

COMUNICATO STAMPA

La logistica di oggi?

**In 10 anni è diventata più efficiente e green.
E lo sarà sempre di più.**

Un decennio dopo la prima edizione, **GS1 Italy** ha aggiornato la **“Mappatura dei flussi logistici nel settore del largo consumo in Italia”**, analizzando e misurando l’evoluzione della supply chain nel mass market.

Un **patrimonio informativo** da cui partire per avviare nuove iniziative di **ottimizzazione della filiera** in un’ottica di collaborazione tra tutti i player.

Milano, 28 gennaio 2020 – La logistica nel largo consumo è cambiata. Profondamente. Nell’arco dell’ultimo decennio ha avviato un articolato percorso di “riprogettazione” delle operation, che sta già dando i suoi primi risultati in termini di efficienza, servizio e sostenibilità. È quanto emerso questa mattina a Milano, durante l’incontro **“Dieci anni di logistica nel largo consumo. Cosa è cambiato”**, organizzato da **GS1 Italy** per fare il punto sulla situazione attuale e per mettere a fuoco le sfide di domani, individuando le soluzioni per affrontarle, in una chiave sempre più green.

Punto di partenza sono stati **i risultati dell’inedita ricerca GS1 Italy sulla “Mappatura dei flussi logistici nel settore del largo consumo in Italia”**, condotta in collaborazione con il **Politecnico di Milano** e con l’**Università Cattaneo LIUC**, in cui è stata analizzata e misurata l’evoluzione della supply chain dal 2009 a oggi, anche in termini di **sostenibilità ambientale**.

«I risultati di quest’importante studio confutano tante fake news che circolano sulla logistica e dimostrano che l’aumento dell’efficienza della supply chain comporta effetti molto positivi, perché non solo riduce i costi, ma **taglia anche l’impatto ambientale del trasporto delle merci** di largo consumo» ha affermato in apertura dei lavori il **ceo di GS1 Italy, Bruno Aceto**. «Abbiamo voluto aggiornare la **fotografia della filiera del largo consumo** “scattata” da un punto di vista logistico, per contribuire alla costruzione di una conoscenza condivisa, solida ed analitica della logistica del settore da cui partire per promuovere nuove iniziative di ottimizzazione della filiera».

Della necessità di aprire un “tavolo di lavoro” istituzionale sulla logistica, per supportare le aziende nel loro percorso “green” e per coinvolgere i cittadini sul tema della riduzione dell’impatto climatico, ha parlato anche **l’onorevole Maria Chiara Gadda**, che ha dialogato con Bruno Aceto sul ruolo delle istituzioni nell’affiancare le imprese e i consumatori nella sfida condivisa verso la sostenibilità e nel promuovere la lotta allo spreco alimentare come pilastro dell’economia circolare.

La logistica di oggi versus quella del 2009

A distanza di 10 anni dalla prima edizione della sua ricerca, GS1 Italy ha voluto aggiornarla e con la nuova edizione della **"Mappatura dei flussi logistici nel settore del largo consumo in Italia"** ha fatto il punto sulla logistica nella filiera del mass market, misurandone flussi fisici, ordini e consegne, colli e pallet, mezzi e viaggi, saturazione e impatto ambientale.

Dall'analisi è emerso che **nel 2018 questa filiera ha movimentato oltre 3,2 miliardi di colli, per un totale di circa 18 milioni di tonnellate di merce trasportata a partire da 68 milioni di pallet prodotti.**

La **"Mappatura dei flussi logistici nel settore del largo consumo in Italia"** di GS1 Italy è frutto di un progetto durato nove mesi, svolto da un team universitario che ha condotto **oltre 60 interviste dirette** a operatori della logistica e a imprese di produzione e distribuzione, ed effettuato **1.000 rilevazioni in banchina** presso i centri distributivi (Ce.Di) della GDO. Ne è emerso un quadro molto rappresentativo e significativo della supply chain del largo consumo, che appare molto diversa da quella "fotografata" dieci anni fa. Con molte luci e alcune ombre.

Aumenta la complessità della logistica

Sono tanti i fattori che concorrono a rendere sempre più complicata la gestione dei flussi logistici nel largo consumo. Il primo è **l'aumento del numero di referenze gestite dal Ce.Di**, che, tra il 2009 e il 2018, è cresciuto in media di +2,1% l'anno.

Per il secco **l'ampliamento della gamma** ha comportato anche un allungamento della coda di referenze "basso vendenti" (l'84% degli articoli genera solo il 20% dei volumi).

Altri elementi di complessità sono i **vincoli imposti nelle zone a traffico limitato**, che richiedono mezzi più piccoli e meno inquinanti (come motrici e furgoni a basse emissioni), la **crescita dei materiali da trasportare nei punti vendita** (come gli espositori, che hanno ormai raggiunto il 2% dei flussi in ingresso ai Ce.Di) e **l'invecchiamento del parco pallet**.

Un altro fattore che complica la gestione della supply chain è il sempre maggiore **sbilanciamento nel calendario dei flussi di consegna**: il 35% delle consegne del secco si concentra nella quarta settimana del mese (+5% rispetto al 2010) e il 75% in tre giorni della settimana (lunedì, giovedì e venerdì).

Cresce la ricerca di efficienza lungo la filiera

La centralizzazione dei flussi, con il ruolo crescente dei Ce.Di sia in termini dimensionali che di quota sui flussi logistici, e l'aumento delle unità di carico sono gli effetti più evidenti della ricerca di efficienza attuata nel corso del decennio lungo la supply chain.

Nella relazione tra aziende di produzione e GDO, **l'89% dei flussi passa attraverso una rete di 450 Ce.Di presenti su tutto il territorio nazionale**, che alimentano la rete dei punti vendita iper, super e a libero servizio.

Nel 1994 dai Ce.Di transitavano il 77% dei volumi del secco e il 29% di quelli del

fresco. Oggi il tasso di centralizzazione è arrivato al 90% nel secco e all'83% nel fresco (salumi e latticini). Ma la situazione resta disomogenea, soprattutto nel secco, dove alcune catene della GDO puntano al 100% di centralizzazione (anche grazie a sistemi automatizzati per la gestione degli articoli di classe C) e altri si fermano al 70% a causa del peso dei localismi sull'assortimento a scaffale.

Anche nella **distribuzione dei flussi logistici** si è registrato un aumento di quelli diretti dallo stabilimento o dal deposito centrale al Ce.Di, passati in un decennio dal 77% al 82%.

L'evoluzione delle unità di carico è un altro indicatore interessante della ricerca di efficienza lungo la supply chain. **L'incremento medio dell'order size è uno tra i migliori risultati ottenuti nel decennio** con un +4% nell'incidenza media delle unità di carico intere pallettizzate in ingresso al Ce.Di, arrivate oggi al 78% di quota.

Lo scenario è ancora più positivo se si considera che **tra il 2009 e il 2018 sono aumentati anche i pallet misti in ingresso ai Ce.Di (6%) e sono diminuite di -9% le unità di carico allestite a strati (i cosiddetti "pallet sandwich")**, oggi scese al 16% di incidenza.

Nel fresco, in particolare, sono cresciute sia le unità di carico intere in ingresso ai Ce.Di (37%) sia le unità di carico miste (27%), anche con soluzioni interessanti (come l'interfalda) grazie al maggior ricorso all'uso dei pallet "a piramide" o "a colonna".

Determinanti le politiche di collaborazione

Il 42% delle consegne ai Ce.Di avviene dietro prenotazione degli slot di scarico da parte dei produttori e degli operatori. E solo il 5% delle richieste non viene accettato per mancanza di slot. Elevata, però, la concentrazione oraria: il 70% delle 600 mila prenotazioni riguarda la fascia tra le 6 e le 11.

Anche nell'approccio alle politiche di riordino la collaborazione tra gli operatori della supply chain è risultata vincente. L'analisi condotta su un campione ristretto di aziende di produzione ha rivelato che il numero di colli per ordine (ordin size) è cresciuto in media di +11% negli ultimi cinque anni. È emerso anche che i tre produttori analizzati svolgono un ruolo fondamentale per aumentare il drop size: per alcuni oltre il 15% delle consegne avviene con dirette FTL - Full Track Load.

E la sostenibilità? Migliora (e di molto)

Da un lato la ricerca di una risposta efficace e funzionale a un contesto sempre più complesso, dall'altro l'impegno a migliorare la sostenibilità: come coniugare queste due esigenze? Investendo per ottimizzare la filiera, come rivela la ricerca di GS1 Italy che delinea **il mondo della logistica come un cantiere sempre aperto**, un "work in progress" dove si applicano soluzioni e innovazioni finalizzate a migliorare l'efficienza della supply chain. E che la stanno rendendo anche più "green".

La conferma è venuta dalle **testimonianze dirette di Coop Italia, Conad, Fater e Nestlé** che hanno raccontato le loro esperienze e le loro innovazioni riguardo la digitalizzazione, l'automazione, la collaborazione di filiera e la sostenibilità della supply chain in una **tavola rotonda** moderata dai due curatori dello studio GS1 Italy: **Fabrizio Dallari**, direttore del Centro sulla logistica e supply chain management,

LIUC Università Cattaneo, e **Marco Melacini**, professore di logistics management e direttore scientifico dell'Osservatorio contract logistics "Gino Marchet", **Politecnico di Milano**.

Dalla ricerca di GS1 Italy e dalle case history presentate è emerso che nell'ultimo decennio **le aziende hanno lavorato su più fronti per migliorare l'impatto ambientale della supply chain**: hanno ridotto di -18% le emissioni degli automezzi nei trasporti dagli stabilimenti ai Ce.Di, hanno aumentato di +49% il ricorso alle unità di carico intere e di +19% la saturazione dei mezzi, e hanno accresciuto di +12% il ricorso ai bilici. Ottenendo un risultato concreto: **il risparmio di 97 mila tonnellate di Co₂ l'anno**.

Inoltre, la miglior gestione dei flussi, con **l'aumento della saturazione dei mezzi (arrivata al 90% in pianta in partenza e all'80% in pianta in arrivo)**, dovuta all'incremento medio dell'order size, e con il **maggior utilizzo di bilici diretti nei Ce.Di** (75% contro il 67% del 2009), ha fatto segnare un altro importante goal: **450.000 viaggi equivalenti in meno rispetto al 2009**.

Questi miglioramenti sono frutto di una maggior collaborazione nella filiera, in particolare per i processi di riordino. Dal 2015, infatti, GS1 Italy sta portando avanti una serie di iniziative per aumentare il livello di collaborazione lungo tutto il processo order-to-delivery - dallo sviluppo del simulatore SI.RI.O. ai laboratori esperienziali - per testare e implementare le logiche di riordino ottimo per la filiera.

Le nuove sfide per il 2025

Quali nuove sfide attendono il mondo della logistica del largo consumo nei prossimi cinque anni? «La "Mappatura dei flussi logistici nel settore del largo consumo in Italia" ha delineato **quattro traiettorie di sviluppo per il prossimo quinquennio**» ha spiegato **Silvia Scalia, ECR and training director di GS1 Italy**. «Il filo conduttore è **l'automazione dei flussi fisici e informativi**, che sembra l'unica risposta concreta ed efficace per abbattere i costi e migliorare il servizio, anche in un'ottica di sostenibilità».

La prima sfida per il futuro è **l'aumento della digitalizzazione della supply chain** indicata dal 48% degli intervistati. Servono una maggiore diffusione e una maggiore copertura dei sistemi per lo scambio elettronico delle informazioni, un più ampio ricorso ai messaggi EDI (coinvolgendo anche gli operatori logistici e i soggetti coinvolti nella catena del trasporto) e un'ulteriore spinta verso l'allineamento dell'anagrafica di prodotti e imballaggi.

La seconda area di sviluppo per tutta la filiera riguarda la sfera della **sostenibilità ambientale e sociale**, indicata dal 44% degli intervistati. Ci si attende un incremento nel ricorso a veicoli alimentati da carburanti alternativi quali il bio-metano in forma compressa (CNG) o liquida (LNG), nonché i veicoli elettrici per le consegne nelle aree urbane a traffico limitato.

L'aumento delle prassi collaborative tra gli attori della filiera viene indicata come prioritaria dal 38% degli operatori intervistati. Servono ulteriori passi in avanti, che vadano a beneficio di tutta la supply chain, come ha dimostrato l'analisi dei costi end-to-end del processo order-to-delivery realizzata dal progetto "Riordino ottimo di filiera".

Ultimo fronte su cui lavorare (38% delle risposte) è l'**automazione del magazzino (prelievo a strati, a colli e a pezzi)**. L'impiego di picking robot per l'allestimento di unità di carico a strati o a colli misti, i sistemi di stoccaggio per pallet e colli a shuttle multi-livello, gli esoscheletri per ridurre gli sforzi degli operatori in fase di picking sono tra le principali novità attese per il futuro.

La "[Mappatura dei flussi logistici nel settore del largo consumo in Italia](https://gs1it.org/files/sharing/1579618192/1526/)" è disponibile online all'indirizzo <https://gs1it.org/files/sharing/1579618192/1526/>

Per approfondimenti, [visita il sito GS1 Italy](https://gs1it.org/) e [Logisticacollaborativa.it](https://logisticacollaborativa.it)

Per informazioni:

Ufficio Stampa GS1 Italy: Nuage Comunicazione – Emanuela Capitanio

Tel. 3474319334 - email: nuagecomunicazione@libero.it

Pressroom e approfondimenti: gs1it.org/chi-siamo/pressroom/

GS1 Italy è l'associazione che riunisce 35 mila imprese di beni di consumo. Ha l'obiettivo di facilitare il dialogo e la collaborazione tra aziende, associazioni, istituzioni per creare valore, efficienza, innovazione, per dare più slancio alle imprese e più vantaggi al consumatore. Offre soluzioni concrete come i sistemi standard GS1, per favorire la visibilità e l'efficienza della catena del valore. Il più conosciuto è il codice a barre, usato in Italia e in oltre 150 paesi al mondo, permette lo scambio di informazioni tra Industria e Distribuzione con chiarezza, semplicità e senza errori. Propone inoltre tecniche, strumenti, strategie operative: sono i processi condivisi ECR.

web: gs1it.org - tendenzeonline.info

twitter: [@GS1Italy](https://twitter.com/GS1Italy) - [@tendenzeonline](https://twitter.com/tendenzeonline)

facebook: [@GS1Italy](https://facebook.com/GS1Italy)