

30/10/2018

Assologistica ha assegnato i premi Il Logistico dell'Anno

L'affollata manifestazione si è da poco conclusa. Scopriamo assieme chi sono i manager e le aziende con i relativi progetti che hanno vinto i premi della 14a edizione de Il Logistico dell'Anno 2018, evento che è stato preceduto da un'interessantissima e variegata tavola rotonda dedicata ai temi dell'intermodalità con la presenza di alcuni dei maggiori esperti di questo tema di grande attualità per il nostro settore e non solo, moderati con professionalità e maestria dal giornalista Massimo De Donato.

PREMI “IL LOGISTICO DELL’ANNO 2018”

ADRIATIC SERVICES ENTERPRISE

ALP-ASE LOGISTICA PORTUALE

(Innovazione in SOSTENIBILITA' AMBIENTALE)

Morandi, tramite la controllata Adriatic Services Enterprise (ASE), impresa portuale e di autotrasporto del gruppo, ha promosso questo progetto con l'obiettivo di ridurre la presenza dei camion su strada, favorendo lo sviluppo delle attività logistiche nel cuore del porto di Ancona. ALP (l'acronimo sta per ASE Logistica Portuale) ha avuto avvio lo scorso gennaio con l'apertura di un nuovo polo logistico di 13.000 mq a 100 metri dall'ingresso dell'area commerciale e terminal container di Ancona. Oggi una quota significativa del traffico container, in arrivo e in partenza dal porto marchigiano, si ferma nei magazzini del gruppo Morandi e pertanto non viene più trasportato nelle aziende o presso altri depositi per essere scaricato e rispedito. Nell'arco temporale di un anno si stima di aver eliminato dalla strada camion che avrebbero percorso oltre 200 mila chilometri, limitando così in modo significativo l'emissione di CO2. Il servizio a km 0 dal porto permette di accorciare la catena logistica e di garantire maggiore flessibilità alle aziende clienti che, con un unico partner, possono limitare ulteriori passaggi e costi aggiuntivi.

AMBROGIO TRASPORTI E DIMEAS POLITECNICO DI TORINO

ON BOARD UNIT PER IL MONITORAGGIO DEI CARRI MERCI

(Innovazione in RICERCA E SVILUPPO)

L'operatore intermodale Ambrogio Trasporti sta approntando - insieme al Dipartimento di Ingegneria Meccanica e Aerospaziale del Politecnico di Torino (gruppo di ricerca di Ingegneria Ferroviaria) - una serie di sensori applicati ai carri ferroviari

merci, in particolare all'impianto freno (a funzionamento pneumatico) e al rodiggio, organo compreso fra le rotaie e il primo gruppo di sospensione composto dalle sale (assile e ruote) e le boccole (cuscinetti e altri componenti meccanici). Tali sensori, abbinati ad accelerometri e sensori di posizione (GPS), consentono di effettuare la diagnostica del veicolo in esercizio, rilevando incipienti anomalie, riducendo i fermi ed i costi di manutenzione, e conseguentemente allungando la vita tecnica del carro. Il prototipo realizzato è stato installato su un carro merci per trasporto intermodale di proprietà di Ambrogio Trasporti nell'ambito del progetto Cluster ITS Italy 2020.

ATS-ASSOCIAZIONE TEMPORANEA DI SCOPO

POR-FESR Lazio 2014-2020 Avviso "Mobilità Sostenibile e Intelligente"

(Laziale Distribuzione, Mancinelli Due, Traser, Act Operations Research e Università di Cassino e del Lazio Meridionale)

ZED&L-ZERO EMISSIONS DISTRIBUTION & LOGISTICS

(Innovazioni in RICERCA E SVILUPPO E SOSTENIBILITA' AMBIENTALE)

ZED&L (Zero Emissions Distribution and Logistics) ha implementato un nuovo modello logistico-distributivo per il trasporto di merci in ambito urbano con gli obiettivi di annullare le emissioni di inquinanti in atmosfera (CO₂, NO_x, PM_x), ridurre drasticamente le emissioni di rumore e contenere i costi della distribuzione fisica e della logistica delle merci. ZED&L distribuisce 80-200 spedizioni al giorno nelle zone ZTL di Roma da un magazzino che funge da hub di prossimità, situato a 10 chilometri dal centro storico di Roma (Zona Tiburtina - GRA), mediante l'uso di 5 veicoli elettrici, con capacità di carico utile per automezzo di 2,5 t, una autonomia a pieno carico di massimo 140 chilometri e in grado di superare pendenze fino al 21%. Ogni veicolo elettrico può consegnare nella ZTL anche 2 volte al giorno. I veicoli elettrici sono dotati di Obu (on board unit) che dialogano costantemente con la centrale operativa e ricaricati mediante un innovativo sistema Multiport che gestisce l'energia attingendola e ottimizzandola alternativamente dai pannelli solari (pensilina fotovoltaica) o dalle batterie a terra (second lyfe) o dal gestore (energy mix).

BOMI GROUP

BO-GREEN (BOMI GREEN PROJECT)

(Innovazione in SOSTENIBILITA' AMBIENTALE e CSR)

Il progetto nasce dalla collaborazione dell'operatore con un importante cliente, leader nel settore della dialisi, con lo scopo di mettere in atto un piano di sostenibilità basato su tre pilastri: 1) commitment dell'organizzazione (diffondendo una cultura della sostenibilità a tutti i livelli e in tutti i reparti per generare responsabilità aziendale, tra cui la scelta di affrontare il protocollo per ottenere il marchio "Sustainable Logistics" e la realizzazione di un corso obbligatorio di guida sostenibile per gli autisti); 2) riduzione delle emissioni (identificando strategie e misure per ridurre l'emissione di CO₂ nel territorio, tra cui anche l'impiego di furgoni a LNG per le consegne nei centri urbani di Milano e Roma e l'utilizzo di un parco auto aziendale a tecnologia ibrida); 3) valorizzazione del servizio offerto (attuando iniziative per proporre un servizio sempre più di valore ai pazienti in terapia domiciliare, fra cui l'impiego dell'"Home Care

Mobile App” per garantire la piena corrispondenza tra prodotto consegnato e piano terapeutico del singolo paziente e il ricorso al “return management” in caso di modifica della terapia in corso e ottimizzazione delle scorte per minimizzare gli sprechi).

C-TRADE

APPROCCIO INNOVATIVO ALLA FORMAZIONE E ALLA MATERIA DOGANALE

C-Trade nasce nel 2015 dall'intuizione, volontà e determinazione di una giovane imprenditrice, Lucia Iannuzzi, 33 anni e di un meno giovane consulente, Paolo Massari, 50 anni, entrambi appassionati, affascinati, malati del mondo e della materia doganale. Paolo, un passato da funzionario e direttore dell'Ufficio delle Dogane di Genova; da dirigente responsabile customs operations Italia e supervisor di nuovi progetti Europa di FCA Group, prima realtà industriale italiana e unico vero gruppo automotive nostrano; da consulente doganale dello Studio Tributario e Societario network Deloitte. Lucia, seppur giovane, vanta una decennale esperienza in società di consulenza doganale, in case di spedizione e nello Studio Tributario e Societario network Deloitte. Insieme hanno l'idea di sublimare la loro utopia in un vero business, combinare la consulenza, la formazione, il contenzioso e la strategia doganale in un unico e nuovo servizio, plasmare la teoria in pratica, declinare i pareri e i casi di studio in strategia aziendale. C-Trade non è un dichiarante doganale, non è uno spedizioniere o un trasportatore, non è uno studio professionale. C-Trade è molto di più, è la casa di competenze e conoscenze diverse, ma affini, è razionalità ed empirismo, ricerca ed esperienza, accuratezza e dedizione, un catalizzatore di energie positive, capace di trasformare aride incombenze doganali in floride opportunità di business per i propri clienti. Quello che fa di C-Trade un unicum nel suo genere è l'approccio proattivo, integrato, giovane, dinamico e informatizzato alla materia doganale. Non più una asettica consulenza classica, ma un'analisi e uno studio tailor made, un approccio focalizzato al raggiungimento degli obiettivi del cliente attraverso l'uso di sistemi innovativi di erogazione del servizio e di messa a disposizione dei risultati; operatività just in time, consulenza in real time.

CAMEO E TESISQUARE

DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI LOGISTICI – INNOVAZIONE CONSAPEVOLE **(Innovazione in AMBITO TECNOLOGICO)**

La nota azienda italiana (ha sede a Desenzano del Garda – Brescia) del settore alimentare ha intrapreso da anni un percorso consapevole di innovazione, adottando innovazioni specifiche per ciascuna fase dei suoi processi logistici. Cameo ritiene di aver trovato una sua chiave interpretativa per svolgere bene tale percorso, secondo queste modalità: 1) mappare e monitorare costantemente i processi e le loro performance; 2) conoscere le opportunità di innovazione e il loro grado di maturità; 3) saper valutare benefici e costi di ogni potenziale innovazione; 4) selezionare e implementare, con forte commitment manageriale, le soluzioni innovative più profittevoli; 5) riconoscere e correggere eventuali errori; 6) condividere in logica collaborativa, con fornitori e clienti, i benefici dell'innovazione in termini di maggiore

efficienza dei processi e maggiore qualità di prodotti e servizi. Il risultato di questo approccio è l'adozione di una gamma di soluzioni innovative, con particolare riferimento al mondo digitale, in ciascuna delle fasi dei processi logistici order-to-cash e demand-to-pay. La società riconosce un ruolo centrale a supporto del suo percorso di innovazione ad alcuni fornitori strategici: nel mondo della digitalizzazione, per esempio, Cameo collabora da anni in modo proficuo con Tesisquare.

CAMPARI GROUP

IMPEGNO INNOVATIVO A FAVORE DELL'INTERMODALITÀ **(Innovazione in SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE)**

Il percorso di sostenibilità di Campari Group è stato avviato ufficialmente nel 2011, con l'obiettivo di integrare la sostenibilità nella strategia del gruppo e lungo tutta la sua catena del valore, progetto di cui la supply chain aziendale è parte integrante. La società ha inoltre deciso fin dal 2015 di intraprendere iniziative legate alla sostenibilità anche nella logistica, con l'obiettivo di ridurre le emissioni clima-alteranti. Il programma con cui ridurre la carbon footprint si è focalizzato su due aree principali di intervento: 1) utilizzo dell'intermodalità (con impiego della vezione ferroviaria sulla tratta internazionale; nel 2017 i viaggi in intermodale hanno rappresentato il 54% di tutti quelli effettuati in Europa); 2) ricorso al servizio di gestione pallet EPAL in pooling offerto da Paki Logistics, leader a livello europeo nella fornitura, gestione e scambio di pallet Epal e altre unità di carico standard (nel 2017 è stato quasi raddoppiato il numero di bancali gestiti con Paky rispetto al 2016, passando da 44.900 a 85.025 bancali movimentati).

CAVIRO, CHEP ITALIA E LAURETANA

TRANSPORT ORCHESTRATION:

Big Data ed expertise per una supply chain efficiente e green **(Innovazione in SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE)**

Da una situazione di partenza composta da due produttori (Caviro e Lauretana) con un proprio network di flussi logistici e di trasportatori e con gestione individuale della supply chain e delle sue esigenze economiche e di servizio, si è giunti a una situazione finale nella quale i due produttori condividono una parte del network e hanno trasportatori comuni. Si è così configurata una gestione «orchestrata» della supply chain che ottimizza il lavoro degli operatori logistici e i flussi di merce, riducendo le tratte a vuoto e di conseguenza i costi inutili. Il progetto ha raggiunto i seguenti obiettivi: 1) condivisione da parte di Caviro e Lauretana di un unico logistic provider e di un flusso di informazioni condiviso per la gestione operativa e il consuntivo finanziario; 2) due produttori coinvolti con due possibili combinazioni di round trip; 3) 50 chilometri a vuoto risparmiati, evitando riallocazioni dei camion dopo lo scarico; 190 camion/anno previsti in ottimizzazione e risparmio medio del 20% sullo spend delle tratte. Tutto ciò è stato possibile grazie al "programma di trasporto collaborativo" di CHEP, attraverso il quale, nelle vesti di partner neutrale di clienti, rivenditori e LSP (Logistics Service Provider), grazie a tool digitali e di gestione di big data, CHEP offre soluzioni per rendere sempre più efficienti i trasporti, creando

collaborazioni tra i diversi player del mercato e riducendo i chilometri percorsi a vuoto per una supply chain più sostenibile.

CEPIM – INTERPORTO DI PARMA

CONTAINER PER TRASPORTO INTERMODALE DI CEREALI SFUSI CON SCARICO BILATERALE A GRAVITÀ (Innovazione in RICERCA E SVILUPPO)

Il progetto è stato sviluppato con il sostegno del Bando per progetti collaborativi di Ricerca e Sviluppo delle imprese della Regione Emilia-Romagna a valere sul fondo strutturale europeo POR-FESR2014-2020. CePIM ha redatto una proposta per aderire al bando e nell'autunno del 2016 è entrato nella graduatoria tra i primi classificati, ottenendo il finanziamento europeo. Successivamente, insieme a Siteia Parma (centro interdipartimentale su sicurezza, tecnologie e innovazione agroalimentare dell'Università di Parma) e da altri partner industriali, è stato elaborato il progetto, quindi realizzato e brevettato il prototipo. L'obiettivo di questo container innovativo è quello di poter utilizzare il trasporto intermodale ferroviario in siti e situazioni in cui attualmente la ferrovia non può farlo per limiti dei carri a tramoggia e dei container esistenti. Il nuovo prototipo di container (ne sono stati effettivamente realizzati di due tipi) consente di scaricare cereali, granaglie e mangimi direttamente dal treno, eliminando l'uso di attrezzature aggiuntive o il trasporto dell'ultimo miglio su camion. Il container può inoltre essere caricato presso punti non raccordati con la ferrovia e trasbordato sul treno in un terminal di prossimità per poter proseguire con tratte ferroviarie a lunga percorrenza.

CEVA LOGISTICS ITALIA

PAPERLESS E DEMATERIALIZZAZIONE DEI DOCUMENTI DI TRASPORTO (Innovazione in AMBITO TECNOLOGICO)

Il progetto Paperless di CEVA è stato sviluppato a partire dall'analisi del processo di trasporto per arrivare alla dematerializzazione della bolla. Prevede l'utilizzo di una piattaforma documentale, che - attraverso l'uso di un portale o di una app per smartphone - permette la gestione dell'emissione digitale, la conservazione, l'aggiornamento e la consultazione delle bolle di trasporto dematerializzate. I benefici ottenuti da questa soluzione sono molteplici: innanzitutto operativi, in quanto tutti i documenti di trasporto sono accessibili via WEB; non sussistono più costi di stampa-scansione, stoccaggio fisico e archivio e, infine, permette una massima integrazione della supply chain dei clienti e la condivisione di un nuovo processo real time. Nell'ambito del progetto, l'operatore parte da uno stato attuale di processi dematerializzati (IOD, POD), ma beneficiando di una piattaforma integrata può sfruttare al massimo le nuove tecnologie digitali con approccio multicanale, aprendo la possibilità a future implementazioni di altri processi.

COLUMBUS LOGISTICS

IMPEGNO INNOVATIVO IN AMBITO TECNOLOGICO

L'operatore ha investito negli ultimi anni nello sviluppo di risorse umane e software per fornire servizi molto avanzati di analisi dei Big Data per il settore logistico. Ha dato

vita a un centro studi capace di analizzare l'impatto che possono avere nella supply chain fenomeni di grande portata come eventi naturali, eventi legati a particolari periodi dell'anno o a condizioni climatiche eccezionali. Columbus Logistics dispone di un innovativo portale di Business Intelligence, attraverso il quale è possibile elaborare in tempo reale database di grandissime dimensioni. Ai clienti vengono infine offerti servizi quali analisi della collocazione ottimale del deposito in base alla distribuzione dei prodotti; individuazione dei partner di trasporto più adatti tenendo conto di informazioni geografiche e stagionali; ottimizzazione dei costi derivanti dalla gestione delle scorte, prevedendo picchi di consumo e stagionalità della domanda; analisi per l'ottimizzazione degli ordini e dei prelievi; analisi regionale-provinciale delle vendite; incrocio con Big Data (dati meteo, censimento popolazione, ecc.) e accorpamento ordini. Infine il team di Columbus Logistics sta sviluppando, attraverso complessi software di machine learning, sistemi di ottimizzazione delle scorte di magazzino.

CONAD

PALLET LEGGERI E RICICLABILI PER IL CIRCUITO DEPERIBILI A MARCHIO CONAD **(Innovazione in SOSTENIBILITA' AMBIENTALE)**

La nota società della Gdo - insieme a CPR System (suo partner storico nella gestione in pooling di pallet e imballaggi riciclabili) - ha messo a punto un nuovo pallet leggero in plastica, inforcabile, robusto, completamente riciclabile e che consente di ridurre il peso sulla colonna di carico. Grazie all'utilizzo di tale pallet (esempio di una economia circolare), si sono ridotti gli infortuni per danneggiamenti, gli sprechi alimentari, oltre ai resi che portano inefficienze nei flussi, con positivo ritorno sull'impatto climatico. Il tutto ha inoltre permesso la riduzione degli impatti amministrativi. Aumentata è pure l'efficienza nei magazzini, grazie alla possibilità di manipolare anche a mano il pallet, nella composizione e scomposizione della colonna.

CONSORZIO ZAI – INTERPORTO QUADRANTE EUROPA

PROGETTO WAGONS SHARING - CASE STUDY INTERTERMINAL **(Innovazione in AMBITO INTERMODALITA')**

Consorzio ZAI, nel contesto del progetto europeo AlpinnoCT (il quale mira ad aumentare efficienza e produttività del trasporto combinato per proteggere l'ecosistema dell'arco alpino da emissioni inquinanti e dal cambiamento climatico) ha individuato come best practice il modello organizzativo di InterTerminal. Quest'ultimo comprende adeguate politiche di gestione, coerenti con la dotazione infrastrutturale, che non si limita solo a un'analisi dell'esercizio ferroviario di manovra. Le risorse messe in campo e la massimizzazione dell'efficienza nell'utilizzo delle stesse hanno posto importanti obiettivi operativi. Ad esempio, la programmazione dei treni con ciclo di 12 ore, l'adozione del Wagons Sharing ovvero l'uso banalizzato dei carri con la riprogrammazione delle cosiddette navette vuote, la pianificazione dell'attività ferroviaria terminalistica (al giorno seguente) e infine un nuovo approccio alla fase di check in/out delle merci via strada. In particolare, l'introduzione del Wagon Sharing è stato il vero punto di forza, grazie al quale è stata possibile la gestione flessibile del binario ferroviario e non rigidamente legata alla programmazione dei treni in arrivo e

partenza. Operativamente, la muta di carri viene presa in consegna dall'operatore terminalistico (Quadrante Servizi) in modalità anonima e non curante della destinazione d'arrivo (in entrata un treno con provenienza Rostock può divenire in partenza per Brema). Tale approccio si basa sul concetto di banalizzazione delle navette ferroviarie. Di fatto, la composizione di un treno merci trova nel semirimorchio l'unità di trasporto intermodale di riferimento. Se così è allora anche i carri ferroviari debbono disporre di caratteristiche di flessibilità rilevanti. Unico fattore negativo (e ostacolo incontrato) è stato convincere di questo gli MTO (operatori del trasporto multimodale) e i proprietari dei carri. E' stato necessario, inoltre, individuare policy condivise con le imprese ferroviarie per la gestione delle code ferroviarie. L'utilizzo del Wagons Sharing identifica una struttura gestionale ottimale per il miglioramento delle attività di ultimo miglio ferroviario integrato.

DB CARGO E HANGARTNER TERMINAL

NUOVO SERVIZIO INTERMODALE TRA MAR ADRIATICO E MAR TIRRENO **(Innovazione in ambito TRASPORTISTICO MULTIMODALE)**

DB Cargo Italia (divisione italiana della società di trasporto ferroviario merci della tedesca Deutsche Bahn) e Hangartner Terminal – HGT (società del gruppo DB controllata da Schenker Italiana) hanno collegato mar Adriatico e mar Tirreno con un nuovo servizio intermodale, in partnership con Alpe Adria. Un collegamento bisettimanale tra il porto di Trieste e il terminal di Sommacampagna (Verona), sempre gestito da HGT, e quindi l'area che comprende Veneto occidentale, Trentino Alto Adige e Lombardia orientale. È interessante però soffermarsi sul motivo per cui questo traffico ha rappresentato una novità nel panorama dei trasporti merci su ferrovia. Esso infatti nasce come costola del treno convenzionale Cervignano-Brescia. Per abbassare la percentuale di rischio collegata alla start-up, anziché proporre un treno completo a settimana si è preferito utilizzare una muta "ridotta" da 10 carri da far ruotare tra Sommacampagna e Trieste Campo Marzio due volte a settimana. Ciò è stato possibile grazie alle sinergie con altri traffici di natura "convenzionale" già esistenti sulla rete a carro singolo di DB Cargo in Italia: sono stati aumentati da due a tre i treni settimanali che collegavano l'hub di Brescia Scalo con Cervignano Smistamento, inserendo una sosta intermedia a Sommacampagna per l'aggancio dei carri intermodali. Da Cervignano (Udine) sono state pianificate due antenne a settimana da/per Trieste Campo Marzio per lo scarico/ricarico dei container presso il porto e due per Monfalcone (Gorizia) dedicate al preesistente servizio "convenzionale" a carro singolo. E' stato così immesso sul mercato un collegamento con una buona frequenza nonostante i volumi inizialmente ridotti, mantenendo comunque un transit-time in linea con quello di un servizio analogo a treno completo. Aumentando inoltre la frequenza dei servizi tra l'hub di Brescia Scalo e il Friuli si è anche incrementata la competitività commerciale del servizio ferroviario nel Nord-Est, rafforzando il sistema a carro singolo in cui DB Cargo Italia è leader.

DHL SUPPLY CHAIN ITALY

IMAGE SERIALIZATION SERVICE

(Innovazione in RICERCA E SVILUPPO e TECNOLOGIA)

Il fenomeno della contraffazione farmaceutica presenta oggi un trend in forte crescita: l'OMS stima infatti che circa il 10% delle vendite di prodotti farmaceutici nei mercati emergenti e l'1% nelle economie sviluppate riguardino elementi contraffatti. Altre organizzazioni internazionali ritengono che la percentuale totale possa raggiungere il 30%. Per supportare i clienti nella risposta a tale criticità e al regolamento delegato 2016/161 della Commissione Europea (in vigore dal 9 febbraio 2019 e transitorio per l'Italia fino al 9 febbraio 2025) volto a potenziare il sistema di sicurezza contro il mercato delle contraffazioni, DHL Supply Chain ha introdotto una soluzione che, attraverso la tecnologia di visione, consente la decodifica in tempo reale dei barcode monodimensionali e bidimensionali presenti sulle confezioni farmaceutiche, rilevando in particolare AIC (autorizzazione immissione in commercio) e numero seriale dei bollini ottici. Con quali benefici? Automazione del processo e accuratezza (performance del 99,99%); verifica in tempo reale di codice prodotto, quantità, lotto e scadenza con warning su qualsiasi discrepanza; tracciatura del codice seriale spedito per ciascun ordine e a ciascun destinatario; identificazione istantanea di eventuali seriali doppi; disponibilità delle immagini digitali quale evidenza del contenuto dell'ordine spedito.

DIGITAIL E COOP ALLEANZA 3.0

EASYCOOP

(Innovazione in AMBITO TECNOLOGICO)

Digitail è la start-up digitale – e società partecipata di Coop Alleanza 3.0 - a cui la Cooperativa ha affidato l'ideazione e lo sviluppo di EasyCoop, il progetto di e-commerce per l'acquisto e la consegna a domicilio di prodotti grocery, surgelati e freschissimi. Il progetto prevede investimenti fino a 50 milioni di euro e la realizzazione di 3 piattaforme logistiche (cosiddetti "dark store") dedicate al solo canale online e già attive nelle 3 macro aree di Roma, Emilia (Bologna, Modena, Ferrara e Reggio Emilia) e Veneto (Venezia, Padova, Vicenza e Treviso) a servizio di un bacino di popolazione di oltre 7 milioni di persone. EasyCoop nasce dalla visione di Coop Alleanza 3.0 che ha scelto di attivare il progetto creando una società dedicata e di affidarne la gestione a un management team motivato, con forte esperienza nel mondo retail (online e offline), con particolare riguardo alle operations e alle tecnologie digitali. Il servizio EasyCoop di spesa online, con consegna direttamente alla porta di casa, offre l'assortimento più ampio in Italia di prodotti alimentari, di cura casa e persona (oltre 12 mila, di cui circa 3 mila freschi e freschissimi). Su EasyCoop.com il cliente trova tutte le linee a marchio Coop, grandi marche, specialità tipiche locali e alimenti per esigenze specifiche (come ad esempio i senza glutine). È come avere a portata di click un grande ipercoop, comprese promozioni e offerte per soci e clienti, aperto 24 ore su 24, per fare la spesa quando e come si vuole. Il progetto sta avendo successo grazie anche alla partnership con Milkman, start-up digitale per la gestione dell'ultimo miglio, e al modello di business basato su piattaforme logistiche dedicate al canale online e capaci di garantire il massimo livello di servizio al cliente e la massima efficienza. Questo è possibile grazie all'impiego di avanzate tecnologie informatiche (sviluppate ad hoc) che massimizzano la produttività

e la precisione nella preparazione delle spese, attività questa ad alta intensità di manodopera. E infatti, considerando le sole risorse coinvolte in via dedicata, il progetto ha già avuto notevoli risvolti occupazionali, creando centinaia di nuovi posti di lavoro (normati da CCNL firmati dai sindacati più rappresentativi).

FEDERCHIMICA-SC SVILUPPO CHIMICA

CHEMMULTIMODAL - PROMOTION OF MULTIMODAL TRANSPORT IN CHEMICAL LOGISTICS

(Innovazione in AMBITO TRASPORTISTICO MULTIMODALE)

Federchimica, attraverso la controllata SC Sviluppo chimica, ha partecipato al progetto europeo ChemMultimodal - Promotion of Multimodal Transport in Chemical Logistics, contribuendo fattivamente alla promozione della multimodalità nel trasporto di prodotti chimici, in linea con gli obiettivi dell'Unione Europea che ha proclamato il 2018 anno della multimodalità. ChemMultimodal punta a favorire la cooperazione tra aziende chimiche, fornitori di servizi logistici specializzati (LSP), operatori terminalistici e autorità pubbliche, al fine di aumentare soluzioni di trasporto ecocompatibili.

FM LOGISTIC

CROSS CHANNEL PROJECTS

(Innovazione in AMBITO TECNOLOGICO)

Una soluzione omnicanale per la gestione delle vendite online che parte dall'analisi di mercato e termina con la consegna del prodotto al consumatore finale. FM Logistic, gruppo attivo nel settore dello stoccaggio, del trasporto e del packaging, propone anche in Italia "Cross channel projects", pacchetto pensato per l'e-Commerce e già scelto da tre aziende nel nostro Paese. Il "Cross channel projects" prevede lo sviluppo di una soluzione web based che punta sull'integrazione di tutte le competenze necessarie. Partendo dalle necessità del singolo cliente, FM Logistic è in grado di proporre in tempi rapidi un modello di business che viene gestito in ogni sua fase, da quella iniziale che comprende l'analisi marketing, la creazione della piattaforma web e l'identificazione delle linee di prodotto da veicolare, fino alla gestione dei flussi e alla logistica di ritorno, passando per il coordinamento del front e del back office, il customer care e l'amministrazione di social network e newsletter. Con "Cross channel projects" il consumatore riceve infine il prodotto ordinato dopo poche ore dall'acquisto e ha anche la possibilità di conoscere in tempo reale lo stato del suo ordine grazie a un sistema di track and trace.

FOUR SUSTAINABLE LOGISTICS

APPROCCIO INNOVATIVO ALLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E SOCIALE

FOUR, nome che richiama i quattro elementi naturali (Fuoco, Aria, Acqua, Terra), nasce dall'alleanza strategica tra quattro imprenditori logistici (Lacchi, Niinivirta Transport, Autotrasporti Rutilli Adolfo e FC Consulting). Un'alleanza che ha consentito di combinare asset tangibili e intangibili quali camion 100% green alimentati con energia prodotta da fonti 100% rinnovabili, esperienza sul mercato da oltre mezzo

secolo, infrastrutture all'avanguardia, innovazione operativa, strategica e manageriale, nonché una presenza su tutto il territorio nazionale ed europeo. Già presente a Milano, Roma, Brescia, Bergamo, Firenze, Torino, Tampere e Helsinki, entro la fine 2018 l'operatore sarà anche a Verona, Bologna, Napoli ed entro il 2019 a Madrid, Barcellona, Lisbona, Porto, Budapest e Varsavia. Insieme ai tradizionali servizi di logistica e distribuzione con flotta green, Four Sustainable Logistics garantisce anche una logistica all'avanguardia: sviluppo e condivisione della cultura della sostenibilità con partner, clienti e comunità, sviluppo di progetti di City Logistics e di R&S grazie a partnership con enti di ricerca, università ed enti pubblici, centri per l'open innovation e associazioni, tra cui SOS LOGistica con cui FOUR ha sviluppato una partnership all'insegna dell'impegno verso l'offerta di servizi logistici sostenibili come leva per innovare ed essere più competitivi. Il valore aggiunto dei servizi erogati da FOUR secondo una visione strategica attenta a variabili etiche, sociali e ambientali, si traduce in benefici per ambiente, città, comunità e generazioni future. Il tutto grazie a zero emissioni di CO2 e PM10; abbattimento dell'inquinamento acustico; accesso illimitato alle Zone a Traffico Limitato; ridotta manutenzione del parco veicoli e massimizzazione della capacità di carico con conseguente riduzione dei viaggi di consegna.

GEFCO ITALIA

INNOVATION FACTORY

(Innovazione in AMBITO TECNOLOGICO)

Il progetto punta a promuovere lo spirito di innovazione dall'interno dell'azienda, consentendo a ogni dipendente di elaborare e perseguire idee che abbiano il potenziale per essere trasformate in soluzioni a supporto della crescita del business e che riguardino tecnologie nuove o già esistenti. L'obiettivo di GEFCO è quindi rafforzare lo spirito creativo dei propri dipendenti, realizzando un incubatore interno per le idee più promettenti. L'Innovation Factory è aperta tutto l'anno e consente ai candidati, suddivisi in team, di proporre idee e progetti in ogni momento. Questi possono essere relativi a qualsiasi area dell'attività di GEFCO, purché in linea con gli assi strategici aziendali (digitalizzazione, ottimizzazione dei flussi di trasporto, hub 4.0, logistica e-commerce, new data services, ecc.). Una giuria composta da esperti interni valuta le migliori idee e i team selezionati sono invitati all'Innovation Factory, dove possono avvalersi sia di competenze interne che di risorse esterne per sviluppare con successo il progetto. Dopo aver superato un "proof of concept", ai partecipanti viene offerto un permesso retribuito per concentrarsi completamente sullo sviluppo del progetto.

GEMA MAGAZZINI GENERALI BANCA POPOLARE DI VERONA BANCO S.GEMINIANO E S.PROSPERO

PRIMO E UNICO MAGAZZINO PER LA STAGIONATURA IN MONTAGNA DEL PARMIGIANO REGGIANO (Innovazione nell'IMMOBILIARE LOGISTICO)

Nel comune di Montese (Modena), su un'area di 25 mila mq a 846 metri di altitudine e al confine tra le province di Modena e Bologna, ha aperto i battenti - unico nella

filiera di riferimento - un magazzino generale dedicato a stagionatura e custodia delle forme di Parmigiano Reggiano convenzionali, biologiche e marchiate "prodotto di montagna". La sua realizzazione è stata a cura di Gema Magazzini Generali (società di Reggio Emilia partecipata dal Banco S. Geminiano e S. Prospero, Gruppo Banco BPM), che da tempo gestisce in regime di magazzino generale lo stoccaggio per conto terzi di formaggi a pasta dura e principalmente Parmigiano Reggiano. Nell'operazione la società ha investito 12 milioni di euro. Il magazzino, sottoposto al monitoraggio continuo della temperatura (16-18 gradi) e dell'umidità (75-85%), si estende su una superficie di circa 25 mila mq, occupandone di fatto una porzione di 8.500 mq, dove sono gestiti in modo completamente informatizzato 170 mila posti forma. La struttura utilizza avanzate tecnologie antisismiche e impiantistiche, garantendo anche un ricambio di 64 mila metri cubi di aria nell'arco delle 24 ore, al fine di consentire una migliore stagionatura. Il tutto con un impatto ambientale ridotto al minimo.

GEODIS

AERO ROLL-CAGES CONVEYOR SYSTEM

(Innovazione in AMBITO TECNOLOGICO)

I roll cages rappresentano un'evoluzione del sistema trolley, dove l'unità di carico viene agganciata alla doga del carrello tramite un sistema di inclinazione. Con lo stesso meccanismo si possono gestire capi appesi e stesi anche in contemporanea, poiché il sistema di trasporto è lo stesso. Quest'ultimo è sviluppato su un'architettura aerodinamica in alluminio a forma di "Y" rovesciata. Tale sistema consente totale libertà di movimento nei flussi di stock, utilizzando gli scambi a due o a tre vie.. Sia i movimenti automatizzati che quelli tra i livelli avvengono attraverso un sistema di trasporto meccanizzato dotato di finger di trascinamento. I roll cages possono essere configurati in vari modi: per trasportare più unità di carico; possono essere aperti su entrambi i lati o chiusi su uno di essi; regolabili in base alle esigenze del cliente oppure per il trasporto simultaneo di indumenti stesi o appesi. Possono anche essere agganciati insieme per creare una sorta di treno finalizzato ad aumentare la quantità di pezzi trasferiti simultaneamente. Il sistema di trasporto aereo può essere utilizzato per i movimenti tra i livelli o per lo smistamento diretto alle aree di stoccaggio. I suoi movimenti sono sia meccanizzati che automatizzati per le operazioni tra i livelli e i corridoi. I risultati raggiunti con l'adozione di tale soluzione? Risparmio del 50% sui tempi di trasporto sia in entrata che in uscita e tra i piani; netto risparmio sui tempi di trasferimento tra i piani; impiego flessibile del sistema per capi appesi o stesi; facile riconversione dello stock dallo scaffale per indumenti stesi agli appendini; spostamento fino a 20 gabbie per capi appesi, senza sovraccaricare gli operatori; ordine e pulizia nelle aree di lavoro; riduzione della manutenzione dei pavimenti; notevole riduzione delle attrezzature di movimentazione e nessun sollevamento di merci.

HUPAC

ADOZIONE E INSTALLAZIONE DI PORTALI OCR

(Innovazione in AMBITO TECNOLOGICO)

Con l'intento di implementare un oggettivo miglioramento dei processi di entrata e uscita delle unità di carico in arrivo e partenza nel proprio terminal, la Hupac SpA di Busto Arsizio (Varese) ha deciso di impiegare una tecnologia d'avanguardia mediante l'installazione di portali ferroviari OCR. Tale tipo di portale consente infatti di acquisire ed elaborare automaticamente i dati di container, cisterne, casse mobili, semirimorchi, carri ferroviari che arrivano o partono dal terminal via rotaia, ottenendo allo stesso tempo immagini ad alta risoluzione per la registrazione delle condizioni delle unità di carico. Con una velocità e una precisione molto elevate, il portale delle telecamere OCR analizza tutte le unità e i vagoni in entrata e in uscita, provvedendone all'identificazione e velocizzando il processo di controllo treno. Il sistema infatti rileva e legge automaticamente numeri di container (ISO e non ISO), codici ISO, numeri di telaio, etichette di merci pericolose e posizione esatta del contenitore sullo chassis. Le immagini possono essere archiviate anche per la gestione dei sinistri. Il portale OCR, inoltre, si interfaccia e dialoga in tempo reale con il sistema informatico GOAL, adottato in azienda, con il quale condivide dati relativi a veicoli e vagoni ferroviari, permettendo così una gestione più efficiente, veloce e sicura dei dati relativi alle spedizioni in arrivo e in partenza dal terminal. Nei prossimi mesi è inoltre prevista l'installazione di portali stradali OCR nelle aree di check-in e check-out del terminal, per una gestione più efficiente dei flussi di ingresso e uscita degli autocarri.

INTERPORTO PADOVA

GREEN LOGISTICS EXPO

(Innovazione in AMBITO FIERISTICO)

Green Logistics Expo è un evento internazionale di business, marketing, cultura, approfondimento, esposizione e confronto sui temi più avanzati della catena logistica e sulle sue interazioni con la sostenibilità ambientale. Si tratta di una fiera innovativa (la prima edizione si è tenuta in Fiera a Padova, a marzo 2018) con i leader dell'intermodalità, della logistica industriale, dell'e-commerce e dei servizi per una città smart. Tre giornate per contatti face to face con le aziende espositrici; incontri, studi e analisi strategiche; campus espositivi per seminari, workshop, presentazioni e meeting. A organizzarlo sono Interporto Padova in collaborazione con la Fiera di Padova e il coinvolgimento dell'Università e della Camera di Commercio di Padova e le categorie produttive. Le ragioni della proposta di Green Logistics expo, che ha trovato consenso fin dalla sua prima edizione, sono individuabili in alcune importanti novità che hanno investito in questi anni il mondo della logistica. In sintesi: 1) l'affermarsi dell'e-commerce sta cambiando la fisionomia dei servizi logistici; 2) l'indicazione di obiettivi sempre più rigorosi in termini di sostenibilità ambientale stabiliti dai vari livelli delle governance nazionali e internazionali; 3) una domanda sofisticata di mobilità e trasporto e di altri servizi da parte di aree urbane in costante crescita di popolazione; 4) una progressiva domanda, esplicita e consapevole, di logistica da parte della struttura manifatturiera. A ciò vanno aggiunti i crescenti investimenti su reti europee ed euro-asiatiche che, unitamente allo sviluppo dell'automazione e dell'intelligenza artificiale, stanno modificando alcuni degli stessi paradigmi della logistica. Tutto ha creato l'esigenza di un momento di confronto tra operatori, decisori, pianificatori e istituti di ricerca che Green Logistics Expo ha concretamente

reso esplicita. In considerazione della complessità del sistema, la formula fieristica adottata da Green Logistics Expo risponde alla necessità di superamento di un evento specializzato su specifici segmenti della supply chain, a favore di una visione integrata e sistemica, che, cogliendo alcuni segni del tempo, allarga lo sguardo oltre i tradizionali confini, integrandosi con la struttura produttiva e la complessità dei servizi alla città.

KUEHNE + NAGEL e LEONARDO
PER L'APPROCCIO INNOVATIVO NEL PROCESSO
DI INTERNAZIONALIZZAZIONE DI IMPRESA

Grazie alla propria expertise nell'ambito aerospace e defence e all'approccio multi-countries, Kuehne + Nagel si è aggiudicata la realizzazione di un'integrata struttura logistica di stoccaggio e di distribuzione internazionale, a fronte di un articolato e sfidante requisito espresso da un noto cliente del settore (Leonardo) con un portfolio clienti distribuito in 150 Paesi. Il cliente aveva la necessità di attuare un processo di miglioramento dei servizi logistici di supporto ai clienti finali di una propria divisione, attraverso lo sviluppo di un contratto di servizi a performance garantita e nell'intento di assegnare a un unico 3PL internazionale, presso un hub centralizzato mondo, tutta una serie di funzioni di supply chain quali le attività di gestione di magazzino; i controlli di qualità, la gestione delle attività doganali (import-export) per il materiale d'armamento, i trasporti nazionali ed internazionali dei materiali di supporto da fornitori e clienti. La soluzione implementata da Kuehne + Nagel è stata in linea con le richieste del cliente e ha previsto 1) la creazione di un unico "magazzino mondo" di circa 10 mila mq vicino all'aeroporto di Malpensa; 2) una gestione completamente integrata di tutti i servizi logistici (import, magazzino, export); 3) l'utilizzo del 100% di personale in forma diretta, in modo da garantire gli elevati standard qualitativi e di sicurezza richiesti; 4) un elevato sistema di security della struttura, compatibile alle stringenti esigenze del cliente; 5) la gestione delle attività doganali e dei trasporti all'interno dello stesso "magazzino mondo"; 6) una copertura operativa delle attività 24/7.

LOGISTICA UNO EUROPE E GRUPPO SANPELLEGRINO
INTERMODALITA' MARITTIMA PER LA SICILIA
(Innovativo approccio al TRASPORTO MULTIMODALE e alla SOSTENIBILITA'
AMBIENTALE)

Il progetto, sviluppato in collaborazione con il cliente Sanpellegrino, ha coniugato l'obiettivo comune di Logistica Uno e Sanpellegrino in ambito eco-sostenibilità nel rispetto dell'ambiente con una gestione oculata dei servizi di trasporto che hanno migliorato notevolmente i precedenti lead time, la pianificazione distributiva dei flussi in uscita dalle fabbriche e il servizio al cliente finale. E' stato così elaborato l'impiego dell'intermodalità terra-mare-terra in alternativa al servizio solo terra tramite veicoli su gomma e tra le peculiarità del progetto si evidenziano in particolare una pianificazione oculata degli spazi per l'imbarco prioritario anche nel periodo estivo, la determinazione e scelta del porto migliore sia in termini di bilanciamenti dei flussi che

di partenze e l'utilizzo di una adeguata flotta di mezzi per i trasferimenti dagli stabilimenti di produzione ai porti privilegiando l'utilizzo di trattori Stralis a LNG con un basso impatto ambientale e l'eliminazione del 99% di PM10. E' prevista inoltre una replica di questa modalità anche in Sicilia non appena sarà aperta una stazione di rifornimento LNG (gas naturale liquefatto) per la gestione dell'ultimo miglio; in alternativa, con la riconversione a carburanti bio della raffineria di Gela, l'orientamento è quello di allestire mezzi che utilizzino esclusivamente green diesel puro.

LONATO, BURGO GROUP E MERCITALIA RAIL

INEDITO SISTEMA DI MONITORAGGIO LOGISTICO-FERROVIARIO

(Innovazione in AMBITO TECNOLOGICO)

L'operatore logistico bresciano e Burgo Group, tra i principali produttori europei di carte grafiche e speciali - in cooperazione con Mercitalia Rail - hanno istituito un collegamento ferroviario a carro chiuso con partenze bisettimanali dal centro logistico francese di Blainville (regione Lorena) a Lonato del Garda (Brescia, sede del 3PL), sperimentando un nuovo sistema di monitoraggio logistico-ferroviario. Quando avviene la creazione dell'ordine, viene assegnato un riferimento che consente un controllo completo della catena logistica con tracing in ogni momento, dal ritiro alla consegna. La gestione del flusso informativo è effettuata con dispositivi RFID di ultima generazione di proprietà di Lonato, aventi la funzione sia di terminale di sistema sia di smartphone. In pratica vengono associate alle informazioni degli standard di lettura (sia GS1 che 2D) le immagini del prodotto acquisite dal dispositivo e la gestione di comunicazioni WLAN, WPAN, WWAN, NFC. Dal momento del ritiro in stabilimento e fino alla consegna del materiale presso i diversi plants in Italia il sistema di tracciabilità viene svolto sfruttando la APP di Mercitalia Rail, che integra le informazioni anche dei vettori ferroviari esteri.

MERCITALIA LOGISTICS

MERCITALIA FAST

(Innovazione in RICERCA E SVILUPPO)

Il nuovo servizio Mercitalia Fast del Polo Mercitalia (Gruppo FS italiane) offre al mercato della logistica l'opportunità di trasportare merci ad alta velocità, in piena sicurezza e ad elevato standard di affidabilità. Sarà il primo servizio al mondo a utilizzare la rete Alta Velocità/Alta Capacità italiana per il trasporto delle merci. Il nuovo servizio collegherà ogni giorno, dal lunedì al venerdì, la Campania (terminal Mercitalia Maddaloni-Marcianise di Caserta) con l'Emilia Romagna (terminal di Bologna Interporto) in 3 ore e 30 minuti. La merce viaggerà a bordo di un ETR 500 (12 vagoni per una capacità di trasporto equivalente a 18 tir o due aeroplani Boeing 747 Cargo). Inoltre, grazie a Mercitalia Fast, saranno ridotte dell'80% le emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera rispetto alla modalità di trasporto su gomma. Si stima che il servizio permetterà di alleggerire la principale arteria autostradale italiana (Autostrada A1) di circa 9mila automezzi ogni anno.

60 ENGINEERING

PALLET PIRO

(Innovazione in RICERCA E SVILUPPO)

60 Engineering detiene in esclusiva da Roberto Pisano (inventore di Piro, nonché presidente della società), i diritti di produzione e distribuzione internazionale di PIRO, pallet realizzabile in acciaio inox, materia prima di elevata robustezza, riciclabilità e igienica (specie per settori delicati quale il farmaceutico o il food). La soluzione prevede 4 profili che, assemblati con pochi semplici gesti e senza particolari attrezzature, compongono un bancale metallico robusto. I quattro moduli di Piro si combinano tra loro in diverse configurazioni, dando vita a più soluzioni: pallet a due o a quattro vie, reversibili, a piano giunto, gabbia pallettizzata, o semplice supporto. I profili separati (personalizzabili per dimensione e tipologia di pallet), consentono di assemblare i pallet solo quando serve, favorendone stoccaggio e trasporto, grazie all'ingombro ridotto dei pezzi smontati. Pur mantenendo una luce di inforamento di 110 mm, l'altezza effettiva dei pezzi (129 mm) è inferiore rispetto ad altri prodotti analoghi. Inoltre risulta più leggero (12-14 chili) rispetto per esempio a pallet di legno EUR-EPAL (25- 26 chili) con la stessa portata (1.500 chili): e così risparmiando sul peso della tara, consente di trasportare, a parità di costi, una quantità maggiore di merci. Molto vantaggiosa è anche la scelta del metallo per la produzione dei profili: è ignifugo (con conseguenti bonus assicurativi), ma è anche igienico e facilmente lavabile, oltre a essere esente dagli obblighi di fumigazione e documentazione previsti dalla direttiva internazionale. Inoltre non teme shock termici, dilatazione, contrazione, crepature, fessurazioni, rottura o scheggiatura; non assorbe umidità, mantenendo un peso costante, e non rilascia polveri e particelle residue in seguito a usura o sfregamento; inoltre aiuta l'ambiente in quanto completamente riciclabile.

THE INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS

PER L'IMPEGNO A FAVORE DI UNA LOGISTICA MODERNA ED EFFICIENTE

L'associazione ha attivato una serie di iniziative per efficientare e modernizzare il nostro settore. Ha ad esempio favorito il confronto fra logistica e industria attraverso l'organizzazione a Milano di due edizioni del Forum Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry, eventi per lo scambio di best practices fra le eccellenze italiane dello shipping, della logistica, delle spedizioni e i settori industriali strategici del nostro Paese. The International Propeller Clubs, direttamente e attraverso i propri Clubs locali, organizza continuamente eventi e momenti di parola dedicati al ruolo dell'economia marittima, trasporti, logistica e spedizioni su tutto il territorio nazionale. Numerose anche le missioni all'estero fra cui quelle in Marocco, Spagna, Grecia, Malta, all'Asian Logistics & Maritime Conference, alla Hong Kong Maritime Week e in Cina.

XPO LOGISTICS

TRACCIABILITA' CASSE MOIBLI CON TECNOLOGIA NFC

(Innovazione in AMBITO TECNOLOGICO)

Near-Field Communication (NFC) è una tecnologia che fornisce connettività senza fili (RF) bidirezionale a corto raggio (fino a un massimo di 10 cm). Attraverso il posizionamento di un tag NFC su casse di proprietà e con l'utilizzo di un semplice smartphone, XPO traccia con rapidità e precisione lo stato delle casse di proprietà (cassa piena/vuota, cassa in entrata/in uscita) in uso per la distribuzione di uno dei maggiori player dell'abbigliamento retail. Il tutto con una riduzione dei costi del 95%. Obiettivi raggiunti col progetto: tracciabilità più certa e affidabile, riduzione dell'errore umano nella registrazione, possibilità di consultazione dello storico dei dati, un unico database di registrazione e consultazione delle casse e adozione di un sistema smart estensibile su altre piattaforme.

MENZIONI SPECIALI

BAYER ITALIA

GREEN PALLET

(Innovazione in SOSTENIBILITA' AMBIENTALE)

Green Pallet è il progetto di Bayer Italia per ridurre l'impatto ambientale e aumentare la sostenibilità dei processi produttivi e logistici. Nato dalla collaborazione tra le funzioni Procurement e Supply Chain Management, ha come obiettivi il recupero e il riutilizzo dei bancali usati dall'azienda nelle fasi del ciclo distributivo. Il progetto ha attivato due circoli virtuosi nell'ambito della distribuzione primaria, cioè dagli stabilimenti e dai vari fornitori ai depositi logistici - gestiti da Silvano Chiapparoli Logistica - e nel processo della distribuzione capillare ai clienti, a cura di Eurodifarm. Nello specifico, i pallet EPAL non escono mai dal primo circuito, nel rispetto della catena del freddo e una volta scaricata la merce in magazzino tornano negli stabilimenti poiché gli ordini per i clienti vengono allestiti su pallet EPAL colorati di verde e marchiati Bayer. I Green Pallet Bayer vengono anche utilizzati nella distribuzione finale dai partner del trasporto, che sono responsabili del loro recupero presso i clienti. I pallet tornano quindi nella logistica Bayer per essere riutilizzati in una nuova distribuzione. Anima del progetto è l'approccio collaborativo fra i partner coinvolti.

CO.EL.DA. SOFTWARE

SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO CON COMPOSIZIONE AUTOMATICA DEI CONVOGLI

(Innovazione in RICERCA E SVILUPPO)

Il progetto consente di superare le difficoltà del trasporto merci su ferro (scarsa flessibilità, tempi di resa e costi poco competitivi), invertendo sia il modo di concepire le modalità di trasporto, sia la modalità con cui si utilizzano le linee ferrate. Con questa soluzione è la domanda di trasporto a generare i convogli e non la disponibilità del convoglio a generare la domanda. Per far ciò è stato necessario concepire un sistema che con modalità economiche, permette di soddisfare velocemente la domanda di trasporto. Per poter essere attivato il progetto non richiede alcun nuovo

intervento sulla rete ferroviaria esistente, ma solo la realizzazione del carro merci “intelligente” e di una piattaforma informatica con comunicazione affidabile fra i vari sistemi di controllo e gestione presenti a livello centrale, sul convoglio, sui carri e nelle stazioni. L’elevato livello di automazione del progetto fa sì che non siano necessari interventi di personale addetto presso le singole stazioni, riducendo i costi di gestione del servizio. In sintesi con questo sistema: 1) si realizza una nuova modalità di comporre i convogli, agendo direttamente sui carri che sono gestiti da una piattaforma informatica senza interventi operativi di alcun operaio; 2) si rende possibile l’utilizzo di ogni stazione ferroviaria per il prelievo o la consegna di carri ferroviari senza che vi sia bisogno di un ufficio merci, personale o altre infrastrutture particolari; 3) si ottimizza l’utilizzo delle linee ferrate, in quanto le stesse sono adoperate on demand, allorquando una tratta è disponibile; 4) non è necessario effettuare alcun tipo di intervento sulle linee ferrate, sempreché le stesse dispongano già di scambi automatici per la commutazione dei binari gestiti da una centrale di controllo remota; 5) non si altera in alcun modo la modalità di trasporto attuale; si affianca ad essa senza creare alcuna interferenza: i convogli formati nel nuovo sistema non hanno alcuna differenza di modalità di conduzione; quello che cambia è la gestione della movimentazione dei singoli carri che però non incide sulle modalità operative della gestione del traffico merci tradizionale; 6) è necessaria la progettazione e realizzazione di un nuovo carro merci (o alternativamente l’upgrade dei carri attuali), che abbia caratteristiche che lo rendano gestibile da un sistema informatico; 7) è necessaria l’implementazione di una piattaforma informatica di controllo e gestione a più livelli (centrale, stazione, convoglio, carro) che si interfaccia e dialoga con la piattaforma informatica del gestore della rete ferroviaria.

DKV EURO SERVICE

DKV BOX EUROPE

(Innovazione in AMBITO TECNOLOGICO)

DKV Euro Service consente di pagare pedaggi in 9 Paesi europei, gestibili online e over the air, con DKV Box Europe, tecnologia d’avanguardia in grado di garantire quanto segue: 1) il nuovo OBU (On Board Unit) funziona con tecnologia radio ibrida (GNSS/DSRC/Bluetooth), prima d’ora non disponibile sul mercato e già compatibile con tutti i sistemi di pedaggio europei rilevati elettronicamente; 2) l’OBU funziona con sistema ‘plug and play’ (in alternativa è disponibile l’alimentazione a corrente continua) e permette l’impostazione manuale degli assi direttamente sul display dell’OBU; 3) gestione dei veicoli e dei Paesi direttamente over-the-air per l’attivazione e/o disattivazione dei Paesi (aggiornamento automatico in tempo reale); 4) gestione, registrazione, ordine di nuovi BOX tramite il sito internet e il DKV TOLL MANAGER in pochi passaggi grazie a un processo semplice e rapido e supportato dalla banca dati veicoli personalizzata; 5) gestione del parco veicolare (aggiornamento numero di assi, classe euro, upload dei documenti, ecc.) in tempo reale e tutto completamente online (ma con possibilità di supporto di un agente in caso di problemi); 6) un’unica fatturazione riepilogativa; 7) nessuna cauzione per il Box pedaggio e costi di installazione minimi.

LIUC BUSINESS SCHOOL

OSIL – OSSERVATORIO SULL’IMMOBILIARE LOGISTICO

(Innovazione in RICERCA E SVILUPPO)

L’Osservatorio ha sviluppato un sistema di rating con cui valutare qualità (da 1 a 5 stelle), funzionalità logistica e grado di compatibilità di un magazzino ad assolvere la funzione di stock o di x-dock, attraverso la compilazione di un questionario online di 50 domande. Dalla somma dei punteggi ottenuti si raggiunge un punteggio totale che misura il livello qualitativo dell’immobile. Il modello può essere utilizzato per valutare anche magazzini aventi una funzione mista (ad esempio i Ce.Di). L’Osservatorio sull’Immobiliare Logistico – OSIL nasce con l’obiettivo di analizzare il settore immobiliare logistico e di sviluppare un modello di riferimento su scala nazionale per la valutazione della qualità e funzionalità degli immobili ad uso logistico. Il modello, pensato per proprietari di immobili, fondi di investimento e operatori logistici, valuta la qualità dei magazzini secondo standard di riferimento condivisi dai maggiori esperti del settore. Inoltre il sistema di rating rappresenta un valido supporto per i processi di compravendita. La valutazione prende in considerazione diversi ambiti collegati a location (contesto di riferimento e prossimità di reti di trasporto), esterno (piazzali, aree esterne e baie di carico), edificio (dimensioni e struttura) e interno (uffici, spazi accessori e dotazioni impiantistiche). Tale modello, sviluppato dalla LIUC Business School e dai ricercatori del Centro sulla supply chain, operations e logistica diretto dal prof. Dallari, in collaborazione con player del realestate, è fruibile online e gratuitamente attraverso il sito www.osil.it

NOLPAL E GRUPPO CASILLO

DIGIPAL

(Innovazione in AMBITO SOSTENIBILITA’ AMBIENTALE e TECNOLOGICO)

DigiPal è un innovativo progetto di gestione del pallet da interscambio mirato alla sostenibilità ambientale e all’innovazione tecnologica e informatica. Massimizza appieno le caratteristiche del pallet da interscambio riutilizzabile EPAL e grazie ad esso è possibile, nel ciclo di vita del bancale, mitigare l’effetto serra, sottraendo all’ambiente un grande quantitativo di anidride carbonica. DigiPal (digitalizzazione del processo gestione totale dei pallet per il cliente Casillo) si basa quindi su EPAL a noleggio, ma la sua caratteristica principale è la totale integrazione dei sistemi informatici NolPal e Casillo, sfruttando le potenzialità dei singoli sistemi: quello di NolPal specializzato nella contabilità dei pallet e quello di Casillo centrato sui processi produttivi e di approvvigionamento just in time di tutte le aziende del gruppo. Questi i punti chiave del progetto: 1) riutilizzo totale dei pallet; 2) sostanziale riduzione dei viaggi di pallet vuoti grazie al coinvolgimento degli operatori logistici del cliente; 3) recupero e riutilizzo dei pallet EPAL non conformi, procedendo al loro ricondizionamento e all’immissione in nuove filiere che necessitano di pallet selezionati e di qualità standard, o in filiere che necessitano pallet one way (ovvero bancali recuperati non più idonei per l’interscambio e declassati come “a perdere”).

P3 LOGISTIC PARKS, AUTOMOBILI LAMBORGHINI E DUCATI MOTOR HOLDING HUB LOGISTICO DI SALA BOLOGNESE

(Innovazione in SOSTENIBILITA' AMBIENTALE e IMMOBILIARE LOGISTICO)

P3 Logistic Parks, società specializzata nell'acquisizione, sviluppo e gestione di immobili logistici ha consegnato un nuovo magazzino "chiavi in mano" di 30 mila mq presso il parco logistico P3 di Sala Bolognese (Bologna) ad Automobili Lamborghini e Ducati Motor Holding, dopo un programma serrato di lavori di costruzione, durato solo sei mesi. Primo progetto "chiavi in mano" di P3 in Italia, la nuova struttura logistica è il centro di stoccaggio e distribuzione delle parti di ricambio originali per Lamborghini e Ducati, includendo anche parti del nuovo Super Suv Urus di Lamborghini, oltre a Huracán, Aventador, modelli storici della Casa e vetture da gara, insieme agli ultimi modelli Ducati (Panigale V4 e Scrambler 1100). La nuova struttura comprende 700 mq di uffici; l'altezza sotto trave è di 12 metri, la portanza del pavimento di 5 tonnellate per metro quadro e la temperatura ambientale viene mantenuta ad almeno 18° C costanti per tutto l'anno. Utilizza diverse tecnologie ecosostenibili, quali illuminazione LED, isolamento termico e pannelli solari sul tetto in grado di riscaldare l'acqua negli uffici e alimentare i sistemi di riscaldamento e raffreddamento. Inoltre viene utilizzata acqua di pozzo per l'irrigazione, riducendo ulteriormente l'impatto ambientale. La costruzione di una pista ciclabile collegherà poi la stazione ferroviaria al parco.

UNIPARK - GRUPPO CFT

VILLA COSTANZA, PRIMO CASO IN ITALIA DI PARCHEGGIO SCAMBIATORE AUTOSTRADALE

(Approccio innovativo alla MOBILITA' AUTOSTRADALE E CITTADINA)

IL Gruppo CFT, attraverso la controllata Unipark, si è aggiudicato il bando di gara del progetto per la gestione di un parcheggio scambiatore con annessa area ristoro nei pressi dello svincolo autostradale di Scandicci (Firenze). Quest'ultimo coniuga gli aspetti innovativi e tecnologici della gestione del servizio di sosta a quelli qualitativi della tradizione di accoglienza e ristorazione locale e li estende anche a una clientela di passaggio. Il parcheggio scambiatore autostradale VILLA COSTANZA è il primo caso in Italia di parcheggio "Drive and tramway" inserito all'interno del tracciato autostradale e riveste una funzione strategica sia a livello nazionale che locale, in quanto permette di gestire i flussi veicolari in arrivo a Firenze senza incidere sul normale traffico cittadino, offrendo una prima accoglienza in un contesto di alto livello. Nel parcheggio si trova anche The Florence Gate, che alla caffetteria/ristorante affianca un market con prodotti dell'enogastronomia di qualità, rigorosamente made in Tuscany, dai vini ai salumi e formaggi, tutto fornito da aziende locali. A questo si aggiunge un Info Point per una prima accoglienza a tutti i viaggiatori. In questo progetto Il Gruppo CFT persegue un processo di sviluppo continuo e flessibile in ogni fase dell'attività: dalla progettualità fino alla completa realizzazione tecnica della soluzione di gestione di parcheggio, rendendosi anche promotore di progetti pilota in grado di apportare innovazione nel settore. La ricerca di innovazione è portata avanti attraverso una rete di partner, leader nei loro mercati di riferimento, capaci di garantire soluzioni d'avanguardia in materia di sistemi di controllo accessi e

pagamento, parcometri per parcheggi on street e sensoristica per il controllo degli stalli.

PREMI PERSONALI

THOMAS BAUMGARTNER

Per l'importante contributo allo sviluppo del sistema logistico-trasportistico italiano

SANDRO INNOCENTI

Per il significativo apporto alla modernizzazione dell'immobiliare logistico italiano

MONICA MUTTI

Per il significativo contributo personale al settore della pharma & healthcare logistics

GUIDO OTTOLENGHI

Per il significativo impegno a favore della logistica e dei trasporti in ambito nazionale

RALF CHARLEY SCHULTZE

Per il significativo impegno a favore dell'intermodalità trasportistica europea

BORSA DI STUDIO

FRANCESCA TRAVERSA

ESI DI LAUREA: «Cross-countries flows in international distribution: development of logistics strategies and assessment of benefits»