



# INTEGRATA, CONDIVISA, SOSTENIBILE: LA SUPPLY CHAIN **SECONDO** GENERIX GROUP E GROUPE DERET

di C. Balavoine

Catherine Balavoine, Collaborative Supply Chain Consultant presso Generix Group Italia

**Nell'organizzazione di un servizio logistico o di trasporto, riuscire a guardare oltre, verso modelli innovativi e orientati al futuro, perseguendo delle strategie di tipo collaborativo nella gestione della supply chain, può fare la differenza sul mercato. Il software vendor specializzato Generix Group, e il suo cliente Groupe Deret a sua volta, ne sono fermamente convinti. Lo dimostrano i tre casi aziendali riportati**

Perché un'industria decide di controllare le sue attività di trasporto?

Perché due aziende concorrenti stabiliscono insieme di condividere i processi di trasporto distributivo?

Perché alcune insegne del retail decidono di realizzare la consegna in centro città con mezzi elettrici?

Queste domande anticipano gli aspetti più significativi dei tre casi riportati da Generix Group Italia ad un recente convegno, relativi ad altrettanti clienti dell'operatore logistico Groupe Deret, che utilizza da anni le soluzioni software di Generix. Le esigenze di queste aziende, infatti, sono state soddisfatte da un'azione congiunta fra i vari attori della supply chain e attraverso l'implementazione di soluzioni di stampo collaborativo.

Collaborare in ambito supply chain significa che i partner commerciali di una rete - industria, fornitore, opera-

tore logistico, distributore - decidono di condividere la gestione di una parte o della totalità di un processo logistico, sia esso a carattere informativo e/o fisico, affidandone l'incarico ad una terza parte o, in certi casi, ad un singolo partner. Da questo tipo di approccio è possibile trarre diversi tipi di vantaggi: maggior efficienza, riduzione dei costi, miglioramento del servizio, o anche maggior sostenibilità. Vari casi aziendali dimostrano in generale che negli ultimi vent'anni le organizzazioni che hanno scelto di innovare mettendo in atto modelli di gestione collaborativa dei processi aziendali - collaborazione verticale tra attori di una stessa filiera (ad esempio industria-distributore - operatore logistico), piuttosto che orizzontale (industria-industria, distributore-distributore) - sono riuscite nella maggior parte dei casi ad ottimizzarli e ad

aumentare la propria competitività sul mercato. Un approccio, questo, da sempre sostenuto da Generix, che punta fortemente alla diffusione di software collaborativi per la gestione della supply chain: soluzioni in grado di far lavorare insieme tutti gli attori coinvolti sia sui processi fisici (movimentazione merce, gestione magazzino e trasporti...), sia anche a livello informativo, grazie alle piattaforme che permettono di scambiare dati e integrare applicativi e processi, all'interno e all'esterno dell'azienda.

## Deret per Beauté Prestige: una soluzione integrata per controllare il trasporto

Il primo esempio riportato da Generix Group fra i clienti di Deret è costituito da BPI, Beauté Prestige International, azienda che produce e

distribuisce profumi, parte del gruppo Shiseido. Questa azienda da tempo terziarizza la sua logistica con Deret, ma alcuni anni fa ha richiesto al suo fornitore una maggior visibilità sulle fasi di trasporto. Diversi erano gli obiettivi di BPI: non solo un ovvio controllo sui costi, ma anche la necessità di verificare con maggiore precisione i volumi di merce trasportata, sia per poter organizzare meglio la prenotazione dei vettori in base alla tipologia di trasporto, sia per poter allertare i clienti in anticipo in caso di variazioni su quanto pianificato. Per questo è stata scelta la soluzione TMS di Generix Group.

L'apporto più significativo di questa piattaforma software dedicata alla gestione dei trasporti è quello che riguarda l'organizzazione stessa del trasporto. BPI voleva infatti un sistema in grado di stabilire

quale tipo di mezzo di trasporto prenotare, a seconda del tipo di spedizione da effettuare. Per rispondere a questa esigenza specifica, Generix ha proposto non solo il software di pianificazione dei trasporti, ma ha anche effettuato una completa e fondamentale integrazione fra questo software (GCS TMS) e il software di gestione del magazzino (GCS WMS, sempre di Generix). Il TMS recepisce informazioni durante tutte le fasi della

necessario utilizzare, arrivando insomma ad un livello ulteriore di definizione delle caratteristiche logistiche della spedizione. E la soluzione GCS TMS di Generix permette di effettuare esattamente questo tipo di definizione. Cosa che consente un risparmio generale dei costi, dato che il trasportatore avrà poi tutti gli elementi che gli consentiranno di raggruppare gli ordini in base a merci compatibili o a destinazioni/tratte comuni,

al quale hanno accesso: il servizio spedizioni di Deret, il servizio customer service di BPI, i trasportatori stessi per la parte di loro competenza e anche i clienti finali di BPI, nel momento in cui sono in attesa della merce ad essi destinata. Secondo le ultime stime, Deret ha conseguito un aumento della produttività del 40%, grazie all'automazione sulla totalità dei processi (pianificazione, esecuzione anche proattiva, prefatturazione).

correnti sul mercato, hanno deciso di condividere la fase del trasporto. La ragione è presto detta. È noto che nel largo consumo esiste una tendenza crescente, sul fronte gestione approvvigionamenti, verso consegne sempre più frequenti di quantitativi di merce sempre più piccoli, e quindi, per i trasportatori emerge con evidenza la necessità di trovare soluzioni che consentano di ottimizzare la saturazione dei propri mezzi. Il mercato del pneumatico è diventato oggi estremamente concorrenziale e ha mutuato

“ ... le organizzazioni che hanno scelto di innovare mettendo in atto modelli di gestione collaborativa dei processi sono generalmente riuscite ad aumentare la propria competitività sul mercato... ”

preparazione degli ordini; in particolare dal WMS provengono le informazioni relative ai flussi delle merci, in termini di volumi, ma anche di tipologie di imballi (misure, pesi, spazio necessario sul veicolo), e questo consente al reparto spedizioni di Groupe Deret di anticipare il booking presso i trasportatori. A tal proposito, uno dei vantaggi riscontrati sul software TMS è proprio un elevato livello di dettaglio sui flussi. Normalmente infatti, quando si organizza un trasporto, si considerano i due dati di base quali peso e volume delle merci. Ma questi non sono sempre sufficienti per arrivare a completare il carico di un automezzo o di un container: bisogna avere anche la possibilità di calcolare le sagome, ovvero la lunghezza pianale che sarà

ottimizzando la saturazione dei suoi veicoli. Altra esigenza di BPI, questa volta verso i clienti, era quella di fornire loro una serie di informazioni tempestive, in modo da anticipare e prevenire tutte le problematiche legate alle variazioni sulle consegne previste, sia in termini di preparazione degli ordini (merci esaurite, danneggiate...), sia di trasporto stesso (ritardi, inconvenienti...). Potendo gestire in anticipo queste anomalie con il TMS Generix, Deret offre a BPI, e di conseguenza ai suoi clienti, la possibilità di mettere in atto soluzioni alternative e proattive, capaci di garantire un miglior risultato in termini di livello di servizio. Il booking del trasporto e tutta la relativa gestione viene effettuata su un portale collabora-



### Deret per Bridgestone e Continental: la gestione mutualizzata del trasporto

Il secondo caso proposto è quello relativo ai pneumatici Bridgestone e Continental, la cui logistica viene gestita nel sito di Mer, una località sempre nei pressi di Orléans. In questo caso, questi due clienti di Groupe Deret, che sono evidentemente con-

molte delle logiche in atto nel mondo retail. I clienti finali possono essere gommisti, officine, concessionari, dealer, come anche la GDO stessa, ma anche costoro, al pari di negozi e supermercati, tendono a voler avere quantitativi di stock interni sempre minori. Quindi, anche per i produttori di pneumatici, è diventato assolutamente necessario poter consegnare spesso e velocemente volumi di merce inferiori, per mantenere un elevato livello di servizio al

cliente. In questo contesto di tensione dei flussi, i due produttori di pneumatici citati hanno concluso un accordo relativo al trasporto che consente loro di garantire un buon livello di servizio al cliente e, al contempo, di migliorare la saturazione dei carichi.



“ ... il gruppo Deret ha investito cifre consistenti negli ultimi anni, cosa che gli ha consentito di diventare la prima rete francese di trasporto per le consegne urbane “pulite”... ”



Il sito di Mer, dove Deret lavora per Bridgestone e Continental, è attivo dal 2008 e ha una capacità di stoccaggio di circa 400.000 pneumatici sulle gamme 4x4, vetture, moto, veicoli per l'agricoltura, macchine per movimento terra e anche per i carrelli di manutenzione. Per gestire l'attività, il sito dispone di 13 porte di ricevimento e 23 porte di spedizione.

La soluzione originale che è stata ideata per questi due clienti è un magazzino dalla struttura a forma di “H”: nelle due sezioni laterali si svolgono le attività di stoccaggio e di ricevimento completamente distinte per i due clienti (anche in termini di soluzioni hardware e software), mentre al centro vi è una superficie di 6.000 mq, utilizzata in comune per lo o stazionamento della merce preparata per i due committenti, che consente di raggruppare le consegne di entrambi verso le varie destinazioni comuni. È a questo punto che i due ri-

spettivi WMS si integrano su un applicativo comune, il GCS TMS di Generix, che gestisce tutti gli articoli/ordini preparati e pronti per la spedizione, e li raggruppa.

L'utilizzo del TMS Generix ha offerto una serie di vantaggi. Innanzitutto, viene mantenuta una confidenzialità completa sui dati dei due clienti; inoltre, si possono elaborare, dal punto di vista operativo, prima tutte le fasi di pre-fatturazione congiunta, e poi l'effettiva redistribuzione distinta dei costi. Anche in questo caso, i risultati dell'adozione di questo software sono molto positivi, in particolare per quanto riguarda la tracciabilità attraverso il portale web, che è un'estensione del TMS a disposizione dei clienti finali. Va puntualizzato però che i due clienti gestiscono in modo ancora del tutto distinto una serie di processi e che finché quelli rimarranno separati, il ritorno dell'investimento sulla gestione mu-

tualizzata del trasporto con il TMS Generix non potrà che rimanere parziale. Si pensi per esempio che, in base ai termini dell'accordo per il servizio al cliente, tutti gli ordini ricevuti fino alle ore 17 vengono consegnati il giorno successivo. Ora, essendoci due processi di preparazione merce distinti, con tempistiche diverse, non si può in alcun modo effettuare una pianificazione del tipo di trasporto, anticipando quali mezzi potranno essere necessari. Detto altrimenti, solo se i due committenti condividessero le fasi preliminari di pianificazione e di preparazione degli ordini, e quindi di prenotazione dei vettori, il sistema potrebbe garantire quel pieno ritorno che ad oggi è ancora mancante, ma possibile in potenza. Proprio a questo proposito Groupe Deret sta attualmente lavorando insieme ai suoi clienti, per verificare possibili modalità e ulteriori benefici di una più ampia collaborazione, anche in parte realizzabili

grazie al passaggio alla nuova release del TMS di Generix, la versione 5.

Tuttavia, già la mutualizzazione dei mezzi e delle risorse permette di abbassare i costi relativi al trasporto. Le tariffe concordate fra i trasportatori e i committenti infatti derivano tipicamente in modo diretto dal peso previsto delle spedizioni e, grazie alla mutualizzazione dei mezzi di trasporto, le due aziende che collaborano hanno la certezza di poter accedere più spesso ad una tariffa più conveniente. Il TMS Generix dispone inoltre di una funzione particolarmente interessante, che consente di evidenziare per ognuno dei committenti i guadagni conseguiti grazie alla mutualizzazione.

In cifre, sui tre milioni e mezzo di pneumatici trasportati nel 2012, è stato risparmiato il 5% sui costi del trasporto, grazie alla sola mutualizzazione di quest'ultimo. Ma come detto, il progetto non si esaurisce



qui: tali risparmi potrebbero infatti essere ben più consistenti se si condividessero altri processi a monte, pianificando quindi la tipologia di mezzi e le destinazioni previste e operando quindi una miglior gestione della flotta necessaria.

### Deret e i veicoli elettrici per le consegne urbane

Il terzo caso si distingue dai precedenti in quanto porta su uno scenario diverso, quello della sostenibilità ambientale. Un concetto che per Deret è molto importante, come del resto per una parte sempre più ampia del mercato e dei consumatori. Per questo il gruppo Deret ha investito cifre consistenti negli ultimi anni, cosa che gli ha consentito di diventare la prima rete francese di trasporto per le consegne urbane "pulite". «Deret è tuttora un trasportatore, anche se con una flotta di proprietà modesta in rela-

zione alle attività logistiche che gestisce, ma con questi veicoli elettrici, che abbiamo messo in circolazione a partire dal 2009, possiamo effettuare le consegne in centro città in modo più virtuoso, più responsabile, senza inquinamento, senza emissione di CO<sub>2</sub>, senza rumore. Con questi mezzi consegniamo ai nostri clienti, che sono grandi insegne del prêt-à-porter, del lusso e anche di altri settori merceologici» riferisce a tal proposito Jean-Luc Fournier, Direttore Comunicazione & Relazioni Pubbliche, Groupe Deret. «Oggi è sempre più complicato accedere al centro delle città e questa modalità di consegna ci permette ad esempio di bypassare i vincoli delle fasce orarie e le restrizioni imposte per i livelli di inquinamento. Oggi abbiamo 56 veicoli che circolano su una ventina di città in Francia e più di 20 nell'area di Parigi. In tre anni quest'iniziativa ha consentito di abbattere migliaia di tonnellate di CO<sub>2</sub> e

di aprire in Francia un vero e proprio dibattito sulla consegna urbana "pulita".

Con uno sforzo logistico non indifferente, Groupe Deret ha fatto partire la consegna elettrica su 25 città della Francia nello stesso giorno. Un impegno notevole, dato che ha richiesto anche una profonda riorganizzazione logistica; Deret disponeva infatti di 6 piattaforme regionali, ma per gestire questo tipo di flusso urbano, ha dovuto sostituirle con l'apertura di 26 city hub ubicati nelle vicinanze delle città (di cui due a Parigi), che vengono alimentati tutte le sere fino alle 23 e da cui partono poi le consegne in centro città, effettuate dalle 5 alle 13. Va detto che il costo logistico è aumentato del 20%, principalmente a causa dell'investimento per l'acquisto dei veicoli elettrici e per le rotture di carico supplementari in centro città. Ma questo non ha impedito a Deret di trovare la necessaria motivazione, sia internamente che anche presso i clienti che hanno ben presto sposato questo approccio. Il primo e principale cliente è Sephora, che ha incaricato Deret di realizzare questo progetto nel quale credeva fortemente. Deret quindi ha effettuato l'investimento in prima persona, pur con la collaborazione della pubblica amministrazione; ma dal canto suo Sephora, proprio per supportare concretamente questa iniziativa, ha firmato con Deret un contratto per un periodo di servizio decisamente prolungato, rispetto a quelli che sono gli standard

del settore. Dal 2009, anno in cui il progetto è partito, si sono poi aggiunte altre otto insegne che si avvalgono di questo servizio per le consegne in centro città.

Evidentemente questo modello logistico, per poter offrire il massimo ritorno economico, richiede una notevole capacità di ottimizzazione ed è quello che Deret sta facendo, cercando di riorganizzare tutte le fasi a monte della sola logistica urbana. Inoltre, anche in questo caso si utilizza il software TMS, che serve per gestire tutte le rotture di carico in termini di mezzi e di tempi di attesa, oltre che per monitorare tutti gli spostamenti delle flotte all'interno delle città.

I vantaggi conseguiti da Deret, in questo caso, sono di tipo qualitativo, più che quantitativo, e riguardano ovviamente la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di polveri sottili, nonché la notevole riduzione del rumore, una tipologia di inquinamento sempre più grave nelle grandi città. Si pensi, per concludere, che a Lione, dove l'iniziativa di Deret ha avuto un successo notevole, l'amministrazione cittadina ha conferito al 3PL uno spazio logistico in centro città: qui le consegne iniziano alle 3 del mattino, eppure, dopo un intero anno di attività, i cittadini non se ne sono mai lamentati, quasi non si fossero accorti di nulla. Questa è una logistica sostenibile, che contribuisce a migliorare la qualità di vita delle persone. □