

## INTERMODALITÀ: LA SCELTA DI CEREAL DOCKS

# C'è chi il treno NON L'HA PERSO



■ Nicoletta Ferrini

**Quando sostenibilità ambientale ed economica coincidono il risultato è un sistema logistico efficiente, in grado di generare benefici sia per la singola azienda, sia per la collettività**



**“Mettere in connessione diretta treno e fabbrica è l'elemento vincente per rendere la logistica ancora più efficiente, meno costosa e sostenibile a tutto tondo”, Alexandre Galiotto, Responsabile della logistica di Cereal Docks Group, svela così il segreto di un progetto a tutta sostenibilità**

**C**he il ferro rappresenti per la logistica delle merci un'imprescindibile opportunità lo si sente ripetere ormai da molti anni. E con buona ragione: alla maggiore efficienza economica, riscontrabile in particolare sulle tratte lunghe e a carico pesante, si sommano i benefici sociali e ambientali che rendono il treno una modalità cargo di gran lunga più sostenibile del camion.

L'European Railway Agency (ERA), l'agenzia ferroviaria europea, stima che la gomma sia 36 volte più pericolosa del ferro, mentre l'European Environment Agency (EAA), l'agenzia indipendente dell'ambiente dell'Unione Europea, ha calcolato che il trasporto merci su strada arriva a emettere fino a 139 grammi di anidride carbonica per tonnellata chilometro, vale a dire quasi 10 volte in più rispetto al cargo ferroviario. A questi valori si devono poi aggiungere i costi dovuti alle cosiddette esternalità negative, vale a dire danni o benefici sociali non considerati quando si ricerca un equilibrio meramente economico (incidenti, rumore, emissioni

nocive e così via). I vantaggi del ferro sono evidenti. Eppure il cargo ferroviario stenta a decollare non solo in Italia dove, considerando solo il traffico merci strada-ferro la gomma pesa per l'85%, ma anche in Europa dove la quota media del ferro è intorno al 20%.

## Dalle parole ai fatti

In questo scenario, spiccano dunque per la loro eccezionalità casi come quello di Cereal Docks. Negli anni, l'azienda di Camisano Vicentino (Vicenza), operatore primario nel settore della trasformazione agroalimentare, è riuscita ad aumentare la propria efficienza logistica grazie a un utilizzo crescente del treno e della multimodalità, oltre che a investimenti mirati in infrastrutture e tecnologie.

Il caso Cereal Docks è stato dunque oggetto di uno studio specifico, condotto da Andrea Giuricin, docente di Economia dei Trasporti presso all'Università degli Studi Milano Bicocca. L'analisi evidenzia i benefici economici e ambientali offerti dalla multimodalità e, in

particolare, dal combinato ferroviario nel trasporto merci pesante di lunga tratta e quindi utilizza i valori espressi dal caso Cereal Docks per confermare la validità e darne evidenza. “Si tratta di una “best practice” particolarmente rilevante”, conferma Giuricin, “perché dimostra come sostenibilità

ambientale e economica coincidano e siamo insieme il presupposto per un sistema logistico efficiente, in grado di generare benefici sia per l'azienda, sia per la collettività”. Dal 1983, Cereal Docks opera come anello di congiunzione tra agricoltura e industria: produce ingredienti provenienti dal mondo

vegetale (semi oleosi come soia, girasole, colza) destinati alla realizzazione di farine, oli, lecitine e cereali per applicazioni nei settori feed, food, pharma, cosmetic e technical. Granaglie e cereali sfusi alla base della produzione aziendale vengono trasportati dai loro luoghi di origine - Italia, Est Europa e Sud America - via nave fino agli impianti di stoccaggio e produzione del gruppo.

## Chi è Cereal Docks

**Cereal Docks Group opera nel settore strategico della prima trasformazione agroalimentare, quale fornitore primario di filiere essenziali per il consumo delle famiglie, come quelle delle carni, del latte, dei prodotti da forno. Produce ingredienti da materie prime di origini agricole, come farine, oli, lecitine derivati da semi oleosi (soia, girasole, colza) e cereali (mais, grano, orzo) destinati ad applicazioni nei settori feed, food, pharma, cosmetic e usi tecnici.**

**L'azienda con sede a Camisano Vicentino (Vicenza) è stata fondata nel 1983 da Mauro e Paolo Fanin. Gruppo Cereal Docks è oggi una realtà articolata, che comprende quattro business unit e sette stabilimenti produttivi. Nel gruppo operano 250 collaboratori nelle diverse sedi in Italia e all'estero. Cereal Docks Groups genera un fatturato consolidato superiore agli 840 milioni annui.**

Fonte: Cereal Docks

## La forza della multimodalità

“Adottiamo un modello cosiddetto “hub and spoke” per cui tutta la merce confluisce nei nostri hub che, a loro volta, sono collegati tra loro da una rete multimodale di connessioni che integra acqua, terra, ferro e così via”, descrive Alexandre Galiotto, responsabile della logistica di Cereal Docks Group. Le tratte possono dunque essere molto lunghe e complesse ovvero decisamente corte. Allo stesso tempo, i carichi possono essere più o meno pesanti. “L'ottimizzazione del traffico è un aspetto davvero cruciale. La nostra esperienza ci



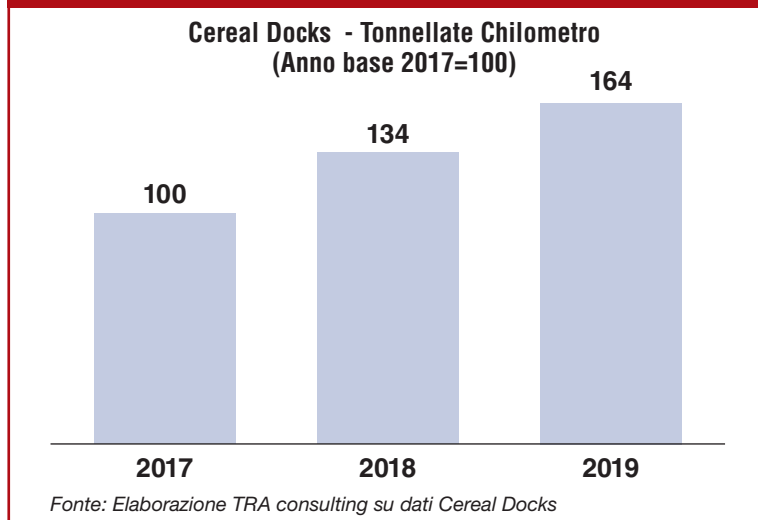


**Andrea Giuricin, docente di Economia dei Trasporti presso all'Università degli Studi Milano Bicocca:** "Le scelte di una singola azienda possono avere un impatto importante non solo per l'azienda stessa, ma anche per l'economia e l'ambiente dei territori dove opera"

dice che non esiste una sola modalità di trasporto massimamente competitiva sempre e comunque, - spiega Galiotto: - ogni soluzione di trasporto ha una sua efficienza a seconda delle tipologie di carico e tratta. Sulle lunghe percorrenze e nel caso di carichi pesanti, il trasporto su ferro e fluvio-marittimo sono nettamente più competitivi della gomma, anche al netto delle esternalità".

Ormai da anni, il gruppo sta gradualmente ridisegnando la propria logistica secondo due linee guida: spostare su rotaia gran parte dell'approvvigionamento di materie prime e gestire prodotti finiti e semi-lavorati sfruttando al massimo tutte le opportunità offerte dalla multi-modalità. Detto più semplicemente: "il primo trasporto di lungo raggio avviene, di solito, su rotaia, mentre per le connessioni a corto raggio e i trasferimenti prossimità utilizziamo la strada, optando però per le soluzioni più sostenibili anche dal punto di vista ambientale, - indica Alexandre Galiotto. - A prescindere dalla propria maggiore o minore vocazione intermodale, nelle proprie scelte logistiche un'azienda non può più trascurarne gli aspetti che impattano in termini di sostenibilità non solo economia,

### La crescita del traffico ferroviario di Cereal Docks



ma anche ambientale. La distanza tra i due concetti è ormai azzerata".

### Progetti concreti lungo i binari

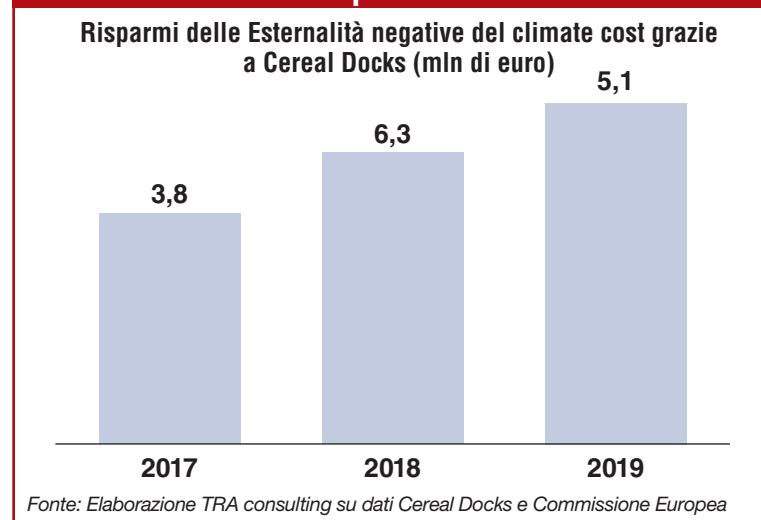
La capacità di sostituire il trasporto su gomma con il trasporto su ferro è una delle caratteristiche del modello Cereal Docks. Nel solo triennio 2017-2019, il traffico ferroviario espresso in tonnellate chilometro è aumentato di circa il 64%. Inoltre, ogni singolo treno ha trasportato sempre maggiori quantità di merce: se nel 2017, le tonnellate trasportate per treno di Cereal Docks erano 1,8 le quantità medie trasportate in Europa, nel 2019 questa quantità era circa 2,3 volte. La crescita è stata costante

e generalizzata in tutti gli stabilimenti, ma a trainarla è stato, in particolare, l'hub di Portogruaro (Venezia) dove la merce entra ed esce grazie alla connessione ferroviaria. Il nodo, che gode anche delle proficue sinergie offerta dalla vicinanza con l'interporto di Portogruaro, supporta il 75% del traffico ferroviario dell'azienda veneta. L'esperienza Cereal Docks è particolarmente significativa in un contesto in cui, come evidenziato nello studio di Andrea Giuricin, si evidenziano ancora importanti gap di adozione del combinato ferroviario. "Rispetto a contesti come quello statunitense dove si muove su rotaia circa il 45% del traffico merci, l'Europa è indietro, - sottolinea il docente. - Il vecchio

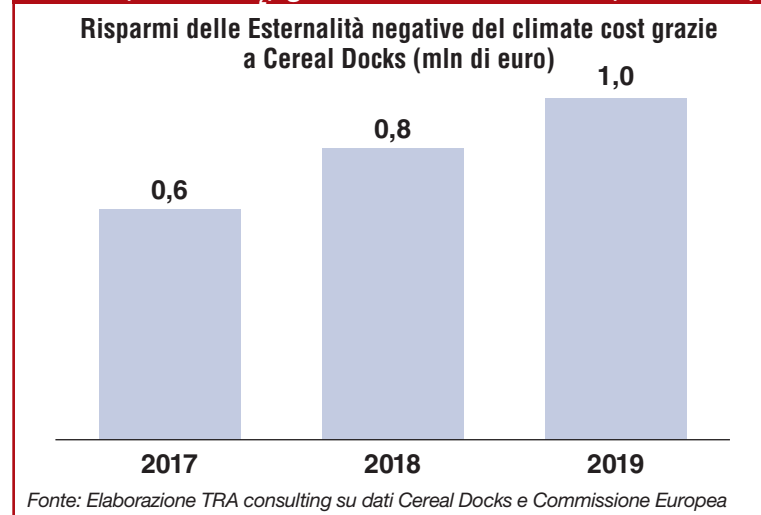


Nel solo triennio 2017-2019, in Cereal Docks il traffico ferroviario espresso in tonnellate chilometro è aumentato di circa il 64%

### Risparmio dell'utilizzo del treno per la variabile climate cost



### Risparmi delle Esternalità negative delle emissioni (esclusa CO<sub>2</sub>) grazie a Cereal Docks (mln di euro)



continente fa fatica a creare un mercato unico ferroviario. Mancano le infrastrutture, come porti e retroporti in grado di gestire treni lunghi, mancano in alcuni casi le connessioni o le linee dedicate alle merci che possono aumentare l'efficienza del servizio cargo. Soprattutto, manca un'area unica ferroviaria con una legislazione condivisa e senza barriere". Pochi esempi valgono: "nel trasporto aereo c'è una lingua unica, l'inglese, nel ferro no, - cita Giuricin. - Da un Paese all'altro all'interno dell'Unione Europea, possono esserci sistemi di segnaletica differenti. L'Unione Europea manca di quella linearità

che farebbe guadagnare al trasporto cargo-ferroviario quote maggiori a tutto vantaggio non solo delle aziende, ma anche del territorio".

### Un treno carico carico di... opportunità

Lo studio accende, in particolare, i riflettori sui costi ambientali e sociali derivanti dalle esternalità negative e, utilizzando un modello messo a punto dal Governo Svedese e approvato ufficialmente dalla Commissione Europea, ne determina l'impatto in termini di costo/danno marginale. Il calcolo è stato effettuato per 1.000 tonnellate

## Ottimizzare la gestione del magazzino in modo semplice ed efficace?

# UN GIOCO DA RAGAZZI CON whSystem<sup>®</sup> SOFTWARE

### IL WMS PER OGNI MAGAZZINO

SOLUZIONI PER L'INTRALOGISTICA E L'AUTOMAZIONE INDUSTRIALE Via Trento 31a | Parma - Italy | tel. +39 0521 271 380 | www.technolog.it

te chilometro di merce trasportata sia su gomma, sia su ferro. Le variabili di danno considerate sono incidenti, inquinamento acustico e ambientale (emissione di biossido di carbonio e non solo). L'inquinamento, in particolare, come viene ribadito nello studio, è tipicamente un esempio di esternalità negativa storicamente non conteggiata nel computo economico della produzione di un determinato bene o servizio. Per alcune attività, come il trasporto, è invece possibile – anzi, ormai doveroso – trovare un punto di equilibrio tra il costo marginale privato sostenuto direttamente da un'azienda e il danno marginale prodotto all'esterno.

Nel caso di Cereal Docks, i risparmi dovuti alla scelta modale del treno sono calcolabili grazie al numero di tonnellate/chilometri di merci trasportate su ferro da parte dell'azienda. Per la sola variabile "climate cost" nel triennio in analisi sono stati risparmiati esternalità per quasi 15 milioni di euro. Tali costi, non immediatamente visibili, hanno però un impatto importante sulla qualità della vita delle persone che vivono nelle aree interessate. Sul fronte dell'incidentalità, lo studio quantifica un risparmio ottenuto da Cereal Docks pari a 3,5 milioni di euro nel triennio,



di cui 1,2 milioni nel solo 2019. Sono stati calcolati anche i risparmi dovuti all'utilizzo del treno rispetto al trasporto su gomma per quanto riguarda la variabile rumore. In questo caso il beneficio ottenuto tocca i 4 milioni di euro nel triennio, con un valore vicino a 1,7 milioni di euro nel 2019. Vi sono poi le altre emissioni che permettono un risparmio tramite esternalità di oltre 2 milioni di euro. Complessivamente, l'utilizzo crescente del trasporto ferroviario merci ha concesso a Cereal Docks, in tre anni, circa 24 milioni di euro di risparmi di esternalità negative, di cui quasi 10 milioni solo nel 2019.

### L'impatto della scelta della singola azienda sulla collettività

“Lo studio evidenzia come le scelte di una singola azienda possano avere un impatto importante non solo per l'azienda stessa, ma anche per l'economia e l'ambiente dei territori dove opera, - afferma Andrea Giuricin. - Il caso Cereal Docks dimostra che attivare una reale ottimizzazione modale, focalizzata sul combinato ferroviario, è non solo possibile, ma anche vantaggioso. Mettere in piedi un sistema logistico sostenibile ed efficiente porta benefici all'azienda

**Cereal Docks, azienda di Camisano Vicentino (Vicenza), operatore primario nel settore della trasformazione agroalimentare, è riuscita ad aumentare la propria efficienza logistica grazie a un utilizzo crescente del treno e della multimodalità, oltre che a investimenti mirati in infrastrutture e tecnologie**

e alla collettività. L'esperienza di Cereal Docks può essere copiata con successo, ma serve coraggio perché possono essere necessari investimenti davvero “capital intensive”, oltre a un cambio di mentalità. D'altro canto, - continua Giuricin - il comparto ferroviario non è più quello di dieci o venti anni fa.

Per chi sceglie ora questa strada i vantaggi possono essere gli stessi ottenuti da Cereal Docks, ma con minori difficoltà e ostacoli di quelli che ha probabilmente incontrato questa azienda quando ha preso questa strada”.

“La sostenibilità economica e

ambientale non è più una scelta, - prosegue Alexandre Galiotto. - Si riesce a costruire un business competitivo solo nel momento in cui le due voci vanno a braccetto. E in questo senso, la multimodalità diventa cruciale. La sua assenza ha un impatto a monte nell'approvvigionamento delle materie prime e a valle nella distribuzione capillare”. Le aziende sono chiamate a riflettere con attenzione e a rivedere i propri modelli logistici, considerando sullo stesso livello costi economici e ambientali in una più ampia visione temporale. “Dal nostro punto di vista, - dice ancora Galiotto - il nostro focus sull'intermodalità sarà sempre più spinto: pensiamo di poter fare ancora di più e meglio. Le interconnessioni tra i diversi nodi meritano una riflessione accurata: è un aspetto spesso trascurato eppure sostanziale. È, infatti, in questi nodi che si annidano i costi nascosti e le inefficienze ed è quindi qui che dobbiamo concentrare i nostri investimenti ora, per non dissipare i vantaggi economici e ambientali acquisiti. Mettere in connessione diretta treno e fabbrica - conclude - è l'elemento vincente per rendere la logistica ancora più efficiente, meno costosa e sostenibile a tutto tondo”. ■

REALTA' IN MOVIMENTO

**unicar** **Yale**  
People. Products. Productivity.

## Yale Vision 4.0

**Gestisci i costi,  
ottimizza la produttività  
e proteggi le risorse.**



Con i crediti di imposta previsti dal **Piano Transizione 4.0** puoi acquistare beni strumentali con un **abbattimento dei costi fino al 70%**.

Vuoi maggiori informazioni sul **Kit Yale Vision 4.0** e sul nuovo Piano Transizione?

**Scopri tutto nell'articolo sul nostro BLOG →**



### IN CONNESSIONE WIRELESS

Accesso



Accesso controllato



Spegnimento in inattività

Monitoraggio



Gestione batteria della flotta



Diagnostica macchine



Gestione pressione gomme



Geolocalizzazione GPS



Rilevamento impatti



Controllo in tempo reale

Verifica



Checklist operatore



Visibilità Immediata