Osservatorio dal 2016
OITA Bollettino n.38 maggio 2020

Seguici

I.R.

Partner

IVECO
Il tuo partner per un trasporto sostenibile

Veicoli Commerciali

IFAC
your isothermal transport specialist

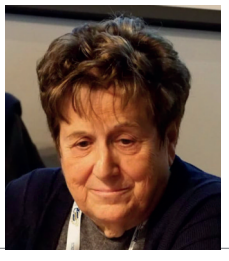
LAMBERET

ALLA RICERCA DELL'EFFICIENZA PERDUTA

La logistica dell'alimentare ha superato la prova del Covid. Durante la fase acuta del lockdown non sono mai mancati nei punti vendita rimasti aperti i prodotti, anche quelli non di stretta necessità. Un risultato non scontato e che va riconosciuto a tutta la filiera, dai magazzinieri agli autotrasportatori, dai picker agli scaffalisti, ai pianificatori di carichi e percorsi. Il successo non è venuto gratis. Non si hanno ancora statistiche sui contagiati nel settore, ma si sa che ci sono stati, anche se la tempestiva dotazione di dispositivi di protezione individuale e il rafforzamento delle attività di pulizia e sanificazione hanno limitato i danni. Le aziende hanno pagato e stanno ancora pagando un prezzo elevato sul fronte economico-finanziario, derivato da due fattori. Il primo è una piaga storica del settore, i mancati e dilazionati pagamenti, che ha avuto una recrudescenza feroce, per motivi involontari (le aziende produttrici sono a corto di circolante) e volontari (esigenze di tesoreria di qualche grande gruppo della distribuzione). Il secondo è più profondo e potrebbe avere effetti ancora per lungo tempo: la perdita brutale di efficienza. Da quanto dichiarato dai principali operatori, la sparizione di molti destinatari di merce, all'estero e in Italia (gli esercenti singoli ma soprattutto l'intera HoReCa), combinato con la crescita delle richieste di molte merci e il contemporaneo crollo di altre (due esempi: uova +45%, latte fresco -25%) ha portato a un'esplosione dei viaggi a vuoto. Sono stati così vanificati gli sforzi degli operatori, che avevano incorporato nei propri conti economici i maggiori introiti dell'efficienza. Ora sono rimasti solo i costi.

RICOZZI NEL COMITATO ITALIANO DELLA PIARC

La presidente di OITA, Clara Ricozzi, è stata cooptata nel Comitato Tecnico CT 2.3 "Merci" di PIARC per il quadriennio 2020-2023. La PIARC - Associazione Mondiale della Strada è un'associazione internazionale fondata nel 1909 con sede a Parigi che si occupa di ingegneria e politica stradale e di gestione delle reti stradali ed ha lo scopo di favorire il progresso in campo stradale in tutti i suoi aspetti, con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo delle reti stradali, e di studiare i problemi della sicurezza stradale. Il lavoro della PIARC si basa sul confronto e la diffusione dei risultati conseguiti dalle ricerche effettuate dai vari Paesi nei diversi settori riguardanti sia le strade come elementi strutturali, che la circolazione con gli aspetti di funzionalità e garanzia per l'utenza. Il Comitato Italiano dell'Associazione esiste dal 1913. Il CT 2.3 "Merci" si occupa di buone pratiche, monitoraggio e regolamentazione per ridurre il sovraccarico dei mezzi e i relativi danni alla pavimentazione sulle reti stradali, dei modi per rendere più "green" il trasporto di merci e delle implicazioni della "nuova mobilità" per il funzionamento della rete stradale.



I nostri complimenti a Clara Ricozzi e un buon lavoro!

Con il patrocinio di

ANFIA Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

ANITA Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici

FIAP Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali

ft Moving innovation

Freight Leaders Council

FEDERTRASPORTI Gruppo Federtrasporti

TRANSFRIGOROUTE ITALIA

TTS ITALIA Italian ITS Association

UIRNet S.p.A.

UNRAE

Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio
Riccardo Accorsi Università Alma Mater Studiorum di Bologna; **Vito Amodio** IFAC; **Luca Bedin** Gruppo Volkswagen; **Alessandro Calchetti** MIT; **Gerardo Cardone** Futura Servizi Logistici; **Pierguido Carmagnani** Fedit; **Vincenzo Cinelli** MIT; **Bruno Cortecci** Commissione Onu Unece - European Committee for Standardization; **Mihai Radu Daderlat** Iveco Mercato Italia; **Rodolfo de Dominicis** UIRNet; **Giuseppina della Pepa** Anita; **Sergio Dondolini** già MIT; **Silvio Faggi** Fiap; **Fausto Fedele** MIT; **Franco Fenoglio** UNRAE; **Gianandrea Ferrajoli** Federauto; **Massimiliano Gazzo** Osservatorio DBJWatch; **Olga Landolfi** TTS Italia; **Agostino Macrì** Unione Consumatori; **Antonio Malvestio** Freight Leaders Council; **Sandro Mantella** Lamberet-UNRAE; **Riccardo Manzini** Università Alma Mater Studiorum di Bologna; **Massimo Marciani** Fit Consulting - Freight Leaders Council; **Fabrizio Ossani** Federtrasporti; **Giacomo Salvagno** TransfrigoRoute Italia; **Paolo Uggè** Confitrasporto; **Fabrizia Vigo** ANFIA; **Paolo Volta** Pagiro.

Del CTS fanno parte anche i componenti del board esecutivo di OITA
Clara Ricozzi Presidente; **Lucia Saronni** Presidente onorario; **Giuseppe Guzzardi** Direttore generale; **Marco Comelli** Segretario generale

Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti

Cosa accadrà dopo giugno? Ammesso che i problemi economico-finanziari si riescano a superare (altrimenti l'operazione sarà riuscita ma il paziente sarà morto), la logistica alimentare dovrà ridisegnare le proprie reti. Probabilmente ancora per diverso tempo l'HoReCa non sarà una destinazione come lo era prima della crisi, riducendo i punti di consegna ma anche il lavoro per chi si era specializzato a servirla, pensiamo al settore della logistica delle bevande. Da quanto pare di capire dai piani di medio periodo di alcuni Comuni, si incentiveranno i negozi di prossimità (sempre che le imposizioni di distanziamento e sanificazione non uccidano sul nascere questi progetti).
Il tentativo in emergenza di spostare verso l'e-commerce e l'home delivery la spesa nel negozio multicategory o nella GDO si è infranto contro i limiti delle piattaforme logistiche: non ci sono abbastanza picker e trasportatori per reggere l'aumento degli ordini. Soprattutto, non è detto i comportamenti dei consumatori rimangano quelli assunti bon grè mal grè durante la quarantena. Saranno comunque tempi interessanti.

IFAC IL FREDDO ECOSOSTENIBILE

Dalla collaborazione fra IFAC, allestitore di Bari specializzato nella realizzazione di furgonature frigorifere per camion e veicoli rimorchiati, e Air Liquide è nato un semirimorchio intermodale con refrigerazione ad azoto liquido per il trasporto di prodotti deperibili. La soluzione innovativa sfrutta le proprietà criogeniche dell'azoto - conservato allo stato liquido in un serbatoio cilindrico sotto-telaio a -196°C - per raffreddare il comparto di carico. Questa tecnologia offre molteplici vantaggi rispetto all'installazione di un frigo tradizionale diesel-elettrico sulla testata del semirimorchio. L'azoto consente la riduzione della temperatura fino al valore richiesto dalla conservazione delle merci trasportate e un controllo accurato del livello termico raggiunto. Si tratta di una tecnologia silenziosa particolarmente adatta alle consegne notturne nelle aree urbane densamente popolate. Le emissioni sonore risultano inferiori a 57 dB(A), anche in condizioni di piena potenza. Infine, la riduzione delle emissioni inquinanti, in termini di particolato (-94 per cento, prendendo in considerazione l'automezzo e il gruppo di refrigerazione) e di ossidi di azoto (NOx). Se l'azoto liquido dell'impianto criogenico di raffreddamento è ottenuto da fonti totalmente rinnovabili, non vi sono emissioni di CO_2, il principale responsabile dell'effetto serra che porta al progressivo riscaldamento del pianeta.

B&V E LA SFIDA COVID-19

Non si è mai fermata l'attività di Brivio&Viganò, player italiano attivo da ben 40 anni nel settore della distribuzione e della logistica integrata di prodotti alimentari per la Gdo e l'industria.
In un'intervista esclusiva sul prossimo numero di *Vie&Trasporti* Efrem Terraneo, responsabile operativo trasporto, e Martina Tarabella, responsabile marketing, raccontano come è stata affrontata l'emergenza Covid-19, cosa si è fatto e cosa si fa per continuare a garantire eccellenza del servizio e tutela del personale, al volante e nei magazzini. Non manca nemmeno una descrizione dettagliata della flotta che conta 520 mezzi, tutti rigorosamente Euro 6 o Euro 5, con un'età media intorno ai 5 anni. Perché l'eccellenza per Brivio&Viganò passa anche da qui.

CI SONO I FANTASMI IN CUCINA? NO, È UNA CUCINA FANTASMA

Difficilmente durante un evento catastrofico emergono nuove tendenze di lungo periodo, ma sicuramente spesso le emergenze hanno il potere di rafforzare tendenze già in atto. È il caso delle aziende di ristorazione che non hanno una sala ma lavorano direttamente per il delivery. Il fenomeno è nato da poco, intorno al 2014-2015, con il boom del food delivery, e già ha generato diverse sottocategorie secondo il modello operativo e di business seguito. Si parla così di cloud kitchen nel caso in cui un operatore immobiliare realizzi uno spazio di coworking attrezzato per due o più ristoratori che si impegnano a lavorare per una o più piattaforme di delivery ognuno con la sua insegna; ghost kitchen, in cui un ristoratore realizza una cucina dove fornisce con propri marchi/insegne le piattaforme di delivery oppure consegna in proprio.
Dark kitchen, invece, è una ghost kitchen gestita da un ristoratore tradizionale che dedica uno spazio della propria cucina al delivery, ed è quello che stanno facendo alcuni ristoratori in lockdown; mentre virtual kitchen, dove un marchio/insegna affermato entra in un mercato dove non è presente fisicamente con un accordo di franchising con una Cloud, Ghost o Dark Kitchen che cucinano una serie di piatti e menù definiti ed esclusivi, con consegna via piattaforma di delivery. E in Italia? Il caso più noto è Foorban, nato nel 2015, classico esempio di ghost kitchen che ora si sta espandendo anche nella spesa digitale. Abbiamo però anche un caso speciale, che si basa sulle caratteristiche della ristorazione da pausa pranzo italiana, fatta di esercizi piccoli con poco spazio. A loro si rivolge ormai da diversi anni Soul-K, fornendo menù completi pronti da mangiare a chi invece della cucina ha due fornetti. Oggi Soul-K si è evoluta verso modelli tipo ghost e fornisce anche servizi e appliance digitali per gestire le scorte, le scadenze e i menù in tempo reale, totalmente in outsourcing, anche per alberghi, ostelli, affitti a breve termine.
Come saranno i ristoranti post-Covid? Nessuno lo sa ma questi esempi di nuovi concetti sicuramente avranno un loro spazio.

Bollettino a cura della redazione di Vie&Trasporti - Direttore Responsabile Lucia Edvige Saronni - Con la collaborazione di Tiziana Altieri, Eliana Puccio, Studio Comelli - Coordinamento Ornella Oldani - Presidente OITA Clara Ricozzi - Direttore Giuseppe Guzzardi - Segreteria generale Marco Comelli - Segreteria operativa Ornella Oldani. Stampa Colorshade, Peschiera Borromeo - Mensile, LO/CONV/059/2010, Reg. Tribunale di Milano, n. 6479 del 6/2/1964 ROC 32150, Iscrizione al Registro Nazionale della Stampa n. 1740, vol. 18, foglio 313, 21/11/1985. *Inserto Redazionale mensile di Vie&Trasporti n.839 (Maggio - Anno XCI) edito da Casa Editrice la fiaccola srl, via Conca del Naviglio 37, 20123 Milano, tel. 02 89421350 - fiaccola@fiaccola.it, www.fiaccola.it.*

oita-italia.com
Contatti stampa *Studio Comelli*
press@studiocomelli.eu - tel. 02 22228345

Media partner