

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

DACHSER
Intelligent Logistics

Nuova apertura DACHSER a Parma:
l'efficienza in gialloblu

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6/11/1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano

Per saperne di più visita il nostro sito web: dachser.it

**OPERATIVO UN NUOVO PROTOCOLLO PER IL MONITORAGGIO
DEI SURGELATI LUNGO TUTTA LA CATENA DI FORNITURA**

FOCUS

**I cambiamenti in atto
per l'evoluzione
dell'e-commerce**

RICERCHE

**Manhattan Associates:
IA, una rivoluzione
per i trasporti mondiali**

INTERVISTE

**Franchi:
"Frigoscandia, azienda
al servizio della GDO"**

organizzano



21^a Edizione del Premio **Il Logistico dell'Anno**

21 NOVEMBRE 2025

Ore 9,30 - 13,00

Auditorium San Fedele - Via Ulrico Hoepli 3/b - Milano

Nel corso dell'evento si svolgerà il convegno dal titolo
"Logistica oltre i confini - Il ruolo internazionale della rappresentanza"
Un'occasione unica di confronto sui nuovi scenari globali del settore.

Seguirà programma convegno e relatori.

Per partecipare all'evento occorre effettuare la registrazione al seguente link:

<https://www.euromerci.it/iscriviti.html>

La sede dell'evento è raggiungibile con mezzi pubblici (fermata della metropolitana MM linea Rossa o Gialla fermata Duomo e poi pochi passi a piedi). Per chi viene in auto sono disponibili i seguenti parcheggi a pagamento: Autosilo San Fedele (60 posti), Parking Car (250 posti), parcheggi di Piazza Meda (522 posti) e del Rosa Gran Milano (65 posti), Matteotti Parking (232 posti), parcheggio Mediolanum (300 posti) e Garage Zeus (130 posti).

PER OGNI CHIARIMENTO: tel. 026691567

Qualche ragione per essere orgogliosi del nostro 'agire' e 'fare' professionale

Al ritorno all'attività dopo la pausa estiva sono tanti gli spunti che ci offre l'attivismo proprio del nostro settore, e questa è già un'evidenza che deve farci riaccostare al nostro singolo impegno professionale con fiducia e rinnovata voglia di costruire.

Anzitutto mi preme sottolineare con piacere che il reverse charge atipico della logistica - dopo essere diventato legge approvata dal Governo alla fine dello scorso anno - è stato ufficialmente giudicato 'applicabile' anche dall'Agenzia delle Entrate ed è entrato in vigore fiscalmente dall'inizio del mese di settembre. Si tratta di una grande soddisfazione per Assologistica che ne è stata la promotrice principale, seguendo e perseguendo un iter particolarmente lungo e tortuoso fino al successo finale e alla sua attuazione definitiva e concreta.

Ancora, ed è anche questo in parte merito della nostra associazione, con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale le disposizioni di legge del 'cruscotto logistico', strumento straordinario per perseguire le giuste performances del processo logistico messe a disposizione delle aziende del nostro settore; in pratica, uno strumento che non esito a definire rivoluzionario in termini di concretezza e visione del futuro.

Voglio anche sottolineare con grande soddisfazione la nascita del nuovo protocollo internazionale per il monitoraggio e la registrazione del percorso termico degli alimenti surgelati lungo tutta la catena di fornitura, evidente progresso significativo in termini di maggiore efficienza, preservazione della qualità e sostenibilità ambientale rispetto al quale si sentiva da tanto e troppo tempo il bisogno (di tutti questi argomenti citati troverete ampio spazio all'interno di questo numero di Euromerci).

Per finire, invito tutti a un 'save the date': quella del prossimo venerdì 21 novembre, giornata nella quale a Milano è in calendario la 21esima edizione del "Logistico dell'Anno", riconoscimento nato anch'esso per volontà di Assologistica che anche nel 2025 premierà gli attori del settore che si sono particolarmente distinti per la loro capacità e creatività nel 'fare' a vantaggio di tutta la nostra categoria. Voi segnate in agenda, noi stiamo già scaldando i motori e avremo tempo di riparlarne e scriverne, fin dal prossimo numero.



Jean François Daher

*Direttore di Euromerci
e Segretario Generale di Assologistica*

	EDITORIALE QUALCHE RAGIONE PER ESSERE ORGOGLIOSI DEL NOSTRO 'AGIRE' E 'FARE' PROFESSIONALE	1
	RICERCHE OPERATIVO UN NUOVO PROTOCOLLO PER IL TRASPORTO DEI SURGELATI	4
	RICERCHE MANHATTAN ASSOCIATES: IA, UNA RIVOLUZIONE PER I TRASPORTI IN TUTTO IL MONDO	6
	FOCUS E-COMMERCE	8-13
	INTERVISTE ANDREA FRANCHI: "FRIGOSCANDIA, UN'AZIENDA COMPLETAMENTE AL SERVIZIO DELLA GDO"	14
	NOVITÀ DHL HEALTH: IN FUNZIONE IL SISTEMA D'AUTOMAZIONE AL CAMPUS DI LIVRAGA	18
	INSEDIAMENTI NUOVO CENTRO LOGISTICO DACHSER NEL CUORE DELLA FOOD VALLEY A PARMA	20
	LEGALE LE DISPOSIZIONI DI LEGGE DEL 'CRUSCOTTO LOGISTICO'	22
	DOGANE LA RIFORMA DELLE SANZIONI DOGANALI: CORRETTIVI E NUOVE SOGLIE PER DAZI E IVA	24
	FORMAZIONE OPERATORE LOGISTICO SPECIALIZZATO NEI TRASPORTI, UNA PROFESSIONALITÀ CHE PUÒ ESSERE ANCHE... ECCEZIONALE	26
	INTERCONNESSIONI ATTIVATO IL NUOVO CORRIDOIO DOGANALE TRA PORTO DI LA SPEZIA E INTERPORTO PADOVA	30
	NOVITÀ ALL'INTERPORTO DI BOLOGNA IN FUNZIONE IL NUOVO ACCESSO NORD	31

RAINER HAAH È IL NUOVO CEO DI DHL SUPPLY CHAIN EUROPE

DHL Supply Chain ha recentemente nominato Rainer Haag CEO DHL Supply Chain Europe: guiderà 16 mercati dell'Europa centrale che negli ultimi anni hanno registrato una crescita forte e costante. Nella sua prima visita ufficiale in Italia - al Carbon Neutral Campus di Borgo San Giovanni - Haag ha sottolineato l'importanza strategica del nostro Paese all'interno del network europeo. Durante l'incontro - avvenuto al Carbon Neutral Campus di Borgo San Giovanni - il nuovo CEO ha potuto prendere visione dell'avanzamento dei lavori di costruzione del nuovo magazzino "Borgo 5" di 30.000 metri quadri, il cui completamento è previsto entro la fine del 2025.

	EVOLUZIONI IA, GREEN DEAL E CRISI GLOBALI: COSÌ SI TRASFORMA LA DOGANA NEL RACCONTO DI 10 ANNI DI C-TRADE	32
	INTERVISTE INTERVISTA A LUIGI TERZI: "LA NOSTRA OFFERTA È EVOLUTA, INTEGRATA E SOSTENIBILE"	34
	INTESE NASCE UN NUOVO POLO LOGISTICO PER IL "NOSTRO" MEDITERRANEO	38
	RIGENERAZIONE URBANA POSATO DA GARBE RE ITALY IL PRIMO PILASTRO DEL MILEAST LOGISTICS PARK DI COVO	40
	INNOVAZIONE FS: IL SISTEMA ERMTS PRESTO INSTALLATO SU TUTTA LA FLOTTA	42
	BAROMETRO ITALIA AUMENTA (POCO) LA PRODUZIONE INDUSTRIALE MA CALA IL FATTURATO DELL'INDUSTRIA NAZIONALE	44
	LAVORO CRESCE L'OCCUPAZIONE MA È DIFFICILE TROVARE FIGURE "SPECIALIZZATE"	46
	SCENARI FUTURI LA "FUGA" DAL MONDO DEL LAVORO È SOLO QUESTIONE DI (POCO) TEMPO	47
	DEMOGRAFIA "DESERTIFICAZIONE" E INVECCHIAMENTO: L'ALLARME DELL'ISTAT SUL NOSTRO FUTURO	48
	EXPORT È MARCATO LA DIFFERENZA FRA NORD, CENTRO E SUD DEL PAESE	50
	LIBRI È IN LIBRERIA IL DIZIONARIO LOGISTICA E SUPPLY CHAIN DI GIOVANNI LEONIDA	51
	NEWS	53-56

Editore SERDOCKS S.r.l.

Via Cornalia, 26 - 20124 Milano
tel. 02.669.1567
fax 02.667.142.45
e-mail: redazione@euromerci.it

Redazione Milano

Via Cornalia, 26 - 20124 Milano
tel. 02.669.1567 - fax 02.667.142.45
internet: www.euromerci.it
e-mail: redazione@euromerci.it

Redazione Roma

Via Panama, 62 - 00198 Roma
tel. 06.841.2897 - fax 06.884.4824
Internet: www.euromerci.it
e-mail: redazione@euromerci.it

Direttore responsabile

Jean Francois Daher

Caporedattore

Tiziano Marelli
e-mail: tiziano.marelli@euromerci.it
cell.347.424.9355

Sito www.euromerci.it

a cura di Ornella Giola
e-mail: ogiola@euromerci.it
cell.331.674.6826

Stampa

Bianca & Volta
Truccazzano(Mi)

Pubblicità

Rancati Advertising S.r.l.
tel. +39 02 70300088
e-mail: info@rancatinet.it
Riferimenti: Andrea Rancati
Claudio Sanfilippo
Donatella Conca

DAL 5 AL 7 NOVEMBRE BOLOGNAFIERE OSPITA LA QUARTA EDIZIONE DI REFRIGERA

A BolognaFiere, da mercoledì 5 a venerdì 7 novembre 2025 è prevista la quarta edizione di REFRIGERA, l'unico evento in Italia interamente dedicato alla filiera della refrigerazione industriale, commerciale e logistica, ver e proprio punto di riferimento per offrire una panoramica completa delle soluzioni più evolute sul mercato. A questa edizione parteciperanno oltre 150 aziende provenienti - oltre che dal nostro Paese - da Germania, Francia, USA, Cina, Giappone. Particolarmente ricco anche il programma di conferenze e tavole rotonde dedicate alle tematiche più attuali del settore.

Operativo un nuovo protocollo per il trasporto dei surgelati

L'INIZIATIVA DI AFFI, GCCA E IFFN HA COME OBIETTIVO QUELLO DI MONITORARE CORRETTAMENTE LA TEMPERATURA LUNGO L'INTERO PERCORSO E MIGLIORARE LA QUALITÀ DEI PRODOTTI ABBATTENDO I COSTI, RIDUCENDO ANCHE IL CONSUMO ENERGETICO E LE EMISSIONI DI GAS SERRA

L'American Frozen Food Institute (AFFI), la Global Cold Chain Alliance (GCCA), l'International Frozen Food Network (IFFN) e la coalizione "The Move to -15°C" hanno annunciato il rilascio di un nuovo protocollo industriale per il monitoraggio e la registrazione del percorso termico degli alimenti surgelati lungo tutta la catena di fornitura. L'intesa rappresenta un progresso significativo nella gestione della temperatura e costituisce un importante passo avanti verso maggiore efficienza, preservazione della qualità e sostenibilità ambientale.

L'intera catena del freddo ha l'opportunità ora di migliorare la qualità dei surgelati riducendo al contempo il consumo energetico, abbattendo i costi e le emissioni di gas serra. Studi recenti han-

no dimostrato che aumentare la temperatura media di conservazione e trasporto dei surgelati può portare a benefici notevoli in termini di consumo energetico complessivo. La catena del freddo per i surgelati si basa su pratiche consolidate di monitoraggio che garantiscono standard elevati di qualità e conservazione in tutto il mondo. Tuttavia,

go tutto il percorso del prodotto. Tutto questo apre la strada a un'innovazione nelle soglie di tolleranza termica definite dalle procedure operative. Per questi motivi è stata costituita una task force di esperti del settore che hanno sviluppato un testo standardizzato per la registrazione e l'analisi delle variazioni di temperatura dalla produzione



no recenti progressi tecnologici nei macchinari, nelle strutture e nei sistemi di monitoraggio permettono ora un accesso senza precedenti ai dati termici lun-

alla distribuzione finale, iniziativa che colma un'importante lacuna nella conoscenza delle variazioni termiche reali che i prodotti surgelati subiscono.

Caratteristiche principali

Il protocollo fornisce indicazioni su:

- metodi standard per registrare le fluttuazioni di temperatura lungo il percorso dei surgelati;
- identificazione dei punti critici di monitoraggio nella catena di fornitura;
- buone pratiche per la raccol-

ta, la gestione e l'analisi dei dati;

- definizione di misurazioni di base per futuri studi e miglioramenti.

Queste indicazioni permetteranno di:

- comprendere meglio le variazioni dei setpoint termici tra prodotti e operatori;

- rilevare e correggere deviazioni termiche significative durante il trasporto;
- sostenere iniziative future per ottimizzare il consumo energetico e ridurre le emissioni;
- fornire dati utili per migliorare sicurezza alimentare, qualità e durata di conservazione.

Per l'Agenzia delle Entrate è applicabile il Reverse charge atipico nella logistica

A far data dall'inizio dello scorso mese d'agosto l'Agenzia delle Entrate ha dichiarato ufficialmente operativo, quindi pienamente applicabile, il reverse charge atipico per il settore logistico, uno dei più rilevanti interventi di riforma promossi da Assologistica - promotrice e interlocutore costante nella definizione tecnica e politica del provvedimento, in un confronto serrato con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e la stessa Agenzia delle Entrate - per garantire trasparenza e competitività alla filiera.

Non nasconde la soddisfazione il presidente di Assologistica, Umberto Ruggerone: "Con questo atto si avvia una delle riforme più strategiche che abbiamo contribuito a costruire, fin dalle prime bozze normative. Il reverse charge rappresenta indubbiamente una svolta: permette di contrastare le irregolarità che danneggiano il settore e di restituire trasparenza a tutta la supply chain". Per Ruggerone l'opera di cambiamento in atto nel settore non si ferma qui, visto che "attraverso il tavolo congiunto attivato con Confindustria e Federdistribuzione proseguiremo il lavoro per estendere questi risultati al più ampio progetto di logistica sostenibile, anche sul piano sociale ed economico".

Con l'avvio ufficiale del reverse charge atipico Assologistica riconferma saldamente il proprio ruolo di soggetto guida nella costruzione di una logistica italiana sempre più trasparente e responsabile.



Prospettive Future

Questa è solo la prima fase di un'iniziativa che si vuole intendere più ampia nel medio periodo. Nei prossimi mesi la task force svilupperà ulteriori linee guida:

- valutazione della qualità degli alimenti;
- ottimizzazione della shelf-life;
- sicurezza alimentare;
- metodologie di misurazione del consumo energetico.

Tutti gli operatori della filiera del freddo sono invitati a partecipare allo sforzo collettivo per migliorare la gestione termica a beneficio dei consumatori, delle aziende e dell'ambiente.

Il documento integrale del protocollo è scaricabile a questo link:

<https://affi.org/wp-content/uploads/2025/07/Industry-Guidance-and-Protocol-for-Monitoring-of-Storage-and-Distribution-Data-in-Frozen-Food-Supply-Chain.pdf>

Manhattan Associates: IA, una rivoluzione per i trasporti in tutto il mondo

NELLO STUDIO COINVOLTI 1.450 MANAGER A LIVELLO GLOBALE. ENTRO I PROSSIMI CINQUE ANNI IL SUPPORTO DELL'IA AL SETTORE POTREBBE ESSERE COMPLETAMENTE AUTONOMO, MA SONO EVIDENTI FIN DA ORA LE DIFFICOLTÀ DI INTEGRAZIONE E LA QUALITÀ DEI DATI, ELEMENTI CHE RIMANGONO OSTACOLI SIGNIFICATIVI

Manhattan Associates - azienda tecnologica leader nella logistica di distribuzione nel settore della supply chain e nel commercio omnicanale - ha annunciato i risultati di una recente ricerca globale svolta in collaborazione con Vanson Bourne, società di ricerca internazionale. Allo studio hanno partecipato 1.450 senior decision-maker di aziende dei settori manifatturiero, retail, commercio all'ingrosso, beni di consumo, food & beverage in Nord America, America Latina, Europa e Australia (tutti i manager coinvolti provengono da organizzazioni con un fatturato annuo globale di almeno 750 milioni di dollari).

Come ha voluto specificare Bryant Smith, Director Transportation Management Systems di Manhattan Associates, "Il trasporto rappresenta la spina dorsale delle supply chain, essenziale per garantire che le merci siano consegnate in tempo e soddisfino le aspettative dei clienti. Tuttavia, la gestione dei trasporti sta di-

ventando sempre più complessa, messa sotto pressione dalle richieste di tempi di esecuzione più brevi, di efficienza della capacità e dei costi, di normative più severe in materia di sostenibilità e dalla crescente necessità di accedere alla visibilità end-to-end di tutte le operazioni".

Da quanto scaturisce dal report, il vero vantaggio della visibilità va oltre il semplice accesso ai dati operativi, piuttosto è insito nella capacità di affrontare i problemi evidenziati da queste informazioni e di apportare miglioramenti operativi in modo più rapido ed efficiente. Il 60% degli intervistati ha affermato che il miglioramento della visibilità porta a migliorare la customer satisfaction grazie ad aggiornamenti più accurati e tempestivi, mentre il 50% cita la riduzione dei costi di trasporto come uno dei principali vantaggi di una maggiore visibilità operativa. Ancora, il 61% prevede entro i prossimi cinque anni il supporto dell'intelligenza artificiale in modalità completamente autonoma, in grado di agire in modo indipendente per raggiungere obiettivi



Bryant Smith

specifici, ma solo il 37% di queste ha già integrato a dovere IA e machine learning nel proprio TMS. Anche se cinque anni nel mondo dell'intelligenza artificiale possono sembrare un'eternità, il divario tra le aspettative future e l'utilizzo attuale è significativo, e dimostra quanto sia complesso e tutt'altro che lineare il percorso di adozione: sebbene quasi la metà (48%) abbia dichiarato di sentirsi già molto preparata per gli agenti autonomi entro il 2030, praticamente la totalità degli intervistati (99%) ha riferito di aver affrontato, o di aspettarsi di dover affrontare de-

gli ostacoli; tra questi, i più sentiti sono la carenza di competenze (49%), le difficoltà di integrazione (44%) e i problemi di qualità e disponibilità dei dati (44%).

Molto importante e decisamente diffusa l'attenzione che viene riservata alla conversione verso un trasporto più sostenibile: ben il 69% delle organizzazioni afferma che la sostenibilità è un mandato globale o un'area di pressione significativa, e il 62% ha già implementato la rendicontazione della Corporate Sustainability Reporting Directive. Un TMS moderno può contribuire a fornire la visibilità dei dati e le funzionalità

necessarie per misurare i progressi e dimostrare la compliance, essenziali per garantire che la sostenibilità venga prioritizzata tra le strategie aziendali.

Puntualizza ancora Smith: "La moderna gestione dei trasporti richiede alle organizzazioni di bilanciare una serie di priorità contrapposte, e la ricerca illustra chiaramente che molte organizzazioni sono ancora impreparate ad affrontare le sfide dell'evoluzione dei mandati di sostenibilità, delle aspettative sull'IA e della necessità di dati più visibili e fruibili. In previsione del 2030 queste richieste si intensificheranno,

aumentando la pressione sulle aziende affinché gestiscano le operazioni di trasporto in modo più intelligente e intuitivo. Tutto questo risulta evidente dal fatto che l'87% degli intervistati prevede che le sfide in aree quali la visibilità operativa, l'adozione dell'intelligenza artificiale e il rispetto della sostenibilità si intensificheranno, lasciando i loro attuali sistemi di transportation management in difficoltà a tenere il passo. Se non si interviene subito, le aziende si espongono a costi crescenti, a dubbi sull'efficacia a lungo termine e al rischio di non rispettare le promesse dei clienti". ■

“La nuova logistica è digitale e umana”: i risultati di un’indagine di CargoON

Il binomio tecnologia–persone emerge come fattore chiave per costruire una logistica efficiente, sostenibile e pronta alle sfide future. Questo è quanto evidenziato dall’indagine realizzata da CargoON – piattaforma del gruppo Trans.eu – in collaborazione con l'Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” del Politecnico di Milano.

Digitalizzazione in crescita: dati chiave

L'indagine, condotta su un panel di grandi imprese italiane della produzione e distribuzione, rileva che l'86% delle aziende considera estremamente rilevante l'investimento in soluzioni digitali per la logistica. La gestione del trasporto sta evolvendo verso un modello data-driven, in cui i principali driver sono:

- Affidabilità: punteggio 8,9 su 10
- Ottimizzazione dei costi: 8,6/10
- Flessibilità operativa: 8,2/10
- Sostenibilità ambientale: 7,2/10 (in crescita)

Il ruolo dell'intelligenza artificiale

Altro dato significativo riguarda la tecnologia emergente: il 76% delle imprese intervistate ritiene che l'intelligenza artificiale sarà centrale nello sviluppo delle applicazioni digitali per il trasporto, evidenziando un orientamento verso soluzioni predittive e automatizzate.

Persone al centro: la logistica è anche relazione

Nonostante la spinta alla digitalizzazione, il capitale umano resta imprescindibile: l'86% delle aziende attribuisce alle relazioni umane un ruolo cruciale per il futuro della supply chain. La collaborazione con vettori e operatori logistici è vista come leva strategica per migliorare comunicazione, affidabilità e flessibilità.

Piattaforme digitali: un ecosistema in evoluzione

Dalla ricerca emerge che oltre il 40% delle aziende gestisce una parte significativa dei propri viaggi attraverso piattaforme digitali. Inoltre, più del 50% riconosce in queste soluzioni un beneficio chiave nell'interazione con i vettori, in termini di velocità, tracciabilità e flessibilità.

Come “navigare” l’incertezza: GXO al servizio dell’e-commerce

L'AUTOMAZIONE È UNA DELLE GRANDI SFIDE DEL SETTORE LOGISTICO: NON SOSTITUISCE, PIUTTOSTO SUPPORTA. PER FARLO AL MEGLIO OCCORRE ADOTTARE SOLUZIONI SEMPRE ALL'AVANGUARDIA CHE SI RIVELINO ALLEATE DELLA QUALITÀ DELLA VITA LAVORATIVA: È COSÌ CHE SI RIDUCONO GLI SFORZI FISICI, AUMENTA LA SICUREZZA, SI CREANO AMBIENTI INCLUSIVI

Dietro un click su un canale e-commerce si muove una macchina complessa fatta di aspettative, fiducia e promesse di consegne senza intoppi. Questa catena si confronta con un mercato in continua evoluzione dove incertezza e nuovi trend stanno riscrivendo le regole. In questo scenario, la logistica non è più un dettaglio tecnico: è il cuore strategico che garantisce resilienza e competitività.

Smistamento, picking e packaging: la risposta di GXO alle sfide della logistica

Per confermarsi una leva silenziosa ma strategica in un settore in rapido cambiamento come l'e-commerce, la supply chain deve dimostrarsi efficiente, intelligente, adattiva. Non solo un supporto operativo, ma un attore chiave per affrontare oscillazioni della domanda e scenari imprevedibili. È qui che GXO Italia & Svizzera mette in campo tecnologie tailor-made e soluzioni che combinano tech avanzata, packaging intelligente e IA. Per lo smistamento, impiega automazioni che garantiscono velocità e precisione nella gestione degli ordini, migliorando tracciabilità e riducendo il margine di errore. Sistemi intelligenti consentono di movimentare più colli in parallelo, ottimizzando lo spazio e assicurando continuità operativa. Quando si parla di picking,

entrano in gioco robot e tecnologie “goods-to-men” che consegnano i prodotti direttamente agli operatori migliorando l'ergonomia del lavoro. Sul fronte packaging, alcuni tra gli strumenti attualmente adottati riducono al minimo lo spazio vuoto nei pacchi, con vantaggi in termini di sostenibilità e ottimizzazione delle spedizioni. A supporto, intelligenza artificiale e analisi predittiva consentono di ottimizzare i flussi, ridurre errori e gestire picchi di domanda in tempo reale.

GXO Italia & Svizzera: un esempio concreto di innovazione al servizio del fashion

Gestire la logistica nel fashion significa misurarsi con sfide articolate tra stagionalità, picchi di domanda e beni che richiedono cura estrema. In uno dei centri di distribuzione GXO dedicato a questo settore, l'integrazione dell'automazione ha rivoluzionato i processi, aumentando la produttività e migliorando la tracciabilità degli ordini. Oltre 100 robot a servizio di 1600 ubicazioni hanno reso il lavoro più ergonomico e sicuro, dimostrando come tecnologia e attenzione alle persone possano convivere, creando valore per clienti e collaboratori.

Tecnologia e persone: tra modello diretto e sostenibilità

L'automazione non sostituisce, supporta. Cosa significa per GXO? Mettere in campo soluzioni all'avanguardia, alleate della qualità

GXO



Alessandro Renzo

della vita lavorativa, per ridurre gli sforzi fisici, aumentare la sicurezza, creare ambienti inclusivi. Grazie alla formazione continua sui sistemi, i collaboratori acquisiscono sempre nuove competenze e si rendono protagonisti di ambienti di lavoro dove uomo e macchina sono in completa sinergia. Quest'attenzione alla persona si sposa perfettamente con il modello diretto del lavoro promosso da GXO. Come afferma Alessandro Renzo, Managing Director GXO Italia & Svizzera, “Noi crediamo che la tecnologia sia al servizio delle persone. Ogni innovazione introdotta ha un obiettivo chiaro: migliorare la qualità del lavoro, creare ambienti più sicuri, valorizzare le competenze. Perché il vero motore della logistica restano le persone”.

SFRE: “Con l’e-commerce la logistica è ora il cuore pulsante dell’economia digitale”

COSÌ LO DEFINISCE FILIPPO SALIS, FOUNDER E CEO DELLA SOCIETÀ MILANESE CON DIECI ANNI DI ATTIVITÀ ALLE SPALLE. IL SUO AFFERMARSI, Afferma, ha favorito “uno scenario che ha imposto al comparto del settore una revisione strutturale dei modelli di servizio”

S FRE – acronimo di Services For Real Estate – è una società di Project & Construction Management nata nel 2016

a Milano e fondata da Filippo Salis, affiancato nel tempo da un team di professionisti in grado di soddisfare le esigenze in ambito edilizio e ingegneristico di immobili pensati per il mondo della logistica.

Secondo Salis “in breve tempo l’e-commerce è passato dall’essere canale alternativo a vero e proprio pilastro dell’economia globale. La pandemia ne ha accelerato l’espansione, modificando abitudini consolidate di consumo e trasformando radicalmente l’organizzazione della supply chain. In Italia il fenomeno ha registrato tassi di crescita superiori alla media europea, con settori come moda ed elettronica, ad esempio, che hanno trainato l’aumento degli acquisti online”.

Uno scenario che ha imposto al comparto logistico una revisione strutturale dei modelli di servizio perché, a detta del founder e CEO della società, “le esigenze dei consumatori – consegne rapide, tracciabilità, sostenibilità – hanno reso la logistica non solo un elemento di supporto, ma un vero fattore

competitivo. Magazzini più vicini ai centri urbani, sistemi di automazione e digitalizzazione avanzata, reti di distribuzione capillari: tutti tasselli indispensabili per garantire standard elevati”.

Ed è in questo contesto che SFRE si colloca “come attore specializzato nello sviluppo e nella valorizzazione di immobili destinati alla logistica e all’industria. La nostra attività si concentra sulla capacità di leggere in anticipo i trend del mercato, individuando soluzioni immobiliari che rispondano a criteri di efficienza, flessibilità e sostenibilità. Gli investitori e gli operatori del settore richiedono strutture in grado di integrare nuove tecnologie, ospitare impianti fotovoltaici, ridurre i consumi energetici e supportare processi automatizzati. L’e-commerce ha reso evidente come la logistica sia ormai il cuore pulsante dell’economia digitale. Per questo SFRE lavora affinché ogni progetto immobiliare diventi un hub capace di connettere mercati, tecnologie e persone. Non si tratta soltanto di edificare spazi, ma di creare infrastrutture che abilitano modelli di business sempre più interconnessi. Il valore aggiunto del nostro approccio sta nella visione integrata: ascoltare le esigenze di operatori



Filippo Salis

logistici e investitori, trasformandole in soluzioni concrete e misurabili. Dalla scelta strategica delle location all’ottimizzazione dei flussi interni, fino alle certificazioni ambientali, ogni progetto riflette la volontà di tradurre le sfide dell’e-commerce in opportunità di crescita sostenibile”.

A livello generale, conclude Salis, “In un mercato che evolve con velocità senza precedenti, la competitività dipende dalla capacità di anticipare il futuro. Per SFRE questo significa costruire oggi gli spazi che renderanno possibile l’e-commerce di domani: infrastrutture resilienti, innovative e orientate al lungo periodo. È questa la nostra missione, ed è il contributo che intendiamo offrire allo sviluppo della logistica italiana ed europea”. ■

“Un cambiamento che inciderà profondamente sull'economia”

LO AFFERMA GIULIANO CASALE, DIRETTORE ACQUISIZIONI E SVILUPPO PANATTONI ITALY, CHE SOTTOLINEA ANCHE COME PROPRIO L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA, UNITA ALL'EFFICIENZA ENERGETICA E ALL'INTEGRAZIONE CON IL TERRITORIO “SONO I PRINCIPI GUIDA DEI NOSTRI PROGETTI”

Secondo la vision di Panattoni, principale sviluppatore di magazzini e spazi industriali moderni in Europa - presente nei più importanti mercati logistici del continente: oltre che in Italia anche in Germania, Francia, Inghilterra, Spagna, Polonia, Svezia e Paesi Bassi - l'e-commerce rappresenta oggi uno dei principali fattori di trasformazione dell'economia globale e nazionale. La crescente propensione dei consumatori verso l'acquisto online sta determinando una domanda logistica senza precedenti, che richiede nuove soluzioni infrastrutturali e un ripensamento dei modelli distributivi tradizionali. Anche in Italia, questo fenomeno ha registrato una crescita significativa, con effetti tangibili sull'intera filiera della supply chain. La rapidità delle consegne, la capillarità della distribuzione e l'efficienza operativa sono diventati elementi imprescindibili per garantire competitività, ponendo la logistica al centro dello sviluppo del commercio digitale. In questo scenario, lo sviluppo immobiliare logistico assume un ruolo determinante.

Come afferma Giuliano Casale, Direttore Acquisizioni e Sviluppo Panattoni Italy, “Stiamo contribuendo

in modo concreto a questo processo attraverso la realizzazione di progetti che mirano a rafforzare e modernizzare la rete distributiva del Paese. I nostri interventi si concentrano in particolare nel Centro e nel Sud Italia, oltre che al Nord, aree in cui la domanda di nuove infrastrutture è in forte crescita e dove la logistica può giocare un ruolo fondamentale per riequilibrare i flussi e sostenere la competitività nazionale.” Le iniziative attualmente in corso comprendono sia immobili destinati al last mile, indispensabili per soddisfare le esigenze di consegna rapida nelle aree urbane, sia moderni centri logistici progettati per gestire l'aumento dei volumi e la complessità crescente dei processi.

Casale osserva che “non si tratta semplicemente di realizzare edifici, ma di sviluppare asset strategici per il sistema economico, concepiti in un'ottica di lungo periodo e di sostenibilità. Innovazione tecnologica, attenzione all'efficienza energetica e integrazione con il territorio sono i principi guida dei nostri progetti. L'obiettivo è duplice: offrire soluzioni immediate agli operatori che gestiscono la distribuzione e contribuire alla modernizzazione complessiva del sistema logistico italiano. L'e-commerce rappresenta



Giuliano Casale

indubbiamente un cambiamento strutturale destinato a incidere profondamente sull'economia: per riuscire ad affrontare questa vera e propria sfida è necessario investire in infrastrutture adeguate, capaci di rispondere alle esigenze di oggi e di anticipare quelle di domani”. In questo contesto Panattoni intende confermare, è la sua conclusione, “il proprio ruolo di partner affidabile e lungimirante, mettendo al servizio delle aziende esperienza internazionale e capacità di sviluppo. La logistica è una leva strategica per la competitività e la crescita, un impegno che va condiviso e che rappresenta una risorsa fondamentale per il futuro”.

LCP: “Un ruolo centrale nel rinnovo delle dinamiche di supply chain”

COME STA CAMBIANDO IL SETTORE DALL'AVVENTO DELLE-COMMERCE: PER GIANLUCA FANTONI, DIRECTOR DEVELOPMENT AND CONSTRUCTION ITALY DI LOGISTICS CAPITAL PARTNERS, SI È RIVELATO ELEMENTO FONDAMENTALE VISTA “LA CRESCENTE NECESSITÀ DI CONSEGNE SEMPRE PIÙ RAPIDE”

Negli ultimi anni, l'e-commerce ha assunto un ruolo centrale nel ridisegnare e rinnovare le dinamiche della supply chain a livello globale. L'accelerazione dei consumi digitali durante la pandemia si è oggi consolidata e ha determinato una trasformazione strutturale nei modelli distributivi, con un impatto diretto e crescente sulla domanda di spazi logistici moderni, performanti e strategicamente posizionati.

Secondo Gianluca Fantoni, director development and construction Italy di LCP (Logistics Capital Partners, che ha casa madre a Londra), “Nel nostro Paese questo fenomeno si è tradotto in una progressiva maturazione del mercato, con un aumento costante delle superfici destinate al comparto e-commerce. Successivamente, come naturale conseguenza di questo trend, la velocità e la crescente necessità verso consegne sempre più rapide, ha generato nuove esigenze funzionali: magazzini di classe A, dotati di impianti all'avanguardia, alti standard ESG, flessibilità operativa e ubicazioni capillari sul territorio, prossime ai nodi intermodali o ai principali bacini di consumo. In questo contesto abbiamo consolidato la no-

stra presenza sul territorio come player di riferimento nello sviluppo e nella gestione di asset logistici su larga scala e negli ultimi sette anni, abbiamo sviluppato oltre 700.000 mq di GLA di magazzini logistici, con soluzioni su misura per primari operatori internazionali, in particolare nel settore e-commerce”.

Tra i progetti di maggiore rilevanza ultimamente realizzati da LCP sono da segnalare gli hub logistici per Amazon localizzati a Vercelli, Torrazza Piemonte (in provincia di Torino) e Civate al Piano (nelle vicinanze di Bergamo): si tratta di asset di nuova generazione progettati secondo i più elevati standard costruttivi, energetici e operativi, capaci di supportare attività altamente automatizzate e volumi in costante crescita, soprattutto nei cosiddetti periodi “picco”. Parallelamente sono in via di sviluppo ulteriori 600.000 mq di GLA distribuiti in aree strategiche: progetti mirati a rispondere a una domanda sempre più sofisticata, con focus su efficienza logistica, resilienza della supply chain e criteri ESG integrati.

Come sottolinea Fantoni “La tendenza verso soluzioni built-to-suit o built-to-own, flessibili e performanti, è ormai consolidata. Il nostro modello operativo – basato



Gianluca Fantoni

su un approccio integrato che copre tutte le fasi, dalla land acquisition al project management fino alla delivery – ci consente di offrire risposte rapide, affidabili e in linea con le aspettative di un mercato in forte evoluzione. La crescita dell'e-commerce continuerà a rappresentare uno dei principali driver del real estate logistico. In Logistics Capital Partners, il nostro impegno è orientato a supportare questa trasformazione attraverso lo sviluppo di infrastrutture logistiche all'altezza delle sfide future: sostenibili, tecnologicamente avanzate e capaci di generare valore per tutti gli stakeholder coinvolti”. ■

E-commerce e IA ridisegnano la supply chain del Gruppo fischer

FEDERICO LAZZARINI DI FISCHER CONSULTING ITALIA SPIEGA COME LA REVISIONE DEI PROCESSI HA CONSENTITO DI RIDURRE I TEMPI DI ATTRAVERSAMENTO NELLA LOGISTICA AZIENDALE

“ Il flusso End-To-End, ovvero il processo che parte dall'ordine del Cliente fino alla sua consegna, è intriso di attività a non valore che bloccano o rallentano il tempo di percorrenza”, spiega Federico Lazzarini, General Manager di fischer Consulting Italia, divisione nata dall'esperienza diretta del Gruppo fischer, leader mondiale nei sistemi di fissaggio.

I clienti ecommerce vogliono tempi rapidi, affidabilità e tracciabilità perché, aggiunge Lazzarini, “il modello Amazon ha alzato le aspettative di mercato e anche il settore B2B è chiamato a garantire consegne sempre più veloci. Questo significa rivedere in profondità i processi interni, eliminando ogni passaggio superfluo”.

Secondo le ultime stime, l'e-commerce in Italia vale oggi oltre 80 miliardi di euro e cresce a doppia cifra, con un impatto crescente sulla logistica.

La pressione sui tempi di consegna, con ordini che devono arrivare anche in 24-48 ore, spinge le aziende a innovare i propri sistemi di magazzino, trasporto e gestione delle scorte.

L'approccio di fischer Consulting parte dall'analisi dei flussi con strumenti di mappatura, per identificare sprechi e inefficienze.

L'applicazione delle metodologie “lean” ha permesso in diversi progetti di ridurre di oltre il 30% i tempi di attraversamento in magazzino e migliorare la puntualità delle consegne garantendo al contempo maggiore sostenibilità e minor consumo di risorse.

Un caso concreto arriva dal magazzino di Padova dove, spiega il General Manager di fischer Consulting Italia, “abbiamo introdotto soluzioni digitali e di intelligenza artificiale per la gestione degli ordini e delle scorte, in grado di ridurre drasticamente il time to market. I risultati? Tempi di picking ridotti del 25%, puntualità di consegna oltre il 98% e drastica riduzione degli errori di stock”.

Ma per Lazzarini la vera innovazione è data dal framework Lean-AI, sviluppato da fischer Consulting: “Si tratta di un percorso che integra le logiche lean con le potenzialità dell'intelligenza artificiale. Prima ottimizziamo i processi e riduciamo la complessità, poi li automatizziamo grazie all'intelligenza artificiale. L'obiettivo è rendere la logistica predittiva e intelligente”.

In questo modo, dopo l'efficiamento, è possibile introdurre algoritmi capaci di impostare lo stock a magazzino, suggerire piani di riordino, ottimizzare i percorsi di picking o ridurre le rilavorazio-



Federico Lazzarini

ni: “L'IA non sostituisce il lavoro in magazzino – sottolinea – ma lo rende più intelligente, permettendo alle persone di concentrarsi su attività a valore. Il nostro know-how nasce sia dall'esperienza italiana che da progetti internazionali. Questa expertise ci permette di portare nelle aziende clienti soluzioni collaudate, adattabili a realtà di ogni dimensione”.

In conclusione, l'e-commerce non è solo un canale di vendita ma un driver di trasformazione che spinge a ripensare supply chain, trasporti e relazioni con i fornitori quindi, conclude Lazzarini, “chi saprà integrare approcci lean e intelligenza artificiale costruirà una logistica capace di coniugare velocità, efficienza, sostenibilità e resilienza, pronta ad affrontare le sfide future”.

Insieme alla sostenibilità è messo al centro del nuovo sito web di Relicyc

L'AZIENDA È DA OLTRE 40 ANNI PUNTO DI RIFERIMENTO NELLA GESTIONE COMPLETA DEL CICLO DI VITA DEL PALLET. NELLA NEONATA REALIZZAZIONE ONLINE SPICCA PER IMPORTANZA LA VOCE "PROGETTI SOCIALI", SINTESI DELL'IMPEGNO A FAVORE DELL'ECONOMIA CIRCOLARE, DELLA NEUTRALITÀ CLIMATICA E DELLA TRACCIABILITÀ DEI MATERIALI

Innovazione, attenzione verso l'ambiente, comunicazione efficace sono da sempre le basi su cui Relicyc, da oltre 40 anni punto di riferimento nella gestione completa del ciclo di vita del pallet a fine utilizzo, ha costruito il proprio core business. Un player di primo piano nel settore, che ancora oggi continua il proprio percorso in costante ascesa e con uno sguardo verso il futuro, coniugando l'esperienza maturata sul campo con strumenti digitali al passo con i tempi.

Procede anche il restyling del sito www.relicyc.com: vetrina aggiornata su servizi, soluzioni e prodotti offerti in cui riveste un ruolo di primo piano l'e-commerce - canale oggi sempre più centrale anche per il comparto industriale - che consente di acquistare direttamente online prodotti rigenerati e certificati, con la massima sicurezza e comodità. Tracciabilità, neutralità climatica, partnership, certificazioni e tecnologia blockchain sono alcune delle parole chiave attorno alle quali sono stati progettati i contenuti, incentrati prima di tutto sulla brand Equity di Relicyc e sulla circolarità di quel percorso che consente a ciascun pallet di essere recuperato a fine utilizzo e successivamente ripara-

to o riciclato, diventando il tassello di un circuito virtuoso potenzialmente infinito. Tra le sezioni del sito spicca per importanza la voce "Progetti sociali", sintesi

dell'impegno dell'azienda per l'economia circolare, la neutralità climatica e la tracciabilità dei materiali. Un ruolo di primo piano è ricoperto in questo senso dalla partnership ambientale con Saving Bees, organizzazione impegnata nella tutela delle api e nella biodiversità, che promuove "l'Api-Cultura" e sensibilizza sull'importanza di questi insetti fondamentali per il nostro ecosistema; ma anche la storica connessione tra Relicyc e il progetto ormai diffuso in tutta Italia 'Amico dell'ambiente', che mira a sostenere scuole e associazioni salvaguardando al tempo stesso la natura attraverso la raccolta e il riciclo dei tappi di plastica delle bottiglie e dei flaconi. La voce "Filiera" pone invece l'accento sui due cardini aziendali della trasparenza e dell'innovazione, entrambi coniugati in



tecnologie all'avanguardia come quella della blockchain in grado di digitalizzare l'intera filiera produttiva riducendo gli sprechi, abbassando le emissioni e valorizzando ogni singola risorsa. Una particolare attenzione è inoltre dedicata al recupero e alla riparazione dei pallet a fine utilizzo, elemento chiave del modello circolare di Relicyc. Ogni pallet, in legno o plastica, viene accuratamente selezionato: quelli in legno danneggiati vengono riparati utilizzando componenti recuperati da altri pallet, contribuendo a ridurre sprechi e allungare la vita utile dei materiali. Per quelli in plastica, solo se realmente non riutilizzabili in sicurezza vengono avviati al riciclo. Un approccio sostenibile e trasparente, in linea con la normativa italiana sulla "preparazione per il riutilizzo" (D.Lgs. 152/06).

Andrea Franchi: “Frigoscandia, un’azienda completamente al servizio della GDO”

LA SOCIETÀ È LEADER NELLA LOGISTICA DEL FREDDO PER I SURGELATI. SPECIALIZZATA NELLO STOCCAGGIO PER LA GRANDE DISTRIBUZIONE, SI DISTINGUE PER UN MODELLO OPERATIVO UNICO, ATTENZIONE AL PERSONALE E INVESTIMENTI IN SOSTENIBILITÀ

A cura di **Tiziano Marelli**

È il 1970 quando Frigoscandia, multinazionale svedese specializzata nella logistica per l'industria alimentare dei surgelati, apre una filiale nel nostro Paese. Nel 1981 Antonio Dalle Molle la rileva, ed è così che nasce l'attuale Frigoscandia Italia Spa. La sede è rimasta la stessa - quella storica di San Pietro all'Olmo, frazione di Cornaredo in provincia di Milano - e sono rimasti uguali anche i colori aziendali che si rifanno a quelli della bandiera svedese, come le tappezzerie e le porte degli uffici: un tributo alle origini dell'azienda che si è voluto mantenere inalterato nel tempo. Per parlare della situazione attuale di Frigoscandia Italia abbiamo intervistato l'amministratore delegato Andrea Franchi, da circa un anno e mezzo al timone della società: numeri, sfide e visione futura di un'impresa che ha fatto dell'efficienza e del rispetto dei lavoratori il proprio marchio distintivo.

VOGLIAMO INIZIARE PARLANDO IN GENERALE DELL'AZIENDA CHE DIRIGE, MAGARI DANDO ANCHE QUALCHE NUMERO?

→Certo, e parto dalla nostra specificità che consiste nel fatto, rispetto ai nostri competitor, nella specializzazione dello stoccaggio di magazzino

unicamente di prodotti food surgelati per conto di clienti terzi della grande distribuzione che conserviamo in celle apposite e che poi riproponiamo in pallet assortiti a seconda di quelle che ci vengono dette essere le esigenze caso per caso. Una particolarità: non ci occupiamo del trasporto. Quindi, per semplificare, il nostro flusso è questo: al mattino riceviamo la merce dai vari produttori (si tratta di surgelati di tutti i tipi, che immagazziniamo a una temperatura massima di 26 gradi), la scarichiamo e stochiamo in cella: di fatto, a questo punto, quella merce è già di proprietà dei nostri clienti. Nel giro di poche ore sono loro a dirci telematicamente cosa fare dei diversi prodotti e ci forniscono istruzioni su come devono essere preparati i pallet a seconda delle diverse destinazioni che poi dovranno raggiungere con i loro mezzi che vengono a caricare da noi. Per questo posso dire che siamo unici nel nostro settore perché ci occupiamo soltanto di questa filiera specifica, caratteristica che, di fatto, permette di non avere concorrenza. Per essere ancora più precisi, noi ci occupiamo di stoccare merce surgelata - che arriva da ogni parte d'Italia - per i punti vendita del nord Italia di alcune catene della grande distribuzione: essere al centro della parte settentrionale



Andrea Franchi

del nostro Paese e subito a ridosso di Milano rappresenta un grande plus per il nostro business. Per quanto riguarda i numeri, quest'anno toccheremo i 18 milioni di euro di fatturato, in aumento sul 2024 del 10%. In totale contiamo 170 dipendenti, dei quali 145 addetti nei magazzini e 25 impiegati negli uffici a vari livelli.

QUALI SONO LE CATENE CHE SERVITE?

→Esselunga, Md, Iper, Penny, Benetton e Conad: tutti clienti storici ormai da decenni che apprezzano in toto il nostro servizio. Nel complesso, questi sei clienti rappresentano il 95% del nostro fatturato; resta una piccola percentuale per situazioni stagionali, ma possiamo considerarla del tutto marginale. È anche importante sottolineare che con questi grandi marchi noi abbiamo



un rapporto d'esclusiva: in pratica, nessun altro può trattare merce surgelata che li riguarda, anche perché sarebbe antieconomico per loro.

VI ACCONTENTATE DELL'ATTUALE PARCO CLIENTI O SIETE ALLA RICERCA DI NUOVI PARTNER?

→ Al momento non ne cerchiamo, anche perché lo spazio che possiamo mettere a disposizione è assolutamente plafonato. Abbiamo una superficie di circa 22.500 metri quadrati coperta, e in questi spazi movimentiamo 22 milioni e mezzo di colli all'anno, dunque allo stato attuale è impossibile pensare ad altre acquisizioni di clienti, salvo che non si decida un ampliamento dell'area. È già successo nel tempo, ma da almeno 15 anni non sono stati fatti investimenti in questa direzione. Non è però detto che in futuro non possa succedere visto che disponiamo di una cubatura di territorio adiacente che è di nostra proprietà e che ci potrebbe permettere di farlo. Qualora diventasse una necessità impellente valuteremo la possibilità, ma non

credo succederà nell'immediato futuro.

QUAL È IL LIVELLO DI FORMAZIONE CHE PERSEGUITE?

→ Si tratta indubbiamente di un aspetto che riguarda chi lavora negli uffici, e rispetto a queste figure seguiamo tutte le possibilità di aggiornamento formativo che ne sono connesse. Ben diverso è invece il discorso per i servizi di facchinaggio, che sono estremamente semplici e non abbisognano di una particolare formazione specifica. In ogni caso è importante sottolineare che Frigoscandia è stata la prima azienda del settore in Italia – ora lo fanno anche altri – ad aver dotato quel tipo di operatori di un mezzo di comunicazione diretta: hanno in dotazione una cuffia e velocemente viene detto loro dove andare e quanti colli prelevare da una data posizione per poi portarli alle ribalte di carico. Tutto avviene per via vocale grazie ad un sistema che converte i dati in parole, quindi lo stesso sistema 'parla' e dice cosa esattamente devono fare. Di fatto, si tratta di operatori radioco-

mandati, ed è quasi impossibile sbagliare. Sussiste un problema serio legato al fatto che si tratta di manodopera quasi esclusivamente extracomunitaria. Si pensi che noi impieghiamo addetti di ben tredici etnie diverse – gli italiani sono molto pochi – provenienti da quasi ogni parte del globo; in maggioranza quasi totalmente uomini (le donne sono solo tre) che in alcuni casi, come gli indiani, non conoscono una parola di italiano, hanno bisogno di un interprete, e anche con

un supporto del genere non è detto che comprendano fino in fondo quello che gli viene comunicato. Noi non possiamo certo sottovalutare il fatto incontrovertibile che il loro compito è disagiata e molto usurante. Dobbiamo tenere ben presente che si tratta di soggetti che operano in un ambiente che può arrivare a -28 gradi di temperatura, in spazi chiusi illuminati da luce artificiale. Per legge, ognuno di loro ha diritto a un periodo di riposo e ristoro di mezz'ora ogni ora e mezza, di lavoro, e questo può dare l'idea dell'ambiente in cui si muovono. In genere, chi decide di fare questo lavoro è giovane, che comunque è elemento caratterizzato da una costante rotazione e da un periodico ricambio. Per provare a risolvere il problema, all'inizio dell'anno scorso abbiamo deciso di avviare un'attività di internizzazione, interrompendo quasi completamente i contratti che ci legavano alle due ditte appaltatrici fornitrici di mano d'opera operativa ed è stato deciso di assumere tutta la forza lavoro che già lavorava con noi. Persiste un numero di 'sommministrati' d'età molto

giovane, che va dalle 20 alle 30 persone: succede nel periodo estivo e lo consideriamo un 'vivaio' da quale attingere per sostituire nei mesi successivi chi lascia il lavoro. Questa decisione è stata molto apprezzata anche dai nostri clienti. In più, per favorire momenti di integrazione e di inclusività - soprattutto linguistica - abbiamo anche richiesto i servizi ad un mediatore culturale multilingue per creare spazi di socialità comune

fra le differenti anime - anche religiose e culturali - professionali presenti nei nostri capannoni. Tutto ciò avviene attraverso momenti ludici e di condivisione periodici riunendo le persone a gruppi nel tentativo di agevolare la coesione fra le diverse squadre, anche attraverso tecniche abbastanza sofisticate, come ad esempio creando giochi, momenti durante i quali l'uso della parola non è necessario. È un percorso difficile - voluto e perseguito in prima persona dal nostro presidente Antonio Dalla Molle, da sempre molto sensibile rispetto ai temi dell'inclusione - che sta cominciando a dare i suoi frutti. In fondo, anche tutto questo si può inquadrare in un percorso di formazione e di attenzione alla socialità sostenibile. In poche parole, credo di poter affermare che Frigoscandia si caratterizza per un'attenzione totale al servizio (il cliente è il driver di ogni nostra decisione) e nei confronti delle condizioni di lavoro dei nostri addetti: entrambi aspetti che rivestono la massima importanza per quella che riteniamo essere la nostra principale mission aziendale.



A PROPOSITO DI SOSTENIBILITÀ, COME SI STA MUOVENDO FRIGOSCANDIA ITALIA RISPETTO AD UN PROBLEMA COSÌ SENTITO, DA QUALCHE ANNO A QUESTA PARTE?

→Già anni fa abbiamo stanziato un importante investimento per la copertura quasi totale dei nostri tetti con i pannelli solari. Di conseguenza, da anni produciamo una quantità d'energia sufficiente per il nostro fabbisogno totale, e addirittura ne avanza una parte che immettiamo in rete. Poi, due anni fa abbiamo completamente rifatto una delle due sale macchine che producono il freddo, sempre nell'ottica del risparmio energetico e dell'uso di macchine che consumano di meno, favorendo così un minore impatto sull'ambiente. Al momento qui ci fermiamo: altri investimenti nella direzione della sostenibilità e dell'ambiente nel breve periodo non sono previsti.

NEL COMPLESSO, COME GIUDICA L'ATTUALE MERCATO DEI PRODOTTI SURGELATI VISTO DAL VOSTRO 'OSSERVATORIO' DI ESPERTI DEL SETTORE IN AMBITO LOGISTICO?

→È un mercato che si mantiene stabile, ma che fatica a crescere anche se i margini per farlo ci sarebbero,

soprattutto per quanto riguarda le novità: penso ai piatti pronti surgelati, un prodotto relativamente nuovo che sta indubbiamente riscontrando successo. Purtroppo, la catena del freddo e quella dei trasporti (anche se quest'ultimo è aspetto che non ci tocca direttamente) comportano una sofferenza per tutta la filiera in termini di costi ormai da tempo in costante aumento che, di conseguenza, toccano anche ogni ambito della gestione aziendale, compresa la parte che riguarda il personale. Il prodotto surgelato rappresenta uno standard elevato per il suo valore di servizio; fra l'altro, oggi la qualità che lo contraddistingue è molto più alta rispetto a quando questo mercato era agli albori. Non siamo ancora al punto di lanciare allarmi rilevando segnali decisi di flessione, ma è indubbio che il segmento vada tenuto sotto controllo e che siano 'pensate' in anticipo le strategie per poterlo difendere al meglio in un mercato come quello attuale, caratterizzato complessivamente da un futuro che si prospetta nebuloso e difficile da decifrare. ■

ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

US TARIFFS: COME NAVIGARE L'INCERTEZZA



RELATORE: dott. MARCO SELLA,
Customs & Global Trade Director, Doganalista | CROSS-BORDER

L'incontro affronterà il tema di come attraversare il crocevia del protezionismo e del commercio globale con focus grazie ai quali comprendere come i nuovi scenari dei dazi imposti da Trump incidono nell'ambito export e definire quindi strategie per attenuarne gli effetti. Garantire il rispetto delle tariffe doganali, superare le nuove barriere all'importazione/esportazione e adeguare le rotte commerciali saranno decisioni cruciali per il prossimo anno e verranno affrontate indicando le best practice da adottare.

PER ISCRIZIONI:

<https://culturaeformazione.assologistica.it/corsi/us-tariffs-come-navigare-lincertezza/>

DHL Health: in funzione il sistema d'automazione al Campus di Livraga

LA STRUTTURA IN PROVINCIA DI LODI SI CARATTERIZZA PER L'INNOVAZIONE, LA ROBOTIZZAZIONE E LA PARTICOLARE ATTENZIONE VERSO LA SOSTENIBILITÀ: L'AZIENDA DEFINISCE L'EVENTO "UNA VERA E PROPRIA RIVOLUZIONE NELL'AMBITO DELLA LOGISTICA FARMACEUTICA"

All'inizio dello scorso mese di luglio, all'interno del Carbon Neutral Campus - centro inaugurato nel 2021 che si estende su una superficie di 50.000 metri quadri, in un'area strategica vicino al casello di Casalpusterlengo dell'A1 - DHL Supply Chain Italia ha inaugurato ufficialmente l'automazione nell'Health Logistics Campus di Livraga, in provincia di Lodi: un investimento di oltre 14 milioni per un'area dedicata di oltre 7.000 metri quadri, dove 138 robot garantiscono prestazioni di automazione di altissimo livello grazie al sistema Skypod Automated Storage and Retrieval System (AS/RS) di Exotec, oggi al servizio di due grandi clienti di riferimento nel settore: Viatris e DOC Pharma.

La 'robotica collaborativa' consente di migliorare la produttività, ridurre gli errori e migliorare la flessibilità operativa in un settore in cui precisione, sicurezza e tracciabilità rappresentano requisiti fondamentali. Come ha affermato Antonio Lombardo, Presidente e Amministratore Delegato DHL Supply Chain Italy,



Il taglio del nastro

con questa realizzazione "il DHL Health Logistics Campus di Livraga diventa uno dei centri nevralgici della nostra rete per offrire ai nostri clienti e (di conseguenza) anche ai pazienti, soluzioni innovative grazie alla tecnologia più avanzata. Oggi l'Italia ricopre un ruolo centrale nella logistica europea dell'healthcare e siamo orgogliosi di aver sviluppato per primi, assieme ai nostri Clienti - Viatris e DOC Pharma - un'applicazione su ampia scala della tecnologia good to person. Dopo aver integrato già da qualche anno i robot collaborativi Locus nei nostri siti operativi, stiamo ora anche innovando l'offerta di soluzioni grazie, ad esempio all'introduzione della tecnologia RFID per il controllo immediato dei prodotti farmaceutici, che

consentirà il tracking dei prodotti con visibilità in tempo reale, per garantire ai nostri Clienti una qualità di servizio davvero eccellente".

Il Carbon Neutral Campus impiega più di 300 persone altamente specializzate nel settore farmaceutico e sanitario, e può ospitare fino a 60.000 pallet di prodotti farmaceutici e biomedicali. La struttura è progettata per gestire diverse specialità e classi farmaceutiche, con esigenze specifiche di temperatura e sicurezza: è climatizzata a 15-25°C e dotata di due celle a temperatura controllata (2-8°C e 18-25°C), una segregation area, un'officina farmaceutica e un bunker per prodotti infiammabili con due range di temperatura (4-8°C e 15-25°C).



Il sistema di automazione appena inaugurato conta su robot good to person che operano in un'area dedicata dotata di 10 stazioni di inbound (decanting station) e 8 picking stations, con una capacità di gestione fino a 10.000 ordini giorno, preparati e spediti a farmacie, ospedali e grossisti. Questo approccio consente di ridurre gli errori, ottimizzare gli spazi grazie a

una maggiore densità di stoccaggio e migliorare l'efficienza, la velocità e la flessibilità a seconda della stagionalità, adattando le capacità nei periodi di picco.

La tecnologia di automazione favorisce l'impiego femminile, visto che oltre il 60% del personale è costituito da donne; inoltre, grazie ad una attenta analisi delle varie fasi di lavorazione, solleva da operazioni

faticose e consente di concentrarsi su attività ad alto valore aggiunto. Inoltre, la struttura si adatta rapidamente alle variazioni della domanda, supportando la distribuzione di farmaci e dispositivi medici rispettando i rigorosi standard qualitativi richiesti: plus che intende contribuire al progresso della logistica sanitaria internazionale.

In linea con i valori e la strategia "GoGreen" del Gruppo DHL, il Carbon Neutral Campus è stato realizzato con una serie di soluzioni all'avanguardia dal punto di vista dell'efficientamento energetico e della sostenibilità ambientale ponendo contare su tutte le principali certificazioni internazionali per assicurare la migliore efficienza e le più alte performances. ■

(TM)

DHL "parte attiva" per l'inserimento lavorativo dei rifugiati

Secondo uno studio pubblicato nel 2023 dal Refugee Integration Insights Institute, DHL Group si è classificata al secondo posto mondiale tra le 50 maggiori aziende globali per politiche di integrazione, operando a stretto contatto con partner istituzionali, tra cui l'Agenzia federale per il lavoro in Germania e le Nazioni Unite, ed è parte attiva dell'iniziativa #WithRefugees promossa dall'UNHCR. Nel particolare è dal 2015, anno cruciale per le ondate migratorie verso l'Europa, che DHL Group ha offerto opportunità di lavoro a oltre 30.000 rifugiati, diventando uno dei principali datori di lavoro per rifugiati a livello globale. Oltre ai contratti a tempo indeterminato e ai tirocini, circa 350 persone hanno completato un apprendistato presso l'azienda. Molti degli attuali dipendenti provengono da Siria, Afghanistan e Ucraina. Oltre che alla formazione per la ricerca di lavoro e ai tirocini particolare attenzione è riservata ai programmi di mentoring, rivolti soprattutto ai giovani talenti, che offrono supporto non solo professionale, ma anche nella vita quotidiana: dalla ricerca di un alloggio alla gestione delle pratiche burocratiche. Un ruolo centrale è svolto dall'apprendimento linguistico: nonostante molti rifugiati abbiano completato corsi interni di lingua, le competenze restano spesso insufficienti per affrontare le sfide professionali, così DHL ha sviluppato una app proprietaria che consente di imparare vocabolario tecnico e simulare conversazioni tipiche del contesto lavorativo, come le interazioni con i clienti. I rifugiati sono impiegati soprattutto nella consegna e nello smistamento di lettere e pacchi, ma alcuni hanno invece trovato una collocazione nei settori per i quali erano stati formati nei loro Paesi d'origine, mentre altri hanno costruito un percorso di carriera interna, passando, ad esempio, da autista di consegna a team leader.



Nuovo centro logistico **DACHSER** nel cuore della Food Valley a Parma

LA SOCIETÀ TEDESCA RAFFORZA IL SUO RUOLO NELLA LOGISTICA AGROALIMENTARE E INDUSTRIALE CON L'APERTURA, ALLA FINE DI SETTEMBRE, DI UN NUOVO CENTRO STRATEGICO IN EMILIA. NELLO STESSO SITO È PRESENTE ANCHE DACHSER & FERCAM ITALIA, GRAZIE ALLA JOINT VENTURE FRA LE DUE REALTÀ SIGLATA UN ANNO FA

Parma rafforza il suo ruolo di capitale della logistica agroalimentare e industriale con l'apertura del nuovo centro DACHSER, inaugurato il 30 settembre. Una struttura moderna, fortemente voluta da Dachser Italy Food Logistics, che non solo amplia la capacità operativa del Gruppo in Italia, ma definisce un modello innovativo di integrazione tra trasporto, magazzinaggio e gestione del food a temperatura controllata.

Parma è stata la prima scelta per l'apertura della nuova filiale: tra le aree strategiche individuate, è quella più vicina ai clienti del comparto Food, che va dalla lavorazione delle carni alla produzione di formaggi, garantendo un presidio diretto in uno dei distretti più dinamici d'Europa.

La città emiliana è riconosciuta a livello internazionale per la produzione agroalimentare ed è sede di istituzioni chiave come l'Autorità Europea per la Sicurezza Alimentare (EFSA). Oltre a questo primato, il territorio beneficia di una collocazione strategica lungo l'asse



Milano-Bologna e a breve distanza dai porti liguri, configurandosi come snodo naturale per i flussi logistici verso i principali mercati europei.

Il polo si estende su 12.200 m², di cui 2.000 refrigerati, e nasce per servire clienti nazionali e internazionali con standard elevati di efficienza e sicurezza. Nel cuore della Food Valley, la filiale si propone come punto di incontro tra eccellenza logistica e vocazione

europea, offrendo servizi ad alto valore aggiunto e soluzioni orientate all'innovazione.

Fondata nel 1930 a Kempten, in Baviera, DACHSER è oggi tra i leader europei della logistica, con un fatturato 2024 di 8 miliardi di euro e oltre 83 milioni di spedizioni gestite annualmente. La divisione Food Logistics, attiva dagli anni '80, è punto di riferimento in oltre 30 Paesi per il trasporto a temperatura controllata.

Due anime sotto lo stesso tetto

A partire da ottobre, il centro ospita per la prima volta nello stesso sito le attività di Dachser Food Logistics e quelle di Dachser & Fercam Italia, joint venture nata nel 2024 dall'alleanza tra il colosso tedesco e lo storico operatore altoatesino. La coabitazione delle due realtà è un passaggio strategico: da un lato la solida esperienza europea nel trasporto a temperatura controllata, dall'altro la competenza logistica nel general cargo e nei beni di consumo. L'integrazione genera sinergie che rafforzano l'offerta complessiva e pongono Parma come simbolo concreto di una visione proiettata al futuro.

La nuova sede, situata in via

Mantova 92, alle porte della città, comprende due edifici distinti: il primo, di 5.000 m², con cella frigorifera di 2.000 m² dedicata ai traffici alimentari; il secondo, di 7.200 m², riservato a beni industriali e di consumo. Questa configurazione consente di integrare esigenze diverse in un'unica piattaforma, garantendo massima efficienza operativa.

Un progetto con lo sguardo oltreconfine

Il piano di sviluppo del polo emiliano si fonda su due direttrici principali. La prima è l'integrazione tecnologica: tutte le spedizioni saranno monitorate in tempo reale, offrendo ai clienti visibilità completa della



supply chain, un elemento sempre più decisivo in un mercato che richiede rapidità e trasparenza. La seconda è lo sviluppo internazionale: la piattaforma di Parma sarà un trampolino per l'export verso Centro e Nord Europa, mercati in cui la domanda di prodotti italiani continua a crescere.

Parallelamente, Dachser rafforzerà i servizi a valore aggiunto – dalla logistica contrattuale alla gestione personalizzata delle scorte – per permettere alle aziende clienti di concentrarsi sul proprio core business, affidando la complessità operativa a un partner con competenze verticali.

Parma diventa così il cuore di un progetto che Dachser Italy Food Logistics ha guidato con determinazione, facendo della Food Valley non solo un distretto agroalimentare, ma un crocevia strategico per la logistica 4.0. ■



I numeri della nuova filiale

- 12.200 metri quadri complessivi di superficie logistica
- 2.000 metri quadri di area refrigerata a temperatura controllata
- 5.000 metri quadri edificio A con cella frigorifera
- 7.200 metri quadri edificio B dedicato a beni di consumo e industriali



Le disposizioni di legge del 'Cruscotto logistico'

L'APPROVAZIONE DEFINITIVA RISALE ALLO SCORSO MERCOLEDÌ 18 LUGLIO, OPERATIVA CON LA PUBBLICAZIONE SULLA GAZZETTA UFFICIALE IL GIORNO SUCCESSIVO. PUÒ SENZ'ALTRO RIVELARSI UTILE PER UNA CORRETTA CONOSCENZA LEGISLATIVA PUBBLICARE GLI ARTICOLI RELATIVI ALL'IMPORTANTE NOVITÀ, CHE RAPPRESENTA UNA SORTA DI 'RIVOLUZIONE' NEI RAPPORTI CHE D'ORA IN POI DEVONO INTERCORRERE FRA TUTTI GLI ATTORI DEL SETTORE

Come già abbiamo pubblicato nel numero precedente di Euromerci, lo scorso venerdì 18 luglio è stato approvato dal Governo e istituito - la Legge è la n. 105/2025 - il Cruscotto Logistico, la cui dizione esatta recita trattarsi del "Cruscotto Informativo per i contratti di appalto nel settore logistico (CIGAL)": la pubblicazione il giorno successivo sulla Gazzetta Ufficiale ha reso il testo operativo. Si tratta di una piattaforma digitale unica, gestita dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, che centralizza dati fiscali, previdenziali e giuslavoristici. L'obiettivo è aumentare la trasparenza e la regolarità negli appalti logistici prevenendo il lavoro nero, le frodi fiscali e il dumping contrattuale proteggendo così le imprese, i lavoratori e l'erario. L'iter che ha portato alla conclusione positiva è frutto dell'iniziativa fortemente perseguita in anni di lavoro, incontri e confronti (la prima elaborazione risale al 2021) promossi da Assologistica - in collaborazione con Confindustria, Federdistribuzione, Centrali Cooperative (Confcooperative, Legacoop, Agci), Centromarca, Compagnia delle Opere, FIAP Autotrasporti, oltre a Consorzio Conlegno, Consorzio Rilegno (CONAI), Consorzio Italia del Gusto e agli Osservatori Digital Innovation della School of Management del Politecnico di Milano - e successivamente appoggiata in Parlamento dal gruppo di Noi Moderati, nel particolare in prima persona dal presidente della stessa formazione politica, onorevole Maurizio Lupi. Ma quali sono le disposizioni che lo regolano? Riteniamo sia impor-

tante riportarle integralmente. Eccole di seguito.

Art. 1-bis. Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica

1. È istituito il Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto tra privati nel settore della logistica (CIGAL) al fine di fornire ai soggetti interessati informazioni funzionali alla verifica di conformità alla normativa in materia fiscale, contributiva e di lavoro, compresi i tributi erariali e l'imposta sul valore aggiunto, relativamente ai soggetti appaltatori, per promuovere una crescita del settore logistico allo scopo di creare uno sviluppo compatibile con l'ambiente, sostenibile e finalizzato a prevenire l'insorgere di situazioni che possano arrecare danno alle imprese, ai lavoratori e all'erario nonché per programmare e valutare, anche ai fini del coordinamento informativo, statistico e informatico dei dati delle amministrazioni statali, regionali e locali, le attività di vigilanza, attraverso l'utilizzo integrato delle informazioni disponibili nei sistemi informativi, anche tramite l'integrazione di specifici archivi e la creazione di banche dati unificate. Gli organi di vigilanza sono tenuti ad alimentare un'apposita sezione del Cruscotto informativo dedicata alle sanzioni irrogate nell'ambito della vigilanza sull'applicazione della legislazione fiscale, contributiva e in materia di lavoro, con particolare riferimento alla genuinità degli appalti.

2. Il CIGAL è istituito presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali. Il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, il Ministero delle imprese e del made in Italy, il Ministero dell'interno, il Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri, le



regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, l'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, l'Istituto nazionale della previdenza sociale, l'Agenzia delle entrate, l'Ispettorato nazionale del lavoro, l'Unione italiana delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura (Unioncamere) e la società Sviluppo Lavoro Italia Spa alimentano il CIGAL mettendo a disposizione i dati necessari al suo funzionamento, già presenti nelle loro banche di dati, sulla base di quanto disciplinato dal comma 5.

3. L'Unioncamere garantisce lo svolgimento delle funzioni occorrenti allo sviluppo e alla gestione tecnica e informatica del CIGAL, nel rispetto di quanto previsto dal decreto di cui al comma 4 nonché delle disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, e del decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101. A tale fine, essa è titolare del trattamento dei dati ai sensi del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196.

4. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'interno, da adottare, acquisito il parere della Conferenza per- manente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le regole tecniche per la realizzazione e il funzionamento del CIGAL e le regole per il trattamento dei dati. Con il medesimo decreto è altresì istituito un tavolo tecnico per lo sviluppo, il coordinamento e l'aggiornamento del CIGAL. Ai componenti del tavolo tecnico non spettano indennità,

compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

5. Le organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro comparativamente più rappresentative al livello nazionale con riferimento al settore della logistica possono partecipare al monitoraggio del funzionamento del CIGAL attraverso la periodica consultazione, nell'ambito del tavolo tecnico di cui al comma 4, in ordine ai flussi informativi riguardanti: a) il quadro produttivo e occupazionale nel settore della logistica; b) il quadro dei rischi inerenti al ricorso a prassi non genuine negli appalti; c) il quadro degli interventi normativi e amministrativi in materia di appalti; d) il quadro degli interventi di vigilanza in materia di appalti da parte degli organi preposti; e) il monitoraggio.

6. Le organizzazioni indicate al comma 5 possono chiedere la partecipazione di ulteriori soggetti interessati nell'ambito del tavolo tecnico di cui al comma 4. 7. La diffusione delle informazioni specifiche elaborate a seguito della raccolta e della comparazione dei dati raccolti è finalizzata al raggiungimento di obiettivi di conoscenza utili per le attività dei soggetti destinatari e degli enti utilizzatori. Tali informazioni sono rese disponibili ai diversi destinatari e pubblicate, a fini statistici, nel rispetto delle disposizioni del codice di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, senza alcuna condivisione dei dati raccolti e comparati dal CIGAL, sulla base dei quali sono elaborate le informazioni. 8. Le amministrazioni competenti provvedono all'attuazione del presente articolo nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. ■



La riforma delle sanzioni doganali: correttivi e nuove soglie per dazi e IVA

LE MODIFICHE AL SISTEMA SANZIONATORIO DOGANALE RIDEFINISCONO ASPETTI IMPORTANTI SULLA LORO DETERMINAZIONE, APPROCCIO CHE DESTA FORTI PERPLESSITÀ TRA GLI OPERATORI E LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA: VEDIAMO PERCHÉ

di **Ettore Sbandi**
Avvocato tributarista

Apochi mesi di distanza dalla sua adozione, arrivano le prime modifiche al sistema sanzionatorio doganale introdotto con il D.Lgs. 141/2024 (Disposizioni Nazionali Complementari al codice doganale UE – DNC); infatti, con il D.Lgs. n. 81/2025 sono stati ridefiniti importanti aspetti per quanto attiene alla determinazione delle sanzioni doganali.

Le DNC, infatti, avevano introdotto un nuovo sistema sanzionatorio particolarmente rigoroso: con la riforma, infatti, l'autorità doganale perde ogni valutazione, anche solo preliminare, sugli elementi soggettivi che circondano un illecito, procedendo il sistema nell'istituzione di un sistema per soglie, sotto alle quali l'illecito è amministrativo; viceversa risulta penalmente rilevante.

In un contesto, però, particolarmente tecnico e spesso altamente valutativo, questo approccio ha destato forti perplessità tra gli operatori e le associazioni di categoria, soprattutto alla luce della soglia individuata, che era pari, per qualunque tributo, ad euro 10.000, a cui si aggiungono misure accessorie attuali o potenziali particolarmente afflittive, come la confisca, che pure permangono anche dopo il correttivo. L'intervento più rilevante attiene alla rideterminazione delle soglie per la punibilità penale,

perché si procede ora differenziando la soglia penale afferente ai dazi, da quelle dedicata all'IVA ed agli altri diritti di confine. Si interviene dunque sull'art. 96 delle DNC prevedendo l'applicazione della sanzione amministrativa dal 100% al 200% del tributo evaso, salvo che, alternativamente, l'ammontare dei diritti di confine a titolo di dazio doganale dovuti o indebitamente percepiti o indebitamente richiesti in restituzione sia superiore a euro 10.000, e l'ammontare complessivo dei diritti di confine diversi dal dazio (prioritariamente, ma non solo, l'IVA), dovuti o indebitamente percepiti o indebitamente richiesti in restituzione, sia superiore a euro 100.000.

Per effetto di quanto precede, sono poi modificate le aggravanti dell'art. 88, riparametrate sui quantum, vista la modifica. Il decreto correttivo modifica, infatti, l'art. 88 DNC, allineando le aggravanti alle nuove soglie di 10.000 euro per i dazi e 100.000 euro per l'IVA. In particolare, oltre alla multa, è prevista la reclusione da tre a cinque anni se l'ammontare dei diritti dovuti supera i 100 mila euro per i dazi o i 500 mila euro per l'IVA. Si applica, invece, la reclusione fino a tre anni se i dazi contestati sono compresi tra 50 e 100 mila euro, o se l'IVA all'importazione pretesa rientra tra 200 e 500 mila euro.

Altri rilevanti innesti riguardano la modifica agli art. 96 e 112 delle Disposizioni, per favorire la disclosure del contribuente:

–in caso di illecito amministrativo, se il contribuente

si attiva spontaneamente, prima dell'inizio di accessi, ispezioni e verifiche, non si applicano sanzioni, né confisca;

-in caso di illecito penale, nello stesso senso, se il contribuente procede con una disclosure volontaria dell'illecito, ma attivando il ravvedimento operoso, la fattispecie perde rilievo penale, né si procede alla confisca.



Inoltre, sempre sul fronte penale, per i delitti di contrabbando punibili con la sola pena della multa, l'autore della violazione può effettuare il pagamento, oltre che dei diritti di confine eventualmente dovuti, di una somma determinata dall'Agenzia in misura non inferiore al 100 per cento e non superiore al 200 per cento dei diritti previsti per la violazione commessa, da versare prima della dichiarazione di apertura del dibattimento di primo grado. Il pagamento della predetta somma e del tributo estingue il reato, ma non impedisce l'applicazione della confisca, da valutare case by case.

Il nuovo sistema è senz'altro più favorevole rispetto al precedente, seppure comporti ancora alcune

questioni estremamente rilevanti. Tra queste, resta anzitutto il tema delle soglie che, sui dazi, rischiano di essere estremamente ridotte se rapportate a talune fattispecie, come quelle in materia di origine preferenziale non riconosciuta, dazi antidumping o altre misure analoghe accertate a posteriori o, ancora, individuazione di elementi di valore rilevanti, come royalties o licenze. A ciò si aggiunga la questione della confisca che, nei casi penali e, ancor di più, in quelli amministrativi, resta una misura che rischia di essere abnorme, se parametrata all'illecito ed al quantum evaso, perché è riferita non alla somma accertata, ma all'intera partita di merci oggetto di illecito (o ad un valore in denaro o altra utilità ad essa equivalente).

Schema riepilogativo

	Illecito amministrativo	Contrabbando punibile con la sola multa	Contrabbando punibile con la multa in aggiunta alla reclusione fino a 3 anni	Contrabbando punibile con la multa in aggiunta alla reclusione da 3 a 5 anni
Dazi doganali	fino a 10.000 €	dal 10.001 a 50.000 €	dal 50.001 a 100.000 €	da 100.001 €
Diritti di confine diversi dal dazio	fino a 100.000 €	da 100.001 a 200.000 €	da 200.001 a 500.000 €	da 500.001 €



Operatore logistico specializzato nei trasporti, una professionalità che può essere anche... eccezionale

UN PROFILO CON COMPETENZE IN SCORTA TECNICA NON È QUELLO DI UN “SEMPLICE” MAGAZZINIERE NÉ UN AUTISTA IN SENSO STRETTO MA PIUTTOSTO UN SOGGETTO IN GRADO DI GESTIRE, COORDINARE E SUPPORTARE LE FASI PIÙ DELICATE DELLA MOVIMENTAZIONE MERCI CON SICUREZZA, PRECISIONE E CONOSCENZE NORMATIVE SPECIFICHE

di **Federica Catani**

Direttore della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica di La Spezia

La logistica vive di processi complessi, nei quali ogni fase è legata alla successiva come in un ingranaggio delicato. A garantire equilibrio e continuità sono professionisti capaci di presidiare attività che richiedono rigore, sicurezza e competenze trasversali. Dietro la movimentazione di un carico eccezionale e dietro ogni fase di scorta tecnica che accompagna merci delicate tra porti, terminal e reti stradali c'è un lavoro invisibile fatto di regole, coordinamento e prontezza operativa. È proprio da questa esigenza che nasce il nuovo percorso formativo promosso dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, in collaborazione con Triacca Trasporti: un corso dedicato all'operatore logistico specializzato in scorta tecnica, pensato per formare figure professionali polifunzionali capaci di rispondere alle sfide della logistica contemporanea.

L'operatore logistico con competenze in scorta tecnica non è un “semplice” magazziniere né un autista in senso stretto. È un professionista in grado di gestire, coordinare e supportare le fasi più delicate della movimentazione merci, con particolare attenzione alle operazioni che richiedono sicurezza, precisione e conoscenze normative specifiche. Il suo ambito di azione è ampio: movimentazione portuale, attività di magazzino, conduzione di mezzi di sollevamen-

to e movimentazione, gestione delle merci pericolose, fino al presidio operativo delle scorte tecniche per i trasporti eccezionali. Un ruolo che unisce responsabilità operative e capacità di supervisione, garantendo efficienza e continuità lungo l'intera catena logistica. Il percorso formativo, della durata di cinque mesi articolati tra teoria e pratica, è progettato per dare ai partecipanti un bagaglio di competenze ampio e integrato: dalla conduzione dei mezzi industriali alle tecniche di fissaggio del carico, dall'uso dei sistemi informativi alla formazione specialistica per gruisti e carrellisti. Passando ovviamente dall'abilitazione, da conseguire con apposito esame presso la Polizia di Stato, per scorta tecnica ai trasporti eccezionali. Non mancano moduli su temi di crescente rilevanza: gestione delle merci pericolose, utilizzo del crono-tachigrafo, normative sulla sicurezza, procedure di scorta tecnica. Ne deriva un professionista capace di muoversi tra più reparti aziendali – magazzino, piazzale, trasporto su strada, terminal – con una versatilità che diventa valore aggiunto tanto per i lavoratori che acquisiscono un profilo spendibile in più contesti quanto per le imprese che possono contare su personale flessibile e subito operativo.

Negli ultimi cinque anni la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha realizzato oltre 35 progetti su modello “academy” assunzionale, portando all'inserimento in azienda di più di 300 nuove risorse. È un approccio che ha dimostrato efficacia perché costruito in stretta collaborazione con le imprese, trasformando la



formazione in un canale diretto verso l'occupazione. Il nuovo percorso dedicato all'operatore logistico con competenze in scorta tecnica si colloca in questa logica: una formazione co-progettata con l'impresa, che coinvolge i reparti operativi ("insegnare come si fa"), qualità e sicurezza ("insegnare come si fa in sicurezza e in modo sostenibile") e risorse umane ("selezionare chi lo fa"). Un modello che, pur sviluppato a La Spezia, si propone come best practice per tutto il settore logistico nazionale, replicabile in contesti differenti e adattabile a diverse esigenze.

Un elemento distintivo del corso è l'attenzione alla sicurezza sul lavoro, affrontata non solo come re-

quisito normativo ma come competenza trasversale. Operare con macchinari complessi, movimentare carichi eccezionali o gestire merci pericolose significa lavorare in scenari ad alto rischio: la consapevolezza e la prevenzione diventano quindi parte integrante del profilo professionale. Al termine del percorso i partecipanti conseguiranno un attestato di specializzazione riconducibile alla figura del magazziniere, arricchito però da competenze proprie dell'operatore portuale e dell'autotrasportatore. Una combinazione che amplifica le opportunità di inserimento, sia presso Triacca Trasporti, che ha già espresso impegno occupazionale, sia presso altre imprese del comparto.

L'operatore logistico specializzato in scorta tecnica non è solo una nuova figura professionale. È la dimostrazione che la logistica del futuro non dipenderà soltanto da infrastrutture e tecnologie, ma soprattutto dalla qualità del capitale umano che ne presiederà i processi, mettendo in campo competenze complesse e polifunzionali.

Parlare il linguaggio del business globale: l'inglese con il Metodo Shenker a disposizione dei soci Assologistica

Assologistica ha siglato una convenzione con Shenker volta ad offrire agli associati un'opportunità concreta per sviluppare competenze linguistiche mirate e funzionali all'internazionalizzazione. Attraverso uno sconto riservato, i beneficiari della convenzione potranno accedere a percorsi formativi in lingua inglese altamente personalizzati, efficaci e progettati per ottenere risultati concreti in tempi definiti.

L'obiettivo è supportare le aziende associate nel:

- comunicare con maggiore efficacia e sicurezza in lingua inglese;
- apprendere e utilizzare correttamente il linguaggio tecnico del settore logistico;
- competere a pieno titolo nel settore con scioltezza, sicurezza e successo.

Il metodo Shenker, unico, brevettato e collaudato, si basa su una metodologia scientifica costruita specificamente per i bisogni linguistici degli italiani. I corsi sono tenuti da insegnanti madrelingua certificati, costantemente formati e aggiornati. Ogni percorso parte dalla valutazione iniziale del livello linguistico con lo Shenker English Assessment Test, per poi definire obiettivi personalizzati e tempistiche su misura. La forza del metodo risiede nella garanzia del raggiungimento degli obiettivi linguistici nei tempi stabiliti, grazie a un equilibrio ottimale tra programma, intensità e obiettivi.

Per ricevere maggiori informazioni sui corsi Shenker riservati agli associati di Assologistica è possibile contattare la referente della convenzione:

Franca Delgiudice

Senior Education Consultant

E-mail: franca.delgiudice.fr@shenker.com

Tel. 02 3651 7240 Cell. +39 342 6457176





ONHC
ODONTONETWORK



Oltre un milione di **sorrisi** garantiti



A chi ci rivolgiamo

Aziende pubbliche e private, associazioni di categoria e società di welfare

Le aziende possono utilizzare uno strumento per offrire welfare sanitario odontoiatrico come benefit ai propri dipendenti e ai propri iscritti.

Compagnie di assicurazione e riassicurazione

Il controllo del rischio, delle frequenze e delle tariffe attraverso un network convenzionato consente di trasferire un importante "know-how" per la costruzione di modelli attuariali equilibrati e sostenibili.

Chi siamo

Odontonetwork è un service provider specializzato nello sviluppo e nella gestione di formule di assistenza sanitaria integrativa, assicurativa e piani di welfare, esclusivamente in ambito odontoiatrico.

Coordina strutture odontoiatriche selezionate, regolamentate e monitorate a livello centrale. Ad oggi il network conta più di 2.200 strutture affiliate e capillarmente distribuite su tutto il territorio italiano con oltre 6.000 medici odontoiatri operanti, attraverso i quali erogiamo prestazioni ai nostri assistiti.

L'obiettivo è l'erogazione di cure odontoiatriche di qualità a costi calmierati e accessibili tramite un network regolamentato per servizi, procedure e tariffe. Odontonetwork è in possesso di certificazione di qualità RINA ISO 9001:2015 rilasciata per la gestione e l'implementazione del network odontoiatrico.

Attivato il nuovo corridoio doganale tra porto di La Spezia e Interporto Padova

L'INFRASTRUTTURA È CONSIDERATA STRATEGICA PER IL TRASFERIMENTO RAPIDO E SICURO DEI CONTAINER FRA LO SCALO PORTUALE LIGURE E IL TERMINAL INTERMODALE VENETO. PREVISTE POSITIVE RICADUTE IN TERMINI DI EFFICIENZA, RIDUZIONE DEI TEMPI E DEI COSTI LOGISTICI, OLTRE CHE UN MIGLIORAMENTO COMPLESSIVO DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Dall'inizio del mese di agosto è stato ufficialmente attivato il nuovo Fast Corridor – così viene denominato un corridoio doganale controllato che permette di velocizzare il trasporto di merci containerizzate dai porti verso nodi logistici interni – tra il porto marittimo di La Spezia e l'Interporto di Padova, infrastruttura considerata strategica per il trasferimento rapido e sicuro dei container in regime di temporanea custodia fra lo scalo portuale ligure e il terminal intermodale padovano, con positive ricadute in termini di efficienza e riduzione dei tempi di sdoganamento, minori costi logistici, attrattività del territorio e miglioramento complessivo della sostenibilità ambientale. Nel particolare, ora le merci in arrivo via mare a La Spezia potranno essere trasferite via treno fino all'interporto di Padova senza subire lunghe soste in porto dovute alle procedure di sdoganamento, che potranno invece essere effettuate direttamente presso il luogo di destino. Il sistema si basa sull'uso di tecnologie digitali per il tracciamento in tempo reale dei container e su una piattaforma digitale condivisa tra ADM e l'Interporto patavino. Il progetto, che si aggiunge ad altri tre Fast Corridor

attivi presso lo scalo ferroviario padovano, è frutto della stretta collaborazione tra l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, l'Interporto Padova S.p.a e gli operatori logistici e ferroviari coinvolti.

Come ha dichiarato Franco Letrari, direttore interregionale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, "l'interporto di Padova è esempio di efficienza e svolge un ruolo cruciale nella logistica e nei trasporti,



logistica efficiente ed una moderna visione di ADM permetterà una Supply Chain capace di far raggiungere la massima competitività nel mercato non solo nazionale ma anche in quello estero, aumentando i benefici per tutti gli attori interessati".



Il presidente di Interporto Padova Luciano Greco ha voluto sottolineare come "grazie a questa operazione l'obiettivo di Interporto Padova è quello di offrire agli operatori servizi sempre più efficienti e

contribuendo a migliorare l'efficienza e la sostenibilità del sistema della movimentazione delle merci. Il nuovo corridoio rappresenta un ulteriore passo importante verso una logistica moderna e competitiva per una gestione più fluida delle operazioni commerciali in Italia e in Europa. L'unione fra una

rapidi, innovando le nostre infrastrutture grazie a digitalizzazione ed automazione, ma riteniamo altrettanto importanti anche le procedure e i benefici offerti dai Fast Corridor che rappresentano senza dubbio un significativo contributo allo sviluppo di una logistica sempre più moderna, snella e veloce". ■

All'Interporto di Bologna in funzione il nuovo accesso nord

IL VARCO RECENTEMENTE INAUGURATO È CONSIDERATO UN IMPORTANTE PASSO VERSO UNA MOBILITÀ LOGISTICA PIÙ EFFICIENTE E SOSTENIBILE, ANCHE FUNZIONALE PER GLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DELLE MIGLIAIA DI PERSONE CHE OPERANO OGNI GIORNO NEL COMPLESSO EMILIANO. EVIDENTE L'ASPETTO POSITIVO DELLA COLLABORAZIONE IN ATTO TRA IMPRESE, ENTI E AMMINISTRAZIONI DELLA REGIONE

Alla fine dello scorso mese di luglio è stato inaugurato il nuovo varco nord dell'Interporto di Bologna, accesso considerato strategico nell'ottica di migliorare la distribuzione dei flussi veicolari interni e alleggerire la pressione sull'ingresso principale con l'obiettivo di favorire una gestione della mobilità più efficiente e sicura, con indubbe ricadute positive sull'intera area logistica che fa capo all'area di competenza del capoluogo felsineo. Il progetto è il risultato di una collaborazione istituzionale che ha portato alla sottoscrizione di una Protocollo di intesa tra Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di San Giorgio di Piano, Comune di Bentivoglio e Interporto di Bologna. L'apertura del nuovo accesso rappresenta un momento significativo per l'Interporto e per le oltre 6.000 persone che vi operano quotidianamente: secondo le stime del Piano Spostamenti casa-lavoro elaborate dallo stesso Interporto, circa il 40% degli addetti in questione potranno beneficiare del nuovo varco in quanto residente nei comuni che si trovano a nord dell'infrastruttura, alcuni provenienti



addirittura dalla provincia di Ferrara. Inoltre, consentirà una distribuzione più equilibrata del traffico veicolare all'interno dell'Interporto, migliorando la sicurezza e l'efficienza soprattutto nelle fasce orarie di maggiore afflusso.

Come ha dichiarato Stefano Caliandro, Presidente di Interporto Bologna SpA, "Questa nuova entrata, riservata alle automobili, è infrastruttura strategica che segna l'inizio di un percorso di revisione complessiva della mobilità nell'area logistica e nei territori circostanti. Crediamo fortemente che questo intervento segni solo il primo passo di un cammino - condiviso con istituzioni e operatori - volto a ripensare in modo integrato la viabilità tra il vicino casello autostradale e l'Interporto, generando benefici concreti per tutta l'area metropolitana". Caliandro ha voluto anche sottolineare l'importanza di riuscire a dare seguito in tempi brevi agli

impegni assunti dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e dalla Società Autostrade per l'adeguamento infrastrutturale del casello autostradale e della viabilità del nodo di Funo, opere che per l'Interporto emiliano sono da considerare "fondamentali per garantire la salute e la sicurezza dei lavoratori e dei cittadini che vivono nelle aree limitrofe all'Interporto di Bologna."

All'inaugurazione - segno evidente della collaborazione in atto tra enti, amministrazioni e imprese con lo sguardo rivolto a una mobilità sempre più moderna, sostenibile e funzionale - hanno partecipato rappresentanti delle istituzioni locali e regionali: il prefetto di Bologna Enrico Ricci, l'assessora regionale Irene Priolo, il sindaco di Bologna Matteo Lepore; in rappresentanza dei comuni limitrofi coinvolti territorialmente erano presenti anche il sindaco di San Giorgio di Piano Paolo Crescimbeni e la sindaca di Bentivoglio Alice Vecchi. Questo evidente interesse sottolinea l'avviarsi di una nuova fase di collaborazione tra enti, amministrazioni e imprese, con lo sguardo ad una decisa attenzione verso una mobilità che deve rivelarsi sempre più moderna, sostenibile e funzionale.

IA, green deal e crisi globali: così si trasforma la dogana nel racconto di 10 anni di C-Trade

UN SETTORE ATTRAVERSATO DA PROFONDE TRASFORMAZIONI: DIGITALIZZAZIONE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, REVISIONE DELLA NORMATIVA EUROPEA E CRESCENTE INSTABILITÀ GEOPOLITICA. LA SITUAZIONE ATTUALE E IL FUTURO CHE VERRÀ: NE PARLANO I DUE FONDATORI

Nel panorama del commercio internazionale le dogane non sono più semplicemente un passaggio obbligato, ma si configurano come attori centrali nella tutela della sicurezza, della legalità e nell'efficienza delle transazioni globali.

Oggi il settore doganale è attraversato da una trasformazione profonda, trainata da quattro fattori principali: digitalizzazione, transizione ecologica, revisione della normativa europea e crescente instabilità geopolitica. Questo contesto in continua evoluzione viaggia parallelo alla crescita C-Trade, che è stata la prima realtà italiana ad adottare un approccio integrato alla consulenza doganale giunta al suo decimo anniversario. Fondata nel 2015 da Lucia Iannuzzi e Paolo Massari, C-Trade ha saputo anticipare le evoluzioni del settore, diffondendo la cultura doganale e sostenendo le imprese italiane in un mercato globale sempre più competitivo e interconnesso. La ricorrenza è l'occasione per riflettere sui cambiamenti più rilevanti che hanno interessato il settore doganale negli ultimi due lustri.

Svolta digitale e intelligenza artificiale

La trasformazione digitale non è più un'opzione, ma un passaggio obbligato. Strumenti come lo Sportello Unico Doganale e i sistemi informatizzati di gestione del rischio sono diventati fondamentali per garantire controlli più rapidi, mirati ed efficienti. Documenti come la revisione della Convenzione di Kyoto e il SAFE Framework dell'Organizzazione Mondiale delle Dogane hanno promosso un uso più intelligente dei dati, rafforzando la cooperazione tra pubblico e privato. Il Modello Dati OMD 4.0 rappresenta oggi lo standard per favorire l'interoperabilità tra i vari sistemi

e le autorità coinvolte, ma come spiegano Iannuzzi e Massari, "l'innovazione non si arresta: l'integrazione dell'intelligenza artificiale e delle analisi predittive sta modificando le pratiche operative aprendo nuove opportunità, ma anche nuove sfide sul piano giuridico e gestionale".

Transizione ecologica e CBAM: un sistema in evoluzione tra sostenibilità e lotta all'elusione

La sostenibilità ambientale continua a ridisegnare il ruolo delle dogane, e il CBAM (Meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere) rappresenta oggi uno degli strumenti cardine della strategia climatica dell'UE. Per Iannuzzi e Massari "Dopo l'avvio della fase transitoria, la Commissione Europea ha abbassato la soglia di 50 tonnellate annue per l'esenzione dagli obblighi, ed ha poi avviato una consultazione pubblica per estendere il CBAM anche ai prodotti trasformati ("downstream products") e per introdurre nuove misure anti-elusione. Tra le novità in discussione, anche una revisione del trattamento delle importazioni di elettricità e l'introduzione di obblighi di tracciabilità più rigorosi tanto che, secondo i due esperti, "le imprese sono oggi chiamate a confrontarsi con un sistema più maturo e strutturato, in grado di coniugare competitività, responsabilità ambientale e trasparenza lungo la catena del valore".

Riforma doganale UE: dati, imprese e semplificazione

In ambito europeo è in corso una profonda revisione dell'Unione doganale: Commissione e Consiglio si palleggiano il testo della Riforma per renderlo più vicino alle esigenze di semplificazione e digitalizzazione, senza perdere un sistema di controllo efficiente.



Paolo Massari e Lucia Iannuzzi, fondatori di C-Trade

Per C-Trade “la nuova impostazione ruota attorno a tre assi fondamentali: una cooperazione rafforzata con le imprese, controlli intelligenti e una gestione centralizzata dei dati. L’obiettivo è quello di garantire maggiore trasparenza, regolamentare in modo più efficace le piattaforme e-commerce – equiparandole a veri e propri importatori – e introdurre un sistema semplificato per le spedizioni di modesto valore”. In un contesto segnato dalla rapida espansione del commercio elettronico, queste innovazioni risultano indispensabili.

Geopolitica e commercio: l'incertezza diventa regola

Sul fronte internazionale, le relazioni tra Stati Uniti e Unione Europea sono sempre più tesi: dopo la nuova imposizione di dazi al 30% per tutti i prodotti importati dall'UE a partire dal 1° agosto, il timore di una disfatta aumenta tra gli esportatori. “I settori strategici del Made in Italy, dalla meccanica all’agroalimentare, subiranno contraccolpi economici ingenti, stimati in miliardi di euro in termini di costi doganali. Serve una risposta dell’Europa decisa e coesa per limitare al minimo i danni”, avvertono i due esperti.

Per Iannuzzi e Massari, però, “i rischi non finiscono qui: le ripercussioni delle reazioni iraniane ai recenti attacchi militari potrebbero coinvolgere il traffico commerciale globale – dallo stretto di Hormuz al ca-

nale di Suez – sollevando interrogativi sul rispetto del diritto internazionale e sull’evoluzione di altri conflitti, come quello in Ucraina. Il ruolo delle dogane, in questo scenario, rimane ancora incerto e fluido”.

Verso una nuova cultura doganale

In un contesto segnato da cambiamenti normativi rapidi, instabilità geopolitica, crescita dell’e-commerce e sfide ambientali, è fondamentale adottare una nuova visione della funzione doganale: non più solo reattiva, ma proattiva, consapevole e integrata. C-Trade è nata proprio con questo obiettivo: offrire alle imprese strumenti concreti, competenze avanzate e una visione strategica per affrontare le sfide attuali e prepararsi a quelle future. A dieci anni dalla sua fondazione la società rinnova l’invito ad agire con lungimiranza, anticipando i cambiamenti piuttosto che subirli.

Le prospettive future sono comunque considerate ancora, positive per i due fondatori: “Guardiamo avanti con lo stesso entusiasmo e spirito di collaborazione che ci ha accompagnato fin dal primo giorno. La nostra missione resta quella di trasmettere conoscenza, aggiornare costantemente e supportare le imprese: perché dietro ogni attività ci sono le persone, e l’innovazione più potente è quella che le mette sempre al centro del nostro agire”.

Intervista a Luigi Terzi: “La nostra offerta è evoluta, integrata e sostenibile”

LOGISTICA UNO EUROPE È SOCIETÀ ITALIANA CON OLTRE TRENT'ANNI DI ESPERIENZA INTERNAZIONALE CHE OFFRE SOLUZIONI COMPLETE NEL CAMPO DELLA LOGISTICA INTEGRATA, DEI TRASPORTI E DEL MAGAZZINAGGIO. L'AZIENDA È TRA LE TOP 100 REALTÀ ITALIANE PIÙ VIRTUOSE IN TERMINI DI SOSTENIBILITÀ. PARTENDO DA QUEST'ULTIMO ASPETTO “GREEN” ABBIAMO INTERVISTATO LUIGI TERZI, CAPO DELLA DIVISIONE FERROVIARIA, DEGLI AFFARI GENERALI E DELLE RELAZIONI ESTERNE DI LOGISTICA UNO

A cura di **Ornella Giola**

DI RECENTE AVETE PUBBLICATO IL VOSTRO PRIMO REPORT DI SOSTENIBILITÀ, DICHIARANDO - FRA L'ALTRO - CHE IL “DOCUMENTO RAPPRESENTA UN PUNTO DI PARTENZA, NON DI ARRIVO”. CI PUÒ SPIEGARE QUALI SONO GLI STEP CHE VI ASPETTANO DOPO QUESTO “PUNTO DI PARTENZA”?

→ La pubblicazione del nostro primo Bilancio di Sostenibilità nasce dalla volontà di dare struttura, visione e continuità a una serie di iniziative che Logistica Uno porta avanti da sempre, con l'obiettivo di migliorare l'impatto ambientale, valorizzare le persone e generare valore condiviso con tutti gli stakeholder. Attraverso un approccio basato sulla doppia materialità e allineato agli standard europei ESRS, abbiamo analizzato i temi più rilevanti per la nostra realtà e per il contesto in cui operiamo. Il bilancio, redatto e pubblicato volontariamente, rappresenta un esercizio di trasparenza e una testimonianza concreta del nostro impegno verso una logistica più evoluta, consapevole e sostenibile. I prossimi step riguarderanno

l'attuazione e la condivisione di azioni progettuali già in parte definite, che ci permetteranno di rafforzare il nostro ruolo di provider di riferimento per la logistica e il trasporto nazionale ed europeo, fondando il nostro operato su tre pilastri fondamentali: sostenibilità economica, sociale e ambientale.

VENIAMO ALLA COMPONENTE “TRASPORTO” DELLA VOSTRA ATTIVITÀ. DA SEMPRE SIETE IMPEGNATI NELLO SVILUPPO DELLA MULTIMODALITÀ. QUALI SONO I SERVIZI CHE AL MOMENTO GARANTITE CON TALE FORMULA? E QUALI I POSSIBILI SVILUPPI FUTURI?

→ Siamo pionieri e leader nella multimodalità nei settori del food & beverage, dell'elettronica di consumo e nel comparto cartario. Grazie al nostro modello operativo, assicuriamo la consegna della merce alla GDO combinando modalità di trasporto differenti, con un network altamente attrezzato e strategicamente baricentrico nelle aree di maggiore assorbimento italiane ed europee. Attualmente gestiamo 12 treni settimanali, con partenze da Cuneo, Lecco, Padova e Lucca,



Luigi Terzi

diretti ai mercati del Sud in Puglia, Basilicata, Campania e Sicilia. Nel nostro terminal di Marcianise, alcuni di questi treni, vengono ricomposti e rilanciati con altra merce verso la Sicilia, importante mercato di riferimento per i nostri clienti. Oltre a questi treni dedicati e multi-cliente, Logistica Uno gestisce servizi giornalieri con servizio dedicato ad un importante cliente del settore beverage, l'equivalente di 3 treni settimanali tra traffici Intermodali e multimodali.



→ Negli ultimi anni abbiamo investito fortemente sulle persone, con l'obiettivo di creare un ambiente di lavoro stimolante, inclusivo e in costante crescita. Abbiamo attivato LogiAcademy, un programma interno di formazione continua rivolto a tutti i collaboratori, per sviluppare competenze tecniche, trasversali e

IN SINTESI?

→ Tutto ciò si traduce annualmente in oltre 1.100 treni andati e ritorno, che collegano tutto il nostro network dal nord al sud Italia, trasportando oltre 800.000 tonnellate di merce, che equivalgono a circa 17.500 mezzi pesanti tolti dalle strade. Questo sistema consente di ridurre in maniera consistente l'impatto ambientale. In prospettiva futura, intendiamo potenziare ulteriormente i servizi ferroviari sia in modalità convenzionale che intermodale, attraverso investimenti mirati. L'obiettivo è affrontare in modo strutturato le criticità del trasporto stradale sulle lunghe distanze, contribuendo al tempo stesso alla transizione ecologica del settore.

LE FS DI RECENTE VI HANNO INSIGNITO DEL TITOLO PREMIUM PARTNER-CLIENTE PIÙ 'DISSETANTE': NE VOGLIAMO PARLARE?

→ Crediamo fermamente nelle potenzialità del trasporto ferroviario. L'acqua minerale rappresenta per noi un prodotto strategico, che tra-

sportiamo da tempo insieme a bibite, birre e analcolici, con volumi in costante crescita. Il nostro approccio verso i fornitori si basa su un principio di collaborazione concreta: affrontiamo insieme le sfide del mercato attraverso un dialogo tecnico, aperto e costruttivo. Questo modello ci ha permesso di sviluppare soluzioni personalizzate e sostenibili. Questo ci è stato riconosciuto da FS Logistix durante l'evento "It's time for evolution" tenutosi a Roma a maggio, dove siamo stati premiati come "Partner 2025" e insigniti della "Golden Card" per il risparmio di 15.020 tonnellate di CO2 nel 2024, grazie all'utilizzo della modalità ferroviaria. Un riconoscimento che valorizza il nostro impegno in un settore attualmente messo alla prova dalle necessarie ristrutturazioni infrastrutturali in atto, ma che riteniamo strategico per il futuro.

VERSANTE "CAPITALE UMANO": PUÒ RIASSUMERE LE INIZIATIVE CHE AVETE IMPLEMENTATO E RICORDARCI ANCHE QUALI I RISULTATI RAGGIUNTI CON TALI INIZIATIVE?

manageriali. Promuoviamo inoltre percorsi di inserimento per giovani e neolaureati, tramite stage e collaborazioni con università e ITS. Dal punto di vista del benessere con il progetto LogiCare abbiamo avviato iniziative sportive e campagne di prevenzione medica. Grazie a queste azioni abbiamo registrato un miglioramento del clima aziendale e un maggiore engagement da parte delle nostre persone.



DI QUALI PROGETTI/INIZIATIVE "GREEN" ANDATE PARTICOLARMENTE FIERI, E PERCHÉ?

→ Sicuramente lo sviluppo del trasporto ferroviario e intermodale, che ci ha permesso di ridurre sensibilmente le emissioni di CO₂. Siamo orgogliosi anche dell'impiego di mezzi alimentati a LNG e bio-LNG, del calcolo puntuale delle emissioni con lo strumento GreenRouter e



della proposta sistematica di soluzioni alternative e sostenibili ai nostri clienti. Inoltre, attraverso Logi-Green, promuoviamo attività legate alla sensibilizzazione ambientale e alla prevenzione sanitaria. Per noi la sostenibilità è un valore trasversale che guida ogni scelta strategica.

TRA LE VOSTRE SPECIALIZZAZIONI C'È ANCHE IL SEGMENTO DELLA FROZEN LOGISTICS, AL PUNTO DI AVERE ATTIVATO DUE CELLE FRIGORIFERE PRESSO IL POLO FREDDO ILT DELL'INTERPORTO DI NOLA: SODDISFATTI DELLA SCELTA? QUALI GLI SCENARI FUTURI DA QUESTO SPECIFICO SEGMENTO DEL MERCATO PER LOGISTICA UNO?

→ Siamo certamente soddisfatti di questa scelta, che ha segnato il no-

stro ingresso in un settore strategico e altamente specializzato come quello della frozen logistics. L'attivazione delle due celle frigorifere a -30°C presso il Polo Freddo ILT è stata il primo tassello di un progetto più ampio, nato per rispondere alle esigenze di un'importante insegna della GDO e reso possibile grazie alla collaborazione operativa con Famino Logistica Integrata, nostro partner nella gestione quotidiana della movimentazione delle merci. Questa esperienza ci ha permesso di sviluppare competenze specifiche, integrare nuovi flussi all'interno della nostra rete e garantire il pieno rispetto della catena del freddo lungo tutta la filiera. Guardiamo al futuro con l'intenzione di

consolidare questa nuova divisione e di replicare il modello in altre aree geografiche, valutando nuove collaborazioni e investimenti. La frozen logistics rappresenta per noi una leva di sviluppo concreta e coerente con la nostra visione di crescita sostenibile e diversificata.

DOPO L'ACQUISIZIONE DI LAPORTA, PER LA VOSTRA ESPANSIONE NEL SUD DEL PAESE AVETE IN PROGRAMMA ALTRE OPERAZIONI SIMILI?

→ Il Sud rappresenta per noi una destinazione strategica per i prodotti provenienti dal Nord e la loro successiva distribuzione capillare. La nostra struttura presso l'Interporto Sud Europa di Marcianise, in provincia di Caserta, estesa su circa 150.000 metri quadri, è un hub fondamentale per la logistica dell'area. L'acquisizione di Laporta ha consolidato la nostra rete distributiva nel mezzogiorno, rendendola più efficiente e capillare. In futuro valuteremo con attenzione altre opportunità simili, purché risultino coerenti con la nostra strategia di crescita territoriale e anche sostenibile. ■



LA SOLUZIONE SMART, EASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI DI FORMAZIONE IN LOGISTICA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

Programma Ottobre-Dicembre 2025

OTTOBRE

1° OTTOBRE

INCOTERMS E REGIME DELL'ESPORTAZIONE: RISCHI, OPPORTUNITÀ, COMPLIANCE TRIBUTARIA ED EXTRATRIBUTARIA
Avv. Ettore Sbandi

7 OTTOBRE

LA MITIGAZIONE DEL RISCHIO TERZE PARTI IN AMBITO SUPPLY CHAIN: GESTIONE PREVENTIVA E STRUMENTI EFFICACI
Dr. Stefano Feduzi, Dr. Federico Franzini e Avv. Alessio Totaro

8 OTTOBRE

ABC PER UNA GESTIONE CORRETTA, A NORMA ED EFFICIENTE DEI MAGAZZINI
Dr. Fausto Benzi

14 OTTOBRE

I NUOVI SCENARI DELLA CONTRATTUALISTICA NEL TRASPORTO E NELLA LOGISTICA: COME SI SONO EVOLUTE NEGLI ULTIMI 5 ANNI LE RELAZIONI INDUSTRIALI TRA COMMITTENTI E FORNITORI
Avv. Claudio Perrella e Alessio Totaro

22 OTTOBRE**

DERISKING DOGANALE E VERIFICHE EXTRATRIBUTARIE: PREVENIRE SANZIONI E CONTROLLI
Dr. Marco Sella

NOVEMBRE

11 NOVEMBRE

GESTIRE DOGANE E COMMERCIO GLOBALE, A MISURA D'IMPRESA
Dr. Marco Sella

19 NOVEMBRE

KPI (INDICATORI DI PERFORMANCE): QUALI (E COME) ADOTTARE PER UNA MISURAZIONE EFFICACE DEI PROCESSI LOGISTICI
Dr. Fausto Benzi

26 NOVEMBRE**

ESC & DOGANE: PADRONEGGIARE CBAM E EUDR DAL 2026
Dr. Marco Sella

DICEMBRE

3 DICEMBRE

DI GESTIONE NELL'AUTOTRASPORTO. METODI, PROCEDURE E CHIAVE DI LETTURA DEI DATI
Dr. Dario Favaretto

11 DICEMBRE

LE VICENDE DELL'APPALTO: AFFIDAMENTO DELL'APPALTO, CAMBIO APPALTO, ESTERNALIZZAZIONE E INTERNALIZZAZIONE
Avv. Patrizia D'Ercole

**Corsi in versione ibrida: sia online che in presenza

Per chi desidera imparare in autonomia e con i propri tempi Assologistica Cultura e Formazione propone anche corsi in e-learning, alcuni realizzati in collaborazione con Randstad.



Assologistica Cultura e Formazione

DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA" CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

Via E. Cornalia, 26 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567

e-mail: culturaformazione@assologistica.it - <https://culturaeformazione.assologistica.it/>

Nasce un nuovo polo logistico per il “nostro” Mediterraneo

UN'OPERAZIONE INDUSTRIALE STRATEGICA, QUELLA FRA IL GRUPPO GRENDI E DARIO PERIOLI, CHE RAFFORZA IL POSIZIONAMENTO E LA CRESCITA DEL VOLUME DI AFFARI CONSOLIDATO CON IMPORTANTI SINERGIE, PRINCIPALMENTE PER SVILUPPARE I COLLEGAMENTI DALL'ITALIA CON IL NORD AFRICA. L'OBIETTIVO È QUELLO DI RAGGIUNGERE NEL MEDIO PERIODO 150 MILIONI DI FATTURATO, CONTANDO SULL'APPORTO PROFESSIONALE DI 350 ADDETTI

Il Gruppo Grendi, che nel 2024 ha realizzato un fatturato consolidato di 118 milioni di euro (con un aumento di circa il +20% rispetto al 2023) ha deciso di proseguire nello sviluppo delle attività di logistica favorendo - il closing dell'operazione è avvenuto all'inizio del mese di agosto - l'ingresso di Grendi Trasporti Marittimi nel 70% del capitale di Dario Perioli SpA, operatore con servizi specializzati e complementari attivo soprattutto nei collegamenti merci con l'Algeria e il Nord Africa. L'operazione intende porre le basi per la creazione di un gruppo logistico italiano competitivo - che fa leva sui porti di La Spezia e marina di Carrara - a livello europeo, rafforzando la posizione nei traffici del Mediterraneo e sostenendo il ruolo strategico dell'Italia nei corridoi logistici internazionali.

In particolare, il Gruppo Dario Perioli continuerà a operare con la propria identità ed autonomia operativa: il Ceo Michele Gi-

romini resterà alla guida dell'azienda mantenendo, tramite la società interamente controllata Fingiro s.r.l., una quota del 30% del capitale e garantendo così continuità nella gestione e nei rapporti con clienti e partner.

Dario Perioli SpA è società fondata nel 1908 a La Spezia, ha fatturato nel 2024 30 milioni di euro, conta 600 clienti, un centinaio di dipendenti e offre una gamma di servizi che affiancano il trasporto marittimo per Francia, Spagna, Algeria, Marocco e Tunisia. L'integrazione tra Grendi e Dario Perioli dà vita a una piattaforma operativa italiana capace di presidiare in modo efficiente e sostenibile i flussi commerciali tra Europa e Nord Africa, grazie a una rete di servizi intermodali, terminali portuali, collegamenti marittimi e competenze doganali integrate.

Antonio Musso, amministratore delegato del Gruppo Grendi, commentando l'intesa societaria ha affermato che “la combinazione delle competenze



Antonio Musso

e degli asset delle due realtà consentirà di ottimizzare rotte, ridurre tempi di transito e aumentare l'efficienza operativa, generando valore per clienti e partner lungo la catena logistica. Viene inoltre valorizzata la complementarità dei servizi delle due realtà, con sinergie industriali tangibili e immediate. Si tratta di un esempio di integrazione effettiva nel sistema



portuale Marina di Carrara-La Spezia che mette insieme storia, prospettive e voglia di crescere e punta ad una realtà da 150 milioni di euro di fatturato e il supporto di circa 350 addetti”.

Da parte sua Michele Giromini, amministratore delegato di Dario Perioli Group ha voluto sottolineare la soddisfazione “di entrare a far parte del Gruppo Grendi, con cui condividiamo visione industriale, cultura del lavoro e un impegno concreto verso crescita, solidità e qualità operativa. Questa operazione rappresenta un importante riconoscimento del percorso compiuto dal nostro team, che

con impegno e competenza ha consolidato la nostra identità e la fiducia del mercato. La partnership con Grendi rafforza il modello logistico integrato dove le nostre competenze si combinano in modo complementare con l'esperienza e le infrastrutture del gruppo, generando sinergie industriali immediate e una visione strategica comune”.

Grendi offre ai propri partner commerciali un'offerta integrata e diretta di soluzioni logistiche per tutte le isole, il centro e Sud Italia utilizzando magazzini di raccolta e di distribuzione e un'ampia tipologia di mezzi: dall'autotreno al furgone, ter-

minal portuali e linee marittime. Una logistica ritagliata sulle esigenze del cliente e pensata solo per le necessità della merce. È stato il primo operatore marittimo a modificare lo statuto per diventare Società Benefit nel 2021, aggiungendo agli obiettivi di risultati economici soddisfacenti l'impegno verso un impatto positivo per ambiente, dipendenti e collaboratori, clienti, fornitori e comunità. Nel complesso si è rivelato un sistema di logistica sostenibile ed efficiente che fa leva su unità di carico, percorsi intermodali (via terra e via mare) e processi di carico della nave ottimizzati e a basso impatto ambientale. ■

Posato da GARBE RE Italy il primo pilastro del MilEast Logistics Park di Covo

IL NUOVO POLO LOGISTICO IN PROVINCIA DI BERGAMO SORGERÀ SU UN'EX AREA INDUSTRIALE BONIFICATA E SARÀ UN MODELLO DI RIGENERAZIONE URBANA SOSTENIBILE PER GARANTIRE EFFICIENZA, SOSTENIBILITÀ E CONNESSIONI STRATEGICHE NEL CUORE DELLA LOMBARDIA. PREVISTE AMPIE FASCE VERDI BOSCHIVE, OLTRE AD AUTONOMIA ENERGETICA E IDRICA GRAZIE AL RECUPERO DELLE ACQUE PIOVANE E A UN IMPIANTO FOTOVOLTAICO IN AUTOCONSUMO

Alla fine dello scorso mese di luglio è stato posato da Garbe Industrial Real Estate Italy (controllata della tedesca Garbe Industrial Real Estate GmbH, specialisti leader in immobili logistici, industriali e tecnologici in Europa, con sede ad Amburgo) il primo pilastro del MilEast Logistics Park, il nuovo polo logistico da 22.200 metri quadri che sorgerà nell'ex area industriale Alimonti, a Covo, in provincia di Bergamo. Il progetto è considerato un caso esemplare di rigenerazione urbana unendo bonifica ambientale, funzionalità logistica e sostenibilità. Nel particolare, il complesso è situato a soli quattro minuti dal casello di Romano di Lombardia sull'A35 Bre-Be-Mi: vanta quindi una posizione di grande valore strategico, con accessi rapidi verso Milano, Brescia, Bergamo e il resto del Nord Italia, nonché una connessione diretta con la rete TEN-T europea.

La realizzazione sarà sviluppata da GARBE in join venture con



SFO Capital Partners ed Edmond De Rothschild, gestito da Prelios SGR. L'obiettivo è di terminare i lavori entro l'inizio del 2026. Il complesso offrirà due unità indipendenti con spazi logistici modulari, 600 mq di uffici direzionali, 20 baie di carico, locali tecnici, colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici e un'altezza utile sotto trave di 12 metri. Il polo sarà completamente autonomo dal punto di vista energetico e idrico, alimentato esclusivamente da

fonti rinnovabili grazie a un impianto fotovoltaico in copertura e sistemi di laminazione per il recupero dell'acqua piovana. Realizzato con l'utilizzo di materiali riciclati e certificati, nel rispetto dei più alti standard ambientali è stato concepito per ottenere la certificazione LEED Platinum, il massimo riconoscimento in tema di sostenibilità edilizia. Il progetto è nato con l'obiettivo di ridurre al minimo le emissioni e sarà immerso nel verde, elemento centrale

dell'approccio progettuale. e avrà lo scopo di mitigazione ambientale e acustica ma anche di spazio dedicato allo svago e al tempo libero, a beneficio dei tenant e della cittadinanza circostante, contribuendo così alla creazione di un ambiente di lavoro sostenibile e di qualità. Per quanto riguarda l'integrazione territoriale, l'area parcheggio ospiterà, una volta all'anno, la festa del paese, favorendo momenti di aggregazione e rafforzando il legame tra infrastruttura e comunità locale.

Come ha dichiarato Marco Grasonio, responsabile di Garbe Industrial Real Estate Italia, "Mi-

East Logistics Park interpreta al meglio la nostra visione di sviluppo sostenibile. Diamo nuova vita a un'ex area industriale trasformandola in un polo logistico all'avanguardia, autonomo dal punto di vista energetico e realizzato con materiali certificati, nel pieno rispetto dell'ambiente. Per noi rappresenta una nuova tappa nel percorso di Garbe come partner di riferimento per clienti e investitori attenti all'innovazione e alla sostenibilità". Il Sindaco di Covo, Andrea Capelletti, ha voluto sottolineare che "per la nostra comunità si tratta di un traguardo importante perché vede la rigenerazione e la bonifica di un'area

abbandonata ormai da decenni, che stava per divenire una vera e propria 'bomba ecologica' sulla testa di ogni cittadino. Così assistiamo a un nuovo sviluppo del territorio attento all'ambiente ed alla salubrità della comunità locale".

MilEast Logistics Park è il quarto progetto logistico parte del portafoglio di asset di GARBE in Italia, che include anche il Giovi Logistics Park di 83.000 metri quadri situato a Silvano Pietra (in provincia di Pavia), quello di Tortona - 102.000 metri quadri, in fase di realizzazione - e il futuro sviluppo che sorgerà a Torrevecchia Pia (Pavia) da 52.000 metri quadri. ■



LA SOLUZIONE SMART, EASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI DI FORMAZIONE IN LOGISTICA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT



E-learning

Assologistica Cultura e Formazione si rinnova
**NON SOLO CORSI IN DIRETTA ONLINE,
MA ANCHE IN E-LEARNING:
IL SAPERE A PORTATA DI CLICK!**

Scopri qui i nostri nuovi corsi e impari quando vuoi e dove vuoi, senza confini:
<https://culturaeformazione.assologistica.it>



Assologistica Cultura e Formazione

DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA"
CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

Via E. Cornalia, 26 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567

e-mail: culturaformazione@assologistica.it - <https://culturaeformazione.assologistica.it/>

FS: il sistema ERTMS presto installato su tutta la flotta

L'OBIETTIVO È QUELLO DI COMPLETARE L'INSTALLAZIONE SU TUTTA LA FLOTTA DI TRENITALIA ENTRO IL 2030, PER UN TOTALE DI CIRCA 2.000 SISTEMI DI BORDO E 700 MILIONI DI EURO DI INVESTIMENTI. ENTRO IL 2040 È PREVISTA LA COPERTURA DEL TOTALE DELLA RETE CORE EXTENDED

Prosegue a ritmo sostenuto l'installazione del sistema ERTMS (European Rail Transport Management System) a bordo dei treni del Gruppo FS Italiane, con un investimento da 70 milioni di euro, finanziato in parte dal programma europeo Connecting Europe Facility (CEF) – Transport 2014-2020 e 2021-2027. L'operazione consentirà di ammodernare un totale di 442 locomotori, con un upgrade tecnologico che rafforza sicurezza, interoperabilità e qualità del servizio ferroviario. Nel dettaglio, l'intervento riguarda 382 convogli di Trenitalia – tra cui 272 treni regionali, 74 Intercity ed Eurocity e 36

2030, per un totale di circa 2.000 sistemi di bordo e 700 milioni di euro di investimenti. Invece l'estensione ai mezzi di FS Logistix è prevista entro il 2033. A tutto questo va aggiunta l'entrata in funzione delle nuove locomotive di Mercitalia Rail e TX Logistik – già predisposte con sistema ERTM –, oltre a una parte delle locomotive da manovra di Mercitalia Shunting & Terminal.

L'amministratore delegato e direttore generale del gruppo FS Stefano Antonio Donnarumma ha dichiarato che "L'installazione del sistema ERTMS a bordo dei treni rappresenta un passaggio cruciale e perfettamente integrato con le iniziative che il Gruppo FS sta implementando sulla rete ferroviaria. Questa operazione è indispensabile per garantire il dialogo tra le tecnologie di bordo e quelle infrastrutturali, permettendo a ogni convoglio di usufruire di un significativo miglioramento nella qualità del servizio, sia in termini di sicurezza

100% della rete Core Extended con il sistema ERTMS entro il 2040".

L'intervento è considerato inoltre in linea con gli obiettivi complessivi del piano strategico FS 2025-2029, che punta a raggiungere il 100% della rete Core Extended coperta da ERTMS entro il 2040. Il progetto rientra nella più ampia strategia del gruppo FS per rendere la propria flotta interoperabile e conforme agli standard europei, permettendo ai treni italiani di viaggiare senza interruzioni sulle linee ad alta velocità del continente e migliorare i collegamenti internazionali. L'ERTMS, scelto dall'Unione Europea come standard unico di segnalamento ferroviario, è considerato il sistema più avanzato a livello mondiale per la supervisione e il controllo della circolazione dei treni: grazie alla sua diffusione sarà possibile incrementare le performance complessive della rete, ridurre i tempi di percorrenza e migliorare la puntualità. L'impegno del gruppo FS non riguarda solo i convogli: Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ha infatti completato l'implementazione del sistema su oltre 1.400 chilometri di rete grazie ai fondi del PNRR, segnando un passo decisivo verso la digitalizzazione e l'interoperabilità della rete ferroviaria nazionale, in piena coerenza con gli obiettivi europei prefissati.



convogli ad Alta Velocità – e 60 locomotori di FS Logistix. L'obiettivo è quello di completare l'installazione su tutta la flotta Trenitalia entro il

che di innovazione. L'intervento è in linea con gli obiettivi del Piano Strategico del Gruppo FS 2025-2029, che prevede il raggiungimento del

AEO - RESPONSABILI delle QUESTIONI DOGANALI

**Corso di aggiornamento
obbligatorio di 30 ore - in streaming**

TUTTO QUELLO CHE UN RESPONSABILE DOGANALE DEVE SAPERE

In ottemperanza alla circolare dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (n. 27 del 4/12/2023, punto VIII) Assologistica Cultura e Formazione e Assolombarda propongono il corso di aggiornamento della durata di 30 ore che i possessori della qualifica di Responsabili delle Questioni Doganali sono obbligati a seguire con cadenza biennale. Al termine del corso viene rilasciato un attestato di frequenza valido come attestazione della formazione ricevuta.

La prossima edizione del corso è prevista con inizio 10 febbraio 2026.

PER INFORMAZIONI

ASSOLOGISTICA

Mariella Marelli - Tel. 02 6691567 - milano@assologistica.it - www.assologistica.it

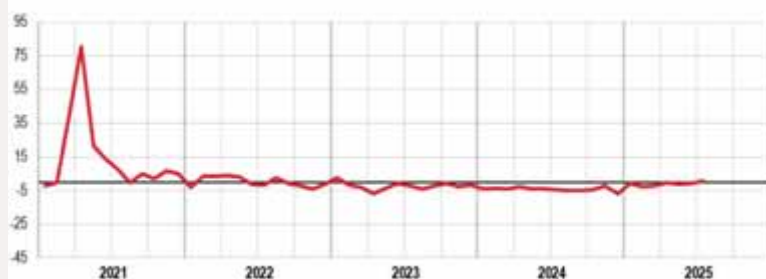
Aumenta (poco) la produzione industriale, ma **cala il fatturato dell'industria nazionale**

L'Istat stima che a luglio l'indice destagionalizzato della produzione industriale sia aumentato dello 0,4% rispetto a giugno. Anche nel periodo trimestrale maggio-luglio si è registrata una crescita rispetto al trimestre precedente dello 0,2%. In termini tendenziali l'aumento è dello 0,9% e si sono registrati aumenti per i beni di consumo (+3,0%), i beni strumentali (+2,8%) e i beni intermedi (+0,3%), mentre è diminuita l'energia (-5,2%). I settori che sono maggiormente cresciuti rispetto all'anno scorso sono la fabbricazione di computer e di prodotti elettronici (+6,4%) e le industrie alimentari, bevande e tabacco (+5,7%). A luglio sono aumentati (+0,5%) anche i prezzi per la produzione industriale rispetto a giugno, mentre su base annua sono cresciuti dell'1,6%. Sul mercato interno i prezzi sono cresciuti dello 0,6% su base mensile e su base annua sono aumentati del 2,4%, e sul mercato estero sono aumentati, sia congiuntamente sia tendenzialmente, si registra un +0,1%. I prezzi per la produzione sono però diminuiti dell'1,8% nel trimestre maggio-luglio rispetto al precedente. In confronto all'anno scorso, fra le attività manifatturiere

PRODUZIONE INDUSTRIALE

FONTE: ISTAT

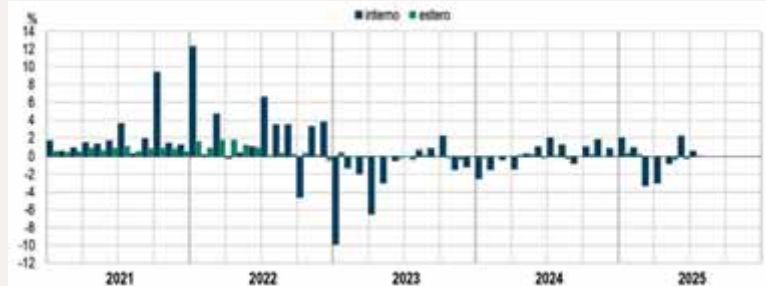
(genn. 2021-lug. 2025, variazioni % tendenziali, base 2021=100)



PREZZI ALLA PRODUZIONE INDUSTRIALE

FONTE: ISTAT

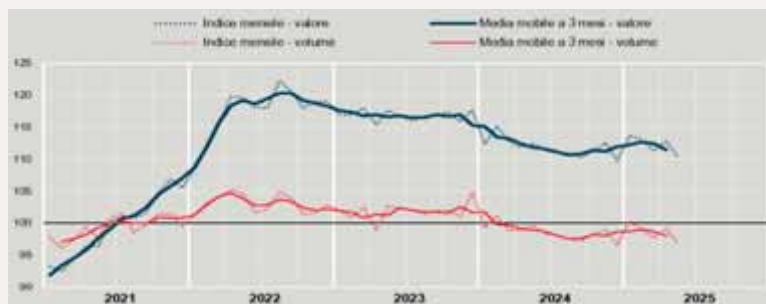
(genn. 2021-lug. 2025, variazioni % congiunturali, base 2021=100)



FATTURATO DELL'INDUSTRIA

FONTE: ISTAT

(genn. 2021-mag. 2025, indici e medie mobili a tre mesi, base 2021=100)



del mercato interno sono cresciuti i prezzi della produzione per la farmaceutica di base (p+2,5%), invece su quello estero gli incrementi più elevati hanno riguardato la produzione dei mezzi di trasporto (più 4,4%), delle industrie alimentari, delle bevande e del tabacco (+3,9%) e dell'industria del legno e della carta (+3,3%).

Sempre secondo le stime Istat, a maggio è calato il fatturato dell'industria al netto dei fattori stagionali: -2,2% in valore e -2,3% in volume. Per il settore dei servizi la diminuzione dovrebbe essere dello 0,9% in valore e dello

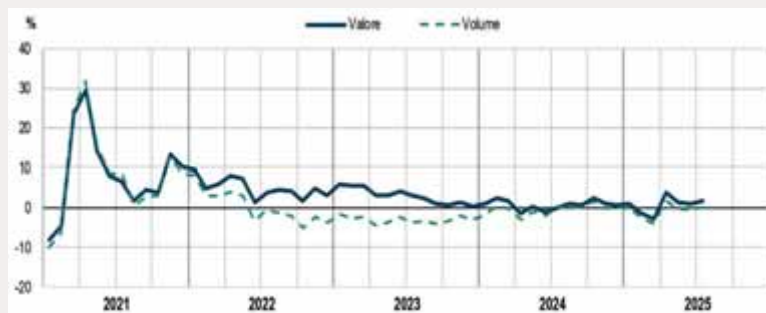


0,4% in volume, con un sensibile calo del mercato all'ingrosso). Si rivelerebbero flessioni per il fatturato dei beni strumentali (-4,3%), dei beni di consumo (-1,7%) e per quelli intermedi (-1,3%). Il calo del fatturato in termini tendenziali è dell'1,8% in valore e del 2,6% in volume. Il commercio al dettaglio, a luglio, è rimasto pressoché invariato in valore, mentre in volume è leggermente calato rispetto a giugno. Risultano in flessione le vendite dei prodotti alimentari: -0,4% in valore e -0,9% in volume. In termini tendenziali, le vendite al dettaglio registrano una crescita dell'1,8% in valore, ma restano stazionarie in volume. ■

COMMERCIO AL DETTAGLIO

FONTE: ISTAT

(genn. 2021-lug. 2025, valori % tendenziali, dati in valore, base 2021=100)



PREZZI AL CONSUMO

FONTE: ISTAT

(genn. 2020-ag. 2025, indice Nic*, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)

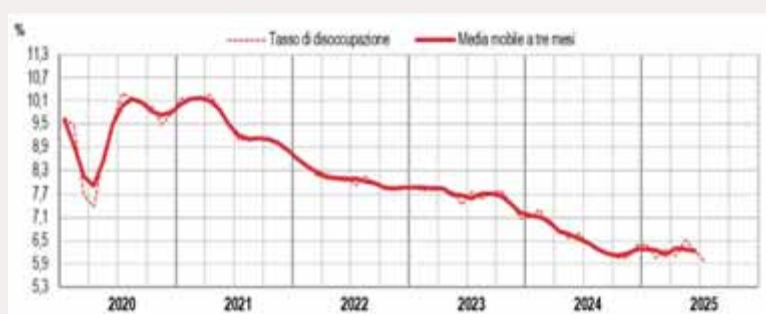


Nic*: indice nazionale dei prezzi al consumo per la collettività, esclusi i tabacchi

TASSO DI DISOCCUPAZIONE

FONTE: ISTAT

(genn. 2020-lug. 2025, valori %)



Cresce l'occupazione ma è difficile trovare figure "specializzate"

A LUGLIO I NUOVI ADDETTI RISULTANO 218MILA IN PIÙ RISPETTO A UN ANNO FA, PERÒ NEL 63,8% DEI CASI GLI IMPRENDITORI SEGNALANO GRANDI DIFFICOLTÀ NEL REPERIRE SOGGETTI ALL'ALTEZZA DEL RUOLO RICHIESTO. ALTRA CRITICITÀ È DATA DAL FATTO CHE L'AUMENTO RIGUARDA LE CLASSI D'ETÀ OLTRE I 50 ANNI, MENTRE CALANO LE ASSUNZIONI DI GIOVANI

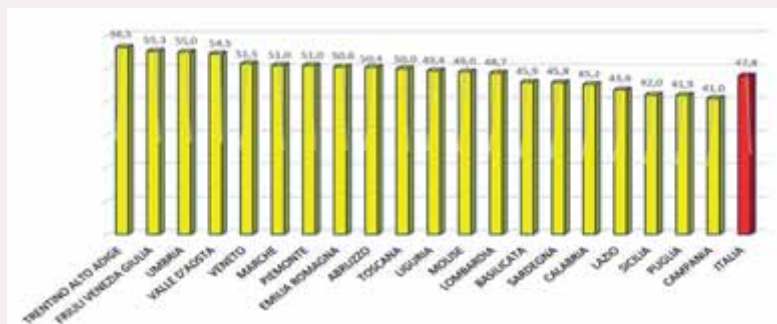
di Valerio di Velo

I numero degli occupati nel nostro Paese continua ad aumentare: a luglio 2025 è pari a 24 milioni 217 mila, in crescita rispetto a giugno e anche rispetto al luglio 2024 di 218 mila unità per effetto dell'aumento dei dipendenti a tempo indeterminato (+351 mila), degli autonomi (+55 mila) e del calo dei dipendenti a termine (-188 mila). Anche il tasso di occupazione è salito, raggiungendo il 62,8%. Ma sussistono in generale due problematiche: la prima è che l'aumento si concentra sulla classe di età che va da 50 anni in su, mentre calano quelli più giovani, tanto che il tasso di disoccupazione giovanile è al 18,7%: è tra i più alti d'Europa; la seconda riguarda la "qualità" del lavoro visto che nel 2024 la richiesta delle imprese per nuove assunzioni ha riguardato, per quasi 840 mila casi, operai specializzati, una ricerca che per queste figure risulta particolarmente difficile. Infatti, nel 63,8% dei casi gli imprenditori hanno segnalato grandi difficoltà nel reperirli e, anche quando la selezione ha avuto esito positivo si tratta di soggetti che necessitano di quasi cinque mesi per poter inseriti al lavoro in quanto bisognosi di una lunga fase di preparazione professionale. Inoltre, in quattro

LE DIFFICOLTÀ PER LE NUOVE ASSUNZIONI

Fonte: CGIA

(anno 2024, valori medi in %)



casi su dieci l'insuccesso nel trovare questi profili è determinato anche dalla scarsa presenza di candidati al colloquio.

In sintesi, per molte realtà produttive - soprattutto di piccole e piccolissime dimensioni - individuare figure quali carpentieri, gruisti, fresatori, saldatori od operatori di macchine a controllo numerico computerizzato rappresenta una sfida estremamente complessa.

Le cause dello scostamento tra domanda e offerta di lavoro sono molteplici e frequentemente interconnesse. Negli ultimi anni fattori quali la denatalità e l'invecchiamento della popolazione hanno contribuito a ridurre la disponibilità di forza lavoro. Inoltre, è rilevante sottolineare che molti candidati non possiedono

le competenze tecniche e professionali richieste dagli imprenditori - in particolare nel settore manifatturiero - evidenziando lo storico divario persistente tra il livello di apprendimento acquisito durante il percorso scolastico e le esigenze proprie del sistema produttivo. È altresì importante evidenziare che, rispetto al periodo antecedente al Covid, i giovani sono attualmente sempre più alla ricerca di occupazioni che offrano maggiori livelli di flessibilità, autonomia e tempo libero, mostrando parallelamente una minore propensione ad accettare incarichi con orari prolungati (in particolare nel weekend) o condizioni lavorative fisicamente gravose. Una tendenza generale che pare destinata ulteriormente a consolidarsi nel tempo. ■

La “fuga” dal mondo del lavoro è solo questione di (poco) tempo

ENTRO IL 2029 ANDRANNO IN PENSIONE POCO PIÙ DI TRE MILIONI DI DIPENDENTI, OSSIA CIRCA IL 12,5% DEL TOTALE NAZIONALE. DI QUESTI, PIÙ DELLA METÀ SONO SOGGETTI CHE OPERANO NEL SETTORE PRIVATO. UN ESODO MAI VISTO PRIMA CHE AVRÀ CONSEGUENZE STORICHE, A LIVELLO SOCIALE ED ECONOMICO

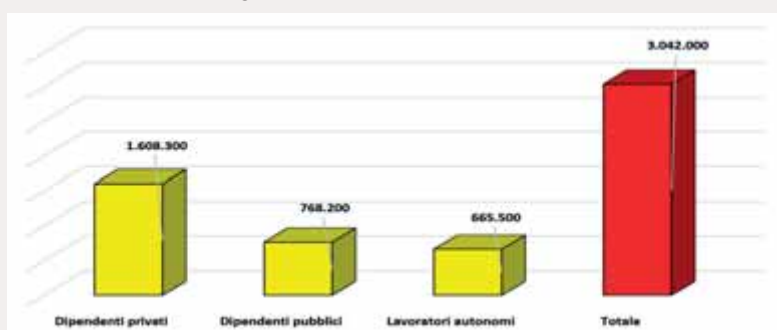
di Ivana Rossetti

Non sussiste soltanto un problema di “qualità” e di preparazione professionale dei lavoratori (come abbiamo visto nella pagina precedente), ma molto pressante è anche quello connesso ai dipendenti che stanno per andare in pensione, che saranno - si calcola - poco più di tre milioni tra il 2025 e il 2029, ossia il 12,5% del totale nazionale. Di questi, 1.608.300 sono attualmente dipendenti del settore privato (pari al 52,8% del totale da sostituire), 768.200 lavorano nell'amministrazione pubblica (25,2%) e 665.500 sono lavoratori autonomi (21,9%). Quindi, nel giro di pochi anni assisteremo a una vera e propria “fuga” dal mondo del lavoro. Fino a ora un “esodo” simile non si era mai visto, ed è naturale immaginare che il fenomeno comporterà conseguenze storiche per il nostro Paese, sia a livello sociale che economico, e il governo ne dovrà prendere atto e ‘pensare’ a contromisure efficaci per arginare la situazione. In valore assoluto, le regioni più coinvolte dalla domanda di sostituzione saranno quelle, ovviamente, dove la popolazione lavorativa è più numerosa e tendenzialmente con una età media lavorativa più elevata. Al primo posto di questa particolare classifica svetta la Lombardia che sarà privata di 567.000 lavora-

LE DOMANDE DI SOSTITUZIONE IN ITALIA

FONTE: CGIA

(2025-2029, per categorie di lavoratori)



tori; a seguire il Lazio con 305.000 e poi il Veneto con 291.200. In coda alla graduatoria l'Umbria con 44.800, la Basilicata con 25.700 e il Molise con 13.800 unità. In termini percentuali questo fenomeno interesserà in particolare il lavoro dipendente privato. Tra le maestranze private quelle lombarde saranno le più interessate d'Italia: sul totale regionale da rimpiazzare incideranno per il 64,6%; seguono quelle dell'Emilia-Romagna (58,6% del totale regionale) e poi del Veneto (56,5%).

Da notare che di questi tre milioni di addetti che entro i prossimi cinque anni lasceranno il posto di lavoro quasi 2.205.000 (il 72,5% del totale da sostituire) sono occupati nei servizi, altri 725.900 nell'industria (23,8%) a cui vanno sommati 111.200 occupati nell'agricoltura (3,6%). In altre parole, a livello nazionale oltre 7 sostituzio-

ni su 10 interesseranno il settore dei servizi, con uscite particolarmente importanti nel commercio (379.600 unità), nella sanità pubblica e privata (360.800) e nella pubblica amministrazione (331.700). Infine, nell'industria spicca il numero di rimpiazzi a cui dovrà essere sottoposto il comparto delle costruzioni (179.300). Preoccupazione evidente è data dal fatto che tutto questo è strettamente correlato con il progressivo invecchiamento del nostro Paese. L'indice di anzianità è andato via via peggiorando negli ultimi anni: nel 2021 era al 61,2, l'anno successivo è aumentato a 62,7 e nel 2023 ha toccato il 65,2, perdendo quattro punti in soli due anni. Tradotto in cifre, significa che in Italia per ogni 100 dipendenti sotto i 35 anni ce ne sono 65 che hanno oltre 55 anni: quanto tutto questo sia allarmante è facilmente intuibile ed evidente. ■

“Desertificazione” e invecchiamento: l'allarme dell'Istat sul nostro futuro

TENDENZA AL CALO DEMOGRAFICO ORMAI STABILE, ANZIANI SEMPRE PIÙ NUMEROSI, MEZZOGIORNO CHE SI VA “DESERTIFICANDO”. E LE PROSPETTIVE NON SONO BUONE NEMMENO PER GIOVANI E FAMIGLIE

di **Carlotta Valeri**

Il calo demografico è ormai una tendenza stabile nel nostro Paese, e il governo dovrebbe finalmente assumere una politica atta a fronteggiare il fenomeno, come ha fatto la Francia anni fa: il tasso di natalità nel 2023 in Italia è di 1,20 nati per donna, mentre in Francia è al 1,66. I transalpini hanno intrapreso una politica fiscale molto attenta rispetto al numero di figli, cosa che da noi non è accaduta se non in termini poco influenti. L'Istat ha pubblicato un rapporto nel quale, partendo dal 2024, ha stilato una previsione al 2050 e al 2080 della nostra popolazione. Considerando

gli estremi degli intervalli di confidenza al 90%, nell'ipotesi più favorevole la popolazione potrebbe subire una perdita di “soli” 6,2 milioni tra il 2024 e il 2080, di cui 2,2 già entro il 2050. Al contrario, nello scenario di maggiore diminuzione, nel 2080 la popolazione avrebbe 20 milioni di individui in meno rispetto ad oggi, 6,5 milioni dei quali già persi entro il 2050. Sembra quindi inevitabile che la nostra popolazione diminuisca, pur a fronte di evidenze numeriche profondamente diverse l'una dall'altra, che richiamano nell'immagine scenari non solo demografici ma anche sociali ed economici di impatto altret-



tanto diverso. Nel particolare, tutto il territorio italiano sarà interessato da un progressivo spopolamento, seppur con alcune differenze a livello geografico: nel Mezzogiorno il fenomeno raggiungerà una dimensione maggiormente significativa rispetto al centro-nord perché, secondo lo scenario mediano, nel breve termine si prospetta nel nord un lieve ma significativo in-

POPOLAZIONE RESIDENTE

FONTE: ISTAT

(2024-2080 dati in milioni, scenario mediano e intervalli di confidenza al 90%*)

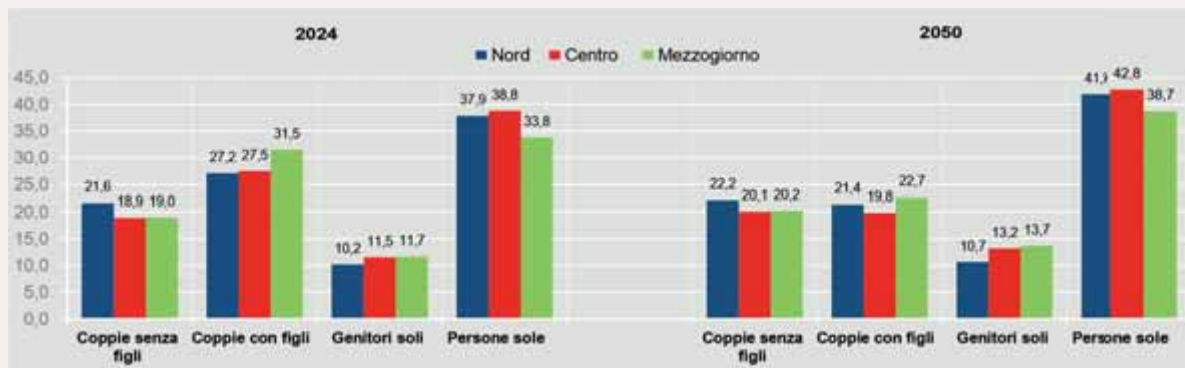
RIPARTIZIONE GEOGRAFICA	2024	2030	2040	2050	2080
Nord	27,5	27,7 [27,5 / 27,8]	27,6 [27,1 / 28,1]	27,3 [26,1 / 28,4]	24,7 [20,9 / 28,6]
Centro	11,7	11,6 [11,6 / 11,7]	11,4 [11,1 / 11,6]	11,0 [10,5 / 11,4]	9,3 [7,9 / 10,7]
Mezzogiorno	19,9	19,2 [19,1 / 19,3]	17,9 [17,6 / 18,2]	16,4 [15,8 / 17,0]	11,9 [10,2 / 13,6]
ITALIA	59,0	58,5 [58,3 / 58,7]	56,9 [55,9 / 57,9]	54,7 [52,5 / 56,8]	45,8 [39,0 / 52,8]

*Tra parentesi quadre i valori degli intervalli di confidenza

FAMIGLIE PER TIPOLOGIA

FONTE: ISTAT

(2024 e 2050, scenario mediano e valori %)



cremento di popolazione (più 1,1% annuo fino al 2030). Al contrario, nel centro (-1,3%) e soprattutto al sud (-4,8%) si preannuncia un calo di residenti.

Nel periodo intermedio 2030-2050 - e ancor più nel lungo termine 2050-2080 - il calo di popolazione sarà invece generalizzato in tutte le ripartizioni geografiche, ma nel Mezzogiorno l'intensità della diminuzione raggiungerà livelli più alti. Nel lungo periodo, la popolazione del nord potrebbe ridursi di 2,8 milioni di abitanti entro il 2080, ma di appena 200 mila se si guarda al 2050. Ben diverso è il percorso evolutivo della popolazione meridionale, la quale nel 2080 potrebbe ridursi di 7,9 milioni di abitanti, 3,4 milioni dei quali già entro il 2050; quindi, per quelle zone, si prospetta una "desertificazione", specialmente in quelle interne. È vero che il saldo migratorio è ampiamente attivo, ma "misurarlo" è difficile perché dipende da molti fattori che sono al momento imprevedibili, a partire dalle problematiche geopolitiche e dall'attrattività del Paese rispetto all'offerta di lavoro. L'Ista prevede una prima fase più intensa - fino al 2040 - cui cor-

risponde una media di flussi netti poco inferiore alle 200 mila unità annue. Segue poi una fase di stabilizzazione che si protrarrà fino al 2080 a una media annuale di 165 mila unità. Tali flussi migratori non controbilanciano il segno negativo della dinamica naturale e quindi l'Italia è destinata ad un costante invecchiamento. Oggi, la popolazione di 65 anni e più rappresenta il 24,3% del totale, fino a 14 il 12,2% e quella tra i 15 e i 64 anni il 63,5%. L'età media ha raggiunto il valore di 46,6 anni, ma entro il 2050 i 65enni e più potrebbero rappresentare il 34,6% del totale, mentre l'intervallo di confidenza al 90% presenta un campo di variazione compreso tra un minimo del 33,2% e un massimo del 35,9%. Una significativa crescita è prevista anche per la popolazione di 85 anni e più, all'interno della quale si concentrerà una più importante quota di individui fragili dal 3,9% nel 2024 al 7,2% nel 2050, con margini di confidenza tra il 6,4 e l'8%. Comunque vadano le cose, l'impatto sulle politiche di protezione sociale sarà importante visti i crescenti fabbisogni della popolazione più anziana. Infine, per la quota di giovani

fino a 14 anni è prevista in ulteriore discesa fino al valore dell'11,2% nel 2050. Sul piano dei rapporti intergenerazionali, inoltre, la quota di ultrasessantacinquenni potrebbe essere più di tre volte superiore a quella rappresentata da bambini e ragazzi. Il fatto che più desta preoccupazione è quanto accadrà nel Mezzogiorno, dove l'età media nel 2024 è di 45,8 anni, per passare a 51,6 nel 2050 con lo scenario mediano.

Le trasformazioni riguardano anche le famiglie, che cresceranno nel 2040 da 26,5 milioni del 2024 a 27,2 milioni, aumento che deriverà da una crescita di quelle senza figli e che non presenteranno una relazione di coppia: saliranno da 10,4 milioni a 11,9, arrivando a rappresentare nel 2050 il 44,3% delle famiglie totali (erano il 39,3% nel 2024). Al contrario, le famiglie con almeno un nucleo - che rappresentano nell'immaginario la famiglia tipica - diminuirebbero di oltre il 7%: nel 2024 sono state pari a 16,1 milioni (il 60,7% del totale delle famiglie), mentre nel 2050 scenderebbero a 14,9 milioni, costituendo così il 55,7% del totale. ■

È marcata la differenza fra nord, centro e sud del Paese

NEL PERIODO GENNAIO-GIUGNO 2025 L'AUMENTO DELLE ESPORTAZIONI NAZIONALE È STATO DEL 2,1%, MA A FRONTE DI DINAMICHE TERRITORIALI DIFFERENTI. BENE GLI ARTICOLI FARMACEUTICI E CHIMICO-MEDICINALI, MA A SORPRENDERE È IL LAZIO: +133,7% DI VENDITE VERSO GLI STATI UNITI

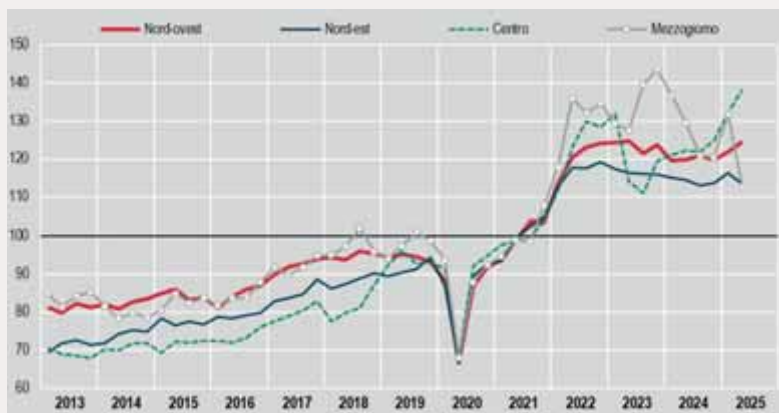
di Mirella Sestieri

Nel secondo trimestre 2025, al netto della minaccia dei dazi imposti dagli Stati Uniti, l'Istat stima una crescita congiunturale delle esportazioni, così suddivisa per le quattro macroaree italiane: per il centro +4,6% e per il nord-ovest +2,1%, una flessione per il nord-est del 2,4% e una più ampia contrazione per il sud e le isole, che fanno registrare un -14,4%. Nel periodo gennaio-giugno 2025 la crescita tendenziale dell'export nazionale in valore del +2,1% è, quindi, la sintesi di dinamiche territoriali differenziate: aumentano le vendite all'estero per il centro (+10,7%) e, in misura più contenuta, per il nord-ovest (+1,5%), mentre si rileva una lieve riduzione per il nord-est (-0,5%) e più ampie flessioni per il sud (-6,6%) e le isole (meno 13,3%). Nei primi sei mesi del 2025 le regioni italiane che registrano gli incrementi su base annua più marcati dell'export in valore sono il Lazio (+17,4%), la Toscana (+11,8%), l'Abruzzo (+10,1%) e il Friuli-Venezia Giulia (+6,6%). All'opposto, le flessioni tendenziali più ampie delle esportazioni riguardano le regioni del sud e le isole, con la Sardegna (-17,3%), la Campania (-15,5%), la Sicilia (-11,2%) e il Molise (-9,8%).

EXPORT DALLE REGIONI

FONTE: ISTAT

(Il trim. 2013-II trim. 2025, numeri indice, base 2021=100)



Nello stesso periodo l'aumento delle vendite di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici da Toscana, Lombardia, Lazio e Abruzzo evidenzia per 3,4 punti percentuali la crescita su base annua dell'export nazionale; un ulteriore contributo positivo dell'1% deriva dalle maggiori esportazioni di mezzi di trasporto - autoveicoli esclusi - da Friuli-Venezia Giulia, Lazio, Sicilia e Marche, e di metalli di base e prodotti in metallo - esclusi macchine e impianti - dalla Toscana. Per contro, le minori vendite di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici dalla Campania, di coke e prodotti petroliferi raffinati da Sicilia e Sardegna e di autoveicoli da Piemonte e Campania forniscono un con-

tributo negativo pari al -1,5%. Nel primo semestre 2025, i contributi positivi maggiori alla crescita su base annua dell'export nazionale derivano dall'aumento delle vendite del Lazio verso gli Stati Uniti (+133,7%: dato che lascia intendere come le imprese statunitensi abbiano fatto incetta di prodotti prima che entrassero in vigore i dazi proclamati da Trump), della Toscana verso Spagna (+97,5%) e Francia (+27,0%), della Lombardia verso la Svizzera (+22,5%) e del Friuli-Venezia Giulia verso la Germania (+92,2%). Gli apporti negativi più ampi, invece, provengono dal calo delle vendite della Campania verso la Svizzera (-43,1%) e della Toscana verso la Turchia (-37,2%).

È in libreria il Dizionario Logistica e Supply Chain di Giovanni Leonida

OLTRE 1.400 VOCI IN GRADO DI OFFRIRE DEFINIZIONI CHIARE E PRECISE DEI TERMINI, DECLINATI SIA IN ITALIANO CHE IN INGLESE: UNA RISORSA INDISPENSABILE PER LA PERFETTA CONOSCENZA DI UN SETTORE SEMPRE PIÙ IMPORTANTE PER LO SVILUPPO ECONOMICO DEL PAESE

È uscito nelle scorse settimane, edito dall'Editoriale Delfino, il "Logistica e Supply Chain-Dizionario", libro tecnico-letterario a cura di Giovanni Leonida. Si tratta di un'opera di grandissima rilevanza per tutto gli operatori e professionisti del settore, una risorsa indispensabile in termini di conoscenza della logistica. Il volume, che contiene oltre 1.400 voci, è frutto di una profonda conoscenza rispetto a tutti gli aspetti che riguardano l'argomento trattato, offre definizioni chiare e precise dei termini – particolare molto importante: sia in italiano che in inglese – utilizzati negli acquisti, nella produzione, nella vendita, nei trasporti, nel magazzino, nella distribuzione fisica con un particolare accento riservato alle tecnologie di supporto alle attività di logistica e supply chain e nel commercio internazionale (trasporto marittimo ed aereo, lettere di credito, documenti doganali). Grazie ad oltre mezzo secolo di esperienza maturata dall'autore in questo specifico settore, il dizionario si distingue per l'attenzione ai dettagli e l'inclusione sia dei termini tradizionali che di quelli emergenti. Per la sua completezza è da ritenersi un punto di riferimento indispensabile per mi-

gliorare la conoscenza dei processi logistici ed uno strumento di consultazione rapida che risponde alle esigenze di un ambito professionale in costante evoluzione, considerato sempre più importante per il suo apporto economico allo sviluppo del Paese.

Leonida non è certo nuovo ad esperienze del genere: il suo "Logistica integrata. Storia della logistica e di un logistico" (anch'esso uscito con l'Editoriale Delfino, nel 2023) ha narrato la storia di una delle discipline più antiche, documentata già nel 2250 a.C. accompagnandone lo sviluppo nei secoli fino ai giorni nostri, approfondendo i temi di maggior attualità: previsioni di vendita, outsourcing, operatori e loro modelli operativi, impatto ambientale, competitività delle aziende, valore aggiunto, resistenza al cambiamento, just in time ed azienda snella, omnichannel, globalizzazione... Il tutto caratterizzato dalle esperienze professionali vissute dall'autore nei suoi cinquant'anni di lavoro nella logistica ricoprendo i ruoli più diversi: da scaricatore di cassette ad amministratore delegato, fino a diventare imprenditore.

Leonida, oggi 81enne, nel 1970 entra in Olivetti ed è il primo nel 1975 a progettare un sistema di logistica integrata; poi lavora anche in

Seleco e Zanussi prima di avviare una sua società di consulenza. Nel 1992 fonda (diventandone amministratore delegato) la

start-up Tecnologistica, che in soli quattro anni diventa il principale 3PL (fornitore di servizi logistici per terze parti) nel Sud Europa: conterà oltre 4mila dipendenti diretti e 6mila indiretti prima di essere ceduta a TNT Logistics, (ora parte di CEVA Logistics). Dal 1996 al 2002 è stato co-fondatore e Ceo di MLE Malpensa Logistica Europa, e anche co-fondatore e Amministratore Delegato di Clicklogistic. Inoltre, ha ricoperto la carica di Vicepresidente di SOS-Logistica, oltre ad aver ricoperto il ruolo di docente in Master di Logistica alla Bocconi e al Politecnico di Milano. Nel corso degli anni, oltre all'impegno letterario, ha scritto un centinaio di articoli su giornali e riviste, ed è stato anche presidente di Assologistica dal 1998 al 2001, ricevendo in seguito un 'premio alla carriera' dalla stessa associazione per l'incessante opera di diffusione della cultura logistica in Italia. ■



Assologistica Cultura e Formazione

in collaborazione con

Randstad

presenta i corsi E-Learning

- **TRAINING TO WIN**
- **TEAM WORKING**
- **IL DIGITAL MINDSET**
- **L'INTELLIGENZA EMOTIVA**
- **LA GESTIONE DEI GRUPPI DA REMOTO**
- **DIVERSITÀ E INCLUSIONE**
- **AGILITÀ EMOTIVA**
- **TIME MANAGEMENT**
- **LA RESILIENZA**
- **IL PROBLEM SOLVING CREATIVO**
- **DECISION MAKING**



Scopri tutto su:

<https://culturaeformazione.assologistica.it/>





Avviato a Casella il progetto di Logikor per un nuovo polo logistico sostenibile



Logikor ha annunciato l'avvio di un nuovo progetto di riqualificazione a Casella, in provincia di Genova. L'intervento prevede la rigenerazione di un'area di oltre 12.400 metri quadri destinata alla realizzazione di un moderno polo logistico ad alta efficienza. Nel dettaglio, verranno riqualificati più di 12.000 metri quadri di magazzini e 350 metri quadri di uffici, con l'obiettivo di elevare gli standard qualitativi dell'immobile e di riposizionare l'asset sul mercato. Il progetto è di proprietà del fondo Thunder II, gestito da Kryalos SGR, e si inserisce pienamente nella strategia di

Logikor ispirata al principio di "agire responsabilmente", che integra la sostenibilità in ogni fase decisionale. La posizione del nuovo polo è altamente strategica visto che si trova a soli 5 chilometri dall'uscita di Busalla sull'A7, l'infrastruttura si collega direttamente a Milano (a 120 chilometri), a 30 chilometri dal porto e dall'aeroporto di Genova, nonché a breve distanza da Novi Ligure (38 chilometri) e Alessandria (75 chilometri). Nel complesso l'operazione rappresenta la riqualificazione di un hub logistico ideale per tutto il nord Italia, con la prospettiva di intercettare e gestire al meglio i flussi delle merci lungo le direttrici principali del Paese.



DKV Mobility annuncia il lancio del nuovo DKV Box Europe 4G

DKV Mobility - fornitore leader di soluzioni per il pagamento dei pedaggi in 15 Paesi europei per le soluzioni di mobilità per i veicoli in circa 36mila stazioni di servizio grazie a soluzioni digitali innovative - ha recentemente annunciato il lancio del nuovo DKV Box Europe, dotato di tecnologia 4G. Il nuovo dispositivo di pedaggio è una risposta all'annunciata chiusura delle reti mobili 2G, ormai obsolete in molti Paesi europei ed è dotato di diverse caratteristiche che rendono più semplice ed efficace la sua implementazione: un ampio display a colori per un funzionamento più rapido e intuitivo; l'accesso con un solo clic ai sottomenu chiave per configurare il numero di assi e il peso del veicolo; il Plug-and-Play, con il



quale il nuovo box può essere facilmente sostituito con il cavo 2G esistente: sarà infatti sufficiente collegarlo e si è pronti a partire. Il DKV Box Europe funziona in modo completamente indipendente, anche a corto raggio o satellitari, che sono utilizzati nei diversi Paesi. Inoltre, il sistema di avviso intelligente della batteria avvisa in anticipo dei livelli bassi per garantire un'alimentazione ininterrotta. Il box riceve anche aggiornamenti regolari over-the-air per rimanere aggiornato e integrare automaticamente le nuove funzionalità.



Nello stretto di Messina naviga Athena, la nuova nave green di Blufferries

Da qualche settimana “ha preso il largo” una nuova nave green per i collegamenti nello stretto di Messina: è infatti operativa tra la città siciliana e la sponda calabrese di Villa San Giovanni Athena, l'ultima arrivata della flotta Blufferries di FS Logistix, la società del Gruppo FS attiva nel trasporto marittimo tra Sicilia e Calabria. La nave è dotata di una propulsione ibrida che consente una riduzione delle emissioni di CO2 del 56% rispetto alle altre più vetuste della flotta, e del 13% rispetto alle navi gemelle non ibride Trinacria e Sikania. Questa caratteristica innovativa è possibile grazie alla tecnologia “zero emissioni” durante le operazioni di avvicinamento in porto

e per quelle di carico e scarico tramite l'utilizzo dei soli motori elettrici, le cui batterie vengono caricate in fase di navigazione. Inoltre, è dotata di pannelli solari che forniscono 25kW di energia per l'alimentazione dei servizi di alloggio, e i motori principali sono in grado di funzionare con miscela di gasolio con biodiesel fino al 20%. A bordo è stato installato un impianto per la produzione di acqua dolce: la riduzione del consumo idrico risulta così superiore al 70%. Athena è lunga 105 metri e larga 18, ha un ponte dedicato agli automezzi e un altro per i passeggeri; può trasportare fino a 22 tir (o 125 autoveicoli) e un totale di 393 persone, tra viaggiatori e membri dell'equipaggio.



Portale Genio, nuova piattaforma al servizio del trasporto intermodale

Dopo tre anni da quando il progetto ha preso il via, ora è operativo il Portale Genio, ideato dalla società Geo Center. Il compito della nuova piattaforma è quello di fornire all'utente una rappresentazione semplice e completa dell'intermodalità europea. Obiettivo della nuova piattaforma è quello di fornire all'utente una



rappresentazione semplice e completa dell'intermodalità europea. Attraverso la app - che è il cuore del portale Genio - viene individuata la possibilità di scegliere un percorso ferroviario o marittimo ideale mediante la simulazione di un viaggio. Una serie di ulteriori funzioni (fra le altre anche uno sportello “L'esperto risponde”, mappe cartografiche, un blog e una sezione con approfondimenti tecnici) hanno la finalità di accompagnare le aziende “tutto gomma” verso una comprensione dell'intermodalità che ne faciliti l'approccio, e di proporre strumenti inediti a chi già utilizza l'intermodale nell'ambito della propria attività di trasporto.

'Dosaggio Tir' al Brennero sull'A12: diffuso il calendario del primo trimestre 2026



È in un'ottica di doverosa comunicazione preventiva che la regione austriaca del Tirolo ha pubblicato le date in cui, nel primo trimestre 2026, sarà applicato il sistema di dosaggio per i mezzi pesanti sull'autostrada A12 Inntal all'altezza del valico Kufstein/Kiefersfelden, asse principale del Brennero in direzione sud. Il provvedimento prevede il contingentamento dei camion provenienti dalla Germania, con un limite massimo di 300 veicoli industriali all'ora a partire dalle 5 del mattino. L'obiettivo è ridurre la congestione e contenere l'impatto ambientale lungo il corridoio alpino. Il calendario diffuso dalle autorità tirolesi fissa le date di dosaggio per i primi tre mesi del 2026: nei giorni di mercoledì 7 gennaio 2026,

lunedì 2 febbraio, lunedì 16 febbraio, lunedì 23 febbraio, lunedì 9 marzo e lunedì 16 marzo. L'obiettivo è quello di evitare colli di bottiglia e contenere i livelli di inquinamento nella regione alpina, una delle aree più sensibili dal punto di vista ambientale.

L'Autostrada Viaggiante Rola RAlpin sospende il servizio entro il 2025



La svizzera RAlpin ha comunicato ufficialmente che l'autostrada viaggiante Rola verrà sospesa alla fine del mese di dicembre 2025 - tre anni prima rispetto alla data originaria fissata - a causa dell'insostenibilità economica del servizio: una decisione che rappresenta, di fatto, la fine di un'era nel trasporto sostenibile elvetico. Nel primo trimestre del 2025 il numero di treni è diminuito del 20% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, scendendo da 1018 a 794 convogli e generando così ulteriori perdite. Attiva sin dalla fine degli anni Sessanta e rilanciata nel 2001 con la nascita della RAlpin SA, la Rola ha rappresentato un modello di trasporto combinato accompagnato: inte-

ri camion venivano caricati su carri ferroviari, mentre i conducenti viaggiavano a bordo di vagoni passeggeri. La chiusura della Rola segna un cambiamento di paradigma: il futuro del traffico merci transalpino si sposta sul trasporto combinato non accompagnato, che utilizza semirimorchi e container gruabili grazie al completamento della NFTA, modalità considerata più efficiente e flessibile che diventerà centrale nel corridoio nord-sud.

Inaugurato DSV Proximity, nuovo hub logistico nel cuore della Motor Valley modenese

Nei giorni scorsi DSV ha inaugurato a Fiorano Modenese DSV Proximity - nel cuore della Motor Valley - un nuovo polo logistico integrato. L'hub si estende su una superficie complessiva di 100.000 metri quadri ed è stato sviluppato attraverso un'operazione di riqualificazione di un'area industriale dismessa e si concentra in tre asset logistici, attività che in precedenza erano distribuite su dieci magazzini distinti: ora la nuova architettura operativa si presenta più snella, integrata e ad alto valore aggiunto. L'intervento, conforme ai più avanzati standard ESG, sarà candidato alla certificazione BREEAM "Very Good". Progettato per aumentare la reattività lungo la supply chain, il nuovo complesso è stato allestito per ridurre al massimo la complessità operativa e offrire alle aziende un supporto logistico allineato al ritmo dei processi produttivi più attuali, offrendo servizi avanzati di pre-assemblaggio, controllo qualità, finalizzazione del prodotto, oltre che una gestione integrata con i fornitori strategici. DSV Proximity, conforme ai più avanzati standard ESG, sarà candidato alla certificazione BREEAM "Very Good".



Per VGP il primo semestre 2025 è da record

VGP NV, fornitore europeo di immobili logistici e semi-industriali di alta qualità, ha annunciato risultati in forte crescita per il primo semestre dell'anno, evidenziando un aumento del 35% rispetto allo stesso periodo del 2024. Nel periodo gennaio-giugno, VGP ha firmato e rinnovato contratti di locazione per un valore record di 56,1 milioni di euro - pari a 822.000 metri quadri - portando il reddito da locazione annuale totale a 441,3 milioni di euro, con un incremento organico del 14,7% su base annua. Nello stesso periodo risultano 846.000 metri quadri in costruzione per 36 progetti, che rappresentano 72,8 milioni di euro di reddito annuo aggiuntivo una volta completati e affittati; di questi, 325.000 mq sono stati avviati che corrispondono a 29,2 milioni di euro di reddito potenziale. Inoltre, sono stati consegnati 11 progetti per 264.000 mq, con un tasso di locazione del 96,3%. VGP ha anche acquisito 633.000 metri quadri di terreni edificabili, inclusi il primo progetto di sviluppo nel Regno Unito e ampliamenti strategici in Italia, Croazia, Danimarca, Romania, Germania, Portogallo, Spagna, Ungheria e Repubblica Ceca.



Logistica sostenibile: l'hub Adidas alimentato dal fotovoltaico di Cubi

Recentemente è stato realizzato da Cubi - azienda di Caselle, in provincia di Verona, specializzata in soluzioni di efficienza energetica, energie rinnovabili e impianti tecnologici - un impianto fotovoltaico da 2,7 MW in grado di garantire l'autosufficienza energetica del polo logistico Adidas di Valdaro, situato nel mantovano. L'hub si presenta come una realtà d'avanguardia a livello europeo grazie a un approccio integrato che ha saputo unire automazione, efficienza operativa e sostenibilità ambientale. Il progetto è stato reso possibile grazie alla collaborazione tra Cubi e Logi-man, società che si occupa dello sviluppo di immobili industriali e logistici "chiavi in mano". Il maxi-impianto, che si estende su 350.000 metri quadrati, movimentata ogni giorno fino a 375.000 pacchi da spedire e destinare a 19 paesi europei; all'interno operano oltre 20 chilometri di nastri trasportatori e 675 navette automatiche, in un sistema altamente automatizzato e orientato all'autosufficienza energetica, anche a supporto delle attività logistiche connesse all'e-commerce.



TRASPORTIAMO L'ECCELLENZA IN TUTTA ITALIA CON SOLUZIONI INNOVATIVE A SALVAGUARDIA DELL'AMBIENTE

Number 1 è leader in Italia nella logistica per il Grocery, con un fatturato di oltre 460 milioni di euro. **Gestisce ogni anno circa 2 milioni di consegne in oltre 120 mila punti in tutta Italia** appartenenti alla Gdo e ai canali specializzati, con **soluzioni innovative a salvaguardia dell'ambiente**: una flotta a ridotto impatto ambientale, l'ottimizzazione di energia e imballaggi, l'implementazione di una catena green tramite un sistema di sincronizzazione delle consegne e l'utilizzo di una piattaforma digitale che, tramite algoritmi di pianificazione, permette l'ottimizzazione della catena distributiva.



Leader nella logistica per il Grocery

La tua prossima piattaforma logistica è già pronta

MILANO



MILANO DC4

6.101 mq

Disponibilità immediata



PIACENZA DC11 (BTS)

6.400 mq

Progetto Build-to-Suit (BTS)



ROMENTINO DC2

24.000 mq

Disponibile da gennaio 2026
Divisibile in 3 moduli: 8.000 mq

BOLOGNA INTERPORTO



DC1

16.000 mq

Disponibilità immediata
Divisibile in 2 moduli: 8.000mq



DC18

10.250 mq

Tra magazzino e uffici

ROMA



TIBURTINA DC10

7.425 mq

Disponibilità immediata



TOR CERVARA DC1

10.100 mq

In sviluppo speculativo (SPEC DEV)



CASTELNUOVO
DI PORTO DC3 (BTS)

7.113mq

Progetto Build-to-Suit (BTS)

