

GLI AGGIORNAMENTI
DI ECOLOGISTICO₂
NUOVE SCHEDE



novembre 2024

Nuovi casi virtuosi dal largo consumo

Ecologistico₂

Disclaimer

Nonostante lo sforzo profuso al fine di garantire che i contenuti riportati nel presente documento siano corretti, GS1 Italy e qualsiasi altra parte coinvolta nella creazione e predisposizione dello stesso declinano qualsivoglia forma di responsabilità, diretta o indiretta, nei confronti degli utenti ed in generale di qualsiasi soggetto terzo per ogni possibile pregiudizio che possa derivare da eventuali violazioni di diritti (anche di proprietà intellettuale) di terzi, imprecisioni, errori ed omissioni dei suddetti contenuti nonché da un utilizzo non corretto o riponendo in ogni caso un improprio affidamento sulla correttezza degli stessi. Nello specifico il presente documento viene fornito senza alcuna garanzia connessa inter alia alla sua commerciabilità, assenza di violazioni di qualsiasi natura, idoneità per uno specifico scopo ed utilizzo o qualsivoglia ulteriore garanzia.

Il presente documento potrebbe inoltre essere soggetto in qualsiasi momento e senza obbligo alcuno di preventivo avviso a modifiche unilaterali da parte di GS1 Italy e ciò a causa delle evoluzioni tecnologiche e degli standard GS1 o di nuove norme di legge e regolamentari. GS1 e il logo GS1 sono marchi registrati di titolarità di GS1 AISBL.



Il valore della scelta

Despar Nord: Biofuel nel trasporto ai Punti Vendita, il caso HVO

Negli ultimi tre anni, **Despar Nord** ha notevolmente ampliato la flotta di proprietà, avviando un progetto di parziale internalizzazione delle attività di trasporto, con l'obiettivo di migliorare la flessibilità e qualità del servizio grazie ad un controllo diretto delle attività. Il progetto ha inizialmente riguardato i depositi di Bolzano e Monselice (in totale oltre 30 milioni di colli spediti): la distribuzione diretta dal Deposito di Bolzano è stata completamente internalizzata, mentre la flotta di Monselice attualmente conta 26 mezzi di proprietà sul totale di 60 mezzi utilizzati.

In parallelo l'azienda ha intrapreso una strategia di utilizzo progressivo di **HVO** come combustibile alternativo per questi automezzi. Tale decisione è stata resa possibile dall'acquisizione di veicoli recenti certificati "drop-in 100%", che permettono l'utilizzo immediato ed efficiente del biocarburante HVO senza richiedere modifiche strutturali ai motori. Inoltre, l'azienda ha deciso di investire nella realizzazione di un distributore interno, consentendo il rifornimento locale dei mezzi di proprietà e semplificandone la gestione.

La transizione al biocarburante HVO si è avviata con un progetto pilota riguardante due veicoli con targa di residenza Monselice e Bolzano. Questa iniziativa ha consentito una riduzione di circa il **6% delle emissioni totali di CO₂e WtW** rispetto all'uso di Diesel B7 (di origine fossile). Ipotizzando invece uno scenario futuro in cui la flotta dei due depositi utilizzasse esclusivamente HVO, l'impatto in termini di emissioni totali di CO₂e WtW si ridurrebbe di circa l'**81%**. Questa strategia sarà agevolata dai distributori di HVO interni ai depositi, eliminando tempi e distanze addizionali rispetto ad analoghi distributori "pubblici".

L'utilizzo di HVO offre quindi notevoli benefici in termini di riduzione delle emissioni GHG, favorendo il processo di decarbonizzazione dei trasporti ai punti vendita. L'internalizzazione dei trasporti, insieme all'investimento in un distributore interno di HVO, rende la gestione delle consegne e dei rifornimenti più sostenibile ed efficiente, garantendo un maggiore controllo su tempi e costi operativi. Tuttavia, si evidenzia la necessità di porre attenzione alla disponibilità di biocarburante e ottimizzare l'impiego dei veicoli, in linea con la fluttuazione dei volumi e le esigenze dei punti vendita.





Vedi la scheda
completa su
Ecologico₂



CRAI: La revisione del network distributivo a -25°C

Nel 2017, in funzione dell'accrescimento dei volumi, CRAI ha preso la decisione di sviluppare un progetto di ridisegno del network distributivo dei prodotti MDD surgelati.

Nello scenario "as-is" di partenza, ciascun Ce.Di. Crai inviava gli ordini ai fornitori (una trentina circa) da cui veniva direttamente alimentato. In questi Ce.Di. sono presenti tutte le categorie di prodotto surgelato (gestito a una temperatura di -25°C) per un totale di 165 SKU gestite.

L'idea è stata di consolidare i flussi inbound in un hub logistico per poi andare in consegna ai Ce.Di. Crai con spedizioni multi-prodotto e multi-fornitore.

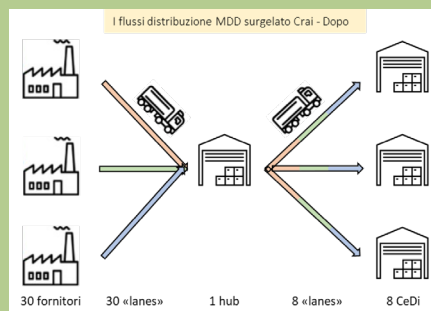
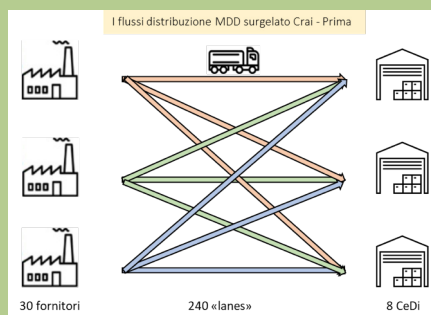
Dal 2018 il network post-progetto prevede quindi due tipi di flussi:

- Fornitore → Hub MDD
- Hub MDD → Ce.Di.

Si è ottenuta quindi un'ottimizzazione dei flussi e delle saturazioni, andando a ridurre fortemente le percorrenze dei mezzi stradali, anche a fronte della crescita dei volumi, più del doppio di merce trasportata in termini di peso.

Su un anno di intervallo temporale, un totale di circa 1.107.630 colli sono stati movimentati su circa 2.000 viaggi anziché oltre 5.000. Concentrando i flussi è stato inoltre possibile raggiungere volumi che hanno permesso di spedire a carico completo FTL circa il 30% dei viaggi post contro spedizioni FTL nel "pre" inferiori al 5%.

I risultati finali si traducono in un risparmio di oltre il 13% di emissioni di CO₂e, quantificabili in valore assoluto in oltre 67 tonnellate di CO₂e evitate.





Vedi la scheda
completa su
Ecologico₂



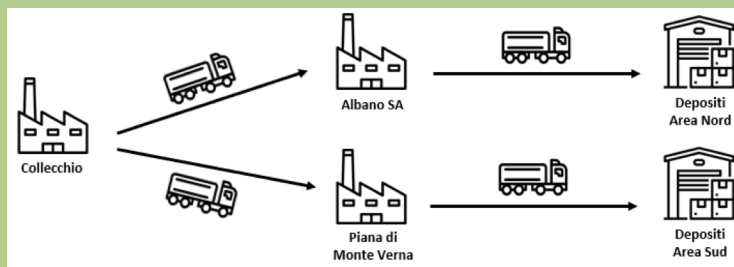
Parmalat: Il ridisegno dei flussi yogurt

Nel 2021 a seguito della cessione del ramo aziendale “yogurt” a LNPF, joint venture internazionale cui partecipa Lactalis, Parmalat si è interrogata sulla revisione del proprio network distributivo operante su tre linee principali: ambiente (UHT), freschi (yogurt) e freschissimi (latte pastorizzato).

Nello scenario di partenza, la consegna era effettuata direttamente dal sito produttivo di Collecchio verso i depositi Parmalat distribuiti sul territorio nazionale.



A fronte della perdita dei volumi post cessione, sono state create due aree di stock per lo yogurt presso gli stabilimenti produttivi già esistenti di Albano SA e Piana di Monte Verna. A valle di questi depositi, la distribuzione dello yogurt verso i depositi Parmalat è stata integrata alle tratte in essere del network freschissimo.



Le tratte di distribuzione dello yogurt sono state, quindi, ridotte a due principali esistenti (Collecchio-Albano SA e Collecchio-Piana di Monte Verna) a fronte

delle sei inizialmente previste. La saturazione dei mezzi operanti ha subito un aumento del 20% circa per soddisfare le nuove esigenze distributive, mentre i viaggi complessivi si sono ridotti considerevolmente. Per quanto riguarda il network freschissimo, le tratte non hanno subito modifiche, sono stati, però, incrementati la saturazione dei mezzi (+ circa 10%) ed, in misura minima, il numero di viaggi annui per permettere l'integrazione della distribuzione dello yogurt su queste tratte prima unicamente dedicate.

L'obiettivo, grazie alla revisione delle tratte distributive e la modifica delle frequenze di approvvigionamento, è stato consolidare ove possibile i flussi ed ottimizzare la saturazione dei mezzi, il livello di servizio e l'efficienza in ottica del c.d. “flusso teso”.

La revisione del network distributivo ha comportato complessivamente una diminuzione del 13% dei viaggi e del 31% del totale di chilometri percorsi annui con un risparmio di 274.576 chilometri. Questo si è tradotto in una riduzione del 27 % delle emissioni di CO₂e WtW.



Vedi la scheda
completa su
Ecologico₂



P&G: il trasporto collaborativo diventa “Round Trip”

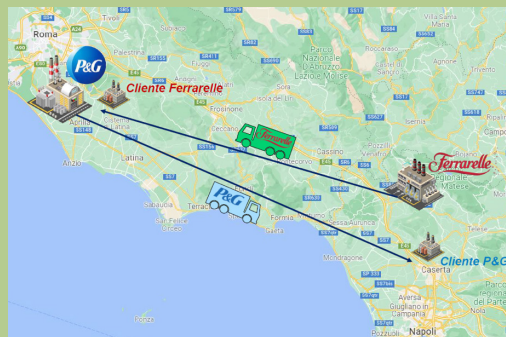
In Italia P&G distribuisce i propri prodotti finiti tramite consegna diretta a cliente su tutto il territorio nazionale partendo da due centri di distribuzione, l'uno ubicato nel nord-Italia (Agnadello) e l'altro, che è anche sito di produzione, nel centro-Italia (Pomezia).

Nel programma di sostenibilità P&G, la **logistica collaborativa** tra aziende non direttamente concorrenti è stata ritenuta la chiave di volta per raggiungere l'obiettivo della **Carbon Neutrality** identificando nei round trip interaziendali una mossa vincente per ridurre i rispettivi km a vuoto dei vettori impiegati.

I trasporti FTL sono stati analizzati anche col supporto **CHEP Italia** e delle sue capacità di business analytics, individuando alcune specifiche aree geografiche, tra cui la Campania, zona di importanti volumi di spedizione che sono risultati “sinergici” a quelli di **Ferrarelle Società Benefit** (flussi diretti verso il Lazio).

È stato progettato un **round trip** tra gli stabilimenti di P&G (Pomezia) e Ferrarelle Società Benefit (Riardo) attivando un vettore stradale condiviso e coniugando la necessità di consegnare i propri prodotti a clienti limitrofi: i km a vuoto dei viaggi FTL sono passati da una media, come da letteratura, del 17% ad un valore calcolato del 6%, con conseguente riduzione di oltre il 5% delle emissioni di CO₂e. Il che equivale a circa 7 tonnellate di CO₂e evitate e quasi 9.500 km risparmiati su base annua.

L'approccio di apertura e collaborazione verso l'esterno è risultato vincente per tutti i Partner coinvolti, anche grazie alla forte e immediata comunità di intenti, registrando livelli di servizio al cliente invariati e in linea con le esigenze di business. Fattori abilitanti cui porre attenzione: la trasparenza, il commitment sui volumi e la sincronizzazione dei flussi stessi.





Vedi la scheda
completa su
Ecologico₂

GLI AGGIORNAMENTI DI ECOLOGISTICO₂
NUOVA SCHEDA



L'ORÉAL

ITALIA

L'Oréal for the future: trasporti massivi green

Nell'ambito del programma internazionale "L'Oréal For The Future" che definisce i target ambientali per il 2030, L'Oréal ha avviato il progetto "Consegne green" che prevede l'adozione di mezzi a combustibili alternativi lungo tutta la filiera dallo stabilimento di produzione al cliente finale per ridurre le emissioni prodotte nella distribuzione dei prodotti finiti L'Oréal.

Nel corso del 2021, sono state implementate alcune azioni pilota in questa direzione: su alcune tratte della consegna al cliente è stato previsto l'utilizzo di una **flotta di mezzi pesanti alimentati a Bio-LNG** (biometano liquido) per la consegna dei prodotti ai clienti nel Centro-Nord Italia (Padova, Firenze, Milano e Torino); mentre, per le consegne dirette a clienti nel Centro-Sud Italia (Roma, Bari e Napoli), il flusso stradale è stato sostituito da **viaggi intermodali ferro-gomma**.

Il differenziale in termine di emissione nel caso di ricorso al Bio-LNG è significativo: l'utilizzo di mezzi alimentati a Bio-LNG ha determinato **una riduzione delle emissioni WtW di CO₂ di 181.23 ton pari al 67% delle emissioni** relative allo scenario che prevede l'utilizzo di mezzi alimentati a diesel.

Si può notare una ancor più marcata diminuzione delle emissioni nel caso di passaggio dall'utilizzo di automezzi alimentati a diesel alla versione intermodale, con una variazione pari a 125.89 ton di CO₂ che equivale a una **riduzione dell'81%** rispetto allo scenario precedente (mezzi stradali alimentati a diesel). Inoltre, non si registra una variazione significativa di km percorsi nel passaggio da uno scenario 100% gomma a uno intermodale.

I risultati conseguiti possono essere estesi in futuro sia ad altri flussi "massivi" (con mezzo dedicato) sia a spedizioni di piccole dimensioni grazie all'esperienza accumulata. Il progetto pilota, infatti, ha reso evidente che l'implementazione di azioni significative richiede il **coinvolgimento** e la collaborazione di diversi attori all'interno della filiera logistica, **investimenti consistenti e adeguati** in parallelo ad un ulteriore **sviluppo dell'offerta di tecnologie e carburanti "green"** in Italia.





Vedi la scheda
completa su
Ecologico₂



Lavazza: la scelta intermodale

La continua crescita dei volumi spediti da Lavazza nei mercati internazionali ha fatto sì che al tradizionale flusso camionistico si sia scelto di affiancare, già nei primi anni 2000, viaggi intermodali ferro-gomma su direttrici estero e Italia: il primo viaggio intermodale è stato effettuato verso la Germania, cui hanno fatto seguito UK e Italia (Campania e Sicilia).

Al punto che nel 2020 i km percorsi con modalità intermodale (ferrovia e nave) sono stati 4,42 milioni per circa 4.200 viaggi: ovvero circa il 43% dei km sul totale del trasporto primario effettuato da Lavazza in Europa con quote elevatissime verso Scandinavia (100%), UK (97%), Germania/Danimarca (93%), Spagna-Portogallo (90%).

Per misurare il miglioramento dell'impronta climatica della scelta intermodale di Lavazza si è deciso di analizzare le emissioni dei flussi del periodo 2016-2020 verso UK, Germania e Danimarca confrontandole con uno scenario ipotetico "100% gomma".

Il differenziale di emissioni annue è molto rilevante: sono state risparmiate oltre 2.466 tonnellate di CO₂e (WtW, dal pozzo alla ruota) nel solo anno 2020 e oltre 9.000 nel periodo 2016-2020, una riduzione di oltre il 46% delle emissioni nei 5 anni. Inoltre, è importante sottolineare una significativa riduzione delle polveri sottili pari a 508 Kg nel periodo in analisi che corrisponde al -67% rispetto allo scenario "100% gomma".



Estremamente interessante appare anche l'analisi sul trend progressivo nei 5 anni, dove l'opzione intermodale ha permesso di mitigare in modo crescente l'impatto climatico del trasporto pur con l'aumento dei volumi.

L'esperienza Lavazza dimostra che l'utilizzo del trasporto intermodale non ha portato solo benefici in termini ambientali ma anche di efficienza. Infatti, a differenza del trasporto navale, quello ferroviario risente meno degli andamenti stagionali dettati dal turismo e si è dimostrato anche più resiliente rispetto a blocchi o congestioni in particolari contingenze come la pandemia di COVID-19.



Vedi la scheda
completa su
Ecologico₂

GLI AGGIORNAMENTI DI ECOLOGICO₂
NUOVA SCHEDA



L'ORÉAL

ITALIA

L'Oréal: Progetto Consegne green

Nel 2020 L'Oréal ha avviato il progetto "Consegne green" che prevede l'adozione di mezzi a combustibili alternativi lungo tutta la filiera dallo stabilimento di produzione al cliente finale.

In particolare, nella totalità dei flussi dallo stabilimento di Settimo Torinese (TO) al magazzino di distribuzione, sito in Villanterio (PV), i mezzi convenzionali alimentati a gasolio sono stati sostituiti con bilici dedicati alimentati a gas naturale liquefatto (GNL).

Grazie alla elevata saturazione del flusso di trasporto e all'impiego dei suddetti mezzi si stima che la società abbia generato un risparmio in termini di emissioni climalteranti del 26,8% pari a circa 28,6 tonnellate di CO₂e (WtW). In aggiunta, grazie alla tipologia di combustibile adottato, l'azienda ha potuto ridurre le proprie emissioni di particolato (PM) di circa il 98,9% evitandone un'emissione di 2,9 Kg.

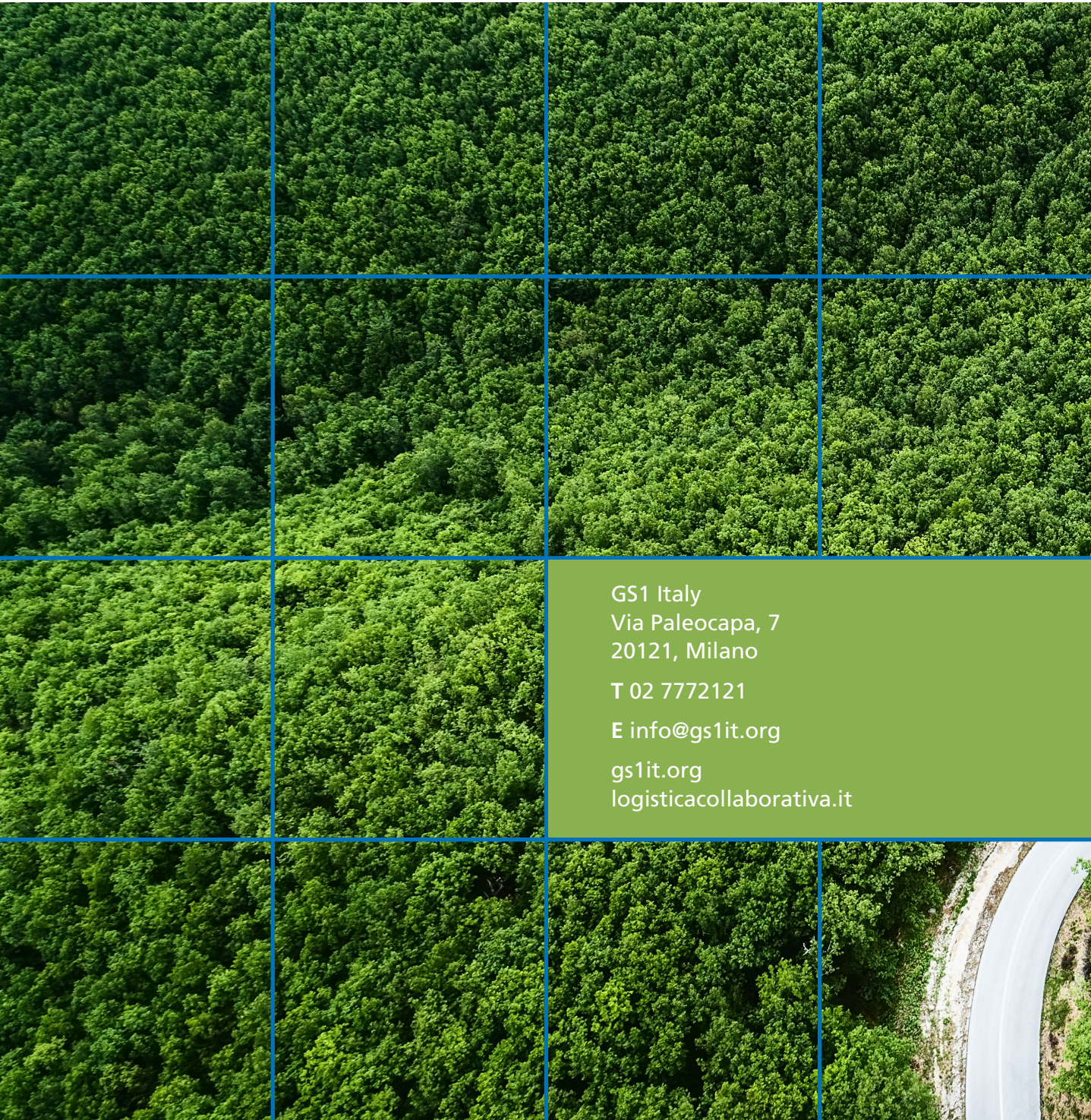
A valle del polo logistico di Villanterio la distribuzione segue due fasi distinte, la prima, passando per alcuni nodi di interscambio porta la merce in prossimità del cliente finale, la seconda c.d. "ultimo miglio", consegna, infine, l'ordinativo al cliente finale.

Per la prima delle due fasi L'Oréal ha deciso di appoggiarsi nuovamente ad una flotta di bilici alimentati a gas naturale liquefatto mentre, per quanto riguarda l'ultimo miglio, l'azienda ha optato per una modalità di consegna altamente sostenibile attraverso l'impiego di cicli a pedalata assistita o, in quei casi ove la distanza non permette l'impiego dei primi, di veicoli a trazione completamente elettrica.

Nonostante applicata alle sole spedizioni leggere (<50 Kg) ed effettivamente trasportabili su veicoli a pedalata assistita, l'attività di distribuzione "GNL-elettrico", ad oggi attiva a Roma e nelle maggiori città di Piemonte, Lombardia e Veneto, ha già permesso alla società di ottenere mancate emissioni per più di 600 KgCO₂e riducendo del 56% le emissioni di gas climalteranti nella fase di ultimo miglio e azzerandone le emissioni di particolato.

Infine, l'eventuale futura disponibilità in volumi di gas naturale liquefatto di origine non fossile (Bio-GNL) potrebbe portare il progetto, nei prossimi anni ad incrementare ulteriormente la propria efficacia in termini di emissioni risparmiate, nello specifico, ipotizzando di dotare l'intera flotta di GNL proveniente per il 20% da fonti rinnovabili si otterrebbero mancate emissioni annue complessive pari a oltre 38tCO₂e (WtW).





GS1 Italy
Via Paleocapa, 7
20121, Milano
T 02 7772121
E info@gs1it.org
gs1it.org
logisticacollaborativa.it