

**INDAGINE SULLE
RAGIONI DI SCARTO DEI
PALLET IN FASE DI
SCARICO PRESSO I CE.DI.
DELLA GDO**



Premessa

In seguito alla presentazione dei primi risultati dell'indagine svolta dal C-Log, finalizzata a determinare il costo di gestione del pallet EPAL interscambiabile nel circuito produttore - GDO, il gruppo di lavoro ECR ha ritenuto opportuno approfondire il tema dei pallet EPAL considerati non conformi in fase di scarico presso i Ce.Di. della GDO.

Pertanto, **Conlegno** (comitato tecnico EPAL) ha incaricato il C-Log di svolgere una serie di rilevazioni sul campo presso alcuni primari Ce.Di. nazionali.

Gli **obiettivi della ricerca** sono stati pertanto quelli di:

- comprendere le **attività del processo di controllo e selezione** dei pallet EPAL presso i Ce.Di. (fasi del processo, soggetti incaricati, strumenti impiegati, criteri di selezione, etc.);
- creare un **decalogo** riguardante le **cause di scarto dei pallet EPAL**, declinandole per tipologia (rotture di traverse o blocchetti, mancanza del marchio, qualità del legno, etc.);

Un sentito ringraziamento alle aziende che ci hanno consentito le rilevazioni presso i loro magazzini.

Milano, 21 aprile 2015

Fabrizio Dallari

1. I soggetti partecipanti all'indagine sugli scarti

Definiti i Ce.Di. della GDO presso cui effettuare i rilevamenti e ottenuti i permessi e le autorizzazioni necessarie per procedere, si è provveduto a organizzare le giornate di analisi.

Le rilevazioni sul campo hanno riguardato le **principali aziende** operanti nel settore della **grande distribuzione organizzata**, caratterizzate da Ce.Di. di dimensioni rilevanti (in termini di flusso di merci in ingresso e punti di vendita serviti) e localizzati nel Nord Italia:

Lo studio ha interessato le seguenti aziende:

- **Agorà** (Ce.Di. secchi presso Kuehne-Nagel, a Brignano Gera d'Adda)
- **Auchan** (deposito secchi a Calcinante presso Italtrans)
- **Bennet** (Ce.Di. secchi a Origgio)
- **Coop C.N.O.** (deposito generi vari, a Pieve Emanuele)
- **SMA** (deposito secchi Simply-Sma a Chiari)

2. La metodologia

Le rilevazioni sono state svolte nell'orario di punta dell'attività di scarico presso i Ce.Di., con arrivo al sito alle ore 6:00 e raccolta dei dati sino alle 12:30; le tempistiche di osservazione sono state definite in modo da permettere di ottenere un campione di riferimento il più possibile numeroso (e quindi più attendibile).

Prima delle rilevazioni presso i singoli Ce.Di., si sono svolti incontri di allineamento con i responsabili della fase di ricevimento, al fine di condividere gli obiettivi della ricerca e comprendere in via preliminare il processo di scarico, accettazione e gestione dei "legni" in ingresso al Ce.Di.

Durante le rilevazioni sono stati osservati un totale di oltre **140 scarichi di automezzi**, pari complessivamente a circa **3.200 pallet EPAL scaricati** e presi in carico dagli addetti delle diverse cooperative operanti nei centri distributivi.

3. Il questionario

In collaborazione con i vertici di Conlegno, è stato creato un **questionario standardizzato** da utilizzare durante le visite per la **registrazione puntuale dei dati**, in modo che questi venissero raccolti in maniera uniforme e corretta.

Per ciascuno scarico si è provveduto a compilare l'apposito **modulo di rilevazione**, suddiviso nelle seguenti sezioni:

- 1) caratteristiche del carico;
- 2) numero e tipologia di pallet scaricati;
- 3) tipologia unità di carico (intera , a strati);
- 4) numero di pallet EPAL ritenuti non idonei, suddivisi per 10 causali di scarto.

La figura sottostante riporta un estratto del **modulo** utilizzato **per le rilevazioni** in baia presso i singoli Ce.Di, con le molteplici osservazioni suddivise per ciascuno scarico (nella seconda colonna si notano le macro sezioni citate in precedenza).

INFO	Rilevazione n. ->	52	53	54
1	Caratteristiche del carico			
1.1	Fornitore	nome	XXX	XXX
1.2	Mezzo	Motrice, Billico	Motrice	Motrice
1.3	Merceologia	Alim, etc.	Alim	Alim
1.4	Partenza da :	PRO, 3PL, TP	PRO	3PL
1.5	Sagome scaricate	n. sagome UdC	6	21
2	Legni scaricati	n. legni (totale)	6	26
2.1	di cui EPAL	n. legni	6	25
2.2	di cui CHEP/LPR/CPR	n. legni		
2.3	di cui EUR	n. legni		1
2.4	di cui UIC	n. legni		
2.5	di cui a perdere	n. legni		2
3	Tipologia UdC (EPAL)			
3.1	di cui intere (Q1,Q2)	n. legni	6	19
3.2	di cui a strati (Q3,Q5)	n. legni		2
4	Causali scarto EPAL	n. legni	1	2
4.1	Riparazione non conforme	n. legni		
4.2	Qualità legno	n. legni		
4.3	Traversa / Tavola	n. legni	1	1
4.4	Blocchetto rotto / mancante	n. legni		1
4.5	No graffa	n. legni		
4.6	No chiodo riparazione	n. legni		
4.7	Marchio mancante	n. legni		
4.8	Sporco / Muffa / Odore	n. legni		
4.9	Spessore	n. legni		
4.10	Altro (es. chiodi sporgenti)	n. legni		3

Figura 1 - Estratto del modulo di rilevazione degli scarichi

Inizialmente sono state individuate **10 possibili cause di non idoneità** del pallet EPAL, ma successivamente sono state **riassunte in 5 macro-categorie**, in ragione sia della scarsa frequenza di osservazioni di alcune cause, sia della **oggettiva difficoltà nel discernere tra una causale e l'altra** (es. pallet sporco, sporco, muffa, odore → qualità del legno).

4. I risultati

A seguito delle **144 rilevazioni**, sono state elaborate le **statistiche** riguardanti le **cause di scarto dei pallet EPAL**:

- **su un totale di 3.227 pallet EPAL** dichiarati in bolla e scaricati (al netto dunque dei pallet CHEP e delle altre tipologie a perdere), **i legni scartati sono stati pari a 223, ossia il 6,92%**;
- **i 223 pallet EPAL sono stati ritenuti non idonei in virtù delle seguenti causali (con la relativa incidenza):**

Cause di scarto	Incidenza %
1. Tavola: <i>rotta/spezzata oppure non più inchiodata alla struttura</i>	38,8%
2. Blocchetto: <i>mancante/rotto con chiodi visibili</i>	32,5%
3. Qualità legno: <i>segni di usura, con muffa e macchie di sporco su tutte le componenti</i>	8,3%
4. Marchio: <i>il marchio "EPAL" può essere non visibile o mancante</i>	15,4%
5. Altro: <i>comprende altri motivi di scarto come chiodi sporgenti, mancanza della graffa o chiodo di controllo, spessori diversi da quelli del pallet EPAL standard, etc.</i>	5,0%
<i>Totale:</i>	100%

Figura 2 - Tabella riassuntiva le percentuali di incidenza di scarto per macro categoria

Di seguito si riportano delle foto di esempio riguardanti le causali che hanno determinato il rifiuto del pallet EPAL presso i Ce.Di:

1. Tavola:



Figura 3 - Tavola inferiore del pallet rovinata, che influenza la capacità di carico statico del bancale stesso.

Le tavole superiori, inferiori e le traverse sono state viste rotte, "sbeccate" sui bordi esterni o schiodate dalla struttura portante del pallet. Le tavole subiscono danneggiamenti soprattutto durante l'inforcamento del pallet da parte degli operatori addetti al carico (presso il magazzino del produttore) e allo scarico (presso il Ce.Di.);

2. Blocchetto:



Figura 4 - Blocchetto scheggiato e rovinato sul lato esterno.

I blocchetti possono essere rovinati, mancanti o presentare rotture con chiodi a vista; gli urti tra i pallet sul mezzo di trasporto e la movimentazione (carico/scarico delle UdC, messa a stock/prelievo, etc.) influiscono negativamente sulla qualità dei pallet e soprattutto sulla qualità dei blocchetti d'angolo.

3. Qualità del legno:



Figura 5 - I pallet pronti all'interscambio immediato mostrano una diversa "colorazione", dovuta ai differenti stato di conservazione e usura.

Con riferimento alla qualità del legno, i pallet possono risultare sporchi, con muffa o mostrare evidenti segni di usura.

Lo stoccaggio all'esterno dei pallet vuoti (in balia delle condizioni climatiche) ed il trasporto influenzano la vita massima del pallet, rovinandolo e usurandolo. Nella figura soprastante si notano le differenze di colore e qualità tra un pallet EPAL nuovo e uno usato: il legno presenta segni di usura, con una colorazione più o meno scura, in relazione alle modalità di conservazione e ai cicli di utilizzo.

4. Marchio:



Figura 6 - Il marchio EPAL risulta poco visibile e determina la non idoneità del pallet EPAL.

Nel corso dei rilevamenti è stato possibile osservare come il marchio EPAL risulti spesso non visibile, assente o apparentemente contraffatto; sul pallet sono presenti anche marchi di altre tipologie di pallet (EUR, FS, UIC, etc.). Dalle rilevazioni si è riscontrata **un'incidenza dei pallet EUR/UIC dichiarati come EPAL** in bolla e scartati al ricevimento pari **all'incirca al 3%**.

5. Altre cause di scarto:



Figura 7 - Il blocchetto centrale mostra difettosità di produzione, poiché il marchio IPPC risulta essere originale, anche se sbiadito

La causale “altro” comprende tutti i motivi di scarto non citati in precedenza come, ad esempio, chiodi sporgenti, mancanza della grappa o del chiodo di controllo, spessori diversi da quelli del pallet EPAL standard, riparazioni non autorizzate, etc.

5. Il processo di selezione dei pallet

Oltre a definire le diverse categorie e a descrivere le principali cause di scarto dei pallet EPAL, il team di ricerca ha elaborato uno schema di flusso rappresentativo delle attività svolte all’interno del Ce.Di. al momento dello scarico e del ricevimento della merce; le attività sono state riassunte e dettagliate per ottenere una panoramica a 360° sul processo di selezione e sulle possibili destinazioni dei pallet nelle diverse aree del magazzino, una volta scaricati dall’automezzo.

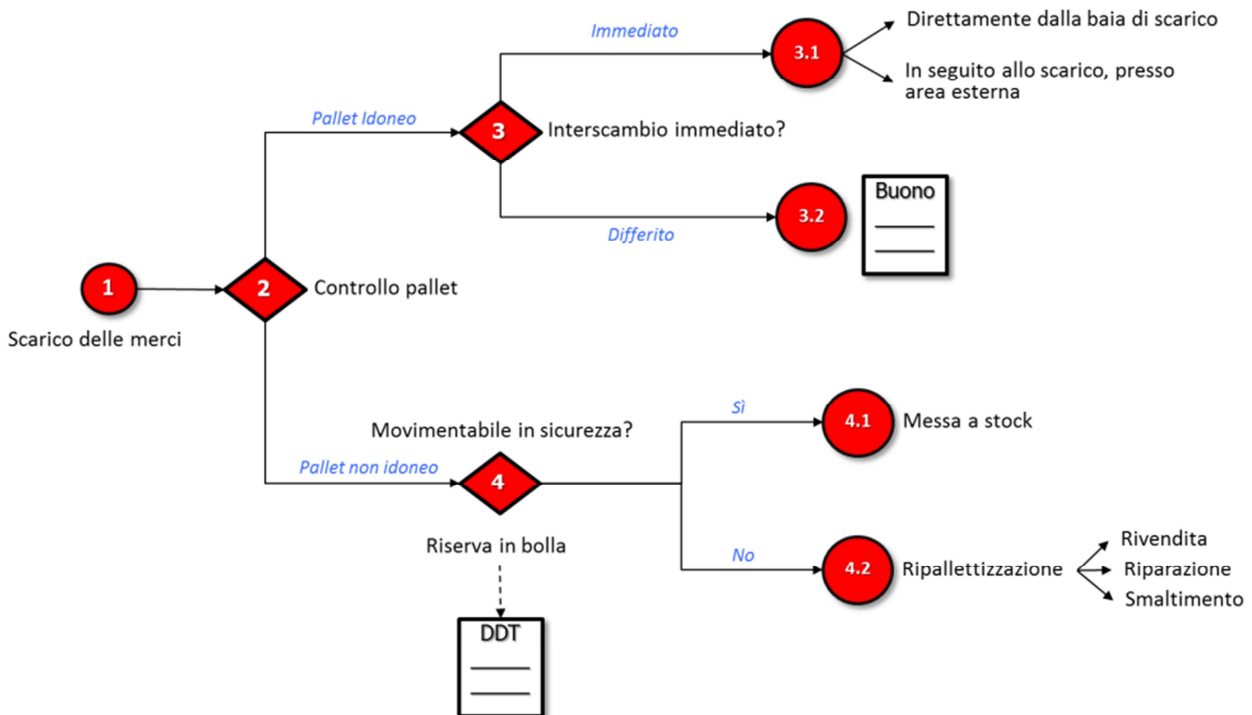


Figura 8 - Schema dell’attività del processo di controllo e selezione del pallet EPAL durante il ricevimento presso il Ce.Di.

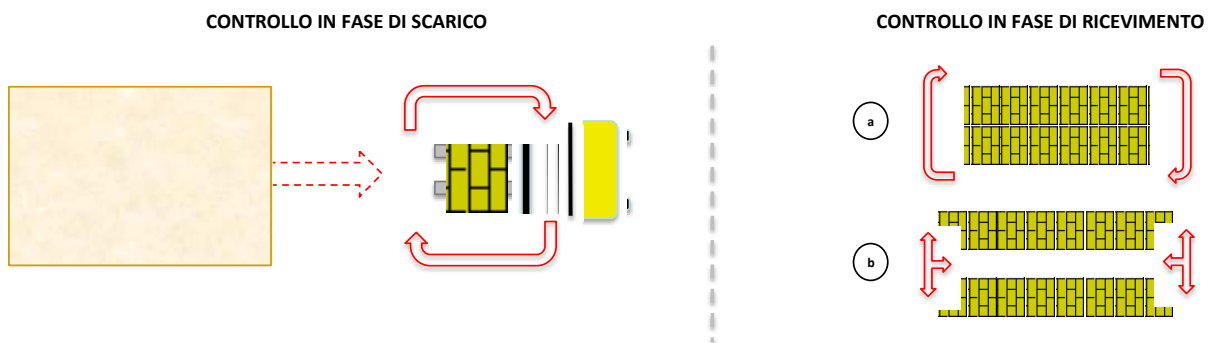
Di seguito i due principali nodi decisionali in cui l’operatore attribuisce l’idoneità o meno dei pallet EPAL in ingresso al Ce.Di:

- **Controllo durante lo scarico:** l’operatore che si occupa della movimentazione dello scarico inforca il pallet all’interno dell’automezzo e procede alla movimentazione del pallet; prima di posizionare l’unità di carico a terra (in baia), controlla la qualità del legno: il controllo

richiede che l'operatore **fermi il carrello, scenda dal mezzo e ispezioni il pallet** compiendo un **giro completo** intorno ad esso (in relazione al tempo di scarico di ciascun pallet, il controllo da parte dell'addetto risulta dispendioso in termini di tempo);

- **Controllo in baia:** il ricevitore ispeziona i pallet durante l'attività di presa in carico dei prodotti; il controllo durante il ricevimento consente un'ispezione più o meno approfondita dei pallet (le unità di carico vengono posizionate dall'addetto allo scarico in file parallele più o meno distanti tra loro), ma **non risulta possibile verificare l'integrità delle traverse più interne del pallet** (se non nel caso di pallet sovrapposti e non ancora abbassati);

Generalmente, le unità di carico vengono disposte in file ravvicinate, non consentendo il controllo completo del pallet, limitando di fatto l'**ispezione alla sola parte visibile di esso**.



Inoltre, sono state scomposte le fasi di gestione di un pallet riconosciuto non idoneo:

1. Il ricevitore identifica la 'non idoneità';
2. L'addetto emette un 'riserva in bolla' con il numero di pallet ritenuti non idonei;
3. Il ricevitore, una volta accertata la movimentazione in sicurezza del pallet, chiude l'ordine;
 - 3.1. Se il pallet, sebbene non idoneo secondo le certificazioni EPAL, può essere movimentato in sicurezza, si procede alla messa a stock;
 - 3.2. Se invece il pallet presenta anomalie che possano mettere a rischio la sicurezza nel Ce.Di., viene spallettizzato e la merce caricata su un altro pallet per venire in seguito posizionato a stock; il pallet non più utilizzabile può essere riparato, smaltito e rivenduto.

Durante le rilevazioni, i carichi ritenuti pericolosi e poco sicuri per la movimentazioni che sono stati in seguito ripallettizzati sono stati 5:

- 3 pallet EPAL rotti impedivano all'operatore le movimentazioni in sicurezza dell'unità di carico; la merce, una volta portata l'UdC fuori dal camion, è stata ripallettizzata.
- 2 pallet segnati in bolla come EPAL erano invece pallet a perdere che non garantivano la portata; pertanto per ragioni di sicurezza legate allo stoccaggio su scaffale sono stati sostituiti.

6. Sintesi delle considerazioni emerse dai rilievi

Terminata la fase di raccolta e analisi dei dati risultanti dalle rilevazioni, si è provveduto a trascrivere una lista di note utili che riassumessero tutti gli aspetti e le sfumature percepite durante le visite.

Le *lessons learned* qui presentate in modo anonimo, evidenziano alcuni aspetti qualitativi emersi durante lo svolgimento dell'indagine:

- In tutti i Ce.Di. si è riscontrato che, laddove il produttore investe in un parco pallet di elevata qualità, risulta minore la percentuale di scarto al momento del ricevimento merce: *“sappiamo già in base al mittente la qualità dei pallet che ci troveremo a scaricare e la relativa percentuale di scarto” (addetto al ricevimento).*
- Generalmente le consegne che partono direttamente dagli stabilimenti di produzione (dirette) di aziende dotate di sistemi automatici di stoccaggio e movimentazione registrano una percentuale di scarti inferiore a quelle provenienti da centri logistici di consolidamento gestiti da fornitori terzi. *“Per alcuni vettori la contestazione supera il 15% dei pallet consegnati”.*
- L'attività di controllo dei pallet è demandata ai ricevitori o agli stessi carrellisti. Le verifiche sono spesso molto superficiali: per prima cosa si verifica l'integrità degli elementi costituenti il pallet, in secondo luogo la presenza della corretta marcatura EPAL. Solo in alcuni casi si effettuano controlli sulla qualità del legno, sulla presenza di graffe o chiodi. *«Solo nei casi in cui sul pallet sono caricati pochi colli (ndr. tipicamente per le UdC allestite a strati), riusciamo a rilevare eventuali rotture sulle tavole interne».*
- La fase di controllo della qualità dei pallet può avvenire in due momenti diversi: contestualmente allo scarico dagli automezzi (pallet sul carrello) oppure una volta terminato l'intero scarico (pallet a terra). *“Gli spazi ridotti ci costringono a formare una*

baia con due file di pallet accostati; purtroppo in questo modo non riusciamo a controllare i legni su tutti e quattro i lati”.

- In alcuni Ce.Di. analizzati, il controllo del pallet viene effettuato in due fasi: il pallet viene prima analizzato dall’addetto dedicato al ricevimento, che ne determina l’idoneità o meno inserendo l’informazione a sistema (leggendo l’etichetta SSCC dell’UdC). Un secondo operatore, selezionando a campione alcuni pallet a suo avviso non idonei, effettua un ulteriore controllo sparando sul SSCC dell’unità di carico e verificando che il pallet risulti registrato come non idoneo. *«Investiamo nella fase di controllo in ingresso per ridurre gli errori involontari e non».*
- In tutti CeDi analizzati le UdC, su pallet ritenuti non idonei e non movimentabili, vengono ripallettizzate in banchina. In alcuni casi i pallet scartati vengono accatastati in pile che successivamente vengono marcate con una vernice di colore rosso per identificarli rispetto a quelli movimentabili in sicurezza. *“Sappiamo di altri CeDi che identificano pallet non idonei con post-it colorati e graffiati sul blocco centrale”.*
- Durante le rilevazioni, le discussioni tra autisti e ricevitori riguardo la qualità del pallet in banchina sono state poco frequenti. In alcuni, i trasportatori intervistati dichiaravano di aver ricevuto mandato da parte dei loro committenti di restituire loro i pallet affidatigli al netto di quelli scartati al ricevimento. Pertanto la riserva in bolla relativa ai pallet scartati rappresenta per loro una manleva.
- Tuttavia, la discussione sulla qualità dei pallet spesso si sposta al momento dell’interscambio, dove è il trasportatore che a sua volta contesta la qualità dei pallet che gli vengono restituiti.

Tutte queste osservazioni e rilievi sul campo, insieme ai risultati numerici ed ai resoconti degli addetti delle cooperative che hanno aiutato e accompagnato i ricercatori C-Log nei diversi giorni di visite ai centri distributivi, potranno essere d’aiuto per migliorare ulteriormente la comunicazione da parte di Conlegno, dettagliando ulteriormente i criteri di selezione dei pallet EPAL idonei presso tutti i punti di scarico, illustrando in modo ancora più chiaro le diverse casistiche che si incontrano nel normale svolgimento delle operazioni di accettazione dei pallet EPAL.

