

L'Ufficio Acquisti



Luglio - Agosto 07

Tribunale di Roma 29.3.04 N° 113/04
Spedizione in A. P. Comma 20, Lett. B
Art. 2, L. 23/12/96 n. 662 Filiale Roma
€ 5,00

Soluzioni innovative di procurement

“Ricapitoliamo:

600.000 ordini all'anno,
300.000 fatture da inviare
in automatico

8 filiali sul territorio,
50 utenti interni e 400 esterni

assegnazione in automatico
a 6 business unit differenti anche
in funzione dei carichi

4 livelli approvativi su schemi
di workflow dinamici

integrazione nativa con Directory
aziendale e sistemi ERP e CRM

processo interamente paperless
e conservazione sostitutiva

ciclo di vita dell'ordine ridotto
a pochi giorni

Missione Compiuta!
Ed in pochi mesi!”



www.docflow.com

Francesca Di Bella - Direttore Operativo DocFlow Italia

DOCFLOW:

Soluzioni agili per imprese agili

informazioni, documenti,
flussi, processi e persone:
gli ingredienti di base
dei progetti **Docflow**

Sette Internazionali

DocFlow

PROGETTI E SOLUZIONI FATTI PER DURARE NEL TEMPO

DocFlow Italia S.r.l. Centro Dir. Milanofiori Strada 6 Palazzo N4 20089 Rozzano MILANO - Tel 02/57503366 Fax 02/57503369 marketing@docflow.it

25

ACQUISTI: BANCHE

- ◆ Come compra una grande banca: il Monte dei Paschi di Siena

FACILITY MANAGEMENT

- ◆ Facility management: comunicazione... necessità di qualità

APPROFONDIMENTO

- ◆ Metodologie di eSourcing per agevolare le direzioni acquisti e il management nel controllo delle attività di spesa

TECNOLOGIE

- ◆ I parchi tecnologici cinesi

DOSSIER LOGISTICA

- ◆ La Logistica e lo sviluppo del Paese
- ◆ Conoscere meglio la Logistica
- ◆ L'(ex) buco nero della logistica: il pallet

Partner
BRAVOSOLUTION



NUOVO STUDIO TECNICA

Giuseppe Lovecchio
Socio Sezione ADACI
Lombardia/Liguria
Consulente in gestione
industriale
(www.lovecchioconsulting.it)
info@lovecchioconsulting.it



L'(EX) BUCO NERO DELLA LOGISTICA: IL PALLET

Il pallet è sicuramente l'elemento più usato e scambiato tra i vari attori della logistica, e proprio per questo è sottoposto ad una complessità di gestione che si traduce spesso in sprechi e costi occulti, motivo per cui è spesso denominato il "buco nero" della logistica. Ne ripercorriamo brevemente la sua origine ed evoluzione.

LA STORIA

In Italia lo chiamiamo in diversi modi: bancale, pedana, paletta, etc. etc. La parola inglese "pallet" deriva dal francese "palette" (tavolozza) ed indica una base, una piattaforma quasi sempre di legno (oltre il 90 % dei volumi produttivi annui di circa 250 milioni di pezzi), che consente di movimentare efficacemente dei materiali con l'uso di un carrello elevatore. Non a caso la nascita e lo sviluppo del pallet va di pari passo con quella di questi mezzi di movimentazione, per cui vengono alla mente le prime applicazioni tra le truppe militari americane nel secondo conflitto mondiale, in abbinamento ai mitici carrelli "Clark", proprio a memoria del generale americano che fu tra i primi a testare il carrello elevatore. L'utilizzo successivo è stato nel campo dei trasporti ferroviari, proprio per facilitare le movimentazioni da terra e saturare l'ingombro dei vagoni ferroviari. In quest'ambito nascono i primi tentativi di "normalizzare" l'oggetto con

dimensioni e forme che ne permettano una facile e veloce interscambiabilità.

Le prime ferrovie sono quelle austriache, ma quelle tedesche, nell'immediato dopoguerra, cominciano a "normare" l'oggetto in questione. Non a caso nasce nei primi anni '50 l'Europallet, normato dalla fiche 435-2 (oggi all'ottava edizione - maggio 2005) ed emessa dall'UITC (International Union of Railways): dimensioni standardizzate 800 x 1200 mm a quattro vie non reversibili e produttori di pallet iscritti in un apposito elenco che potevano disporre del marchio "EUR". Ma pur di far fronte alla grande richiesta di pallets, molti produttori vengono autorizzati a produrne in gran quantità, senza però che si riesca a controllarne la qualità e la sicurezza. Dobbiamo aspettare nel 1995 l'avvento del pallet EPAL (di origine tedesca) perché si riporti ordine ed efficienza.

Ad oggi si fa quindi riferimento alla fiche UIC 453-2 e 453-5 per i produttori ed alla fiche UIC 453-4 per i riparatori.



LA NORMATIVA

In Italia il pallet viene regolato anche dall'UNI con la norma UNI 4121 (del 1988), che prevede quattro dimensioni standard (Tab. 1).

Ma l'obiettivo di aumentare la qualità, la sicurezza ed il riutilizzo del pallet, ancora oggi, stenta ad essere completamente raggiunto, e non per niente si sono succedute diverse iniziative per cercare di "ottimizzare" l'uso del bancale in un sistema logistico globalizzato.

Dal 1991 la nascita dell'EPAL (European Pallet Association - www.epal-pallets.de), ha consentito un valido supporto alle ferrovie europee e non solo, affinché la produzione e riparazione di pallets sia affidata a società rigorosamente autorizzate e sottoposte anche a controlli da parte di organismi di certificazione.

Esso tende a ridurre al minimo il "buco nero", attraverso:

- l'istituzione di una rete di riparatori certificati EPAL;
- il riconoscimento insindacabile di un pallet EPAL nuovo e/o riparato;
- il massimo riutilizzo dei pallet sani e/o danneggiati;
- il compenso (vedi bonus) di chi si fa carico di pallet danneggiati e che vanno recuperati;
- la limitazione del mercato della compravendita di pallet non a norma e quindi sottocosto.

Per un pallet EPAL vale inoltre:

- la conformità alle norme europee;
- la non accettabilità di pallet danneggiati;
- tutti i costi che derivano da pallet danneggiati o pallet non conformi EPAL saranno attribuiti al fornitore;
- i pallet in sovraccarico non saranno accettati;
- i costi della ripallettizzazione saranno attribuiti al fornitore;
- i bordi non devono essere danneggiati né trasversalmente, né diagonalmente;

Tab. 1 – Pallet UNI 4121

800 x 1000 mm
800 x 1200 mm ("Europallet")
1000 x 1200 mm ("Anglo-saxon pallet")
1200 x 1200 mm

- il carico non deve essere compromesso a causa di blocchi o bordi imputriditi;
- il pallet non deve essere sporco in modo da compromettere l'igienicità;
- non devono esserci spaccature nei blocchi;
- non devono esserci parti fuori norma (come tavole troppo sottili o blocchi troppo stretti);
- i pallets riparati dovranno essere riconoscibili con un chiodo di riparazione sul blocco centrale del lato lungo;
- i pallet che passano il controllo qualità hanno una graffetta Epal, posizionata sul blocco centrale del lato lungo.

Sul lato lungo, un pallet EPAL dovrà avere tre simboli:

- sinistra: simbolo EPAL (ma può trovarsi anche al centro);
- centro: simbolo della ferrovia nazionale + codice del produttore + mese ed anno di costruzione;
- destro: simbolo EUR.

A questi aspetti si deve aggiungere, per i pallet in legno, e se il cliente lo richiede, il rispetto delle norme fitosanitarie ISPM-15.

L'ISPM-15 della FAO (International Standards for Phytosanitary Measures), emessa nel marzo 2002, è una norma internazionale che detta delle regole fitosanitarie da applicare agli imballi in legno nel commercio internazionale. Questa norma ha lo scopo di ridurre la diffusione di parassiti, per proteggersi dal rischio di introduzione di organismi nocivi. Occorre ricordarsi, però, che per i pallets EPAL non è permesso il trattamento con bromuro di metile (MB). Questo è particolarmente vero quando si importano merci da alcuni Paesi asiatici, per cui tutti gli imballaggi in legno (di cui anche il pallet) necessitano dei trattamenti quali la fu-



migazione, etc. Il simbolo ISPM15 va, in questo caso, apposto sul blocco centrale del lato lungo del pallet.

LA STANDARDIZZAZIONE

Il rispetto delle ultime normative diventa oggi una reale opportunità ed un indispensabile prerequisite per una corretta gestione del pallet almeno in ambito europeo. In un'era di globalizzazione logistica il pallet gioca un ruolo fondamentale nell'efficienza globale del sistema. Ricordiamo che tre sono i componenti fondamentali del sistema distributivo (oltre il prodotto): l'imballo, il pallet ed il mezzo di movimentazione. Il pallet costituisce proprio l'interfaccia tra il prodotto già imballato ed il mezzo di movimentazione, che per sua natura genera urti e vibrazioni. Un buon pallet è sinonimo di protezione del prodotto e di sicurezza (argomento, oggi, molto all'ordine del giorno). La mancanza di una vera standardizzazione di questo oggetto riduce di per sé i requisiti di efficienza: basti pensare alle cosiddette ripallettizzazioni, da effettuarsi quando si passa da un paese all'altro, specie se intercontinentale. Ma il pallet, essendo di per sé l'interfaccia tra il prodotto ed il mezzo di movimentazione, dovrebbe "guidare" la standardizzazione.

Al momento la norma ISO 6780:2003 prevede 6 tipi di pallet (come richiamati nella Tab. 2).

Ed è già un bel passo avanti di fronte alle centinaia di forme oggi presenti sul mercato.

Basti pensare che il 70% dei pallets in Europa sono già di tipo EUR, il 40% in Nord America sono della dimensione "1219 x 1016", ed il 25% di quelli giapponesi sono "1100 x 1100".

L'uso di pallet standardizzati, inoltre, aumenta la loro fruibilità nei magazzini automatici, che richiedono un'alta qualità dei pallets per essere efficienti.

Tab. 2 – Dimensioni pallets ISO

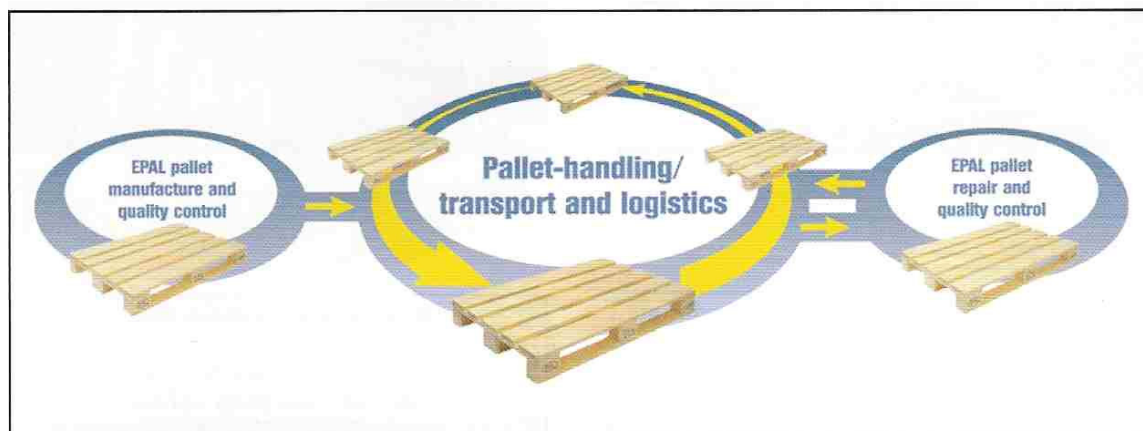
Le sei dimensioni di pallets riconosciute dalla norma ISO 6780:2003	
Dimensioni (mm)	Regione di utilizzo
800 x 1.200	Europa (Pallet EUR)
1.000 x 1.200	Europa, Asia
1.219 x 1.016	Nord America
1.140 x 1.140	Australia
1.100 x 1.100	Asia
1.067 x 1.067	Nord America, Asia

Tab. 3 – Utilizzo del pallet EUR

PALLET EUR	
Capacità di carico:	1.500 kg
Extra carico:	6.000 kg
Dimensioni:	800 x 1200 mm
Standards:	Fiche UIC 435-2
Mezzo di trasporto	N. pallets
Container 20" (2,33 m x 5,918 m)	11
Container 40" (2,33 m x 12,015 m)	25
Rimorchio (2,44 m x 13,20 m)	33
Camion (2,42 m x 12 m)	30
Camion (2,42 m x 16,50 m)	39
Vagone ferroviario coperto (2,66 m x 9,24 m)	22
Vagone ferroviario coperto (2,66 m x 12,70 m)	30
Vagone ferroviario scoperto (2,76 m x 8,76 m)	21

La standardizzazione del pallet, porta, ovviamente, ad una migliore utilizzazione dei mezzi di trasporto; nella tabella 3 si mostra come effettuare la saturazione dei diversi mezzi di trasporto usando il pallet EUR.

Molto, quindi si può ottenere usando formati standardizzati, ma ci devono credere tutti gli attori della catena logistico-distributiva.



Dal sito Internet: www.epal-pallets.de

LA GESTIONE

Nella lettura di alcuni magazzini e centri distributivi non è raro vedere il pallet anche come un indicatore di attività: alte pile di bancali accatastati molto spesso corrispondono a lenta rotazione delle scorte, quasi ad evidenziare disefficienze gestionali e quindi elevati costi logistici. Il pallet non va ovviamente usato in questi termini, ma una sua alta giacenza ne implica una difficile gestione e conservazione, trattandosi comunque di una conseguenza dovuta all'inefficienza del magazzino. Cosa fare per migliorarne la gestione? Oltre, evidentemente, all'uso delle "best practices" in magazzino, si sono inoltre sviluppati diversi operatori logistici specializzati proprio nella gestione ottimizzata del pallet, con forme di noleggio, manutenzione e riparazione autorizzata.

Essi si fanno carico di fornire pallet sempre in ordine, puliti e che quindi possano assolvere al meglio alla loro funzione. Il cosiddetto sistema "pooling", costituisce un servizio messo a disposizione di filiere logistiche per tenere sotto controllo il giro dei pallet con inventari accurati, riparazioni a norma, disponibilità garantita.

Pur favorendo l'interscambio immediato dei pallet, nel caso questo non sia possibile per momentanea indisponibilità, l'introduzione dei cosiddetti documenti "buoni pallet" consente l'interscambio differito nel tempo – massimo entro tre mesi – offrendo comunque una flessibilità all'intero sistema della filiera.

Occorre inoltre ricordarsi che alla consegna della merce su pallet, e non dopo le operazioni di scarico, è possibile eventualmente contestare la presa in carico di pallets non a norma secondo il capitolato EPAL (vedi documenti Qualipal), e farli inviare ai riparatori autorizzati.

Oggi in Italia si stima che girano circa 50 milioni di pallets EPAL; gli ultimi segnali vedono crescere questo numero, visto che finalmente si sta percependo il valore della sicurezza e del riutilizzo degli stessi fino ad una vita media di circa 7 anni. Il pallet EPAL (800 x 1200 mm) a quattro vie non reversibile, è ormai diventato lo standard di fatto, specie nella distribuzione alimentare.

Essendo il pallet proprietario dei maggiori attori della filiera agroalimentare, grazie allo sforzo congiunto di questi e dei verificatori preposti, si sta finalmente avendo un ritorno degli investimenti, oltre che una maggiore qualità e sicurezza della movimentazione.

Soluzioni per abbattere i costi di inefficienza legati al pallet sono finalmente disponibili: basta effettuare un'analisi razionale della situazione esistente, applicare le norme cogenti e volontarie, ed addestrare il personale ad una gestione corretta.

L'utilizzatore di grandi quantità di pallet (vedi gli attori della grande distribuzione) scelgono già tra il sistema EPAL di interscambio (pallet bianchi) e quello a noleggio tipo CHEP (pallet blu).

Costi e benefici vanno valutati caso per caso per poter determinare la soluzione ottimale per la propria azienda (fuoriuscita di pallet dal sistema di interscambio, peso del noleggio, etc). In ogni caso l'una o l'altra portano ad un miglioramento generale della gestione. I costi occulti si minimizzano (es.: attese nella movimentazione, danneggiamenti e rotture dei carichi, furti e distruzioni), mentre la produttività operativa (es.: transazioni/giorno) ne beneficia. Tutto ovviamente è perfezionabile, le lacune ci sono ancora (mercato parallelo, costi di gestione, ecc.), ma le occasioni di efficienza, nel rispetto dei nuovi standards e delle soluzioni gestionali ci sono.

Perché non provare? ■