

Logistica Uno per Lucart



La frase

“Siamo convinti che la vera sostenibilità implichi un approccio a 360° di attenzione agli aspetti ambientali, etici e sociali. L'intermodalità, quando ben orchestrata, permette di conseguire vantaggi in tutti questi ambiti”

Gabriele Cornelli - Presidente Logistica Uno

Lungo i binari corrono progetti di innovazione e sostenibilità: nello shift modale dalla gomma alla rotaia tante sono le opportunità da cogliere, ma la collaborazione rappresenta il fattore chiave determinante

Il progetto nel dettaglio

Presso l'interporto Interbrennero di Trento, Logistica Uno gestisce per Lucart uno stock avanzato alimentato da un collegamento con lo stabilimento di Porcari con treno round-trip a frequenza, trasportando 1.600 tonnellate di prodotti cartari per complessivi mille chilometri nelle due direzioni.

Disporre di uno stock avanzato in prossimità del confine con la Germania ha permesso a Lucart di organizzare un servizio di distribuzione di ultimo miglio a breve-medio raggio verso le piattaforme del proprio cliente della GDO - il cliente finale tra i più demanding in Europa - assicurando un altissimo livello di servizio.

L'inizio di un viaggio

Quando si parte per un viaggio insieme è indispensabile condividere non solo la meta finale, ma anche e soprattutto l'idea stessa di viaggio, costituita da aspettative, priorità, obiettivi e voglia di mettersi in gioco in un'esperienza comune. Non fanno eccezione i viaggi in logistica dove ogni progetto è necessariamente frutto di una sinergia. “Logistica Uno e Lucart condividono la medesima visione di sostenibilità e il medesimo impegno nel ridurre l'impronta ecologica della propria attività. Per noi”, sottolinea Gabriele Cornelli, Presidente Logistica Uno, “non può esservi vera efficienza senza sostenibilità. È su queste basi che si fonda la collaborazione pluriennale con Lucart e da queste certezze siamo partiti nello sviluppo del progetto di intermodalità sulla tratta Porcari - Trento”.



Gabriele Cornelli

La carta sceglie il treno



“Quest'operazione”, spiega Giovanni Illibato, Chief Supply Chain Officer di Lucart, “si innesta perfettamente in quella che è la mission aziendale di Lucart, realtà leader di mercato nel settore della carta riciclata che ha fatto della sostenibilità

uno dei propri valori fondanti. L'intermodalità come strumento per limitare l'impatto ambientale delle attività di trasporto è parte del nostro stesso DNA aziendale, basti pensare che lo stabilimento di Diecimo (LU) - sviluppato su una superficie di 250.000 mq con una capacità produttiva di oltre 100mila tonnellate - è dotato di raccordo ferroviario sin dal 1997. Negli anni abbiamo quindi sviluppato e consolidato traffici via treno sia di materie prime in arrivo dal porto di Livorno sia di prodotto finito verso il sud Italia (Campania, Puglia e Sicilia)”.

Tracciare nuove rotte

“Il nostro impegno”, prosegue a raccontare Illibato, “è per sviluppare sempre più i volumi di prodotti finiti che viaggiano in modalità intermodale ma, soprattutto nel servizio alla Grande Distribuzione, vi è sempre stata la difficoltà di coniugare l'alto livello di servizio richiesto con le problematiche storiche, direi ataviche, del trasporto ferroviario in Italia. Nell'attivazione di questo nuovo progetto, a fare la differenza sono state le possibilità abilitate dalla collaborazione che si è venuta a creare tra noi e il nostro partner Logistica Uno con Mercitalia Rail (Gruppo Ferrovie dello Stato) e l'interporto Interbrennero di Trento”.



Giovanni Illibato

■ Francesca Saporiti

IL FISCHIO DEL TRENO

La capacità di fare sistema

“La soluzione sviluppata in sinergia con Logistica Uno”, tiene a sottolineare Illibato, “ha permesso di coniugare al meglio le esigenze di servizio con i vincoli strutturali del trasporto ferroviario, grazie anche all’impegno dell’Interporto e della Provincia di Trento che ha dato il proprio supporto con un incentivo economico: un ferro-bonus simile a quello previsto dalla regione Emilia-Romagna. Si tratta di un piccolo aiuto che ci permette di ammortizzare in parte gli extra costi che inevitabilmente comporta la scelta multimodale - e la conseguente maggior manipolazione - in particolare per un prodotto a ridotto margine come è il nostro. Soprattutto, però, rappresenta il segnale della crescente consapevolezza che la vera sostenibilità è possibile solo facendo sistema”.

I termini della sfida



Il progetto di intermodalità sviluppato da Logistica Uno e Lucart presenta un alto livello di complessità, a partire dalla tipologia di prodotto FMCG, dai grandi volumi in gioco e dall’articolazione del network distributivo sul piano internazionale: “le piattaforme a valle del magazzino presso l’Interporto sono, infatti, numerose. Siamo partiti con un progetto iniziale che prevedeva di servire solo il 50% delle piattaforme attualmente raggiunte, selezionando quelle geograficamente più prossime. In realtà poi, all’avvio dell’operatività ci siamo resi conto subito del successo dell’operazione poiché siamo fin dall’inizio riusciti a fare massa critica nel carico dei treni e il magazzino ha operato fin dai primi giorni con un altissimo livello di servizio, assicurando la buona riuscita di tutti i processi a valle, fino al cliente finale”, racconta Illibato.

Il progetto in numeri

- 9** piattaforme distributive del cliente GDO raggiunte nel centro sud della Germania
- +900** Full Truck Load previsti in distribuzione
- +4.500** tonnellate di carta Tissue distribuita

I risultati raggiunti

Lucart è arrivata a quota 100% di viaggi effettuati via treno sulla direttrice Diecimo – Trento. Il livello di saturazione della tratta ha permesso di conseguire per ogni treno effettuato una riduzione nelle emissioni di CO2 superiore all’80%. “In più”, tiene a sottolineare Giampaolo Di Nuzzo, “ha permesso di togliere da un’arteria autostradale già molto trafficata un corrispettivo pari a 25 Tir per ogni viaggio treno effettuato, a tutto vantaggio non solo della sostenibilità, ma anche della sicurezza”. Risultati che confermano come questo sia un progetto destinato a crescere, anche ampliando gli attori coinvolti e creando nuove sinergie. “Per fare ciò”, conclude Di Nuzzo, “sarà importante contribuire a diffondere una nuova cultura della sostenibilità”.

E all’improvviso arriva il Covid 19

Operativamente il progetto ha lasciato la stazione a febbraio 2020 e subito si è trovato a fare i conti con il Covid 19. “Il diffondersi della pandemia ha scatenato, per noi come per tutti, forti criticità nel reperimento di mezzi ed autisti. La nostra fortuna”, rivela Giovanni Illibato, “è stata di disporre di un progetto già completamente operativo e definito in ogni dettaglio da una lunga e accurata fase di analisi preliminare che ci ha consentito di mitigare l’impatto della pandemia sul trasporto stradale grazie allo shift modale adottato sulla direttrice nord-nord est, senza dover ricorrere a misure emergenziali. Il covid, dunque, non ha rappresentato un ostacolo sui binari, ma ha confermato la validità di quanto attuato, sottolineandone le potenzialità di sviluppo, tanto che abbiamo deciso di ampliare il nostro perimetro di azione. Da marzo a giugno, infatti, abbiamo servito il 50% di piattaforme previsto inizialmente e già all’inizio dell’estate siamo arrivati al 100% del network servito. Uno sviluppo molto rapido, possibile solo grazie alla sinergia innescata e verificata tra tutte le parti in gioco. L’intera filiera ha risposto dando il meglio. Questo anche grazie alla logica operativa open book: solo attraverso la massima trasparenza è possibile ottenere i migliori risultati”.

Uniamoci al viaggio

La merce in arrivo da Diecimo viene scaricata dal treno e allocata presso il magazzino gestito da Logistica Uno all’interno dell’interporto trentino dove viene preparata per essere rilanciata al network distributivo composto da 9 piattaforme del cliente retail, tramite un consorzio di vettori locali. “Nello specifico”, spiega Giampaolo Di Nuzzo – Sales Manager Logistica Uno, “il magazzino svolge le operazioni di scarico dei vagoni, ricevimento e messa a dimora del materiale, allestimento degli ordini e organizza, sulla base delle indicazioni fornite dall’Ufficio Trasporti Lucart di Diecimo, la consegna alla piattaforma finale”.



Giampaolo Di Nuzzo

Un treno carico carico di... competenze

“La partnership con Logistica Uno ci assicura i margini di sicurezza necessari per portare avanti un progetto ad alta complessità, grazie anche alla capacità di garantire soluzioni alternative per reagire a possibili anomalie o criticità contingenti. Il mondo del trasporto ferroviario”, prosegue Illibato, “è un mondo molto tecnico: perché si possano sviluppare nuove opportunità in ambito ferroviario è necessario vi siano operatori specializzati all’altezza del compito. In Italia purtroppo molte competenze si sono andate perdendo, proprio perché l’infrastruttura è sempre più inadeguata. In questo scenario Logistica Uno rappresenta una delle poche eccezioni: un operatore che ha conservato e anzi investito nel potenziamento di competenze specifiche per l’ambito intermodale ed è quindi oggi in grado di supportare lo sviluppo di progetti ad alta complessità e ad alto valore aggiunto come questo in cui siamo partner”.



Abilitare nuove opportunità

L’infrastruttura ferroviaria italiana non è adeguata al mercato moderno: è un limite strutturale pesante che penalizza tantissimo chi vuole puntare su questa modalità. “Quando ancora si poteva utilizzare il trasporto ferroviario nella modalità di “traffico diffuso” Lucart è arrivata ad operare nel 2007 oltre 2.000 vagoni”, ricorda Illibato, “quando però l’offerta è stata limitata ai treni blocco, si sono perse tantissime opportunità: il trasporto ferroviario è stato, di fatto, precluso a tutte le realtà di piccole-medie dimensioni che non sono in grado da sole di sviluppare masse critiche importanti. Lucart stessa ha quasi azzerato i volumi intermodali quando è stato introdotto questo cambiamento: siamo però ripartiti - con sacrificio e impegno - perché crediamo nell’intermodalità e sentiamo delle responsabilità nell’indicare strade alternative. Non per tutti è stato così: quando abbiamo rilevato lo stabilimento di Tenderly a Castelnuovo Garfagnana, il raccordo ferroviario di cui era dotata la struttura erano da tempo già stato dismesso. Eppure le potenzialità ci sarebbero: basti pensare che il solo distretto di Lucca muove oltre 2.000 camion al giorno con carichi che potrebbero invece essere spostati sui binari se fosse possibile agire in modo sinergico”.

