



I.R.

## Partner

# IVECO

Il tuo partner per un trasporto sostenibile



Veicoli Commerciali

# LAMBERET



## COSMETICA, SICUREZZA E QUALITÀ FINALE

Cosa ci può essere di pericoloso in una boccetta di mascara, a parte il suo effetto "turbo" su uno sguardo già pericoloso di suo? Ma se passiamo ai profumi e agli spray, o alle lacche e gli smalti la storia cambia. Perché nei profumi ci sono diversi tipi di alcol, e nelle bombolette (a pressione, delle piccole granate) gas propellenti altrettanto infiammabile. Idem per i solventi negli smalti.

Il trasporto dei cosmetici, su cui OITAF si concentrerà nel prossimo programma di ricerca, ha la caratteristica di dover rispettare due normative nate per esigenze diverse: quella sui trasporti pericolosi su strada (ADR) e quella sulla sicurezza per il consumatore finale, per la sua parte logistica. In più, diverse tipologie di cosmetici, come molte creme, ma anche certi prodotti di utilizzo professionale, come i filler, è necessario (non normato, ma richiesto dal produttore) il trasporto



a temperatura controllata. L'intervallo più diffuso è 15-25 gradi, ma non è l'unico. Queste tre esigenze portano al fatto che il trasporto dei cosmetici sia un settore complesso, dove lavorano operatori specializzati, che non coincidono spesso con quelli del trasporto farmaci, per i quali non vige l'ADR. E spiega perché le linee guida ADR di Federchimica-Cosmetica Italia occupino ben 248 pagine.

## FRIGOLINE, UN'IDEA DA RIPRENDERE

Il veicolo che vedete in questo riquadro racconta una storia, quello di una bella idea tramontata prima del tempo. Si chiama Frigoline, e fu presentato da Lamberet nel 2018, destando subito l'interesse tra quanti erano e sono interessati al delivery a temperatura controllata in città, specie in zona ZTL.

Constava di una bici elettrica con un telaio modificato in modo da ospitare una cella da 1,5 metri cubi, isotermica-frigo, con la possibilità di disporre di due aperture, una laterale bordo marciapiede e una posteriore, insostituibile in caso di "doppia fila", circostanza più che frequente nei nostri centri urbani. La batteria forniva energia

sia all'unità refrigerante sia alla motricità, nonché all'illuminazione di servizio. Va da sé che la versatilità era limitata, ma più che sufficiente per svariati usi "rush&delivery".

Il tettuccio sul posto guida forniva una ulteriore protezione dall'inclinazione atmosferica al city run-

ner. Insomma, un'idea interessante, che non ebbe seguito a causa dei costi proibitivi dell'ensamble. Oggi, probabilmente, si potrebbe ricavare qualcosa di simile e a un costo più contenuto grazie alla maggior offerta/minor costo dei veicoli elettrici o a pedalata assistita.



## Con il patrocinio di



### Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio

Riccardo Accorsi Università Alma Mater Studiorum di Bologna; Stefano Brivio MGH Systems Italia; Alessandro Calchetti MIMS; Gerardo Cardone Futura Servizi Logistici; Pierguido Carmagnani Fedit; Vincenzo Cinelli MIMS; Bruno Cortecchi Commissione Onu Unece - European Committee for Standardization; Mihai Radu Daderlat Iveco Mercato Italia; Rodolfo de Dominicis UIRNet; Giuseppina della Pepa Anita; Sergio Dondolini già MIMS; Silvio Faggi già Fiap; Fausto Fedele MIMS; Gianandrea Ferrajoli Federauto; Enrico Finocchi Albo Autotrasportatori; Olga Landolfi TTS Italia; Agostino Macri Unione Consumatori; Antonio Malvestio Freight Leaders Council; Sandro Mantella Lamberet; Riccardo Manzini Università Alma Mater Studiorum di Bologna; Massimo Mariani Fit Consulting - Freight Leaders Council; Fabrizio Ossani Federtrasporti; Giacomo Salvagno TransfrigoRoute Italia; Paolo Uggè Confrasperto; Fabrizia Vigo ANFIA; Paolo Volta Pagiro.

### Del CTS fanno parte anche i componenti del board esecutivo di OITAF

Clara Rizzozi Presidente; Lucia Saronni Presidente onorario; Giuseppe Guzzardi Direttore generale; Marco Comelli Segretario generale

## DELIVERY SEMPRE PIÙ ESTREMO, L'ASTICELLA SCENDE A 10 MINUTI



Nel 2018, migliaia di secoli fa, fece un po' di rumore per qualche mese l'appello, sacrosanto, del Freight Leaders Council contro la "logistica del capriccio", ossia la corsa delle società di e-commerce verso tempi di consegna sempre più brevi e a costi sempre più bassi, sino ad annullarsi o a essere prezzati a forfait (Amazon Prime). FLC ed altri ancora qualche mese fa sono tornati sull'argomento ma dal mercato reale la risposta va in tutt'altra direzione, almeno per la spesa. Prima in Europa e poi anche negli Stati Uniti sono sorti nuovi operatori di delivery di grocery, la cui value proposition si basa esclusivamente sul tempo di consegna.

Da subito l'asticella è fissata molto in alto (o in basso): i fatidici dieci minuti che si impiegherebbero a scendere in strada per andare al negozio sotto casa.

Il modello operativo è ultralocale; tanti piccoli hub con dotazioni da dark store che servono attraverso rider dotati di bici elettriche un'area urbana delimitata da un'isocrona risultante dai dieci minuti meno il tempo di gestione dell'ordine. A questo viene data grande attenzione: un hub ha almeno 30 magazzinieri a tempo pieno.

La crescita avviene per aggiunta successiva di hub e relativi rider nelle aree urbane con densità sufficiente a garantire un rapporto spazio/abitanti favorevole. Prendiamo Gorillas, il caso più mediaticamente noto anche perché si tratta di una start-up tedesca nata

nel 2020 e che qualche mese fa ha raggiunto lo status di unicorno (valutazione presuntiva di un miliardo di dollari). La società serve a Milano le zone De Angeli-City Life, Colonne, NoLo-Centrale e Porta Romana-Corso Lodi. Che i rider e i magazzinieri di Gorillas siano assunti (a tempo determinato) è un dettaglio che non influisce sul modello operativo. Interessante invece il pricing: 1,8 euro fissi a consegna e costo dei prodotti uguali a quelli di listino di super e negozi. Interessante anche la catena di supply: fornitori locali, che di solito vendono online, presso propri spacci o riforniscono HoReCa selezionata. In pratica i nuovi operatori (speed deliverer) sono una cosa nuova rispetto alle piattaforme come Glovo e Deliveroo, che si appoggiano per lo più su negozi e ristoranti cui offrono un canale distributivo. Sono dei retailer dedicati alla consegna a domicilio di un numero limitato di SKU a un'area ben precisa, degli e-retailer di prossimità con assortimento ottimizzato sulla popolazione che servono, che però dispongono di infrastrutture tecnologiche e strategiche (software di pianificazione e All inclusive).

Nell'ultimo anno sono operativi in questo nuovo settore nomi come Weezy, Jiffy, Gorillas, Getir, Blok, per l'Europa. Negli Stati Uniti, Gopuff ha raccolto venture capital per 1,5 miliardi di dollari e si è comprata BevMo per offrire servizi di consegna in mezz'ora. DoorDash, il nuovo fenomeno delivery in USA, ha una propria linea di DashMart, dark store che stanno aprendo in diverse città. New York City ha già tre speed deliverer. A San Francisco c'è Food Rocket.

Il modello tira, e almeno una piattaforma come Glovo ha deciso di investire buona parte dei 450 milioni di euro ricevuti nel più recente round di venture dello scorso aprile, espandendo la propria divisione specializzata Q-Commerce. Inoltre, Glovo sta facendo accordi con società di real estate per fare acquisire da queste spazi da adibire a dark store da prendere in affitto. L'ultimo con la svizzera Stoneweg per 100 milioni di euro. A proposito, NoLo significa Nord di Loreto (piazzale). Del resto, se New York ha TriBeCa e tre speed deliverer, Milano ha NoLo e due (Gorillas e Blok).

### Convegni OITAF

## LINEE GUIDA VINO E OLIO A REFRIGERA 2021



Il trasporto di qualità del vino e dell'olio EVO. A partire dalle raccomandazioni OITAF appena pubblicate sino alle ricerche più aggiornate nel settore della

conservazione delle qualità organolettiche e nutrizionali, e alle case histories d'eccellenza: questi i temi nel convegno organizzato da OITAF nell'ambito di Refrigera 2021.

La seconda edizione della fiera biennale sulla refrigerazione industriale e professionale si svolgerà a Bologna dal 3 al 5 novembre prossimi. Maggiori dettagli disponibili nel prossimo bollettino e sul nostro sito [www.oitaf.com](http://www.oitaf.com).

### TURISMO IN ROSSO

I Nas di Cosenza hanno ispezionato, in accordo con il ministero della Salute, villaggi turistici e campeggi.

17 le strutture chiuse e 301 violazioni penali e amministrative contestate, per 150 mila euro. I controlli hanno interessato 724 attività, 202 di queste hanno violato le misure anti-Covid e le norme igienico-sanitarie di ambienti adibiti alla preparazione dei pasti, collocati in spazi ristretti, e privi di acqua potabile. Pervenuti alimenti detenuti in cattivo stato di conservazione, mentre in altri mancava l'indicazione sulla presenza di allergeni o la tracciabilità del prodotto. Sequestrati 1.890 kg di alimenti irregolari.



Seguici



**oitaf.com**

Segreteria scientifica Marco Comelli  
segretariogenerale@oita-italia.com  
Cell. 347 8365191

Contatti stampa Easycom  
info@easycomonline.it - Tel.02 58324398

Segreteria operativa Ornella Oldani  
segreteria@oita-italia.com - Tel.02 89421350

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 OITAF Clara Ricozzi - Direttore Giuseppe Guzzardi - Segreteria generale Marco Comelli - Segreteria operativa Ornella Oldani. Stampa Colorshade, Peschiera Borromeo - Mensile, LO-NO/0516/02.2021CONV, 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. Insetto Redazionale mensile di Vie&Trasporti n.852 (agosto-settembre - Anno XCI) edito da Casa Editrice **la fiaccola** srl, via Conca del Naviglio 37, Milano

Media partner

