

Ecco chi sono i premiati dell'edizione n.17 del premio **IL LOGISTICO DELL'ANNO** **organizzato da Assogistica, Assogistica Cultura e Forma ed Euomerici** e destinato a manager e imprese che hanno innovato in ambito logistico e la cui cerimonia di attribuzione dei premi si è tenuta stamattina presso l'auditorium Squinzi di Assolombarda, a Milano. Tre le categorie previste: Premi aziendali, Menzioni speciali e Premi personali.

PREMI AZIENDALI

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE, ALPE ADRIA, DFDS E INTERPORTO DI CERVIGNANO

Per il progetto banchina estesa del porto di Trieste

Il porto di Trieste cresce e si sviluppa non solo con le sue infrastrutture a mare, ma anche con le sue funzioni di integrazione logistica verso l'entroterra del Friuli Venezia Giulia. Dopo il recente avvio del nuovo terminal multipurpose HHLA-PLT e le operazioni di connettività sulla rete ferroviaria primaria e internazionale, con gli oltre 200 mln € di investimento congiunti con RFI, l'Autorità di Sistema Portuale sta portando avanti un concept che mira ad estendere alcune funzioni portuali alle aree degli interporti regionali. E' stato avviato di recente un progetto pilota che collegherà temporaneamente il molo V dello scalo giuliano all'interporto di Cervignano, che diventerà "banchina temporanea" per un nuovo test su due servizi ferroviari internazionali già attivi sullo scalo giuliano: Norimberga-Trieste (in arrivo) e Trieste-Karlsruhe (in partenza). Il primo test ha visto partire il treno da Norimberga con la nuova sosta presso l'impianto di Cervignano e l'arrivo al molo V dello scalo giuliano, grazie alla collaborazione con Mercitalia Rail. La seconda fase di test si sperimenterà invece su un collegamento in partenza dal molo V in direzione Karlsruhe, con il supporto di Adriafer, gestore unico di manovra e impresa ferroviaria di short-haulage del porto di Trieste. Anche questo treno sosterrà presso l'impianto di Cervignano per ripartire il giorno successivo in direzione della Germania con Eccorail, impresa ferroviaria austriaca. L'operazione vede protagonisti oltre al terminal Samer Seaport e all'interporto di Cervignano, DFDS quale operatore Ro-Ro che da Trieste collega il Mediterraneo con il Mar del Nord anche attraverso il network ferroviario del porto giuliano; mentre ad Alpe Adria, che agisce quale integratore logistico e multimodale, spetta il ruolo di messa a sistema dell'operazione. Obiettivo dell'operazione che mira a creare una banchina estesa ferroviaria, sarà generare un aumento di capacità del sistema nel suo complesso, grazie al tapis-roulant logistico che dai terminal portuali si estenderà capillarmente alle aree interne degli interporti, con un ruolo chiave per Cervignano.

BCUBE

Per il progetto “GO SUSTAINABLE” della divisione BCUBE INDUSTRIAL

Ridurre, riutilizzare e riciclare sono le parole chiave di questo progetto, che focalizza la sua attenzione su ricerca e progettazione delle soluzioni logistiche nell’ambito del packaging industriale, volte a ridurre l’impatto sull’ambiente. L’idea nasce dalla volontà del gruppo di offrire al settore Energy, Oil & Gas, EPC e Industrial un servizio innovativo, flessibile e sicuro, caratterizzato da un alto livello di specializzazione. GO SUSTAINABLE si spinge oltre i confini dell’innovazione di prodotto e di servizio, permettendo di lavorare in modo sostenibile ed ecologicamente responsabile. È anche esempio di integrazione dei servizi logistici avanzati, dove l’attività di packaging industriale diventa parte integrante dell’offerta logistica, nonché un vantaggio competitivo per l’azienda cliente. Il sistema ideato dalla divisione BCUBE Industrial, si basa su 1) alto livello di specializzazione e un approccio di massima personalizzazione del servizio, dove l’imballaggio viene progettato in maniera dedicata tenendo conto delle specifiche necessità del prodotto e/o delle condizioni atmosferiche o fattori esterni a cui il prodotto stesso verrà sottoposto; 2) utilizzo di materiali leggeri ed efficienti, che permettono di facilitare la movimentazione e ridurre i costi di trasporto garantendo allo stesso tempo la perfetta preservazione del prodotto; 3) ottimizzazione legata alla riduzione dei tempi di realizzazione di imballi rispetto agli imballi tradizionali; 4) impegno sul fronte “innovazione” che permette di aumentare le qualità protettive delle coperture già altamente specializzate; 5) adozione del modello di economia circolare in quanto i materiali utilizzati sono sempre più spesso riciclati, riciclabili o provengono da fonti sostenibili certificate.

CEVA LOGISTICS

Per il progetto di reingegnerizzazione del processo di outbound (picking e packing) per il settore cosmetics/retail

CEVA punta a essere riconosciuta da mercato, clienti e dipendenti come azienda che innova attraverso processi, informazioni e tecnologia per creare valore nella supply chain. È proprio in questa direzione che deve essere letto il progetto di reingegnerizzazione del processo di outbound (picking e packing) per uno dei maggiori player nel settore della cosmesi. Questo progetto innovativo è stato l’elemento caratterizzante e vincente di un’offerta di rinnovo contrattuale con la quale CEVA Logistics ha consolidato la relazione con uno dei suoi principali clienti, ampliando la gamma di prestazioni offerte e diventando l’unico partner per la gestione integrata dei servizi logistici di magazzino e della

distribuzione nazionale ed internazionale. Il progetto ha previsto l'introduzione di un processo di pick&pack con logiche di ottimizzazione del percorso di prelievo e della composizione dei colli; la completa automazione della linea di packing con chiusura collo, etichettatura e smistamento dei colli effettuati da macchine; lo sviluppo di specifici algoritmi sul WMS per consentire e ottimizzare nuove modalità operative. Il progetto ha permesso a CEVA di adattarsi al nuovo modello di business del suo cliente, assicurando la necessaria flessibilità per seguire crescita dei volumi e variazione del profilo ordini dettata dal mercato. Inoltre le efficienze generate dall'innovazione proposta hanno permesso una sensibile riduzione dei costi di logistica, permettendo a CEVA e al suo cliente di ottenere un vantaggio competitivo in un settore molto complesso, nonché di migliorare il livello di performance e la qualità del servizio.

CHEP ITALIA e MERCITALIA LOGISTICS (Business Unit TLM - Trasporto e Logistica Multimodale)

Per il progetto SWITCH ROAD-TRAIN

In Italia solo il 13% delle merci viaggia su rotaia, mentre la media europea è di circa il 18%: uno spread che CHEP intende contribuire a colmare anche grazie all'avvio di tre importanti collaborazioni con player del settore del trasporto come Mercitalia Logistics, società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane operante nel business del trasporto merci e della logistica e Smet, azienda attiva da 70 anni nel settore, scelte per il comune approccio mirato a privilegiare la sostenibilità. La società ha deciso di portare su rotaia tre tratte che precedentemente viaggiavano via nave e su gomma. La prima, Catania-Ravenna, non è più mista (via nave e su gomma) ma viaggia su ferrovia, grazie al supporto di Mercitalia Logistics, la subholding operativa del "Polo Mercitalia", che esercita tramite la Business Unit Trasporti e Logistica Multimodale attività di logistica integrata, coniugando il trasporto ferro-gomma su lunghe distanze con servizi di tipo "door to door". La seconda direttrice, invece, riguarda l'asse Bari-Verona che con il supporto di Smet non è più su strada ma viaggia su rotaia, con analoghi vantaggi in termini ambientali. La terza, infine, riguarda la tratta Bari-Ravenna sviluppata con Mercitalia. Lo sviluppo dei tre progetti potrà, da un lato, favorire opportunità di distribuzione a più contenuto impatto ambientale verso i mercati del Sud e, dall'altro, garantire alle imprese di Puglia e Sicilia collegamenti su rotaia con mercati e centri di distribuzione del Nord Italia in un contesto che vede le due regioni registrare volumi di traffico ferroviario sensibilmente inferiori agli altri territori italiani.

CONSORZIO ZAI INTERPORTO QUADRANTE EUROPA

Creazione di un'area di sosta sicura all'Interporto di Verona

Il progetto si focalizza sulla realizzazione di un'area di parcheggio sicura per mezzi pesanti che sia in linea con i requisiti previsti dagli standard dello studio Europeo "Safe and Secure Parking Places MOVE/C1/2017-500" e in conformità con il regolamento TEN-T 1315/2013/EU art. 34 e comma 2 c) art. 39 e segue la pianificazione prevista dall'allegato infrastrutture al DEF. L'intervento rientra nel progetto "Parking Areas implementing Safety and Security FOR (4) CORE network corridors in ITALY (PASS4CORE)", approvato anche a livello comunitario nel programma CEF 2014-2020. Con la creazione di questa nuova area di parcheggio saranno aumentati gli spazi per la sosta di mezzi pesanti presso l'interporto, specialmente nelle ore notturne, permettendo di ridurre i furti di merce dato che il parcheggio è dotato di video-sorveglianza H24, diminuendo così le perdite finanziarie degli operatori logistici. Inoltre, viene creato un luogo sicuro per gli autotrasportatori dove poter trascorrere il periodo di pausa obbligatorio previsto dalla normativa relativa ai tempi di guida. Un altro beneficio atteso è il collegamento con la futura rete telematica gestita dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili. In questo modo si potranno rendere pubbliche le informazioni relative ai posti disponibili nelle varie aree di sosta sicura, gestendo in maniera più efficiente prenotazioni e accessi. Infine, l'utilizzo di queste aree consentirà di ridurre il tasso di incidentalità stradale visto che molti autisti eviteranno di sostare in zone pericolose, come ad esempio gli ingressi delle aree di servizio della rete autostradale.

CONTAINERS FIDENZA CONSORZIO

Per il progetto denominato "Triangolatore"

Il progetto è stato sviluppato con lo scopo di aumentare il processo di digitalizzazione del trasporto contenitori, nonché di ottimizzare il trasporto di contenitori di un determinato cliente in import con il trasporto di contenitori di altri clienti in export, utilizzando i contenitori di proprietà della stessa compagnia di navigazione. Inoltre lo scopo era finalizzato alla riduzione della percorrenza chilometrica per minor costo del trasporto e di inquinamento ambientale. A tal fine è stato impostato un software con un database e un serbatoio nel quale vengono inseriti tutti i dati relativi ai trasporti di contenitori in import ed export della stessa compagnia di navigazione. Detti dati sono inseriti singolarmente da ogni cliente/committente che intende utilizzare il progetto "Triangolatore" con i dati inseriti dalla Containers Fidenza Consorzio per altri clienti/committenti che non utilizzano il progetto "Triangolatore". Per la manutenzione e lo sviluppo del progetto si è provveduto alla formazione di tre dipendenti nelle unità operative di Genova e Segrate per un totale di 42

ore (pari a 14 ore per ciascun dipendente). Ad oggi un solo cliente/committente della Containers Fidenza Consorzio ha accettato di affidare i servizi di trasporto utilizzando nella gestione il sistema previsto dal progetto "Triangolatore" e nel primo trimestre 2021 sono stati conseguiti soddisfacenti risultati, ovvero 1) su un quantitativo totale di 30.703 trasporti ne sono stati triangolati 5.236 con una riduzione della percorrenza pari a 394.400 chilometri per un risparmio di 6 tonnellate di emissioni di CO₂; 2) riduzione del costo di ogni singolo trasporto a favore del cliente/committente utilizzatore del progetto; 3) aumento della produttività di tutti i trasporti effettuati dalla Containers Fidenza Consorzio con una riduzione dei costi operativi e un aumento del margine di contribuzione.

DHL SUPPLY CHAIN ITALY

Per l'applicazione della tecnologia digitale Smart ReM alle operations

DHL Supply Chain si focalizza sulle tendenze tecnologiche applicabili con impatto positivo sui processi logistici dei clienti, quali la robotica, l'automazione e l'intelligenza artificiale. Parte della Strategia 2025 dell'operatore, «Accelerated Digitalization» è il programma che punta a portare la massima innovazione all'interno dei processi di operations. I team di ingegneri DHL, in stretta collaborazione con i tre innovation centers del gruppo (Bonn - Germania, Singapore - Malesia e Chicago-USA) hanno definito 12 tecnologie, una delle quali è denominata "Smart ReM". Si tratta di un insieme di hardware, software e pacchetti di App di ultima generazione, fortemente specializzati e interconnessi tra loro, costruiti con l'idea di semplificare il lavoro a chi governa ogni giorno l'operatività, coerentemente con i concetti dell'OMS. I tool Smart ReM permettono la gestione end2end delle risorse dall'analisi dei volumi fino al reporting tecnico tramite l'utilizzo dei big data, semplificando la vita agli operatori e migliorando le performance per i clienti.

EURODIFARM

Per il progetto BIOPHARMA NETWORK

I prodotti farmaceutici che richiedono una temperatura controllata compresa tra i 2°C e gli 8°C rappresentano un segmento di mercato in forte espansione ma la loro cold chain deve garantire un controllo totale e costante della temperatura, essendo prodotti altamente termosensibili. Il BIOPHARMA NETWORK rappresenta una soluzione innovativa e sostenibile per la distribuzione di prodotti Life Sciences Biotech a 2-8°C ed è il risultato di un importante investimento di Eurodifarm, società italiana specializzata nella logistica

distributiva di prodotti farmaceutici, diagnostici e biomedicali a temperatura controllata. Il progetto integra soluzioni quali il monitoraggio in real time della temperatura del prodotto durante il trasporto dai magazzini centrali ai clienti finali attraverso un sistema monitorato da una Quality Control Tower, presidiata da un team dedicato di esperti, capace di tracciare la temperatura di ogni singolo collo lungo tutto il processo distributivo. Un unico sistema di monitoraggio della temperature garantisce una governance IT su tutto il processo. Il sistema, inoltre, è validato in conformità alle più stringenti normative del sistema farmaceutico CFR21 part 11 e GMP Vol4 Annex 11. Il servizio garantisce infine un'elevata sostenibilità ambientale in quanto il processo riduce drasticamente l'utilizzo di imballi isotermitici in polistirolo, e materiale refrigerante, per il confezionamento secondario.

FERCAM e AGRIEURO

Per la realizzazione di una linea di imballaggio innovativa ed eco-sostenibile

L'obiettivo del progetto consiste nell'introduzione di una macchina da imballaggio posta a fine linea che consente di migliorare la qualità del packaging di prodotti destinati al mercato del B2C. L'esigenza primaria consta nella preparazione di merci il cui imballo abbia il minore impatto ambientale, soprattutto considerando le difficoltà nelle attività di smaltimento dei rifiuti a carico del privato. La linea utilizza in primis come imballo primario cartoni provenienti da carta riciclata all'80%, senza l'utilizzo di punti metallici ma solo di colla per garantirne la completa sigillatura. In secondo luogo la chiusura dei cartoni viene effettuata con nastro di carta e non di plastica. In terzo luogo le modalità di chiusura del collo escludono anche l'utilizzo della reggiatura plastificata. Ma soprattutto, la grande innovazione è rappresentata dalla possibilità di rendere direttamente autospedibile ogni singolo collo senza l'utilizzo del pallet. Al termine del processo di imballo, infatti, a ogni singolo collo vengono applicati a colla "zoccoli" di cartone che consentono la movimentazione del collo direttamente con carrelli elevatori e transpallet elettrici. A destino il consumatore dovrà pertanto preoccuparsi dello smaltimento di un solo rifiuto differenziato: la carta. Il progetto è stato concepito in base alle prospettive di crescita del cliente ed è modulabile in modo scalare. La linea di imballo potrà infatti raddoppiare le produttività orarie per cui è stata progettata, semplicemente inserendo una seconda macchina formatrice di cartoni in parallelo a quella già installata.

FIEGE e TANNICO

Per il primo impianto automatizzato per il wine eCommerce in Italia

Tannico è l'enoteca con la più ampia e attenta selezione di vini italiani del mondo, con oltre 15 mila etichette - di cui l'80% italiane provenienti da 2.500 cantine e dalla consegna molto più rapida rispetto al modello delle vendite temporanee con merce non in stock. Solo nel 2020 ha gestito oltre 400.000 ordini e consegnato 2,5 milioni di bottiglie nel mondo con un fatturato che ha superato i 37 milioni di euro (+82%). Sempre nel 2020 Tannico ha visto l'ingresso nel capitale di Campari Group con una quota del 49%. L'obiettivo della società è rivoluzionare il settore enoico, sia nelle sue logiche d'acquisto sia di vendita, facendo perno sui cinque pilastri dell'azienda: tecnologia, innovazione, passione, visione e soprattutto coraggio. Nel 2016 inizia la collaborazione tra FIEGE e TANNICO, con un magazzino interamente dedicato al cliente presso Arese (Milano). Nel 2020, grazie ai risultati ottenuti, nasce il progetto di automazione del magazzino dedicato per Tannico presso Castel San Giovanni (Piacenza). Questi i dettagli tecnici: area logistica 6.000 mq, 70.000 plastic boxes con 15 bottiglie ciascuna, 4 picking stations (estensibile a 1), 4 inbound stations (estensibile a 3), 5 milioni pezzi out per anno entro il 2024, capacità produttiva giornaliera di 50.000 pezzi entro il 2024, temperatura controllata. L'obiettivo: costruire il primo impianto automatizzato per il wine eCommerce in Italia e tra i primi in Europa. I benefici; aumento della qualità e delle spedizioni (riduzione degli errori dovuti a una gestione manuale); miglioramento della customer experience; meno spazio occupato e aumento dell'efficienza dell'impianto.

FONDO SANILOG

Per le misure speciali a supporto degli iscritti durante l'emergenza sanitaria

Per far fronte all'emergenza sanitaria covid-19, Sanilog, fondo di assistenza sanitaria integrativa a favore dei dipendenti delle aziende che applicano il contratto collettivo nazionale di lavoro logistica, trasporto merci e spedizione, ha varato una serie di misure a sostegno delle lavoratrici e dei lavoratori iscritti e delle aziende aderenti. Le prestazioni straordinarie attivate, garantite attraverso UniSalute, la compagnia assicurativa che per il fondo Sanilog eroga le prestazioni di natura generica (sanitarie e assistenziali), comprendono indennità giornaliera per ricovero in caso di positività al covid-19, diaria post ricovero a seguito di terapia intensiva, diaria da isolamento domiciliare, test sierologico e, in caso, di positività i successivi tamponi fino all'avvenuta guarigione. Nell'ambito dell'emergenza sanitaria e, in particolare durante il primo lockdown, considerata la difficoltà per gli iscritti di recarsi fisicamente nei centri medici per effettuare le visite specialistiche, Sanilog ha inoltre messo a disposizione un servizio gratuito di videoconsulto specialistico presso strutture appositamente selezionate da UniSalute. Inoltre la presidenza di Sanilog ha ottenuto per le aziende aderenti la proroga di due mesi della scadenza

contributiva del secondo semestre del 2020 e del primo semestre 2021.

GEFCO ITALIA e GRUPPO MERCURIO

Per il progetto GEFCO-TREEDOM

L'impegno di GEFCO per la sostenibilità è diventato sempre più forte sin dal suo primo impegno nel Global Compact oltre 10 anni fa. La sostenibilità in GEFCO comprende tutte le sue attività, in tutto il mondo e in collaborazione con tutti i partner. L'approccio del gruppo logistico è strutturato intorno a 8 impegni, a sostegno di 7 degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite. Grazie al progetto TREEDOM e alla piantumazione di 350 nuovi alberi in America Latina e in Africa, GEFCO Italia potrà contribuire al raggiungimento di ulteriori 6 obiettivi per lo sviluppo sostenibile dell'ONU. Treedom srl è una società che promuove la realizzazione di progetti agroforestali e offre soluzioni innovative di green marketing e sostenibilità. La società sviluppato una innovativa metodologia di certificazione di piantumazione e monitoraggio degli alberi denominata Treedom Standard: ogni singolo albero piantato viene infatti registrato grazie alla geolocalizzazione, fotografato e riportato su una mappa all'interno della piattaforma treedom.net. Ciò permette di intestare gli alberi piantati e di renderli visibili sul web.

GEODIS

Per la realizzazione di un sistema sorter innovativo che recupera energia

Il progetto riguarda un sistema sorter automatico implementato per un gigante dell'e-commerce, con cui l'operatore collabora da diversi anni presso i due magazzini di Carpiano (Milano) ed Arquà Polesine (Rovigo), interamente dedicati a questo cliente. L'esigenza alla base del passaggio da uno smistamento manuale a uno automatizzato risiede nella costante ricerca di maggiore efficienza del processo, di taglio dei "tempi morti", particolarmente impattanti nel business delle vendite online, e miglior impiego delle risorse umane di magazzino in attività a maggior valore aggiunto. L'aspetto innovativo di tale linea di smistamento, rispetto ad altre tecnologie presenti sul mercato, consiste nell'utilizzo di un alternatore lineare che recupera energia. L'energia magnetica indotta generata nel pick-up, infatti, viene successivamente elaborata e trasmessa in modalità wireless per alimentare i motori dei nastri sui carrelli in movimento. Diversamente dagli alternatori, il sorter sfrutta movimento traslatorio lineare ed evita la dispersione di corrente via cavo, dal momento che la trasmette in modalità wireless. Si tratta, quindi, di una soluzione che garantisce

l'efficienza nella fase di smistamento dei colli e, inoltre, consente una diminuzione dei consumi elettrici - in ambiente di test si è raggiunto una riduzione fino al 70% di corrente - e, di conseguenza, delle emissioni di CO2.

GXO

Per il progetto di "Social Distancing Wearable Technology"

La pandemia nel 2020 ha messo a dura prova il mondo del lavoro. Per poter prevenire l'aumento dei contagi, molte realtà lavorative si sono attivate per poter ridurre al minimo i rischi, adottando ad esempio lo "smart working". Il settore della logistica, però, richiede inevitabilmente la presenza fisica dei lavoratori per poter dare continuità ai processi di magazzino. Per questo motivo, è sorta la necessità di trovare soluzioni che aiutassero a mantenere e monitorare il distanziamento sociale e, di conseguenza, a salvaguardare la salubrità dell'ambiente di lavoro e dei suoi dipendenti. È proprio in questo contesto che nasce il nostro progetto di "Social Distancing Wearable Technology". Consiste nell'introduzione di dispositivi indossabili, basati su una tecnologia Bluetooth, che si illuminano, vibrano e registrano quando entrano in contatto ravvicinato con gli altri dispositivi. Il contatto viene registrato quando avviene al di sotto di una certa distanza e per un certo numero di minuti. I dispositivi sono stati distribuiti in modo casuale ai dipendenti, in modo da mantenerne l'anonimato e rispettare la normativa sulla privacy. I dati raccolti non contengono alcun tipo di informazione personale e possono essere consultati sull'apposito portale a cui hanno accesso un numero limitato di persone (i team di HR e Safety). Sul portale è possibile visualizzare il numero di contatti giornalieri e i relativi dettagli (dispositivi coinvolti, data/ora e minuti totali del contatto) oltre che scaricare diverse reportistiche sull'andamento dei contatti. Grazie alla funzionalità di emettere luce e vibrare, questa tecnologia trova anche utilizzo al di fuori del contesto pandemico come dispositivo di prevenzione per eventuali scontri e incidenti dovuti al transito di mezzi all'interno del magazzino.

intergroup

Per la realizzazione dell'intergroup webAPP

intergroup ha deciso di raccogliere la sfida del passaggio a una gestione preventiva degli eventi che caratterizzano la logistica, fondamentale la valorizzazione del dato. L'operatore ha scelto di digitalizzare la gestione della propria catena di distribuzione, con l'obiettivo di

controllare le prestazioni e migliorarne l'efficienza sviluppando la propria App (intergroup webAPP). Con l'introduzione della webApp i clienti possono sapere, per esempio, in tempo reale la quantità degli stock delle loro merci presenti nei magazzini e in quale magazzino sono stoccate. Inoltre possono inviare ordini di evasione merce in semplici passaggi. Infine possono conoscere lo stato di lavorazione di ogni singolo ordine a sistema, ricevendo per ogni ordine la POD (Proof of Delivery) ovvero il Documento di Trasporto timbrato e firmato dal ricevente della merce. Questo aspetto ha permesso di risolvere un annoso problema per il gruppo, in quanto la società operativa che si occupa di trasporto, non essendo dotata di parco mezzi proprietario ma avvalendosi di contratti di sub fornitura del servizio di trasporto, era impossibilitata nel fornire le prove di avvenuta consegna. Per ovviare a questo inconveniente, considerata l'alta diffusione sugli smartphone degli strumenti di instant messaging (WhatsApp), intergroup ha pensato di creare un numero dedicato del centro servizi al quale i trasportatori tramite Whatsapp potessero inviare immagini dei documenti di trasporto timbrati e firmati. Questi documenti sono dotati di un QrCode, che una volta inviato viene riconosciuto abbinato all'ordine e scaricato su una cartella di rete. In questo modo si condivide con tutto il sistema informativo questo dato, prezioso non solo per il cliente finale che ha la certezza che la sua merce è arrivata a destinazione, ma anche per l'amministrazione che deve fare il controllo delle fatture dei servizi di trasporto che, grazie alle POD elettroniche, ha un check che il viaggio sia stato eseguito e quindi possa essere pagato.

INTERPORTO BOLOGNA

Per l'adozione di soluzioni innovative nel trasporto ferroviario delle merci

L'impegno di Interporto Bologna è costante nei confronti di uno degli obiettivi aziendali, ovvero sviluppare il trasporto ferroviario. Nel 2020 il comparto ha dato risultati molto positivi ed è cresciuto del 27,4% rispetto al 2019, nonostante la pandemia in corso e nel 2021 sta proseguendo il proprio trend in salita con un +53% rispetto al 2020. In tale contesto, l'Interporto di Bologna risulta essere unico nel suo genere, poiché il trasporto ferroviario merci viene effettuato mediante tre tipologie differenti: 1) trasporto combinato non accompagnato; da gennaio 2021 è partita la nuova connessione intermodale Bologna - Koln a P400/PC80, che passa sia dal Brennero che dal Gottardo: Interporto Bologna SpA si occupa di tutte le operazioni di handling e shunting, ottimizzando spazi e operazioni di movimentazione; 2) trasporto convenzionale, dove il concetto innovativo relativo al trasporto convenzionale sta nella creazione di un hub di concentrazione e del successivo rilancio dei carri su più destinazioni: Interporto Bologna SpA gestisce tutte le operazioni di manovra, ottimizzando i tempi; 3) trasporto FAST; nel Fast (trasporto effettuato con ETR 500

ricondizionati e convertiti al trasporto merci su roll) l'innovazione nasce da un servizio di rilancio strada - ferrovia sempre più veloce grazie alla gestione dei dati sempre più automatizzata.

INTERPORTO PADOVA

Per l'impegno nella crescita sostenibile dell'infrastruttura interportuale

L'impegno nel sostegno del trasporto merci che, oltre ad essere competitivo in termini di costi e di tempi di resa, sia anche rispettoso delle esigenze della collettività in termini di rispetto dell'ambiente comprende tutti gli aspetti delle attività di Interporto Padova. Dal punto di vista energetico Interporto ha installato nei tetti dei magazzini il più grande impianto fotovoltaico d'Italia che produce 12,3 Mw annui. In sintesi Interporto produce circa il 20-30 % di energia in più di quella che consuma al suo interno. Vi è poi CITYPORTO (attivo da 15 anni) che permette di fare le consegne della merce in centro città con 10 furgoni a metano togliendo ogni giorno dalle vie cittadine quasi 100 furgoni diesel inquinanti. Grazie al terminal intermodale ogni anno circa 360.000 mezzi pesanti vengono "tolti dalle strade" attraverso l'utilizzo di treni merci regolari che collegano i più importanti porti italiani ed europei. Da maggio 2017 è operativo il primo distributore di Metano Liquefatto (LNG) e compresso a livello di interporti e porti italiani. Il primo nel Veneto. Tale opportunità apre le porte a un repentino sviluppo di mezzi pesanti a bassissimo impatto ambientale su cui tutte le Case costruttrici stanno focalizzando l'attenzione. L'ultimo tassello che completa la sostenibilità ambientale del sistema interportuale consiste nell'installazione di 4 grandi gru a portale elettriche su rotaia nel terminal dove prima lavoravano gru semoventi gommate mosse da motori diesel. La Commissione Europea ha riconosciuto l'importanza di tale investimento di circa 21 milioni di euro, concedendo un contributo pari a una quota del 20% dell'intervento (unico interporto in Italia ad aver visto selezionato il proprio progetto). Attraverso un aumento di capitale recentemente approvato, tutti e 3 i soci pubblici di riferimento locale (Camera di Commercio, Comune di Padova, Provincia di Padova) daranno un grande sostegno economico all'iniziativa. Il MIMS, a seguito di un bando pubblico riservato agli interporti di interesse nazionale, ha riconosciuto un contributo di circa 4,5 milioni di euro a fondo perduto per i progetti presentati da Interporto per gli anni 2021-2023. A breve verrà installata un'ulteriore gru a portale elettrica su rotaia che sarà la prima fase di un processo che porterà all'automazione della movimentazione dei container nelle aree strategiche del terminal. Sarà il primo progetto italiano in tal senso ad essere realizzato e uno dei primi in Europa per i terminal interportuali non marittimi.

KOHLER Engines

Per il progetto Proof of Delivery improvement project

Con il regolamento UE 1912/2018 Art. 45-bis diviene chiara l'importanza delle Proof of Delivery (POD). Ogni impresa industriale deve poter fornire la prova di avvenuta consegna merci nel Paese straniero di destinazione. L'IVA, imposta sul valore aggiunto, non va pagata se il venditore e il cliente provengono da due Paesi europei diversi. L'obiettivo di questa legge è quello di evitare tentativi di elusione. In Kohler Lombardini questo processo era precedentemente gestito in maniera totalmente manuale. L'obiettivo è stato quello di snellire il processo di ricezione della prova di consegna, possibilmente rendendolo automatico e digitale, senza perdere affidabilità. L'intero processo è stato diviso in due macro aree considerando le rese. La prima area riguarda le spedizioni a carico di Kohler Lombardini, la seconda quelle a carico del cliente. Nel primo caso ora la ricezione delle POD avviene tramite scambio dati utilizzando i server degli spedizionieri partner. Per ogni spedizione esiste un numero di spedizione univoco e questi dati alimentano un database in cui è possibile trovare l'intersezione tra i due riferimenti (spedizione Kohler Lombardini e numero AWB dello spedizioniere), il tutto in pochi minuti. Per quanto riguarda l'area spedizioni a carico del cliente, vengono richieste le scansioni delle CMR (documento attestante il trasporto). Per coloro che non sono in grado di fornire questi documenti scannerizzati viene inviata una self - declaration nella quale si inseriscono una volta al mese tutte le spedizioni effettuate nel mese precedente per ciascun cliente.

Risultato del progetto: l'intero processo di ricezione e archiviazione dei documenti è molto più veloce del precedente, con una riduzione anche del 70% del tempo impiegato a parità di affidabilità ed efficienza. Così il processo può essere facilmente suddiviso tra più figure per spalmare i tempi necessari a questa archiviazione. Ci sono dei next steps che si dovrebbero chiudere entro l'anno solare in corso, perciò il progetto non è del tutto completato ma è già attivo in Kohler Engines Italia dall'aprile 2021. A marzo 2021 Kohler Lombardini era l'unica realtà aziendale a cercare di automatizzare questo processo in Emilia Romagna.

KOMBIVERKEHR e MERCITALIA INTERMODAL

Per il significativo impegno a favore del trasporto intermodale Italia-Germania

Dal 1969 la società Kombiverkehr sviluppa, organizza e commercializza una rete ferroviaria internazionale nel trasporto intermodale, consentendo agli spedizionieri e alle aziende di trasporto di combinare in modo intelligente i vantaggi di ferrovia, strada e mare. Con oltre

850.000 spedizioni di camion (1,72 milioni di teu) trasportate in Germania e in Europa e una vasta rete con 170 partenze di treni a notte e oltre 15.000 connessioni gateway paneuropee flessibili, la società è oggi uno dei principali operatori intermodali in Europa. Lo scorso anno nel traffico italiano l'operatore ha trasportato oltre 350.000 spedizioni, un risultato reso possibile grazie anche alla collaborazione con Mercitalia Intermodal, il maggior operatore del trasporto combinato in Italia e terzo in Europa facente parte del Polo Mercitalia (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane).

KUEHNE+NAGEL E COLAVITA

Per il programma Net Zero Carbon per tutte le esportazioni dall'Italia agli USA

Il settore della logistica contribuisce a circa il 7% delle emissioni di CO2 nel mondo. Per questo il 3PL è impegnato nel ridurre tale percentuale attraverso il suo programma Net Zero Carbon. Sin da subito Kuehne+Nagel e Colavita hanno indentificato nella sostenibilità una matrice comune sui cui fondare la propria partnership e a inizio 2021 Colavita ha aderito per tutte le proprie spedizioni dirette negli Stati Uniti al programma. Il progetto consiste nell'off-set (compensazione) in modalità WTW (all emissions related to the transport, including production emissions of the fossil fuel) di tutte le emissioni di CO2 emesse da Colavita US per le proprie importazioni dall'Italia. La compensazione cuberà circa 2000 tonnellate/annue (equivalente ad oltre 10.000 alberi) e si attesterà tra i più importanti off-set di CO2 realizzati attraverso il programma Net Zero Carbon di Kuehne+Nagel nel mondo. Il partner del progetto è Colavita azienda leader settore alimentare: è stata fondata nel 1938 da Giovanni e Felice Colavita a Sant'Elia a Pianisi, un piccolo paese del Molise. Oggi è presente in oltre 80 Paesi nel mondo ed è ancora a conduzione familiare. Colavita USA, la filiale americana, con sede a Edison, nel New Jersey, importa e distribuisce prodotti italiani di alta qualità dal 1979. La società a è anche il distributore esclusivo negli Stati Uniti dei principali marchi italiani come Mulino Bianco, Perugina, Rio Mare e molti altri. Accanto alle sedi italiane, la famiglia Colavita opera dalla sede negli Stati Uniti a Edison, New Jersey e Dixon, California.

LOGISTICAUNO e LUCART

Per il progetto "TISSUE TRAIN"

Logistica Uno ha nei suoi valori aziendali da sempre l'ecosostenibilità dei suoi servizi ai clienti. Ne è testimonianza di ciò lo shift modale gomma-rotaia che ogni anno incrementa

con quei clienti che perseguono i medesimi valori. Lucart, multinazionale della carta da casa, ha dimostrato con le sue azioni negli anni l'importanza di questo valore arrivando a un vero proprio bilancio di sostenibilità in cui sono incluse le linee guida per la propria green logistics. Questa partnership tra LogisticaUno e Lucart (con la collaborazione di Mercitalia Rail (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane), ha permesso di arricchire il network del distretto cartario della lucchesia, aggiungendo ai collegamenti con Campania, Puglia e Sicilia quello con la provincia autonoma di Trento. Un treno round-trip con frequenza inizialmente settimanale, ma destinata a crescere, collega Porcari (Lucca) con l'Interporto Interbrennero di Trento, trasportando 1.600 tonnellate di prodotti cartari per complessivi mille chilometri nelle due direzioni. Questo ha portato per ogni treno effettuato a una riduzione del Co2 superiore all' 80% e ha permesso di togliere da un'arteria autostradale già molto trafficata un corrispettivo pari a 25 mezzi pesanti per ogni viaggio treno effettuato.

LONATO e COLMAR TECHNIK

Per la realizzazione di locomotore "Transizione 4.0" elettrico alimentato a batterie

LONATO S.p.A. (Logistica integrata strada ferroviaria) e COLMAR TECHNIK S.p.A., che dai primi anni 60 progetta e realizza macchine ferroviarie, hanno concordato la messa in esercizio di un "locotrattore" elettrico alimentato a batteria in conformità al Piano Nazionale Transizione 4.0. Si tratta di un mezzo per il traino di convogli su ferrovia in grado di muoversi anche su gomma - fuori dai binari. Il tutto avviene in un ambito di massima sicurezza in ogni situazione anche grazie al radiocomando di manovra e al gancio automatico di collegamento al convoglio ferroviario. Fra gli aspetti 4.0 più significativi dell'iniziativa in primis vi è la tele-manutenzione: la conoscenza dell'effettivo stato di utilizzo della macchina in tempo reale permette di effettuare le manutenzioni basandosi sulle condizioni reali di lavoro oltre che su base temporale. Vi è poi l'inibizione avviamento motore: si può intervenire da remoto sull'accensione del motore attraverso il pilotaggio di opportuni sensori gestiti dalla centralina di diagnostica che interviene direttamente sul circuito di start del veicolo, operando qualora ci sia la necessità di arrestare il funzionamento della macchina. Ogni operazione di inibizione dell'avviamento avviene in maniera sicura: una volta inviato il messaggio di blocco accensione dei motori elettrici, questi non vengono arrestati se in funzione, ma se ne pregiudica il successivo avviamento. Quanto alla variazione di velocità da remoto si realizza attraverso 2 output digitali sulla centralina Industria 4.0 attivabili da remoto per il comando bi-direzionale (uno condizionato dal segnale del quadro, quindi attivabile solo a macchina spenta, e uno non condizionato da altri input per la visualizzazione di comando statico su display a bordo macchina). E ancora da segnalare che ogni operatore è fornito di personale codice abilitante per le funzioni di

controllo da remoto; questo aspetto risulta fortemente connesso anche alla sicurezza, implicando di fatto la presenza di una gerarchia di autorizzazioni per il controllo della macchina. I due partner del progetto hanno pianificato uno specifico percorso di formazione, creando nuove competenze per poter governare i processi logistici di movimentazione dei convogli ferroviari con il locotrattore, supportati dalle tecnologie digitali.

MULTILOGISTICS

Per il sistema di trasporto e smistamento spedizione e-commerce

All'interno della struttura del 3PL dedicata ai player dell'e-commerce è stato installato un sistema di trasporto, smistamento e acquisizione automatica dei dati dei colli in transito: MLG Sorter 1.1 - Il sorter rileva il codice a barre del collo e abbina il peso e il volume rilevato; il dato viene storicizzato e reso disponibile per eventuali verifiche o controlli. Una volta effettuata la scansione del codice a barre, il collo viene smistato in automatico verso la baia d'uscita dove sono state create zone di scarico dei colli ergonomiche per massimizzare le prestazioni degli operatori. Un'area di recovery è stata installata per consentire la gestione dei codici a barre non leggibili. Il sorter garantisce una produttività media di 1.500 colli/ora, grazie a un innovativo sistema di smistamento idoneo anche per la gestione di oggetti fragili. Gli elementi che hanno portato Multilogistics ad investire in questo progetto sono massimizzazione delle prestazioni degli operatori con postazioni di lavoro ergonomiche; flessibilità di configurazione del numero di vettori e di baia da gestire; elevata precisione di smistamento; flessibilità relativa alla tipologia di prodotti da gestire, dai più pesanti ai più fragili; maggiore flessibilità, qualità e precisione nei periodi di picco; diminuzione dei costi nei periodi di picco per effetto della minor incidenza del costo di manodopera sul processo.

NOLPAL E SIBERG, AQUA VERA, LA FONTE

Per il progetto di logistica integrata nel mercato del beverage

È un innovativo progetto di digitalizzazione dei dati relativi al pallet EPAL (in modalità sia noleggio sia proprietà) nella relazione logistica fra i punti di servizio (i NolPal Point, di seguito NP) del pooler italiano NolPal, i centri distributivi e i punti di vendita della distribuzione moderna (CEDI e PDV della GDO). NolPal gestisce con contratti di servizio l'approvvigionamento agli stabilimenti industriali di pallet EPAL, nuovi o usati, sia

noleggiando pallet di sua proprietà sia recuperando, selezionando, riparando e riconsegnando ai clienti i pallet di loro proprietà. La gestione fisica del pallet EPAL viene svolta da una rete di operatori denominati NP che svolgono in nome e per conto di NolPal le attività oggetto dei contratti di noleggio o gestione dei parchi pallet dei clienti di NolPal. La gestione fisica è resa più efficiente se si digitalizzano tutti i dati relativi a proprietà, quantità, qualità, origine, destino, stoccaggio, riparazione, riuso e riciclo dei pallet EPAL. L'attribuzione di questi dati a un'industria manifatturiera, a un NP e alla ricevitore di un CEDI o PDV della GDO consente riduzione dei costi e degli impatti ambientali e maggiore efficienza del sistema EPAL. Il gestionale open data e gratuito Buoni Pallets OK di proprietà di NolPal permette a qualunque operatore di tracciare e contabilizzare il proprio parco pallet o il proprio conto pallet (modalità noleggio/proprietà) e di tenere sotto costante controllo la struttura dei costi. Nel secondo semestre 2020 e nel primo del 2021, NolPal ha digitalizzato tutti i NP creando la rete NP Net e ha aumentato la diffusione dell'applicativo presso NP, CEDI e PDV. Questa digitalizzazione ha permesso, in uno scenario pandemico critico per le disponibilità e la logistica, di tenere costantemente disponibili per l'industria i pallet EPAL poco prima dell'utilizzo senza livelli di stoccaggio eccessivi grazie all'aumento della rotazione, con riduzione/prevenzione di rifiuti e di emissioni climalteranti e mitigazione dell'effetto listini materie prime in crescita.

NUMBER 1 LOGISTICS GROUP SOCIETA' BENEFIT

Per il progetto "NEXT AULA 162"

Number1 è un'azienda "di persone, per le persone" che incentiva il rispetto, la cura, la dignità dei singoli individui. A «vocazione sostenibile», è promotrice di una leadership di pensiero e d'azione che traccia la strada per un'evoluzione del modello tradizionale di fare logistica verso paradigmi più sostenibili e inclusivi che garantiscano una prospettiva di crescita reale e duratura per tutti. Il nuovo modello di logistica è costruito attorno al concetto di ecosistema ed è basato sul principio di interdipendenza in cui tutti gli attori della filiera devono operare, prosperare e contribuire congiuntamente alla rigenerazione dei sistemi sociali e naturali. Nel 2017 l'azienda ha dato vita a "Next", un progetto di inclusione lavorativa e sociale per dare una risposta di sistema alla piaga sociale della disoccupazione. La scintilla che ha generato il progetto è partita dall'incontro tra il bisogno di Number1 di trovare lavoratori nella movimentazione delle merci e l'impegno di chi ogni giorno si occupa di migranti e richiedenti asilo, che sono diventati, attraverso percorsi formativi, una risorsa. Si è creato, così, un modello virtuoso che con il tempo si è esteso ad altri target di utenti, persone in difficoltà (disoccupati da lungo tempo o che hanno perso il lavoro durante la pandemia, giovani che hanno abbandonato la scuola, donne vittime di violenza) che hanno

avuto una nuova opportunità lavorativa.

Nel 2020 da progetto di CSR interno a Number1 “Next” diventa Associazione. Il suo progetto sociale più recente è “Aula 162”, lanciato nel 2021 insieme a Procter&Gamble e ispirato al paragrafo 162 dell’Enciclica “Fratelli tutti” di Papa Francesco (“*Non esiste peggiore povertà di quella che priva della dignità del lavoro*”). A partire da bisogni specifici delle imprese, enti del terzo settore, coinvolti da “Next” nel progetto (Caritas, Croce Rossa italiana, San Carlo, Save the Children, Doppia Difesa), intercettano profili da inserire in corsi professionali “on demand” per poi collocarli o ricollocarli nel mercato del lavoro. Da febbraio a oggi sono stati raggiunti importanti risultati grazie all’apertura di dieci Aule 162 (3 a Milano, 5 a Parma e 1 a Caserta e 1 a Novara), che hanno portato all’inserimento lavorativo di oltre 50 persone. Prevista l’apertura di altre aule a Pomezia, Bologna e Cesena.

PROLOGIS

Peri il progetto internazionale PARKlife

Per la prima volta al mondo un parco logistico, il Prologis Park Lodi, è stato trasformato in una galleria di urban art a cielo aperto di 300.000 metri quadrati. Otto urban artist italiani di fama internazionale (Etnik, Font, Hitnes, Made, Macs, Sea Creative, Joys e Vesod) hanno utilizzato 40.000 metri di facciate degli edifici e serbatoi dell’acqua come tele per realizzare opere inedite e ispirate da una serie di parole chiave suggerite loro. Le opere possono essere osservate, studiate e ammirate dagli “abitanti del parco” attraverso aree servizio pensate e disposte come terrazze del “belvedere”. Le realizzazioni degli artisti rientrano in un progetto internazionale più ampio denominato PARKlife sviluppato da Prologis che in Italia conta sulla collaborazione di CEVA Logistics, la società che opera presso il parco logistico, e che mira a mettere al centro non solo le esigenze logistiche dei clienti ma soprattutto quelle personali e di benessere dei loro dipendenti. Il progetto PARKlife prevede anche la riqualificazione di parte del verde con l’introduzione di piante ad alto fusto dai cromatismi diversi che riequilibrano gli spazi e l’ambiente creando così un naturale dialogo con le opere presenti sugli edifici. E’ inoltre prevista la realizzazione di aiuole con erbacee perenni che assicurano ulteriore variabilità cromatica e zone a prato ad uso dei frequentatori il parco. PARKlife rappresenta un cambio di paradigma nello sviluppo dei parchi logistici di Prologis. L’obiettivo è quello di pensare al parco logistico sempre più come un luogo di socializzazione, un piccolo centro urbano dove è possibile trovare una serie di servizi che vanno ad arricchire la giornata lavorativa: dal trasporto pubblico ai servizi, dalle attività possibili nel tempo libero ad occasioni di incontro.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA (Gruppo FS Italiane)

Per il progetto “Realtà aumentata per i processi formativi del personale della manutenzione”

RFI è la società del Gruppo FS Italiane che ha il ruolo di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, con la missione di assicurare che la circolazione ferroviaria rete avvenga in piena sicurezza e che la rete stessa sia mantenuta in piena efficienza. Per il corretto funzionamento della rete risulta di fondamentale importanza la catena logistica (supply chain), l'insieme cioè dei processi di logistica, manutenzione, produzione e commercializzazione del servizio che richiedono un alto livello di integrazione al fine di massimizzarne efficienza e sicurezza. Per tale ragione RFI è fortemente attiva nel settore della Ricerca e Sviluppo, investendo in progetti di innovazione finalizzati a coniugare tecnologie innovative, quadro normativo/legislativo nazionale e valorizzazione delle persone, con particolare riferimento alle competenze dei lavoratori direttamente coinvolti nei processi manutentivi. In tale contesto il progetto “Realtà Aumentata per i processi formativi del personale della Manutenzione”, si fonda su un alto livello di ingegnerizzazione dei processi della supply chain, la cui gestione è basata su un sistema ERP (SAP) e si pone l'obiettivo di impiegare due tecnologie emergenti: la blockchain e la realtà virtuale (AR/VR) nei processi formativi abilitativi del personale impiegato nella manutenzione.

Il progetto, partendo dalla virtualizzazione di ogni equipment oggetto di attività manutentive, renderà disponibile un Digital Twin da utilizzare durante le sessioni formative del personale in un ambiente virtuale di tipo Smart Distance Learning, all'interno del quale l'operatore, in modalità immersiva, avrà a disposizione real time la documentazione tecnica e la storia logistica-manutentiva dell'equipment e mediante visori ottici e manipolatori digitali potrà svolgere le attività manutentive previste dalla normativa di riferimento. L'utilizzo della blockchain proprietaria garantirà alte prestazioni in termini di sicurezza del dato, efficienza e bassa latenza e di rendere disponibile tutte le informazioni utili per costituire un fascicolo formativo elettronico del lavoratore, su base tecnologica, in grado di alimentare la storia formativa dell'operatore in tempo reale e in modo automatico, direttamente durante la fase di formazione. Tutto quanto sopra consentirà a RFI di seguire l'evoluzione sociale digitale, esplorando territori virtuali completamente nuovi che nel prossimo futuro avranno un grande impatto nell'organizzazione della manutenzione e dei processi formativi.

SAFIM

Per il progetto SAFIM ACADEMY

SAFIM Academy è un hub formativo multidisciplinare, il cui traguardo ultimo è di trasformare addetti specializzati in professionisti nella logistica alimentare e nella gestione della catena del freddo, ampliando conoscenze spesso limitate all'operatività quotidiana verso un'approfondita competenza a 360° nel settore di cui SAFIM è protagonista. Le competenze da acquisire e consolidare sono: politiche della qualità e della sicurezza, certificazioni specifiche nel settore alimentare, certificazioni di sicurezza, normativa di riferimento, food safety, gestione dei resi, Haccp, food defense, indicatori di qualità (kpi), la sicurezza nel settore logistico, l'utilizzo corretto dei mezzi di movimentazione delle merci e infine la movimentazione manuale dei carichi. Poiché il punto di partenza è diverso per ognuno, ogni dipendente, a seconda del suo reparto di appartenenza (impiegati, magazzinieri, magazzinieri tecnici, autisti e squadre di emergenza) può seguire un percorso dedicato, con approfondimenti sviluppati da specialisti di settore.

PORTO INTERMODALE RAVENNA S.A.P.I.R.

Per la creazione della piattaforma di condivisione digitale Hyper Sapir

Il fulcro di un'organizzazione aziendale vincente è rappresentato dalla condivisione del sistema di gestione aziendale, ovvero di tutto ciò che compone il cuore pulsante della società in termini di procedure, documentazione e processi. Affinché questo avvenga in maniera funzionale e ottimale è necessario che la condivisione di tutto ciò che compone il sistema di gestione aziendale sia istantanea e raggiungibile da tutti i dipendenti in qualsiasi momento e in qualsiasi ambiente del luogo di lavoro in cui si trovino, tramite appositi device. Tale processo, oltre alla scomposizione in categorie di tutti i dipendenti e all'attuazione di un processo di indirizzamento di ogni singolo elemento che si vuole condividere rispetto ad ogni singolo soggetto, comporta anche un'analisi capillare della portabilità aziendale, soprattutto in relazione a un ambiente lavorativo non naturalmente predisposto a ciò, come può essere Sapir, ovvero un terminal portuale composto da aree quali banchine, magazzini e piazzali, per un complessivo di circa 444.116 mq. È stata quindi realizzata una piattaforma di condivisione digitale, denominata "Hyper Sapir", a cui possono accedere tutti i dipendenti, sia tramite desktop fisso o pc portatile, sia tramite dispositivi mobili quali smartphone o tablet. Questo ha comportato la creazione di un'apposita applicazione (App), ugualmente denominata "Hyper Sapir", che potesse ricreare anche sui dispositivi mobili quanto esistente sul dispositivo fisso. Perché tutto questo fosse possibile, si è proceduto anche all'investimento relativo all'estensione della connettività, ovvero della rete Wi-Fi e della fibra ottica aziendale per quanto riguarda le aree operative di Sapir,

ovvero le banchine, i magazzini e i piazzali, con grande impiego di risorse. Ciò ha permesso la connettività dei dispositivi mobili alla rete aziendale anche in tutte quelle aree puramente operative per le quali, fino a poco tempo fa, non era ritenuta necessaria la possibilità di connettersi a internet.

SCAM

Per la tracciabilità delle merci a tutela della sicurezza della filiera agroalimentare

L'applicazione di un nuovo sistema di tracciabilità in ingresso per materie prime e imballaggi ha consentito all'operatore un significativo incremento dei contenuti tecnologici, assicurando maggiore qualità e trasparenza nei processi logistici e industriali. Obiettivi del progetto: tracciabilità in tempi rapidi degli articoli presenti e il loro posizionamento all'interno dei magazzini e nei reparti; visualizzazione e ottimizzazione dei flussi informatici che accompagnano le merci lungo il loro percorso industriale; rintracciabilità dei lotti e di tutti i loro componenti in caso di reclami; recupero tempestivo dei dati per le ispezioni subite da parte dei Nas, Ausl ecc. Le attività di analisi sono state svolte nelle fasi di registrazione del materiale in ingresso e verifica documenti; scarico e verifica del materiale in magazzino da liste con bar code; mappatura del materiale con Rf ed etichette con bar code; sblocco della merce nel gestionale dopo controllo qualità; prelievo componenti dai magazzini per versamento nei reparti di produzione tramite Rf; tracciabilità dei lotti e quantità del materiale utilizzato negli Odl; esecuzione degli Odl e scarico componenti tramite terminali Rf sul Wms; versamento dai reparti di produzione e restituzione del materiale non utilizzato nei magazzini con Rf. Le principali implementazioni con avanzamento tecnologico sono relative all'interfaccia per il ritorno dei movimenti di magazzino dal Wms (Warehouse Management System) all'ERP (Enterprise Resource Planner); ai versamenti e consumi della produzione che vengono pilotati dai MES (Machine Execution System) e trasmessi al Wms. Grazie all'interfaccia tra i due sistemi (gestionali e fisico) e all'utilizzo dei nuovi hardware, Scam è riuscita ad ottenere al magazzino un valore in "near real time".

SIMPOOL e LPR

Per il progetto RED REPAIR-E-DELIVERY

RED Repair-E-Delivery è un progetto di Logistica condivisa sviluppato in partnership tra Simpool e LPR - La palette rouge - con l'obiettivo di ridisegnare i flussi di gestione e

riparazione dei pallets Dusseldorf DU608 di proprietà di LPR ITALIA, ripensando l'intera logica di recupero, controllo, manutenzione dei pallet difformi dalle Plant LPR ITALIA, sfruttando le plant di Simpool. Il progetto conta la movimentazione e il controllo di 200.000 pallets annui Dusseldorf che, anziché essere inviati dalle 12 plant LPR ITALIA verso la plant LPR FRANCIA di Saint-Thibery (Lione), sono gestiti, controllati e riparati in Italia da SIMPOOL nelle due plant di Lodi e Anagni (Frosinone) assicurando i medesimi altissimi standard di qualità e certificazione LPR. Le plant Simpool sono munite di tutte le autorizzazioni necessarie per la gestione degli imballaggi terziari (pallet, piattaforme e contenitori in plastica e materiali riciclabili) e altamente specializzate, grazie ad attrezzature all'avanguardia e personale qualificato, per la riparazione di pallet Dusseldorf e sostituzione di tutti i componenti della struttura in legno, plastica e ferro. La finalità principale del progetto è l'ottimizzazione delle tratte di recupero e consegna, riducendo sensibilmente i chilometri su strada e velocizzando i tempi di riparazione per rifornire più rapidamente e più efficacemente la rete di distribuzione logistica LPR di piattaforme idonee e conformi. Rispetto alla precedente gestione, il totale delle tratte annuali si riduce da circa 200.000 chilometri annui percorsi a circa 45.000 chilometri annui percorsi, con un risparmio di oltre 52.000 litri di carburante. I risultati del progetto RED Repair-E-Delivery: 150.545 chilometri annui risparmiati pari a circa 3,76 volte la circonferenza della Terra; 121,34 tonnellate di CO2 risparmiate in un anno, ovvero l'equivalente della CO2 catturata in un anno da oltre 2.000 alberi; le emissioni di gas serra evitate in un anno equivalgono a oltre 41 tonnellate di rifiuti, il peso di circa 20 automobili di media cilindrata. Il progetto RED Repair-E-Delivery è aperto, attraverso il design sistemico degli attori logistici, alla condivisione di tratte e flussi nelle aree geografiche interessate dai vettori da e verso le plant Simpool per una supply chain condivisa e collaborativa.

SOLVAY SPECIALTY POLYMERS - SOLVAY BUSINESS SERVICES

Per la realizzazione di una App per smartphone e tablet interfacciata con Erp SAP

La disponibilità di informazioni sullo stato di una spedizione e la fornitura di relativa documentazione di prova rappresentano un elemento cruciale di comunicazione fra azienda, cliente e provider logistico. Poterlo fare attraverso una piattaforma condivisa, di facile utilizzo, sicura e tracciabile quale SAP, consente una comunicazione diretta e veloce, risparmiando su catene di e-mail, comunicazioni off-line, condivisione di pesanti allegati. Inoltre, consente di avviare all'implementazione di TMS (transport management systems) o di sistemi EDI di comunicazione fra fornitori logistici e SAP di Solvay. Dunque, un team multidisciplinare di Solvay (Logistica ed information technology) ha sviluppato e implementato con i propri provider logistici una funzionalità composta di 1) una App per

smartphone e tablet su piattaforma Android, interfacciata con ERP SAP, a disposizione di trasportatori e magazzini (3PL ed in-house) che consenta di caricare fotografie al carico e allo scarico, documenti firmati di avvenuta consegna (POD) e di associarle ad un determinato numero univoco di trasporto; 2) una transazione SAP, utilizzabile attraverso la specifica piattaforma cloud per i fornitori di servizio che consenta, oltre alle funzioni della sopraccitata App, l'upload - anche massivo, tramite template, della data di carico e consegna del materiale, la conferma di ricezione e carico a magazzino di un ordine di acquisto. I benefici consistono in maggiore velocità di risoluzione di query sullo stato della spedizione e dei casi di reclamo per merce danneggiata o ritardo, potendo disporre di testimonianze relative a più stati della spedizione; riduzione delle tempistiche di carico della merce a magazzino, a fronte di reso cliente o danneggiamento del materiale o del suo packaging e una maggiore tracciabilità del processo decisionale; maggiore efficienza e velocità di calcolo dei KPI di processo (OTIF, NotDamaged), dunque implementazione di azioni correttive o incentivazione fornitori.

STUDIO LEGALE INTERNAZIONALE TORRENTE VIGNONE

Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone

Per la gestione di un particolare contratto di outsourcing logistico nel settore della moda

Il progetto ha comportato, da un lato, la gestione del rapporto contrattuale in corso con il fornitore già incaricato e, dall'altro il cambiamento dei servizi logistici nell'ambito di una ristrutturazione importante della divisione logistica da parte di un prestigioso gruppo di aziende del settore della moda e che distribuisce i suoi prodotti a livello mondiale. L'attività svolta dallo Studio Legale ha riguardato complessi pareri relativi all'abuso di dipendenza economica, interposizione fittizia di manodopera, nonché ai rischi connessi alla responsabilità del committente in relazione al personale del fornitore logistico.

Quanto al rischio di azioni da parte del fornitore per abuso di dipendenza economica, è stato fondamentale assistere il cliente nelle negoziazioni del nuovo contratto di logistica, in modo da evitare che il precedente fornitore venisse escluso dalle trattative senza dargli la possibilità di proporsi per la gestione delle nuove attività logistiche. Unitamente alla consulenza di natura pareristica, sono state fornite indicazioni riguardo a scelte operativo-strategiche sulle dotazioni del magazzino e sulla gestione del rapporto con il fornitore logistico, considerando i vari rischi sopra menzionati in capo alla committente nostra cliente. Nel contempo, si è prestata una particolare attenzione affinché il contratto di

logistica fosse predisposto in un'ottica di collaborazione fra le parti, assicurando un equilibrio degli obblighi contrattuali e flessibilità con clausole che permettessero di adeguarsi alle variazioni successive nel corso della sua durata.

La realizzazione del progetto di logistica ha comportato la scelta di strumenti contrattuali, quali il contratto di logistica, il contratto di comodato e di sub-locazione, che si sono dovuti necessariamente collegare fra di loro con apposite previsioni contrattuali, anche per tutelare il cliente nel caso di mancato raggiungimento delle performance da parte dell'operatore logistico. Inoltre, specifica assistenza è stata prestata al consulente logistico del cliente per la predisposizione degli allegati tecnici del contratto e, in particolare, a quelli relativi alle tariffe, al tipo di inventari da eseguire e ai KPI. Quanto a quest'ultimo aspetto, gli indicatori considerati sono stati individuati tenendo conto dell'utilizzo del sistema di RFID con l'obiettivo di mappatura di prodotti e di miglioramento della sicurezza delle operazioni di prelievo e stoccaggio. Un aspetto importante della consulenza legale ha coinvolto il periodo transitorio prima della stipula del nuovo contratto logistica. Infatti, è stato un momento molto delicato, in quanto si è dovuto inoltrare disdetta ai diversi contratti di logistica in corso con il fornitore e si è dovuto apportare modifiche ai medesimi per ampliare alcuni servizi già prestati al contratto che dovevano essere già garantiti presso il nuovo magazzino logistico.

UNIVERSITÀ CATTANEO LIUC, PROVINCIA DI VARESE E CANTON TICINO

Per il progetto GETRI: Gestione del trasporto di rifiuti inerti via intermodale tra Lombardia e Svizzera

GETRI è un progetto internazionale di logistica sostenibile tra Regione Lombardia e Canton Ticino il cui obiettivo è l'introduzione di strumenti di conoscenza e programmazione nella gestione del trasporto intermodale dei materiali e rifiuti inerti. L'intenso scambio di inerti tra Italia e Svizzera è dovuto alla mancanza, da parte di quest'ultima, di siti estrattivi capaci di produrre materiale di qualità per il settore edile, presenti invece lungo gli alvei dei fiumi lombardi. Obiettivo di GETRI è l'ottimizzazione della logistica e la riduzione degli impatti ambientali (traffico, emissioni inquinanti e climalteranti, rumore) nella gestione transfrontaliera del trasporto di inerti dal punto di vista logistico, operativo e amministrativo, agendo in maniera coordinata su tutti gli stakeholder della filiera e integrando accessi doganali e percorsi A/R. Il progetto vuole anche valorizzare l'impiego delle infrastrutture ferroviarie di collegamento, ottimizzandolo e potenziare o individuare piattaforme intermodali attrezzate. Nel corso di un pilota avvenuto nel mese di giugno 2021 è stata verificata la fattibilità tecnica del trasporto, comportando una sensibile riduzione

delle emissioni inquinanti e delle altre esternalità di trasporto (incidenti, congestione, rumore). Inoltre, l'analisi LCA ha verificato i vantaggi del sistema intermodale in confronto con l'autotrasporto rispetto alla salute umana, qualità dell'ecosistema e dell'impoverimento delle risorse, considerando inoltre gli impatti di carattere economico e sociale. Nel corso del pilota, sono state utilizzate container da 20' open top (bulk carrier container), con copertura telonata e portellone posteriore basculante per facilitare le operazioni di scarico, ciascuna contenente circa 26 tonnellate di rifiuti inerti (asfalto fresato: CER 17.03.02). I carri utilizzati sono di tipo a pianale (serie S - Sgns) caricati presso il terminal Ochsner di Tavernes (CH) e successivamente instradati attraverso il terminal di Lugano-Veduggio, in direzione Bellinzona-Luino-Gallarate, con destinazione il terminal Hupac. I container sono stati poi trasferiti su gomma alla Cava Fusi (distante 15 chilometri dal terminal) dove sono stati svuotati dei rifiuti inerti provenienti dalla Svizzera e ricaricati con materiali inerti vergini (sabbia vagliata) destinati al settore edile svizzero e trasportati nuovamente via intermodale con instradamento inverso verso la Svizzera (Gallarate-Lugano).

WORLD CAPITAL REAL ESTATE GROUP

Per il progetto World Capital Academy

La World Capital Academy è il nuovo hub di formazione pensato per motivare il personale di World Capital, allo scopo di formare professionisti d'eccellenza nell'intermediazione immobiliare nei segmenti Logistics & industrial, Office, Retail, Capital Market e Hospitality. La sua istituzione è un segnale di rilancio e di investimento economico, nella convinzione dell'importanza strategica che ha la componente formativa per la competitività dell'azienda. Il percorso formativo approfondisce tre fondamentali competenze: tecnico-urbanistiche; legali/fiscali e comunicazione. Per questo per ogni divisione immobiliare viene garantita una specializzazione anche nelle funzioni di supporto alla pura attività commerciale, quali ad esempio research, marketing, comunicazione, digital, visual, per rimanere costantemente al passo con le innovazioni del mercato o addirittura anticiparle. Quattro le aree formative: sviluppo tecnico-commerciale, per garantire una preparazione in ambito di prodotti e servizi; sviluppo comportamentale, per potenziare le soft skills; sviluppo manageriale, per responsabilizzare il dipendente all'interno dell'azienda, grazie anche a sessioni di coaching; sviluppo motivazionale, per rendere il team più coeso e motivato.

Grazie all'utilizzo di un sistema di sviluppo basato sulla meritocrazia e su un programma di performance review, è possibile mappare le competenze e investire sul talento delle persone.

MENZIONI SPECIALI

BRIVIO & VIGANÒ

Per l'impegno a favore di trasporti e di una logistica green

Tra le direttrici strategiche di Brivio & Viganò si ritrova il tema dell'innovazione. In tal senso, la continua ricerca dell'eccellenza, per offrire un servizio superiore agli standard e rimanere aggiornata alle esigenze di un mondo in continuo mutamento, costituisce fin dalle origini il patrimonio distintivo dell'azienda. Tutto ciò è sostenuto da costanti investimenti in asset con cui perseguire una crescita sostenibile. Come operatore di logistica integrata questo significa disporre di un parco mezzi all'avanguardia (dall'alimentazione alle dotazioni, fino ai sistemi di management degli stessi) e depositi dotati delle più moderne soluzioni energetiche, sia nelle strutture sia nelle attrezzature utilizzate. Per la voce TRASPORTO l'innovazione in sostenibilità ambientale si traduce concretamente in parco mezzi composto da veicoli Euro 5 (20%), Euro 6 (76%), alimentazioni alternative (4%); dotazioni di pneumatici più duraturi che permettono l'abbattimento dei consumi; frigoriferi silenziosi per ridurre l'impatto acustico; satellitare per monitorare lo stato del mezzo e dei consumi; mezzi con portata aumentata per ridurre il traffico; in formazione al fine di garantire una guida sicura e più performante. Per la voce LOGISTICA gli investimenti consistono in impianto di rigenerazione per la produzione di energia elettrica e frigorifera in forma autonoma; torri evaporative per l'abbattimento dei consumi di acqua; pannelli fotovoltaici per l'alimentazione delle strutture; pozzo freatico per l'utilizzo di acqua direttamente dalla falda che aumenta l'autonomia energetica; carrelli al litio con minori emissioni; certificazione LEED ottenuta per il riconoscimento delle prestazioni energetiche del deposito di Pozzuolo Martesana.

CARE INTERNATIONAL INSURANCE BROKER

Per Optimist, prodotto assicurativo destinato alla logistica sostenibile

Care, broker assicurativo internazionale a forte vocazione per il settore dei trasporti e della logistica, ha ideato nel 2020 il progetto "Optimist". Supportato da due compagnie assicurative specializzate, si propone di offrire alle aziende che in Italia fanno logistica sostenibile e innovativa delle coperture assicurative trasporti e inquinamento con premi vantaggiosi e condizioni normative privilegiate, nella certezza che sostenibilità significhi anche minor rischio. Completa l'offerta Optimist il supporto di periti specializzati quando

necessario in fase di analisi del rischio o gestione del danno, oltre a quello dell'ufficio Care in cui si trovano figure esperte in ogni ambito dell'assicurazione del trasporto. Si tratta di un'iniziativa unica in Italia che vuole fare dell'assicurazione una leva per incentivare un cambiamento nel modo di operare delle aziende di logistica.

DN LOGISTICA

Per il progetto LOGISTICAMENTE

L'azienda, con sede operativa nella zona industriale di Catania, ha aperto le proprie porte al mondo delle scuole con l'obiettivo di fare chiarezza sul settore della logistica, scegliendo come interlocutori i bambini delle scuole dell'obbligo, a partire dal terzo anno delle elementari. Due gli scopi ispiratori: sottolineare l'importanza del lavoro per gli adulti e favorire la salvaguardia del pianeta. Con il progetto viene illustrato ai bambini come il cibo giunge sulle loro tavole, partendo dalla realizzazione nelle fabbriche fino ad arrivare alla catena logistica, dall'imballaggio al magazzino, dalla distribuzione alla vendita, per concludere con l'utilizzo, lo smaltimento, la raccolta differenziata e il riciclo dei materiali non più apparentemente utili. Il progetto LOGISTICAMENTE punta a far conoscere una realtà lavorativa ai bambini, favorendo la diffusione di valori quali l'importanza del lavoro per la famiglia, il valore del lavoro in team, il rispetto dell'ambiente e l'importanza del riciclare. L'intento di DN LOGISTICA in questo progetto è trasmettere ai bambini uno stile di vita eco-sostenibile, il tutto gestito in maniera divertente e creativa.

FIEGE

Per il progetto "RED" - Responsabilità e Diversità

Il progetto di inclusione lavorativa "RED" (Responsabilità e Diversità) di FIEGE Logistics è realizzato in collaborazione con AIPD Mantova (Associazione Italiana Persone Down) e "La Sfida" di Mantova, che ha promosso l'inserimento nell'organico dello stabilimento di 11 lavoratori con disabilità. L'innovativo progetto, partito in fase sperimentale nella seconda parte del 2020 e che ha visto - all'interno dell'hub di Nogarole Rocca di Fiege, oggi tra i più all'avanguardia in Italia per tecnologie implementate e che impiega oltre 1600 lavoratori - un vero e proprio percorso graduale verso l'autonomia e l'inclusione socio-lavorativa delle persone coinvolte. Il progetto di inserimento lavorativo RED, curato da un team multidisciplinare, dedicato alla formazione e alla supervisione dei lavoratori nell'inserimento in azienda, si è contraddistinto per 1) progettazione: FIEGE, insieme alle Associazioni, ha

valutato le competenze delle persone coinvolte e ha assegnato loro le mansioni più idonee all'interno dei processi aziendali; 2) logistica: ai lavoratori coinvolti FIEGE ha messo a disposizione un servizio bus navetta gratuito dalla stazione di Mantova allo stabilimento di Nogarole, grazie anche al supporto dell'azienda di trasporti di Mantova APAM; 3) formazione: con il supporto di un team di psicologi, pedagogisti ed educatori professionali sono state organizzate per i colleghi e i manager coinvolti oltre 80 ore di formazione incentrate sui temi della disabilità, dell'inclusione e della crescita personale e professionale di persone con disabilità nel contesto aziendale.

INTERPORTO BOLOGNA, CGIL, CISL e UIL

Per il progetto "Dare per Fare - Fondo sociale di comunità"

L'immagine del progetto è quella di un ombrello colorato che offre riparo in questo difficile periodo e rappresenta l'azione concreta dell'intera comunità che sostiene chi ha più bisogno. Nell'ambito del Fondo sociale di comunità, un strumento di welfare metropolitano nato a dicembre 2020 che raccoglie risorse, beni, progetti, idee per rispondere ai bisogni economici e sociali delle persone dovuti all'emergenza covid, Interporto Bologna, CGIL, CISL e UIL, hanno unito le proprie forze per promuovere una raccolta di contributi volontari, equivalenti a un'ora di lavoro, tra i lavoratori insediati nell'infrastruttura bolognese, assieme al contributo equivalente da parte delle imprese del comparto. Ciò permetterà di garantire parità di accesso ai beni primari a tutte le persone che si trovano in difficoltà, raccogliendo danaro, alimenti, beni di prima necessità, dispositivi digitali e connessioni, dando un sostegno a un dignitoso abitare e progettando percorsi lavorativi e formativi innovativi e sostenibili. il Fondo di comunità è all'interno del Patto metropolitano per il lavoro e lo sviluppo sostenibile. E' promosso da Città metropolitana, in collaborazione con comune di Bologna, unioni e comuni dell'area metropolitana, insieme a imprese, associazionismo e sindacati e intende dare un sostegno alle persone più colpite dalla crisi economica e sociale, creando uno strumento duraturo che tenda a non far sentire escluso nessuno, dando forza alla comunità metropolitana bolognese e affidando a ciascuno la possibilità di compiere un gesto attivo per elevare la qualità della vita di tutti.

ITS ACADEMY AGROALIMENTARE VENETO

Per il progetto di una cassetta display per il vino

Il progetto ha coinvolto gli studenti del I anno del corso di formazione post-diploma per

Agribusiness&marketing manager di Conegliano (Treviso). Attraverso la metodologia del design thinking, si è realizzato il mockup di una cassetta destinata al beverage (bottiglie in vetro) da usarsi come display sul punto di vendita. L'oggetto si caratterizza per essere sostenibile per l'ambiente, con minimo impatto ambientale, riciclabile, efficiente per la logistica e marketing, oltre che garantire un elemento di Industria 4.0 grazie alla tracciabilità. L'idea è partita dalle cassette a sponde abbattibili utilizzate per il settore ortofrutta, arrivando a una cassetta che sia in grado di diventare espositore della merce nel punto di vendita, richiedendo nel contempo un minimo lavoro da parte degli operatori dei magazzini di distribuzione o degli operatori del punto di vendita. La cassetta ha dimensioni 60×40 cm (1/4 di EPAL) e consente un carico di bottiglie adeguato per permettere una movimentazione realizzata manualmente nel rispetto della sicurezza degli operatori.

Mediamente possono essere posizionate 12 bottiglie di vino. L'altezza della cassetta è di 45 cm, altezza necessaria sia per ospitare le più comuni bottiglie, sia per permettere un'estrazione semplice da parte del consumatore nel punto di vendita. Il materiale da usarsi per la sua costruzione è plastica riciclata. Solo la parte superiore della cassetta è abbattibile. Questo consentirebbe comunque di riuscire ad avere un rapporto tra cassetta aperta e a sponde abbattute pari a 1 a 2. Mentre tre sponde si piegano come per una cassetta RPC classica, una sponda, quella frontale può essere piegata verso l'interno (in fase di recupero) o verso l'esterno quando la cassetta viene posta sul punto vendita per essere utilizzata per la comunicazione di messaggi promozionali.

MITsafetrans

Per la realizzazione di «Traslochi Tecnici BIO-CHEM-TECH»

L'italiana MITsafetrans è specializzata nella logistica e nel trasporto delle apparecchiature ad alto valore aggiunto. La società punta a sviluppare servizi particolari, molto customizzati, specialistici e delicati per i quali sono necessari una formazione ad hoc e un lavoro di strettissima collaborazione con il cliente. Il reparto di Ricerca e Sviluppo di MITsafetrans ha studiato e sviluppato il servizio "Traslochi Tecnici BIO-CHEM-TECH" nato dalle esigenze particolari di aziende farmaceutiche, di società di ricerca e università, con la necessità di appoggiarsi a un unico player specializzato con cui effettuare traslochi di laboratori sul territorio nazionale e/o europeo. L'operatore è grado di riunire in una unica organizzazione molteplici attività e know-how per far fronte a numerose criticità già affrontate in sede di progetto e che presentano rischi molto importanti sia per beni che per le persone e l'ambiente, in considerazione anche delle molte normative di riferimento. Il servizio «Traslochi Tecnici BIO-CHEM-TECH» include tutti i servizi propri dei traslochi tecnici,

smaltimento incluso, e relativi a trasferimento apparecchiature (IQ/OQ/PQ), materiale chimico ADR e radioattivo, nonché materiale biologico ADR.

NOLPAL E ITALIA ZUCCHERI COMMERCIALE

Per il progetto di software innovativo B2B per il recupero dei buoni pallets

La collaborazione NolPal - Italia Zuccheri nasce nel 2019 dall'esigenza della società Italia Zuccheri Commerciale di snellire i processi del proprio circuito logistico affidando a Nolpal la gestione/recupero dei buoni pallets e, dal 2020, la gestione dei pallets EPAL a noleggio. Gestire un flusso documentale di migliaia di buoni per Italia Zuccheri significava non solo allungare i tempi dedicati alla gestione documentale cartacea, (con i rischi derivanti dalla perdita, leggibilità, autenticità dei buoni) ma altresì non avere la certezza di recupero delle pedane, andando così a creare criticità irreversibili fra gli attori della filiera. Lo strumento ideato da Nolpal per il recupero e la tracciabilità dei buoni è il software B2B "business to business", una piattaforma creata ad hoc per integrare i dati provenienti da varie fonti informative (NolPal, Clienti, GdO, Logistici). Grazie al cruscotto B2B di NolPal si possono monitorare in tempo reale tutti i flussi esistenti; in particolare, mediante la sezione "Analisi Buoni Pallets" è possibile avere un quadro completo della giacenza fisica dei buoni in possesso di NolPal, nonché dei buoni in fase di recupero e recuperati, con la possibilità di filtrare tutti i dati per cliente, ripartizione geografica, anno di competenza ecc. Il B2B si è rivelato uno strumento utile per consentire una gestione facile, efficace e immediata dei buoni di Italia Zuccheri, con vantaggi positivi in termini di monitoraggio e recupero, nonché garanzia di una efficiente integrazione informativa ed informatica.

OPSI GROUP

Per la realizzazione della piattaforma Logistic Hub Solutions

La piattaforma Logistic Hub Solution è utile per permettere agli operatori della logistica di migliorare le proprie prestazioni di trasporto, di gestione del parco automezzi e di qualifica dei fornitori. La prima funzionalità, che compone la soluzione tecnologica è la geolocalizzazione. Questa consente la tracciabilità dei mezzi offrendo informazioni preziose e strategiche a supporto della gestione. È la base sulla quale fondare l'ottimizzazione dei viaggi: grazie all'individuazione di un sito di interesse (punto di ritiro, punto di consegna, sede cliente, automezzo), attraverso l'assegnazione delle coordinate geografiche, è possibile eseguire innumerevoli analisi ed elaborazioni per migliorare le performance dei servizi

aziendali come, ad esempio, ridurre i tempi di consegna merce e di circolazione dei mezzi sulle strade. La seconda sezione chiave della soluzione è la pianificazione dei carichi e scarichi merce presso gli hub che consente di gestire le code dei mezzi. Ciò significa ridurre al minimo le attese lungo tutta la filiera e cercare la massima produttività degli automezzi con un diretto vantaggio per il trasportatore quanto per le risorse interne e ottimizzare i flussi in arrivo e in partenza con quanto pianificato. In ultimo, la qualificazione dei mezzi, degli autisti e dei fornitori. Il registro delle aziende di trasporto qualificate è un archivio digitale in cui memorizzare le informazioni che permettono di qualificare un'azienda di trasporto, gli autisti e i mezzi dati in dotazione alle aziende. Questa funzionalità nasce dall'esigenza di voler uniformare il processo di qualifica dei trasportatori, di dematerializzare i documenti aziendali per una più semplice ricerca e analisi delle informazioni e per avere un totale controllo sulle scadenze.

SACOM e GOODYEAR

Per la realizzazione di soluzioni predittive di connettività per un trasporto sostenibile

Il progetto nasce dalla volontà dell'operatore logistico Sacom di guidare la trasformazione in atto nel settore dei trasporti verso una mobilità sempre più sostenibile, sicura e connessa, attraverso l'adozione di tecnologie Mobilità 4.0 e di processi aziendali innovativi. Lo sviluppo del progetto si è reso possibile grazie al supporto di Goodyear, fornitore di servizi per il mondo dell'autotrasporto, nonché ideatore e sviluppatore di Proactive Solutions TPMS, un sistema integrato di rilevazione della temperatura e della pressione dei pneumatici, nonché della posizione del mezzo, in grado di comunicare informazioni in tempo reale e allerte predittive basate sull'algoritmo G-Predict, attraverso l'utilizzo di applicazioni mobili. Grazie agli strumenti messi a disposizione da Goodyear, Sacom ha digitalizzato i suoi processi di monitoraggio e controllo dei pneumatici, mettendo in atto varie azioni, tra cui controllo predittivo in tempo reale dello stato dei pneumatici; data warehouse aziendale con creazione di uno strumento statistico di controllo sullo stato dei pneumatici. Questi i risultati ottenuti: riduzione del 7,37% delle emissioni medie mensili di CO2 per automezzo espresse in tonn. (2021 vs 2020); riduzione del 1,19% delle emissioni medie mensili di CO2 espresse in ton per chilometri percorsi (2021 vs 2020); riduzione del 8,82% del numero di pneumatici sostituiti (2021 vs 2020); riduzione del 80% del numero di pneumatici scoppiati (2021 vs 2020); miglioramento dello 0,5% del livello di servizio offerto al cliente.

PREMI PERSONALI

MARCO BERARDELLI

Per l'impegno profuso nel condurre il settore della Logistica verso uno sviluppo sostenibile

BARBARA CECCONATO

Per l'importante contributo didattico al Percorso AEO per Responsabili delle Questioni Doganali di Assologistica

ANDREA GENTILE

Per il significativo contributo alla crescita del mondo associativo logistico

LUCIA IANNUZZI e PAOLO MASSARI

Per l'importante contributo didattico al Percorso AEO per Responsabili delle Questioni Doganali di Assologistica

GIACOMO MATTIOLI

Per l'importante contributo didattico al Percorso AEO per Responsabili delle Questioni Doganali di Assologistica

NEREO PAOLO MARCUCCI

Per il significativo contributo alla crescita del mondo associativo logistico

CARLO MEARELLI

Per il significativo contributo alla crescita del mondo associativo logistico

CLAUDIO PERRELLA

Per il contributo alla crescita culturale del settore logistico grazie alla collaborazione con Assologistica Cultura e Formazione

PROPELLER CLUB PORT OF MILAN

Per l'intensa e propulsiva attività a favore del confronto e della crescita operativa e culturale della Logistica e dei suoi stakeholder

ALESSANDRA RABUINI

Per l'elevata professionalità nel fornire un contributo sostanziale alla crescita a 360 gradi del settore logistico

ETTORE SBANDI

Per l'importante contributo didattico al Percorso AEO per Responsabili delle Questioni Doganali di Assologistica

ENRICO SCALCO

Per l'importante contributo didattico al Percorso AEO per Responsabili delle Questioni Doganali di Assologistica

MARCO SELLA

Per l'importante contributo didattico al Percorso AEO per Responsabili delle Questioni Doganali di Assologistica

OLIVE SIMON

Per l'importante contributo didattico al Percorso AEO per Responsabili delle Questioni Doganali di Assologistica

ALDO SPINELLI

Per il significativo ruolo di leader nel trasporto container e nella logistica portuale

ALESSIO TOTARO

Per il contributo alla crescita culturale del settore logistico grazie alla collaborazione con Assologistica Cultura e Formazione