



Ecommerce & Innovazione Come cambiano le spedizioni online: più ecologia e meno costi

Startup La consegna costa meno se il pacco chiede un passaggio

Usare i camion che viaggiano scarichi è uno dei nuovi sistemi per spedire le merci. E per i documenti c'è il «servizio pony» di Italo. Le idee di quattro imprese italiane

DI GIULIA CIMPANELLI

Amazon insegna. Nelle consegne all'utente finale, maggiori sono numero di servizi e tempestività, più alta è la soddisfazione del cliente. Dal *live tracking* (che consente di monitorare passo a passo la posizione del pacco) alla consegna in giornata, fino al *predictive shipping*, la spedizione preventiva in aree dove ci si aspetta che vengano ordinati particolari prodotti (perché visti online più volte o messi nella *wishlist*, la lista dei desideri di potenziali clienti), i protagonisti dell'e-commerce non smettono d'innovare la filiera logistica. Soprattutto dal lato del consumatore. «Nel settore — commenta Damiano Frosi, ricercatore dell'Osservatorio contract logistics del Politecnico di Milano — a crescere è il mondo dell'ultimo miglio, della consegna verso l'utente finale. Perciò le startup si

Chi deve inviare una merce inserisce misure e città. I trasportatori fanno le loro offerte

stanno muovendo anche in Italia per proporre servizi verticali innovativi». Eccone quattro.

Come «Blablacar»

Macingo, per esempio, è il «Blablacar dei pacchi»: con oltre 500 aziende e 2 mila mezzi di trasporto censiti replica il meccanismo del trasporto condiviso, tipico del sito per i passaggi in auto prenotati online. «Riceviamo circa 150 richieste di trasporto settimanali — dice Antonino Bonfiglio, uno dei fondatori —. Abbiamo oltre mille clienti registrati». Come funziona? Un'azienda o un privato che deve inviare della merce inserisce su Macingo.com informazioni sulla città di carico e di consegna e sulle dimensioni del prodotto. I trasportatori con disponibilità di spazio inviano la propria offerta. L'utente decide sulla base di prezzo, valutazione (*rating*) in Rete del trasportatore, recensioni di altri utenti. Si prenota direttamente sulla piattaforma e si paga alla consegna. Per chi deve spedire arredamento

o merci ingombranti c'è Spedingo. «Il 25% dei camion viaggia completamente scarico — commenta Marco Tamanti, co-fondatore — e oltre il 50% dei mezzi ha ancora spazio disponibile (dato Ue 2013, ndr.). Sono veicoli che spesso, dopo avere consegnato, fanno il viaggio di ritorno a vuoto». Spedingo consente di recuperare tale capacità di carico inutilizzata, generando vantaggi per l'autotrasportatore, che realizza dei guadagni extra; per il cliente, che

può beneficiare di sconti significativi; e per l'ambiente, grazie alle minori emissioni di anidride carbonica. «Nei primi 23 mesi di attività — dice Tamanti — abbiamo avuto 438 mila visitatori unici al portale, 400 aziende di trasporto iscritte, 67.500 mila offerte di spedizione transitate e 950 mila chili di emissione di Co2 evitati».

Per chi predilige soluzioni green senza rinunciare alla rapidità c'è Pony Zero che, grazie a un accordo

con Italo, propone un servizio di consegne express ecologiche: «Chi vuole mandare dei documenti, per esempio, da Torino a Milano — dicono i fondatori — può chiamare un corriere in bicicletta Pony Zero che li consegnerà al primo treno in partenza. A Milano un secondo fattorino della startup ritirerà i documenti da Italo e li porterà al destinatario».

Il tragitto

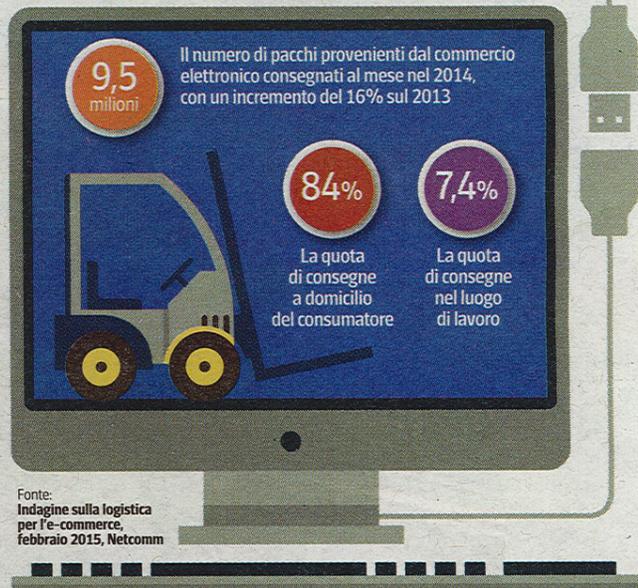
Per tenere sotto controllo il tragitto c'è Trackme. Qualunque corriere si stia usando, basta inserire nell'applicazione il codice di spedizione per tenere sotto controllo i punti di transito e il giorno di consegna del pacco, evitando così l'installazione di diverse app.

Perché è proprio la consegna ciò che incide di più sulla soddisfazione dell'acquirente online. «Un elemento a favore dello sviluppo dei punti di ritiro è la propensione degli utenti italiani per il pagamento in contanti o alla consegna — commenta Roberto Liscia, Presidente di Netcomm —. I servizi aggiuntivi alla consegna che i consumatori considerano più interessanti sono proprio quelli che permettono di ridurre i disagi insiti

L'IDENTIKIT

Le principali startup nella consegna dei pacchi

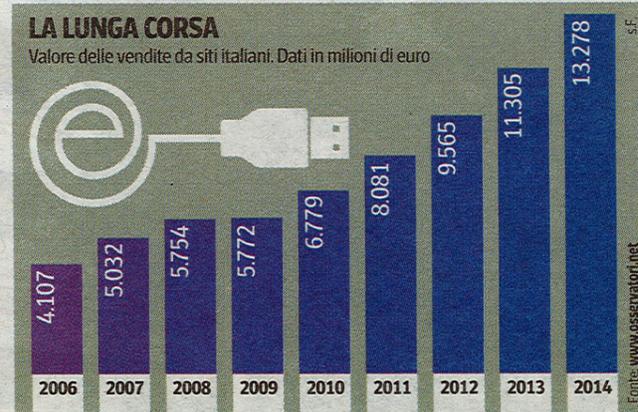
	DATA DI NASCITA	NUMERO UTENTI REGISTRATI	NUMERO DI CONSEGNE EFFETTUATE/ ANNO
MACINGO	Ottobre 2014	Oltre 1.000	Circa 7800 (dal lancio)
SPEDINGO	Settembre 2012	60.000	Oltre 75.000
PONYZERO	2013	Circa 1.100	160.000
FERMOPOINT	Ottobre 2014	Circa 850	7.300 (dal lancio)



nel recapito a domicilio».

È l'approccio di FermoPoint che, con oltre mille negozi iscritti in Italia, consente di ritirare gli acquisti online al punto vendita che si preferisce a soli 2,90 euro. Un sms e una mail avvisano del loro arrivo. «FermoPoint — spiega il fondatore, Alberto Luisi — è un vantaggio per chi compera online, che sceglie dove e quando ritirare; per chi vende, perché elimina procedure e costi per

mancate consegne, giacenze e riconsegne; e per i punti vendita che, senza alcun costo, ottengono visibilità, guadagni sui pacchi e ulteriori possibilità di affari grazie all'aumento degli ingressi». Oggi la startup è in fase di test anche per quanto riguarda la gestione del reso. Dal prossimo settembre, infatti, il cliente potrà utilizzare i *point* anche per lasciare la merce da rendere.



📍 Inquinamento: il nodo dell'ultimo miglio

Furgoni, serve un'accelerata sulla doppia alimentazione

In Europa i veicoli per il trasporto merci sono in minoranza rispetto al numero totale delle quattro ruote in circolazione (10-12 per cento), ma la quantità d'inquinamento generato dai mezzi pesanti è rilevante: corrisponde al 20-30% delle emissioni totali (fonte: Deutsche Post Ag).

Le strategie per abbattere i gas nocivi sono disponibili (grazie anche alla tecnologia), si tratta di applicarle, soprattutto nelle grandi città, dove il problema smog è più pressante. A proporre soluzioni per abbattere CO2, gas serra e polveri sottili nelle aree urbane, è uno studio del Polo Innovazione Automotive (in Abruzzo), realizzato in collaborazione con Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), che sarà presentato a Transpotec, il Salone dei trasporti e della

logistica, a Verona, dal 16 al 18 aprile. E qui, nell'ultimo miglio, che si può intervenire per un trasporto più sostenibile. Un sistema banale per ridurre il traffico merci è quello di evitare la circolazione di veicoli semivuoti, per esempio.

«Si può agire sulla modalità di carico, mettendo sullo stesso mezzo due o tre tipologie diverse di prodotti — spiega Giuseppe Ranalli, presidente del Polo Innovazione Automotive —. Come? Magari, gestendo le consegne in città attraverso una piattaforma centralizzata per tutti i trasportatori. Una piattaforma messa a disposizione dalle singole amministrazioni pubbliche». Questo è un passo. Ma non basta. Il problema rimane il parco furgoni, non proprio giovanissimo. «In Italia ci sono circa 3 milioni di veicoli commerciali leggeri — commenta Ranalli —, di questi il 67% è formato da furgoni Euro 1, Euro 2 e Euro 3, mentre un terzo è composto da Euro 4, 5 e 6».

Insomma, rinnovare la flotta è un fattore determinante per ridurre le emissioni. L'alternativa è fare in modo che le quattro ruote abbiano la doppia alimentazione elettrica/diesel, oppure a metano. «Come polo tecnologico, stiamo lavorando con i centri di ricerca e le aziende per progettare furgoni 'bimodali'».



Consegne sostenibili
Giuseppe Ranalli, presidente del Polo Innovazione Automotive, che raggruppa oltre 70 imprese del settore

elettrici e diesel, a costi sostenibili e di mercato — precisa Ranalli —. Un altro progetto, invece, riguarda l'alleggerimento dei mezzi stessi. I prossimi furgoni peseranno il 10-15% in meno rispetto a quelli attuali, in grado di consumare meno carburante durante le tratte».

Tra le città che hanno cambiato regolamentazione per abbassare l'inquinamento del traffico merci c'è Torino, dove gli accessi al centro sono favoriti o penalizzati a seconda delle fasce orarie per i veicoli non ecologici. Obiettivo: evitare la concentrazione di fumi di scarico nelle ore di punta. «Con i furgoni elettrici, che sono silenziosi, è possibile anche pensare a promuovere le consegne notturne di container ai commercianti — commenta Ranalli —. Che cosa vuol dire? Di notte, un trasportatore può portare e scaricare un piccolo container davanti a un negozio. Il commerciante lo svuoterà al mattino e la notte successiva il furgone ritirerà il container vuoto». Le idee ci sono. Bisogna trasformarle in realtà.

PAOLA CARUSO
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Logistica - Trasporto - Air & Sea

La storia di un partner che si impegna per la performance della vostra supply chain

Avete bisogno di una soluzione supply chain dedicata? Contattaci:

Telefono: 02 92 003 346
commerciale@norbert-dentressangle.com

In Norbert Dentressangle, l'impegno e l'eccellenza operativa sono alla base di tutte le nostre attività quotidiane. Rispondendo ai vostri obiettivi di performance relativi alla Logistica, al Trasporto e al Air & Sea, andiamo oltre il semplice sviluppo di soluzioni tecniche. Mettiamo a vostra disposizione esperti che raccolgono tutte le sfide della vostra supply chain.