

EMPORI & BOTTEGHE

Un progetto innovativo di Supply Chain Management¹ per risollevare l'economia e le produzioni locali

Aprile 2010

Il nome ha un suono che arriva dal passato; superficialmente qualcuno può anche storcere il naso, ma il lettore accorto proseguendo in questo testo capirà che, attualmente è l'unico progetto in grado di risollevare le economie locali. E si passa anche attraverso il trasporto e la logistica di ultima generazione.

Andiamo con ordine e partiamo da questo concetto: "Ognuno deve fare il proprio mestiere!".

Km. Zero

Molti di voi, ma non tutti, sapranno come si è sviluppato il movimento del km. Zero, sebbene se ne parli da circa 10 anni; io vi dico che ha a che fare con i costi di trasporto, quindi petrolio. Vi ricordate quando si arrivò ai 170 dollari al barile e un litro di benzina costava € 1,55?

E' il principio di causa-effetto: aumenta il petrolio (causa), si sviluppa l'idea del km. Zero (effetto).

Così i produttori agricoli si sono messi a vendere le produzioni al mercato regionale e nei "farmers market", saltuariamente. Non mi piace. Il produttore agricolo deve occuparsi del suo podere.

E come se, a me esperto in trasporto e logistica, dicessero: "Vai a fare il contadino"; non ho le competenze richieste e inoltre snatura la mia professione. Ma non è tutto...

In termini di trasporto e logistica l'impatto ambientale è negativo, ci sono molti studi in merito e cito i due più importanti²³; inserisco anche i gruppi di acquisto solidale (GAS) fenomeno molto in voga in questo periodo i quali avendo una pessima organizzazione di trasporto e logistica, inconsapevolmente, fanno ricadere sulla collettività i costi esterni. Quindi buttiamo via tutto? Non necessariamente la soluzione c'è...

Logistica e magazzini innovativi

Il responsabile logistico deve occuparsi della gestione dei flussi di merci in entrata, delle rotazioni e delle merci in uscita dal magazzino. **Ma intanto cos'è la logistica?** *Si definisce logistica il processo di pianificazione, implementazione e controllo dell'efficiente ed efficace flusso e stoccaggio di materie prime, semilavorati e prodotti finiti e delle relative informazioni dal punto di origine al punto di consumo con lo scopo di soddisfare le esigenze dei clienti.* **E cosa fa la logistica?** *Include tutta la serie di attività quali: customer service, previsione della domanda, gestione della comunicazione, gestione scorte, material handling, gestione dell'ordine, localizzazione di fabbriche e depositi, approvvigionamenti, imballaggio, gestione dei ritorni, trasporti, magazzinaggio e stoccaggio.*

1 Il Supply Chain Management (SCM) è un insieme di approcci utilizzati per integrare in modo efficiente fornitori, produttori, distributori e punti vendita, in modo che la merce sia prodotta e distribuita nella quantità giusta, ai punti giusti ed al momento giusto, con l'obiettivo di minimizzare i costi dell'intero sistema garantendo le esigenze di livello di servizio. L'SCM ha come caratteristiche oltre che l'integrazione di tutte le attività logistiche dell'azienda, un allargamento dei confini aziendali fino a comprendere fornitori e clienti, stabilendo con essi collaborazioni strategiche ed operative con l'obiettivo di raggiungere il minor costo complessivo del cosiddetto sistema dell'extended enterprise, concetto sempre più importante a seguito della diffusione del modello dell'azienda rete in cui la gestione dei rapporti tra attori appartenenti a diverse entità diventa fondamentale. Il Supply Chain Specialist è la figura professionale che coordina l'SCM

2 http://www.greenlogistics.org/SiteResources/ee164c78-74d3-412f-bc2a-024ae2f7fc7e_FINAL%20REPORT%20Online-Conventional%20Comparison%20%28Last%20Mile%29.pdf

3 <http://www.defra.gov.uk/evidence/economics/foodfarm/reports/documents/Foodmile.pdf>

In Italia la spina dorsale economica è formata dalle PMI e sono la maggioranza; fino ad oggi quasi tutte hanno avuto il magazzino in sede, spesso costoso e improduttivo; oggi non conviene più e si ripiega sull'outsourcing (esternalizzazione in un magazzino conto terzi); un unico magazzino, o **centro di distribuzione urbana** (CDU) se vogliamo che gestisca tutte le merci in ingresso ed in uscita dalla città:

magazzino unico = meno energia consumata = meno trasporti = meno manipolazione delle merci

Sono stato, qualche giorno fa, ad un workshop di Ailog⁴ dove si presentavano tutte le innovazioni per la gestione dei magazzini, automatizzati e non, pregi e difetti.

Mi sono fatto un'idea ben precisa. **Il futuro è nel magazzino automatico**. E ci sono diverse soluzioni; ma un posto di rilievo, per la gestione di infrastrutture medio-piccole è occupato dall'azienda SMOOV ASRV⁵.

Questo tipo d'infrastruttura solitamente è un grosso fabbricato diviso in zone:

1. zona per la ricezione delle merci, in quest'area gli addetti scaricano le merci dagli autocarri in arrivo;
2. zona per lo stoccaggio; questa zona è completamente automatizzata grazie a veicoli automatici trasferisce le merci dalla zona di ricezione
3. zona per il cross-docking⁶
4. baie per il picking, dove viene composto l'ordine da evadere⁷
5. baie per l'imballo e spedizione

La zona per lo stoccaggio potrebbe essere di circa 2.200 mq. La capacità di carico sarà di circa 10.500 pallet su uno scaffale autoportante di lunghezza circa 92 metri per circa 23 di larghezza per circa 21 metri di altezza; ogni pallet può caricare da 350 a 1000 kg. di merci.

Una struttura del genere ha una capacità di movimentazione di circa 500 PLT/gg. E ipotizzando una media di 500 kg. Di prodotti per pallet abbiamo una distribuzione di 250 t di merci, che grosso modo è il fabbisogno giornaliero di una cittadina di 10.000 abitanti.

Questo, descritto e calcolato in maniera grossolana, per quanto riguarda la parte logistica. **Ma nel progetto di E&B si vuole includere, nel ciclo di SCM anche la fase di trasformazione delle produzioni agro-alimentari.**

Il trasporto e la logistica sono due capitoli molto delicati in quanto il Km 0 se non adeguatamente razionalizzati possono avere un impatto ambientale e sociale molto elevato addirittura superiore a molti prodotti che arrivano da paesi esteri come dimostrato da numerosi studi del settore dei trasporti, ci tornerò sempre perché sono fortemente convinto di questo concetto.

4 [Http://www.ailog.it](http://www.ailog.it)

5 Vedere in filmato nella pagina del link: <http://www.smoov-asrv.eu/locator.cfm?SectionID=13>

6 Identifica una modalità distributiva che prevede la gestione della merce a flusso, tramite piattaforma Multi-Produttore/Multi-Distributore, verso il punto di consegna finale (tipicamente il Punto Vendita), eliminando fasi intermedie di stoccaggio della merce stessa.

7 Il picking è il prelievo delle merci da un contenitore superiore: da pallet in scatole o da scatole in pezzi

Per questo motivo nel progetto degli Empori e Botteghe, nulla è stato lasciato al caso, ma ci siamo preoccupati di verificare attentamente tutta la normativa comunitaria e i prototipi esistenti nell'unione che sono evidenziati in alcuni portali tematici⁸ L'**Emporio**, nel suo lato logistico è quello che viene definito un Centro di Distribuzione Urbano (CDU) per le merci e avrà la funzione di rifornire le **Botteghe** sul territorio e anche i negozi della piccola distribuzione, negozio di prossimità o dei Centri Commerciali Naturali del centro cittadino.

All'interno co-esisteranno: un magazzino logistico, un magazzino per la trasformazione dei prodotti e un'area per l'imballaggio e spedizione delle eccedenze. L'unione di questi processi in un unico CDU permette l'aumento dell'efficienza della catena logistica, proprio come richiesto dal **Piano di azione della Commissione Europea**⁹. In particolare si potranno rifornire i bar, ristoranti, gli alberghi¹⁰ che avranno interesse a utilizzare i buoni della solidarietà ricevuti dalla propria clientela. Anche in questo caso sarà cura delle strutture di "formare" questi esercizi commerciali a sensibilizzare la loro clientela sul fatto che si stanno usando materie prime del territorio di qualità, magari attraverso la diffusione di un opuscolo preparato allo scopo che informa i clienti sull'intero progetto.

L'intero fabbricato può essere parzialmente interrato (pochi metri) per sfruttare meglio l'energia geo-termica del terreno che come saprete mantiene una temperatura costante di 15° C. durante tutti l'anno.

Quindi riscaldamento a costo zero d'inverno e raffrescamento d'estate. Inoltre sul tetto della struttura si possono installare pannelli fotovoltaici rendendo tutta la struttura eco-compatibile.

Trasporto nell'ultimo miglio e di collegamento tra CDU

Il trasportatore deve occuparsi delle consegne e del ritiro di merci. La sua priorità è riempire adeguatamente il suo automezzo.

In uno scenario futuro è possibile ipotizzare di avere diversi CDU situati sul territorio italiano in collaborazione tra loro che fungano da transit-point delle merci. Nel trasporto di linea potrebbero essere impiegati gli autocarri di categoria EUROCOMBI¹¹.

Nel lato trasporti, attraverso l'adozione del Progetto Autotrasportatori Telematici (PAT) che si basa su un **innovativo** Sistema di Trasporto Intelligente (STI) basato su una piattaforma open-source si realizzano altri 3 punti fondamentali: l'e-freight¹², l'e-planning¹³ e l'e-routing¹⁴. Si utilizzeranno solo i mezzi adeguati alle condizioni tecniche di carico, questi automezzi opereranno in modalità pick-up (ritiro) e delivery (consegna)¹⁵ razionalizzando gli itinerari e i volumi trasportati.

Le merci verranno ritirate dai produttori e consegnate nel CDU dove verranno stoccate, smistate per la consegna, trasformate e spedite in altri CDU (eccedenze). In questo modo si ha una riduzione notevole di mezzi in circolazione e di conseguenza un abbattimento drastico, dei costi sociali (rifacimento strade, incidenti, impatto ambientale ecc.) che ammontano **mediamente** a 0,22 centesimi per chilometro e che normalmente vengono scaricati sulla collettività.

8 CIVITAS, ELTIS, MARCO POLO, ecc.

9 COM(2007) 607 definitivo

10 HO.RE.CA.

11 Questo progetto ha diversi nomi: ECOCOMBI, EUROCOMBI, GIGALINER, EMS 25,25

http://www.trasportale.it/toe/articolo.php?id=1837&id_num=109

12 COM(2007) 606, COM(2006) 336

13 [Http://www.pointcarweb.com](http://www.pointcarweb.com)

14 [Http://www.faimenostrada.org](http://www.faimenostrada.org)

15 Tutti i prototipi attuali operano solo in modalità delivery

La razionalizzazione dei trasporti prevede anche la consegna della spesa a domicilio del cliente riducendo così anche l'uso dei mezzi privati aiutando anche le fasce deboli della popolazione, anziani, persone diversamente abili ecc. **Per questi piccoli trasporti cittadini si può pensare anche all'utilizzo di mezzi elettrici che si alimentano dalla produzione di energia dell'Emporio, gratuiti per le fasce deboli e con un piccolo contributo per gli altri.**

Infrastruttura telematica

Un progetto del genere per la gestione di un CDU che abbia le funzioni di Multi-Produttore e Multi-Distributore al suo interno avrà un'infrastruttura informatica dedicata alle operazioni di logistica.

Ma dovrà essere in collegamento con i sistemi di e-commerce dai quali arrivano gli ordini della clientela; non solo, dovrà essere collegato anche con la piattaforma di razionalizzazione del trasporto per la gestione di un ordine singolo e multiplo per uno stesso cliente, con merci differenti tra loro. Assegnando in tempo reale il trasporto all'autocarro più idoneo a svolgerlo.

E vogliamo svilupparlo, possibilmente, senza la generazione di documenti cartacei (concetto di e-freight). Questo è un progetto innovativo che punta a salvare dal disastro economico, che tutti stiamo vivendo e che a mio avviso peggiorerà, le PMI agricole e artigianali italiane che posseggono un know-how enorme e prezioso che la globalizzazione non può e non deve distruggere.

WE GOT A POINT

Gaetano La Legname
Imprenditore

ESLog – European Senior Logistician Certificate by ELA-ECBL-AILOG.