



LOGISTICA - COMMERCIO ONLINE

Logistica e-Commerce

Una riflessione sullo stato dell'arte della logistica italiana in rapporto al fenomeno globale del commercio online

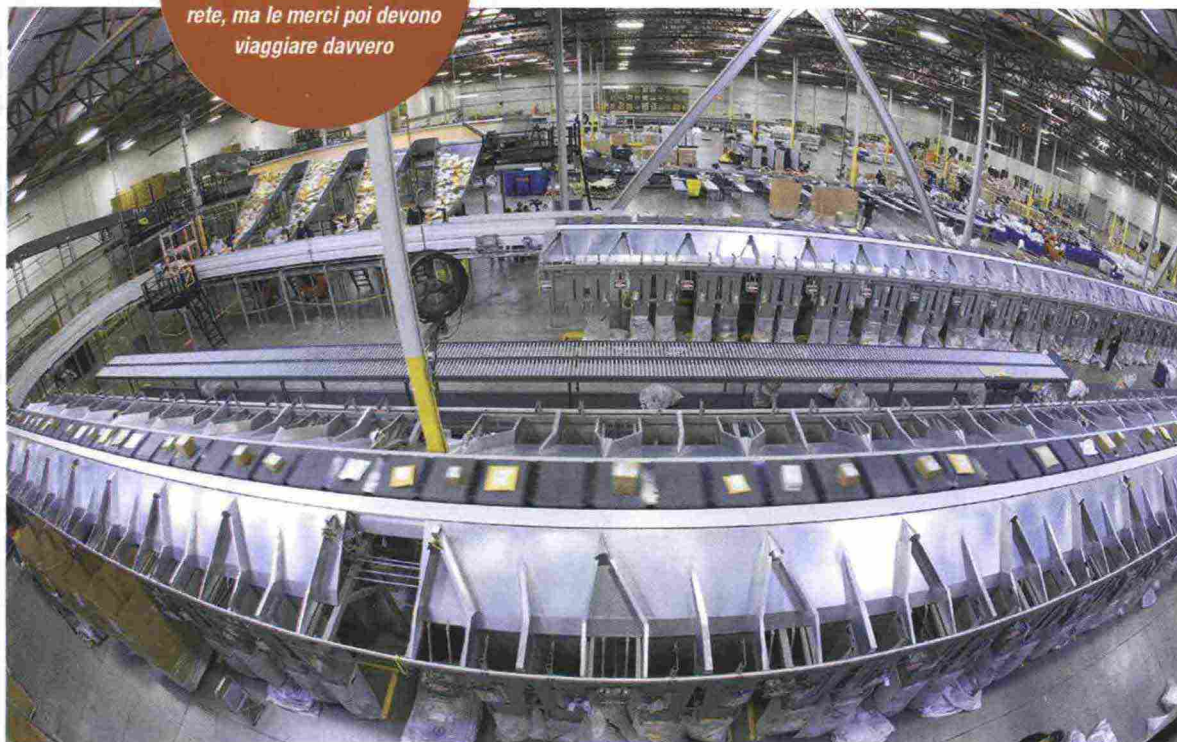
Si è tenuto a Roma il convegno organizzato dall'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti (OITA) dal titolo "Il trasporto degli alimenti tra logistica ed e-Commerce". Durante i lavori è stato presentato in anteprima il Quaderno 26 del Freight Leaders Council, quest'anno dedicato proprio a "La logistica ai

Dalla rete alla strada
Nell'e-Commerce tutte le informazioni viaggiano in rete, ma le merci poi devono viaggiare davvero

tempi dell'e-Commerce". Ha introdotto Clara Ricozzi, presidente OITA, che ha parlato dello scenario e-Commerce nel settore alimentare. Franco Fenoglio, presidente e AD Italscania è intervenuto successivamente per presentare una "Vision sugli strumenti logistici dell'e-Commerce", senza trascurare la necessaria sostenibilità del trasporto, legata anche agli strumenti di connettività e gestione flotte.

IL RUOLO DEL CORRIERE NELL'E-COMMERCE

Il primo panel era incentrato su "Evoluzione della logistica alimentare: strumenti innovativi ed esperienze sul campo". Tra le case history, è intervenuto Emanuele Frezza, Public Affairs Manager UPS Italia. Frezza ha evidenziato i tre megatrend del settore: la continua espansione del commercio globale, l'ascesa delle economie emergenti e la crescita esponenziale dell'e-Commerce



a cura di Anna Francesca Mannai



L'Italia è in ritardo, ma anche da noi l'e-Commerce è un settore in forte crescita: +18% tra il 2015 e il 2016, +130% la previsione per il 2020.

che favorisce l'avvicinamento tra produzione e consumo senza intermediari (o quasi). L'esempio che ha voluto portare il manager UPS, per evidenziare le straordinarie potenzialità dello strumento digitale è quello del vino. Il nostro paese nel 2016 è stato il primo produttore mondiale con 50,9 milioni di ettolitri, abbiamo circa 50mila aziende vinicole, quasi tutte medio piccole o addirittura micro. Attualmente, in Italia il livello di penetrazione dell'e-Commerce nell'enogastronomia è solo al 4%. I paesi privilegiati per le nostre esportazioni sono Cina, Canada, Hong Kong, Giappone e Svizzera. Dobbiamo considerare, però, che negli ultimi cinque anni i paesi emergenti hanno fatto salire le loro importazioni di vino in maniera esponenziale, come India (+50%) e Brasile (+100%) ad esempio. Insomma, un territorio dalle potenzialità pressoché infinite e tutto da conquistare per le aziende italiane.



In questo scenario la competitività si giocherà sulla qualità del prodotto, ma anche del servizio di spedizione fino all'ultimo miglio. UPS si è proposta come partner per le PMI italiane, fornendo la sua expertise sulle spedizioni internazionali, ma anche servizi di imballaggio pensati per preservare i prodotti e un'app,

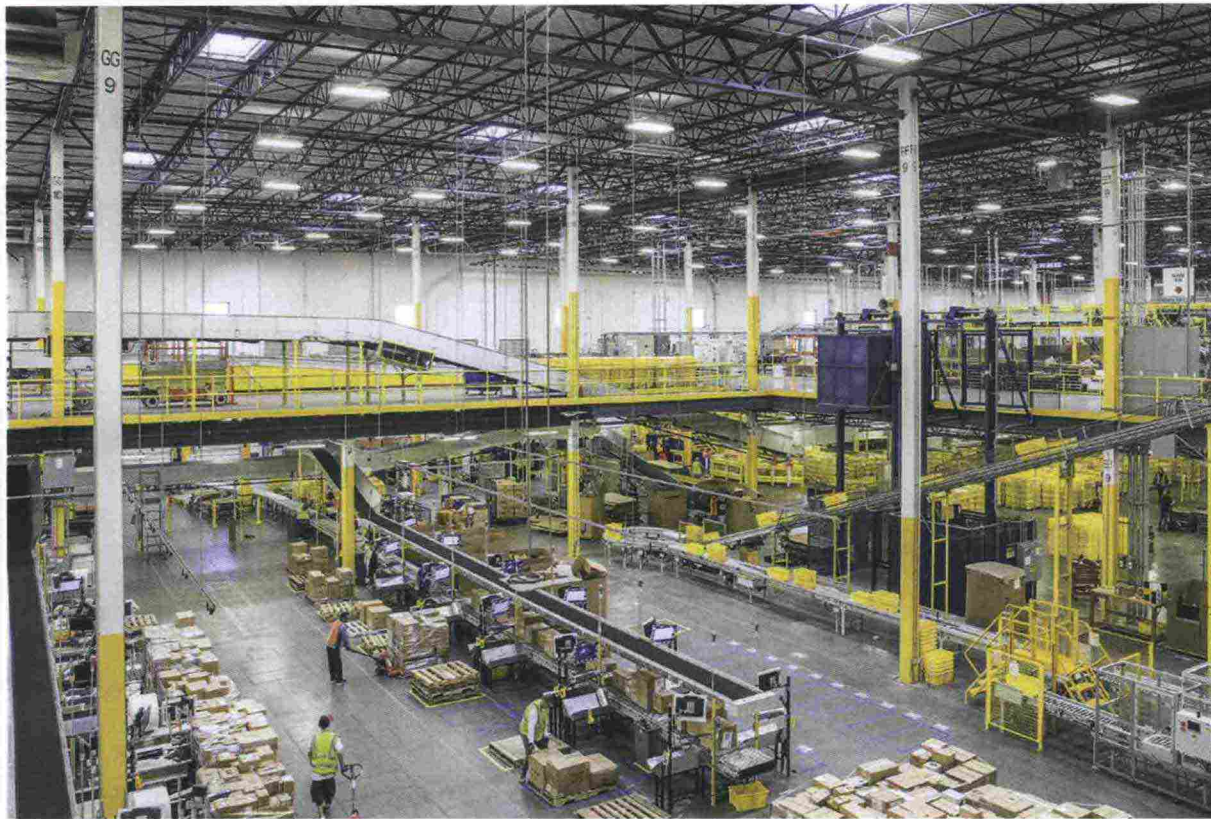
UPS My Choice, che consente al consumatore finale di personalizzare la consegna.

STUDI E RICERCHE SULLA LOGISTICA ALIMENTARE

In un secondo panel sono state presentate le tesi di laurea nella

COMMERCIALE

LOGISTICA - COMMERCIO ONLINE



La "logistica del capriccio" cerca il modo di ottimizzare la distribuzione fisica dei pacchi riducendo i costi di manodopera e rincorrendo la velocità delle transazioni online.

logistica alimentare promosse da OITA insieme con l'Università di Bologna e sponsorizzate da Lamberet e Volkswagen. Tra gli altri, Ferdinando Tampieri ha illustrato la sua ricerca su "L'impatto dell'e-Commerce sulla distribuzione alimentare del futuro. Dalla attuale regolamentazione alle nuove opportunità distributive". Davide Bazzigotti, invece, ha spiegato la sua ricerca su "Internet of Things nella Logistica. Un approfondimento sul trasporto di prodotti deperibili". Andrea Gallo e Alessandro Tufano hanno, infine, fornito alcune anticipazioni sugli studi del Dipartimento di Ingegneria Industriale dell'Università di Bologna in merito alle trasformazioni qualitative dei prodotti alimentari durante il trasporto intercontinentale. Quanto influiscono le vibrazioni? Quale tipo



di trasporto è più dannoso in questo senso? A quanti e quali cambiamenti di temperatura vengono sottoposte le merci durante il trasporto multimodale? In analisi anche uno strumento previsionale per i gestori delle flotte che sarà in grado di fornire indicazioni utili alla pianificazione dei trasporti analizzando molteplici fattori, dalle condizioni climatiche al traffico ai rifornimenti ecc.

ANTEPRIMA DEL QUADERNO 26 FLC

Infine, Antonio Malvestio, presidente Freight Leaders Council, ha presentato in anteprima il Quaderno 26, quest'anno interamente dedicato proprio a "La logistica ai tempi dell'e-Commerce". Partendo dai dati che lo vedono in una crescita inarrestabile, +18% tra il 2015 e il 2016, +130% la previsione per il 2020, Malvestio



All'inizio del suo intervento Simone Boeretto di Eismann, ha inoltrato un ordine online che, alla fine, è stato consegnato in sala quasi "in tempo reale".



ha posto l'accento sul "dietro le quinte" del fenomeno suggerendo la necessità di una regolamentazione. "Se i bit possono correre velocemente nella rete, gli atomi (le merci) devono necessariamente essere spostati nella realtà. Non è possibile la stessa velocità, anche se sembra essere sempre più necessario ridurre i tempi di consegna, Amazon per esempio è arrivata a proporre un servizio entro le

due ore dall'ordine. Ma è davvero così necessario?" Si è chiesto Malvestio, definendo questa tendenza la "logistica del capriccio". Una logistica forsennata che brucia, nella inevitabile inefficienza (e anarchia) urbana, 0,7 punti di PIL pari a 9 miliardi di euro. "Ogni portone, ormai, è una destinazione – ha chiosato il presidente FLC – le città sono e saranno sempre di più invase da furgoni di consegne semivuoti. Veicoli

da 1,5 tonnellate per movimentare 20 o 30 pacchetti". Lockers, tecnologia, veicoli green e comunicazione le soluzioni individuate nel Quaderno 26 per combattere questa logistica del capriccio. Una logistica, tra l'altro, senza certificazioni che compete rapacemente sul costo del lavoro degli addetti. "I più deboli nella riduzione dei costi sono il personale logistico, i pickeristi, i facchini e i fattorini". ■