



Trasformazioni intra-aziendali, di rete e di mercato: le tre dimensioni del cambiamento verso la sostenibilità

La stagnazione in cui versa l'economia italiana da diversi anni - le cui manifestazioni più importanti sono altrettanto percepibili nel nostro territorio - e le pressioni sociali esercitate da sensibilità nuove e bisogni insoddisfatti, impongono riflessioni accurate. Si può cogliere l'occasione per ripensare, con gradualità, a **nuovi approcci al modo di fare impresa**, a rinnovate forme di **collaborazione e coesione del tessuto produttivo**, per **ridiscutere le regole di mercato e le politiche economiche** in un'ottica di promozione della competitività, della produttività e di gestione efficiente degli asset. Trasformazioni aziendali e di sistema non sono argomento solo per grandi gruppi industriali ma, nelle opportune differenze di scala, anche per quelle piccole e medie industrie che possono far emergere tratti vocazionali tipici e valori intangibili. Il presupposto strategico-competitivo si accompagna a quello etico: non a caso, come si vedrà, i "grandi investitori" si stanno muovendo verso l'innovazione sociale intravedendovi reali potenzialità di crescita.

In questo numero:

- [La DAVOS della Finanza d'Impatto: i grandi players aprono all'innovazione sociale](#)
- [E' importante che le aziende inizino ad assumersi più responsabilità nei confronti della mobilità sostenibile?](#)
- [Spazio libro](#)
- [Reti alimentari locali: verso un'Economia di Prossimità](#)



Finanza

La DAVOS della Finanza d'Impatto: i grandi players aprono all'innovazione sociale

Se c'è ancora qualcuno che pensa che l'imprenditoria sociale si debba relegare a sistema di strutture associative come tradizionalmente noto, o ad un'alternativa per imprenditori in cerca di senso, dopo quanto avvenuto a Parigi lo scorso 21 maggio dovrà ricredersi.

Stanno scendendo in campo, infatti, i grandi players del mondo finanziario e industriale per supportare le nuove imprese sociali che mixano profitto economico e profitto sociale per far crescere e sviluppare il loro modello di economia innovativa.

Alla presenza di più di un migliaio di innovatori sociali, del premio Nobel Muhammad Yunus, di Sir Ronald Cohen di Big Society Capital, e di esponenti del mondo finanziario e industriale, tutti hanno convenuto nell'individuare nell'**impact investing**, e in generale nell'inclusione di **valutazioni e misurazioni di impatto sociale nelle attività delle imprese** (presente, tra i relatori, anche Franck Riboud, CEO di Danone), una risposta alle problematiche che stiamo vivendo, non ultima quella relativa all'occupazione giovanile.

Porte aperte quindi alle imprese a vocazione sociale, in cui possa entrare il capitale privato, ed al sostegno che può venir loro dal sistema di reti territoriali.

Per approfondire: clicca [qui](#)

Gigliola Piccolo



Ambiente

E' importante che le aziende inizino ad assumersi maggiore responsabilità nei confronti della mobilità sostenibile?

La **gestione della mobilità** è un argomento spesso ignorato da aziende e industrie quando si tratta di migliorare la produttività, ridurre il turnover, definire strategie di riduzione delle emissioni di gas serra o ridurre l'assenteismo. Tuttavia la gestione della mobilità di dipendenti, clienti e fornitori dovrebbe essere considerata con attenzione in quanto gioca un ruolo importante in tutti questi obiettivi.

Negli ultimi anni sono state proprio le grandi organizzazioni private che hanno aperto la strada e assunto responsabilità nei confronti della mobilità sostenibile adottando misure innovative per aumentare la consapevolezza e cambiare il comportamento dei dipendenti, spesso adattando la strategia alla cultura aziendale.

Per esempio **Microsoft** e **Vodafone UK** si sono impegnate a ridurre un volo aereo su cinque attraverso la [campagna del WWF](#) che ha contribuito a ridurre del 38% il traffico aereo business di alcune grandi compagnie britanniche.

Altre organizzazioni hanno supportato proattivamente misure di trasporto sostenibile alternative come pacchetti di benefici e incentivi per l'utilizzo del car sharing, del trasporto pubblico, della bicicletta. In quest'ultimo caso alcune aziende hanno anche previsto servizi dedicati ai ciclisti come cabine e docce, punti di riparazione dei mezzi, ricariche gratuite per i mezzi pubblici, etc..

Altre aziende hanno fatto un passo ulteriore riconoscendo che il legame sempre più stretto tra trasferte e viaggi di lavoro non riguarda solo la **riduzione delle emissioni di gas serra e dei particolati** ma anche la **produttività** e un maggiore **equilibrio tra lavoro e vita privata**.

Alcune delle azioni possibili di supporto e incoraggiamento che sono state adottate riguardano più settori e sono in sintesi le seguenti:

- Rimozione degli incentivi perversi: molte aziende ancora rimborsano generosamente i chilometri percorsi o concedono le auto aziendali ai dipendenti anche per uso proprio.
- Supporto all'uso del car sharing, car clubs e car pooling.
- Incoraggiamento dei dipendenti all'uso di mezzi pubblici anche con un servizio interno all'azienda di assistenza nella pianificazione del tragitto.
- Negoziare di accordi pubblico-privato con le aziende di trasporto pubblico per incrementare l'uso del trasporto pubblico e miglioramento degli orari che ne facilitano l'uso da parte dei dipendenti.
- Riduzione dei viaggi per meetings e supporto all'uso di alternative come i webinar e le video conferenze.
- Adozione di business shuttles nei poli aziendali con frequenti spostamenti di clienti e fornitori.
- Riduzione dell'uso del mezzo aereo allo stretto necessario e, se lo si sceglie, compensazione delle emissioni con i programmi offerti dalle compagnie aeree.



L'associazione [Ways2work](#) ha definito una sorta di [decalogo di azioni](#) per incoraggiare il trasporto sostenibile e premiare i dipendenti che scelgono la bicicletta o, addirittura, di raggiungere a piedi il luogo di lavoro invece che utilizzare l'auto.

Infine anche le azioni che incoraggiano la **conoscenza dell'impatto dei mezzi di trasporto** usati possono concorrere a delle scelte consapevoli. Il sito [ecopassenger.org](#) fornisce uno strumento di calcolo e di confronto delle emissioni di CO2, del consumo di energia e della produzione di particolato tra mezzi usati sulla stessa tratta: aereo, treno o autovettura.

Nel frattempo l'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile in Italia evidenzia che alcune città offrono già un ambiente favorevole alle scelte di trasporto responsabile. La classifica delle città più sostenibili per la mobilità vede nel 2013 emergere tra le prime sei: Venezia, Bologna, Torino, Parma, Brescia e Milano, mentre Udine si piazza al 14° posto. Milano è la città con più utenti di car sharing e con il rapporto più alto tra numero di biciclette ed abitanti. Il report completo è consultabile [qui](#).

[Silvia Stefanelli](#)

Spazio Libro

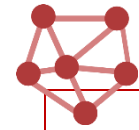


L'Economia Sociale di Mercato e i suoi Nemici

Felice Flavio e Forte Francesco, Rubbettino Editore, 2013



La situazione di **stagnazione** cronica che sta attraversando il nostro Paese (confermata dai recenti dati congiunturali sul Pil del primo trimestre 2014) richiama la necessità di individuare nuove strategie o rinverdire vecchie ricette, suffragate da teorie economiche apparentemente "impolverate", che suggeriscano una via d'uscita prospettica. Può **l'economia sociale di mercato** rivelarsi una opportunità per stimolare la crescita e rimettere in moto gli ingranaggi della macchina economica italiana? Gli autori, tracciando un percorso che origina dal pensiero ordoliberalista tedesco per abbracciare le teorie einaudiane, rileggono l'economia sociale di mercato in chiave delle condizioni che ne garantirebbero l'attuabilità nell'Italia (ed Europa) contemporanea più che in termini di paradigma assoluto. Non si tratta comunque di una rivisitazione nostalgica di teorie del passato né di voler rinverdire un logoro dibattito su liberismo e keynesismo. Economia sociale di mercato, oggi come oggi, significa approcciarsi ad un nuovo modello di **politica economica** ma anche promuovere l'**etica degli affari** e la **responsabilità sociale delle imprese**.



Reti alimentari locali: verso un'Economia di Prossimità

Il comparto agro-alimentare italiano gode di alcune peculiarità difficilmente riscontrabili in analoghi settori oltre confine, ad esempio una fortissima presenza di imprese di piccola dimensione (il 90% ha infatti meno di 50 addetti), aventi per il 70% un carattere regionale. Il forte radicamento di queste imprese nel territorio ha garantito negli anni la salvaguardia di moltissimi prodotti DOP e IGP, parallelamente ad un crescente riconoscimento di qualità dei prodotti *made in Italy*. La crisi economica che ha colpito il settore, sebbene in maniera ridotta rispetto al mercato dei prodotti durevoli, ha indotto le piccole imprese locali a sviluppare modelli di mercato alternativi per sopravvivere alla crescente competizione nel settore alimentare: un modello di collaborazione basato su **accordi di qualità** per la valorizzazione dei prodotti della stessa area geografica, **reti di scopo** tra imprese artigiane, attenzione all'ambiente e promozione di **eventi gastronomici** per promuovere la cultura degli alimenti locali tra i consumatori (si pensi ad esempio alle visite guidate presso le aziende agricole, sempre più diffuse nelle realtà regionali). La **"filiera dei piccoli"**, risultato di una collaborazione tra la Regione Umbria e l'Università di Perugia, rappresenta un esempio concreto di questo fenomeno, una rete locale alimentare che è riuscita a fornire una risposta a diverse problematiche di questo settore: il problema di rendere fruibile la produzione alimentare di nicchia, quale quella dei prodotti tipici, ad un prezzo accessibile, il rispetto delle norme igienico sanitarie lungo l'intera catena di produzione e distribuzione, lo sviluppo di una rete di collaborazione e comunicazione tra produttori e la diffusione di una cultura alimentare sempre più sostenibile e sociale grazie al diffondersi della cosiddetta **filiera corta**. E' dunque la riscoperta dell'impresa *local* la risposta ad una tanto contestata economia *global*?

Piera Patrizio