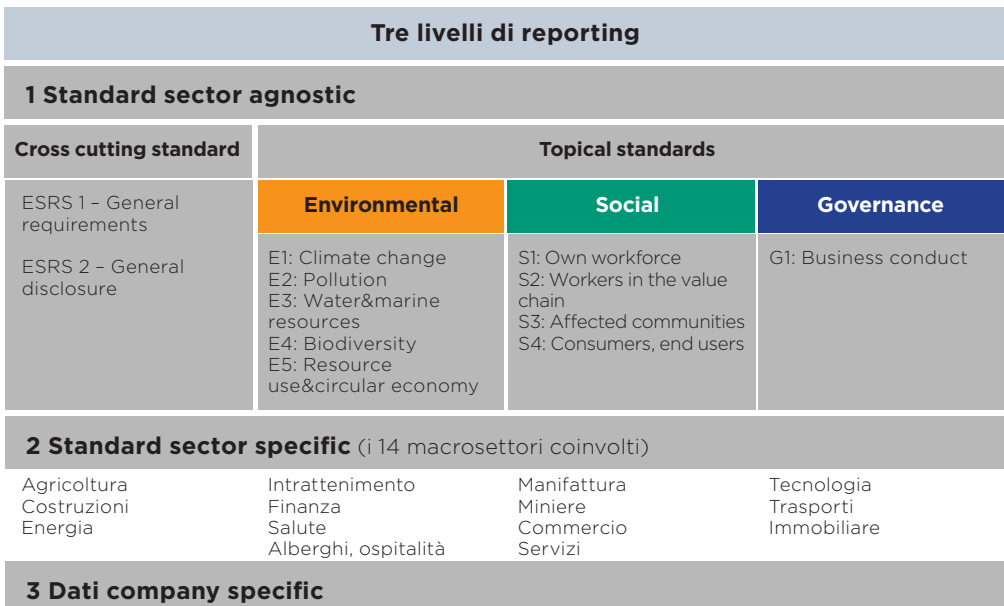
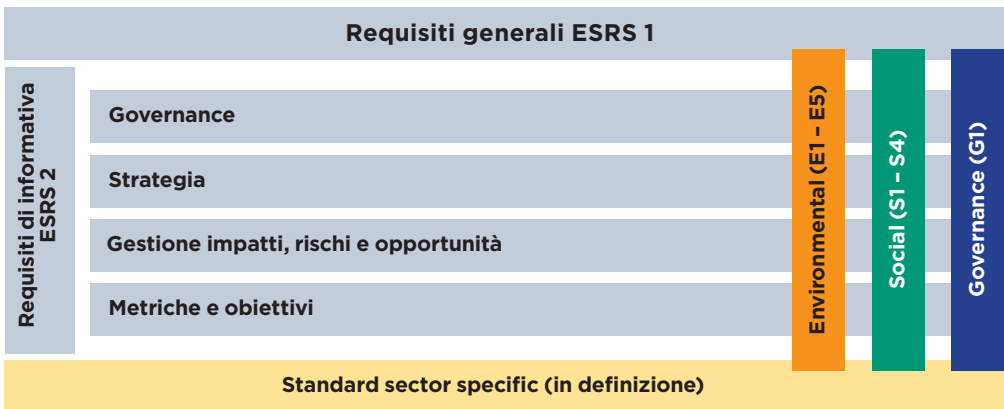
- Due **cross-cutting standard** che si applicano trasversalmente a tutti gli ambiti di rendicontazione e includono i principi e i requisiti generali di informativa non finanziaria.

<sup>10</sup> Art. 1, comma 4 della Direttiva (UE) 2022/2464 del Parlamento europeo e del Consiglio riguardante la rendicontazione societaria di sostenibilità.

- **10 topical standard**, ossia requisiti di informativa non finanziaria rilevanti per le tre variabili Environmental, Social e Governance (ESG) che includono a loro volta:
  - ✓ cinque standard **ambientali**: Cambiamento climatico, Inquinamento, Acqua e risorse marine, Biodiversità ed ecosistemi, Uso delle risorse ed economia circolare;
  - ✓ quattro standard **sociali**: Personale proprio, Lavoratori nella catena del valore, Comunità interessate, Consumatori ed utenti finali;
  - ✓ uno standard di **governance**: Condotta aziendale.
- I **Sector-specific standard**, ossia i requisiti di rendicontazione non finanziaria applicabili in base al settore (es. agricoltura, meccanica, ecc.), nonché standard specifici per le piccole e medie imprese (PMI).

Fig. 8 Architettura degli standard ESRS

Fonte: EFRAG, 2023



La principale novità di questi standard riguarda la rendicontazione non finanziaria, che **deve includere obbligatoriamente** le informazioni sulla catena del valore.

Le imprese devono fornire dettagli sui loro partner (e relative implicazioni per la sostenibilità, come ad esempio le emissioni), affinché possa emergere come questi ultimi influiscano sugli impatti ambientali, i rischi e le opportunità dell'azienda.

Il percorso di sviluppo e di adozione degli standard ESRS da parte delle aziende europee prevede diverse fasi:

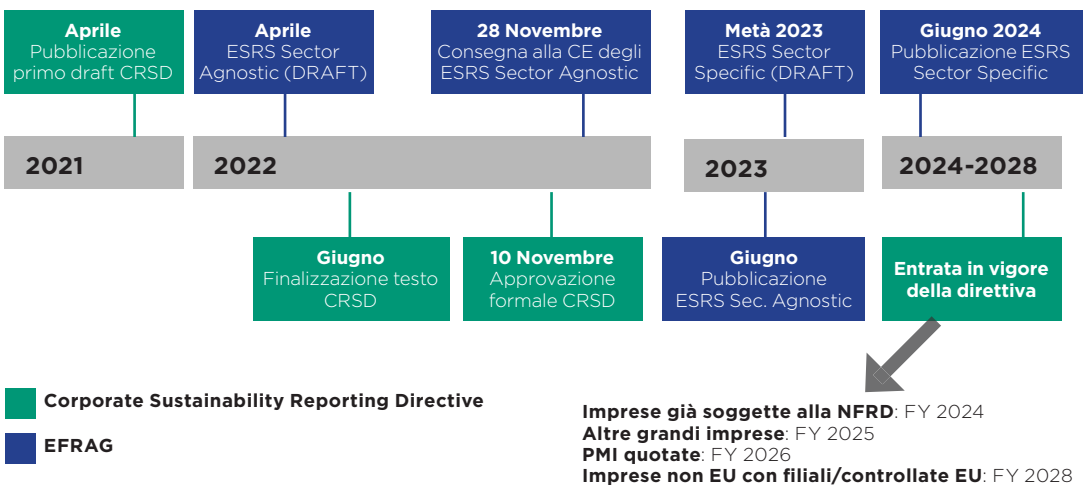
- le imprese europee già soggette alla rendicontazione non finanziaria secondo la normativa europea in essere dovranno adottare i nuovi standard dalla loro introduzione (2024);
- dal 2025 dovranno adottare gli ESRS tutte le grandi aziende operanti in Europa;
- dal 2026 dovranno adottare gli ESRS anche le PMI quotate;
- dal 2028 dovranno adottare gli ESRS anche le imprese non europee aventi però filiali o controllate in Europa. rendicontazione e includono i principi e i requisiti generali di informativa non finanziaria.

Da quanto affermato emerge che le imprese che non rientrano nelle categorie sopra riportate non sono tenute a effettuare la rendicontazione non finanziaria secondo i nuovi standard.

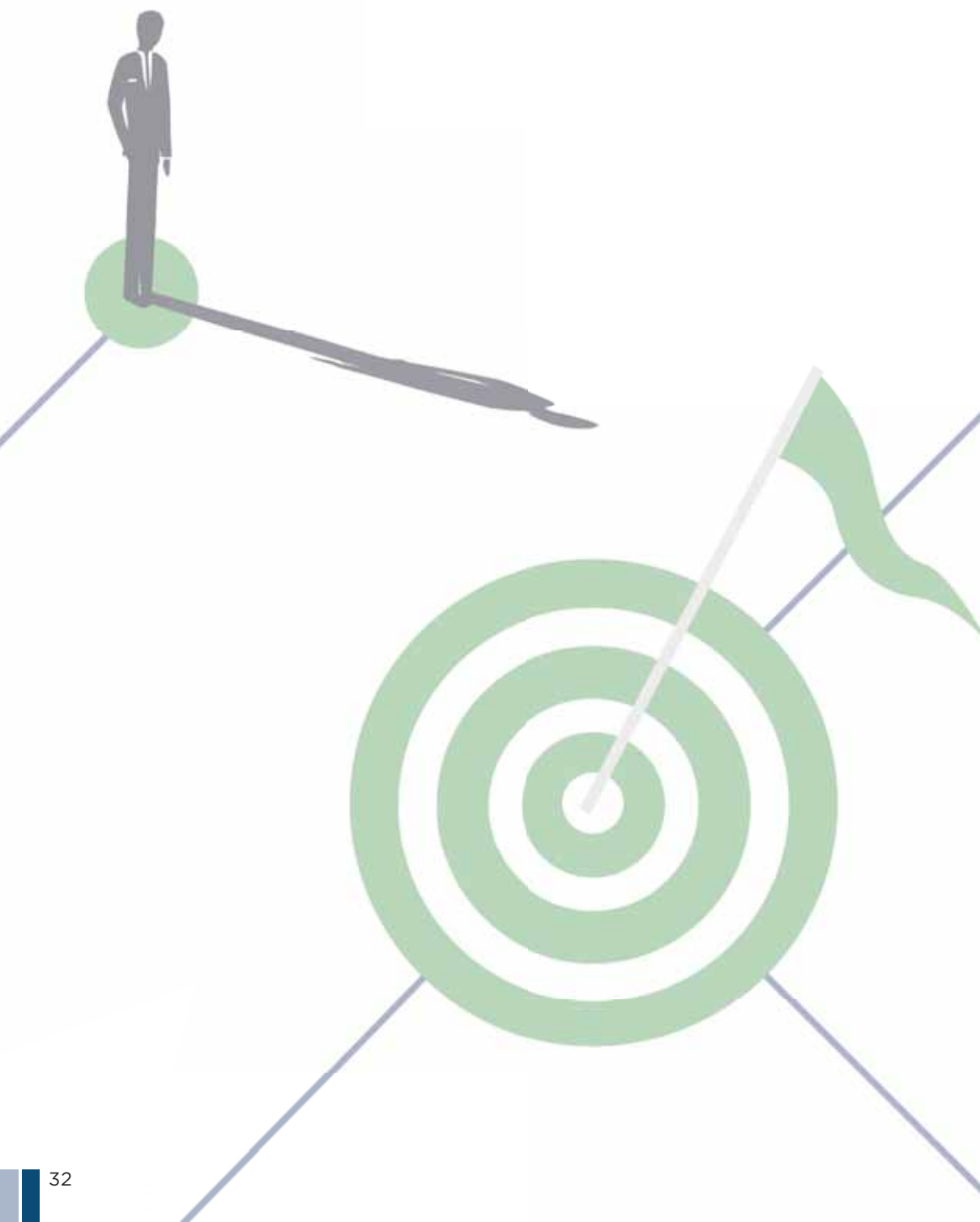
Ciò è **parzialmente vero**, in quanto pur non essendo direttamente soggette alla nuova regolamentazione, il principio dell'estensione della rendicontazione alla filiera mette **tutte le aziende** nella condizione di dover fornire informazioni, dati e misurazioni sugli impatti (ambientali in primis) delle proprie attività ai propri clienti/fornitori.

Pertanto, il numero di aziende coinvolte indirettamente alla rendicontazione non finanziaria secondo gli standard ESRS è **molto maggiore** rispetto a quello relativo alle categorie di aziende sopra riportate.

**Fig. 9** Tempistica dell'introduzione degli ESRS







04

LA MISURA DELLA  
SOSTENIBILITÀ  
AMBIENTALE  
NEL SETTORE  
DELLE SPEDIZIONI I  
NTERNAZIONALI

IAAMI



Di seguito viene presentata una raccolta di **indicatori di sostenibilità ambientale (KPI)** destinata, sia alle aziende di spedizioni internazionali, che desiderano o stanno per intraprendere un percorso di sviluppo per monitorare e migliorare il livello di sostenibilità ambientale, sia a coloro che già hanno fatto significativi progressi nella misurazione della stessa, ma vogliono affinare gli strumenti di controllo a loro disposizione.

L'obiettivo è quello di fornire alle imprese di spedizione un set completo di semplici indicatori, di facile consultazione e applicazione, ma in grado di valutare il livello di sostenibilità ambientale dell'azienda, avendo presente che vi sono due tipologie di KPI, quelli:

- **calcolabili autonomamente** dall'azienda perché afferiscono alle attività e ai processi interni (Scope 1), la cui misurazione è basata su fonti di dati altrettanto interne (es. kWh consumati, kg di rifiuti prodotti e loro tipologia, ecc.);
- che richiedono invece, o l'**interazione con i partner di filiera** (es. km percorsi per servizio svolto), o l'**accesso a fonti esterne** specializzate nella fornitura di dati relativi al calcolo delle emissioni (es. EcoTransit, Green Router, ecc.).

I vari KPI sono stati selezionati attraverso un attento lavoro di sintesi e selezione di quelli già presenti nella normativa e nella letteratura di settore e con il successivo confronto con le aziende pilota.

Per ogni ambito aziendale individuato (magazzino, trasporto, filiera e ufficio) è stato quindi selezionato un adeguato set di KPI, a sua volta raggruppato in categorie, ognuna delle quali caratterizzata da specifici indicatori, di cui è stata descritta in modo sintetico funzionalità e metrica.

Le categorie identificate sono le seguenti:

- energia;
- gestione dei rifiuti;
- inquinamento;
- uso dell'acqua;
- acquisti di materiali;
- governance;
- selezione dei fornitori.

Ad ogni KPI è stato quindi **assegnato un punteggio** su una scala da 1 a 3, sulla base alla sua rilevanza ai fini della misurazione/valutazione della sostenibilità di un'impresa di spedizioni internazionali. Nello specifico un punteggio pari a:

- “**1**” è stato assegnato ai KPI **must-have**, la cui misurazione è fondamentale per perseguire gli obiettivi di sostenibilità;
- “**2**” si riferisce a un indicatore **nice-to-have**, utile, non imprescindibile, ma la cui adozione è raccomandata;
- “**3**” identifica gli indicatori **accessori**, d'importanza marginale, la cui mancata misurazione non compromette l'impegno complessivo verso la sostenibilità.



## 4.1 Gli indicatori di prestazione nell'ambito del magazzino

Riguardo a questi indicatori particolare attenzione va rivolta a quelli che misurano le emissioni di CO<sub>2</sub>, che si possono distinguere in emissioni:

- derivanti da movimentazione con carrelli diesel nelle aree esterne;
- da attività di movimentazione interna effettuata con carrelli elettrici.

Per calcolare le emissioni occorre moltiplicare i litri di carburante (se carrelli diesel) o i kWh consumati all'anno (nel caso dei carrelli elettrici) per uno specifico fattore di conversione, come nell'esempio di seguito riportato.

PRIORITÀ	INDICATORE DI PRESTAZIONE
1	Percentuale di consumi energia elettrica nei magazzini derivanti da fonti rinnovabili (del provider di energia)
1	Consumo di energia elettrica in magazzino per metro quadrato
1	Percentuale di energia autoprodotta magazzini
1	Kg di rifiuti generati dai magazzini (tipicamente imballaggi)
1	% di rifiuti riciclabili (es. carta, plastica riciclabile, cartone, ...)
1	Emissioni CO <sub>2</sub> dei magazzini per attività di movimentazione con carrelli diesel
1	Emissioni CO <sub>2</sub> dei magazzini per attività di movimentazione con carrelli elettrici
2	Percentuale di acqua trattata e recuperata (es. opere di compensazione)
2	Consumo di gas naturale riscaldamento magazzini
2	Kg di imballaggio acquistato all'anno, diviso per materiali
2	Percentuale di imballaggio riciclabile acquistato
3	Consumo acqua nei magazzini per dipendente

Immaginiamo uno spedizioniere che abbia un carrello diesel da piazzale che percorre mediamente 3 km/giorno. Il KPI da utilizzare in questo caso è "Emissioni CO2 dei magazzini per attività di movimentazione con carrelli diesel" con la relativa metrica "litri di carburante consumati/anno\*fattore di conversione".

Ipotizzando un consumo medio giornaliero di 30 litri di gasolio<sup>11</sup> (carrello di medie dimensioni con portata di 30 q), 220 giorni/anno di operatività e un fattore di conversione pari a 2.650 grammi CO2/litro (vedi tabella), abbiamo un totale di CO2 emessa di 17,5 Mio.gr (17,5 ton CO2/anno)

METRICA	CATEGORIA
% energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili individuabili in bolletta	Energia
kwh/m2 anno	Energia
kwh autoprodotti / kwh totali (%) anno	Energia
kg/anno	Gestione Rifiuti
kg di rifiuti destinati a raccolta differenziata / kg di rifiuti totali anno	Gestione Rifiuti
litri carburante consumati/anno * fattore di conversione	Gestione Rifiuti
kwh consumati/anno * fattore di conversione	Inquinamento
% (Litri acqua recuperati/litri di acqua consumati)	Acqua
smc(a)/anno da bolletta	Energia
kg plastica/anno; kg legno/anno; kg cartone/anno da fatture fornitori	Materiali (acquisto)
% (kg materiale riciclabile/ kg materiale acquistato da fatture fornitori)	Materiali (acquisto)
litri consumati/anno da bolletta	Acqua

a) Smc: standard metro cubo, quantità di gas contenuta in un metro cubo a condizioni standard di temperatura (15 °C) e di pressione (1013,25 millibar, cioè la pressione atmosferica).

<sup>11</sup> Dati tratti da STILL Italia

## 4.2 Gli indicatori di prestazione nell'ambito del trasporto

Nell'ambito degli indicatori riguardanti il trasporto è fondamentale il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub>, differenziate in base alla tipologia di trasporto utilizzata: gomma, aereo, ferro e nave. Per il calcolo di queste si rende necessario moltiplicare i km percorsi in un anno per un apposito fattore di conversione, trasformandolo così in CO<sub>2</sub>.

PRIORITÀ	INDICATORE DI PRESTAZIONE
1	Load Factor medio (in caso di flotta propria)
1	Percentuale di veicoli euro 6 nella flotta propria
1	Percentuale di veicoli elettrici nella flotta propria
1	Percentuale di veicoli euro 6 nella flotta di terzi
1	Percentuale di veicoli elettrici nella flotta di terzi
1	Emissioni di CO <sub>2</sub> da attività di trasporto su gomma
1	Emissioni di CO <sub>2</sub> da attività di trasporto via aerea
1	Emissioni di CO <sub>2</sub> da attività di trasporto su ferro
1	Emissioni di CO <sub>2</sub> da attività di trasporto via nave

# TRASPORTO

Si consideri per esempio uno spedizioniere che trasporti merce per via aerea da Milano Malpensa (Italia) a Francoforte (DE), per una media di 545 km/viaggio. Durante l'anno vengono effettuati circa 100 viaggi (50 andata, 50 ritorno), con una media di 500 kg per carico.

Il KPI da utilizzare in questo caso è "Emissioni CO2 da attività di trasporto via aerea" con la relativa metrica "*km percorsi/anno\*fattore di conversione*".

Ipotizzando una quantità di emissioni di CO2 di 1,66816 Kg CO2e/ton-km, abbiamo un totale di CO2 emessa di circa 45 tonnellate.

METRICA	CATEGORIA
kg carico effettivo/kg carico massimo (%)	Inquinamento
% veicoli euro 6 sul totale della flotta dell'azienda	Inquinamento
% veicoli elettrici sul totale della flotta dell'azienda	Inquinamento
% veicoli euro 6 sul totale della flotta terzi	Inquinamento
% veicoli elettrici sul totale della flotta terzi	Inquinamento
km percorsi/anno * fattore di conversione	Inquinamento
km percorsi/anno * fattore di conversione	Inquinamento
km percorsi/anno * fattore di conversione	Inquinamento
km percorsi/anno * fattore di conversione	Inquinamento



### 4.3 Gli indicatori di prestazione nell'ambito della filiera

Un ambito importante, da non sottovalutare per la realizzazione di un Piano per la sostenibilità, è la filiera. La collaborazione tra clienti e fornitori è il pilastro su cui si basa una visione di filiera per la sostenibilità di successo, poiché permette a tutte le parti coinvolte di lavorare insieme per ridurre l'impatto ambientale, migliorare le pratiche sociali ed economiche e costruire un futuro più sostenibile. In questa ottica risulta utile, per esempio, valutare tra i KPI di sostenibilità il numero di fornitori- con certificazioni di sostenibilità.

PRIORITÀ	INDICATORE DI PRESTAZIONE
1	Percentuali di auto elettriche, ibride o a basso impatto nella flotta aziendale
1	Percentuale di fornitori di servizi di trasporto certificati
2	Numero di certificazioni ambientali attive per gestione ambientale
2	Numero sedi con certificazione ambientale
2	Numero di certificazioni ambientali attive per i trasporti
2	Numero di certificazioni ambientali attive per i magazzini
2	Percentuale di fornitori di servizi logistici certificati
2	Percentuale di fornitori di imballaggio certificati

METRICA	CATEGORIA
% auto elettriche, ibride o a basso impatto sul totale della flotta dell'azienda	Inquinamento
% fornitori di servizi di trasporto certificati sul totale dei fornitori dell'azienda	Selezione fornitori
n° certificazioni ambientali attive per gestione ambientale	Governance
n° sedi con certificazione ambientale	Governance
n° di certificazioni ambientali attive per i trasporti	Governance
n° certificazioni ambientali attive per i magazzini	Governance
% fornitori di servizi logistici certificati sul totale dei fornitori dell'azienda	Selezione fornitori
% fornitori di imballaggio certificati sul totale dei fornitori dell'azienda	Selezione fornitori

#### 4.4 Gli indicatori di prestazione nell'ambito dell'ufficio

È importante sottolineare come separare la misura del consumo di energia nell'ufficio da quella nel magazzino possa risultare un'attività complessa nel caso in cui non sia presente un contatore separato per le due strutture. Anche in questo caso occorre moltiplicare i kWh consumati all'anno per un apposito fattore di conversione. Si prenda per esempio uno spedizioniere che dispone di un ufficio in un condominio a Milano (Italia). Dalle bollette risulta un consumo elettrico annuo di 70 kWh/mq (aria condizionata, acqua calda, illuminazione).

PRIORITÀ	INDICATORE DI PRESTAZIONE
1	Consumo di gas per riscaldamento uffici (per m2)
1	Percentuale di consumi energia elettrica in ufficio derivanti da fonti rinnovabili
1	Percentuale di energia elettrica autoprodotta negli uffici
1	Consumo energia elettrica in ufficio per m2
1	% di rifiuti riciclabili (es. carta, plastica riciclabile, cartone, ...)
1	Emissioni di CO2 uffici per energia elettrica consumata
2	Kg di rifiuti generati dagli uffici
3	Consumo acqua per dipendente (in ufficio/servizi igienici)

Fig. 10 *Fattori di conversione.*

Emissioni per tipologia di carburante		
Benzina	2380	g/litro
Gpl	1610	g/litro
Metano	2750	g/litro
Gasolio	2650	g/litro
Energia Elettrica	308,9	g/kWh

Fonte: ISPRA, UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting.

L'ufficio ha una superficie di 100 mq. Il KPI da utilizzare in questo caso è "Emissioni CO2 uffici per energia elettrica consumata" con la relativa metrica "kWh consumati/anno\*fattore di conversione". Utilizzando un fattore di conversione pari a 308,9 gr di CO2/kWh (Fonte: ISPRA), abbiamo un totale di CO2 emessa di 2.162,3 kg CO2/anno (70 kWh/mq x 100 mq x 0,3089 kg CO2/kWh).

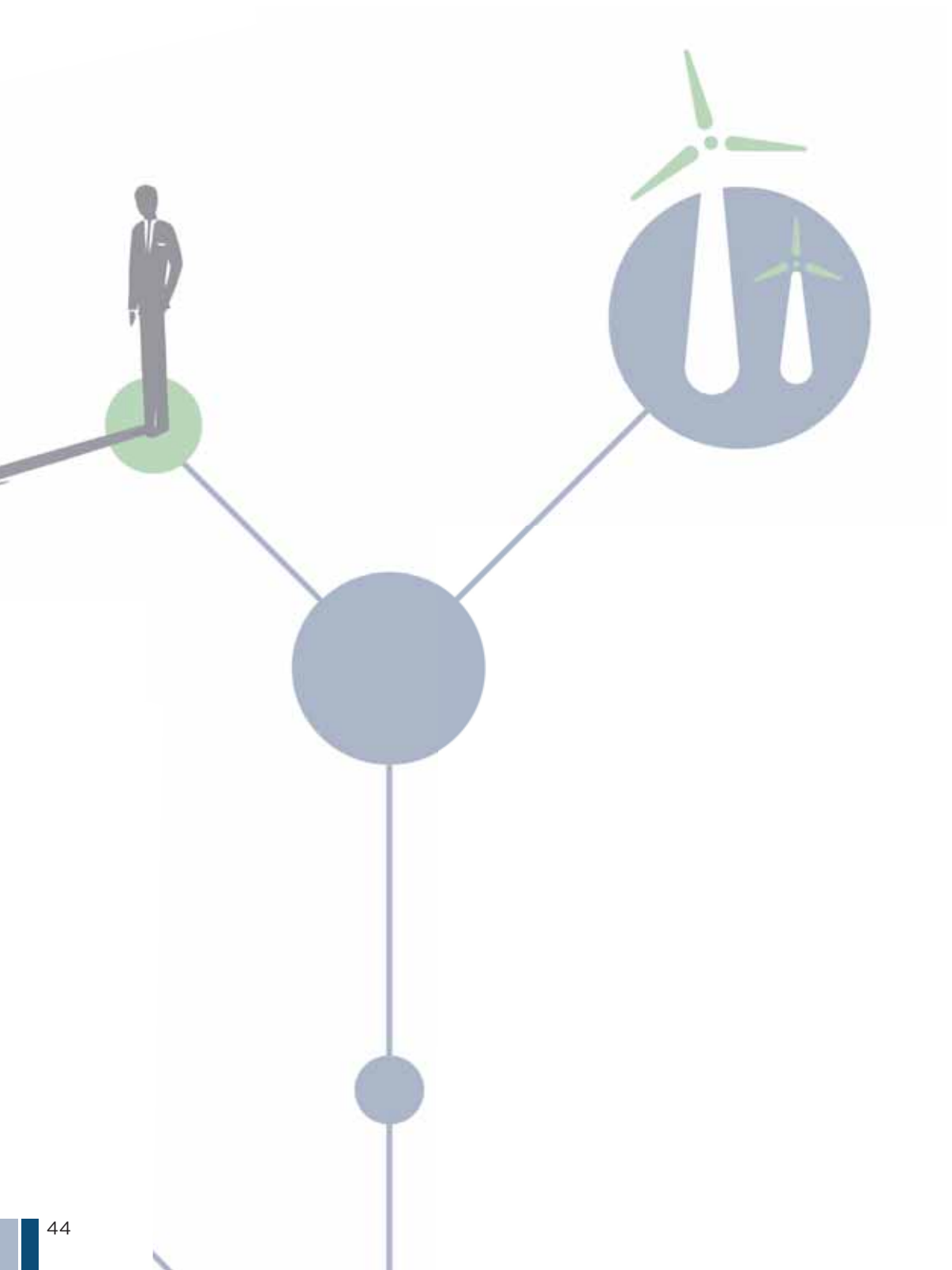
METRICA	CATEGORIA
kwh/m2 anno	Energia
% energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili individuabili in bolletta	Energia
kwh autoprodotti / kwh totali (%) anno	Energia
kwh/m2 anno	Energia
kg di rifiuti destinati a raccolta differenziata / kg di rifiuti totali anno	Gestione rifiuti
kwh consumati/anno * fattore di conversione	Inquinamento
kg/anno	Gestione rifiuti
litri consumati/anno da bolletta	Acqua

## Emissioni per km e ton-km

Furgone <3,5 t (diesel)	0,23128	kg CO2e/km
Mezzi pesanti (>3,5 t)	0,87205	kg CO2e/km
Autoarticolati (>33 t)	0,91265	kg CO2e/km
Furgone <3,5 t (diesel)	0,57060	kg CO2e/ton-km
Mezzi pesanti (>3,5 t)	0,09696	kg CO2e/ton-km
Autoarticolati (>33 t)	0,07421	kg CO2e/ton-km
Treno	0,02779	kg CO2e/ton-km
Aereo nazionale	4,67340	kg CO2e/ton-km
Aereo medio raggio	1,66816	kg CO2e/ton-km
Aereo lungo raggio	1,09903	kg CO2e/ton-km
Portacontainer (>8000 Teu)	0,01266	kg CO2e/ton-km

*N.B.: nel caso dell'aereo andrebbe considerata la cosiddetta Radiative Forcing (forzatura radiativa), che dipende da vari fattori, ma principalmente dall'altitudine del volo. Nella tabella sono indicati i valori massimi.*

*Senza RF i valori possono scendere del 40% circa.*





05

**RIFLESSIONI**  
FINALI E  
CONCLUSIONI

RIFLEF

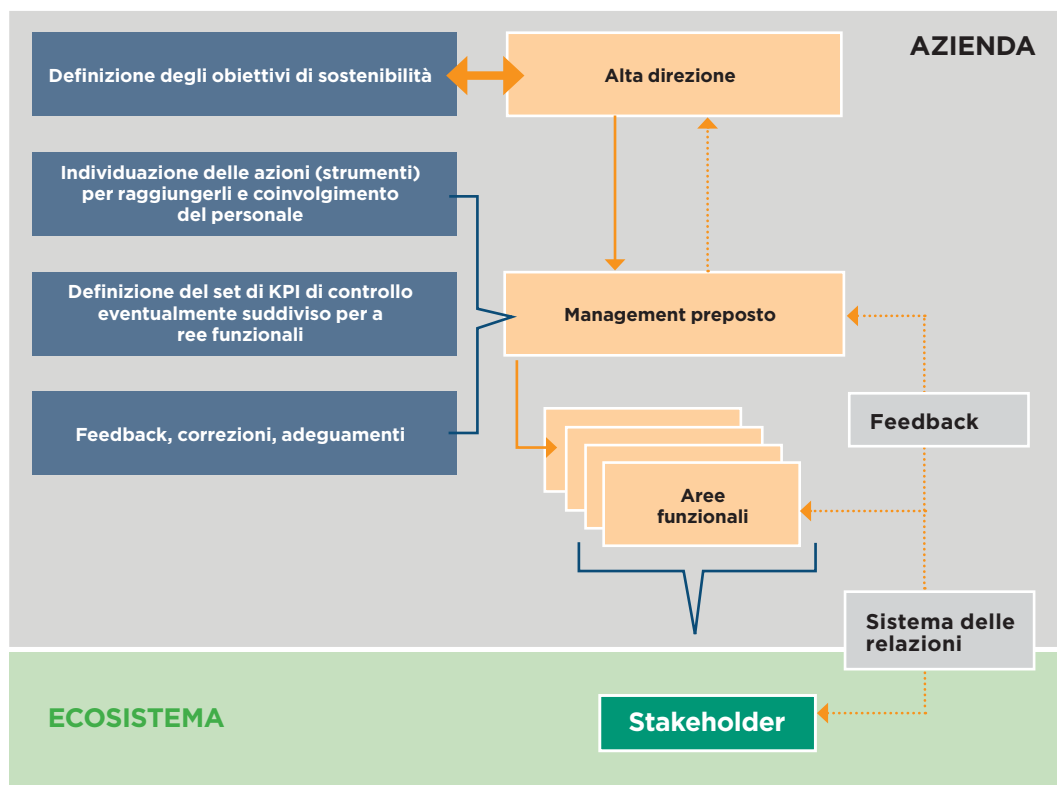


Con questo Quaderno abbiamo voluto dare un contributo alla **diffusione delle pratiche di sostenibilità** in un settore, quello delle **spedizioni internazionali**, in cui si riscontra ancora poca chiarezza su cosa significhi esattamente “sostenibilità”, nonché quali siano gli indicatori (KPI) e le metriche più adeguate e riconosciute dal mercato per misurarla.

Come già sottolineato, perseguire una politica di sostenibilità ambientale (e sociale), che conduca allo sviluppo di un set di KPI in grado di misurarla, richiede un deciso sforzo di *governance* come punto di partenza e una presa di coscienza all'interno dell'azienda, nonché una successiva condivisione con i partner di filiera.

Ciò **implica l'adozione** di un Piano, ossia di un insieme organizzato e coerente di misure che ogni singola azienda deve adottare, tenendo conto delle sue caratteristiche e dei suoi obiettivi. Il processo che porta alla sua definizione, per avere successo, deve coinvolgere l'intera azienda, differenziando i compiti in base ai diversi livelli di responsabilità.

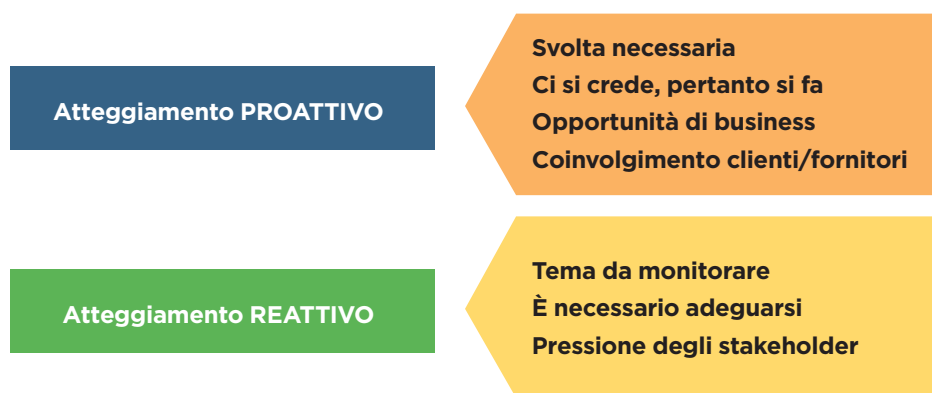
**Fig. 11** *Il processo interno di definizione delle politiche aziendali di sostenibilità.*



Per quanto riguarda gli **spedizionieri**, in base alle evidenze raccolte nel progetto di ricerca, è emerso che fino ad ora l'atteggiamento nei confronti della sostenibilità è stato **più reattivo, che proattivo**.

Lo spedizioniere abituato a rispondere con prontezza alle sollecitazioni del mercato, anche su questi temi è capace di attivarsi per venire incontro alle richieste dei clienti, ma lo ha fatto, almeno fino ad ora, più come **reazione** ad input esterni, che come frutto di matura convinzione. Meno frequente, infatti, un atteggiamento **proattivo**, ossia la capacità di proporre soluzioni, magari in collaborazione e accordo con clienti e fornitori, che vadano nella direzione della costruzione di filiere trasportistiche sostenibili.

**Fig. 12** *Due modalità di approccio al tema della sostenibilità.*



I motivi che hanno spinto fino ad ora verso tale comportamento sono diversi, ma forse il principale è che il **mercato non riconosce** ancora lo sforzo fatto da un'azienda verso la sostenibilità, che ha un costo, sia in termini di impegno organizzativo, sia di investimenti in magazzini ecosostenibili, in veicoli industriali a basso impatto, ecc.

Ne risulta,

- che se da una parte il **mercato spinge** verso la direzione della sostenibilità, soprattutto nel caso delle grandi aziende di settori quali il Made in Italy (nelle sue varie declinazioni: abbigliamento, scarpe, pelletteria, ecc.), l'agro-alimentare, il farmaceutico;
- dall'altra **non è sempre disponibile** ad accettare aumenti di prezzo, il cui trasferimento su quelli finali potrebbe creare difficoltà sul piano delle capacità concorrenziali, data l'elevato grado di competizione presente su tutti i mercati.



In sintesi, si può dire che:

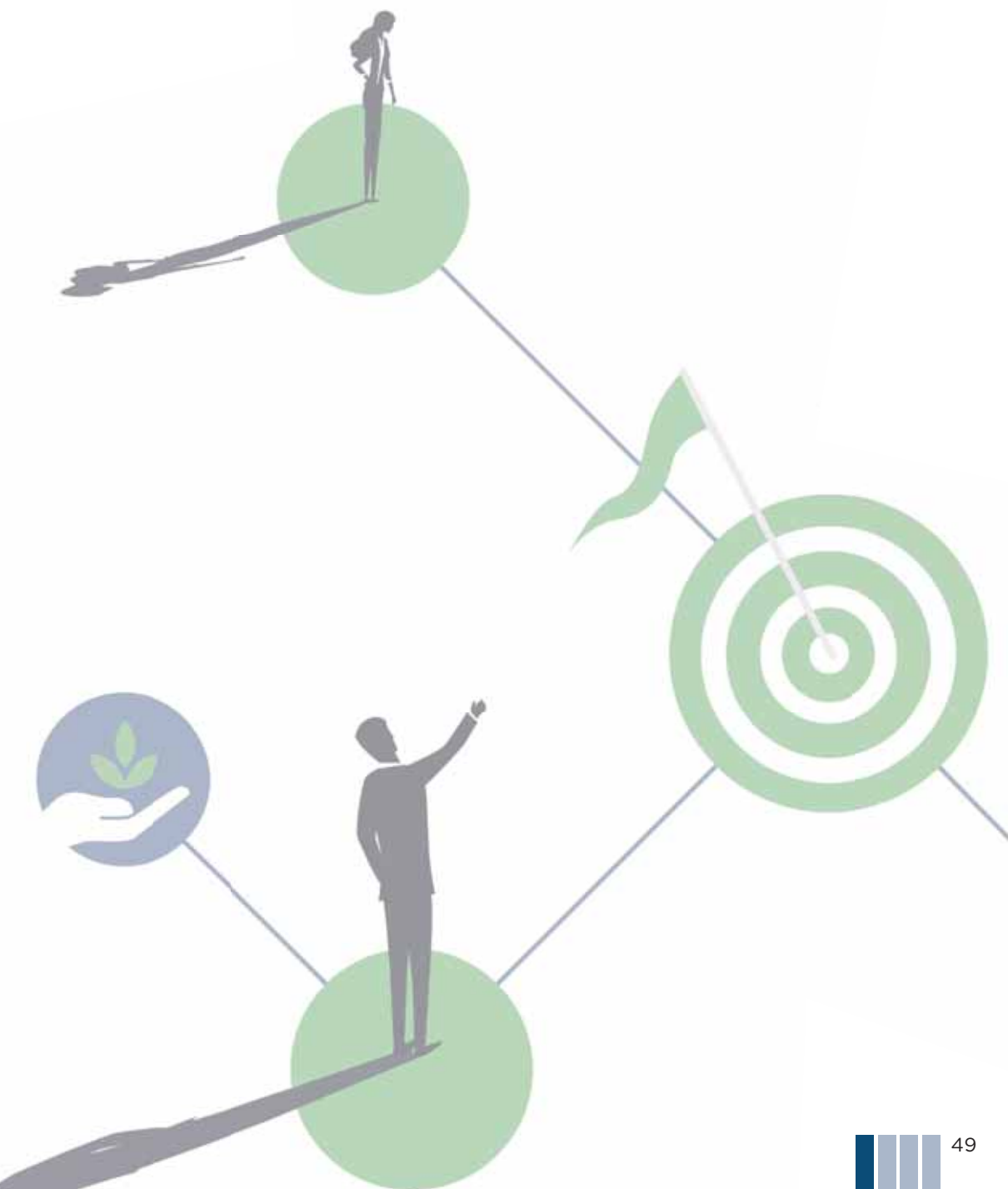
1. la filiera non sempre riconosce il **rischio imprenditoriale** che un soggetto si assume lungo la strada della sostenibilità (il cosiddetto *costo del dubbio*);
2. è emerso in modo evidente il **trade-off sostenibilità-prezzo**, nonostante la consapevolezza a livello culturale e imprenditoriale dell'importanza della sostenibilità. Quest'ultima non sempre è in grado da sola di giustificare l'aumento del prezzo del servizio;
3. esistano **diversi approcci** anche da parte dei clienti, che devono essere valutati e considerati attentamente, distinguendo tra quelli:
  - ✓ più attenti alle tematiche in oggetto (vuoi per obblighi legati alla normativa, vuoi per cultura aziendale, vuoi per reputazione o pratiche comuni al settore di appartenenza);
  - ✓ maggiormente concentrati su priorità di costo e di servizio.

Abbiamo già sottolineato come lo spedizioniere, per la funzione che svolge, sia al centro di un network di relazioni, pertanto in una posizione ottimale per poter influenzare positivamente l'intero sistema.

Certo può non essere semplice ed immediato, soprattutto quando ci si confronta con i grandi fornitori di servizi (es. compagnie di navigazioni, o aeree), ma rimane comunque la funzione di **testimone** di esigenze che arrivano dal mercato e di cui tutti devono tenere conto.

Inoltre, nei confronti dei clienti, come di certe tipologie di fornitori, può svolgere il ruolo di **consulente**, non solo nell'ambito delle sue tematiche tipiche (es. quelle doganali), ma anche su quelle della sostenibilità.

Una funzione che può essere vista come **leva di marketing** in grado di rafforzare il posizionamento competitivo dello spedizioniere stesso, nonché fattore distintivo, sia verso i clienti, sia verso i fornitori.





## Gruppo di lavoro - Aziende Pilota



Si ringraziano i rappresentanti delle aziende pilota del progetto:

**Armando Borriello** - 2B Forwarding S.r.l., **Vincenzo Rovelli** - Bianchi & C. Trasporti S.r.l., **Fabio Pastorino** - Casasco & Nardi S.p.A., **Sara Busato** - DB Group S.p.A., **Tania Torsello** - DB Group S.p.A., **Nicol Schiavoni** - Freschi & Schiavoni S.r.l., **Francesco Teruzzi** - JAS Jet Air Service S.p.A., **Margherita Pernice** - Niinivirta Transport S.p.A., **Gilberto Saporski Lopes** - Publiship Logistics Italia S.r.l., **Matteo Restelli** - Rhenus Air & Ocean S.r.l., **Susana Termini** - Rhenus Air & Ocean S.r.l., **Alessia del Lama** - Savino del Bene S.p.A., **Andrea Salis** - TOLL Global Forwarding Italia S.p.A., **Paolo Maderna** - Unitransports S.p.A., **Giada Anania** - Vector S.p.A., **Camilla Buttà** - Vector S.p.A.





A.Beylot, S.Corrado, E.Crenna, S.Sala, E. Sanyé-Mengual, M.Secchi, *Indicators and assessment of the environmental impact of EU consumption*, Commissione europea, JRC Science Hub, (2019)

C. Bai, J. Sarkis, *Determining and applying sustainable supplier key performance indicators*, Supply Chain Management (Vol. 19, No. 3, 2014)

C.Colicchia, G.Marchet, M.Melacini, S.Perotti, *Building environmental sustainability: empirical evidence from Logistics Service Providers*, Journal of Cleaner Production (2013).

<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2013.06.057>

Commissione europea, *A European Strategy for Low-Emission Mobility*, SWD (2016) 244 final.

F.Dallari, *Fast Forwarding Italy*. Il ruolo delle imprese di spedizione nel commercio internazionale, Quaderni di Fedespedi, (2015).

D.Drake, S.Spinler, *Sustainable Operations Management: An Enduring Stream or a Passing Fancy?*, Manufacturing & Service Operations Management, (Vol. 15, No. 4, 2013)

V.D. Dragomir, *How do we measure corporate environmental performance? A critical review*, Journal of Cleaner Production (Vol. 196, 2018)

Direttiva (UE) 2022/2464 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2022, riguardante la rendicontazione societaria di sostenibilità.

Direttiva 2014/95/UE del Parlamento e del Consiglio, riguarda la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità da parte di talune imprese e di taluni gruppi di grandi dimensioni.

European Environment Agency (EEA), *Decarbonising road transport, the role of vehicles, fuels and transport demand. Transport and environment report 2021*.

European Environment Agency (EEA), *Reducing greenhouse gas emissions from heavy-duty vehicles in Europe*, (2021)

Freight Leader Council, *La sostenibilità nei trasporti e nella logistica*, Quaderno 25 (2016).

GLEEC, Smart Freight Center, *Global logistics emission framework. For logistics emissions accounting and reporting*.

D.J. Hoffman, *Getting ahead of the curve: corporate strategy that address climate change*, Ed The University of Michigan (2006).

E.Kusrini, A.Ahmad, W.Murniati, *Design Key Performance Indicator for sustainable Warehouse: a case study in a leather manufacturer*, (2019). <https://doi.org/10.1088/1757-899x/598/1/012042>

International Energy Agency (IEA), *Net zero by 2050. A roadmap for the Global Energy Sector*, (2021)

ISPRA, *Emission inventory*, vari anni.

M.C.Carissimi, A.Creazza, M.F.Pisa, A.Urbinati, *Circular economy practices enabling Circular Supply Chains: An Empirical Analysis on 100 Italian SMEs*, Manuscript Draft (2022).

A.McKinnon; *Decarbonizing logistics. Distributing goods in a low-carbon world*, HoganPage (2018).

M.F.Pisa, R.Manzini, A.Urbinati, *Progettare attraverso l'economia circolare. La sfida per le PMI italiane*, Sistemi&Imprese, (n. 4 maggio 2023).

Mims, *Decarbonizzare i trasporti. Evidenze scientifiche e proposte di policy*, (2022)

MIT Center for Transportation & Logistics, Council of Supply Chain Management Professionals, *State of supply chain sustainability*, (2020).

J.Oršič, B.Rosi, B.Jereb, *Measuring Sustainable Performance among Logistic Service Providers in Supply Chains*, (2019). <https://doi.org/10.17559/tv-20180607112607>

PricewaterhouseCoopers (pwc), *Corporate Sustainability Reporting Directive: la nuova direttiva che cambia lo scenario ESG*, (2022)

Regolamento (CE) n. 1221/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 novembre 2009, sull'adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS).

Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 novembre 2009 del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088.

Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima»)

Ricardo, *Renewable electricity requirements to decarbonise transport in Europe with electric vehicles, hydrogen and electrofuels*, (2020)

D.Sardanelli, L.Bittucci, F.Mirone, S.Marzioni, *An integrative framework for supply chain rating: from financial-based to ESG-based rating models. Total Quality Management & Business Excellence*, (2020) <https://doi.org/10.1080/14783363.2022.2069557>

S. Schaltegger, R. Burritt, *Measuring and managing sustainability performance of supply chains: Review and sustainability supply chain management framework*, Supply Chain Management (Vol. 19 No. 3, 2014)

A.Silvestri, D.Falcone, G.Di Bona, A.Forcina, M.Gemmiti, *Global Performance Index for Integrated Management System*, (2021), <https://doi.org/10.3390/ijerph18137156>

Smart Freight Centre, *Smart freight leadership. A journey to a more efficient and environmentally sustainable global freight sector*, (2017)

T.A.Chin, H.H.Tat, Z.Sulaiman, *Green supply chain management, environmental collaboration and sustainability performance*, 12th Global Conference on Sustainable Manufacturing (2015).

T.W. Sloan, *Measuring the Sustainability of global supply chains: current practices and future directions*, The Journal of Global Business Management (Vol. 6, Number 1, February 2010).

M.Torabizadeh, N.Yusof, M.Ma'aram, A.M.Shaharoun, *Identifying sustainable warehouse management system indicators and proposing new weighting method*, (2020), <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.119190>

The Conference Board, *Sustainability Practices*, (2015).

The European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), *Sustainable transport connections between Europe and Central Asia*, (2023).

World Economic Forum, Kearney, *A global rewiring: redefining global value chain for the future*, (2023)

World Economic Forum, *Net-Zero Challenge: the supply chain opportunity*, (2021).

World Resources Institute, *GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting Reporting Standard*.

**Commissione Europea:**

[https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/european-green-bond-standard\\_en](https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/european-green-bond-standard_en)

**Consiglio europeo:**

<https://www.consilium.europa.eu/it/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

**EMAS:** <https://www.isprambiente.gov.it/it/attivita/certificazioni/emas>

**ESRS:** <https://www.efrag.org/Activities/2105191406363055/Sustainability-reporting-standards-interim-draft?AspxAutoDetectCookieSupport=1>

**Eurac Research, Fabbisogni energetici: case e uffici sotto la lente,**

<https://webassets.eurac.edu/31538/1618827701-eurac-fedrizzi-dipasquale-casaandclima54042015.pdf>

**Framework GLEC:**

<https://www.smartfreightcentre.org/en/our-programs/global-logistics-emissions-council/calculate-report-glec-framework/>

**Ferrovie dello Stato: Rapporto di sostenibilità 2021, sostenere il movimento. (2021)**

[https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/sostenibilita/2021-rapporto-di-sostenibilita/FS\\_Rapporto\\_di\\_sostenibilita\\_2021.pdf](https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/sostenibilita/2021-rapporto-di-sostenibilita/FS_Rapporto_di_sostenibilita_2021.pdf)

**Gazzetta Ufficiale Della Repubblica Italiana: Decreto 15 febbraio 2001. (2021).**

<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2001/03/19/001A2934/sg>

**Global Reporting Initiative:** <https://www.globalreporting.org/>

**Governo Italiano Presidenza del Consiglio dei ministri: Approfondimento pnrr. (2022).**

<https://www.governo.it/it/approfondimento/pnrr-infrastrutture-una-mobilitasostenibile/16704>

**Il Sole 24 ORE: Serve un piano da un miliardo per rinnovare la flotta dei Tir. (2023)**

<https://www.ilsole24ore.com/art/serve-piano-un-miliardo-rinnovare-flotta-tir-AEQfHGDD>

**Il Sole 24 ORE: Scelte che frenano la transizione gomma-rotai. (2022).**

<https://www.ilsole24ore.com/art/scelte-che-frenano-transizione-gomma-rotai-AEM5mXRB>

**ISTAT: Trasporto ferroviario: Trasporto intermodale. (2023).**

<http://dati.istat.it/Index.aspx?QueryId=37897>

**ISTAT: Trasporto marittimo. (2023)** [http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCSC\\_TRAMAR](http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCSC_TRAMAR)

**McKinsey: Il trasporto su strada e la sostenibilità. (2022)**

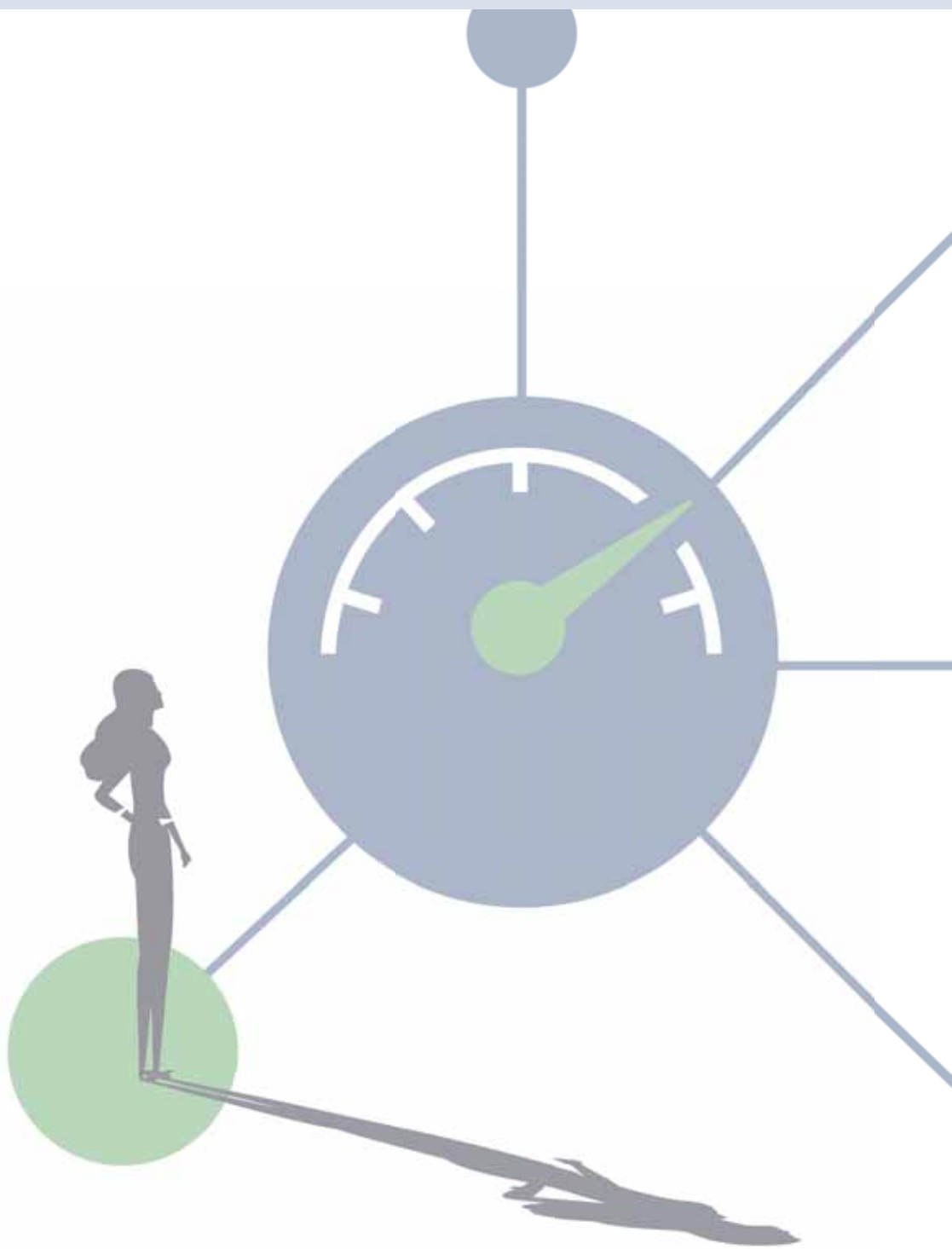
<https://leasenews.it/news/economia/mckinsey-il-trasporto-su-strada-e-la-sostenibilita>

**Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti: Decreto 14 luglio 2017, n. 125. (2017).**

<https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/documentazione/2017-08/Decreto%2014%20luglio%202017%20n.%20125%20-%20Ferrobonus.pdf>

**Protocollo GHG:** <https://ghgprotocol.org/>

**SASB:** <https://sasb.org/>





Della collana “**I QUADERNI DI FEDESPEDI**” sono state realizzate le seguenti pubblicazioni:

---

## **IL REGIME DELLE RESPONSABILITÀ NEI TRASPORTI E NELLE SPEDIZIONI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI**

(2017) - Sezione Legale, Studio Legale Righetti

---

## **LA RAPPRESENTANZA DOGANALE E IL MANDATO**

(2017) - Sezione Doganale, C-Trade

---

## **LA NUOVA NORMA ISO 9001:2015 E LE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI**

(2018) - Sezione Formazione, G. Comparelli

---

## **LE NUOVE FRONTIERE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONE: E-COMMERCE, AMBIENTE, LAVORO**

(2018) - Atti del convegno del 18 aprile 2018

---

## **SALUTE E SICUREZZA IN AZIENDA: ADEMPIMENTI E FORMAZIONE**

(2018) - Sezione Formazione, E. Cossu

---

## **RAPPRESENTANZA FISCALE E DEPOSITI IVA**

(2019) - Sezione Fiscale, Studio Pirola Pennuto Zei & Associati

---

## **WELFARE AZIENDALE TRA RESPONSABILITÀ E POTENZIALITÀ**

(2019) - Atti del convegno dell'8 ottobre 2019

---

## **DEMURRAGE, DETENTION E PORT STORAGE**

(2020) - Sezione Legale, Studio Legale Righetti

---

## **CONSORTIA BLOCK EXEMPTION REGULATION (BER)**

(2020) - Sezione Marittima, Centro Studi Fedespedi

---

## **DOGANA E COMMERCIO INTERNAZIONALE**

(2020) - Sezione Doganale, Atti del convegno digitale del 17 novembre 2020

---

## **LA QUALITÀ DEI MAGAZZINI DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI**

(2021) - Centro sulla Logistica e il Supply Chain Management LIUC Business School

---

## **ORIGINE DELLE MERCI**

(2021) - Sezione Doganale, a cura di Sara Armella

---

## **APPALTO E RESPONSABILITÀ SOLIDALE**

(2022) - Sezione Legale Fedespedi

---

## **I CONTRATTI DI TRASPORTO SU STRADA**

(2022) - Sezione Legale, Studio Legale Righetti

---

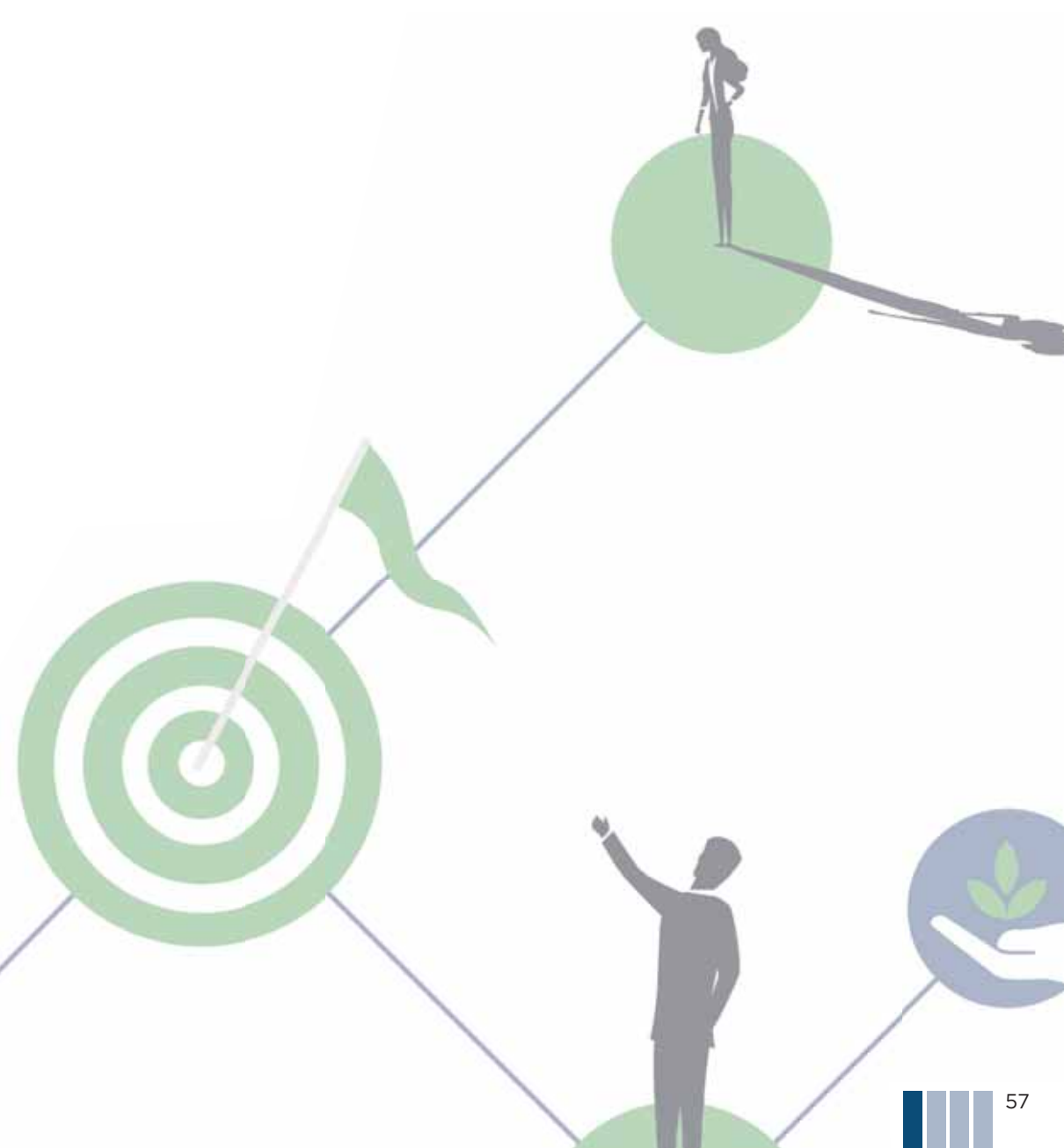
## **IL REGIME DELLE RESPONSABILITÀ NEI TRASPORTI E NELLE SPEDIZIONI NAZIONALI E INTERNAZIONALI**

(2022) - Sezione Legale, Studio Legale Righetti

---

## **KPI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE**

(2023) - Fedespedi Giovani, Green Transition Hub - LIUC



















# #MovingTradeTogether

Costruiamo insieme il futuro delle imprese di spedizioni internazionali, dal 1946

Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e solution provider in grado di sviluppare modelli innovativi di supply chain - green, efficienti e resilienti - con il supporto delle tecnologie più evolute.

Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo, generando un fatturato di 15 miliardi l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico - dando lavoro a circa 50.000 addetti.

Fedespedi è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale.

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedi aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.

Fanno parte di Fedespedi: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:



A.N.T.E.P.



FEDESPEDEI aderisce a:



 **FEDESPEDEI**

[www.fedespedi.it](http://www.fedespedi.it) -  [www.linkedin.com/company/fedespedi](https://www.linkedin.com/company/fedespedi)