

Intervento

Premessa

Per illustrare adeguatamente il mio intervento mi necessita innanzi tutto evidenziare che l'argomento mi è particolarmente familiare, non tanto come A.D. dell' Interporto Centro Ingrosso di Pordenone, ma per la mia passata esperienza imprenditoriale nel mondo del commercio delle carni e della fornitura con annessa distribuzione di notevoli quantitativi di food a centri di ristorazione, centri commerciali, mense dell' esercito, eccetera.

In questa mia attività mi sono impegnato puntualmente in un ricevimento dei prodotti, siano essi surgelati, congelati, freschi o secchi a lunga conservazione, seguito da una riorganizzazione dei flussi avendo peraltro la necessità di trasferire in un unico invio prodotti di natura e con caratteristiche ben diverse. Pertanto posso affermare di conoscere il tema e di averlo affrontato in molteplici componenti.

Pertanto il mio intervento vorrebbe essere un' analisi degli attuali sistemi logistici dedicati al food per arrivare ad indicare le regole organizzative più idonee al settore e, se possibile, quali accorgimenti mettere in atto nel futuro per rendere il sistema più funzionale.

Le metodologie distributive

Innanzitutto occorre evidenziare che in Italia l'organizzazione di vendita del food è sensibilmente diversa da quella di altri grandi paesi europei. In Italia infatti a fianco di una crescente esistenza di grandi organizzazioni di vendita dotate di supermercati ed ipermercati che trattano imponenti quantità di merce esiste ancora in maniera molto significativa un' organizzazione basata sui singoli punti vendita spesso gestiti da una sola famiglia.

Questa situazione comporta ovviamente configurazioni ben eterogenee fra di loro: i supermercati offrono contemporaneamente i prodotti più disparati che vanno dai surgelati, ai pesci e le carni fresche, all' ortofrutta di giornata, ai conservati, ai farinacei, ecc. - i singoli punti vendita nella maggior parte dei casi offrono un mono prodotto con metodologie che possiamo parafrasare similari a quelle di una boutique.

Appare evidente che il trasporto dalla zona di produzione alla zona di destino, prevalentemente per ragioni organizzative e di costo, è eseguito con veicoli di grande volume del tipo semirimorchi, container 40'/45' o, nel caso

di trasporto intermodale, cassemobili 13,60. Ovviamente in funzione del tipo di merce queste unità di carico potranno essere frigo, congelatori per surgelati, dry per merci a lunga conservazione.

La vezione primaria, una volta arrivata a destino, scaricherà in molti casi l'intero carico nel punto di vendita dei grandi supermercati o presso centri di raccolta e distribuzione nel caso di fornitura di più punti vendita di modeste dimensioni.

Nel secondo caso dovrà essere puntualmente organizzato un celere ed efficiente sistema di distribuzione basato su furgoni specializzati di medie dimensioni in molti casi al servizio di più destinatari.

Tutto ciò deve avere come obiettivo un' organizzazione che preservi al massimo la qualità della merce con consegne nelle quantità e qualità volute dal mercato, con costi di trasporto, gestione dei centri e consegna al punto vendita in linea con le aspettative avendo come target la soddisfazione e la salvaguardia della salute del consumatore.

L'Italia peraltro è particolarmente apprezzata a livello internazionale per la qualità di molti dei suoi prodotti alimentari. Per mantenere questo target occorre non solo disporre di processi qualitativi di eccellenza ma anche di organizzazioni per il posizionamento del prodotto, specie in mercati distanti molte migliaia di chilometri, che possano esaltare il made in Italy. Questo compito spetta fundamentalmente a realtà logistiche particolarmente avanzate e con metodi gestionali all' avanguardia.

La logistica del food

Il Nord Est italiano anche in questo settore specifico è indubbiamente un protagonista specie per alcune produzioni, ad es. i vini, particolarmente pregiate e ambite nei mercati esteri.

Per rispondere sempre più alle esigenze del mercato, e per contrastare la crescente presenza di realtà in paesi emergenti è indispensabile organizzare il settore con infrastrutture dedicate particolarmente funzionali - magazzini aerati, magazzini frigo sia a temperature vicine allo zero, che a temperature fino a -27° per surgelati, magazzini dotati di scaffalature automatizzate per il ricovero temporaneo il tutto per poter fornire prodotti eterogenei possibilmente stoccati in aree adiacenti al fine di limitare l'impiego dei trasporti.

In questo contesto occorre anche la disponibilità di flotte di veicoli specializzati di piccole, medie, grandi dimensioni di recente fabbricazione al fine di rispondere in modo idoneo a tutte le regole insite nel trasporto.

Nel nostro Paese è nota la situazione del comparto, caratterizzato da carenze infrastrutturali, molteplicità di attori, complessità operativa e burocratica e scarsa integrazione.

Considerato il tema ritengo anche opportuno dedicare un riferimento particolare all'imprescindibile necessità di utilizzare nel settore, in maniera più decisa, le attuali opportunità offerte da Internet e dall'attuale evoluzione dei sistemi informatici e telematici ad es con l'utilizzo del sistema EDI (Electronic Data Interchange) per lo scambio di informazioni elettroniche ed in generale la gestione in azienda dei KPI (Key Performance Indicators) per misurare, tracciare, ed analizzare le performance produttive.

All'interno dei centri di distribuzione, inoltre, tali sistemi sono sempre più spesso abbinati alla applicazione di sensori di movimento per la gestione delle flotte di veicoli, del traffico e smistamento pallet e colli con evidenti benefici in termini di velocizzazione ed ottimizzazione delle attività. A questo un contributo sensibile potrà essere apportato dall'intermodalità e dalla City Logistics.

Il complesso dei provvedimenti prima citati permetterebbe di disporre in tempo reale di tutti i dati necessari per un trasporto il più efficiente e meno costoso possibile, per una logistica che permetta la movimentazione della merce con efficienze e costi controllati nonché per consentire una connessione fra punti vendita e organizzazioni a monte che sia in grado di catturare sempre più l'interesse del mercato.

L'atteso incremento di livello comporta necessariamente che gli attori condividano obiettivi, informazioni, tempistiche commerciali, previsioni di vendita, procedure, ecc. E' necessario anche che sia in atto all'interno dei singoli attori una elevata integrazione tra le funzioni coinvolte così da facilitare il dialogo lungo tutta la filiera.

In particolare nel settore food è essenziale che la logistica garantisca la qualità del prodotto veicolato oltre che l'efficienza economica dei trasferimenti.

Questo anche al fine di mettere il food italiano in una situazione di privilegio sui mercati.

Al riguardo in questo comparto, più che in altri, è importante monitorare e prevedere l'andamento delle vendite al fine di mantenere stock e mix di prodotto corretti, garantire un efficace sistema di gestione delle finestre di consegna e di allerta sulle scadenze di prodotto.

Da non dimenticare infine l'obiettivo primario della salute e della sicurezza del consumatore e le garanzie che la filiera deve assicurare sul fronte dell'autocontrollo (Reg 852/2004 alimenti, Reg 183/2005 mangimi), della rintracciabilità (Reg 178/2002) e della informazione al consumatore (Reg 1169/2011 e Dlgs 109/92)

A fronte della crescente complessità delle variabili di gestione del magazzino, la gestione della logistica è chiamata sempre di più a monitorare e garantire il controllo dell'intero processo produttivo, che nel caso del food va dal controllo delle zone di produzione ed allevamento o raccolto, ai processi produttivi, alle consegne ai centri di distribuzione ed infine al dettaglio finale fino al consumatore finale.