



GLI AGGIORNAMENTI  
DI ECOLOGISTICO<sub>2</sub>  
NUOVE SCHEDE



gennaio 2020

Nuovi casi virtuosi dal largo consumo

**Ecologistico<sub>2</sub>**





# Barilla

The Italian Food Company. Since 1877.

## Barilla: il ridisegno dei flussi ottimizza anche la CO<sub>2</sub>e

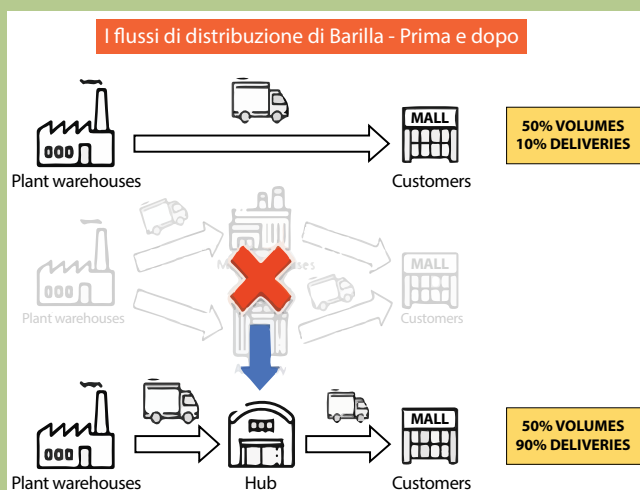
Fra il 2013 e il 2017 i volumi di Barilla hanno registrato un incremento del 12%, con quasi il 50% delle spedizioni caratterizzate da multipick/multidrop. Il network distributivo ha supportato questo trend di crescita dei volumi ricorrendo a spazi esterni e incrementando i flussi di trasferimento e spedizione del 30%.

Questo trend ha portato ad una saturazione della capacità in entrata e in uscita dei magazzini di stabilimento i quali risentivano di un mix prodotto, un numero di spedizioni e un totale di volumi per i quali non erano stati concepiti: con conseguente sovraccarico di strutture e personale e impatti sul livello di servizio al cliente.

Nel 2018 Barilla ha avviato il ridisegno del proprio network di distribuzione tramite l'implementazione del progetto DNA (Distribution Network Assessment), improntato ai principi dell'agile thinking. Il progetto si è concentrato sui magazzini di stabilimento: i flussi dagli stabilimenti ai cosiddetti mix warehouses di stabilimento sono stati progressivamente eliminati e concentrati negli "hub", più idonei ed efficienti.

Il risultato è stata un'ottimizzazione dei flussi e delle saturazioni. Su base annua, Barilla ha ottenuto una riduzione del 7% dei chilometri totali percorsi, a fronte di un incremento del 10% del numero di viaggi.

La percorrenza media per viaggio si è infatti ridotta del 15%, risultato della maggiore efficienza del nuovo sistema distributivo che ha inoltre portato una riduzione del 16% su base annua di emissioni di CO<sub>2</sub> per tonnellata di merce spedita, una diminuzione di emissioni totali di gas serra di circa 530 tonnellate di CO<sub>2</sub>e, passando da 7.422 a 6.892 tonnellate/anno e un calo su base annua del 7% per quanto riguarda le emissioni di polveri sottili (PMx).





Vedi la scheda  
completa su  
Ecologico<sub>2</sub>

GLI AGGIORNAMENTI DI ECOLOGISTICO<sub>2</sub>  
NUOVA SCHEDA



**Mondelēz**  
International  
SNACKING MADE RIGHT

## Mondelēz International: la collaborazione di filiera come leva per la sostenibilità

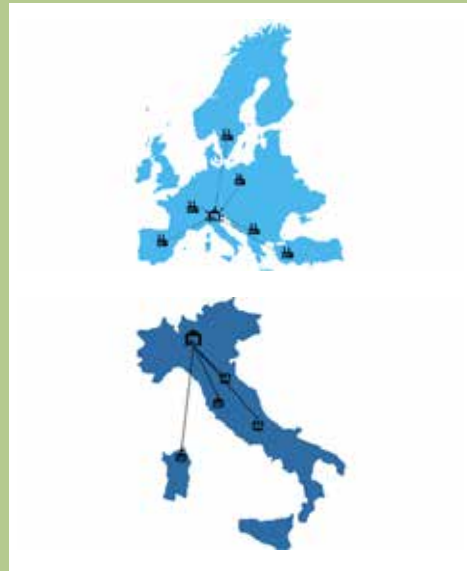
La divisione Snack, che comprende le categorie Biscotti, Cioccolato e Caramelle, ha consolidato i flussi distributivi delle stesse unificando sia gli ordini cliente sia il sito logistico da cui partono le consegne per tutte le regioni d'Italia. La situazione di partenza vedeva due distinti magazzini operativi (uno dedicato a Caramelle e Cioccolato, l'altro ai Biscotti), gestiti da due partner logistici diversi che consegnavano ai clienti Italia tramite i rispettivi network logistici.

Il processo di unificazione è stato progettato e implementato innanzitutto grazie ad una intensa collaborazione con i clienti: partendo dall'allineamento anagrafiche e dal dimensionamento degli ordini (favorendo gli strati completi) sino ad arrivare all'accorpamento di fatture, ordini e documenti di trasporto. Per quei clienti dove l'accorpamento ordini non risultava praticabile, si è in ogni caso condivisa l'unificazione della data richiesta di consegna. Un processo a tratti lungo ed oneroso ma rivelatosi cruciale per il buon esito del progetto: in assenza di collaborazione effettiva si sono registrati ritardi e difficoltà in generale.

Il parallelo ridisegno dei flussi permesso dall'unificazione degli stock centrali in un unico magazzino ha portato benefici "a monte" (sui flussi dagli stabilimenti produttivi europei al magazzino centrale Italia – a sua volta collocato in prossimità del plant produttivo italiano) e soprattutto "a valle" (nelle spedizioni dirette ai punti di consegna), migliorando in particolare la saturazione degli automezzi.

L'effetto annuale, in termini climatici, è una riduzione delle emissioni di trasporto pari a 810,84 ton di CO<sub>2</sub>e, di cui oltre il 90% relativo ai flussi outbound: si stima che il consolidamento delle consegne abbia portato ad un aumento della saturazione dei mezzi intorno al 12,5%.

A questo si aggiunge un abbattimento complessivo di circa 4,58 kg di PMx/anno: il miglioramento della saturazione dei mezzi implica infatti, a parità di merce trasportata, un minor numero di viaggi e quindi di consumi ed emissioni.





## Müller: Trasporto intermodale refrigerato

In Italia Müller delega le attività di Supply Chain a un partner logistico che utilizza due magazzini (Milano e Roma) per ricevere il prodotto proveniente dagli stabilimenti di Augsburg e Dresda. La principale vezione impiegata è quella stradale, anche se è da ormai 4 anni che vengono regolarmente utilizzati container in trasporto intermodale dallo stabilimento di Dresda al magazzino di Milano.

La disomogeneità nei regolamenti all'interno della UE su peso massimo trasportabile e distribuzione del carico tra gli assi di un veicolo su strada, limita le possibilità di saturare in maniera ottimale i mezzi e può essere causa di instabilità del carico. Germania e Austria, ad esempio, permettono un carico fino a 40t, con un carico massimo di 11,5t sull'asse motore e di 10t sui restanti assi, mentre in Italia il carico massimo consentito è di 44t per il veicolo, e di 12t ad asse senza distinzioni.

Per ovviare a queste problematiche e migliorare sia la saturazione che la propria impronta ambientale, Müller ha avviato nel 2018 una sperimentazione sul trasporto intermodale refrigerato via treno sulla tratta Dresda - Lipsia - Verona – Melegnano, trasferendo su treno tre carichi a settimana. Ciò è reso possibile da un rilassamento della normativa tedesca, secondo la quale è ammesso un peso totale a terra del mezzo di 44t per i mezzi che effettuino il primo/ultimo miglio di una tratta intermodale entro un raggio di 150km dal punto di carico/scarico.

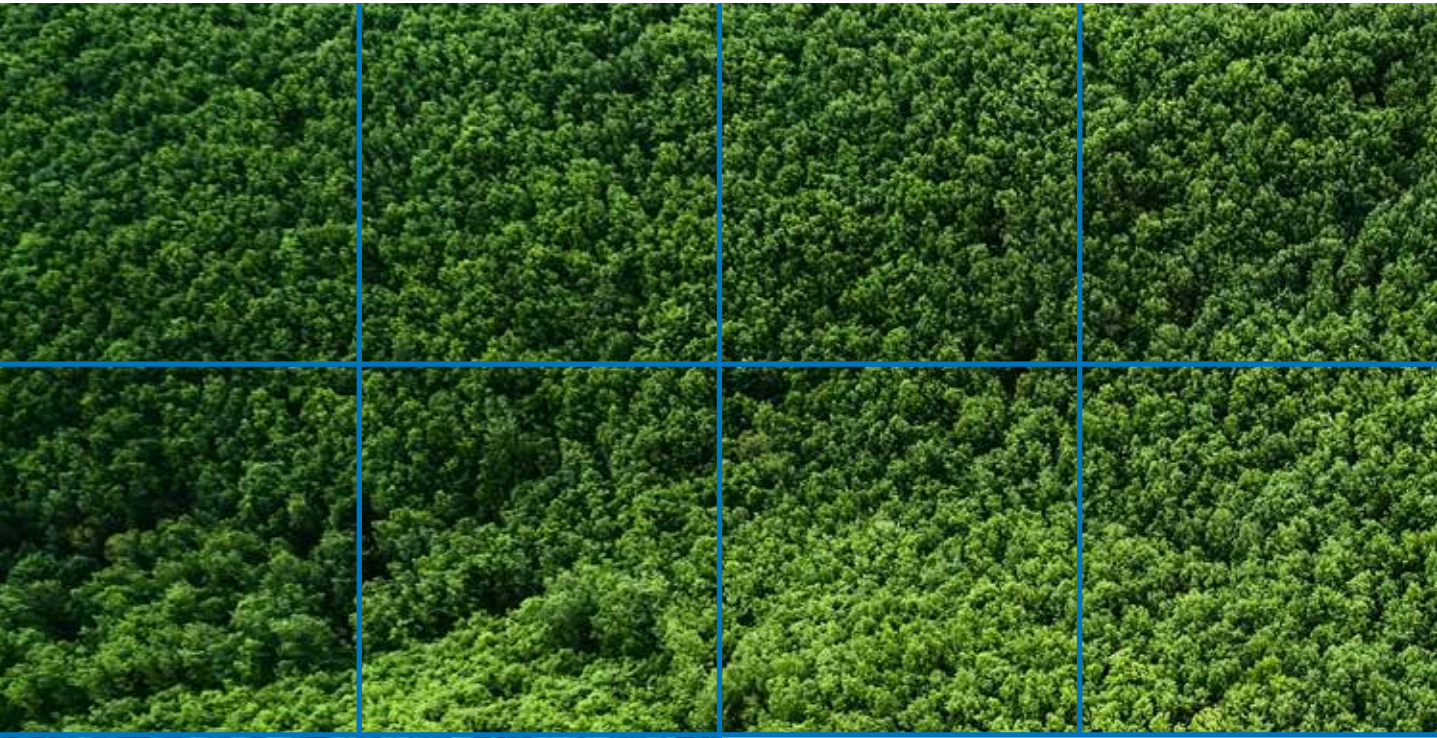
Inoltre, le dimensioni più compatte del container refrigerato utilizzato per il trasporto intermodale garantiscono maggiore stabilità al carico, portando a una riduzione di episodi di rotture o simili.

L'incremento di capacità di carico ha permesso a Müller di ottenere un incremento compreso fra il 17% e il 19% di quantità di merce trasportate per viaggio, ottenendo un risparmio in termini di viaggi equivalenti su strada pari a 9 viaggi/anno.

Il cambio di modalità ed il contemporaneo aumento di saturazione hanno contribuito, nonostante il significativo aumento delle percorrenze (+28% circa), a una diminuzione delle emissioni WtW pari a 40,99 tCO<sub>2</sub>e annue.

Una maggiore disponibilità di carichi regolari, in salita dall'area Verona/Milano/Parma verso Lipsia, potrebbe incrementare significativamente il ricorso da parte di Müller al trasporto intermodale (oggi complementare a quello stradale), di fatto moltiplicando il risparmio in termini di impatto climatico.





GS1 Italy  
Via Paleocapa, 7  
20121, Milano  
T 02 7772121  
E [info@gs1it.org](mailto:info@gs1it.org)  
[gs1it.org](http://gs1it.org)  
[logisticacollaborativa.it](http://logisticacollaborativa.it)

