

FIERA DI PADOVA

GLE26 MAGAZINE

FORUM
ITALIANO
DELLA
LOGISTICA



 **GREEN**
LOGISTICSEXPO

IV EDIZIONE

SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE

14-15-16 OTTOBRE 2026

FIERA DI PADOVA

IV EDIZIONE / 4TH EDITION



GREEN

LOGISTICSEXPO

SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE

INTERNATIONAL EXHIBITION OF SUSTAINABLE LOGISTICS

greenlogisticsexpo.com





GREEN LOGISTICS EXPO
da un'idea di Paolo Pandolfo
Vicedirettore Generale
Interporto Padova SpA

GLE26 MAGAZINE
Coordinamento GLE26
Magazine: Enrica Mengato,
Francesco Nosella
Interviste a cura di: Franco Tanel

GREEN LOGISTICS EXPO
Lo staff: Andrew Abberley,
Patrizia Desiderà, Federica
Filippi, Giulia Franzato,
Federica Frigato, Giacomo
Giordani, Enrica Mengato,
Alessandra Morandin, Francesco
Nosella, Emanuela Tempurin,
Genny Zorzetto, Franco Tanel

Grafica
Andrew Abberley, Paola Sturaro

Stampa
Nuova Grafotecnica
Casalserugo (PD)
Via Leonardo Da Vinci, 8
Tel. 049 643195
www.graotecnica.it

Sommario

- 03 EDITORIALE di Paolo Pandolfo
- 05 SALUTI ISTITUZIONALI
Sergio Giordani · Antonio Santocono · Daniele Canella

GREEN LOGISTICS EXPO: UN PROGETTO

- 09 Dal 2018 è cambiato tutto

PAROLA AGLI ESPERTI

- 11 Tecnologia e innovazione digitale: strumenti fondamentali per la logistica — **Roberto Tosetto**

GLI EVENTI

- 14-18 Programma degli eventi: convegni, seminari e workshop

LOGISTICA, MERCATI, COMMITTENTI

- 20 Il mondo che si frammenta, la nuova mappa dei trasporti e della logistica — **Luciano Greco**
- 23 Quali sono le infrastrutture più importanti per il mondo della logistica? — **Massimo De Donato**
- 25 Logistica è opportunità di crescita per il Paese e i singoli territori — **Leopoldo Destro**

LA VOCE DELLE ASSOCIAZIONI

- 29 Operatori logistici, sviluppatori immobiliari e industria: coprogettare il futuro della logistica — **Paolo Guidi**
- 31 250.000 carri in tutta Europa per concretizzare lo shift modale verso la ferrovia — **Mauro Pacella**
- 33 Logistica efficiente e veloce: serve una Carta dei Servizi — **Carlo De Ruvo**
- 35 Cargo ferroviario: servono un piano pluriennale di rilancio e risorse certe — **Clemente Carta**
- 39 Interporti riconosciuti dalla legge come infrastrutture strategiche nazionali — **Gianpaolo Serpagli**
- 41 La dimensione delle imprese italiane penalizza gli investimenti in sostenibilità — **Daniele Testi**

OPERATORI E STAKEHOLDER

- 45 FS Logistix: costruire una piattaforma logistica europea integrata — **Sabrina De Filippis**
- 48 Logistica e appalti: un rapporto da gestire con consapevolezza e trasparenza — **Giada Benincasa**
- 51 Digitalizzazione e automazione dei processi operativi: il segreto della Dogana efficiente — **Cinzia Nocca**
- 53 Il servizio è una parte fondamentale del prodotto — **Alessia Trevisan**

FOCUS

- 59 Decarbonizzare la logistica: le leve del Green Transition Hub — **Alessandro Creazza**
- 61 La produttività dell'ultimo miglio si gioca nello spazio urbano — **Massimo Marciani**
- 63 Intralogistica: il vero baricentro dell'intera supply chain
- 67 Guida autonoma: la vera sfida è ripensare la città — **Paola Cossu**
- 69 Dall'incertezza al vantaggio competitivo: la svolta pragmatica dell'I.A. nella Supply Chain — **Elena Facco**
- 71 Droni e trasporto merci, il prossimo anno i primi test operativi in ambito reale — **Claudio Canella**
- 73 Trovare ciò che non si cerca — **Guglielmo Destro**

CATALOGO ESPOSITORI

- 75 Catalogo espositori





L'intervento di
Paolo Pandolfo



Paolo Pandolfo
vicedirettore Generale Interporto Padova SpA

Un contenitore di idee per guidare il futuro della logistica sostenibile

Geopolitica, innovazione e sostenibilità: analisi, idee e visioni per comprendere le sfide del settore e costruire il futuro della logistica.

Dal 14 al 16 ottobre 2026, i padiglioni di Fiera di Padova tornano a trasformarsi nel centro nevralgico della logistica sostenibile. Giunto alla sua quarta edizione, Green Logistics Expo si conferma un appuntamento unico nel panorama fieristico: con oltre 300 espositori, non è una semplice corsa al primato dei volumi o una semplice vetrina di prodotti, bensì un vero e proprio "think tank", un laboratorio integrato ideato per generare opportunità commerciali e analizzare le dinamiche del mercato globale.

In questo contesto di confronto aperto e sistemico tra imprese, associazioni e istituzioni, presentiamo il magazine cartaceo ufficiale di questa edizione. Abbiamo voluto ideare questa pubblicazione non come un semplice catalogo di servizio o una guida orientativa, ma come un autentico "contenitore" di idee. Il nostro obiettivo prioritario è offrire a visitatori ed espositori uno strumento editoriale ricco e articolato, capace sia di affiancare e valorizzare i temi trattati nei convegni e nei seminari della fiera, sia di rappresentare un'opportunità di approfondimento autonomo sui nodi strategici e

sui temi più caldi del settore. Uno strumento che rimarrà disponibile on line sul sito di Green Logistics Expo.

Sfogliando le pagine del magazine, il lettore verrà accompagnato attraverso un percorso narrativo strutturato in diversi capitoli chiave. La pubblicazione raccoglie innanzitutto il punto di vista di autorevoli osservatori, con analisi mirate a decodificare la complessità macroeconomica attuale, i fenomeni di riconfigurazione delle catene di fornitura come il reshoring e l'impatto delle recenti tensioni geopolitiche sulle rotte internazionali. A questo quadro generale si affiancano le riflessioni e le proposte dei presidenti delle principali Associazioni di categoria, fondamentali per fare sintesi e indirizzare le scelte strategiche del sistema-paese. Non manca poi la voce diretta degli operatori e degli stakeholder, che portano le loro testimonianze sul campo, fino ad arrivare a importanti approfondimenti dedicati alle nuove tecnologie. In questa sezione, un focus specifico viene riservato all'Intelligenza Artificiale e all'innovazione digitale, mostrando applicazioni pratiche come la manutenzione predittiva, gli algoritmi per l'ottimizzazione dei percorsi

e i modelli previsionali per lo stoccaggio.

La logistica si trova oggi ad affrontare un passaggio epocale, stretta tra la necessità di mantenere fluida la catena di approvvigionamento e l'urgenza di accelerare il processo di decarbonizzazione imposto dalle direttive europee e dalla crisi climatica. La transizione ecologica non può essere vissuta come un mero adempimento burocratico, ma deve trasformarsi in un reale fattore di competitività.

È proprio per sostenere

questa trasformazione che la rivista approfondisce anche i tre pilastri della manifestazione: l'intermodalità per integrare gomma, rotaia e mare; l'intralogistica guidata da automazione e robotica; e la logistica urbana per la gestione sostenibile dell'ultimo miglio. Questo strumento cartaceo nasce dunque per accompagnarvi lungo i tre giorni di Fiera di Padova e per rimanere con voi anche dopo la chiusura dell'evento, come guida utile a trasformare le visioni strategiche in azioni concrete.



Vieni a trovarci
nel Polestar Space
di Padova.

POLESTAR SPACE PADOVA



📍 Corso Brasile 1 - Padova 35127
☎ Tel. 049 899 4411

—
TI ASPETTIAMO



Sergio Giordani | Sindaco di Padova

La Logistica a Padova è di casa

Padova è da sempre una città che guarda al futuro ponendo la propria vocazione strategica al servizio della crescita economica, sociale e ambientale dell'intero Paese. La nostra storia parla chiaro: grazie alla sua posizione geografica privilegiata nel cuore del Nord-Est e all'intersezione dei principali corridoi di trasporto europei, la nostra comunità ha sviluppato negli anni una sensibilità straordinaria verso le dinamiche della movimentazione delle merci, del commercio e dell'innovazione infrastrutturale. Essere una città attenta alla logistica non significa soltanto gestire flussi e volumi, ma comprendere in anticipo come la mobilità delle merci possa e debba evolversi per garantire uno sviluppo realmente sostenibile e rispettoso dell'ambiente.

In questo contesto, il ruolo di Interporto Padova Interporto Padova – che, sottolineo, è una S.p.A. a controllo pubblico, con Comune e Provincia di Padova e Camera di Commercio – rappresenta un punto di riferimento imprescindibile e un motivo di profondo orgoglio per il nostro territorio. Nato con una visione pionieristica, si è consolidato nel tempo come uno dei più avanzati e moderni hub intermodali a livello europeo. È una realtà virtuosa che dimostra concretamente come l'efficienza industriale possa coniugarsi con la riduzione dell'impatto ambientale, favorendo il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia e investendo in tecnologie all'avanguardia, come l'automazione dei terminal e l'impiego di energie rinnovabili. Interporto Padova non è soltanto un motore economico fondamentale per il nostro tessuto produttivo, ma è l'incarnazione stessa della nostra visione di futuro: una cerniera logistica verde, intelligente e connessa con il mondo.

Green Logistics Expo si conferma dunque la cornice ideale per confrontarsi sui temi cruciali che caratterizzano la transizione ecologica e digitale del settore. Oggi più che mai, la logistica è chiamata a raccogliere sfide complesse: dalla transizione ecologica dei trasporti alla gestione dell'ultimo miglio, dalla digitalizzazione dei processi alla capacità di adattamento delle catene di fornitura. Risposte efficaci a queste sfide possono nascere solo dal dialogo aperto e dalla collaborazione sinergica tra istituzioni, mondo della ricerca e imprese private.

Ringrazio tutti i partner che hanno reso possibile la realizzazione di questo appuntamento di rilievo internazionale. A tutti i partecipanti auguro giornate intense e proficue di lavoro, di networking e di scambio di idee, con la certezza che da Padova partiranno spunti fondamentali per la costruzione della logistica di domani.



Antonio Santocono | Presidente della Camera di Commercio di Padova

La logistica, leva strategica per la competitività del territorio

La quarta edizione di Green Logistics Expo rappresenta un appuntamento importante per Padova e per l'intero sistema economico del nostro territorio. Dal 14 al 16 ottobre, la Fiera di Padova sarà infatti il luogo di incontro e confronto di un comparto, quello della logistica, che sempre più assume un ruolo strategico per lo sviluppo, la competitività e la sostenibilità delle nostre imprese.

In un'economia caratterizzata da catene del valore sempre più articolate e da mercati internazionali in continua evoluzione, poter contare su infrastrutture efficienti, collegamenti intermodali e servizi logistici avanzati significa rafforzare la capacità delle imprese di competere. La logistica non è quindi soltanto una funzione al servizio della produzione e della distribuzione: è un elemento strutturale della competitività di un territorio e una componente essenziale delle sue politiche di sviluppo.

La sfida dei prossimi anni sarà coniugare efficienza e sostenibilità. La transizione verso modelli logistici a minore impatto ambientale richiede investimenti, innovazione e capacità di fare sistema. Intermodalità, digitalizzazione, automazione e intelligenza artificiale possono contribuire a rendere più efficienti i flussi, ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture e ridurre consumi ed emissioni, trasformando la sostenibilità in un fattore di innovazione e competitività.

Padova dispone, in questo ambito, di un patrimonio infrastrutturale e imprenditoriale di grande rilievo. L'Interporto di Padova costituisce un nodo fondamentale della rete logistica regionale e nazionale e rappresenta un esempio concreto di come il territorio possa costruire connessioni tra imprese, infrastrutture e mercati. La sua vocazione intermodale e il rapporto con il sistema produttivo rendono Padova un punto di riferimento per una logistica capace di guardare al futuro.

È significativo, dunque, che proprio qui si svolga Green Logistics Expo: una manifestazione che mette in relazione operatori, imprese, associazioni e istituzioni e che offre uno spazio di confronto sulle trasformazioni che stanno interessando l'intera filiera.

L'integrazione con Impact rafforza ulteriormente questa prospettiva, avvicinando il mondo della logistica alle imprese che ne utilizzano quotidianamente servizi e infrastrutture.

Come Camera di Commercio di Padova siamo convinti che la competitività del territorio passi anche dalla capacità di costruire occasioni di dialogo e collaborazione. Green Logistics Expo è una di queste occasioni: un momento per condividere conoscenze, sviluppare relazioni e individuare soluzioni concrete alle sfide della transizione.

A tutti i partecipanti rivolgo quindi il mio saluto e l'augurio di buon lavoro, con la convinzione che da questo appuntamento possano nascere nuove idee, collaborazioni e opportunità per il futuro della logistica e dell'economia del nostro territorio.



Daniele Canella | Presidente della Provincia di Padova

È con piacere che saluto la quarta edizione di Green Logistics Expo, appuntamento biennale che riunisce imprese, operatori della logistica, mondo della ricerca e istituzioni per confrontarsi sulle trasformazioni che interessano direttamente il sistema produttivo e i territori.

La logistica è oggi una componente essenziale della competitività per il territorio della provincia di Padova. È fondamentale non soltanto perché fisicamente svolge la funzione essenziale di gestione e movimentazione delle merci, ma anche perché - in quanto tale - coinvolge infrastrutture, energia, tecnologie, organizzazione e soprattutto collega fra loro imprese e mercati, con rilevanti e dirette conseguenze sul benessere del territorio.

La sua solidità e il suo sviluppo non possono, dunque, prescindere da un confronto continuo fra tutti i soggetti coinvolti: istituzioni e operatori economici in primis.

La Provincia di Padova svolge, all'interno di questo sistema, un ruolo di primo piano in quanto ente territoriale sovracomunale, interlocutore privilegiato e punto di riferimento per tutti i 101 Comuni della provincia. A tutto ciò si aggiunge la titolarità di una rete viaria principale ed estesa sulla quale transitano giornalmente milioni di veicoli, che ne rafforza la funzione strategica all'interno del sistema della mobilità.

Oltre alla dimensione locale, la Provincia riveste un ruolo significativo anche sul piano logistico e infrastrutturale in qualità di socio di Interporto Padova, uno dei principali hub logistici intermodali del Paese, recentemente interessato da importanti evoluzioni nel proprio assetto societario e organizzativo.

La collocazione geografica della provincia di Padova, ne rafforza ulteriormente la centralità strategica: oltre a essere il cuore del Nordest e il principale punto di accesso al varco marittimo, costituisce il punto di snodo e connessione per il resto del Paese e, più in generale, verso i mercati europei. Una centralità che non è dunque soltanto geografica, ma anche economica e infrastrutturale e che rende la Provincia di Padova uno fra gli attori determinanti per la competitività e lo sviluppo del territorio.

In questi ultimi mesi abbiamo assistito a eventi internazionali fortemente impattanti sulla vita di tutti noi: nuove condizioni geopolitiche e commerciali, modifiche nel modo di produrre e distribuire per effetto di transizione energetica e innovazione tecnologica; nuove prospettive conseguenti all'impiego dell'intelligenza artificiale.

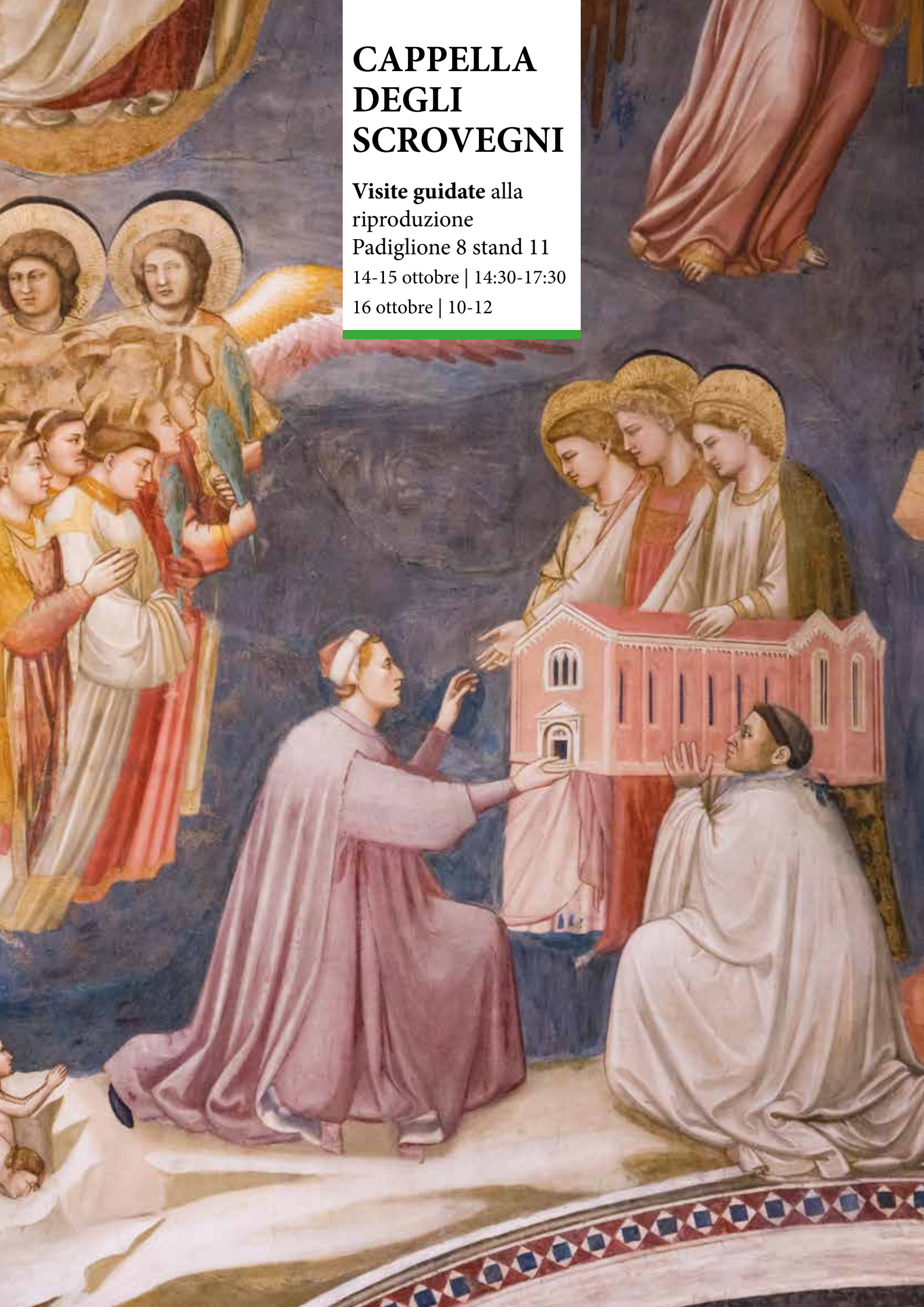
In questo scenario, imprese e operatori hanno bisogno di strumenti per comprendere la realtà.

Questa edizione di GLE sarà nuovamente un luogo di dialogo tra operatori, imprese, ricerca e istituzioni, con uno sguardo alle esperienze e alle innovazioni che stanno cambiando il settore. È da questo confronto che possono nascere nuove collaborazioni e condizioni più solide per affrontare il futuro.

Alle istituzioni presenti, agli espositori, alle associazioni, agli esperti e a tutti gli addetti che contribuiscono a questa quarta edizione, auguro buon lavoro e buona Green Logistics Expo.

CAPPELLA DEGLI SCROVEGNI

Visite guidate alla
riproduzione
Padiglione 8 stand 11
14-15 ottobre | 14:30-17:30
16 ottobre | 10-12



Green Logistics Expo 2018 - 2026

Dal 2018 è cambiato tutto

Il mondo, la logistica, le fiere. Non è cambiato il bisogno di confronti e relazioni.

Green Logistics Expo, il Salone Internazionale della Logistica Sostenibile, a cadenza biennale, è alla sua IV edizione. Va aggiunto un evento on line realizzato nel novembre del 2020, quando le fiere in presenza erano state sospese a causa del Covid.

L'esordio è stato nel 2018, sono quindi passati otto anni da quella prima edizione, un tempo abbastanza lungo per chiederci se il panorama italiano della logistica e delle fiere ad essa dedicate sia ancora quello o sia significativamente cambiato.

La domanda è davvero retorica perché la risposta è proprio netta: è cambiato tutto. È cambiato il **mondo**, è cambiata la **logistica**, sono cambiate le **fiere**.

Incominciamo da queste ultime. Già dal tempo della sua prima edizione, la logistica si avviava a presentarsi, finalmente, in maniera unitaria, superando la tradizionale separatezza tra i diversi settori. Ciò valeva anche per le fiere. C'erano, infatti, fiere del trasporto, del packaging, dell'intralogistica e altre ancora. Non c'era, però, una fiera della logistica, un evento che la proponesse davvero in termini sistemici, come un'autentica catena - una supply chain - con i singoli anelli tutti collegati.

La proposta ha riscosso attenzione sia tra le aziende che tra le sue associazioni

del settore. Da queste ultime, anche grazie all'attualità che il tema della sostenibilità, fortunatamente, aveva assunto, è partito il gioco della mimesi o delle scissioni binarie che ha moltiplicato il numero degli eventi fieristici legati alla logistica tanto che quest'anno se ne contano cinque.

Da quel lontano 2018 anche la **percezione** della logistica, sia da parte dei committenti (aziende) che da quello del pubblico generico è totalmente cambiata. Molto è dovuto al Covid durante il quale è emerso chiaro chi garantiva le forniture ai supermercati e chi ha organizzato l'imponente piano vaccinale. In quel frangente la logistica ha guadagnato molto in notorietà, reputazione e prestigio.

L'impegno ambientalista, vero e privo di *greenwashing*, in linea con il green new deal europeo l'ha posizionata su un versante di positività che unito all'attenzione di una costante ricerca ha spinto il bisogno di cambiamento e di confronto. Il dialogo tra tutte le componenti del settore e con il mondo dell'impresa ha quindi creato le condizioni per presentarsi in modo sistemico, un modo d'essere allora per nulla scontato e che oggi invece è visto come modalità imprescindibile. Naturale è derivata la suddivisione in quattro grandi macroaree

quali l'intermodale, dell'intralogistica, di un'attenzione all'e-commerce quale attenzione a un fenomeno in via di esplosione ed infine la logistica urbana. Quest'ultima non solo perché naturale ma in quanto rappresentava, oltre "la domanda", le persone nel loro ambiente e con i loro bisogni, lo scopo, il fine dell'intera catena logistica. Sono passati pochi anni e tuttavia possiamo dire che "allora" eravamo in presenza di un mondo ancora in piena globalizzazione forse un po' troppo piegata agli interessi del mercato.

Ora è cambiato il **mondo**. Prima più lentamente, poi con accelerazioni più brusche il paesaggio è mutato, la globalizzazione è messa in discussione e la geopolitica pare voler definire i mercati e le loro regole e capire dove esso vada e con lui la logistica è diventato il compito anche di Green Logistics Expo.

Non è questo lo spazio per dire come e quanto ciò

sia avvenuto. Un quadro aggiornato e assai utile lo offre l'intervista del presidente di Interporto Padova Luciano Greco.

Infine è cambiata la **logistica**. Ha continuato ad evolvere lungo la strada già intrapresa per costruire un settore sempre più unitario pur nelle differenti specializzazioni. È cambiata però anche perché l'organizzazione e la produzione hanno incorporato via via elementi di sostenibilità e sta assorbendo l'enorme quantità di innovazione tecnologica prodotta in questi anni.

È diventata più incerta di quanto lo fosse otto anni fa sul tipo di globalizzazione, non più governata solo dai mercati, che abbiamo oggi, influenzata dalla geopolitica e dalle tensioni che procura tra guerre guerreggiate e guerre commerciali.

Tuttavia, pur in questo turbinio possiamo fare nostro uno slogan adottato da Assologistica secondo cui siamo in presenza di una

"Una nuova era della logistica" e che vuol alludere al contributo che porta a un mondo pacificato e che il gusto di relazioni positive e di una cura del pianeta.

C'è, quindi, un opportuno strabismo da parte della logistica, e non solo da parte sua, nel guardare agli eventi e sopporre i loro sviluppi. Da un lato vede tutta l'incertezza e il dramma delle guerre e dei conflitti e i pericoli incombenti, dall'altro si vede impegnata a costruire un sistema sempre più moderno, connesso, a "guardare alla logistica non solo come movimento di merci, ma come forza che mette in relazione persone, luoghi, opportunità"

È questo che persegue Green Logistics Expo mettendo a disposizione energie e un luogo in cui i segmenti del settore, le imprese e le diverse componenti sociali si possano confrontare in termini plurali e tra soggetti autorevoli.



Intervista a
Roberto Tosetto



Roberto Tosetto
direttore generale di Interporto Padova

Tecnologia e innovazione digitale strumenti fondamentali per il ruolo della logistica che attraversa un cambio epocale

Il ruolo strategico della logistica per l'apparato produttivo del Paese non è mai stato così vivo e centrale. Esiste un legame profondo, quasi un respiro comune, tra chi produce e chi muove le merci: è proprio lungo le rotte della logistica e le sue soluzioni che si gioca la vera capacità del nostro tessuto manifatturiero di guardare al futuro con fiducia e competitività.

Oggi però ci troviamo ad attraversare un cambio d'epoca. L'illusione di una globalizzazione lineare e priva di scossoni, come l'abbiamo conosciuta negli ultimi vent'anni, ha lasciato il posto a un mondo nuovo, segnato dal ritorno della geopolitica. Le rotte marittime, i grandi snodi internazionali e gli equilibri commerciali cambiano improvvisamente corso, ricordandoci quanto la sicurezza e la continuità dei flussi siano fragili. A questa nuova realtà si intreccia l'enorme nodo dell'energia: i suoi costi e la sua disponibilità rappresentano la vera sfida operativa di oggi, con un impatto diretto sull'intera filiera del trasporto e della distribuzione.

In questa fase di transizione, in attesa che si definisca con chiarezza la logistica del futuro, la tecnologia e l'innovazione digitale ci offrono un'ancora fondamentale. Strumenti avanzati, analisi dei dati e tracciamento non sono solo parole d'ordine, ma risorse concrete per rendere i processi attuali più efficienti, contenere le spese e ottimizzare i tempi, guidando al

contempo una transizione ecologica che deve rimanere pragmatica e sostenibile per tutti gli attori in campo.

Affrontare trasformazioni di questa portata non è un compito che una singola azienda può svolgere da sola. È qui che risiede il valore più autentico di Green Logistics Expo: non soltanto una vetrina espositiva o un'occasione di business, ma un grande spazio d'incontro, umano e professionale. In un momento in cui le decisioni si fanno complesse, sentire la voce dei colleghi, le analisi degli studiosi, scambiarsi idee con uno sguardo sincero e la sincerità di una stretta di mano diventa un passaggio insostituibile per ritrovare direzione e fiducia.

Green Logistics Expo si conferma così il luogo di elezione per far dialogare imprese, Associazioni del settore e decisori politici italiani ed europei. È la Casa in cui la comunità logistica si ritrova per confrontarsi liberamente, superare le specificità ed elaborare una proposta unitaria, forte e autorevole. Dai temi cruciali dell'ammodernamento infrastrutturale e della semplificazione burocratica, fino al sostegno all'autoproduzione energetica e al rilancio dell'attrattività del settore per i giovani, la Fiera si fa promotrice di una visione comune. Un laboratorio di idee e di relazioni nato per sostenere, passo dopo passo, la costruzione di una logistica moderna, efficiente, sostenibile e profondamente umana.



Ci sono **progetti** che trasformano
e danno significato al **percorso**.
Fanno crescere certezze e aprono al **futuro**.
Rendono una BCC ancora **più solida**,
più forte, più presente.
Insieme al **territorio** e alle **comunità**.

Con Te nel nostro Territorio.



bccveneta.it

GLE26
MAGAZINE

FORUM ITALIANO DELLA LOGISTICA



**GLI EVENTI
CONVEGNI,
SEMINARI,
WORKSHOP,
NETWORKING**



**GREEN
LOGISTICS
EXPO**

greenlogisticsexpo.com



MERCOLEDÌ 14 OTTOBRE 2026

ORE 10.00 - SALA PLENARIA GALLERIA 78

EVENTO DI APERTURA

IL MONDO CHE SI FRAMMENTA: LA NUOVA MAPPA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

con il patrocinio di Assologistica

ORE 10.00 - SALUTI ISTITUZIONALI

ORE 10.10 - RELAZIONE DI APERTURA

IL PREZZO DELLA DISTANZA: LA LOGISTICA NELLA GLOBALIZZAZIONE FRAMMENTATA

- Luciano Greco, Presidente Interporto Padova SPA

ORE 10.30 - TAVOLA ROTONDA

Modera: **Massimo De Donato**, Autore e Conduttore della rubrica "Container" su Radio 24 e direttore di TIR

ORE 12.30 - GALLERIA 78

INAUGURAZIONE DI GREEN LOGISTICS EXPO

SPONSOR BCC Veneta



ORE 14.30 - SALA 8A

DIGITAL ORCHESTRATION:

COME ORCHESTRARE DATI, AI E TECNOLOGIA PER LA PROFITABILITÀ DELL'E-COMMERCE

A cura di: Orvian

Vendere online non è mai stato così facile, ma guadagnarci non è mai stato così difficile. Tra costi pubblicitari alle stelle e colli di bottiglia operativi, l'e-commerce gestito come canale "isolato" vede in molti casi i propri margini erodersi giorno dopo giorno. Oggi la decisione d'acquisto inizia sempre più spesso fuori dal sito, dove gli utenti si informano attraverso strumenti di AI; prosegue in store, dove la mancanza di un supporto intelligente riduce le conversioni; e si conclude nel checkout, dove velocità, integrazioni e automazione sono ormai determinanti per finalizzare l'acquisto. Questo scenario richiede un intervento integrato end-to-end lungo tutto il funnel commerce: dalla presenza del tuo brand sui canali di scoperta basati sull'AI alla gestione delle operazioni post-acquisto. In questa sessione ideata da Orvian, dati e AI diventano il ponte per far dialogare marketing, logistica e vendite verso un duplice obiettivo: eccellere nel mercato digitale e rendere profittevole l'e-commerce. Il percorso prenderà la via con la fotografia di scenario scattata da Mario Bagliani, Senior Partner di Consorzio Netcomm, che tratterà i macro-trend di mercato, l'evoluzione della logistica e l'impatto dell'AI. Su questa mappa di mercato si innesterà la visione strategica di Orvian, che mostrerà con casi studio e use case come ribaltare gli errori più diffusi dell'e-commerce e massimizzare i margini, collegando tutto ciò che serve: strategia, tecnologia, customer experience, commerce, marketing.

DALLE 14.30 ALLE 17.30

CAPPELLA DEGLI SCROVEGNI

Visite guidate alla riproduzione - PAD.8 stand 11

ORE 14.30 - SALA PLENARIA

INNOVAZIONE NELLA LOGISTICA, INCENTIVI E INVESTIMENTI NEL SETTORE

A cura di: CONFIMI

La logistica sta attraversando una fase di profonda trasformazione, nella quale innovazione tecnologica, sostenibilità ed efficienza diventano fattori decisivi per la competitività delle imprese. Il convegno "Innovazione nella logistica, incentivi e investimenti nel settore", vuole offrire una panoramica concreta sulle opportunità di sviluppo e investimento che oggi interessano il comparto. L'incontro approfondirà le principali direttrici dell'innovazione - dalla digitalizzazione e dall'intelligenza artificiale all'automazione, dall'efficientamento energetico alla transizione verso sistemi di trasporto più sostenibili - mettendole in relazione con gli incentivi e gli strumenti finanziari disponibili per le imprese. In questo contesto, Confimi Industria, in qualità di associazione di categoria fortemente rappresentativa del tessuto delle PMI, contribuirà a portare al tavolo il punto di vista delle imprese, evidenziando i loro reali fabbisogni di investimento, le difficoltà di accesso agli strumenti agevolativi e le condizioni necessarie affinché incentivi e politiche industriali possano tradursi in investimenti concreti. Il convegno sarà quindi un momento di confronto tra imprese, istituzioni, operatori finanziari ed esperti, con l'obiettivo di individuare strumenti e soluzioni capaci di accompagnare le aziende nel percorso di innovazione e crescita, trasformare l'innovazione da semplice esigenza tecnologica a concreta leva di competitività, favorendo investimenti sostenibili, accessibili e coerenti con le esigenze delle imprese. Un appuntamento per capire non solo dove sta andando la logistica, ma soprattutto come sostenere e finanziare gli investimenti necessari per costruire la logistica di domani.

ORE 15.00 - SALA 7A

PRESENTAZIONE AGGIORNAMENTI CARTA ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO FERMERCI

A cura di: FERMERCI

A due anni dalla pubblicazione della Carta dell'Ultimo Miglio Ferroviario, Fermerci presenta l'aggiornamento dello studio dedicato a uno degli snodi strategici per la competitività del trasporto ferroviario delle merci. L'evento sarà l'occasione per fare il punto sull'evoluzione dell'ultimo miglio, sulle principali criticità ancora presenti e sulle priorità di intervento per rendere più efficiente e competitivo l'intero sistema logistico ferroviario nazionale.

ORE 15.00 - SALA 7B

GUIDARE L'AI NELLA LOGISTICA: DAI PROGETTI PILOTA AI QUICK WINS PER L'IMPRESA

Criteri di selezione, gestione della sperimentazione e change management per accelerare il ROI

A cura di: REPLY

L'adozione dell'Intelligenza Artificiale è una leva competitiva imprescindibile, ma molte realtà del comparto logistico si muovono oggi in uno scenario eterogeneo: se alcune aziende sono ancora all'"anno zero", frenate da un comprensibile spaesamento su come avviare i primi investimenti, altre hanno avviato i primi progetti pilota ma faticano a misurare il reale valore o a integrarli stabilmente nei processi core. Questo seminario offre una roadmap pragmatica ed esecutiva pensata per entrambe le esigenze, focalizzandosi sulla riduzione del rischio di esecuzione. Reply illustrerà i criteri strategici per mappare i processi aziendali e identificare i cosiddetti quick wins: soluzioni d'ingresso mirate, con tempi di implementazione ridotti e un chiaro ritorno sull'investimento (ROI). Attraverso l'analisi di casi reali pronti all'uso - come l'ottimizzazione dell'Order Management (con tempi ridotti da 4 a 1 minuto) e l'automazione del Customer Care - vedremo come l'AI possa efficientare i flussi quotidiani. L'intervento fornirà infine le linee guida di change management necessarie per allineare le persone ai nuovi strumenti, garantendo una transizione fluida dalla fase sperimentale all'operatività di business.

ORE 17.00 - SALA PLENARIA

SMARTMOVE AND MANAGEMENT: TECNOLOGIA PER UNA LOGISTICA INTELLIGENTE

A cura di: MANAGERITALIA VENETO

Nel panorama industriale contemporaneo, implementare la tecnologia della supply chain non è più solo un obiettivo operativo, ma un fattore cruciale di competitività. Il connubio tra SmartMove e sistemi di Management evoluti rappresenta la nuova frontiera della logistica intelligente. Integrazione di tecnologie di automazione, analisi dei dati in tempo reale, telecamere intelligenti, uso di esoscheletri, il tutto coordinato tramite AI permettono di migliorare le performance. I manager che saranno in grado di gestire e coordinare l'utilizzo della robotica collaborativa, della tecnologia e della IA al servizio delle persone, saranno i precursori della logistica del futuro.

GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 2026

ORE 9.30 - SALA PLENARIA

VENETO CONNESSO

IL PATTO NECESSARIO TRA PMI DELL'INDUSTRIA E LOGISTICA, INSIEME PER COMPETERE

A cura di: CONFAPI Padova - FIAP

La competitività di un'impresa non dipende solo da ciò che produce, ma anche dalla capacità di portare i propri prodotti sui mercati in modo efficiente, competitivo e affidabile. È da questa consapevolezza che nasce la scelta di Confapi Padova e FIAP - Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali - di unire competenze e rappresentanze per promuovere, nell'ambito di Green Logistics Expo, un momento di confronto dedicato a uno dei temi più strategici per il futuro delle PMI venete: come costruire un sistema logistico capace di accompagnare le imprese sui mercati nazionali ed europei. Da una parte la rappresentanza del mondo manifatturiero, dall'altra quella degli operatori della logistica e dei trasporti: due realtà che, oggi più che mai, devono dialogare e lavorare insieme perché produzione e logistica sono parti dello stesso processo competitivo. La sinergia sancita a livello nazionale trova a Padova un contesto particolarmente significativo. Il territorio rappresenta infatti uno dei principali snodi intermodali del Nord-Est e un punto di connessione strategico tra il sistema produttivo veneto e le grandi direttrici dei mercati italiani ed europei.

L'obiettivo del convegno è riunire imprese, operatori, stakeholder e rappresentanti delle istituzioni per individuare strumenti e collaborazioni che rendano la logistica più efficace e rispondente alle esigenze delle PMI, offrendo al contempo un momento di confronto su trasformazioni del settore, infrastrutture, intermodalità e sfide per la competitività aziendale.

L'incontro sarà anche occasione per presentare ufficialmente una nuova iniziativa targata Confapi Padova a supporto delle esigenze logistiche delle imprese associate e si procederà alla firma del patto tra gli stakeholders territoriali, a sancire un impegno comune per la crescita del tessuto produttivo locale.



GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 2026

ORE 10.00 - SALA SCROVEGNI

DOGANA, IMPRESE E LOGISTICA**Trasparenza, sicurezza e competitività globale**

A cura di: Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

ORE 10.00 - SALA 7A

SUPPLY CHAIN**AUTOMAZIONE E DIGITALIZZAZIONE AL SERVIZIO DELLA VELOCITÀ**

A cura di: Logistica Management

In uno scenario in cui rapidità, precisione e capacità di adattamento incidono sempre più sulla competitività delle imprese, automazione e digitalizzazione del magazzino rappresentano asset strategici per migliorare l'efficienza operativa e rendere la supply chain più veloce, integrata e performante.

ORE 10.00 - SALA 7B

SINCRONIZZARE I NODI**DELL'INTERMODALITÀ: AI PREDITTIVA E PIATTAFORME DI GOVERNANCE PER UNA LOGISTICA CONNESSA****Casi reali di ottimizzazione terra-mare-ferro e l'importanza di una AI Platform per il controllo dei KPI**
A cura di: REPLY

La transizione verso una logistica intermodale e sostenibile richiede molto più della semplice adozione di singoli algoritmi: necessita di visione d'ensemble e controllo. In questo seminario, Reply presenterà casi d'uso concreti di Intelligenza Artificiale applicata ai nodi core della filiera – come i modelli di Yard Planning e Forecasting per il porto di La Spezia e l'ottimizzazione multimodale dei flussi ferroviari. Il focus centrale dell'intervento sarà mostrare come queste soluzioni debbano integrarsi all'interno di una AI Platform centralizzata per ottenere visibilità end-to-end, monitorare le performance operative e misurare in tempo reale i KPI di impatto ambientale. Un approccio strutturato per i manager che cercano efficienza e sostenibilità misurabile.

ORE 10.00 - SALA 8A

COMPETENZE IN MOVIMENTO: FORMAZIONE E BUONE PRATICHE PER LA LOGISTICA DEL FUTURO

A cura di: C.I.S.Co. – ITS MARCO POLO

La logistica è una filiera fortemente specializzata ma, allo stesso tempo, profondamente interconnessa, in cui la formazione gioca un ruolo decisivo. Le profonde trasformazioni determinate dalla digitalizzazione, dall'intelligenza artificiale, dall'automazione, dalla sostenibilità e dalla nuova geografia dei traffici, infatti, impongono competenze sempre più aggiornate e percorsi formativi costruiti insieme alle imprese. Il convegno organizzato da C.I.S.Co. e ITS Marco Polo Academy, rivolto in particolare ai giovani e ai nuovi professionisti della logistica, affronterà l'importanza di affiancare alle competenze verticali una conoscenza trasversale della filiera, evidenziando il ruolo della formazione e delle iniziative nel favorire lo sviluppo e la diffusione di competenze e buone pratiche. La partecipazione di due primari operatori del settore come Gruber Logistics e Med Roll metterà in evidenza il ruolo della formazione e dello sviluppo delle competenze quali elementi imprescindibili per la costruzione di una filiera logistica sostenibile, sottolineando la necessità di attribuire a questi aspetti un'attenzione ancora maggiore rispetto a quanto avviene oggi.

ORE 10.00 - SALA FERMERCI 8C

SVILUPPARE LE COMPETENZE DEL FUTURO: AI LEARNING PER IL SETTORE DELLA LOGISTICA FERROVIARIA

A cura di: LUTECH

Il trasporto ferroviario merci richiede competenze in continua evoluzione, integrate nelle attività operative di ogni giorno. Lutech BrAln Learning porta la formazione direttamente nel flusso di lavoro e trasforma il know-how aziendale in apprendimento concreto e continuo. Con simulazioni AI basate su situazioni reali, le persone si allenano su casi d'uso concreti. Microlearning e videopillole offrono contenuti mirati quando servono, mentre il Virtual Coach AI H24 fornisce risposte puntuali e accesso diretto ai materiali. BrAln Learning accelera onboarding e reskilling e aiuta tecnici e operatori a diventare più autonomi e rapidi nelle attività quotidiane.

ORE 11.00 - PADIGLIONE 8 – STAND 136

QUANDO L'ARTE VIAGGIA: LA LOGISTICA DEL VALORE TRA SICUREZZA, SOSTENIBILITÀ E MERCATO GLOBALE**DALLA VENDITA ALLA CONSEGNA:****TRASPORTO SPECIALIZZATO, ASSICURAZIONE, DOGANA E INNOVAZIONE DIGITALE PER LA CIRCOLAZIONE DELLE OPERE D'ARTE**

A cura di: Green Logistics Expo

ORE 12.15 - SALA 8A

LE LINEE GUIDA ASSOFEERR PER L'ABILITAZIONE DEGLI OPERATORI ALLA MANUTENZIONE DEI VEICOLI FERROVIARI

A cura di: ASSOFEERR

La qualificazione del personale rappresenta un elemento fondamentale per garantire sicurezza, qualità ed efficienza nella manutenzione dei veicoli ferroviari. L'intervento presenta le Linee guida ASSOFEERR per l'abilitazione degli operatori alla manutenzione dei veicoli ferroviari, sviluppate con l'obiettivo di fornire alle imprese un riferimento comune per la definizione delle competenze, la formazione e l'addestramento del personale e la verifica dell'idoneità allo svolgimento delle attività manutentive. Saranno illustrati i principali elementi del percorso di abilitazione: individuazione dei profili e delle competenze, formazione teorico-pratica, addestramento operativo, valutazione delle capacità acquisite, autorizzazione alle attività e mantenimento nel tempo delle competenze. Particolare attenzione sarà dedicata al ruolo dell'ECM e alla necessità di garantire tracciabilità, omogeneità e riconoscibilità delle competenze all'interno delle imprese di manutenzione ferroviaria. Le Linee guida si propongono quindi come uno strumento operativo a supporto delle imprese e degli operatori, contribuendo alla crescita della professionalità del settore e al rafforzamento degli standard di sicurezza e affidabilità della manutenzione ferroviaria.

DALLE 14.30 ALLE 17.30

CAPPELLA DEGLI SCROVEGNI

Visite guidate alla riproduzione – PAD.8 stand 11

ORE 15.00 SALA PLENARIA

DRONI: STRUMENTO VERSATILE A VANTAGGIO DELL'INDUSTRIA

A cura di: Green Logistics Expo

Le tecnologie dei droni oggi disponibili consentono di sviluppare numerosi servizi a vantaggio dell'industria quali il telerilevamento, la sorveglianza, i servizi di sicurezza e antincendio, le tecnologie del mondo virtuale e dei trasporti e molti altri. Il Convegno intende presentare una serie di esempi di questo strumento flessibile che consente anche voli automatici e a distanza di decine di chilometri. Verranno discusse le "frontiere operative dei servizi con droni" in relazione agli aspetti normativi di natura aeronautica per i servizi di interesse per l'Industria.

ORE 15.00 SALA 7A

LE PRASSI DI RIFERIMENTO UNI-FERMERCI: ESPERIENZE APPLICATIVE

A cura di: Fermerci

Convegno dedicato all'applicazione concreta delle Prassi sviluppate insieme a UNI. Dopo la presentazione del nuovo sistema di riferimento avvenuta lo scorso marzo, il confronto si concentrerà sulle esperienze maturate dagli operatori nell'utilizzo delle Prassi nei processi di formazione, qualificazione e gestione delle competenze del personale. L'incontro sarà l'occasione per condividere i primi riscontri applicativi e favorire la diffusione di riferimenti tecnici comuni a supporto della sicurezza ferroviaria.





GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 2026

ORE 16.30 SALA 7B

OLTRE IL MODAL SHIFT

**Le merci che non prendono il treno...ancora.
Strada, ferrovia e nuove tecnologie per
rendere l'intermodalità una scelta industriale
competitiva**

A cura di: Gruppo Transadriatico

La transizione verso una logistica più sostenibile non passa dalla contrapposizione tra strada e ferrovia, ma dalla loro integrazione in nuove soluzioni di trasporto. Tecnologie, servizi e nuovi modelli operativi possono oggi aprire l'intermodalità anche a merci e traffici tradizionalmente legati alla strada. La sfida è capire quali traffici possono salire sul treno, come costruire servizi in grado di intercettarli e, soprattutto, a quali condizioni l'intermodalità diventa una scelta realmente competitiva per il cliente.

ORE 15.30 SALA 8A

LOGISTICA RESILIENTE.

GESTIONE DEL RISCHIO, CONTINUITÀ OPERATIVA E COMPETITIVITÀ DELLE INFRASTRUTTURE LOGISTICHE

A cura di: PORTO & INTERPORTO

Negli ultimi anni la logistica è stata investita da una successione di eventi straordinari – crisi geopolitiche, cambiamenti climatici, cyber attacchi, interruzioni della supply chain e crescente esposizione delle infrastrutture critiche – che hanno modificato profondamente il concetto stesso di competitività. Oggi la capacità di prevenire, valutare e gestire il rischio rappresenta un fattore determinante per garantire continuità operativa, affidabilità dei servizi e attrattività degli investimenti. Il convegno intende affrontare questo tema da una prospettiva interdisciplinare, mettendo a confronto operatori logistici, gestori di infrastrutture, imprese di trasporto, assicurazioni, broker, risk manager e istituzioni, con l'obiettivo di individuare strumenti e strategie per rafforzare la resilienza del sistema logistico nazionale. L'iniziativa si inserisce pienamente nei temi della Green Logistics Expo, integrando sostenibilità, innovazione e gestione del rischio come leve della competitività. Obiettivi: analizzare i nuovi fattori di rischio che incidono sulla logistica e sulle infrastrutture; promuovere una cultura della prevenzione e della resilienza; favorire il confronto tra imprese, assicurazioni e operatori della logistica; presentare casi concreti e buone pratiche; valorizzare il ruolo della gestione del rischio quale elemento strategico per la competitività della supply chain.

ORE 16.30 SALA PLENARIA

PRESENTAZIONE DEL PROGETTO PSA PADOVA – CROCEVIA TRA DUE MARI

A cura di: Interporto Padova - PSA Padova - Logtainer

Presentazione del nuovo progetto per lo sviluppo della logistica intermodale e la valorizzazione del ruolo strategico di Padova quale snodo dei principali corridoi logistici e portuali.

VENERDÌ 16 OTTOBRE 2026

ORE 10.00 - SALA PLENARIA

IL RUOLO STRATEGICO DELLA LOGISTICA TRA CAMBIAMENTI ORGANIZZATIVI, LAVORO E COMPLIANCE

Tavola rotonda a cura di: Associazione PATCH

In un contesto economico e geopolitico globale in rapida evoluzione, la logistica si riconferma l'infrastruttura immateriale e strategica indispensabile per lo sviluppo e l'attrattività del Paese. L'evento intende porre l'attenzione sul valore cruciale che questo settore ricopre per la crescita economica nazionale, con un focus particolare sulla spinta propulsiva impressa al territorio veneto e al Triveneto. Verranno inoltre approfondite le trasformazioni in atto nella filiera, concentrandosi su tre pilastri interconnessi: l'evoluzione degli assetti organizzativi, le dinamiche del lavoro e la necessaria compliance normativa.

DALLE 10.00 ALLE 12.00

CAPPELLA DEGLI SCROVEGNI

Visite guidate alla riproduzione – PAD.8 stand 11

VENERDÌ 16 OTTOBRE 2026 cont.

ORE 10.00 - SALA 7A

SOSTENIBILITÀ SOTTO PRESSIONE. I DILEMMI DI CHI PROVA AD APRIRE LA STRADA

Tensioni, scelte e spazi d'azione: SOS LOGistica apre il confronto su una transizione possibile.

A cura di: SOS Logistica – Associazione per la logistica sostenibile, in collaborazione con Università Bicocca di Milano, Dipartimento di Psicologia e l'Istituto di Studi sul Mediterraneo (ISMed) del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) di Napoli

Promuovere la sostenibilità nei contesti organizzativi – in particolare nelle organizzazioni che si occupano di logistica – è difficile. Chi se ne occupa e ha responsabilità e poteri decisionali per sostenere scelte a sostegno della sostenibilità – sociale e/o ambientale – si trova a dover affrontare dilemmi e contraddizioni non facili da risolvere. Di fatto, i vincoli economici, la necessità di garantire risultati che assicurino la redditività aziendale, l'instabilità dei mercati, la concorrenza e la competizione centrate sulla riduzione dei costi spesso ostacolano e rendono difficilmente – e faticosamente – praticabili le scelte operative nella direzione della sostenibilità. A ciò si aggiungono, in questi recenti anni, le crisi e le tensioni internazionali nonché i rapidissimi sviluppi delle tecnologie AI, indicatori di trasformazioni in atto negli assetti geopolitici mondiali, che hanno modificato le priorità dei problemi con cui si confronta il settore logistico, riducendo l'attenzione verso i drammatici problemi connessi al cambiamento climatico e alla crescita delle disuguaglianze. Con questo convegno, SOS logistica propone uno spazio per riflettere e discutere collettivamente delle fatiche dei manager che credono nella necessità di una transizione verso la sostenibilità e delle difficoltà che incontrano nel sostenere le loro scelte e nel tradurle nelle pratiche dell'operatività quotidiana. Verrà proposta una riflessione sulle tensioni – organizzative ma anche personali – generate dal bisogno di perseguire obiettivi tra loro contraddittori, e sui modi con cui si manifestano e sono affrontate, anche a partire dai primi risultati di una ricerca sul tema, curata dal Dipartimento di Psicologia dell'Università di Milano-Bicocca in collaborazione con la Facoltà di Psicologia dell'Università Cattolica di Milano. Ma non ci si vuole limitare a raccontare e illustrare le difficoltà. Il convegno intende infatti proporre delle testimonianze di chi, di fronte agli ostacoli e ai dilemmi, è riuscito ad affrontarli efficacemente. Saranno raccontate le strategie messe in campo, le scelte adottate, i risultati ottenuti per realizzare un modo di fare business capace di tenere insieme finalità economiche e sostenibilità. Esempi che potranno essere di ispirazione per tutti coloro che vorranno partecipare al convegno.

ORE 10.00 - SALA 7B

ENERGIA TRA TRANSIZIONE E VOLATILITÀ: GEOPOLITICA, REGOLAZIONE E DINAMICHE DEI MERCATI

A cura di: HERA SERVIZI ENERGIA

ORE 10.00 - SALA 8A

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO: SOLUZIONI INNOVATIVE (MA REALISTICHE!) PER AZIENDE E DIPENDENTI FELICI

A cura di: Associazione PATCH

Come rendere più semplici, sostenibili e convenienti gli spostamenti quotidiani dei lavoratori verso le aziende e le aree produttive? È una sfida ancora aperta: le zone industriali sono spesso poco servite dal trasporto pubblico, le esigenze dei dipendenti sono molto diverse tra loro e, per molti, l'auto privata rimane l'unica alternativa praticabile. Eppure, proprio la mobilità casa-lavoro può diventare un terreno concreto di innovazione, welfare aziendale e sostenibilità, contribuendo anche alla capacità delle imprese di attrarre e trattenere talenti. Nel convegno organizzato dall'associazione PATCH – Progettazione Attivazione Trasformazione Civic Hub – all'interno di Green Logistics Expo metteremo attorno allo stesso tavolo imprese, esperti e istituzioni per capire quali soluzioni siano già disponibili oggi e a quali condizioni possano funzionare davvero per il benessere dei dipendenti e l'efficienza aziendale. L'obiettivo è inquadrare problemi ed opportunità, confrontarsi su soluzioni e modelli concretamente applicabili alla Zona Industriale di Padova e ad altri territori con caratteristiche simili.

ORE 11.00 - SALA FERMERCI 8C

QUALE FUTURO PER L'INTERMODALITÀ? POLITICHE, GOVERNANCE E RUOLO DELLE TECNOLOGIE PER LA SOSTENIBILITÀ DEL TRASPORTO MERCI

A cura di: LUTECH

Logistica e trasporto merci attraversano una deep uncertainty senza precedenti, tra stravolgimenti esogeni (struttura della domanda, disruptions, costo dei fattori di produzione, nuove normative, ...) e opportunità di sviluppo tecnologico e digitale senza precedenti. L'intermodalità è un elemento imprescindibile per lo sviluppo sostenibile dei trasporti ma, più di altri, sperimenta una crisi congiunturale significativa. Una gestione sempre più integrata dei flussi tra porti, nodi terrestri e reti di trasporto è diventata ormai imprescindibile: l'intervento analizzerà lo stato attuale e proporrà spunti di discussione per orchestrare soluzioni ed ecosistemi di trasporto digitali.



CONVEGNI, MEETING E SEMINARI NEGLI SPAZI ASSOCIATIVI:

MERCOLEDÌ 14 OTTOBRE 2026

ORE 11.30 - PADIGLIONE 7 - STAND 268

**DOGANA E LOGISTICA SI TINGONO DI VERDE.
LE SOLUZIONI DI LAGHEZZA SPA PER LA
FILIERA DELLE ENERGIE RINNOVABILI**

Organizzatore: SOS LOGistica

ORE 12.00 - PADIGLIONE 7 - STAND B 055

**HUB DELL'INTERMODALITÀ E DELLA
LOGISTICA**Saluti istituzionali del Presidente UIR Gianpaolo Serpagli
A cura di: UIR - UNIONE INTERPORTI RIUNITI

ORE 12.30 - PADIGLIONE 7 - STAND 055

**VERSO UN FUTURO PIU' GREEN
INTERPORTO RIVERS VENEZIA**
Presentazione della realtà interportuale di
Interporto Rivers Venezia

A cura di: UIR - UNIONE INTERPORTI RIUNITI

ORE 14.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 031

STAND EXPERTS CORNER

IL PROGETTO UE "TRANSCEND"A cura di: ISTITUTO SUI TRASPORTI E LA LOGISTICA -
INTERPORTO BOLOGNA S.p.A.

ORE 14.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 116

**VENETO: LOGISTICA E IMMOBILIARE A
TUTELA DEL TERRITORIO**

A cura di: ASSOLOGISTICA

ORE 14.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 268

**NON DI SOLI ALGORITMI... IL FATTORE
UMANO NELL'HOMELIVERY SOSTENIBILE
DELL'ERA AI**

Organizzatore: SOS LOGistica

ORE 15.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 013

STAND REGIONE VENETO

**IL SISTEMA IDROVIARIO PADANO VENETO:
UN NETWORK GREEN**

Organizzatore: INFRASTRUTTURE VENETE SRL

ORE 15.30 - PADIGLIONE 7 - STAND 116

**DALLA PROMESSA ALL'APPARTENENZA:
METTERE LE PERSONE AL CENTRO PER
COSTRUIRE UN'ORGANIZZAZIONE
SOSTENIBILE, CAPACE DI ATTRARRE,
COINVOLGERE E TRATTENERE**

Organizzatore: FIEGE

ORE 16.30 - PADIGLIONE 7 - STAND 116

**LA RIVOLUZIONE DELL'INTERSCAMBIO
PALLET ALLA PROVA DEI FATTI: BILANCIO
DELLA LEGGE 182/2025 E SFIDE DEL PPWR.
DIALOGO CON CONLEGNO**

Organizzatore: ASSOLOGISTICA

GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 2026

ORE 10.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 013

STAND REGIONE VENETO

**LA NUOVA LEGGE 177/2025 E LA DISCIPLINA
DEGLI INTERPORTI: RICADUTE IN REGIONALE**

Organizzatore: REGIONE VENETO - UNIONE INTERPORTI RIUNITI

ORE 10.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 013

STAND REGIONE VENETO

**LA NUOVA LEGGE 177/2025 E LA DISCIPLINA
DEGLI INTERPORTI: RICADUTE IN REGIONALE**Organizzatore: REGIONE VENETO - UNIONE INTERPORTI
RIUNITI

ORE 11.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 055

**CEPIM - "IL NODO PIÙ DEBOLE NON È NELLA
TUA AZIENDA" DEEPFAKE, IDENTITÀ FALSE
E NIS2: LA SICUREZZA DELLA FILIERA
INTERMODALE SI GIOCA A OGNI PASSAGGIO
DI MANO**

Presentazione della realtà interportuale di Parma

Organizzatore: UNIONE INTERPORTI RIUNITI

ORE 11.30 - PADIGLIONE 7 - STAND 055

**CONNESSIONI AL CENTRO, LA PIATTAFORMA
LOGISTICA DELL'ADRIATICO -INTERPORTO
MARCHE**

Presentazione della realtà interportuale delle Marche

Organizzatore: UNIONE INTERPORTI RIUNITI

ORE 12.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 055

**SAFE AND SECURE TRUCK PARKING AREAS
(SSTPA): STATUS E ATTUALI PROSPETTIVE
DI SVILUPPO**

Organizzatore: ESPORG - UNIONE INTERPORTI RIUNITI

ORE 12.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 116

**IL VALORE DELLA FORMAZIONE COME
SOLUZIONE ALLA TALENT SCARCITY:
L'ESEMPIO VIRTUOSO DI RANDSTAD FOR
DRIVING**

Organizzatore: Randstad





CONVEGNI, MEETING E SEMINARI NEGLI SPAZI ASSOCIATIVI:

GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 2026 cont.

ORE 12.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 013
STAND REGIONE VENETO

**LA GOVERNANCE DEL SISTEMA LOGISTICO
VENETO, COLLABORARE PER CRESCERE:
MONACO 2027**

Organizzatore: REGIONE VENETO

ORE 14.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 055

**NOVARA, ECCELLENZA INTERMODALE DEL
NORD-OVEST**

INFRASTRUTTURE AVANZATE, SICUREZZA E
INNOVAZIONE TECNOLOGICA: TRE PILASTRI PER UN
TERMINALE EFFICIENTE, RESILIENTE E SOSTENIBILE
Presentazione della realtà interportuale di Novara

Organizzatore: UNIONE INTERPORTI RIUNITI

ORE 15.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 013
STAND REGIONE VENETO

**I NODI INTERMODALI IN VENETO:
PROSPETTIVE DI SVILUPPO E
AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI
TRASPORTI**

Organizzatore: REGIONE VENETO

ORE 15.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 055

**INTERPORTI AD UTILIZZO DUALE
(CIVILE-MILITARE): IMPLICAZIONI
NORMATIVE, OPERATIVE E PROSPETTIVE DI
FINANZIAMENTO**

Organizzatore: UNIONE INTERPORTI RIUNITI

VENERDÌ 16 OTTOBRE 2026

ORE 10.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 013
STAND REGIONE VENETO

**SVILUPPO TRASPORTO FERROVIARIO IN
VENETO: STATUS E PROSPETTIVE**

Organizzatore: REGIONE VENETO

ORE 11.30 - PADIGLIONE 7 - STAND 055

**IL VALORE AGGIUNTO DELLE AZIENDE
PRESENTI NEGLI INTERPORTI**

Presentazione a cura dei partner UIR

Organizzatore: UNIONE INTERPORTI RIUNITI

ORE 12.00 - PADIGLIONE 7 - STAND 031
STAND EXPERTS CORNER

**FORMAZIONE NELLA LOGISTICA: L'OFFERTA
DELL'ITS ACADEMY IN EMILIA-ROMAGNA**

A cura di: ISTITUTO SUI TRASPORTI E LA LOGISTICA

VHIT Robotics

**LA ROBOTICA CHE RENDE
IL CLEANING PIÙ EFFICIENTE.**

Soluzioni autonome per la pulizia professionale, la logistica e i servizi.

AUTOMAZIONE • EFFICIENZA • INNOVAZIONE

PULIZIA AUTONOMA
Spazi più puliti, più sicuri, sempre.

ROBOTICA DI SERVIZIO
Più efficienza nelle operazioni quotidiane.

GESTIONE INTELLIGENTE DEGLI SPAZI
Soluzioni integrate e connesse.

UN FUTURO PIÙ SOSTENIBILE
Tecnologia al servizio delle persone e dell'ambiente.

WWW.VHITROBOTICS.COM

GLE26
MAGAZINE

FORUM ITALIANO DELLA LOGISTICA



**LOGISTICA,
MERCATI,
COMMITTENTI**



GREEN
LOGISTICS
EXPO

greenlogisticsexpo.com

Intervista a
Luciano Greco



Luciano Greco
docente universitario, economista e presidente
di Interporto Padova

*In questo contesto il prezzo
della logistica diventa una
misura dell'incertezza*

Il mondo che si frammenta, la nuova mappa dei trasporti e della logistica

Il “prezzo dell'incertezza” richiede resilienza e flessibilità e uno sguardo lucido: le grandi infrastrutture sono utili ma le opere di completamento sono altrettanto indispensabili per l'efficienza del sistema.

Professor Greco, lei nella sua relazione di apertura alla IV edizione di Green Logistics Expo, parla di “globalizzazione frammentata” e degli effetti che questa nuova condizione ha sulla logistica. Il passaggio dal modello della globalizzazione spinta – basato su mercati aperti, just-in-time e ricerca del minimo costo di produzione – al cosiddetto ritorno della geopolitica rappresenta un vero e proprio cambio di paradigma per la logistica mondiale. Innanzitutto, perché c'è stato questo cambiamento?

La globalizzazione che abbiamo conosciuto, l'internazionalizzazione degli scambi la stabilità geopolitica garantite dalle organizzazioni internazionali, è almeno in parte tramontata. Le grandi potenze concordavano sull'importanza di questo modello e ovviamente le singole imprese producevano servizi e beni, soprattutto dove costava meno.

Il trasporto delle merci finite e dei semilavorati poteva avvenire attraverso catene lunghe e concentrando, eventualmente, i punti di accesso nei diversi continenti, in maniera anche consistente. Tutto questo generava una serie di effetti di sistema, per esempio una spinta al gigantismo navale e alla concentrazione degli investimenti infrastrutturali. Questo

modello non c'è più, nel senso che si è frammentato sebbene alcune tendenze non siano scomparse del tutto. Il quadro internazionale e geopolitico in particolare cambia già con la pandemia, ma poi abbiamo l'Ucraina, e a seguire le vicende che ben conosciamo in particolare la crisi del Golfo Persico con il Medio Oriente che è ormai molto instabile.

In questo contesto, ricordiamo anche la competizione fra Stati Uniti e Cina, che diventa, non solo con l'amministrazione Trump, competizione tra sistemi alternativi, con le sanzioni commerciali che diventano uno strumento di negoziato.

Gli scambi internazionali si muovono all'interno di questo nuovo scenario. Non è più vero che devi produrre merci dove costa meno, devi produrre merci bilanciando il costo con l'affidabilità delle catene del valore, la resilienza. Questa tendenza che osserviamo nelle catene del valore della produzione di merci, necessariamente, influenza le filiere logistiche e dei trasporti. All'interno di questo quadro non abbiamo più la rotta internazionale globale e le sue derivazioni a livello territoriale continentale, ma esistono diverse rotte alternative che competono anche sull'affidabilità. E' frammentato il processo di produzione,

la catena del valore, e ovviamente questo quadro aggiunge complessità e anche rischi nel funzionamento dei sistemi economici, in particolare a livello dei sistemi di trasporto.

Possiamo dire che la logistica sta pagando il "prezzo dell'incertezza" perché alla globalizzazione spinta esclusivamente dai mercati si è sostituito un sistema geopolitico che esprime principalmente dinamiche di potere? E' questa la frammentazione a cui lei si riferisce?

Sicuramente la logistica paga; nel senso che comunque il costo della logistica non è più soltanto il costo del nolo, per fare un esempio, o il costo dell'handling. Ma all'interno del costo logistico vengono incorporate una serie di componenti di rischio, per compensare l'incertezza. Le assicurazioni in senso classico non riescono più a coprire tutti i rischi, quindi bisogna usare degli strumenti di gestione del rischio più complessi.

In questo contesto, il prezzo della logistica e dei trasporti diventa anche un termometro dell'incertezza. Non solo la registra, in tanti sensi, ma diventa proprio una misura dell'incertezza e dell'impatto che quest'incertezza ha sul funzionamento dei sistemi economici. Quindi, in un certo senso da un lato l'effetto della globalizzazione frammentata si trasforma in maggiori costi, e maggiore volatilità dei costi, dei trasporti e della logistica. Dall'altro lato possiamo usare proprio la misura del costo e della volatilità dei servizi logistici come metro dell'instabilità che affligge i sistemi economici dei diversi paesi del mondo. Abbiamo un nuovo barometro

dello stato di salute dell'economia, un po' come una volta era il prezzo del petrolio in funzione della sua scarsità. Oggi sono il trasporto del petrolio ma anche il trasporto dei container che misurano l'incidenza della frammentazione sul funzionamento dei sistemi economici.

Abbiamo visto che il primato della politica, o almeno di un certo tipo di politica, sta creando una grande vulnerabilità sistemica lungo tutte le filiere del commercio mondiale. Quali sono i problemi e le criticità per le rotte globali?

Esistono diversi punti di strozzatura o colli di bottiglia, cosiddetti "chokepoints", dei trasporti globali. Le criticità si concentrano in quei punti. Abbiamo Suez e Bab el-Mandeb, che sono importantissimi, decisivi, cruciali per il collegamento tra Asia ed Europa. Quando il transito per queste aree è limitato si manifesta l'esigenza di una diversione delle rotte verso il Sudafrica, Capo di Buona Speranza, con un aumento dei tempi e dei costi per assicurare la continuità della catena dei rifornimenti. Abbiamo l'impatto della crisi di Hormuz, per effetto della guerra nel Golfo Persico, con l'effetto sull'energia. Qui si vede come non sia tanto la scarsità della materia prima (il petrolio) il vero problema, ma la difficoltà, l'impossibilità o l'imprevedibilità del trasporto della materia prima verso i mercati. Tema analogo lo vediamo anche nello stretto di Malacca, dove c'è una strozzatura in un passaggio per i traffici asiatici. E poi abbiamo ovviamente anche il canale di Panama, dove ci sono altre tematiche, non di tipo geopolitico, ma di tipo cli-

matico.

Questi chokepoints nel funzionamento dei sistemi globali, sono i punti in cui non appena si innesca un meccanismo di rallentamento delle rotte di materie prime o dei container si crea un effetto simile a quello di uno shock petrolifero del passato.

Per sopravvivere a questa instabilità permanente ci vuole una buona dose di adattabilità e creatività. Quali sono le soluzioni e i nuovi modelli logistici che si stanno adottando per adattarsi a questa nuova situazione?

Qui diciamo, siamo in una terra incognita, nel senso che le soluzioni nuove sono basate su un concetto generico e generale di ridondanza, cioè dobbiamo avere diverse rotte, infrastrutture ecc. E ovviamente questo è solo in parte fattibile, perché ci sono dei chokepoints che non sono replicabili facilmente.

Al netto di quei particolari punti critici a livello globale, vediamo quello che si può fare a livello territoriale o a livello continentale, pensiamo all'Unione Europea, all'Italia e al Triveneto. Non sono solo i porti il punto cruciale. Siccome dobbiamo cambiare rotte globali (si pensi all'alternativa della rotta artica tra Europa e Asia) in relazione alle difficoltà che si manifestano nel tempo, le reti di terra diventano fondamentali per garantire un accesso diffuso, affidabile e conveniente alle diverse rotte globali. Questo è importantissimo per un'area geografica come l'Unione Europea, come l'Italia, come il Triveneto. Sono aree di manifattura legate all'importazione e all'esportazione, che hanno grande bisogno di

servizi di trasporto efficienti e sicuri. In queste aree i modelli logistici in questa fase sono basati sulla flessibilità delle catene di trasporto con diversi fornitori in modo da render più flessibile e resiliente il sistema manifatturiero territoriale.

Emblematica, in questa prospettiva, è l'esperienza di Padova basata su grandi investimenti in infrastrutture elettriche, automazione, attivazione del fast corridor verso La Spezia e potenziamento dei servizi di terra ferroviari verso il centro Europa. Per arrivare, quest'anno, all'internazionalizzazione del terminal con l'ingresso di PSA e Logtainer nella gestione del terminal intermodale, con l'obiettivo di far entrare Padova in reti continentali e globali, che non sono di per sé un valore, ma sono lo strumento per garantire flessibilità e resilienza al settore manifatturiero veneto, consentendogli di "cambiare rotta" quando serve.

Rotte alternative, che possono essere marittime, con altri terminali in Europa, richiedono poi di avere già delle reti ferroviarie o stradali, comunque in grado di gestire queste nuove direttrici. Quindi bisognerebbe che l'Europa ragionasse come un unico sistema di trasporto integrato, mentre vediamo ancora qualche difficoltà su questo fronte. Vediamo che ci sono ripensamenti, per esempio in Germania sul corridoio d'ingresso da nord tunnel del Brennero, e anche criticità rispetto a investimenti per nuove infrastrutture di trasporto. Lei come vede questa situazione?

Mi iscrivo anch'io fra quelli che ritengono che queste infrastrutture di collegamento tra Italia e continente europeo,

valichi alpini, eccetera, siano importanti, fondamentali per il nostro paese. Però nel nostro paese è diffusa la convinzione e la tendenza a concentrarsi sulle grandi infrastrutture, perché su quelle affluiscono le risorse pubbliche (europee, si pensi al PNRR), ma anche perché si immagina che questi investimenti siano di per sé forieri di impatto positivo sulla produttività delle imprese. Purtroppo non è così. Per rendere molte di quelle infrastrutture utili e funzionanti, capaci di contribuire all'incremento della competitività sono necessarie le infrastrutture (spesso anche molto piccole) di completamento. Per esempio, se anche i tedeschi non ritardassero al 2040, in Baviera, la rete ferroviaria di accesso al tunnel del Brennero, l'Italia, l'area padana, non sarebbero in grado di cogliere comunque l'impatto positivo di quel grande investimento. Perché quando si arriva a Verona, lì ci si ferma in termini di servizi intermodali ad alta capacità. È molto carente la capacità intermodale per riversare - parlo solo della pianura padana, per non parlare di tutta Italia - nell'ambito del tessuto produttivo i flussi di container e semirimorchi per ferrovia, quindi si ricorrerà alle autostrade già molto congestionate. Solo l'eliminazione dei colli di bottiglia lungo linee ferroviarie (stazioni di fermata lungo linea per treni da 750 metri, sagome delle gallerie, ecc) potrà consentire lo sfruttamento reale di questa come di altre grandi infrastrutture. Si tratta di una priorità assoluta.

Se noi vogliamo rendere il nostro Paese e l'Europa in generale capaci di avere un sistema più fluido di movimenti

di terra che possa scegliere le rotte in base delle convenienze che, come abbiamo detto, non sono solo più economiche ma anche geopolitiche, quindi essere resiliente e flessibile, è fondamentale che le reti di collegamento e completamento delle grandi reti infrastrutturali siano efficienti. Ricordiamo che oggi la lunghezza dei treni a lunga percorrenza stenta talvolta a superare i 500 metri, laddove lo standard europeo (che vuol dire anche efficienza di costo del servizio ferroviario) sarebbe di 750 metri proprio.

Su questo l'Italia potrebbe intervenire direttamente e l'Europa potrebbe dare una mano. Interventi normativi e anche finanziari volti a favorire questa come priorità, non a detrimento delle grandi infrastrutture, ma altrettanto importanti. È importante che la programmazione pubblica sia centrale in questi processi, ma in Europa come in Italia è necessario evitare la tentazione dirigistica. Programmazione pubblica vuol dire avere chiare le priorità, creare un quadro in cui l'impresa privata sia in grado di interagire con il settore pubblico, creare partenariati pubblico-privati per completare le opere. Lasciar parlare il mercato, saperlo ascoltare per capire quali saranno le rotte del futuro. Ultimo aspetto, anch'esso molto importante, Europa e soprattutto Italia devono impegnarsi per garantire stabilità e prevedibilità del quadro normativo e regolatorio, per favorire un consistente flusso di investimenti privati a lungo termine sulle infrastrutture che servono per lo sviluppo dei nostri territori.

L'approfondimento di
Massimo De Donato



Massimo De Donato

giornalista conduttore di rubriche dedicate alla logistica su Radio 24 e direttore del mensile TIR

Senza i corridoi alpini la penisola rimane emarginata

Quali sono le infrastrutture più importanti per il mondo della logistica? Il nodo strategico dei valichi alpini

Quando si analizza la catena globale del valore e ci si chiede quali siano le infrastrutture più importanti per la logistica, per l'Italia la risposta si trova ai confini settentrionali: **i valichi alpini**. Lunghi dall'essere un mero ostacolo, gallerie e valichi rappresentano infatti lo strumento fondamentale che unisce il tessuto produttivo nazionale al mercato unico europeo.

Stando agli ultimi dati Istat, l'interscambio commerciale dell'Italia con l'Unione Europea, il Regno Unito e la Svizzera raggiunge un valore di **751 miliardi di euro all'anno**, con oltre 600 miliardi generati dai primi dieci partner commerciali. Di questa imponente massa di merci, **l'87% – pari a circa 525 miliardi di euro – si muove via strada e via ferrovia attraverso le Alpi**.

Tuttavia, quando manutenzioni prolungate, eventi naturali imprevedibili o limitazioni di natura burocratica o politica riducono la permeabilità dei valichi, le arterie logistiche rischiano di trasformarsi in veri e propri colli di bottiglia.

Il pericolo tangibile per il Paese è, a questo punto, la perdita di competitività del nostro export, fino al paradosso di un'Italia virtualmente isolata al centro del Mediterraneo. In un'intervista a

Container, su Radio24/IlSole24Ore, Antonello Fontanili di Uniontrasporti qualche settimana fa ha analizzato queste prospettive presentando i risultati di uno studio (<https://www.radio24.ilsole24ore.com/programmi/container>)

Cosa succede se i valichi si bloccano?

I corridoi transalpini costituiscono l'infrastruttura primaria della logistica italiana di import ed export. Il tessuto manifatturiero nazionale dipende dalla continuità dei flussi alpini per approvvigionarsi di materie prime e consegnare i prodotti finiti in Europa.

Nonostante la collocazione peninsulare, marittimo e aereo coprono quote minori rispetto al vettore terrestre verso il continente, per questo i collegamenti transalpini sono particolarmente importanti. Qualsiasi blocco ai valichi non è un semplice disagio locale, ma **un ostacolo sistemico che penalizza le imprese italiane** rispetto ai concorrenti europei. Senza corridoi alpini efficienti, la penisola rischia di rimanere emarginata dalle direttrici di scambio comunitarie.

È il caso di crisi concomitanti capaci di generare uno shock immediato sui costi della logistica.

Per misurarne gli effetti

è possibile effettuare simulazioni con il modello europeo TRUST, che tiene in considerazione fattori come la variazione dei flussi di traffico, delle quote modali, del costo e tempo di trasporto e delle emissioni.

Un esempio è quanto accaduto con la frana della Maurienne, il deragliamento al Gottardo, i cantieri al Monte Bianco, i lavori al Ponte Lueg sul Brennero, causando **un extracosto annuale superiore a 1,5 miliardi di euro per le merci**.

Quasi il 90% dell'aggravio deriva dai costi operativi diretti, legati all'allungamento dei tempi di guida e dei chilometri percorsi lungo deviazioni congestionate. A questi si sommano l'aumento delle emissioni inquinanti di CO2 e i costi sociali del traffico dirottato su viabilità secondaria.

Strada e ferrovia due sistemi a confronto

Negli ultimi quarant'anni la logistica alpina ha subito una profonda trasformazione. Nel 1984 c'era un equilibrio modale con la ferrovia al 48% dei volumi e la prevalenza dei traffici con la Francia. Successivamente, la quota ferro si è ridotta al 32%, a causa di un traffico stradale cresciuto a tassi annui (+6,2%) tre volte superiori al ferro (+1,9%).

Contemporaneamente, **il baricentro si è spostato a est**: le relazioni con l'Austria coprono oltre il 50% del traffico transalpino, mentre la direttrice francese è scesa al 26%. Il Brennero, pur servito da una ferrovia di 150 anni

fa che muove 15 milioni di tonnellate annue, costituisce l'asse più sollecitato e strategico per l'export.

Di fronte alle interruzioni della rete, le due modalità evidenziano livelli di resilienza divergenti. **Il trasporto su strada dimostra flessibilità operativa**: pur con extracosti ed elevate dilatazioni dei tempi, i tir si adattano individuando percorsi alternativi e reti di riserva. Al contrario, **la ferrovia soffre la rigidità dell'infrastruttura fissa** e ha una resilienza molto bassa. Quando una linea si blocca, ingenti volumi merci non trovano alternative su ferro e passano alla gomma. Ciò innesca un **"punto di non ritorno"**: le imprese costrette a riorganizzarsi su strada difficilmente tornano al treno quando la linea riapre, vanificando la transizione ecologica.

Verso il 2040: il ruolo delle Grandi opere e le azioni prioritarie

Le simulazioni al 2040 indicano che **l'entrata in funzione delle nuove gallerie di base** – in particolare la Galleria del Brennero (BBT) e la Torino-Lione (NLTL) – **consentirà di abbattere del 58% l'impatto economico delle perturbazioni alpine**, riducendo i costi annuali di crisi a quasi 600 milioni di euro. Al contrario, ritardi nell'attivazione di tali valichi ad alta capacità esporrebbero il sistema paese a un danno stimato in circa 1,4 miliardi di euro all'anno, concentrato soprattutto sull'asse del Brennero.

Per salvaguardare la logi-

stica e prevenire l'isolamento del Paese, **lo studio** indica tre azioni prioritarie. Primo: **rispettare i cronoprogrammi per le infrastrutture ferroviarie di valico**. Secondo: **accelerare la digitalizzazione e le smart road**, connettendo veicoli e rete per gestire i flussi in tempo reale. Terzo: **definire una governance transfrontaliera integrata**, basata su un cruscotto informativo unico, ruoli definiti e reti di riserva validate. Sol tanto unendo opere ad alta capacità, innovazione e cooperazione internazionale, l'Italia garantirà alla propria logistica la resilienza necessaria.



Intervista a
Leopoldo Destro



Leopoldo Destro
vice presidente nazionale di **Confindustria** con
delega alla logistica e ai trasporti

***Logistica, 205 miliardi
di fatturato, 9% del PIL,
1,4 milioni di occupati***

Logistica è opportunità di crescita per il Paese e i singoli territori

Sei le priorità per coglierla: colmare il divario infrastrutturale, intermodalità, digitalizzazione, neutralità tecnologica della transizione, formazione e competenze, legalità.

Parlamo dell'importanza della logistica per l'economia di un Paese e lo facciamo con un interlocutore davvero importante, Leopoldo Destro imprenditore a capo di una grande azienda specializzata nella progettazione e produzione di cavi elettrici speciali in gomma per bassa e media tensione, ma soprattutto Vicepresidente nazionale di Confindustria che tra le sue deleghe ha proprio la logistica e il trasporto. Fin dall'epoca dell'antichità, Roma aveva capito che senza logistica non si andava molto lontano. Allora la questione riguardava soprattutto gli eserciti ma fatte le debite proporzioni, oggi per l'economia, la situazione non è molto diversa. Anche per questo Confindustria ha organizzato la prima edizione degli Stati Generali dei Trasporti e della Logistica.

Dottor Destro, partiamo proprio dagli Stati Generali dei Trasporti e della Logistica di Confindustria. Perché l'Associazione ha sentito la necessità di organizzare questo appuntamento e quali sono i messaggi che avete voluto far arrivare, da una parte alla politica, ma dall'altra anche ai vostri colleghi imprenditori?

Il tema centrale è il concetto che abbiamo voluto evidenziare in maniera chiara, mettendo tutti gli stakeholders del settore intorno ad un tavolo: il messaggio è che la logistica non è un costo

da subire, ma è un valore che va governato. Un assunto questo che parte non solo dai numeri importanti della logistica - ricordo 205 miliardi di euro, il 9 % del Pil con ben 1,4 milioni di occupati - ma anche dal valore moltiplicativo che crea, nel mondo la logistica. La Banca Mondiale l'ha ricordato recentemente: a parità di reddito pro capite i Paesi con le migliori performance logistiche crescono circa dell'1 % del PIL all'anno e hanno il 2 % in più di interscambio. Per un Paese votato all'export com'è quello italiano e un Paese che deve importare materie prime dal mondo, penso che questo sia un dato significativo. Quindi, non solo la logistica non dev'essere un costo da subire, ma dobbiamo essere consapevoli che è anche un'opportunità di crescita per il Paese e i singoli territori.

Quindi i trasporti e le infrastrutture devono essere messi al centro dell'agenda politica; invece la sensazione, in questo momento, è che si operi per compartimenti stagni, dimenticando che la logistica è un sistema fortemente interconnesso. Anche la recente riforma dei porti e quelle degli interporti sono state criticate da molti esperti del settore. Non servirebbe una visione più di sistema, magari con un respiro temporale più ampio?

Sì, questo senz'altro è uno

dei punti che è stato più volte toccato nei vari panel da numerosi stakeholder e in diversi ambiti, delle persone intervenute. Indubbiamente, il passaggio per noi decisivo è tradurre priorità condivise in interventi concreti, accompagnati ovviamente dalle evoluzioni delle infrastrutture verso modelli che devono essere sempre più intelligenti ed integrati. Al centro, quindi, c'è tutto l'aspetto digitale, che può essere parte integrante di questo percorso.

La rivoluzione digitale che sta vivendo anche questo settore che opportunità offre? E' solo efficientamento o può disegnare nuove modalità nella governance dei flussi logistici?

Io penso che ci siano diversi modelli ben fatti all'interno delle diverse aree della logistica, ma non collegate tra loro. Penso quindi che il digitale possa abilitare interoperabilità tra sistemi oggi purtroppo separati. Tutto questo può semplificare quindi i processi a monte e a valle, ma soprattutto assicurare continuità di scambio delle informazioni e quindi di cercare di creare un unico grande sistema che faccia parlare i diversi mondi.

Un'altra questione fondamentale è la transizione ecologica. Qual è il punto di vista degli imprenditori e della più importante Associazione di settore italiana a proposito di questa sfida, che inevitabilmente farà cambiare volto alla logistica?

Allora senz'altro, una delle sfide importanti per il settore sarà quella della sostenibilità, fondata però, ci tengo subito a sottolinearlo, sulla neutralità tecnologica, valorizzando quindi tutte le soluzioni capaci di ridurre emissioni e consumi, senza compromettere però allo stesso

tempo la competitività delle imprese e, in questo caso specifico, della logistica.

È anche, però, per questo che riteniamo fondamentale spendere o riformare in maniera pesante il sistema europeo ETS, l'Emission Trading System, cioè il sistema di scambio di quote di emissioni definito dall'Unione Europea, ovviamente, nel mondo dei trasporti terrestri e marittimi: Quindi, bene, la transizione ecologica, ma che sia sostenibile in maniera forte.

C'è molto dibattito anche riguardo alle opportunità dei sistemi di intelligenza artificiale, le cui potenzialità e limiti non ci sono ancora chiari soprattutto in relazione al rapporto tra queste applicazioni e l'uomo, in questo caso i lavoratori del settore logistico.

Penso che l'intelligenza artificiale possa e debba accompagnare una transizione digitale, senza dimenticare due cose, però. Prima che ci devono essere le infrastrutture adeguate per sostenere le nuove evoluzioni digitali e, secondo, che ci devono essere le competenze. Anche questo è un termine importante. Vanno rafforzate le collaborazioni tra l'impresa, il mondo degli ITS, gli Istituti Tecnici Superiori, le Università e i territori, sposando queste nuove tecnologie, e quindi le opportunità di evolvere che offrono al sistema della logistica.

Infine c'è un tema che attraversa tutti gli altri, ed è quello delle turbolenze geopolitiche, che anche il sistema delle nostre imprese, come quello del resto dell'Europa, sta affrontando in questo periodo. Insomma, bisogna fare delle scelte, bisogna farle rapidamente e bisogna farle correttamente, e ciò non è sicuramente facile. Se-

condo lei, quali sono le priorità sulle quali bisogna puntare tra progettualità e investimenti?

Abbiamo individuato sei priorità nella giornata degli Stati Generali. Le sei priorità principali sono queste: la prima è, innanzitutto, il divario infrastrutturale, attraverso una programmazione stabile e investimenti adeguati. Le infrastrutture sono i fattori abilitanti perché la logistica sia fluida ed efficace, la seconda priorità è sviluppare senz'altro l'intermodalità, perché strada, ferrovia, porti, aeroporti, interporti devono funzionare come un unico grande sistema, integrato. L'intermodalità è fondamentale perché l'84% dei volumi di merci viaggia ancora su gomma in Italia, rispetto alla media europea del 75%. Si è ricordato anche un dato importante che si sposa con la sostenibilità: che ogni chilometro che spostiamo sulla ferrovia, facciamo risparmiare 15,3 euro alla nostra comunità. La terza priorità è accelerare sulla digitalizzazione delle infrastrutture e dei servizi, favorendo, come ricordavamo prima, appunto, l'interoperabilità dei dati e le procedure digitali integrate. La quarta priorità è perseguire una sostenibilità fondata sulla neutralità tecnologica, la quinta è investire nelle competenze e soprattutto nelle nuove competenze. Ed infine, la sesta priorità che deve stare al centro dell'agenda nazionale è anche legalità nella logistica. La legalità è condizione senza altro essenziale per la competitività del comparto, per questo abbiamo tra l'altro già lavorato e messo a terra degli strumenti concreti come il reverse charge opzionale e il cruscotto informativo sui contratti di logistica.

GLE26
MAGAZINE

**FORUM
ITALIANO
DELLA
LOGISTICA**



**LA VOCE DELLE
ASSOCIAZIONI**



**GREEN
LOGISTICS
EXPO**

greenlogisticsexpo.com



Il vostro partner logistico che collega Turchia ed Europa

Your Logistics Partner Connecting Turkey and Europe

www.sagliklogistics.com



Sağlık
LOGISTICS

Intervista a
Paolo Guidi



Paolo Guidi
presidente di Assologistica

***Nel Mediterraneo come Italia
intercettiamo meno traffico
di quello che potremmo***

Operatori logistici, sviluppatori immobiliari e industria: coprogettare assieme il futuro della logistica per una maggiore competitività

E per la transizione ecologica, interventi strutturali, stabilità normativa e mix energetico incluso il nucleare di nuova generazione

La logistica è oggi diventata parte integrante del valore del prodotto e rappresenta un anello fondamentale dello sviluppo economico di un Paese. Lo vediamo ad esempio in Francia e Germania, nazioni che hanno massicciamente investito nella logistica con l'effetto di avere maggior crescita e competitività. Dobbiamo quindi lavorare sul sistema logistico nel suo complesso e non su segmenti separati, tenendo assieme le due colonne portanti, del sistema: infrastrutture e organizzazione della filiera, perché se anche una sola delle due non funziona, è l'intero sistema logistico a soffrirne. Al di là quindi della buona volontà delle imprese del settore, serve, da parte dei decisori politici, una visione complessiva e chiara che si traduca in atti concreti e coerenti per raggiungere l'obiettivo di accrescere la competitività nazionale. Ne parliamo con Paolo Guidi presidente di Assologistica, la principale associazione di categoria che rappresenta le imprese della logistica in conto terzi. Associa oltre 250 aziende del settore, che impiegano circa 70.000 addetti diretti e indiretti e gestiscono milioni di metri quadrati di aree logistiche, magazzini e terminal. E' interlocutore autorevole del Governo e delle istituzioni per promuovere le riforme e gli

investimenti necessari a favorire la digitalizzazione e la sostenibilità ambientale delle supply chain.

Presidente Guidi l'Italia è un paese con importanti scambi commerciali a livello globale e ha un grande potenziale come hub logistico nel Mediterraneo: qual è la sua visione strategica per valorizzare la nostra logistica in chiave nazionale e internazionale?

L'Italia ha un vantaggio geografico unico, perché è al centro delle principali rotte tra Asia, Stati Uniti, Mediterraneo ed Europa continentale. Tuttavia, questo potenziale, oggi, non è ancora pienamente valorizzato. In realtà, oltre l'80 % del commercio mondiale viaggia via mare, certamente una quota rilevante, e passa anche attraverso il Mediterraneo; però, come Italia intercettiamo meno traffico di quello che in realtà potremmo. La nostra visione è trasformare l'Italia da Paese limitato alla gestione dei propri flussi commerciali a vera piattaforma logistica integrata, di riferimento per tutto il Mediterraneo. Questo significa rafforzare i nostri collegamenti tra porti e retroterra, aumentare la quota di trasporto ferroviario, che oggi è intorno al 10-12 % contro il 18-20 % dei principali partner europei del centro Nord Europa, e sviluppare poli logistici intermodali efficienti.

ti. Il PNRR ha avviato investimenti importanti, ma serve effettivamente continuità strategica per consolidare questi risultati.

La logistica è il classico campo d'azione dove si vince facendo squadra: come possiamo favorire una collaborazione più stretta fra chi gestisce operativamente i flussi della supply chain, il mondo del real estate logistico e lo stesso mondo della manifattura?

Questo è un aspetto molto importante. Oggi la logistica è veramente parte integrante del prodotto e non è più un semplice costo accessorio, serve quindi effettivamente un approccio di filiera fino in fondo. Mi lasci dire: in Italia esiste ancora una certa frammentazione tra quelle che sono le attività degli operatori logistici, sviluppatori immobiliari ed industria. Dobbiamo in realtà passare ad una logica di coprogettazione, sviluppando infrastrutture logistiche vicine ai poli produttivi, integrare meglio la gestione, anche dei dati, lungo tutta la catena del valore, perché oggi la parte digitale è veramente importante, condividendo maggiormente gli standard operativi. In altri paesi europei questa integrazione in realtà è già avvenuta ed è diventata un fattore competitivo, con un ammortizzamento infrastrutturale più rapido rispetto a noi. Anche in Italia, secondo me, possiamo fare assolutamente un salto di qualità attraverso piattaforme comuni e partenariati pubblico-privati; questo vuol dire anche rivedere sul territorio alcuni assetti già esistenti e cercare come sfruttarli nel miglior modo possibile.

Che ruolo può avere la rivoluzione tecnologica spinta dalla digitalizzazione e dall'intelligenza artificiale per il futuro della logistica? Può essere anche l'oc-

casione per attrarre i giovani in un settore che è oggi abbastanza trascurato come opportunità lavorativa?

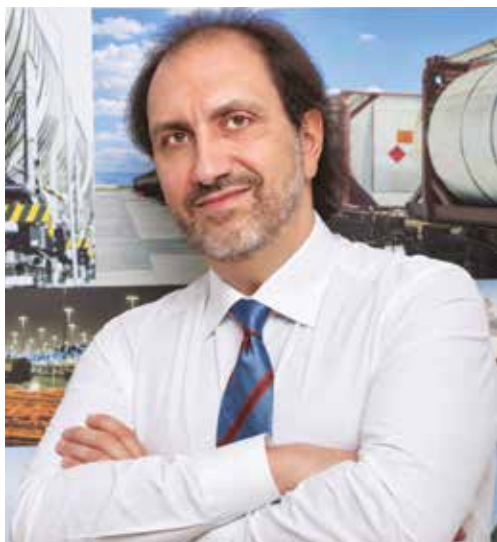
Globalmente, la rivoluzione tecnologica è in atto davanti agli occhi di tutti e sta trasformando profondamente tutti i settori. Oggi si stanno implementando nella filiera logistica sistemi avanzati con maggior automazione, con l'intelligenza artificiale che comincia ad entrare nei processi, utilizzata anche per fare previsioni della domanda, strumenti quindi di ottimizzazione dei flussi in tempo reale. Questo comporterà sempre di più un vantaggio competitivo, quindi un aumento dell'efficienza, con riduzioni sensibili ed in alcuni casi importanti, dei costi operativi in tutte le filiere. Ma sicuramente, in particolare, ci sarà anche un impatto nella filiera logistica e questo porterà a cambiare le competenze, ossia serviranno da parte delle persone che opereranno nel nostro settore competenze diverse. Quindi la logistica diventa sempre più un settore ad alta intensità tecnologica, con la necessità, a questo punto, di avere competenze nuove e adeguate e sicuramente per i giovani questo settore sarà molto più attrattivo. Logicamente dobbiamo investire in formazione, noi, come Assologistica, da un lato, addestriamo la forza del lavoro dei nostri associati attraverso un percorso che noi chiamiamo Assologistica Cultura e Formazione. Dall'altra parte, stiamo lavorando con delle università ed ITS per creare percorsi più aderenti alle esigenze delle imprese per il futuro.

Assologistica è autorevole interlocutore del Governo; le imprese fanno la loro parte, voi come associazione pensate di fare pressione perché la politica dei trasporti nazionale affronti in

modo concreto il peso dei costi energetici e le sfide della transizione ecologica, tutelando la competitività del sistema Italia?

Allora, diciamo che l'aspetto energetico è fondamentale e il tema della competitività passa per la filiera logistica anche attraverso questo aspetto. Le imprese stanno investendo in sostenibilità e logicamente c'è sempre una maggiore attenzione all'energia. Un'elettificazione di varie parti dei processi logistici è in corso. Abbiamo però dei costi che possono rimanere elevati se nel dialogo con le Istituzioni non riusciamo a dare il giusto valore all'attività della filiera logistica. Ad esempio, in Italia, come sappiamo tutti, abbiamo un costo di energia che è ancora superiore alla media europea e noi, ad esempio, siamo penalizzati nella catena del freddo, che consuma molto, perché i magazzini sono energivori quanto le aziende produttive. Però in questo caso per la logistica non ci sono sussidi. Come Associazione direi che noi guardiamo a due cose: sicuramente vogliamo avere una stabilità normativa, con dei sussidi e incentivi chiari per la transizione ecologica, interventi strutturali sul costo dell'energia, e in questo quadro riteniamo che sia necessario affrontare il tema del mix energetico. Dobbiamo in modo pragmatico lavorare su questo fronte, non a livello ideologico, valutare tutte le tecnologie disponibili, incluse quelle di nuova generazione come il nucleare, che in altri paesi europei oggi sta facendo la differenza. La transizione è necessaria, deve essere sostenibile economicamente, e non possiamo permetterci di lasciare che la filiera logistica aumenti i costi e quindi l'Italia stessa vada fuori mercato.

intervista a
Mauro Pacella



Mauro Pacella
presidente di **Assoferr**

*Per fare un treno ci vuole...
e noi, forniamo i mezzi*

250.000 carri in tutta Europa per concretizzare lo shift modale verso la ferrovia

Assoferr chiede a Governo e Europa un sostegno chiaro e stabile per consolidare la multimodalità a favore del sistema economico e della collettività

Parliamo di trasporto merci su rotaia, analizzandone opportunità e difficoltà dal punto di vista degli operatori ferroviari ed intermodali, cioè quelle imprese la cui attività ha come asset fondamentale il carro ferroviario, un elemento spesso trascurato ma imprescindibile nella filiera del trasporto merci. Oggi, anche grazie alla liberalizzazione del trasporto merci su rotaia e a uno spazio ferroviario europeo sempre più integrato, le imprese che costruiscono, assicurano la manutenzione, e gestiscono flotte di carri merci sempre più moderni e specializzati sono un elemento decisivo dell'efficienza del cargo ferroviario. Sono decine di aziende, in Europa oltre 250, grazie alle quali si realizza più del 50% delle tonn/km di trasporto merci ferroviario in Europa e che si muovono in un mondo estremamente complesso e variegato, sia a livello tecnico che normativo. Se una volta il carro ferroviario era spesso poco più che un "cassone da caricare", oggi è un veicolo specializzato per tipologia di merci da trasportare, che deve offrire sicurezza, efficienza e affidabilità dove la digitalizzazione è uno dei driver portanti. Ne parliamo con Mauro Pacella, presidente di ASSOFEERR, l'associazione che da oltre 25 anni rappresenta in Italia tutte le aziende della filiera.

Lei è un profondo conoscitore del comparto anche perché di ASSOFEERR per oltre 20 anni è stato Segretario Generale. Ci guidi in questo mondo complesso e per noi un po' misterioso e ci spieghi chi

sono le aziende che voi rappresentate.

Questo mondo è appunto complesso, ma anche affascinante per chi è appassionato di ferrovie. È il trasporto ferroviario nella sua interezza, ed in particolare il trasporto merci, ad essere complesso. Quando noi osserviamo un treno, una locomotiva con dei carri che corrono lungo la rete, non immaginiamo che dietro questo treno che corre ci sia una grande organizzazione e una molteplicità di attori diversi. Per fare un treno merci, c'è ovviamente qualcuno che decide di mettere la merce sulla ferrovia, e questo qualcuno può essere un operatore logistico, un'industria o un altro soggetto diverso. Poi serve un'impresa ferroviaria, con una locomotiva, che organizza il treno e faccia il trasporto. Noi detentori di carri, che siamo chiamati a fornire i mezzi e anche a garantirne la manutenzione ai fini della sicurezza ed efficienza. Ancora servono i terminali, perché il treno merci parte da un punto A e arriva a un punto B e anche qui c'è una certa complessità sulla gestione dell'ultimo miglio. Infine abbiamo il gestore dell'infrastruttura, cioè della rete ferroviaria perché il treno viaggia su dei binari che comportano questioni d'organizzazione, di compatibilità tecnica e di sicurezza. Noi, come ASSOFEERR, rappresentiamo i detentori, quindi coloro che sono proprietari, gestori e manutentori dei carri merci, ma anche gli Operatori che utilizzano questi carri, in generale MTO specializzati. Come associazione di catego-

ria nel nostro percorso non abbiamo solo rivendicato la rappresentanza di base degli interessi dei Soci ma abbiamo anche offerto al sistema competenze tecniche e giuridiche per il funzionamento del sistema.

I Detentori di carri ferroviari dispongono, in tutta Europa, di più di 250 mila carri per complessivi 12 miliardi di euro di investimenti a cui vanno sommati circa 400 - 500 milioni di investimenti annui per il rinnovo delle flotte.

ASSOFERR, quindi, come rappresentanza principale, ha quella dei detentori dei carri e chi ne fa la manutenzione, quindi le officine, che sono un asset importante, ma anche chi poi utilizza i carri, quindi gli operatori logistici, che sono interessati alle diverse caratteristiche dei mezzi disponibili. La nostra specializzazione non nasce oggi, ma nasce sin dagli albori della ferrovia merci, subito dopo la Seconda guerra mondiale, perché ci siamo sempre occupati di costruire e gestire carri specializzati, per il trasporto di auto, per il trasporto siderurgico, merci pericolose ma anche prodotti agro-alimentari. In tempi relativamente recenti vi è stata la forte spinta per l'intermodalità. Siamo sempre stati innovativi da questo punto di vista e, oggi, ovviamente, lo siamo ancora di più.

Il trasporto ferroviario merci attraversa un momento difficile in Italia, ma anche in Europa emergono criticità non trascurabili, penso al tema delle manutenzioni nelle linee ferroviarie in Germania o alle norme di sicurezza specifiche chieste dalla Svizzera dopo l'incidente nel tunnel del Gottardo. Qual è il vostro punto di vista in merito?

Sono due temi differenti, quello della Germania e quello della Svizzera, ma che ovviamente vanno a impattare in maniera significativa su tutto il traffico merci. Quindi, dal nostro punto di vista, sull'utilizzo dei carri. Quello del rinnovo dell'infrastrut-

tura è un tema importante che sta coinvolgendo non solo la Germania, ma tutta Europa, perché dopo vari anni c'è una necessità, comunque, di rinnovare le linee per adattarsi al mercato, alle tecnologie e anche superare in qualche caso l'obsolescenza delle infrastrutture. È chiaro che questo non si può fare chiudendo tutto il sistema e aspettando che siano rinnovati i binari. Quindi ci deve essere un giusto equilibrio, che qualche paese ha trovato in maniera maggiore, e su questo devo dire in Italia, gli sforzi di RFI sono stati molto importanti, ma i disagi restano. Una politica di ristori in questi scenari di medio - lungo termine è quanto mai necessaria. La Germania ha un piano più imponente, quindi è più difficile, da questo punto di vista. Il tema della Svizzera che impone regole particolari ai carri per quanto riguarda frenatura, diametro minimo delle ruote e intervalli di manutenzione più ristretti, dopo l'incidente che ha bloccato a lungo il nuovo traforo di base del Gottardo, è invece molto problematico, perché esiste un quadro regolamentare europeo fino ad oggi accettato da tutti proprio per assicurare l'interoperabilità dei mezzi in tutto il continente. Un quadro regolatorio al quale la Svizzera ha sempre aderito. E quindi è necessario trovare una soluzione che non penalizzi i traffici su uno degli assi europei più importanti. Fortunatamente una recente sentenza del tribunale amministrativo federale svizzero ha bocciato queste misure grazie al ricorso presentato dai maggiori detentori di carri europei, nonché nuove norme Europee hanno riportato ad una situazione più gestibile. La strada è unica, cioè di un solo quadro normativo Europeo. Con i colleghi di UIP in Europa sarà la nostra missione principale.

Che obiettivi e strategie si pone Assoferr per contribuire al rilancio del trasporto ferroviario, specialmente nel nostro Paese?

Sicuramente bisogna collaborare con i nostri colleghi europei per poter gestire le situazioni critiche come pocanzi accennato. Poi c'è il problema del mercato interno, su cui si sta lavorando da anni, e cito sempre il tema del ferrobonus, che è fondamentale nel nostro caso. Per poter agevolare la multimodalità e quindi il passaggio dalla strada alla ferrovia delle merci, occorre chiaramente che il sostegno del ferrobonus sia strutturale e con regole e disponibilità chiare e stabili, non soggette a cambiamenti annuali. Il sistema ferroviario, per lo shift modale, ha bisogno di un sostegno che chiaramente deve venire dal Governo ma anche dall'Europa.

E questo non significa chiedere soldi a fondo perduto, perché quando si parla del ferrobonus o altri sostegni alla ferrovia merci ci dimentichiamo che quando concessi queste risorse sono sempre inferiori ai costi esterni che vengono generati dalle altre modalità di trasporto.

Quindi è comunque un guadagno per la collettività e per il sistema. La monetizzazione di questo guadagno non si vede subito, si vede nel tempo, e su questo bisogna che ci sia una presa di coscienza a livello governativo, ma anche europeo, che la unica strada percorribile è questa. Bisogna avere il coraggio di perseguirla in maniera strutturale.

Noi su questo ovviamente spingiamo molto. I numeri reali di mercato non sono quelli che l'Europa si aspettava anche perché la situazione geopolitica attuale era per certi versi inaspettata. Gli obiettivi prefissati al 2030 sono molto lontani, di fatto non raggiungibili. Personalmente ritengo vada ripensato questo modello di liberalizzazione, così non va. Molto ovviamente dipende anche dal contesto economico ed industriale di chi mette le merci su ferrovia.

intervista a
Carlo De Ruvo



Carlo De Ruvo
presidente di Confetra

Abbiamo imprese altamente tecnologiche che richiedono competenze più avanzate

Logistica efficiente e veloce: serve una Carta dei Servizi per misurare le performance dei Nodi, porti, aeroporti e interporti

E per attrarre i giovani, invertire lo storytelling negativo, oggi la logistica è un settore che cerca persone con competenze altamente specialistiche

Carlo De Ruvo è il presidente di Confetra, l'associazione che da 80 anni è stata fondata infatti nell'aprile del 1946 - rappresenta le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci. E' anche l'unica struttura di livello confederale del tutto autonoma da qualsiasi altra organizzazione e grazie al suo autorevole Ufficio Studi, dispone di dati e ricerche originali di grande interesse per il settore. Un settore - ricordiamo - che vale circa 170 miliardi di euro di fatturato diretto e rappresenta circa il 9% del PIL nazionale. La filiera impiega complessivamente circa 1 milione di addetti ed è la terza più grande d'Europa. Il sistema logistico italiano - ritenuto da alcuni solo una filiera poco conosciuta, da altri un vero motore per l'economia - vanta numeri importanti ma una efficienza non ancora di primissimo livello se è vero che l'indice di performance della Banca Mondiale la colloca al 19esimo posto nel mondo.

Presidente De Ruvo, per la Banca Mondiale la nostra logistica è come quello studente al quale i professori dicono che ha ottime capacità, ma non si applica abbastanza. Battute a parte, cosa impedisce alla nostra logistica di esprimersi al meglio?

Mi viene da dire, innanzitutto, che l'Italia risente di una posizione geografica che non è pienamente

baricentrica rispetto al cuore economico dell'Europa e inoltre c'è anche la barriera delle Alpi, che costituisce un'ulteriore distanza dai centri economici europei, e quindi questi elementi rendono difficile immaginare l'Italia come una punta della logistica europea.

Ma se guardiamo agli indicatori della Banca Mondiale citati, dobbiamo innanzitutto ricordarci che la vecchia classifica del Logistic Performance Indicator è stata oggi sostituita da un sistema di indicatori che sono diversi per modalità di trasporto e dimensione delle performance.

In questa prospettiva, uno degli elementi di maggiore debolezza dell'Italia riguarda i tempi di permanenza delle merci nei nodi, cioè i porti, gli aeroporti e gli interporti. E questo avviene sia in import che in export. E tutte queste criticità, che sono molto importanti per il commercio internazionale, sono riconducibili, fra le tante altre motivazioni, a sistemi di controllo delle merci non pienamente efficienti e anche a un processo di digitalizzazione che è stato avviato ma non ancora completato. A nostro parere, è importante misurarsi, perché solo ciò che si misura, si può migliorare e questo si può fare attraverso una Carta dei Servizi che è un metodo oggettivo per misurare le performance dei nodi.

Proprio a questo riguardo noi abbiamo proposto una Carta

dei Servizi nella riforma portuale proponendo un emendamento a questo disegno di legge.

Altro tema molto importante è la necessità di aumentare il personale delle Amministrazioni Pubbliche che fanno i controlli, e in particolare quello che fa il Ministero della Salute per tutte le merci, non solo gli alimenti, che hanno una relazione con l'uomo, consentendo i controlli operati sia da punti di confine, per quanto riguarda quelli fisici, ma da remoto, per quelli documentali. Questi sono due punti molto importanti e ovviamente non è meno importante completare le opere infrastrutturali e la manutenzione, questo va visto a 360 gradi.

Quali sono secondo lei i pilastri sui quali dobbiamo costruire la logistica del futuro?

La velocità è un driver importantissimo, ma la cosa che credo sia molto importante per gli operatori è garantire delle regole certe, e questo lo direi sia a livello nazionale che europeo.

Poi certamente non possiamo più permetterci di intervenire sempre a posteriori, quando gli effetti negativi fatti da scelte sbagliate sono già evidenti. Faccio due esempi: quello dell'handling fee sui pacchi, che si è risolto con un grande autogol per tutto il nostro Paese, e non solo per la logistica italiana; e sulle politiche green europee, alcune delle quali avrebbero chiesto una valutazione ex-ante, quindi preventiva, più approfondita, degli impatti sulle filiere e sulle imprese perché questo è uno dei temi che ha creato molti problemi al mondo produttivo: un esempio è la spinta verso l'elettrificazione quando le tecnologie non erano ancora pronte a riceverla.

Le tensioni internazionali come i conflitti in Medio Oriente e le criticità negli stretti di Hor-

muz e del Mar Rosso generano un clima di caos e incertezza che rende difficile la definizione di strategie e la pianificazione degli investimenti logistici. La risposta non può essere solo italiana, deve essere europea è corretto?

Certamente. Il contesto globalizzato impone che la scala di riferimento debba essere quantomeno europea, anche se, come Italia, dobbiamo fare una nostra parte in un contesto, chiamiamolo, di sana competizione all'interno del nostro continente, e questo perché la nostra economia e i nostri prodotti si misurano con concorrenti anche all'interno dell'Europa. Io credo che debbano tornare ad essere considerati importanti i temi affrontati da Draghi, cioè la necessità di arrivare innanzitutto al mercato unico come passaggio iniziale e partire dal mercato finanziario per cercare di sostenere l'innovazione, la crescita delle start up. E poi il tema delle regole, che è molto importante. Le regole sono necessarie, ma dovrebbero essere poche, chiare ed efficaci, e quindi questo è un grosso tema perché, come sappiamo, l'Europa viene spesso accusata di essere iperregolativa e poco attenta, invece, alle conseguenze che queste regole provocano.

A proposito di futuro, lei ha più volte sottolineato la necessità di rendere attrattiva la logistica per i nostri giovani. Come riuscirvi?

Credo che sia innanzitutto importante invertire la narrazione, che vede la logistica come un lavoro di fatica. Quindi l'immaginario focalizzato sulle professioni del magazziniere o dell'autista del camion. Oggi le nostre imprese sono altamente tecnologiche, e richiedono le competenze più avanzate, per esempio le conoscenze delle dinamiche del commercio internazionale, il diritto dei

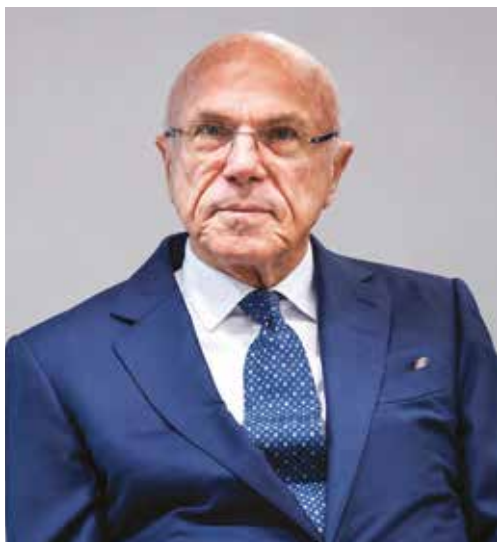
trasporti, oppure gli ingegneri di magazzino, quelli che progettano i layout di magazzino, gli esperti di cyber security, gli esperti di green e decarbonizzazione. Senza poi dimenticarci che oggi anche le professioni di magazziniere e camionista non sono più quelle di una volta, sono professioni dove le tecnologie stanno avendo un ruolo sempre più importante.

Penso che il nostro settore abbia un contratto collettivo all'avanguardia, che abbia svolto costantemente un ruolo positivo nell'aggiornare gli inquadramenti ai cambiamenti che sono indotti dalla trasformazione tecnologica e, di conseguenza, della formazione.

Ma voglio dire una cosa, a proposito dello storytelling negativo del settore, in merito agli appalti non genuini, con le ben molte criticità legate al mancato versamento delle tariffe, della contribuzione, come sono state focalizzate e messa in luce dalla Magistratura.

Anche su questo il nostro contratto ha dimostrato da una parte di essere consapevoli delle criticità, dall'altra di cercare di autoregolarsi, ad esempio con il divieto dei subappalti e con l'obbligo per gli appaltatori di applicare il contratto collettivo del trasporto logistico e spedizione. Credo che questo, il superamento di queste aree grigie sia un altro tema importante per avvicinare i giovani alle professioni della logistica. Il settore oggi manda segnali molto chiari, di consapevolezza, di voler uscire dall'ambiguità, da aree grigie che riguardano gli appalti e si pone chiaramente l'obiettivo di distinguere gli operatori che operano secondo le regole da quelli che operano in modo irregolare, e questo ha anche lo scopo di avere una concorrenza corretta e non falsata.

intervista a
Clemente Carta



Clemente Carta
presidente di **Fermerci**

Se continua questa tendenza il traffico ferroviario potrebbe regredire al 2015

Cargo ferroviario è elemento chiave della politica industriale del Paese: servono un piano pluriennale di rilancio e risorse certe

Ferrobonus, Norma merci, Ultimo Miglio e Agente Unico i nodi su cui intervenire in attesa di una legge quadro sulla logistica ferroviaria

Presidente Carta, Fermerci è ormai il riferimento associativo di eccellenza in Italia per il trasporto merci su ferrovia e, oltre a svolgere il ruolo di rappresentanza dei soci e di confronto con i policy maker del settore, produce importanti studi e analisi, che ci descrivono lo "stato dell'arte" del cargo ferroviario. Partiamo da qua: come è la salute del trasporto merci su rotaia in Italia e che aspettative possiamo avere per il prossimo anno?

I numeri ci restituiscono una situazione di forte difficoltà. Nel primo semestre del 2026 il traffico ferroviario merci si è attestato a 23,7 milioni di treni-km, contro i 25,8 milioni dello stesso periodo del 2025: significa una contrazione dell'8,1% e oltre 2 milioni di treni-km persi in soli sei mesi. È un dato ancora più significativo perché arriva dopo tre anni consecutivi di riduzione dei volumi.

Se questa tendenza dovesse proseguire anche nella seconda parte dell'anno, il 2026 potrebbe chiudersi intorno ai 47 milioni di treni-km, riportando il settore sostanzialmente ai livelli del 2015, prima della stagione della "cura del ferro" e delle misure che negli anni successivi avevano sostenuto la crescita del trasporto merci su rotaia. Parliamo di una proiezione, naturalmente, che dà però la misura della fase che stiamo attra-

versando.

Le cause sono diverse: la debolezza della produzione industriale, le tensioni geopolitiche, le difficoltà sui valichi alpini e, soprattutto in questa fase, l'impatto delle numerose interruzioni della rete legate ai lavori di potenziamento infrastrutturale. Sono interventi necessari, destinati a migliorare capacità e prestazioni della rete, che oggi stanno però incidendo in maniera molto pesante sull'operatività delle imprese ferroviarie merci.

Gli investimenti sulla rete creeranno le condizioni per avere un'infrastruttura più performante e competitiva, ma dobbiamo arrivare a quel momento con un sistema ferroviario merci ancora solido. Se durante i cantieri perdiamo servizi e clienti, una parte di quei traffici rischia di trasferirsi stabilmente sulla strada. Il 2027 dovrà, quindi, segnare un cambio di passo, affiancando agli investimenti infrastrutturali misure capaci di sostenere la competitività del settore e creare le condizioni per tornare a crescere.

Assistiamo a quello che io definirei il paradosso del PNRR. I massicci investimenti in infrastrutture avviati da RFI sulla nostra rete, che garantiranno maggiore capacità e fluidità del traffico in futuro, rischiano di mettere in ginocchio il trasporto merci su fer-



ro. Come se ne esce, al di là delle dichiarazioni di principio che sentiamo da molto tempo? Che interventi concreti avete chiesto al Governo e a RFI?

Un'interruzione ferroviaria ha conseguenze molto diverse rispetto a quelle che può avere su altre modalità di trasporto: significa deviazioni, allungamento delle percorrenze, maggiori costi di trazione e di personale, minore disponibilità di capacità e, in alcuni casi, l'impossibilità di mantenere il servizio alle condizioni precedenti.

Per questo abbiamo chiesto al Governo misure adeguate alla dimensione della crisi e un piano pluriennale di rilancio sostenuto da risorse certe. Il primo tassello è il Ferrobonus, che deve diventare uno strumento strutturale e pluriennale, con una dotazione adeguata e tempi di erogazione certi. È la misura che più direttamente sostiene la domanda di trasporto ferroviario e che consente alle imprese clienti di scegliere il treno anche in una fase in cui i cantieri ne aumentano i costi. Il secondo è la Norma merci, lo strumento che sostiene direttamente le imprese ferroviarie nell'erogazione dei servizi: in questa fase va rafforza-

ta, perché può aiutarle a reggere l'impatto dei cantieri senza ridurre i servizi.

C'è poi il tema dell'ultimo miglio ferroviario, a partire dalla manovra nei porti, che incide in modo significativo sul costo complessivo di ogni treno. Abbiamo sostenuto la norma che prevede misure a supporto della manovra ferroviaria portuale, ma manca ancora il decreto attuativo. Chiediamo che arrivi rapidamente e che sia accompagnato da risorse stabili: senza un ultimo miglio efficiente, il treno perde competitività proprio nei nodi in cui dovrebbe essere più forte.

Parallelamente, con RFI si sta lavorando a una programmazione delle interruzioni sempre più coordinata con gli operatori e a preservare una capacità adeguata al traffico merci durante i lavori, con particolare attenzione alle grandi direttrici e ai collegamenti internazionali.

Infine c'è il tema dell'agente solo, cioè la possibilità di condurre i treni merci con un solo macchinista, come avviene nella maggior parte dei Paesi europei. Il quadro normativo lo consente già e oggi siamo nella fase di sperimentazione che precede l'attuazione. È una

misura che non richiede risorse pubbliche e che può ridurre in modo significativo i costi operativi, oltre a dare una risposta alla carenza di personale di condotta. Per questo auspichiamo che il percorso venga accelerato.

Da osservatore esterno ho la sensazione che i problemi del trasporto merci su rotaia e la necessità di aumentare la quota modale del trasporto ferroviario siano sistematicamente sottovalutati dai Governi, e non uso a caso il plurale, quasi che le vostre richieste siano solo la tradizionale richiesta di sostegno economico per la propria attività, e non anche un serio problema di competitività del nostro Paese negli scambi commerciali, e una necessità sul fronte ambientale. È una lettura troppo pessimista o c'è davvero la necessità di far cambiare la percezione dell'importanza del cargo ferroviario non solo alla politica ma anche all'opinione pubblica a partire da noi giornalisti?

L'Italia è una grande economia manifatturiera ed esportatrice, fortemente integrata con i mercati europei. La possibilità di movimentare le merci in maniera efficiente attraverso porti, inter-

porti, terminal e valichi alpini incide direttamente sui costi e sulla competitività delle nostre imprese. Il trasporto ferroviario merci è quindi una componente della politica industriale del Paese. Per questo lo spazio ferroviario unico europeo deve diventare finalmente realtà. Se ne parla da anni, ma ai confini la rete resta ancora frammentata da barriere tecniche, operative e amministrative.

C'è poi un tema ambientale che credo vada rappresentato con maggiore forza. Secondo le elaborazioni contenute nel nostro Rapporto Annuale, ogni treno merci consente mediamente di risparmiare circa 3.800 litri di gasolio rispetto al trasporto su strada dello stesso quantitativo di merce. È un dato che rende immediatamente comprensibile l'impatto che può avere il trasferimento modale, soprattutto se moltiplicato per le migliaia di treni che ogni anno circolano sulla rete nazionale.

E questo non riguarda soltanto la riduzione delle emissioni di CO₂. Riguarda direttamente la qualità dell'aria. L'Italia è interessata da anni da procedure europee per il superamento dei limiti degli inquinanti atmosferici: per il PM10 la Corte di giustizia ha accertato il superamento sistematico e continuato dei valori limite in numerose aree del Paese, mentre un'ulteriore procedura ha riguardato il biossido di azoto, NO₂.

In questo quadro, aumentare la quota delle merci trasportate su ferro significa contribuire concretamente alla riduzione dei consumi energetici, delle emissioni e degli inquinanti atmosferici legati al trasporto stradale. È anche per questo che strumenti come il Ferrobonus e la Norma Merci devono essere considerati politiche dei trasporti di interesse generale: favoriscono il riequilibrio modale

e producono benefici che vanno ben oltre il perimetro delle imprese ferroviarie.

Dobbiamo quindi cambiare il modo in cui viene raccontato il trasporto ferroviario. Dietro un treno merci ci sono meno mezzi pesanti sulle strade, minori consumi di carburante, minori emissioni e congestione; ci sono anche industrie, porti e territori che devono competere sui mercati internazionali. È questa dimensione complessiva che deve trovare maggiore spazio nel dibattito pubblico e sulla quale credo che anche il mondo dell'informazione possa svolgere un ruolo importante.

Il CNEL mette a disposizione la sua potestà legislativa per redigere un disegno di legge quadro sulla logistica ferroviaria. Questo permetterebbe di scavalcare i singoli decreti ministeriali il cui destino è spesso incerto, garantendo per legge corsie prioritarie per le merci sulla rete nazionale e l'allocazione certa delle risorse finanziarie. Ci può spiegare meglio questa iniziativa e provare ad ipotizzare in quanto tempo una legge quadro del genere potrebbe vedere la luce?

L'iniziativa non nasce da un accordo formale, ma dalla disponibilità manifestata dal Presidente del CNEL, Renato Brunetta, a utilizzare la potestà di iniziativa legislativa del Consiglio per contribuire alla costruzione di una risposta strutturale alle difficoltà del settore. È una proposta che Fermerci ha accolto con grande interesse perché va nella direzione che sosteniamo da tempo: dare alla logistica ferroviaria una prospettiva stabile e di lungo periodo.

La nostra convinzione è che sia arrivato il momento di superare una politica costruita prevalentemente attraverso singole misure, incentivi con orizzonti temporali

limitati e provvedimenti che devono essere periodicamente rifinanziati. Il trasporto ferroviario merci deve essere riconosciuto come una componente strategica del sistema logistico nazionale e, come tale, inserito all'interno di un quadro coerente e pluriennale di politica dei trasporti. È questa, del resto, l'impostazione alla base della proposta di legge.

La proposta intende quindi dare maggiore certezza agli operatori, semplificare il quadro nel quale operano e creare condizioni più favorevoli alla crescita della quota ferroviaria delle merci. L'approccio è organico e riguarda gli strumenti di sostegno, la semplificazione, la disponibilità e l'utilizzo dei dati, le competenze e la valorizzazione dei benefici ambientali del trasporto ferroviario. Ambiti diversi che devono essere ricondotti all'interno di una strategia comune.

L'obiettivo è soprattutto cambiare prospettiva: passare dalla gestione delle singole emergenze a una politica industriale per il cargo ferroviario, capace di accompagnare il settore nella fase che stiamo attraversando e di offrire alle imprese un orizzonte stabile nel quale programmare investimenti e servizi.

Sui tempi sarebbe prematuro indicare oggi una scadenza. Abbiamo costruito una base concreta sulla quale avviare il confronto con le istituzioni e con le forze politiche. L'obiettivo è arrivare a un quadro che consenta al settore di attraversare questa fase di trasformazione e, al termine del grande ciclo di investimenti sulla rete, di essere nelle condizioni di sfruttarne pienamente i benefici, contribuendo alla competitività del sistema logistico e industriale italiano.

ORGANIZZATORI

IN COLLABORAZIONE CON



CAMERA DI COMMERCIO
PADOVA
il futuro a portata di impresa



FIERA DI PADOVA

14-15-16 OTTOBRE 2026



LA FIERA DEI SERVIZI E DELL'INNOVAZIONE PER L'IMPRESA

WWW.IMP-ACT.IT



GREEN
LOGISTICS EXPO
SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE

intervista a
Gianpaolo Serpagli



Gianpaolo Serpagli
presidente UIR - Unione Interporti Riuniti

***Interporti.
Siamo i luoghi dove
avviene l'interscambio
tra ferro e gomma***

Interporti finalmente riconosciuti dalla legge come infrastrutture strategiche a livello nazionale

Il fondamentale ruolo svolto per il riequilibrio modale e nella efficienza logistica potrà crescere con il completamento dell'upgrade della rete ferroviaria nazionale

Un recentissimo studio di Fedespediti certifica che il sistema degli interporti italiani è un pilastro della logistica nazionale. Come sempre i numeri ci aiutano a dare concretezza a questa affermazione: i 24 interporti che aderiscono a UIR (Unione Interporti Riuniti) e che rappresentano l'intera rete logistica e intermodale italiana, nel 2025 hanno movimentato complessivamente 52.800 treni merci, il 60% dei quali di trasporto intermodale e generato un fatturato complessivo di 214 milioni di euro con una redditività in crescita dell'8,7%. Globalmente gestiscono una superficie generale di circa 34 milioni di metri quadrati tra magazzini e terminal, con quasi 750 dipendenti diretti, a cui si aggiungono le migliaia di dipendenti delle imprese insediate nelle loro strutture. È un comparto in rapida evoluzione tecnologica e normativa sul quale si punta molto per far crescere in modo significativo, ma soprattutto efficiente e moderno la quota di trasporto ferroviario merci interno ed internazionale. Ne parliamo con Gianpaolo Serpagli presidente di UIR e di Cepim Interporto Parma che conosce profondamente le dinamiche del settore.

Presidente Serpagli, gli interporti sono un nodo fondamentale della catena logistica, ma forse sono poco conosciuti nelle loro funzioni, spesso confuse con quelle semplicemente immobiliari di gestione di magazzini. Ci spiega perché il vostro ruolo è centrale, specialmente se guardiamo al futuro?

Effettivamente siamo sempre stati considerati, non solo tra i non addetti ai lavori, dei nodi, secondari rispetto a quelli portuali e aeroportuali; basta pensare che gli interporti e i nodi intermodali terrestri sono stati inseriti in una pianificazione nazionale solo nel 2022. È tuttavia vero che negli ultimi anni, invece, la visibilità strategica dei nodi interportuali è sicuramente cambiata, grazie a tutto il lavoro fatto per raggiungere l'obiettivo dell'approvazione della legge 177 del 2025, che ha superato la storica legge che ha istituito l'interportualità italiana nel 1990. Più in generale, direi che il nostro lavoro, quello che svolgiamo ogni giorno, è un macrosistema integrato di trasporti e infrastrutture terrestri, intermodali per definizione, perché anche per legge noi siamo i luoghi dove avviene l'interscambio tra il ferro e la

gomma o tra due sistemi di movimentazione. Sappiamo il grande lavoro che si sta facendo in questo momento sulle linee ferroviarie italiane e sicuramente in un prossimo futuro potremo godere di performances migliori del trasporto ferroviario, che è stato penalizzato da questi interventi, chiesti anche da noi, ma che inevitabilmente hanno avuto effetti sulla puntualità dei servizi merci. All'interno delle nostre offerte, inoltre, ci sono le aree logistiche quindi non solo magazzini, in ambiti che spesso fanno riferimento o alle ZES per il sud o alle ZLS per il nord. Siamo quindi un sistema infrastrutturato ed interportuale che guarda al futuro con molto ottimismo.

Una delle sfide più significative che molti paesi, inclusa l'Italia, si trovano ad affrontare nel settore dei trasporti e della logistica è rappresentata dalle barriere infrastrutturali; un problema che come diceva poco fa interessa anche gli interporti soprattutto nelle infrastrutture esterne agli interporti stessi. Quale è la situazione attuale e che cosa vi aspettate per il futuro?

Molti degli interporti attuali hanno infrastrutture adeguate con i nuovi standard europei, quindi, per raccogliere treni da 750 metri. Buona parte delle linee italiane non era, prima dei lavori, adeguata a questo modulo. Portare la lunghezza dei treni a 750 metri cambia radicalmente le cose. Basti pensare che si raddoppia, di fatto, la capacità di carico di ogni treno. Parlando di trasporto intermodale, vuol

dire poter trasferire su rotaia l'equivalente di circa 50 camion. Questo vuol dire togliere mezzi pesanti dalle strade che sono sempre più congestionate e trafficate. Oltretutto, all'interno degli interporti questo lavoro di carico/scarico dei container e dei semirimorchi si fa in maniera molto veloce. Non è più il tempo di una contrapposizione tra ferro e gomma, perché, parlando frequentemente con gli autotrasportatori, tutti ci dicono che c'è una grandissima scarsità di autisti. Loro sono in una situazione di overbooking, senza riuscire a esaudire le varie richieste dei clienti, quindi credo che questo lavoro nei prossimi anni possa essere perfezionato sempre di più, consolidando un'integrazione virtuosa.

Ben cinque interporti italiani sono stabilmente classificati tra i primi 10 in Europa ma le strutture più importanti sono concentrate nel nord Italia. La richiesta di intermodalità terrestre, cioè tra ferro e gomma, è in forte crescita: questo può contribuire a un riequilibrio della distribuzione territoriale degli interporti e uno sviluppo di quelli del centro sud?

Credo proprio di sì: è vero che gli interporti sono più presenti nel nord Italia ma quelli del centro sud sono molto ampi, molto grandi, e credo che per il futuro, vista la nuova legge che da questa possibilità, potranno esserci degli sviluppi interessanti sia per quelli esistenti, ma anche per quelli che potrebbero nascere. Ci sono poi quelli che si affacciano sul versan-

te Adriatico che sono più piccoli e quindi hanno una possibilità di sviluppo per il futuro molto alta.

Si parla molto degli interporti come di una rete omogenea e integrata a servizio della nostra economia. Che scenari disegna la nuova Legge Quadro recentemente approvata e che qualifica gli interporti come infrastrutture strategiche a livello nazionale?

Voglio ringraziare il mio predecessore, Matteo Gasparato perché una buona parte del merito è dovuto a lui, alla sua caparbia, ma anche alla sua decisione di puntare ad avere una legge, che ci classificasse, strutture strategiche a livello nazionale. La nuova norma ci mette a disposizione 25 milioni, che non sono tantissimi, ma da qui al 2027 dobbiamo, insieme al Governo, pensare come impegnarli, e questo è un altro slancio che possiamo dare a tutto il sistema della logistica italiana, che non è una cosa da sottovalutare. Rappresentiamo il 10 % del Pil italiano e quindi avere un 10 % che cresce, che dà lavoro a più persone, che dà sostegno alle nostre aziende manifatturiere, può assicurare quel più di più di cui il nostro Paese ha bisogno per far crescere il prodotto interno lordo.

intervista a
Daniele Testi



Daniele Testi
presidente SOS Logistica

Molte aziende hanno capito che la sostenibilità è un tema di resilienza e competitività

La dimensione delle imprese italiane penalizza gli investimenti in sostenibilità

Negli ultimi vent'anni è cresciuta l'attenzione al tema e la consapevolezza alla interdipendenza di tutti gli attori.

Più dell'80% delle imprese logistiche italiane è coinvolta nella transizione green e quasi il 50% ha avviato iniziative in questa direzione grazie all'uso di mezzi di trasporto efficienti, energie rinnovabili, tecnologie innovative e processi più responsabili.

In un momento di incertezza globale come questo qualcuno purtroppo prova ancora a raccontare che adesso non ci possiamo permettere di pensare alla sostenibilità. È una mentalità sbagliata ed egoista che guarda al passato e ignora i concetti di responsabilità e rispetto, verso l'ambiente, i lavoratori, il futuro della propria impresa.

Daniele Testi, dalla fine del 2014 presidente dell'Associazione SOS LOGistica, è un riconosciuto pioniere e autorevole promotore della sostenibilità e dell'innovazione del settore.

Presidente Testi, sono 20 anni che lei spinge per questa rivoluzione culturale: considerare la sostenibilità una opportunità e non un ostacolo, al netto delle responsabilità collettive che noi tutti abbiamo verso il pianeta. Qual è la situazione oggi nel settore logistico?

Non spingo da solo, lo faccio insieme ai tanti colleghi che fanno parte dell'Associazione e, più in generale, ai tanti colleghi che hanno a cuore il futuro di questo settore. La situazione, rispetto a venti anni fa, è sicuramente cambiata. A quel tempo sostenibilità e logistica sembravano termini

inconciliabili. Quando si parlava di sostenibilità, il tema veniva percepito esclusivamente come un costo aggiuntivo, un vincolo in più che veniva imposto.

Adesso, per fortuna, la situazione è diversa, più fluida. Molte aziende del settore hanno capito che la sostenibilità è soprattutto un tema di resilienza e di competitività.

Quando parliamo di ridurre chilometri a vuoto, di ottimizzare i carichi, di digitalizzare i processi per collaborare lungo la filiera, non stiamo solo facendo bene all'ambiente, ma stiamo anche migliorando il conto economico e il servizio al cliente.

Siamo quindi passati a una nuova fase, dove la parola chiave non è più costo, ma creazione di valore. Non siamo ancora a un punto di equilibrio, ci sono tantissime criticità: il tema energetico, la frammentazione della filiera, la difficoltà di avere a disposizione competenze, in sintesi una nuova cultura più collegata alla sostenibilità.

Sono sfide che vanno ancora portate avanti, ed è questo il motivo per cui ha ancora senso un'Associazione nata appunto venti anni fa.

Quando parliamo di sostenibilità pensiamo principalmente all'hardware: automezzi, ferrovie, magazzini; ma quanto peso ha il software, cioè la digitalizzazione e le applicazioni di intelligenza artificiale, a partire dalla gestione dei dati?

Pesano tantissimo e peseranno sempre di più. Il software poi, almeno io la penso così, va considerato da due diversi punti di vista. Da una parte ci sono i dati e serve una tecnologia efficiente per governare le informazioni in byte. Forse in passato non abbiamo colto tutta l'importanza dei dati e della necessità di organizzarli per trasformarli in informazioni con valore aggiunto.

C'è poi anche un secondo aspetto del software, ed è il modello di governance. Su questo il settore sconta le dimensioni troppo piccole delle proprie aziende, per cui mancano delle iniziative innovative che mettano al centro una nuova strategia di sviluppo basata su un forte utilizzo dei dati e la costruzione di nuovi modelli. La dimensione media delle imprese, soprattutto in Italia, non permette di guardare all'innovazione con investimenti continuativi. Ci sono delle iniziative, anche istituzionali, che cercano di supportare questo tipo di sviluppo, ma rimangono estemporanee e non costruiscono una soddisfacente cultura del dato ed un approccio sistemico. Ci riescono solo le grandi multinazionali che hanno risorse, capacità, competenze per affrontare anche progetti con rischio di fallimento.

La piccola azienda non si può permettere di innovare e rischiare di fallire e quindi tende un po' a inseguire questo tipo di tecnologia.

Come in tutti i settori anche nella logistica la sostenibilità è praticata con la logica di "una pennellata di verde". SOS LOGistica da anni si batte contro le pratiche di greenwashing. Quanto danneggiano il settore e la transizione green questi che talvolta sono dei veri abusi?

Il tema del greenwashing intanto crea sfiducia. È un meccanismo perverso, le cui pratiche risalgono agli anni '60, anche se

il termine è stato coniato solo nel 1986, che serve a pitturare di verde qualche cosa che poi verde non è. Spesso non è neanche una modalità inseguita con determinazione, ma è semplicemente un errore dovuto alla scarsa conoscenza, alla semplificazione dei dati, a un approccio più collegato alla compliance che alla sostanza.

Le leggi stanno andando verso una protezione maggiore, soprattutto nei confronti dei consumatori.

È, comunque, un tema che impatta la logistica in seconda battuta, ma impatta molto le imprese che producono prodotti e beni di consumo. Tuttavia la logistica incide solo per una parte sulle performance di sostenibilità anche di quei prodotti che poi finiranno in un banco di vendita, in una distribuzione. Ancora una volta è un tema di conoscenza e consapevolezza che probabilmente migliora nel tempo, anche perché cambiano le generazioni. C'è una maggiore attenzione all'informazione, alla trasparenza, a ricordarsi che la logistica non è esclusivamente un mezzo, una tecnologia e un processo, ma anche la capacità di essere interconnessi con filiere interdipendenti rispetto a clienti e fornitori, istituzioni e quelli che chiamiamo portatori d'interesse. Per cui stanno cambiando le regole, e anche delle normative molto più stringenti.

Ad oggi il settore però non vede questo come uno dei temi più rilevanti perché è distante dal consumatore e, anche quando gli sarebbe più vicino, come nel caso dell'e-commerce, si tende a nascondere l'apporto della logistica invece di proporlo come elemento a valore aggiunto rispetto alla percezione del cliente finale.

Qual è la strada da intraprendere per una azienda del settore logistico che voglia affrontare se-

riamente e con risultati concreti la transizione green?

Diciamolo in sintesi. Serve inserire la sostenibilità all'interno della propria strategia e del proprio modello organizzativo, perché il modello attuale si rivela inadatto. Siamo troppo condizionati dalla logica del **profit and loss**, dei risultati di semestre, del trimestre, eccetera. Dobbiamo dotarci di nuovi indicatori.

Fare questo vuol dire impegnarsi a misurare cose che non sapevamo come misurare, ma per le quali ora abbiamo gli strumenti per farlo. Dobbiamo poi convincerci, logica e conti alla mano, che quella nuova misurazione non si trasforma in costo, ma, nel 90% dei casi, in un'opportunità perché diminuisce rischi rispetto alle normative, al controllo di alcuni fattori produttivi, come il consumo energetico, al posizionamento aziendale che sarà sempre più, volenti o nolenti, orientato dalla capacità di dimostrare un impatto ambientale minore sia nei confronti dei propri committenti, sia nei confronti della finanza e in generale di chi dà credito. Guarderemo così la nostra attività con una nuova ottica non più solo limitata al conto economico, ma che include gli impatti sul capitale sociale e sul capitale ambientale.

A Green Logistics Expo sarà presente sia come SOS LOGistica che come Piano 23. Ci può illustrare il senso delle attività da voi sviluppate durante il salone?

Sì, come SOS LOGistica avremo una sorta di villaggio con molti soci. Vorremmo replicare i nostri workshop verticali e avere anche un momento di convegno istituzionale, mentre come Piano 23 vorremmo portare il nostro podcast della logistica sostenibile, per cui questa è un'anteprima, chi ha buone idee?

GLE26
MAGAZINE

**FORUM
ITALIANO
DELLA
LOGISTICA**

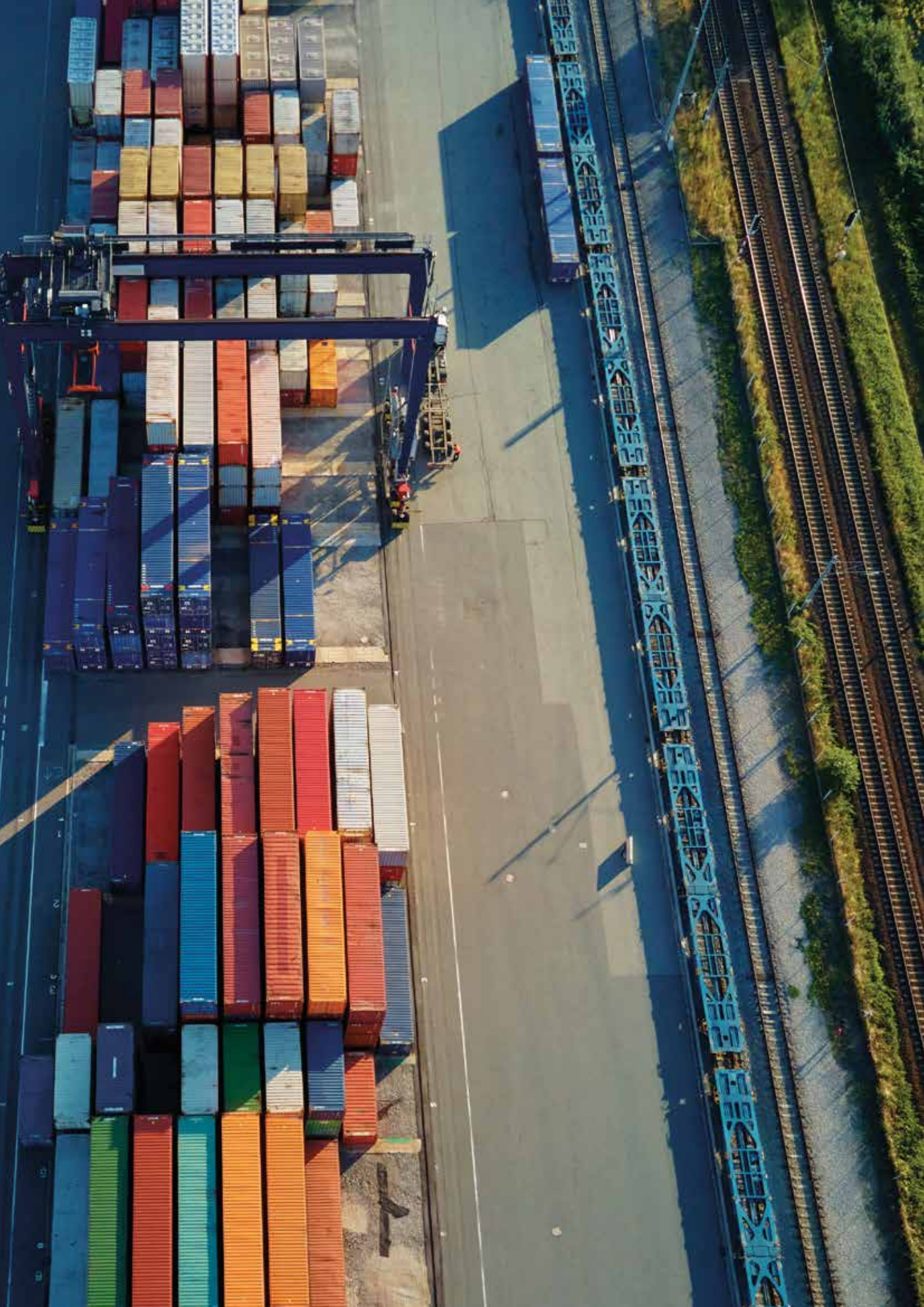


**OPERATORI
E STAKEHOLDER**



**GREEN
LOGISTICS
EXPO**

greenlogisticsexpo.com



intervista a
Sabrina De Filippis



Sabrina De Filippis
amministratore Delegato e Direttore Generale
FS Logistix

***L'attuale contrazione
dei volumi ferroviari è un
fatto congiunturale***

FS Logistix: costruire una piattaforma logistica europea integrata

Interventi fondamentali sulla rete ferroviaria in Italia e in Europa ma serve una pianificazione internazionale dei cantieri

Dottoressa De Filippis, proprio nel momento in cui il sistema logistico nel suo insieme ha compreso l'importanza del trasporto merci su ferro e in particolare le opportunità dell'intermodalità, la quota del cargo ferroviario diminuisce in modo preoccupante. Quale è la situazione dal suo punto di osservazione privilegiato e come FS Logistix vive questa fase?

Mai come oggi imprese, istituzioni e operatori logistici hanno compreso che la sostenibilità, la resilienza delle supply chain e la competitività del Paese passano attraverso una maggiore quota di trasporto merci su ferro e attraverso l'intermodalità. Eppure, nel breve periodo, assistiamo a una riduzione dei volumi ferroviari.

Dal mio punto di osservazione, però, è importante distinguere tra una difficoltà congiunturale e una tendenza strutturale.

La contrazione che vediamo oggi è legata a diversi fattori: il rallentamento della produzione industriale europea, la debolezza di alcuni settori energivori tradizionalmente molto ferroviari, l'instabilità geopolitica che modifica i flussi commerciali e, nel caso italiano, un numero senza precedenti di can-

tieri infrastrutturali sulla rete ferroviaria.

Per un operatore ferroviario, questo significa affrontare una fase complessa. Per FS Logistix significa farlo avendo una prospettiva più ampia. Noi oggi stiamo ridisegnando il modo di fare logistica, con l'ambizione di gestire l'intera catena del valore, che mette insieme ferro, strada, terminal, porti, magazzini e servizi digitali con una forte attenzione alla sostenibilità. Ricordiamo che siamo i primi in Europa ad aver ottenuto la Carbon Footprint di servizio su tutta la filiera logistica.

In questo complesso periodo storico emerge con grande forza il valore dell'intermodalità come metodo. La capacità di integrare diverse soluzioni consente di continuare a garantire ai clienti affidabilità e continuità operativa.

L'Italia sta investendo come mai prima d'ora nelle infrastrutture ferroviarie e logistiche. Gli interventi sui corridoi europei, sui terminal intermodali, sui collegamenti portuali e sull'ultimo miglio creeranno le condizioni per aumentare significativamente la competitività del trasporto ferroviario nei prossimi anni.

La sfida è rendere il ferro

la componente più efficiente di una catena logistica integrata.

Per questo il Gruppo FS, con FS Logistix, continua a investire oltre il breve periodo: con un Piano di oltre 2 miliardi di euro in infrastrutture, rinnovo delle flotte, digitalizzazione, nuovi servizi intermodali, nelle connessioni tra porti e retroporti, puntando a favorire sempre più l'integrazione in Italia e in Europa.

Quando il mercato tornerà ad accelerare, anche in vista del rilascio delle nuove infrastrutture, saranno proprio gli operatori che hanno investito nell'intermodalità e nella qualità della rete logistica ad essere nella posizione migliore per guidare la crescita. FS Logistix intende essere uno di questi.

Una delle questioni più serie, che lei ha già sottolineato più volte è quella della disponibilità delle tracce sulla rete. Sono in corso grazie al PNRR importanti interventi di upgrade sulle infrastrutture, che sono senz'altro positivi e necessari, ma come si diceva una volta con una battuta, non vorrei dover constatare che "l'operazione è riuscita benissimo ma il paziente è morto". Fuor di metafora, come affrontare questo periodo di difficoltà per i lavori, che tra l'altro non riguarda solo l'Italia ma anche altri Paesi Europei?

Gli investimenti infrastrutturali in corso grazie al PNRR e ai programmi europei sono indispensabili: stiamo modernizzando una rete che deve diventare più efficiente, resiliente e capace di sostenere la crescita del traffico

merci ferroviario.

Detto questo, per gli operatori è una fase critica a causa dell'inevitabile riduzione della capacità e se durante questa transizione non riusciamo a preservare la continuità del servizio, rischiamo di compromettere proprio quel patrimonio di clienti che vogliamo trasferire dalla strada alla ferrovia.

Dobbiamo affrontare questo periodo storico attraverso due leve principali.

La prima è la pianificazione internazionale dei cantieri. Le catene logistiche non si fermano ai confini nazionali. Un treno che parte dall'Italia attraversa spesso diversi Paesi europei. Se ogni gestore infrastrutturale programma i lavori in modo indipendente, il rischio è che le limitazioni si accumulino lungo il corridoio e riducano drasticamente la capacità disponibile. Serve quindi un coordinamento europeo molto più forte, soprattutto sui grandi corridoi TEN-T.

La seconda leva riguarda la prevedibilità. Siamo in grado di adattarci anche a situazioni difficili purché abbiamo visibilità sufficiente. I clienti industriali possono riorganizzare produzioni, magazzini e flussi, ma hanno bisogno di conoscere in anticipo disponibilità delle tracce, deviazioni e interruzioni. L'incertezza, più ancora della riduzione di capacità, è ciò che rende meno competitivo il trasporto ferroviario.

Oggi l'Italia e l'Europa stanno chiedendo alla logistica ferroviaria di crescere, di ridurre emissioni, di sostenere porti, interporti e manifattura. Per raggiungere

questi obiettivi è necessario garantire alle merci spazi e qualità di servizio adeguati anche durante i periodi di cantiere.

Questa situazione non riguarda solo l'Italia. Molti altri Paesi stanno affrontando contemporaneamente importanti programmi di rinnovo infrastrutturale. Significa che l'intero sistema europeo sta investendo per aumentare la competitività del ferro. È una fase complessa, ma è anche il segnale che il settore sta finalmente ricevendo l'attenzione che merita.

La vera sfida è attraversare questi anni senza perdere traffico ferroviario a favore della strada. Si rende necessario un dialogo strutturato e coerente tra imprese, istituzioni nazionali ed europee per mettere a sistema le esigenze e le soluzioni che garantiscono flussi logistici efficienti.

Lei parla spesso di integrazione e di filiera. Le grandi operazioni strategiche che state portando avanti servono a far crescere FS Logistix o rispondono a un obiettivo più ambizioso: contribuire alla costruzione di un campione logistico italiano in grado di competere con i grandi gruppi europei?

La logistica europea sta vivendo una forte fase di consolidamento. Nascono operatori sempre più grandi, integrati e internazionali, capaci di offrire ai clienti soluzioni end-to-end.

La concorrenza è positiva e contribuisce a migliorare il mercato. Il tema è far sì che esistano operatori italiani ed europei sufficientemente solidi.

In questo senso FS Logistix ha un'ambizione molto chiara: costruire una piattaforma logistica europea integrata che metta a sistema ferrovia, terminal, porti, trasporto stradale, servizi digitali. Le partnership e le partecipazioni che stiamo realizzando vanno lette all'interno di questa strategia.

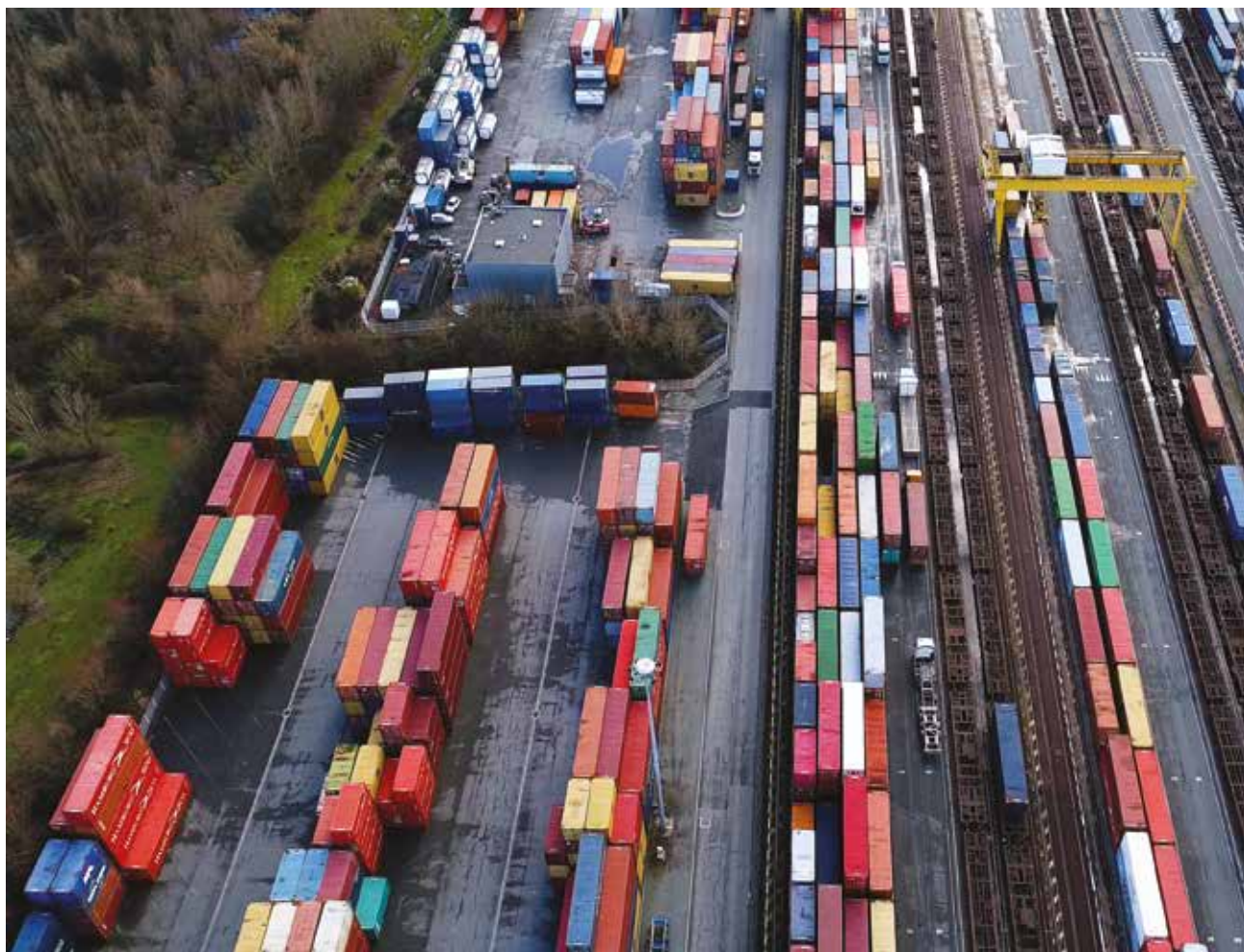
L'operazione che stiamo portando avanti con CFI, ad esempio, nasce da un'esigenza industriale molto concreta: aumentare la flessibilità operativa. In questa fase, poter contare su una maggiore capacità di trazione e

su un miglior coordinamento operativo rappresenta un vantaggio importante.

La vera logica strategica è quella di rafforzare l'integrazione della catena logistica, potenziare i servizi logistici su ferro, migliorare pianificazione e copertura operativa e supportare gli obiettivi europei di riequilibrio modale, efficienza energetica e riduzione delle emissioni di CO2.

C'è poi un aspetto che considero particolarmente importante. L'Italia dispone di un vantaggio geografico straordinario: è il naturale ponte logistico tra Mediter-

aneo, Europa continentale e Nord Africa. Per trasformare questa posizione geografica in vantaggio competitivo servono anche operatori capaci di coordinare reti, investimenti e servizi lungo l'intera catena del valore. Il nostro obiettivo non è creare un campione nazionale chiuso in sé stesso, ma costruire un player italiano forte, aperto alle collaborazioni e in grado di confrontarsi alla pari con i grandi gruppi internazionali, contribuendo allo stesso tempo alla competitività dell'intero sistema logistico del Paese.



intervista a
Giada Benincasa



Giada Benincasa

ricercatrice in diritto del lavoro
e vicepresidente della Commissione
di certificazione DEAL-UniMoRe per ADAPT

Appalti: individuazione di un quadro regolatorio chiaro

Logistica e appalti: un rapporto molto stretto che va gestito con consapevolezza e trasparenza

Il nodo delle tecnologie e dei software del committente utilizzati dall'appaltatore è un'area grigia che deve essere chiarita meglio dalle norme

Un tema importante e delicato è quello delle leggi e delle norme che regolano i rapporti tra imprese e lavoratori, e in particolare la complessa questione dei contratti di appalto, molto diffusi negli ultimi anni, ma ultimamente oggetto di indagini che ne mettono in discussione regolarità e trasparenza. Ovviamente non c'è discussione sulle attività manifestamente illecite e messe in atto per eludere la legge, a tutela sia dei lavoratori che delle imprese che operano in modo corretto. Bisogna invece approfondire la questione delle pratiche organizzative che si possono prestare a distorsioni o dubbie interpretazioni e dei dubbi che il sempre maggiore ricorso alle nuove tecnologie introduce nella definizione di un appalto "genuino". Grandi aziende in questi ultimi tempi hanno deciso di reinternalizzare alcune attività, proprio per non incorrere in irregolarità a fronte di una incertezza interpretativa. È proprio qui che emerge uno dei nodi più attuali: in alcuni casi l'utilizzo di software riconducibili al committente può essere interpretato come una forma di direzione, come un'ingerenza nell'organizzazione del lavoro dei dipen-

denti dell'appaltatore. Ne parliamo con Giada Benincasa, ricercatrice in diritto del lavoro e vicepresidente della Commissione di certificazione DEAL-UniMoRe per ADAPT, l'Associazione per gli studi internazionali e comparati sul diritto del lavoro e sulle relazioni industriali.

Dottoressa Benincasa ci aiuti a capire una materia così complessa e di grande attualità in un mondo logistico in veloce cambiamento, nel quale la regolamentazione giuridica spesso non riesce a stare al passo coi tempi. Talvolta si semplifica il tema e si parla semplicemente di appalti o subappalti illeciti ma così si rischia di fare di ogni erba un fascio. Ci spiega innanzitutto perché questi appalti di servizi sono così importanti per la logistica?

Innanzitutto dobbiamo partire dal presupposto che l'appalto, quindi il contratto di appalto e subappalto, è uno strumento giuridico previsto dal nostro ordinamento. È quindi uno strumento che consente di organizzare in modo diverso da altri strumenti le proprie lavorazioni. Mi riferisco, per esempio, a tutte quelle aziende, non solo nel settore della logistica, ma anche

adesso vedremo per quale motivo produttivo, che intendono svolgere le proprie lavorazioni mediante una terziarizzazione, un'esternalizzazione e quindi non svolgere l'intero ciclo produttivo all'interno della propria azienda. E gli appalti sono particolarmente importanti, soprattutto se parliamo di appalti di servizi nel settore della logistica, proprio perché questo settore sostanzialmente funziona sempre più attraverso quelle che sono delle filiere complesse, nelle quali operano soggetti diversi, spesso ogni soggetto con specializzazioni specifiche in determinate fasi. Dalla gestione del magazzino alla movimentazione delle merci, al confezionamento piuttosto che al trasporto, fino anche alla distribuzione e all'ultimo miglio. L'appalto, quindi, da questo punto di vista, non è necessariamente uno strumento utilizzato, ad esempio, per ridurre o abbattere il costo del lavoro, questa è la forma patologica dell'appalto. Quindi quei contratti di appalto tramite i quali il committente prima e l'appaltatore, dopo vanno a ricercare un abbattimento, un risparmio sul costo, che spesso si traduce anche in un risparmio sul costo del lavoro.

Da questo punto di vista, invece, l'appalto, inteso in modo fisiologico, è sostanzialmente una scelta organizzativa, se noi pensiamo anche non soltanto alle filiere complesse nell'ambito della logistica, ma proprio che la logistica spesso è una logistica conto terzi e

che quindi è un settore trasversale ad altri settori. Mi riferisco al settore della manifattura, alla GDO, al settore della moda che necessariamente, per svolgere le attività di logistica spesso si rivolgono ad operatori della logistica. Quindi il tema degli appalti non si gioca soltanto nell'ambito, all'interno della filiera tra operatori logistici, ma parte dall'inizio, quando abbiamo un'azienda che può essere, faccio un esempio su tutti nella GDO, quindi un supermercato che decide di non assumere direttamente lavoratori, facchini, magazzinieri piuttosto che autisti e trasportatori, ma decide di esternalizzare a un operatore della logistica specializzato in queste attività, questo servizio. Già, questo è un appalto.

Un conto è acquistare da un operatore specializzato un servizio organizzato in autonomia, un altro è cercare semplice manodopera da integrare nella propria struttura. È qui che si gioca il confine tra appalto genuino e forme improprie di utilizzo del lavoro esterno?

Certo, anche perché nella scelta dello strumento giuridico e per strumenti giuridici, può essere anche il ricorso a un appalto. Dobbiamo sempre necessariamente partire dalla necessità, dall'esigenza organizzativa. Mi spiego meglio: nel momento in cui un committente, che può essere un operatore di logistica piuttosto che un committente terzo di un altro settore, ha l'esigenza di inserire all'interno del proprio ciclo produttivo

della manodopera aggiuntiva rispetto ai dipendenti che già ha in forza, in quel caso lo strumento dell'appalto non è la soluzione idonea, perché lui ha semplicemente la necessità d'inserire ulteriori lavoratori all'interno del proprio ciclo produttivo. In quel caso dovremo quindi scegliere la somministrazione di manodopera tramite la disciplina specifica e quindi tramite il ricorso alle agenzie di somministrazione previste tramite accreditamento ed autorizzazione da parte del Ministero, non invece il contratto di appalto. Mentre nel momento in cui abbiamo come esigenza organizzativa quella di affidare all'esterno un servizio o un'attività - facevo prima il caso della GDO, quindi sostanzialmente un'azienda della GDO che intende non occuparsi delle attività di logistica, ma affidare all'esterno, a un operatore di logistica specializzato queste attività, in questo caso è necessario il ricorso al contratto d'appalto. La disciplina, poi, del contratto d'appalto prevede dei requisiti, degli elementi di genuinità che distinguono proprio il contratto di appalto da quello che è la somministrazione di manodopera, come per esempio l'autonoma organizzazione d'impresa che deve avere l'appaltatore, piuttosto che l'esercizio dei poteri datoriali tipici del datore di lavoro, che devono essere in capo all'appaltatore e quindi sarà l'appaltatore a esercitare il potere di direzione, di organizzazione e di controllo sui propri lavoratori. E non da ultimo, il

cosiddetto rischio d'impresa è un ulteriore elemento che caratterizza la genuinità di un contratto di appalto, a differenza della mera messa a disposizione di manodopera verso il committente, perché è l'appaltatore che, in quanto organizzazione autonoma, si deve anche assumere il cosiddetto rischio d'impresa.

Supply chain e magazzini funzionano sempre più attraverso software gestionali, algoritmi, sistemi di tracciamento, condivisi. Però se ogni tecnologia utilizzata per gestire o ottimizzare un processo viene interpretata come un controllo diretto del committente, diventa problematico adottare modelli operativi ormai di ordinario utilizzo....

Negli ultimi anni si sta ponendo il problema delle tecnologie utilizzate nell'ambito degli appalti, perché sostanzialmente dal 2019, abbiamo la prima pronuncia che si affaccia nel panorama giuridico da parte proprio del Tribunale di Padova. Pronuncia che ci dice che nel momento in cui l'appaltatore utilizza un software o uno strumento tecnologico che è in grado di dare delle direttive ai lavoratori dell'appaltatore e di organizzare il servizio dell'appaltatore, ma questa strumentazione è riconducibile al committente, quindi non all'appaltatore è come se fosse il committente a dare delle direttive ai lavoratori. Il famoso esercizio dei poteri tipici datoriali che, tramite la strumentazione tecnologica, viene esercitato non più dall'appalta-

tore ma dal committente. Da questo punto di vista, però, è necessario aggiungere che ci sono anche altre pronunce, che dal 2019 in poi si sono sviluppate e che cercano di tracciare un confine tra quando l'appalto può dirsi comunque genuino, nonostante l'impiego di tecnologie riconducibili al committente, e quando no: questo sostanzialmente si gioca prevalentemente su qual è l'autonomia organizzativa che rimane all'appaltatore nonostante l'utilizzo di queste tecnologie.

ADAPT ha promosso LIGAL, il Laboratorio di Innovazione Giuslavoristica negli Appalti della Logistica. Come opera questa struttura e che supporto offre alle imprese logistiche?

Il progetto nasce esattamente sulla base di quello che stiamo dicendo, quindi nella volontà di individuare un quadro regolatorio chiaro rispetto all'utilizzo delle tecnologie, proprio perché l'evoluzione tecnologica è incessante nel settore della logistica, ma non solo, e non possiamo pensare a chiedere agli operatori sul mercato di farne a meno, motivo per cui ADAPT promuove e ha promosso da un anno questo progetto "LIGAL" che ha l'obiettivo di indagare cosa accade in Europa. Abbiamo preso altri quattro Paesi di riferimento: la Francia, la Spagna, la Germania e i Paesi Bassi, per comprendere come lì viene utilizzata la tecnologia e come giuridicamente viene inquadrata nell'ambito degli appalti.

Questo ha un duplice

obiettivo: innanzitutto di conoscenza, capire dove si colloca l'Italia rispetto agli altri Paesi europei da questo punto di vista e, dall'altro lato, capire se ci sono degli spunti che possiamo prendere per un quadro regolatorio più chiaro rispetto a quello che abbiamo oggi, proprio per consegnare agli operatori, che sono poi i veri partecipanti a questo progetto, quella che può essere una regolamentazione più chiara a fronte dell'introduzione delle tecnologie.



intervista a
Cinzia Nocca



Cinzia Nocca
dirigente Ufficio ADM Veneto 5 – Padova

Digitalizzazione e automazione dei processi operativi il segreto della Dogana efficiente

I fast corridor doganali tra le innovazioni più significative per ridurre i tempi e snellire i flussi delle merci.

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha completato negli ultimi anni una vera e propria trasformazione digitale, collocandosi tra le amministrazioni doganali europee all'avanguardia. Ci può illustrare i cardini di questa rivoluzione e quanto favorisce la velocizzazione e la fluidità dei flussi di merci in import export dei nostri porti?

La trasformazione digitale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli è iniziata da un paio di decenni e rappresenta davvero una sfida che oggi può dirsi vinta, avendo proiettato l'Amministrazione in una dimensione decisamente moderna ed efficiente, nell'interesse del sistema Paese, in un contesto internazionale sempre più integrato e dinamico, caratterizzato da tempi d'azione ristretti e per questo sfidanti. La digitalizzazione e l'automazione dei processi operativi ha investito tutti e tre gli ambiti di competenza dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, dunque le dogane, il ramo accise e quello del gioco pubblico. Soffermato l'attenzione sul settore dogane, possiamo sinteticamente affermare che la digitalizzazione poggia su alcuni cardini tra loro integrati. Il primo è la dematerializzazione sempre più spinta delle procedure: dichiarazioni, documenti e comunicazioni con gli operatori viaggiano ormai esclusivamente per via te-

lematica, in piena coerenza con lo spirito del Codice doganale dell'Unione. Il secondo è l'analisi dei rischi, che consiste in un raffinato sistema automatico di selezione delle spedizioni da sottoporre a controllo, basato su parametri oggettivi e soggettivi che permettono di indirizzare l'attività in modo mirato, favorendo il rapido fluire dei traffici leciti. Oggi i sistemi a disposizione e le norme che li sorreggono, consentono di individuare in anticipo, già prima dell'arrivo della merce, le spedizioni da verificare. Il terzo è l'impiego di strumenti di controllo non invasivo, come gli scanner merci, strumenti sempre più sofisticati, che permettono di ispezionare i carichi senza aprire i contenitori, riducendo i tempi di sosta. A questi si aggiunge lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, che permette di riunire, in un unico punto di accesso telematico, gli interventi delle diverse Amministrazioni coinvolte, evitando duplicazioni e lunghe attese. Per i poli logistici, quali porti e interporti, e, in definitiva, per le imprese, l'effetto è concreto: tempi di sdoganamento più brevi e prevedibili, minori costi di sosta e maggiore certezza nella pianificazione delle catene logistiche, a vantaggio della competitività del sistema Paese. Tutto ciò è reso possibile da investimenti continui nelle infrastrutture informatiche e nella formazione del

personale, perché la tecnologia produce risultati solo se sostenuta da competenze.

L'importanza degli interporti come naturale terminal terrestre alle spalle dei porti sta crescendo costantemente. Quanto e come contribuisce a questa sinergia positiva l'istituzione dei fast corridor doganali?

Il fast corridor è una delle iniziative più significative avviate dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per saldare il porto con i suoi retroterra logistici. Il principio è semplice: la merce sbarcata viene trasferita, principalmente con i treni, senza il vincolo immediato ad un regime doganale (dunque evitando gli adempimenti nel punto di ingresso nel territorio doganale), dal porto all'interporto lungo un percorso controllato e tracciato per via telematica. Le operazioni doganali possono essere perfezionate presso l'interporto anziché in banchina. Il corridoio si fonda sullo scambio di informazioni in tempo reale tra l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, l'Autorità portuale, i terminalisti e i vettori, e sulle garanzie offerte da un trasferimento monitorato, che mantiene la sicurezza fiscale e doganale senza interrompere il flusso delle merci. I benefici sono evidenti: si decongestionano i terminal portuali, si riducono i tempi e i costi di sosta dei contenitori, si liberano prima gli spazi in banchina e quindi si riducono i tempi di sosta delle navi in rada, si valorizza la funzione centrale dell'interporto come vero e proprio terminale doganale nelle aree interne e più ampie del Paese. Per un interporto come quello di Padova, essendo peraltro collocato in una posizione geografica strategica, significa poter offrire alle imprese

servizi più rapidi e competitivi, con ricadute positive anche sul piano della sostenibilità economica, grazie a una gestione più efficiente dei trasporti e delle soste. L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli è impegnata a rafforzare questo modello insieme a tutti gli attori della filiera. Il successo del corridoio dipende dalla collaborazione: la condivisione dei dati e il dialogo costante con operatori e gestori delle infrastrutture sono le condizioni che lo rendono davvero efficace.

Infine dobbiamo ricordare che ADM svolge anche un importante ruolo di Sicurezza, tutela del consumatore e contrasto all'illecito anche a tutela degli operatori economici che rispettano le regole. Come avvengono i controlli sul rispetto delle normative sulla sicurezza dei prodotti (marchio CE), ma anche la lotta al commercio illegale, al traffico di merci contraffatte, al contrabbando. L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli svolge una funzione importante di presidio della sicurezza e della legalità, che non è solo orientata al tradizionale ruolo di tutela fiscale. Infatti, le competenze che le norme nazionali e i regolamenti unionali affidano all'Autorità doganale sono da tempo anche indirizzate agli ambiti cosiddetti extratributari, nell'interesse degli imprenditori onesti e dunque dei cittadini consumatori. Quindi l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, essendo un'Autorità pubblica che opera principalmente al momento dell'ingresso delle merci nel territorio dell'Unione europea, è in grado di intervenire, tra gli altri, anche nel settore della sicurezza dei prodotti, in raccordo con le autorità di vigilanza del mercato,

verificando la conformità dei beni, a partire dalla regolare presenza della marcatura CE, per evitare che prodotti non sicuri o privi dei requisiti previsti siano immessi in commercio. Sul fronte della contraffazione, la tutela dei diritti di proprietà intellettuale si attua anche in collaborazione con i titolari dei marchi. Quest'ultimo aspetto è molto importante per uno Stato come l'Italia, caratterizzato da una straordinaria vocazione all'inventiva e alla manifattura di pregio. Il tradizionale contrasto al fenomeno del contrabbando doganale, basato principalmente sull'aggiornamento delle misure di politica commerciale stabilite a protezione dell'economia italiana ed europea, è garantita dalla competenza di personale specializzato che è in grado di interpretare i dati estratti dai sistemi informativi in dotazione e dalla cooperazione con le altre forze di polizia e con le Amministrazioni doganali estere, il tutto per intercettare sia le spedizioni di merci non dichiarate, sia quelle che lo sono in modo fraudolento. In conclusione, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli opera con controlli mirati ed efficaci, che proteggono cittadini e imprese oneste senza rallentare i traffici regolari. L'obiettivo si raggiunge prima di tutto diffondendo la cultura della legalità nelle relazioni commerciali internazionali, attraverso il costante dialogo con le imprese e i cittadini, che l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli attua non solo con gli ordinari canali multimediali, ma anche garantendo la propria presenza nelle principali manifestazioni fieristiche nazionali, intervenendo nei convegni e incontri tematici con gli operatori di settore.

intervista a
Alessia Trevisan



Alessia Trevisan
socia e membro del management di **Cami2**

Il servizio è una parte fondamentale del prodotto

Passaggio generazionale ed essere donna: due criticità solo presunte

Sono molti gli spunti che **Alessia Trevisan**, socia e membro del management di **Cami2**, facente parte del Gruppo Selini da fine 2024, ci fornisce nel corso di una conversazione nella sede della sua azienda di Padova. Manca solo un anno al 30° anniversario della fondazione di una realtà che nel tempo è diventata **leader nell'intralogistica** nel Veneto Centrale, un'area ad alta industrializzazione. La narrazione della propria storia e l'illustrazione delle scelte strategiche che ha fatto potrebbero fornire un importante spaccato della storia economica dell'ultimo trentennio.

Alessia è **donna e proprietaria** per quote di un'impresa logistica, vale a dire un settore a grande concentrazione maschile in cui le donne non superano il **22% del personale**, in gran parte impegnate in funzioni amministrative. Se si considerano, invece, solo i ruoli dirigenziali la percentuale scende **sotto il 15%**. È proprio in questo segmento, con una presenza femminile così rarefatta, che lavora Alessia. Dalle sue parole, nessun particolare problema od ostacolo è però emerso a causa del suo genere quando è entrata in azienda. Ci rivela solo una sua particolare premura, potremmo dire un supplemento di delicatezza

za femminile: *"sono entrata in punta di piedi"*. Donna sì, ma anche figlia del titolare e, come ama dire, *"cresciuta a pane e muletti"*.

E qui si presenta un secondo elemento che potrebbe interessare una "microstoria" economica dell'ultimo trentennio: il **passaggio generazionale**. Alessia, figlia di Mauro Trevisan, fondatore di Cami2, rappresenta la seconda generazione ad entrare nella direzione aziendale. *"È un passaggio sempre molto delicato e per me molto significativo"*, ci confessa. Infatti, se è vero che è cresciuta in mezzo alle macchine per il sollevamento, è altrettanto vero che la sua formazione si è presto allontanata dall'operatività dell'azienda. *"Il mio curriculum è infatti caratterizzato da studi scientifici, una laurea in giurisprudenza e l'abilitazione all'avvocatura"*.

È solo dopo queste tappe che il "destino", nelle sembianze del padre, le indica l'azienda come il luogo naturale della sua realizzazione professionale.

"In quel momento, 2013, ero convinta e lo sono tutt'ora - ci dice - che il bagaglio giuridico che avevo acquisito fino ad allora, fatto di norme, codici e principi del diritto, non fosse da solo sufficiente per comprendere e governare le dinamiche del business aziendale. E' da questa

consapevolezza che è nata la decisione di intraprendere, parallelamente al lavoro in Cami2, un ulteriore percorso di formazione ed ho frequentato l'MBA Imprenditori presso il **CUOA Business School**, la scuola di formazione manageriale di Altavilla Vicentina, proprio per acquisire una visione imprenditoriale completa e trasversale. Lì ho capito che oltre al fascino dei codici c'è anche quello dei numeri. L'obiettivo aziendale era molto chiaro: si trattava di trasformare l'azienda da una realtà a conduzione familiare ad un'organizzazione con una struttura manageriale, preservando al tempo stesso i valori e l'identità che hanno sempre caratterizzato la nostra impresa."

E allora è il momento di indicare qualche numero. Cami2 è **concessionaria di Toyota Material Handling Italia**. Fondata nel **1997** da Mauro Trevisan, contava all'epoca un solo dipendente. "Da allora - continua Alessia - ogni anno è stato un anno di crescita e oggi Cami2 può contare su 70 collaboratori e realizza un fatturato che supera i 20 milioni di euro. Siamo diventati una grande squadra che a fine 2024, grazie ad un'importante operazione strategica, è entrata a far parte del Gruppo Selini, una realtà importante con cui condividiamo visione ed obiettivi e che ci consente di guardare al futuro con una forza ancora maggiore. Cami2 - continua Alessia - opera in tutta la provincia di Padova e in parte di quella di Venezia. Il nostro core business resta la vendita, il noleggio e l'assistenza di carrelli eleva-

tori, ma negli anni abbiamo progressivamente ampliato la nostra offerta, affiancando ai carrelli elevatori prodotti, servizi e soluzioni complementari che ci consentono oggi di rispondere alle diverse esigenze della logistica industriale."

Obiettivo centrato? "In gran parte sì. Ci siamo riusciti - continua Alessia - grazie a una grande determinazione e, soprattutto, alla costruzione di un'organizzazione più strutturata, flessibile ed efficiente. Allo stesso tempo, però, abbiamo saputo preservare alcuni punti di forza che derivano dalla nostra storia e dal profondo legame con il territorio: la capacità di mantenere processi decisionali snelli, limitare gli appesantimenti burocratici e dare ai nostri clienti risposte rapide ed efficaci."

Vediamo, in sintesi, l'organizzazione di Cami2. "I prodotti principali, ossia i carrelli elevatori, sono prodotti da grandi costruttori multinazionali che garantiscono elevati standard qualitativi e un'offerta in continua evoluzione, grazie alla ricerca e all'innovazione tecnologica. Come Cami2, è sul servizio che possiamo fare davvero la differenza e distinguerci dai nostri competitor. Oggi gestiamo un parco di circa 3.000 carrelli a noleggio, ai quali si devono sommare altri 4.000 carrelli di proprietà dei clienti, si tratta quindi di 7.000 macchine alle quali dobbiamo garantire assistenza e che in un anno generano più di 33.000 chiamate."

Come rispondere efficacemente a tutte queste richieste?

"Abbiamo 26 furgoni attrezzati che pattugliano il territorio e offrono un servizio di assistenza che interviene entro 24 ore dalla chiamata, mentre l'officina interna può contare su 15 tecnici specializzati e un magazzino con oltre 10.000 codici ricambi sempre disponibili."

I nostri tecnici esterni intervengono direttamente presso il cliente, con il proprio furgone completamente attrezzato e dotato di sistema informatico connesso, che consente loro di avere a disposizione la storia di ogni singola macchina, conoscere gli interventi effettuati, gli eventuali punti critici e il grado di obsolescenza. Questo permette non solo di intervenire in modo rapido e mirato, ma anche di anticipare possibili criticità, evolvendo così da una logica di semplice assistenza ad un vero e proprio "service predittivo". Un'attenzione particolare è riservata anche alla formazione dei nostri tecnici che possono contare su un percorso formativo altamente qualificato attraverso la Toyota Academy, con un aggiornamento costante delle competenze tecniche e professionali"

Per monitorare le performance del proprio service sono **numerosi i KPI** adottati da Cami2, ma Alessia ci tiene a raccontare delle piccole esperienze avute con i propri clienti quali. "Le conferme più gratificanti arrivano dai nostri clienti. Non è raro ricevere telefonate di ringraziamento per la tempestività con cui siamo riusciti ad intervenire nella risoluzione di un problema. Nulla da to-

gliere al valore degli indicatori professionali, ma la testimonianza diretta del cliente ha un valore particolare: è espressione di un rapporto umano costruito nel tempo, tutt'altro che estemporaneo, e proprio per questo ha un grande significato che merita di essere riconosciuto."

"L'efficienza e la tempestività del nostro Service - continua Alessia - dipende certamente dall'organizzazione ma non otterrebbe le attuali performance senza la presenza di una squadra di tecnici competenti e coinvolti nel raggiungimento dei propri obiettivi."

Questo ci porta ad un nuovo capitolo, quello dell'ambiente visto da due diversi punti di vista, quello della qualità dell'ambiente lavorativo e quello, più generale, della sostenibilità.

"Sono entrambi aspetti per noi fondamentali, sui quali portiamo avanti un impegno concreto e costante. Ritengo indispensabile offrire ai nostri collaboratori un **ambiente di lavoro positivo** e appagante. E' un tema che, come responsabile delle risorse umane, sento particolarmente vicino. Cerchiamo di tradurre questo impegno in scelte concrete: processi interni snelli, relazioni dirette tra i diversi livelli, un piano di welfare aziendale strutturato e, laddove possibile, una certa flessibilità nella gestione degli orari".

E sulla sostenibilità ambientale? "Anche su quest'ultima - aggiunge Alessia - il nostro impegno è concreto e, insieme al Gruppo Selini, stiamo lavorando al percorso che ci porterà al **bilancio**

di sostenibilità. Cami2 opera a valle della produzione e, proprio per questo, il nostro contributo si concentra sugli ambiti nei quali possiamo incidere direttamente: la riduzione degli sprechi, l'efficienza dei processi e la diffusione di una cultura aziendale sempre più attenta e rispettosa dell'ambiente."

Un numero molto alto di clienti da assistere. Sono tutti della stessa tipologia? "Assolutamente no. La nostra clientela è molto eterogenea, non solo per dimensioni, ma soprattutto per modalità di lavoro. Ogni realtà ha necessità specifiche e proprio per questo la nostra flessibilità diventa un elemento fondamentale."

Chiudiamo con due battute che guardano al futuro. Non siamo più sulla microstoria economica ma sulla futurologia. Parliamo del futuro dei magazzini e dell'I.A. Intelligenza artificiale.

"Automazione e A.I. sono due evoluzioni strettamente connesse, pur mantenendo ambiti e funzioni distinti. Il magazzino del futuro si muove verso livelli di automazione sempre più avanzati, nei quali l'intelligenza artificiale avrà un ruolo crescente. Già oggi, accanto a macchine tradizionali ma tecnologicamente evolute, stiamo lavorando con sistemi AGV, che introducono una nuova logica nella movimentazione e portano anche a ripensare l'organizzazione degli spazi nei quali operano.

C'è una riflessione più generale da fare sull'I.A., che riguarda ciascuno di noi e molti aspetti della nostra vita. Se utilizzata con con-

sapevolezza e cautela, può rappresentare uno strumento molto utile e offrire grandi opportunità. Credo però sia importante mantenere la capacità di distinguere ciò che possiamo affidare alla tecnologia da ciò che deve rimanere nelle nostre mani. Da mamma questo tema mi tocca ancora più da vicino. Quest'anno mia figlia ha iniziato il liceo classico. Chi farà le versioni dal latino? Io spero le possa fare ancora lei."



SOS logistica

ASSOCIAZIONE PER LA LOGISTICA SOSTENIBILE

PORTIAMO LA SOSTENIBILITÀ NELLA LOGISTICA

Insieme
un passo per volta

Dal 2005, siamo l'associazione focalizzata sulla Logistica Sostenibile, ideatrice del Primo Rating di Sostenibilità Logistica®.

Promuoviamo una **logistica sostenibile**, innovativa e responsabile che crei valore per le imprese, le persone e il territorio.

Insieme ai nostri associati costruiamo ogni giorno un mercato in cui **etica e rispetto dell'ambiente sono alleati del business**.

Perché la sostenibilità, oggi, per le tutte le aziende della filiera, è **l'unica direzione strategica percorribile** per continuare a prosperare nell'incertezza geopolitica globale.



**VUOI FARE ANCHE TU
LA DIFFERENZA?**

Aderisci all'associazione
per la Logistica Sostenibile



**Passa a trovarci
al CANTIERE DELLA SOSTENIBILITÀ
stand n. 268**

*Ti aspettiamo
in fiera!*

GLE26
MAGAZINE

FORUM ITALIANO DELLA LOGISTICA



 **FOCUS**



GREEN
LOGISTICS
EXPO

greenlogisticsexpo.com

**PADIGLIONE 7
CORSIA B
STAND 055**



MIT
MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

RAM S.p.a.
Logistica · Infrastrutture · Trasporti



La presenza di uno stand MIT-RAM alla fiera “Green Logistics Expo 2026” è finalizzata a valorizzare il ruolo delle politiche pubbliche e degli investimenti strategici per la modernizzazione del sistema logistico nazionale, con particolare riferimento alla digitalizzazione della catena logistica, con un focus dedicato agli interventi finanziati dal PNRR in tale settore.

All'interno dello stand è presente un corner dedicato al progetto europeo finanziato dal programma “Connecting Europe Facility” (CEF) della Commissione Europea. Il progetto rappresenta per l'Italia una prima importante occasione di sperimentazione concreta del nuovo ecosistema europeo per lo scambio digitale delle informazioni sul trasporto merci.

di
Alessandro Creazza



Alessandro Creazza
docente di **Logistica e Supply Chain Management** presso LIUC

Lavorare sulle filiere

Decarbonizzare la logistica: le leve su cui lavora il Green Transition Hub

Il trasporto resta lo snodo principale, ma va decarbonizzata l'intera filiera.

Per decarbonizzare la logistica non basta una singola soluzione: occorre intervenire in modo coordinato su più leve lungo tutta la supply chain. Con questa impostazione il Green Transition Hub (GTH) della LIUC - Università Cattaneo lavora sulla transizione ecologica delle filiere. Magazzini, trasporti, imballaggi e unità di carico fanno parte di un unico sistema, le cui emissioni si possono ridurre davvero solo se si agisce su ciascuno di essi, misurando con rigore e lavorando a stretto contatto con le imprese. Di seguito presentiamo le principali evidenze che stiamo raccogliendo.

Il magazzino green

Il magazzino viene spesso considerato un nodo "statico" della filiera, ma incide in modo rilevante su consumi energetici, suolo occupato e traffico generato. La prima ricerca che abbiamo svolto in questo ambito (Green Warehousing - Atlante della Logistica Green, realizzato con WCG) ci ha permesso di identificare le caratteristiche che rendono un immobile logistico ambientalmente sostenibile e di offrire una fotografia dello stato di sostenibilità del real estate logistico. Con il progetto WISE - Warehouse 5.0, sviluppato con la partecipazione del Joint Research

Centre della Commissione Europea, guardiamo al magazzino anche come luogo di lavoro e come presenza sul territorio: l'integrazione tra automazione e persone, i benefici in termini di occupazione e innovazione, il consumo di suolo e il traffico indotto. Da questi lavori ricaviamo un'indicazione precisa: l'efficienza energetica dell'edificio conta, ma pesano altrettanto la localizzazione, l'accessibilità e il modo in cui il magazzino si inserisce nelle reti di trasporto e nell'ecosistema sociale.

Intermodalità: il progetto SWITCH

Il trasporto resta la principale fonte di emissioni della logistica. Nel progetto SWITCH (Interreg Italia-Svizzera) studiamo come favorire lo shift modale dalla strada alla rotaia lungo i corridoi transfrontalieri alpini. Dalle interviste, dalle survey rivolte agli attori della domanda e dell'offerta di trasporto intermodale e dai casi pilota è emerso un potenziale concreto, frenato da ostacoli organizzativi e informativi più che infrastrutturali: difficoltà di accesso ai servizi, scarsa visibilità sulle tracce disponibili, dubbi sull'affidabilità. Il progetto sta quindi sviluppando una piattaforma digitale basata su AI (OptimodalAI) a supporto del trasporto intermodale e avviando

servizi pilota sui corridoi del Sempione e del Gottardo.

L'overpackaging nell'e-commerce

Nell'e-commerce l'imballaggio è una leva spesso sottovalutata. Si parla di overpackaging quando si usa più materiale del necessario per "proteggere" il prodotto: si finisce per trasportare aria e materiali superflui, con costi più alti di stoccaggio, trasporto e smaltimento, più emissioni e un maggiore consumo di materia prima. L'Osservatorio sull'Overpackaging, realizzato con Tecniche Nuove, prova a comprendere cosa genera questa inefficienza, dove si genera, e quali leve potrebbero essere adottate per risolvere questo problema. Abbiamo mappato attori e centri decisionali, dal produttore dell'imballaggio fino alla consegna, e ci siamo confrontati con le imprese della filiera. Le cause non sono soltanto tecnologiche: pesano molto le decisioni sull'imballaggio prese da attori diversi, spesso senza coordinamento tra loro. Il tema sta guadagnando peso anche per effetto del nuovo Regolamento europeo sugli imballaggi (PPWR), e la Green Logistics Survey 2026 che abbiamo realizzato a supporto di questi studi, registra infatti uno spostamento degli investimenti verso imballaggi e unità di carico.

Pallet e unità di carico

Il PPWR introduce obiettivi di riutilizzo anche per gli imballaggi da trasporto. Un elemento fondamentale in questo senso è la ritornabilità dei flussi di pallet: come progettare circuiti di ritorno

efficienti, quali modelli (interscambio, pooling, noleggio) siano più sostenibili e a quali condizioni il riutilizzo generi un beneficio ambientale reale, senza che i viaggi di ritorno a vuoto ne annullino il vantaggio. Il riuso funziona se la rete logistica lo rende conveniente e gestibile, e questo richiede meccanismi di coordinamento adeguati tra gli attori.

ESG e rendicontazione

La decarbonizzazione richiede anche trasparenza. L'Osservatorio ESG nel settore della logistica e dell'autotrasporto, promosso con il Freight Leaders Council, monitora la diffusione delle pratiche ESG nella filiera dei beni di largo consumo coinvolgendo produttori, retailer e trasportatori. La rendicontazione sta diventando un fattore competitivo nei rapporti con committenti sempre più esigenti, e la Green Logistics Survey 2026, prima citata, conferma la stessa tendenza: nel 2022 le imprese investivano nella logistica green soprattutto per cultura aziendale, in seguito per ragioni reputazionali, mentre oggi la sostenibilità è percepita come una variabile economico-finanziaria, legata al peso dei criteri ESG presso investitori e istituti di credito. Perché le soluzioni adottate producano tutti i benefici attesi servono però strumenti efficaci per misurarne gli effetti; in mancanza di una misura, una parte del valore generato rischia di passare inosservata.

Logistica inversa: RE-Routing

Così come la gestione dell'imballaggio, analogamente anche la gestione dei

flussi di ritorno sta assumendo un ruolo sempre più centrale per la crescita del canale del commercio elettronico. Il progetto Re-Routing che abbiamo sviluppato con SCS Consulting ci ha permesso di identificare opportunità per gestire i resi in modo eco-efficiente, bilanciando servizio, costi e impatto ambientale. Anche in questo caso, ciò che abbiamo imparato è che non si tratta di un problema di ottimizzazione singola o locale dei processi. È una sfida di filiera che vede il ruolo della politica di reso come il pivot principale dell'eco-efficienza, e la necessità di azioni di settore che vadano a promuovere meccanismi in grado di scardinare la "trappola dei resi a ogni costo": soluzioni quali l'omnicanalità per la gestione dei resi, il consolidamento dei ritorni, e politiche di reso dinamiche e differenziate possono aiutare a sviluppare processi più eco-efficienti.

Una visione di sistema

Dalle evidenze raccolte in questi progetti emerge che nessuna leva, da sola, è sufficiente. La decarbonizzazione della supply chain richiede di combinare la misura, le scelte di rete (localizzazione, intermodalità, flussi di ritorno) e la collaborazione tra gli attori, come mostrano i casi dell'overpackaging e dei resi. Molte delle inefficienze che osserviamo dipendono meno dalla mancanza di tecnologie che dalla difficoltà di coordinare decisioni prese in punti diversi della filiera. Su questo il Green Transition Hub continuerà a lavorare insieme alle imprese.

di
Massimo Marciani



Massimo Marciani
presidente del Freight Leaders Council

Il costo dell'incertezza vale anche per le città

La produttività dell'ultimo miglio si gioca nello spazio urbano

Negli ultimi anni le consegne sono diventate più frammentate, le finestre temporali più strette, i resi più frequenti. Chi ne paga il costo?

Quando si parla di distribuzione urbana, si tende a pensare che il problema principale siano i chilometri. In realtà, il vero costo nasce spesso dall'incertezza. Un percorso si può pianificare. Molto più difficile è sapere quanto durerà una fermata, se lo stallo sarà libero, se il destinatario sarà presente, se servirà un secondo tentativo o quanto tempo verrà perso negli ultimi cento metri. È qui che si gioca una parte decisiva della produttività dell'ultimo miglio. E quindi del margine.

Negli ultimi anni abbiamo aumentato la pressione sul sistema. Le consegne sono diventate più frammentate, le finestre temporali più strette, i resi più frequenti. Abbiamo abituato il consumatore a considerare normale una consegna gratuita, immediata e personalizzata. Ma la consegna gratuita non esiste. Se non la paga il consumatore, la paga qualcun altro: il merchant, il vettore, il lavoratore oppure la città, attraverso congestione, occupazione dello spazio e altre esternalità. Il problema è che questo costo resta spesso nascosto e quindi non orienta correttamente le scelte.

Per questo occorre tornare a parlare di domanda qualificata. Una consegna a

domicilio entro due ore non è lo stesso servizio di un ritiro il giorno successivo in un punto di prossimità. Se chiediamo prestazioni diverse, dobbiamo riconoscerne il diverso valore economico e organizzativo. Tempi, luogo di consegna, flessibilità del destinatario e probabilità di successo al primo tentativo modificano radicalmente il costo del servizio. La sostenibilità della logistica urbana non dipende soltanto dall'offerta. Dipende anche dal modo in cui viene generata e orientata la domanda.

Il margine, a mio avviso, si costruisce su tre fattori: densità, certezza e condivisione. Densità significa concentrare più consegne in una stessa fermata o in un'area limitata. Certezza significa ridurre l'imprevedibilità di accessi, spazi e tempi. Condivisione significa usare meglio infrastrutture e informazioni, evitando che ogni operatore costruisca il proprio sistema chiuso.

Anche gli indicatori devono cambiare. Il dato economico che guarderei per primo è il costo per consegna riuscita. Poi misurerei le fermate produttive per ora, la densità di ogni fermata e il tasso di successo al primo tentativo. Aggiungerei il tempo impiegato per trovare uno stallo, la distanza

percorsa a piedi e il tempo effettivamente necessario per completare la consegna. Un mezzo non crea valore perché percorre chilometri. Crea valore quando completa il servizio. Continuare a misurare soprattutto per correnze e velocità rischia di non vedere dove si produce davvero inefficienza.

Locker, punti di ritiro, microhub e magazzini di prossimità possono essere strumenti utili, ma non sono soluzioni valide per definizione. Un locker funziona se è collocato dove serve, se ha rotazione e se si integra con gli spostamenti delle persone. Un microhub crea valore se esiste una domanda sufficientemente densa e se l'aumento di produttività dell'ultima tratta compensa il costo dello spazio urbano, della rottura di carico, della sicurezza e della gestione. Le soluzioni vanno giudicate sui risultati, non sull'etichetta di innovazione.

Lo stesso vale per lo spazio. Prima di costruire nuove infrastrutture dovremmo chiederci se utilizziamo bene quelle che già esistono. Parcheggi con capacità libera in alcune fasce orarie, immobili sottoutilizzati, stalli che possono cambiare funzione durante la giornata. La città dispone di risorse che spesso non vediamo perché continuiamo a gestirle con logiche rigide. Lo spazio urbano non è soltanto scarso. È anche utilizzato in modo disomogeneo nel tempo. Rendere visibile questa capacità è il primo passo per poterla utilizzare meglio.

Il bordo strada, in particolare, va considerato una vera

risorsa economica. Se un operatore sa che uno stallò sarà disponibile, può pianificare la fermata. Se può prenotarlo e conosce in anticipo le regole di accesso, trasforma un'attività incerta in un processo industriale. Anche uno stallò a pagamento può avere senso, purché il pagamento acquisti un servizio reale: disponibilità, controllo, informazioni aggiornate e regole certe. Il problema non è pagare lo spazio. Il problema è pagare senza ricevere certezza.

Qui la digitalizzazione può fare una differenza concreta. Non serve aggiungere una piattaforma a tutte quelle che già esistono. Serve rendere interoperabili dati e regole. L'operatore deve poter sapere, prima di entrare in una zona, quali condizioni troverà: accessi, finestre temporali, disponibilità degli stalli, eventuali prenotazioni, limitazioni e alternative. La città deve poter osservare come viene utilizzato lo spazio e adattarne la gestione. Quando domanda, capacità e regole diventano leggibili, l'incertezza si riduce.

Questo cambia anche il rapporto tra amministrazioni e operatori. La regolazione non dovrebbe limitarsi a vietare o autorizzare. Dovrebbe creare condizioni operative certe. Una regola efficace è una regola comprensibile, stabile per il tempo necessario alla programmazione e verificabile. Se invece accessi, orari e condizioni cambiano senza un sistema informativo coerente, il costo dell'incertezza ricade sull'intera filiera. La logistica ha bisogno di regole, ma soprat-

tutto ha bisogno che quelle regole siano applicabili e traducibili in processi.

Dobbiamo quindi misurare meglio ciò che accade tra l'arrivo del mezzo nell'area di destinazione e la consegna effettiva. È in quei minuti che spesso si concentra la parte meno governata del processo: ricerca dello stallò, attesa, percorso a piedi, accesso all'edificio, consegna e ritorno al mezzo. Moltiplicate per migliaia di consegne, queste attività diventano capacità produttiva, costo del lavoro e qualità del servizio. Sono indicatori industriali, non dettagli operativi.

Per molti anni abbiamo cercato di rendere più efficiente il veicolo. È stato necessario e continuerà a esserlo. Oggi il salto di produttività si gioca anche altrove: nella domanda, nella fermata, nell'informazione e nell'uso dello spazio urbano. Se riusciamo a rendere più prevedibile l'ultimo tratto, possiamo migliorare contemporaneamente margini delle imprese, condizioni di lavoro e funzionamento della città.

Il margine non si recupera facendo una logistica sempre più low cost. Quella strada finisce per comprimere qualità, lavoro e capacità di investimento senza eliminare le inefficienze. Si recupera facendo una logistica molto più produttiva. E la produttività dell'ultimo miglio, oggi, si costruisce soprattutto dove il veicolo smette di muoversi e il servizio deve essere completato.



L'intralogistica a Green Logistics Expo

Intralogistica: il vero baricentro dell'intera supply chain

La sua efficienza impedisce al magazzino di diventare un collo di bottiglia e permette alla logistica esterna (trasporto di linea e last mile) di essere effettivamente performante.

Dei diversi segmenti del sistema logistico, l'intralogistica è il più virtuoso sulla **sostenibilità**: la sua impronta ecologica è infatti la più lieve tra tutti i diversi settori del comparto. A seconda dei parametri considerati, è responsabile, ad eccezione dei magazzini refrigerati, solo di una percentuale compresa tra l'**11 e il 15%** delle emissioni complessive del settore, a fronte dell'**80%** generato dai trasporti a lunga distanza e dell'ultimo miglio. Questa quota equivale, all'incirca, al suo consumo energetico. Tuttavia, l'intralogistica non si limita a consumare energia, ma è anche in grado di produrne. Lo fa ancora ad un ritmo troppo contenuto, sfruttando appena il **15%** del suo potenziale fotovoltaico. C'è ancora molto da fare.

Anche sul piano dell'**efficienza**, l'intralogistica si colloca nella parte alta di un'ipotetica classifica. Sui motivi di queste ottime performance c'è unanime consenso. Il comparto risulta estremamente efficace rispetto agli altri segmenti per due ragioni principali. In primo luogo, operando su spazi più ristretti e definiti, consente un controllo più agevole e completo delle operazioni; in secondo luogo, è il settore che più di tutti ha avviato un percorso

di automazione molto spinto, come testimoniano chiaramente le aziende presenti a Green Logistics Expo 2026.

Ci sono poi altre due classifiche che vanno considerate e che sono, forse, le più significative; si tratta di quelle sull'occupazione e sul fatturato.

Sul **fatturato** l'intralogistica cede il primato all'intermodale – dove il costo delle distanze fa la differenza. Arriva, infatti, appena al 30% del fatturato complessivo del sistema.

Sull'**occupazione**, invece, l'intralogistica **torna in vetta** e rivela un paradosso controintuitivo che fa riflettere l'intera economia.

Gli **occupati** del settore sono stimati in **circa 400.000** unità, con la presenza di lavoro manuale terziarizzato e personale con competenze tecniche avanzate per la gestione dei sistemi automatici.

Questa importante crescita occupazionale viene spiegata da due diversi fattori. Il primo è individuato nell'esplosione dei volumi di magazzino con superfici coperte che sono **quasi raddoppiate nell'ultimo decennio** e che oggi arrivano a sfiorare i **50 milioni di mq.**

Il secondo motivo, ancora più sorprendente, riguarda il rapporto tra lavoro e tecno-

logia: l'occupazione cresce insieme all'automazione.

Non si tratta di una crescita lineare ma uno shift occupazionale molto rapido e importante che vede una forte trasformazione qualitativa dell'occupazione dovuta a diversi fattori convergenti: un'avanzata automazione, l'ingresso della robotica collaborativa e di un utilizzo sempre più integrato di intelligenza artificiale. Questo è il paradosso. In questo segmento la tecnologia non distrugge posti di lavoro, ma ne cambia la fisionomia, creando nuove figure professionali oggi rarissime sul mercato.

Quindi su quattro indici (sostenibilità, efficienza, occupazione e fatturato) l'intralogistica eccelle su tre. Con questi risultati si può quindi affermare che essa costituisce il vero **baricentro** dell'intera supply chain. La sua efficienza impedisce al magazzino di diventare un collo di bottiglia e **permette alla logistica esterna (trasporto di linea e last mile) di essere effettivamente performante.**

I numeri e le tecnologie a Green Logistics Expo

Green Logistics Expo non poteva, perciò, non accendere un grosso faro su questo particolare snodo organizzando una presenza importante alle aziende che lo compongono e ai suoi committenti, tra i quali l'intero sistema interportuale italiano. Possiamo quindi dire che oltre **5,5 milioni di mq di magazzino, pari a circa il 13% dell'intero patrimonio immobiliare logistico** sono di proprietà di espositori della IV edizione di Green Logistics Expo.

Oltre a mostrare prodotti e assetti organizzativi dell'intralogistica alla fiera fanno vedere, nelle aree dimostrative, i mezzi in azione, quelli a tecnologia AGV (*Automated Guided Vehicles*) e i robot umanoidi, nuovi ingressi nei magazzini logistici. E ancora, al tema dell'automazione e in collaborazione con **Logistica Management** le stesse problematiche vengono affrontate e analizzate in un convegno con partecipazione di aziende quali Knapp, RFID Solution Italia e docenti della Bocconi e dell'Università di Verona.

Il principale driver dell'attuale intralogistica è l'automazione e l'ammodernamento tecnologico. Ma come si interviene nei magazzini esistenti per integrare o sostituire le funzioni manuali con soluzioni automatiche più efficienti? Bisogna demolire il vecchio per far spazio al nuovo?

"Assolutamente no" spiega **Sara Pivato**, di **Smart log** azienda trevigiana espositrice specializzata in sistemi completi di automazione. "Prendere il vecchio magazzino, poco tecnologico e molto manuale e portarlo ai più avanzati livelli di automazione è la nostra specialità. Lo facciamo in modo scalare, pezzo per pezzo, funzione per funzione. Vogliamo partire dal picking? Si parte da quello. Vogliamo fermarci a quello, ci fermiamo. Vogliamo partire dal processo di imballaggio o dalla composizione dell'ordine o da altri segmenti del processo? Facciamo così. È possibile e vantaggioso." Alla fine si lavora come per la nave di Teseo, nel tempo tutti

i componenti saranno cambiati ma la nave rimane quella di Teseo. Prima aveva un grande apporto umano, ora è invece in possesso di una tecnologia che Sara definisce **"gigantesca"** perché è intelligente, ecologica, funzionale, efficace".

Molta ricerca per cercare di risolvere un problema difficile lo richiedono i **magazzini refrigerati**, sui quali impegna la propria ricerca ed esperienza **Made frigor**, specializzata in soluzioni per questo segmento primo in classifica per consumo energetico. A loro è riservata grande attenzione sul versante del risparmio, dell'efficientamento e dell'integrazione con la **produzione fotovoltaica** e l'**accumulo**.

Fino a dieci anni fa l'automazione riguardava i sistemi rigidi, oggi con la robotica flessibile e le tecnologie **AGV** (*Automated Guided Vehicles*) e soprattutto **AMR** (*Autonomous Mobile Robots*) sono cambiati i ritmi di automazione e sono (quasi) pronti ad entrare in magazzino i **robot umanoidi**, anche questi "avvicinabili" a Green Logistics Expo portati da **VHIT Robotics** che ha come mission quella di integrare la **robotica di servizio all'avanguardia con soluzioni meccatroniche**.

Un piccolo passo indietro di un paio d'anni, ci porta a un tempo in cui i robot umanoidi venivano considerati poco più che dei giocattoli. I robot veri, quelli che davvero erano utili e in molte situazioni diventati indispensabili, quelli che cambiavano fisionomia alle catene di montaggio, della "fabbrica" erano i robot **antropomorfi**, capaci di

eseguire anche operazioni comandate a distanza anche sul corpo umano, con grande precisione.

Non è più così, ci stiamo abituando a tempi di cambiamento brevissimi e a vivere in un mondo in continuo divenire. Gli studiosi ci raccomandano curiosità, ma anche prudenza di fronte alle evoluzioni della robotica e dell'Intelligenza Artificiale che hanno bisogno di sperimentazioni e analisi. Una prudenza che ci viene anche dai tecnici che su queste stanno facendo ricerca.

Ma in cosa sono diversi i robot "antropomorfi" dagli "umanoidi"? Entrambi si ispirano nella forma e nelle funzioni all'uomo. Al solo braccio il primo e a tutto il corpo il secondo. Se per operare i primi hanno bisogno di cinque motori elettrici "gli umanoidi - ci dice **Alessandro Fauda**, ingegnere della **VHIT Robotics** - di quaranta. Oggi, continua Fauda, è cambiata la cinematica che è diventata una cosa eccezionale." Si meravigliano i tecnici a vedere i risultati delle loro ricerche e applicazioni che costantemente infrangono regole e convinzioni consolidate e spostano in avanti la linea che segna il confine tra l'impossibile e ciò che si può.

"Oggi - continua Fauda - i nostri robot riescono a muoversi, a camminare a danzare; non riescono ancora ad avere intenzioni."

"Dare loro la capacità di avere capacità relazionali e non solo fargli riconoscere gli oggetti ma farli interagire con essi è la nuova frontiera della ricerca." Comunque sono già operativi nei magazzini,

ulteriori supporti al lavoro logistico.

"Ce la faremo anche a raggiungere questo obiettivo - è la convinzione di Alessandro - perché c'è un'ottima base computazionale e con l'aiuto dell'intelligenza artificiale ci stiamo arrivando". Uno dei timori per far funzionare gli umanoidi era l'enorme quantità di energia necessaria per il loro utilizzo. "Si è dimostrato che non è così. Con una ricarica di batterie possono lavorare dalle quattro alle sei ore."

Un aspetto a cui l'intralogistica ha da sempre dato molto peso è la sicurezza. Per il corpo umano, per prevenire gli infortuni e ridurre lo sforzo fisico, si lavora sugli **esoscheletri**, ma i cambiamenti dei magazzini con l'ingresso di nuove tecnologie e macchinari modificano l'ambiente. La consapevolezza è forte nelle aziende impegnate a mettere in protezione gli ambienti e chi in essi ci lavora. "L'automazione, ci dice **Marco Chiavarini, CEO A-SAFE Italia** - sta trasformando gli ambienti industriali e, di conseguenza, anche la sicurezza deve evolvere. Oggi servono soluzioni sempre più intelligenti e integrate, capaci di proteggere persone, infrastrutture e tecnologie senza compromettere l'efficienza operativa."

Tra i tanti aspetti, solo apparentemente marginali, ma indispensabili a eliminare i colli di bottiglia c'è quello di stabilire in maniera automatica peso, volume e codici identificativi della merce. "Oggi - ci dice **Vittorio Caramella, Sales Manager di Agilevision** - più del 50% della merce che sta viaggiando in Italia è pas-

sata attraverso un'operazione "peso-volumetrica" sulla cui base è stabilito il costo del trasporto di quel singolo collo. Questa automazione che viaggia su due diverse tecnologie, una laser e una fotografica, è iniziata circa 25 anni fa ma ha abbattuto i costi in modo significativo solamente negli ultimi cinque anni grazie alla DWS (*Dimensioning, Weighing and scanning*). Per essere competitivi - conclude Caramella - si deve lavorare sulle macchine con le tre funzioni integrate, il sistema e i sistemi di pesatura che per noi sono quelli prodotti da **Mezzalana**."

Si tratta di aspetti fondamentali e di frontiera dell'intralogistica i cui cambiamenti sono molto più profondi di quanto possa apparire a una visione un po' superficiale. Molto si sta lavorando sulla specifica specializzazione, ma molto anche sugli aspetti costruttivi e sull'immobiliare, così come sulle banchine, piazzali e pavimentazioni ad alte prestazioni. Per paradosso possiamo concludere che niente è così in movimento come il magazzino.



VALENTE ¹⁰⁰
SINCE 1919 SPA
One hundred years of reliability



www.valente.it | www.valente1919.com



di
Paola Cossu



Paola Cossu

CEO FIT, è stata eletta membro del Board of Directors di **ALICE**

Arrivare a un uso più dinamico dello spazio

Guida autonoma: la vera sfida è ripensare la città

Costruire un nuovo ambiente buono per le persone per i mezzi per le città a guida autonoma.

Quando si parla di guida autonoma, il confronto parte quasi sempre da Stati Uniti e Cina. Gli Stati Uniti hanno una forte spinta tecnologica e privata. La Cina lavora sulla scala e sulla sperimentazione urbana. L'Europa ha scelto un percorso più prudente, legato alla sicurezza e alle regole. Ma la vera domanda non è chi costruirà più veicoli autonomi. È come useremo questa tecnologia per far funzionare meglio le nostre città. Se riduciamo tutto alla sostituzione del conducente, rischiamo infatti di guardare al futuro con gli occhi del presente.

Un veicolo autonomo non è soltanto un mezzo senza conducente. È un'infrastruttura mobile e connessa. Si muove, raccoglie informazioni, comunica con altri sistemi e può spostarsi dove emerge una domanda. Questo cambia il modo in cui dobbiamo pensare non soltanto al veicolo, ma alla strada, al parcheggio, agli hub, alle aree di carico e scarico e, più in generale, allo spazio urbano. L'autonomia acquista valore quando entra in relazione con il resto della città.

Pensiamo allo spazio. Oggi una parte rilevante dello spazio urbano è destinata a veicoli che restano fermi per gran parte della giornata. Se in futuro una quota crescente di mobilità sarà

organizzata come servizio, il rapporto tra veicolo e parcheggio cambierà. Non significa automaticamente che avremo bisogno di meno spazio. Significa che avremo bisogno di spazio diverso, più flessibile, più condiviso e soprattutto utilizzato meglio. Una stessa area può avere funzioni differenti nell'arco della giornata, a condizione che regole, informazioni e accesso siano coordinati.

Lo stesso vale per la logistica urbana. Il veicolo autonomo non va pensato come il furgone di oggi al quale togliamo l'autista. Può diventare una capacità logistica mobile, che si connette con hub, locker, aree di carico e scarico e altri mezzi. Può integrarsi con sistemi diversi, modificare il proprio percorso sulla base della domanda e utilizzare infrastrutture che oggi consideriamo separate. La vera innovazione non è quindi il singolo veicolo, ma l'architettura di servizi dentro la quale quel veicolo opera.

Esperienze come DISCO e Padova Next vanno proprio in questa direzione. Il punto non è cercare subito nuovi spazi, ma capire se sappiamo utilizzare meglio quelli che esistono già. Parcheggi, hub, magazzini e aree di carico e scarico possono avere capacità disponibile in alcune ore della giornata. La sfida è rendere questa capacità visi-

bile, accessibile e utilizzabile quando serve. Per farlo occorrono dati affidabili, regole chiare e sistemi capaci di far dialogare domanda e offerta di spazio. L'automazione può amplificare questa possibilità, ma non può sostituire una buona organizzazione.

Da qui possono nascere nuovi modelli di servizio. Se veicoli, hub e spazi possono essere condivisi, la logistica può evolvere dal possesso delle risorse all'accesso alla capacità. Per un'impresa non diventa più essenziale disporre sempre di una propria infrastruttura dedicata. Diventa essenziale poter accedere, nel momento giusto, a una capacità disponibile, conoscerne le condizioni e integrarla nel proprio processo. È un passaggio importante perché riduce rigidità e può aumentare l'utilizzo di risorse urbane che oggi restano sottoutilizzate.

Anche le abitudini delle persone potranno modificarsi. Potremmo possedere meno mezzi, usare più servizi, ricevere e restituire merci in orari e luoghi diversi. Mobilità delle persone e mobilità delle merci diventeranno sempre più interdipendenti. Un punto di scambio, un parcheggio o un hub potranno svolgere funzioni differenti a seconda dell'ora, della domanda e del contesto. La trasformazione, quindi, potrebbe non essere il veicolo autonomo in sé, ma il nuovo modo in cui accediamo alla città e ai suoi servizi.

C'è poi il tema della sicurezza. Per molti anni continueranno a convivere nello stesso spazio pedoni, biciclette, cargo bike, veicoli tra-

dizionali e mezzi con livelli diversi di automazione. Non basta rendere sicuro il singolo veicolo. Bisogna rendere sicuro il sistema nel suo complesso, cioè l'interazione tra veicoli, infrastrutture, spazio e persone. Questo richiede standard tecnici, qualità dei dati, manutenzione delle infrastrutture e una progettazione urbana capace di gestire la fase di transizione, che sarà lunga e inevitabilmente ibrida.

Anche le regole saranno decisive. Un mezzo autonomo deve sapere con precisione dove può transitare, fermarsi, caricare o scaricare. Una regola che oggi viene interpretata da un conducente domani dovrà essere leggibile anche da una macchina. Non significa avere più regole. Significa averne di più chiare, coerenti, aggiornate e digitalmente accessibili. Se le informazioni su accessi, divieti, finestre orarie e disponibilità degli spazi restano frammentate, anche la tecnologia migliore funzionerà male.

Per prepararsi, le città devono quindi lavorare su quattro elementi: infrastrutture connesse, spazi flessibili, dati sulla domanda e sulla capacità, regole capaci di accompagnare l'innovazione. E soprattutto devono sperimentare. Alcune risposte non nasceranno da un piano teorico, ma dall'osservazione di ciò che funziona sul campo. Servono progetti pilota misurabili, capaci di verificare benefici, criticità e impatti prima di passare alla scala urbana. La tecnologia evolve rapidamente; la governance deve imparare a evolvere

con essa.

Europa, Stati Uniti, Cina e Giappone stanno seguendo strade diverse. La forza europea può essere l'integrazione: tra veicolo e infrastruttura, mobilità e logistica, tecnologia e spazio urbano, innovazione e regole. Non dobbiamo necessariamente imitare modelli costruiti per città, mercati e sistemi regolatori differenti dai nostri. Dobbiamo capire dove l'autonomia produce valore reale e inserirla in un disegno urbano coerente.

Tra cinque anni non vedremo necessariamente città piene di veicoli senza conducente. Vedremo però più automazione, più connessione, nuovi servizi e un uso più dinamico dello spazio. La domanda, allora, cambierà. Non sarà più soltanto "dove troviamo altro spazio?", ma "come utilizziamo meglio lo spazio e la capacità che abbiamo già?". Il valore della guida autonoma non sarà nel numero di veicoli autonomi sulle strade. Sarà in ciò che riusciremo a fare con quei veicoli per rendere la città più efficiente, più sicura e più vivibile.



di
Elena Facco



Elena Facco
manager Machine Learning Reply

Esempi di Quick Wins con l'I.A.

Dall'incertezza al vantaggio competitivo: la svolta pragmatica dell'I.A. nella Supply Chain

Oltre la retorica dell'algoritmo: risposte concrete su dati, ROI e cultura aziendale per la logistica di oggi.

L'Intelligenza Artificiale è uno dei temi più dibattuti del momento. Negli ultimi due anni ha raggiunto in modo capillare l'utente privato, e si è affermata definitivamente come tecnologia ad altissimo valore aggiunto per le imprese. Alcuni settori, per vocazione, sono stati più propensi a sbilanciarsi verso le prime sperimentazioni, con percorsi spesso accidentati ed improntati ad una strategia di 'trial and error'. Altri hanno visto prevalere un approccio cauto, e si sono posizionati come osservatori esterni. Il comparto logistico rientra in questa seconda categoria.

La ragione profonda di questa esitazione non va ricercata nel potenziale effettivo dell'AI di portare efficienza, osservabilità, maggiore sostenibilità ambientale: la perenne incertezza che governa infatti tutta la filiera del trasporto chiama con naturalezza soluzioni tecnologiche avanzate.

La cautela si spiega con una sorta di 'spaesamento' di fronte ad una tecnologia dilagante ma spesso, in passato, non sufficientemente supportata dall'infrastruttura chiamata a sostenerla.

In primis, la **qualità del dato** di partenza rappresenta una delle barriere più

subdole: quando la base dati è di bassa qualità, frammentata, non sostenuta da processi ben ponderati, gli algoritmi che di questi dati si nutrono risulteranno inevitabilmente compromessi.

In secondo luogo, pesano **il fattore umano** e la **cultura aziendale**. La paura della sostituzione del personale e l'avversità verso il cambiamento i veri scogli su cui si arenano molte iniziative tecnologiche.

Terzo, la **difficoltà nel prevedere un effettivo ritorno di investimento**, e la convinzione errata che l'I.A. sia un'esclusiva per colossi da budget milionari.

In ultima istanza, credo che un fattore importante sia la difficoltà percepita nell'intraprendere il primo passo, una sorta di paralisi decisionale di fronte alla vastità delle possibilità che l'I.A. offre.

Credo tuttavia che questo sia un momento **eccezionalmente strategico** per la logistica per fare il suo ingresso in modo massivo nel mondo digitale. L'I.A. è oramai un de facto per molti settori, i modelli hanno raggiunto prestazioni eccellenti in termini di velocità e qualità dell'output, e negli anni è stata messa a punto l'infrastruttura necessaria a gestire, monitorare, governare le



soluzioni intelligenti.

La risposta ai quattro punti che generano incertezza è matura: partire dalla pulizia del dato con immissione di nuovi dati a sistema già ripuliti, entrambe assistite dall'I.A.. Il fattore umano va considerato come parte integrante del progetto, con il coinvolgimento degli utenti finali fin dalle prime fasi, e spesso con co-design dei nuovi processi.

Riguardo al monitoraggio di ROI, Adoption, criticità, implementiamo quelle che chiamiamo 'A.I. Platform', veri e propri pannelli di controllo in cui tutte le iniziative AI vengono centralizzate, i KPI raccolti, i costi e i benefici tracciati in modo accessibile al business. Una AI Platform gestisce anche uno dei rischi più temuti nel mondo digitale, ovvero quello di Compliance, mettendo a disposizione Audit Trail mirati che tracciano per intero l'operatività A.I. in un click.

Infine, l'ingresso, il primo

passo nel mondo dell'intelligenza artificiale può essere mosso in direzione dei cosiddetti '**Quick Wins**', soluzioni a breve tempo di implementazione e ROI prevedibile che permettono di consolidare un primo rapporto di fiducia sia verso il partner tecnologico sia verso lo strumento stesso. Pensiamo ad **agenti** per l'**estrazione automatica** di dati da ordini e bolle di accompagnamento (capaci di ridurre i tempi di inserimento del 75%), a chatbot per l'**assistenza clienti** che assorbono l'80% delle richieste ripetitive sullo stato delle spedizioni, o a **ottimizzatori del carico ferroviario** in grado di calcolare in pochi secondi la composizione ideale del treno rispettando vincoli complessi di peso, sagoma e sequenza dei terminali.

Noto inoltre un beneficio collaterale nell'adozione di soluzioni orientate all'I.A. L'analisi di dati, infrastrutture, processi legata alla messa a punto di iniziative I.A. porta

gradualmente a eliminare inconsistenze, ridondanze, frammentazioni, ed eleva in modo naturale la **qualità operativa complessiva**.

In questo percorso di trasformazione resta centrale il ruolo dell'essere umano all'interno dell'ecosistema digitalizzato. L'I.A. eccelle in contesti ad alta ripetitività o ad alto carico computazionale, ma non possiede visione strategica né responsabilità decisionale. E' qui che si inseriscono i concetti di **HITL (Human-in-the-Loop)** e di **HOTL (Human-on-the-Loop)**: la persona ha il compito di alto livello di supervisionare l'operatività digitale, approvare i suggerimenti dell'I.A., guidare la strategia in un'ottica di reale sinergia.

Solo con questa visione saremo in grado di guidare la logistica verso una trasformazione in cui l'Intelligenza Artificiale porta sostenibilità non solo sul piano operativo e delle emissioni, ma anche e soprattutto sul piano umano.

intervista a
Claudio Canella



Claudio Canella
vicepresidente **Associazione Italiana Droni**



Droni cargo: test nel 2027, servizi dal 2028.

Droni e trasporto merci, il prossimo anno i primi test operativi in ambito reale

I primi servizi di "delivery" saranno di tipo HUB to HUB oppure HUB to Industry grazie anche alla disponibilità di droni di tipo "industriale" in grado di trasportare 100 o 200 kilogrammi

Una delle innovazioni in campo logistico che più sta attirando la curiosità anche dei non addetti ai lavori è l'utilizzo dei droni per il trasporto e la consegna delle merci. Ne parliamo con Claudio Canella, imprenditore, manager ed esperto di aviazione italiano, considerato uno dei pionieri e massimi esperti nel settore dei droni. È l'amministratore delegato di Cardtech, un'azienda italiana leader che opera nel settore delle tecnologie avanzate e che è diventata un punto di riferimento assoluto per i servizi professionali legati ai droni, e ricopre il ruolo di Vicepresidente dell'Associazione Italiana Droni, nata all'interno del sistema Confindustria. Oltre alle attività imprenditoriali, è un consulente istituzionale. È infatti membro del gruppo di lavoro sui droni dell'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile).

Oggi in Italia il trasporto merci tramite droni aerei pare essere in una fase di transizione, ma ancora prevalentemente sperimentale, con prove in ambienti protetti o limitati e test nelle prime rotte operative a lungo raggio. Quale il reale stato dell'arte e l'operatività pratica del trasporto merci con i droni aerei oggi in Italia?

Fino allo scorso anno la tecnologia non era stata in grado di fornire droni di dimensioni adeguate ad un utilizzo pratico e con le caratteristiche di tipo "industriale" necessarie ad ottenere una adeguata affidabilità.

Quest'anno il panorama è cambiato in modo significativo: oggi sono disponibili droni di tipo "industriale" e non solo più "sperimentale", in grado di trasportare 100, 200 kilogrammi e oltre; ormai in uso in varie nazioni del mondo, principalmente in estremo oriente, per svariati tipi di applicazioni, con un raggio operativo che può arrivare ad alcune decine di chilometri.

Possiamo dire quindi che siamo usciti dalla fase sperimentale ed entriamo in quella "industriale", per la quale sarà da costruire la "filiera" operativa per la logistica HUB to HUB o HUB to factory, utilizzando queste nuove tecnologie.

Quali sono i settori più vicini ad una operatività reale?
Il settore medico e sanitario pare aver suscitato grande interesse.

In quello sanitario io stesso sono stato coinvolto in passato per alcuni progetti.

In realtà, nonostante innumerevoli sperimentazioni, la complessità del mondo

sanitario - sotto tutti i punti di vista - non ha consentito fino ad oggi di attivare sistemi che fossero in grado di operare con servizi di mercato sostenibili.

Ritengo che questo obiettivo potrà essere raggiunto nell'ambito sanitario in associazione ai servizi di "logistica ordinaria" che saranno sviluppati nell'ambito industriale, obiettivo a cui oggi siamo molto vicini con le tecnologie disponibili.

Quali sono le ragioni per cui, nonostante i big del delivery B2C abbiano pubblicizzato test spettacolari, l'utilizzo commerciale per i piccoli pacchi non è ancora realtà?

Dobbiamo considerare il contesto nel quale il delivery di piccoli pacchi consumer "porta a porta" è stato pubblicizzato: esistono dei territori che presentano caratteristiche particolarmente adatte a questa tipologia di servizi, penso a tutti i territori che hanno grandissima estensione, con singole abitazioni distribuite a grande distanza dai centri urbani ed in assenza di catene montuose, quali ad esempio il Canada e l'Australia.

L'Europa, ed in particolare l'Italia, presentano delle caratteristiche orografiche, geografiche ed urbanistiche che non rendono (e a mia opinione non renderanno) possibile il delivery generalizzato dei piccoli pacchi "porta a porta" per i consumatori.

Abbiamo in Italia delle applicazioni operative, medicale a parte?

In Italia non abbiamo al momento applicazioni operative, ma con le nuove tecnologie è prevedibile che a breve saranno rese disponibili al mercato.

Come dicevo, soltanto ora sono disponibili le tecnologie "abilitanti" per i servizi di "delivery" che saranno di tipo HUB to HUB oppure HUB to Industry e ciò contribuirà alla realizzazione di effettivi servizi di "logistica".

Quali sono, e ci sono, i colli di bottiglia nello sviluppo di questa tecnologia che ne rallentano la

diffusione?

La tecnologia corre velocissima, migliorando in modo straordinario affidabilità, prestazioni e capacità di carico.

Il "Regolamento delegato (UE) 2019/945 della Commissione, del 12 marzo 2019, relativo ai sistemi di aeromobili senza equipaggio e agli operatori di paesi terzi di sistemi di aeromobili senza equipaggio" ed il "Regolamento di esecuzione (UE) 2019/947 della Commissione, del 24 maggio 2019, relativo alle norme e alle procedure per l'esercizio di aeromobili senza equipaggio" hanno dato un inquadramento totalmente "Europeo" alla produzione della normativa dando scarsissima "capacità di manovra normativa" alle autorità dei singoli Paesi e dando estrema attenzione alla Sicurezza.

Se ciò da un lato è perfettamente condivisibile ed ha creato una importante uniformità delle normative presenti nei vari Paesi, dall'altro lato esistono oggettive difficoltà ad adeguare tempestivamente la normativa alla realtà contingente della tecnologia e ciò rappresenta un freno allo sviluppo.

La normativa, proprio perché pone grandissima attenzione alla Sicurezza, è estremamente complessa ed affrontabile soltanto da organizzazioni di elevata specializzazione.

Anche le "operazioni di volo" possono essere eseguite, previa autorizzazione dell'Autorità Nazionale, soltanto da organizzazioni (il cosiddetto OPERATORE UAS) che dimostrino di possedere adeguate competenze, capacità ed organizzazione, direi non dissimili da quelle di una piccola compagnia aerea ed in piena ottemperanza con la normativa europea.

L'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile Italiano (ENAC) ha dato peraltro dimostrazione di grande sensibilità per gli operatori nazionali che intendano investire nelle soluzioni oggi proposte dal mer-

cato con l'emissione del "AltMoC IT-UAS-2026-002" per l'utilizzo di droni di grandi dimensioni nell'ambito agricolo, definendo una serie di parametri di utilizzo che rientrano nella normativa europea e che allo stesso tempo facilitano l'autorizzazione dell'operatore ad effettuare i voli.

Rumore, tutela della privacy e percezione della sicurezza da parte della popolazione nelle città potrebbero creare un problema di "accettazione sociale" di questa tecnologia?

Questi sono elementi essenziali dello sviluppo di tali tecnologie e passano innanzitutto per la "Regolamentazione".

Il "Regolamento delegato (UE) 2019/945 della Commissione", il "Regolamento di esecuzione (UE) 2019/947" hanno attribuito ad EASA (l'Agenzia Europea per la Sicurezza del Volo) l'emissione delle normative tecniche per quanto riguarda tutti e tre gli aspetti: Rumore, Privacy e Sicurezza.

Le normative tecniche sono severissime e con obiettivi di privacy, sicurezza e di rumore coerenti con quelli del trasporto aereo commerciale, naturalmente adattati alla tecnologia dei droni; un obiettivo da perseguire è informare la cittadinanza, anche su come eventualmente segnalare eventuali violazioni.

La tecnologia corre più veloce di quanto immaginiamo: secondo lei tra quanto tempo i droni si affiancheranno in modo diffuso alle altre modalità di consegna delle merci?

Oggi abbiamo le due tecnologie abilitanti: Droni e, aggiungo, Robotica - che sarà un elemento essenziale nell'automazione delle operazioni di logistica con droni.

Nel 2027 verranno avviati i primi test operativi e ritengo che nel 2028 potrà iniziare la diffusione dei primi servizi di "delivery" HUB/ HUB o HUB/Industry.

di
Guglielmo Destro



Guglielmo Destro
amministratore Delegato di IMP-ACT Srl

Un emporio di servizi

Trovare ciò che non si cerca

IMPACT, la fiera dei servizi e dell'innovazione per le imprese, e la scommessa di tenere vivo l'incontro

C'era un tempo in cui, per conoscere il significato di una parola, si apriva un dizionario. Si sfogliavano le pagine, si scorreva la colonna con il dito e quasi sempre, prima di arrivare alla voce cercata, lo sguardo inciampava in un'altra: una parola mai sentita, una definizione curiosa, un'etimologia inattesa. Si chiudeva il volume sapendo qualcosa in più di quanto si fosse andati a cercare.

Oggi quella deviazione è quasi scomparsa. Digitiamo una domanda e la risposta arriva: precisa e immediata. È un progresso straordinario e sarebbe ingenuo rimpiangerne l'efficienza ma qualcosa si è perso per strada: la possibilità di imbattersi in ciò che non stavamo cercando. La ricerca online ci porta esattamente dove vogliamo andare e, proprio per questo, non ci porta mai altrove.

È da questa riflessione che è nata IMPACT.

Una fiera che non esisteva

Era il 2022. Con Libra Consulting, la nostra società di consulenza per l'internazionalizzazione, cercavamo nuovi potenziali clienti e ci siamo posti una domanda semplice: dove trovare le imprese che potrebbero aver bisogno di noi? La risposta sembrava ovvia: in fiera. Ma scorrendo il calendario abbiamo notato un paradosso: le fiere dei servizi sono quasi tutte verti-

cali. C'è la fiera del marketing, quella dell'internazionalizzazione, quella dell'intelligenza artificiale...eccellenti nel loro ambito ma frequentate solo da un pubblico che sa già di avere quel bisogno.

E chi non lo sa? L'imprenditore che non ha mai pensato di esportare e forse ha il prodotto perfetto per un mercato lontano. L'azienda che vende all'estero da anni sempre negli stessi due o tre Paesi e non immagina che un'analisi di mercato potrebbe aprirle una piazza mai considerata. Sono spesso proprio loro ad avere più da guadagnare da un incontro, eppure nessuna fiera verticale li avrebbe intercettati...e lo stesso vale per chi ha un problema di organizzazione, di comunicazione o di finanza e ancora non lo sa.

Abbiamo immaginato allora qualcosa di diverso: non un'altra fiera specialistica, ma un emporio di servizi. Un luogo in cui l'impresa entra magari per una ragione precisa ed esce con idee che non aveva messo in conto. Un dizionario da sfogliare, appunto, più che un motore di ricerca da interrogare. Consulenza, finanza, comunicazione, tecnologia, persone e organizzazione sotto lo stesso tetto della Fiera di Padova, nel cuore di un Nord-Est che dell'intraprendenza ha fatto la propria identità, insieme a un programma di conferenze e workshop pensato per stimolare domande prima

ancora di offrire risposte.

La prima edizione, nell'ottobre del 2024, ha accolto 84 espositori e oltre 1.500 ingressi certificati di uno su dieci estero. Numeri da cui partire, non da esibire, ma la conferma che l'intuizione aveva un fondamento. Poco dopo è arrivata la qualifica di fiera internazionale, un riconoscimento che per noi è anche una responsabilità, perché ci chiede di guardare oltre i confini del Triveneto senza perdere il legame con il territorio che ci ha visti nascere.

La seconda edizione, nell'ottobre del 2025, è stata quella del consolidamento. Accanto alle realtà del territorio sono arrivati nomi come IBM, Microsoft, Alibaba e Intesa Sanpaolo. Non li ha attirati la dimensione della fiera, ma la qualità di chi la visita: imprenditori, manager e decisori che arrivano con domande concrete e con il potere di trasformarle in scelte. È forse la prova più chiara che l'emporio funziona: quando i visitatori sono quelli giusti, anche i protagonisti più grandi trovano buone ragioni per esserci.

Perché crediamo ancora nelle fiere

Ci chiedono spesso se abbia ancora senso investire in una fiera fisica. Le relazioni commerciali si sono spostate in larga parte online: videochiamate, piattaforme, reti professionali digitali, algoritmi capaci di suggerirci la mail più adatta. Tutto è più rapido, più misurabile, più comodo.

La tecnologia la usiamo e la promuoviamo, ma crediamo che debba preparare l'incontro e non sostituirlo. Ci sono cose che nessuno scher-

mo sa trasmettere: uno sguardo che conferma una sensazione, una stretta di mano che dice più di una brochure, quella prima impressione fatta di tono di voce, di pause, di un caffè condiviso in piedi davanti a uno stand, su cui poi si costruiscono collaborazioni che durano anni. Una fiera, in questo senso, è un grande dizionario aperto: si cammina tra gli stand come tra le pagine, e ogni corridoio può riservare una voce che non si conosceva.

In un mondo che digitalizza i rapporti, la fiera resta un baluardo della relazione umana. E come ogni baluardo va difesa con intenzione: non basta che esista, bisogna renderla viva e generosa di occasioni. Per questo, per noi, fare rete non è uno slogan ma un metodo. IMPACT stessa è nata da un tavolo comune tra realtà diverse, convinte che insieme si possa creare un valore superiore alla somma delle parti. E la rete, per essere tale, non può accendersi solo due giorni l'anno: per questo abbiamo dato vita a Road to Impact, un percorso di incontri che accompagna imprese e professionisti lungo tutto l'anno, trasformando i contatti in conoscenze e le conoscenze in fiducia.

Una squadra, prima che un evento

Nessuna idea si alza in volo da sola. Anna Piva, nostra COO, tiene insieme le mille parti di una macchina complessa, con la precisione di chi sa che un evento riuscito è fatto di dettagli invisibili. Denad Alimani, responsabile comunicazione e marketing, dà voce e forma al progetto e co-

struisce attorno alla fiera una comunità che vive ben oltre le giornate in padiglione. Accanto a loro, gli espositori, i partner, le istituzioni e le università che hanno scelto di credere nel progetto: sono loro l'aria calda che ci permette di salire.

Strada facendo abbiamo imparato molto. Che gli espositori apprezzano la qualità dei visitatori più della quantità. Che le sale convegni si riempiono quando i contenuti sono concreti e generosi e non vetrine commerciali. Che un incontro ben preparato vale più di cento biglietti da visita. E soprattutto che le imprese, quando trovano lo spazio giusto, hanno una gran voglia di parlarsi.

L'arte di trovare per caso

Lo scrittore inglese Horace Walpole coniò una parola destinata a grande fortuna: serendipità. La trasse da un'antica fiaba, quella dei tre principi di Serendip, che durante il loro viaggio facevano continuamente scoperte che non stavano cercando. È forse la parola che meglio descrive ciò che vorremmo accadesse a IMPACT.

Chi organizza una fiera assomiglia un po' a chi prepara un viaggio: sceglie il luogo della partenza, studia i venti, cura ogni dettaglio. Ma il viaggio vero lo compie chi decide di partire e la tappa più bella è spesso quella che non era segnata sulla mappa.

A tutte le lettrici e a tutti i lettori, allora, un augurio semplice: che nel prossimo corridoio, al prossimo stand, nella prossima stretta di mano, possiate trovare ciò che non stavate cercando.

GLE26
MAGAZINE

**FORUM
ITALIANO
DELLA
LOGISTICA**



 **CATALOGO
ESPOSITORI**



**GREEN
LOGISTICS
EXPO**

greenlogisticsexpo.com



A-SAFE

PAD./HALL 8 C 085

A-SAFE Italia è leader nella protezione industriale con barriere di sicurezza in materiale polimerico ad alte prestazioni, progettate per prevenire danni a persone, infrastrutture e mezzi di movimentazione. Le sue soluzioni innovative migliorano la sicurezza e l'efficienza in magazzini, centri logistici e ambienti produttivi, aiutando le aziende a ridurre i costi legati agli impatti e a garantire la continuità operativa.

COMMERCIALE@ASAFE.IT

ASAFE.IT

ACCADEMIA MARINA

MERCANTILE ITS

PAD./HALL 7 B 055

Fondazione ITS per la mobilità sostenibile. Erogare formazione specialistica verso occupazioni ad alto contenuto professionale e tecnologico, sulla base dei fabbisogni delle imprese partner, nelle aree strategiche del marittimo e della logistica integrata. I corsi non marittimi hanno durata biennale in cui si alterna didattica a periodi di stage e rilasciano un diploma immediatamente spendibile nel mondo del lavoro. Il tasso di occupazione è del 98%. Oltre 850 allievi, i corsi sono gratuiti.

CERRINI@FAIMM.IT

ACCADEMIAMARINAMERCANTILE.IT

ADM - AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI

PAD./HALL 7 I 275

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli è autorità regolatoria, di vigilanza e di controllo, con poteri anche sanzionatori, nel campo delle Dogane, Energie (oli minerali, energia elettrica, gas naturale, GNL, carbone), Alcoli, Tabacchi e assimilati e Gioco pubblico. In tali ambiti, cura l'accertamento e la riscossione dei tributi ed esercita le funzioni di polizia tributaria e giudiziaria.

DT.VENETO@ADM.GOV.IT

WWW.ADM.GOV.IT

A&D S.R.L. - SOLUZIONI SOFTWARE PER LA LOGISTICA DI MAGAZZINO

PAD./HALL 7 D 121

A&D S.r.l. è un'azienda specializzata in soluzioni software per l'efficientamento della logistica di magazzino in contesti di produzione, distribuzione e terze parti logistiche, tanto in ambito tradizionale quanto in ambito di impianti automatizzati. Automa è il WMS dedicato alla gestione e alla tracciabilità real-time della merce durante l'intero processo logistico di magazzino, in un'ottica di organizzazione integrata di spazi, volumi ed operazioni monitorate da un unico strumento informatico.

COMMERCIALE@AEDSRL.IT

WWW.AEDSRL.IT

AGILEVISION SRL

PAD./HALL 8 C 083

AgileVision Srl è specializzata nella progettazione e realizzazione di sistemi intelligenti per la rilevazione precisa di peso e volume di buste, colli e bancali. Le soluzioni, sviluppate per il settore della logistica e dei trasporti, integrano tecnologia, affidabilità e automazione, consentendo di acquisire anche una fotografia del collo processato per una completa tracciabilità e ottimizzazione dei processi.

VITTORIO.CARAMELLA@AGILEVISION.IT

WWW.AGILEVISION.IT

AITEK SPA

PAD./HALL 7 B 055

Aitek realizza soluzioni tecnologiche innovative per i trasporti e la mobilità, sistemi avanzati di videosorveglianza basati su IA, applicazioni smart per la digitalizzazione delle città. Partner di Unione Italiana Interporti, Aitek è leader in Italia nello sviluppo di soluzioni per la digitalizzazione in ambito logistico grazie a Sesamo-Gate, la piattaforma di gate automation per la gestione dei transiti presso varchi stradali e ferroviari di porti, interporti e terminal intermodali.

INFO@AITEK.IT

WWW.AITEK.IT

ALBERTI E SANTI

PAD./HALL 7 H 239

Alberti e Santi è un'azienda leader nei trasporti e nella logistica da oltre 65 anni. Opera in Italia e all'estero offrendo soluzioni personalizzate orientate alle esigenze del cliente. Da oltre 40 anni è specializzata nei collegamenti con Regno Unito ed Europa del Nord, con oltre 100 partenze settimanali tramite servizi stradali e intermodali strada-ferrovia. Dal 2019 dispone di Magazzino Doganale privato e fornisce assistenza doganale per operazioni Import/Export extra-UE.

MARKETING@ALBERTIESANTI.NET

WWW.ALBERTIESANTI.COM

ALFA LOGISTICA SRL

PAD./HALL 7 L 283

Alfa Logistica Srl è un'azienda costituita nel 2020 che offre personale specializzato nella gestione e movimentazione merci, carrellisti, responsabili di magazzino e personale generico di scarico e carico, oltre alle attrezzature di movimentazione. Dal 2023 siamo certificati ISO 45001.

AMMINISTRAZIONE@ALFA-LOGISTICA.IT

WWW.ALFA-LOGISTICA.IT

ALMAVIVA GROUP

PAD./HALL 7 F 171

WWW.ALMAVIVAGROUP.COM

ALOT

PAD./HALL 7 I 268

Da oltre 20 anni aiutiamo enti pubblici e organizzazioni private a crescere e innovare attraverso un approccio strategico e integrato, sviluppando piani e documenti tecnici per favorire pianificazione e governance in ambiti come mobilità sostenibile, tutela ambientale, transizione energetica e digitale. Supportiamo inoltre l'accesso a finanziamenti regionali, nazionali ed europei, individuando i programmi più adatti, e affianchiamo i beneficiari nella gestione, valutazione e chiusura dei progetti finanziati. Assistiamo infine le aziende nella preparazione della documentazione necessaria per partecipare a bandi pubblici, con particolare attenzione alle gare europee e alle relative procedure.

INFO@ALOT.IT

WWW.ALOT.IT

AM SOLUZIONI

PAD./HALL 7 L 282

AM Soluzioni Industriali opera nel settore dei caricatori industriali e delle macchine portuali, con oltre trent'anni di esperienza. Siamo importatori per l'Italia e la Svizzera di soluzioni dedicate alla movimentazione industriale, portuale e intermodale. Offriamo servizi innovativi e di alta qualità nella commercializzazione di attrezzature specializzate, affiancando i nostri clienti in ogni fase, dalla consulenza alla post-vendita. Grazie alla nostra consolidata esperienza, abbiamo sviluppato importanti partnership a livello internazionale. AM Soluzioni Industriali è Dealer esclusivo di SANY Marine, leader mondiale nella produzione di macchinari industriali e portuali, garantendo un servizio completo di vendita, assistenza e supporto tecnico. Il nostro impegno è fornire soluzioni efficaci e innovative, mettendo a disposizione tecnologie all'avanguardia e un servizio di assistenza altamente qualificato, sempre orientato alle esigenze del cliente.

INFO@AMSOLUZIONI.IT

AMSOLUZIONI.IT

AMATI OFFICINE MECCANICHE

PAD./HALL 7 B 029

Gruppo Amati, dal 1975 opera nel settore delle manutenzione e riparazioni di veicoli industriali ed autobus. Il Gruppo Amati, è il partner ideale per la gestione delle manutenzioni, riparazione e Full Service delle flotte. Garantiamo il servizio in strada, presso le nostre officine e anche attraverso la gestione c/terzi delle officine dei Clienti. Il Gruppo Amati presenta Amatruck: il nuovo servizio di intervento rapido 7su7, h24 presso i terminal portuali, interporti e raccordi ferroviari.

INFO@GRUPPOAMATI.IT

WWW.GRUPPOAMATI.IT

AMBROGIO INTERMODAL**PAD./HALL 7 L 284**

Dal 1969, Ambrogio Intermodal è uno dei leader nel settore del trasporto combinato strada-ferrovia in Europa. Il Gruppo offre un servizio door-to-door, operando con mezzi propri e una rete di 7 terminal ferroviari privati in Italia, Francia, Germania e Belgio.

MARKETING@AMBROGIOINTERMODAL.COM

WWW.AMBROGIOINTERMODAL.COM

AMPERRY**PAD./HALL 7 F 152**

Amperry è una azienda manifatturiera con sede nella provincia di Verona, dove progettiamo, sviluppiamo e produciamo le nostre stazioni di ricarica smart e i nostri power bank portatili ad alta potenza. Abbiamo sviluppato le uniche stazioni di ricarica smart al mondo dotate di power bank portatili ad alta potenza, creando una nuova infrastruttura energetica mobile B2B pensata per dispositivi che utilizziamo per lavorare, comunicare e vivere.

ALBERTO@AMPERRY.COM

WWW.AMPERRY.COM

APS HOLDING S.P.A**PAD./HALL 8 D 105**

APS Holding S.p.A. è la società in house del Comune di Padova. Nata nel 2003, opera nella gestione di servizi di pubblica utilità e di attività strumentali che contribuiscono al benessere della cittadinanza e allo sviluppo del territorio. APS Holding affianca l'Amministrazione comunale nella gestione di servizi essenziali, nella pianificazione di interventi strategici e nello sviluppo di progetti che generano valore pubblico.

INFO@APSHOLDING.IT

WWW.APSHOLDING.IT

ARELOGIK ADVISORY**PAD./HALL 7 B 031**

ARELOGIK è una società di advisory e consulenza aziendale specializzata in: a) Ricerche su infrastrutture, trasporti e turismo, studi di fattibilità tecnico-economica, analisi territoriali, valutazioni di investimenti e impatto delle policy; b) Supporto a enti pubblici e privati per la ricerca di fondi, la stesura di proposte progettuali e la gestione di progetti finanziati a livello nazionale ed europeo; c) Sviluppo di piattaforme informatiche, gestione di banche dati e data analysis.

M.ARENA@ARELOGIK.IT

WWW.ARELOGIK.IT

ARES S.R.L.**PAD./HALL 7 B 031**

Ares Srl supporta i clienti nella realizzazione di software e infrastrutture tecnologiche di automazione dei processi. Altamente specializzata nel campo della Cyber Security, Ares Srl fornisce competenze per affiancare il cliente su progetti nazionali ed europei. Una società giovane, ma che è in grado di mettere a disposizione competenze decennali anche attraverso una rete di partner qualificati.

MASSIMO.ARNESE@ARES-TECH.NET

WWW.ARES-TECH.NET

ASSITERMINAL ASSOCIAZIONE ITALIANA TERMINALISTI PORTUALI**PAD./HALL 7 L 282**

Assiterminal - Associazione Italiana dei Terminalisti Portuali - è la principale espressione associativa dell'industria portuale italiana e riunisce oltre 100 imprese dei terminal, dei servizi e dei port operator. Nel 2026 celebra 25 anni di attività, consolidando un percorso di crescita che l'ha resa interlocutore autorevole nel confronto con istituzioni, stakeholder e sistema produttivo.

INFO@ASSITERMINAL.IT

WWW.ASSITERMINAL.IT

ASSOCIAZIONE CULTURALE DUEZEROCINQUEZERO**PAD./HALL 8 C 087**

Duezerocinquezero è il Forum Nazionale sull'Energia e sulla Sostenibilità. Siamo alla sesta edizione, che si svolgerà ad Aprile 2027 a Padova, e vedrà anche quest'anno l'opportunità per imprese, pubblica amministrazione, associazioni, mondo accademico e cittadinanza di confrontarsi sui temi cruciali relativi alla transizione energetica.

INFO@DUEZEROCINQUEZERO.COM

WWW.DUEZEROCINQUEZERO.COM

ASSOFERR**PAD./HALL 7 L 279**

ASSOFERR - Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali rappresenta gli operatori del trasporto ferroviario merci e dell'intermodalità. A Green Logistics Expo saremo presenti con uno stand dedicato per illustrare le attività dell'Associazione, le iniziative a sostegno della logistica sostenibile e le opportunità offerte dal trasporto ferroviario e intermodale.

MAURO.PACELLA@ASSOFERR.IT

WWW.ASSOFERR.ORG

ASSOLOGISTICA**PAD./HALL 7 D 116**

Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminal operator portuali, interportuali e aeroportuali. Assologistica offre consulenza sindacale e giuslavoristica; consulenza e assistenza nella stesura di contratti di lavoro e di fornitura servizi; assistenza qualificata di un network di consulenti e specialisti direttamente selezionati e testati dall'Associazione; rappresentanza politica ai Tavoli istituzionali; diffusione di periodiche informazioni.

MILANO@ASSOLOGISTICA.IT

WWW.ASSOLOGISTICA.IT

ASTRA SERVIZI E TRASPORTI**PAD./HALL 7 E 135**

Astra Servizi e Trasporti opera da vent'anni a Padova nella logistica di magazzino in appalto di servizi: gestiamo con nostra organizzazione, mezzi e responsabilità di risultato i processi logistici affidati da primari clienti. Offriamo lo stesso modello anche alle PMI manifatturiere del Nordest che vogliono esternalizzare la logistica. Il flusso merci è supportato da software dedicati, sviluppati internamente, con intelligenza artificiale e agenti, per un servizio efficiente e misurabile.

FLAVIO.FINCO@ASTRASERVIZIPADOVA.COM

A.T.A.C.S. ASSOCIAZIONE TERRITORIALE**AUTOTRASPORTATORI CORRIERI E SPEDIZIONIERI****PAD./HALL 7 C 073**

A.T.A.C.S. è una associazione territoriale che aderisce alla Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (CONFETRA) ed opera nei settori del traffico, delle spedizioni e del deposito, nonché in settori connessi ed ausiliari ai precedenti. L'associazione, inoltre, fa capo a FEDESPEDI e a FEDIT. L'Associazione ha carattere apartitico e non ha scopi di lucro. Tutela gli interessi comuni di carattere sindacale, tecnico, economico, legislativo e fiscale delle imprese associate.

ATACS.PADOVA@LIBERO.IT

A&T EXPO - LA FIERA PER L'INDUSTRIA**PAD./HALL 8 B 056**

La fiera per l'industria, a misura di PMI. A&T è il punto d'incontro per l'industria manifatturiera che vuole crescere ed evolvere. Tre giorni per scoprire tecnologie, innovazioni e competenze dedicate a chi produce e vuole farlo meglio. Focus espositivi: Automazione e Robotica, Testing e Metrologia, Intralogistica, Digital Manufacturing, Sistemi di Controllo, Additive Manufacturing.

INFO@AETEVENT.COM

WWW.AETEXPO.IT

AUTOMOBILE CLUB PADOVA**PAD./HALL 8 F 149****AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE ORIENTALE****PAD./HALL 7 B 031**

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (AdSP) è un ente pubblico avente, tra gli scopi istituzionali, la gestione e l'organizzazione di beni e servizi nell'ambito dei porti di La Spezia e Marina di Carrara. Coerentemente con il ruolo di indirizzo, programmazione e coordinamento del proprio sistema, formato dall'insieme mare-terra di più porti tra loro complementari e adiacenti, l'AdSP partecipa a Green Logistics Expo nello stand del progetto europeo PASS4CORE3 di cui è partner.

SIMONE.PACCIARDI@ADSPMARLIGUREORIENTALE.IT

WWW.ADSPMARLIGUREORIENTALE.IT



AUTOSCUOLA DEL NEGRO

PAD./HALL 8 B 026

AMMINISTRAZIONE@AUTOSCUOLADELNEGRO.IT

AUTOTRASPORTI ATTANASIO S.R.L.

PAD./HALL 7 H 224

Muoviamo merci. Muoviamo idee. Muoviamo il futuro. Autotrasporti Attanasio ed Etica e Sostenibile uniscono logistica, innovazione, ESG e finanza per accompagnare le imprese verso nuovi modelli di crescita. Dall'efficienza dei trasporti alla sostenibilità aziendale, trasformiamo il cambiamento in opportunità e vantaggio competitivo. Tecnologia, digitalizzazione e nuove soluzioni finanziarie per imprese più solide e indipendenti. Due realtà, una visione: creare valore sostenibile.

COMMERCIALE@ATTANASIO.BIZ

WWW.ATTANASIO.BIZ

AUTOTRASPORTI BURLON SRL

PAD./HALL 7 A 041

BCC ROMA

SPONSOR

BCC VENETA CREDITO

COOPERATIVO - SOCIETÀ' COOP.

PAD./HALL 7 B 045

SPONSOR

BCC Veneta è una Banca di Credito Cooperativo che opera in 252 Comuni delle province venete di Verona, Vicenza, Padova, Venezia, Treviso, Rovigo e nelle confinanti province di Trento, Mantova e Brescia, con una rete di 93 Filiali distribuite in tre Aree Territoriali (Verona, Vicenza e Padova). Oltre 170.000 clienti e 30.000 soci si affidano ogni giorno a BCC Veneta, supportati dalla competenza di più di 740 dipendenti. Il nostro modello distributivo e di servizio si sviluppa secondo un assetto organizzativo policentrico e decentrato. Facciamo parte del Gruppo BCC Iccrea, che ci assicura solidità e continuità, mantenendo allo stesso tempo un forte radicamento locale. Il Gruppo BCC Iccrea, infatti, si afferma come il maggiore gruppo bancario cooperativo italiano, l'unico gruppo bancario nazionale a capitale interamente italiano e il quarto gruppo bancario in Italia per attivi.

*dati aggiornati al 31.12.2025

WWW.BCCVENETA.IT

BCPOD I SMART MOBILITY & URBAN LOGISTICS

PAD./HALL 8 D 104

BCPOD sviluppa infrastrutture smart per mobilità sostenibile e logistica urbana. BCPOD è il bike box sicuro e connesso per bici ed e-bike. BCDOCKS è lo "sportello logistico H24": un micro-hub modulare fisico-digitale per deposito e ritiro asincrono delle merci, integrabile con corrieri, ciclogistica e software gestionali. Installabile in spazi pubblici e privati, è autozavorrato, rilocabile e scalabile per reti di ultimo miglio.

INFO@BCPOD.IT

WWW.BICIPOD.IT

BIERRE TRASPORTI SRL

PAD./HALL 7 A 041

Con vent'anni di esperienza, dalla nostra Sede in Interporto Padova, con un capannone di 3000 mq a flusso passante, due banchine di carico e cinque ribalte, potendo contare su personale interno e una flotta mezzi di 12 motrici e 27 daily centinati e con sponda idraulica, offriamo soluzioni in groupage, dedicati ed espressi sul territorio nazionale, capillare in groupage diretto nel Veneto e Friuli, internazionale tramite corrispondenti selezionati per garantire fluidità, cura e zero compromessi.

INFO@BIERRETRASPORTI.IT

WWW.BIERRETRASPORTI.IT

BOULEVARD DELL'INNOVAZIONE

PAD./HALL 7 D 103 / 7 D 108

BUDAMAR LOGISTICS, A.S.

PAD./HALL 7 H 231

The company BUDAMAR LOGISTICS, a.s. deals with international forwarding and logistics since it was founded in 2002. By satisfying ever more demanding and complex needs of our customers, we have managed to gain a prominent position on the market. BUDAMAR LOGISTICS, a.s. stably belongs to the strongest forwarding companies in the Slovak Republic. For the purpose of maintaining this position and a high standard of offered services, we work according to ISO 9001:2015.

GIGLIOTTI@BUDAMAR.SK

WWW.BUDAMAR.SK

CAB LOG

PAD./HALL 7 D 116

CAB LOG è un operatore logistico leader nel mercato nazionale e specializzato in un'ampia gamma di servizi: dall'outsourcing logistico all'advanced co-packing, dalla gestione delle accise alle fasi di stoccaggio e distribuzione, dal trasporto industriale all'e-commerce, fino alla collaborazione di filiera. Svolge tutto nell'ottica della logistica sostenibile, con la quale contribuisce alla creazione di supply chain efficienti: ottimizza i consumi e riduce gli sprechi.

NOALE@CAB-LOG.IT

WWW.CAB-LOG.IT

C.A.M. CONSORZIO AUTOTRASPORTATORI MARCHIGIANI SOC. COOP.

PAD./HALL 7 B 055

CAMERA DI COMMERCIO DI PADOVA

PAD./HALL 8 C 136

WWW.PD.CAMCOM.IT

CAMI2 S.R.L.

PAD./HALL 8 D 111 / 8 E 142

Carrelli elevatori, Piattaforme Aeree e Mezzi per il Cleaning. Soluzioni Logistiche Evolute. Vendita, noleggio, assistenza.

INFO@CAMI2.IT

WWW.CAMI2.IT

CAPTRAIN ITALIA

PAD./HALL 7 G 195

Captrain Italia è l'operatore ferroviario privato di riferimento e partner di Rail Logistic Europe (SNCF), progettiamo soluzioni di trasporto su misura, nazionali e internazionali, integrate con servizi terminalistici e gestione raccordi. Grazie a una flotta moderna e un network sui principali corridoi europei, colleghiamo la tua azienda ai mercati chiave. Ottimizza la tua catena di fornitura con un servizio puntuale, flessibile e attento alla sostenibilità.

SILVIA.TONELLI@CAPTRAIN.IT

CAPPELLA DEGLI SCROVEGNI

PAD./HALL 8 A 011

CARDTECH

PAD./HALL 8 D 089

CECCARELLI GROUP

PAD./HALL 7 I 248

Fondata nel 1979 da Bernardino Ceccarelli, Ceccarelli Group è leader nei trasporti e nella logistica. Grazie a realtà sinergiche come Ceccarelli, Transfriuli e Cursor, il Gruppo copre spedizioni nazionali e internazionali, groupage e carichi completi. Con LogLab gestisce oltre 40.000 mq di poli logistici, mentre Euro's sviluppa software avanzati per la supply chain. L'acquisizione di Gipieffe e la nuova sede di Verona nel 2025 consolidano la presenza nel Triveneto, potenziando la rete operativa.

MARKETING@CECCARELLIONLINE.IT

WWW.CECCARELLIGROUP.IT

CENTRO DI ATENEVSIX - UNIVERSITÀ DI PADOVA

PAD./HALL 7 C 076

WWW.VS-IX.ORG

CENTROPLAN

PAD./HALL 7 I 268

In qualità di fornitore leader di sistemi solari per aziende di tutto il mondo, stabiliamo standard di qualità e innovazione. Sappiamo cosa è importante: è sufficiente integrare l'energia solare sostenibile nella vostra attività continua. Noi di Centroplan siamo specializzati in impianti fotovoltaici commerciali, in particolare per clienti del commercio e dell'industria: dall'analisi e consulenza alla pianificazione e costruzione fino al supporto e alla manutenzione. Nelle nostre sedi sviluppiamo concetti sostenibili e olistici per il fotovoltaico, che si tratti di tetti solari, sistemi montati a terra o soluzioni di accumulo. Con la nostra esperienza, il tuo progetto diventa realtà anche durante il funzionamento in un ambiente critico, senza interruzioni dell'attività o della produzione. Perché sappiamo quanto sia importante il buon funzionamento della vostra azienda. Manteniamo sempre elevati standard di qualità, anche nelle condizioni più difficili.

WWW.CENTROPLAN.COM/IT

**CENTRO INTERDIPARTIMENTALE
HUMAN INSPIRED TECHNOLOGY
(HIT) - UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PADOVA****PAD./HALL 7 D 103****CEPIM SPA****PAD./HALL 7 B 055**

CEPIM - Interporto di Parma è una piattaforma logistica e intermodale strategica al servizio dei flussi merci nazionali e internazionali. Gestisce infrastrutture, servizi logistici e connessioni ferroviarie, favorendo l'integrazione tra diverse modalità di trasporto. Opera per lo sviluppo di soluzioni efficienti, digitali e sostenibili, a supporto della competitività delle imprese e delle filiere produttive.

INFO@CEPIMSPA.IT

WWW.CEPIMSPA.IT

CETEAS S.R.L.**PAD./HALL 7 I 268**

CETEAS è un'azienda specializzata in soluzioni per la logistica, la movimentazione industriale e l'automazione di magazzino. Da oltre 45 anni supporta le imprese con servizi e tecnologie dedicate all'ottimizzazione della supply chain: dalla vendita e manutenzione di carrelli elevatori ai sistemi AGV, dalle scaffalature industriali ai magazzini automatici, fino allo sviluppo di macchine speciali e soluzioni IoT per la sicurezza e l'efficienza operativa.

MARKETING@CETEAS.COM

WWW.CETEAS.COM

C.I.M. S.P.A. INTERPORTO DI NOVARA**PAD./HALL 7 B 055**

CIM - Interporto di Novara è uno dei principali nodi intermodali del Nord-Ovest italiano, strategicamente posizionato all'incrocio dei principali corridoi europei. Offre servizi integrati di terminal ferroviario, logistica e movimento delle merci, collegando i mercati italiani ed europei e favorendo lo sviluppo di una supply chain più efficiente, sostenibile e competitiva.

INTERPORTO@CIMSPA.IT

WWW.CIMSPA.IT

C.I.P.A.A. SRL**PAD./HALL 7 E 138****CISCO - CENTRO INTERNAZIONALE
STUDI CONTAINERS****PAD./HALL 7 G 212**

CISCO - Centro Internazionale Studi Containers è un'associazione fondata nel 1967 dalla Camera di Commercio di Genova e dall'allora Porto di Genova, attiva nel settore della logistica e del trasporto intermodale. Riunisce imprese, enti e associazioni della filiera, promuovendo formazione, ricerca, innovazione e diffusione delle buone pratiche. Il Centro opera inoltre come rappresentante in Italia del BIC - Bureau International des Containers.

INFO@CISCOCONSULTANT.IT

WWW.CISCOCONSULTANT.IT

CITY PORTO**PAD./HALL 8 E 129****CLICK & FIND S.R.L.****PAD./HALL 7 F 168**

Fondata nel 2004, Click & Find è oggi l'azienda leader nel monitoraggio a distanza delle autocisterne per la distribuzione dei carburanti in Italia, e le sue soluzioni sono adottate in diversi Paesi dentro e fuori l'Europa. L'azienda produce dispositivi di controllo montati a bordo delle autocisterne che trasportano carburante: in questo modo, grazie anche all'apposita piattaforma online, il mezzo è tenuto sotto controllo sia per i suoi spostamenti (GPS), sia per tutte le operazioni effettuate.

INFO@CLICKANDFIND.IT

WWW.CLICKANDFIND.IT

CLS**PAD./HALL 7 E 142**

CLS trasforma esigenze operative e sfide logistiche in soluzioni concrete, spaziando dalla movimentazione con carrelli elevatori ai sistemi automatici più avanzati. Progetta ecosistemi logistici per migliorare produttività, sicurezza e sostenibilità e, grazie a una rete di 8 filiali, 14 centri operativi, oltre 200 tecnici qualificati e più di 200 officine mobili attrezzate, garantisce un supporto specializzato e una presenza capillare su tutto il Paese.

LBETTELLI@CLS.IT

WWW.CLS.IT

CMA CGM**PAD./HALL 7 D 113**

Il Gruppo CMA CGM offre soluzioni globali di trasporto marittimo, terrestre, aereo e logistica integrata. Presente in 184 paesi, collega oltre 420 porti con più di 700 navi. A Green Logistics Expo presenta servizi di trasporto container, soluzioni intermodali e ACT+, servizi a valore aggiunto per ridurre le emissioni di CO₂ delle spedizioni e compensare quelle residue. Il Gruppo punta al Net Zero Carbon entro il 2050.

HO.NBIANCHINI@CMA-CGM.COM

WWW.CMA-CGM.COM

**CONCESSIONI AUTOSTRADALI
VENETE - CAV S.P.A.****PAD./HALL 7 A 013**

CAV S.p.A. è una società in-house pariteticamente partecipata da Autostrade dello Stato S.p.A. e Regione Veneto; opera in regime di concessione per le attività di gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali ad essa affidate ex lege: il Passante di Mestre, il tratto dell'autostrada A4 tra Padova e Mestre, il Raccordo Marco Polo e la Tangenziale Ovest di Mestre. Gli utili sono destinati a investimenti di infrastrutturazione viaria indicati da Regione Veneto e MIT.

DIREZIONE.GENERALE@CAVSPA.IT

WWW.CAVSPA.IT

**CONFAPI PADOVA - ASSOCIAZIONE
DELLE PICCOLE MEDIE IMPRESE****PAD./HALL 7 B 047**

Confapi Padova è l'Associazione delle Piccole e Medie Imprese del territorio padovano, aderente a Confapi. Dal 1997 rappresenta e sostiene le PMI, promuovendone gli interessi e accompagnandole nella crescita. Attraverso servizi, consulenza, formazione, finanza agevolata e networking, crea opportunità concrete per lo sviluppo d'impresa, l'innovazione e la competitività, dando voce alle aziende nelle sedi istituzionali e contribuendo alla crescita del sistema produttivo locale.

INFO@CONFAPI.PADOVA.IT

WWW.CONFAPI.PADOVA.IT

**CONFIMI INDUSTRIA PADOVA -
ROVIGO****PAD./HALL 7 C 071****CONSORZIO AS.AR.T. SERVIZI****PAD./HALL 7 E 143**

Il Consorzio AS.AR.T. Servizi opera nel Triveneto e a livello nazionale con pluriennale esperienza, serietà, affidabilità e comprovata professionalità nel settore trasporti. Ha fatto della qualità del suo servizio il proprio carattere distintivo. Ha posto come obiettivo l'essere un riferimento ai consorziati, a cui rivolgersi per ogni questione, sapendo di trovare sempre un'assistenza tempestiva, concreta a misura delle loro esigenze. Il Consorzio opera in collaborazione con Confortigianato.

DIREZIONE@ASARTSERVIZI.IT

WWW.ASARTSERVIZI.IT

COSTANTIN SPA**PAD./HALL 7 G 200**

Costantin S.p.A., azienda fondata nel 1967 a Borgo Veneto (PD), operante nella distribuzione di carburanti e servizi per la mobilità nel Nord Italia. Gestisce una rete di stazioni di servizio a marchio Costantin, IP ed Esso; fornisce GPL per uso domestico, agricolo e industriale; vende gasolio per autotrazione, agricolo e da riscaldamento. Offre le fuel card pagoCO® per flotte aziendali e il biocarburante HVO100®, per ridurre le emissioni fino al 90%.

MARKETING@COSTANTIN.COM

WWW.COSTANTIN.COM

CRAAV**PAD./HALL 7 H 240**

Il CRAAV - Consorzio Regionale Autotrasportatori Artigiani Veneti - nato a Padova nel 1980, opera in Italia e all'estero per il mondo dell'autotrasporto, continuamente alla ricerca delle soluzioni più convenienti per agire sui costi di produzione dei servizi. Un punto di riferimento per il recupero di competitività attraverso un abbassamento dei costi di gestione. I servizi principali: telepedaggio nazionale ed europeo, trafori, scarico dati, gps, carte carburanti, adblue, olio e ricambi mezzi.

INFO@CRAAV.IT

WWW.CRAAV.IT





CROSSTEC SRL TECNOLOGIA E INNOVAZIONE **PAD./HALL 7 B 055**

Crosstec è una società che da 15 anni accompagna le aziende nei percorsi di evoluzione tecnologica. Fortemente specializzata nell'automazione dei processi di logistica intermodale, Crosstec fornisce consulenza su progetti nazionali ed europei e servizi di sviluppo software, realizzazione di infrastrutture di rete, videosorveglianza attiva. Inoltre, distribuisce il TOS LISA (Logistic Integrated Service Application), il gestionale terminal integrabile con l'automazione degli accessi più venduti.

MASSIMO.ARNESE@CROSSTEC.IT
WWW.CROSSTEC.IT

CVS FERRARI SPA **PAD./HALL 7 E 142**

CVS FERRARI SpA è un'azienda fondata nel 1974 che da oltre 40 anni offre una gamma ampia di carrelli elevatori e reach stacker ad alta capacità per la movimentazione di container e applicazioni industriali. La missione di CVS Ferrari è proporre soluzioni innovative, dotate delle migliori tecnologie per garantire elevata produttività ed efficienza energetica. La produzione avviene esclusivamente in Italia, garantendo sempre elevati standard di qualità e sicurezza.

I.BERTOZZI@CVSFERRARI.COM
WWW.CVSFERRARI.IT

DBA S.P.A. **PAD./HALL 7 B 055**

DBA Group è una holding indipendente specializzata nell'erogazione di servizi di Consulenza, Architettura, Ingegneria, Project Management e soluzioni ICT focalizzati sulla gestione del ciclo di vita di opere e infrastrutture. A Green Logistics Expo presenta NODO, SINFONIST e VIVO, soluzioni software per digitalizzare e integrare processi, dati e flussi operativi di porti, terminal e operatori della logistica.

MATTEO.APOLLONIO@DBAGROUP.IT
WWW.DBAGROUP.IT

DEKRA TESTING E CERTIFICATION SRL **PAD./HALL 7 B 031**

Fondata nel 1925, DEKRA è la più grande organizzazione indipendente di esperti al mondo non quotata in borsa nel campo dei controlli, delle ispezioni e delle certificazioni. Oggi supporta i propri clienti come partner globale fornendo soluzioni e servizi completi per promuovere la sicurezza e la sostenibilità. Con circa 48.000 dipendenti opera in 60 Paesi, e grazie alla valutazione Platinum riconosciuta da EcoVadis rientra ufficialmente nel top 1% delle aziende più sostenibili al mondo.

BRAND.IT@DEKRA.COM
WWW.DEKRA.IT

DI GIOIA SRL **SPEDIZIONIERE DOGANALE** **PAD./HALL 7 D 116**

Spedizioniere doganale.
LIV.OPERATIVO@DIGIOIASPED.IT

DSV S.P.A. **PAD./HALL 7 H 236**

In DSV garantiamo la continuità delle supply chain dei nostri clienti attraverso soluzioni di trasporto e logistica affidabili ed efficienti via aerea, marittima, stradale e ferroviaria. Con circa 150.000 dipendenti in oltre 90 Paesi, lavoriamo ogni giorno per offrire servizi di alta qualità e creare valore per clienti, dipendenti, azionisti e società. Il nostro impegno verso pratiche aziendali sostenibili è parte integrante della nostra strategia di business.

SERENA.SENNI@DSV.COM
WWW.DSV.COM/IT

ECMS - MANUTENZIONE VAGONI FERROVIARI **PAD./HALL 7 I 283**

Specialisti nella manutenzione preventiva, correttiva e programmata di carri merci, cisterne e componenti ferroviari. Operiamo presso le officine nei poli logistici di Verona Porta Nuova e Verona Quadrante Europa, presso Padova Interporto, e con unità mobili attive in tutto il Nord Italia. Autorizzati VPI e Reg. UE 2019/779 (ECM). Certificati ISO 9001, 14001, 45001, EN 15085.

INFO@ECMSYSTEM.IT

ECN - EUROPEAN CONTAINER NETWORK **PAD./HALL 7 D 113 / 7 D 116**

ECOCERVED S.C.R.L. **PAD./HALL 8 F 160**

Ecocerved S.c.r.l., è la società delle Camere di Commercio italiane dedicata al settore ambientale. L'azienda progetta e realizza soluzioni per la raccolta, l'elaborazione e la diffusione dei dati su rifiuti ed emissioni, integrando competenze tecnologiche e giuridiche. Con i propri servizi supporta il Sistema Camerale e la Pubblica Amministrazione nello svolgimento dei compiti previsti dalla normativa e contribuisce a semplificare gli adempimenti a carico delle imprese.

LUCA.PALMIERI@ECOCERVED.IT
WWW.ECOCERVED.IT

ECOSPHERA **PAD./HALL 7 H 244**

EDISON NEXT **PAD./HALL 7 B 055**

Edison Next è la società del Gruppo Edison che accompagna aziende, Pubbliche Amministrazioni e comunità locali per crescere insieme attraverso soluzioni energetiche che sostengono la competitività dell'industria e generano valore per i territori. Affianca i clienti costruendo un percorso di trasformazione energetica su misura che parte dalla diagnosi energetica e arriva alla progettazione, realizzazione e monitoraggio di interventi integrati basati su un mix di soluzioni ad alto valore aggiunto.

GIULIA.SCAGLIOTTI@EDISON.IT
WWW.EDISONNEXT.IT

ELECTRIP **PAD./HALL 8 E 135**

Electrip è una joint venture tra Wren House Infrastructure e Zorlu Enerji, tra i principali operatori indipendenti di ricarica elettrica in Europa, con oltre 1.500 punti di ricarica in Italia, Grecia, Croazia, Francia, Bulgaria, Serbia e Polonia (oltre 6.000 in Turchia col brand ZES). Offriamo ricarica da 22 a 400 kW lungo corridoi autostradali e siti ad alto traffico, prenotazione e monitoraggio via app, pagamento integrato, roaming internazionale e assistenza 24/7.

FRANCESCA.CAROLI@ELECTRIPGLOBAL.COM
ELECTRIPGLOBAL.COM

ELEVANTE SRL **PAD./HALL 7 B 031**

Elevante è una società di consulenza specializzata nel settore della logistica, dei trasporti e delle infrastrutture. Abbiamo come scopo portare nuovo valore ad Istituzioni ed aziende tramite la ristrutturazione di processi logistici con alla base informazione, efficienza e visione. Supportiamo i piani di investimento e innovazione delle aziende partner mediante lo scouting normativo, la pianificazione strategica e la gestione di progetti a valere su fondi europei e bandi nazionali.

ANTONELLA.COCIANCICH@ELEVANTE.IT
WWW.ELEVANTE.IT

ELLEMME SC **PAD./HALL 7 A 021**

Ellemme S.C. nasce nel 2013 e si afferma come società cooperativa di servizi specializzata nei settori della logistica, della gestione di magazzini in outsourcing e della movimentazione merci, offrendo anche tutti i servizi complementari a supporto della gestione dei magazzini. Opera inoltre nelle attività di pulizia e manutenzione industriale, nonché nel settore dei servizi terminalistici, occupandosi della movimentazione, del controllo dello stato delle UTI e della manutenzione dei container.

DIEGO.MORI@ELLEMMESC.COM

EP EQUIPMENT

PAD./HALL 8 B 030

In EP Equipment, crescere significa promuovere l'efficienza, le prestazioni e i risultati. Forniamo soluzioni intelligenti che fanno progredire la tua azienda, aiutandoti a scalare in tutta sicurezza e a rimanere all'avanguardia in un mercato competitivo. EP è pienamente impegnata a trasformare la logistica industriale con un layout intelligente a tre livelli, lavorando per una gestione ecologica, intelligente e digitale. EP è all'avanguardia nella rivoluzione della movimentazione dei materiali.

INFO@GREEN-LIFT.IT

WWW.GREEN-LIFT.IT

ERANA SRL

PAD./HALL 7 E 138

ERMEWA ITALIA SRL

PAD./HALL 7 F 179

Fondata nel 1956, Ermewa è leader europeo nel noleggio di carri merci. Con una flotta di oltre 50.000 carri e 70 anni di esperienza ferroviaria, l'azienda supporta spedizionieri, operatori ferroviari e realtà industriali in tutta Europa. Oltre 120 tipologie di carri dedicate a diversi settori di attività: materiali da costruzione e cantieri, automotive, prodotti chimici, energia, cereali, trasporto intermodale, merci pallettizzate, acciaio e molto altro.

BARBARA.RECLI@ERMEWA.COM

WWW.ERMEWA.COM

ESPORG

PAD./HALL 7 B 031

ESPORG è l'organizzazione europea dedicata allo sviluppo di aree di parcheggio sicure, protette e sostenibili per i mezzi pesanti. Supporta operatori e stakeholder del trasporto attraverso certificazione secondo lo standard europeo SSTPA, formazione, networking, rappresentanza a livello UE e iniziative dedicate alla sostenibilità, al benessere dei conducenti e alla transizione energetica.

INFO@ESPORG.EU

WWW.ESPORG.EU

ETICA E SOSTENIBILE S.R.L.

SOCIETÀ BENEFIT

PAD./HALL 7 H 224

Muoviamo merci. Muoviamo idee. Muoviamo il futuro. Autotrasporti Attanasio ed Etica e Sostenibile uniscono logistica, innovazione, ESG e finanza per accompagnare le imprese verso nuovi modelli di crescita. Dall'efficienza dei trasporti alla sostenibilità aziendale, trasformiamo il cambiamento in opportunità e vantaggio competitivo. Tecnologia, digitalizzazione e nuove soluzioni finanziarie per imprese più solide e indipendenti. Due realtà, una visione: creare valore sostenibile.

ESG@ETICAESOSTENIBILE.COM

WWW.ETICAESOSTENIBILE.COM

EUROMERCI

PAD./HALL 7 D 116

EUROMERCI è il mensile dedicato alla logistica e al supply chain management, edito da Serdocks con dieci numeri all'anno. Ogni edizione offre notizie di mercato, analisi economiche nazionali e internazionali, oltre a inchieste, ricerche di settore e interviste con i protagonisti del settore. EUROMERCI e il sito www.euromerci.it forniscono un mix ideale di comunicazione cartacea e digitale, permettendo di entrare in contatto con decision-makers e opinion leaders del settore.

REDAZIONE@EUROMERCI.IT

WWW.EUROMERCI.IT

**EUROPEAN RESEARCHES
INVESTMENTS SERVICES S.R.L.
IN SIGLA EURIS S.R.L.**

PAD./HALL 7 E 136

EURIS S.r.l. è una società di consulenza attiva dal 1989, specializzata nelle politiche europee, nella programmazione e nei percorsi di innovazione. Affianca imprese, enti pubblici e altri attori nei percorsi di crescita, trasferimento tecnologico, partenariati e filiere, sviluppo di progetti complessi e accesso ai finanziamenti. Nella logistica supporta iniziative di digitalizzazione, automazione, transizione energetica e innovazione della supply chain, dai fabbisogni alla progettazione.

EURISNET@LEGALMAIL.IT

EURISNET.IT

FABRISBOX S.R.L.

PAD./HALL 7 A 036

Realtà leader nella distribuzione di contenitori e pallet in plastica per settore industriale, logistica e grande distribuzione dal 1970.

INFO@FABRISBOX.COM

WWW.FABRISBOX.COM

FASTNED

PAD./HALL 8 E 127

Fastned sviluppa, costruisce e gestisce stazioni di ricarica ultrarapida per accelerare la transizione verso la mobilità elettrica. Nata nel 2012, opera in 9 Paesi europei con oltre 440 stazioni. In Italia, presente dal 2023 con 3 stazioni operative e 5 di prossima apertura. La rete è in forte espansione: con oltre 20 stazioni in costruzione, l'azienda è alla ricerca di nuove location strategiche per accompagnare automobilisti, aziende e flotte aziendali nella transizione verso l'elettrico.

ARIANNA.BONFIOLI@FASTNED.IT

WWW.FASTNEDCHARGING.COM/IT

FERMERC

PAD./HALL 7 F 171

Un'associazione di sistema che rappresenta tutti gli attori del settore logistico ferroviario: imprese ferroviarie, terminal, operatori multimodali, operatori di manovra ferroviaria, costruttori di locomotive, società di leasing e manutentori di locomotive, detentori ed ECM dei carri ferroviari e delle relative officine, centri di formazione del personale nel settore ferroviario.

EVENTI@FERMERC.IT

WWW.FERMERC.IT

FHP INTERMODAL

PAD./HALL 7 G 186

FHP Group rappresenta il primo operatore ferroviario-portuale italiano nel settore delle rinfuse. Attivo nell'Alto Adriatico e nel Tirreno con 4 aree intermodali e in 7 porti, movimenta, con il supporto di oltre 1000 Persone, 10 milioni di tonnellate di merci l'anno e percorre in Europa oltre 6 milioni di km via ferrovia con 50 locomotori e oltre 1.000 carri ferroviari. FHP Group opera nell'intermodale con FHP Intermodal e possiede la compagnia ferroviaria CFI.

INFO.INTERMODAL@FHPGROUP.IT

WWW.FHPGROUP.IT

FIEGE LOGISTICS

PAD./HALL 7 D 116

FIEGE Logistics è un'azienda specializzata nella gestione logistica omnichannel presente in Italia dal 1980. A oggi conta oltre 3.500 collaboratori e 11 stabilimenti nel nord Italia, per oltre 600.000 mq di superficie logistica. FIEGE vanta un comprovato expertise in settori fondamentali della logistica, come fashion, cosmetica, pet food, wine&spirits e FMCG, grazie alla quale è in grado di progettare soluzioni che rispondono alle esigenze di diverse tipologie di aziende.

MARGHERITA.CANDIDA@FIEGE.COM

WWW.FIEGE.COM/IT/FIEGE-ITALIA

FIT CONSULTING

PAD./HALL 7 B 031

FIT Consulting è una società di consulenza e un centro di competenza che porta innovazione nei sistemi di mobilità, trasporto e logistica. Affianca imprese e istituzioni nello sviluppo di strategie, studi di fattibilità, piani di investimento e modelli di business. Unisce conoscenza operativa, progettazione tecnico-economica, tecnologie digitali e project management per trasformare dati e idee in soluzioni sostenibili, efficienti e finanziabili, dai contesti urbani ai corridoi merci.

CARTOLANO@FITCONSULTING.IT

WWW.FITCONSULTING.IT




FIWAY S.R.L.
PAD./HALL 7 F 181

Fiway si occupa di fornire soluzioni di controllo e monitoraggio da remoto di veicoli, rimorchi e container attraverso la piattaforma web Reyesol e di integrare ed ottimizzare i propri processi aziendali attraverso la digitalizzazione. I nostri prodotti offrono soluzioni avanzate per il tracciamento, il monitoraggio e la sicurezza dei container, carri e degli asset di trasporto lungo tutta la catena logistica e garantiscono visibilità continua, controllo operativo e protezione del carico.

EDOARDO.ANGELINI@FIWAY.IT
WWW.FIWAY.IT
FONDAZIONE FENICE
PAD./HALL 8 E 133

Fondazione Fenice Impresa Sociale è un ente non profit con sede al Fenice Green Energy Park di Padova, smart city in miniatura su 7 ettari dedicata alla sostenibilità. Offre formazione professionale (energy management, europrogettazione, ESG, comunità energetiche), didattica per scuole, consulenza energetica alle imprese e progettazione europea, promuovendo innovazione sociale e ambientale in linea con Agenda 2030 e Green Deal europeo.

INFO@FONDAZIONEFENICE.IT
WWW.FONDAZIONEFENICE.IT
FLEET 220 SRL - ROUTE 220
PAD./HALL 7 B 055
FLEET220.IT
FONDAZIONE ISTITUTO SUI TRASPORTI E LA LOGISTICA (ITL)
PAD./HALL 7 B 031

L'Istituto sui Trasporti e la Logistica promuove lo sviluppo, l'innovazione e la valorizzazione dei sistemi logistici e di trasporto nella Regione Emilia-Romagna tramite attività di ricerca, consulenza e formazione. ITL contribuisce attivamente alla crescita dei settori della logistica e della mobilità partecipando a progetti regionali, nazionali ed europei e favorendo le relazioni tra enti pubblici e imprese private. A Green Logistics Expo presenterà i suoi progetti e le attività formative.

Bologna@FONDAZIONEITL.ORG
WWW.FONDAZIONEITL.ORG
FONDAZIONE TURISMO PADOVA, TERME E COLLI EUGANEI
PAD./HALL 8 C 136
WWW.PADOVACONVENTION.IT/IT/FONDAZIONE-TURISMO
FOUR SUSTAINABLE LOGISTICS SRL
PAD./HALL 7 I 268

FOUR Sustainable Logistics è un operatore 4PL che nasce con un modello interamente orientato alla sostenibilità, con l'obiettivo di avvicinare i propri clienti a soluzioni di trasporto a basso impatto ambientale e sociale. Con una flotta di camion 100% elettrici o alimentati a Bio LNG, offre soluzioni di trasporto su medie e lunghe distanze, in ambito urbano e suburbano, progettando e gestendo flussi logistici complessi per multinazionali e operatori leader nella GDO e nell'industria.

COMMERCIALE@FOURLOGISTICS.IT
WWW.FOURLOGISTICS.IT
FS LOGISTIX SPA
PAD./HALL 7 G 204

FS Logistix è la società del Gruppo FS Italiane specializzata nel trasporto merci su ferro e nella logistica integrata in Italia e in Europa. In qualità di subholding definisce le strategie e la direzione operativa delle 7 società controllate, ognuna delle quali contribuisce alla copertura di tutta la catena logistica con un ruolo specifico.

COMMUNICATION@FSLOGISTIX.IT
WWW.FSLOGISTIX.COM
FVG RAIL S.P.A.
PAD./HALL 7 F 154

Officina di manutenzione ferroviaria che opera su carri merci, mezzi d'opera, locomotive di linea e da manovra, in collaborazione con TS Traction&Service, ECM certificato in tutte le 4 funzioni. Offre i seguenti servizi: manutenzione preventiva e correttiva su tutti i mezzi, revisioni su carri merci, funzioni ECM conto terzi, riparazioni con officina mobile, pulizia e lavaggio veicoli, dotazioni tecnologiche specifiche, riprofilatura con tornio in fossa, controlli non distruttivi, saldature.

FRANCESCA.FALDA@FVGRAIL.IT
WWW.TRACTION-SERVICE.IT
GALIOTTO CONSULTING
PAD./HALL 7 B 029

Galiotto Consulting è un progetto imprenditoriale nato per fornire soluzioni logistiche e di supply chain su misura per le esigenze delle aziende. Con un approccio basato sulla concretezza, l'ascolto e il rispetto del DNA aziendale, ci impegniamo a garantire risultati tangibili, duraturi e ripetibili per i nostri clienti.

INFO@GALIOTTOCONSULTING.IT
WWW.GALIOTTOCONSULTING.IT
GHIGLIONE TRASPORTI SRL
PAD./HALL 7 E 146
GIFT SOLUTIONS
PAD./HALL 8 C 086
GLOBAL TAG SRL
PAD./HALL 8 B 051
WWW.GLOBAL-TAG.COM/IT
GLOBAL TRUCK SERVICE
PAD./HALL 7 B 029
GOOD TRUCK LA SOSTA
PAD./HALL 7 B 031

GOOD TRUCK LA SOSTA: la sosta che guarda al futuro della logistica. A soli 600 m dal casello A14 di San Benedetto del Tronto, offre un parcheggio sicuro e protetto, certificato Bronzo Regolamento delegato (UE) 2022/1012, composto da 135 stalli e 14 colonnine elettriche per mezzi pesanti refrigerati. A motore spento, il carico resta alla temperatura richiesta, riducendo consumi di gasolio, emissioni e rumore, garantendo una sosta più efficiente.

INFO@TRUCKONE.ORG
WWW.GOODTRUCKLASOSTA.IT
GRAPHENE-XT
PAD./HALL 8 C 058

Graphene-XT è una realtà attiva nella fornitura di soluzioni industriali basate su nanotecnologie. La nostra attività si focalizza principalmente sulla formulazione e fornitura di lubrificanti industriali e per automotive basati sul Grafene. GXT-Lube è il nostro additivo da aggiungere direttamente all'olio motore nei veicoli a combustione. Grazie alle proprietà del Grafene, GXT-Lube è in grado di ridurre i consumi di carburante e le emissioni di CO2 fino al 14%.

INFO@GRAPHENE-XT.COM
WWW.GRAPHENE-XT.COM
GREEN LOGISTICS EXPO
PAD./HALL 8 A 014 - INFO POINT
MAGAZINE@GREENLOGISTICSEXPO.IT
WWW.GREENLOGISTICSEXPO.IT
GREEN RIDE
PAD./HALL 8 C 086
GREENLIFT S.R.L.
PAD./HALL 8 B 030

Esperienza, affidabilità, competenza e attenzione al cliente. Leader nell'intralogistica con decenni di esperienza, l'azienda offre macchinari affidabili e ad alte prestazioni. Il servizio comprende consulenza tecnica personalizzata per ottimizzare i processi, assistenza tempestiva con personale specializzato per azzerare i fermi macchina e programmi di manutenzione mirati a prolungare il ciclo di vita degli impianti. Soluzioni su misura e attenzione costante al cliente completano l'offerta.

INFO@GREEN-LIFT.IT
WWW.GREEN-LIFT.IT

GRUPPO SAVE**PAD./HALL 7 A 013**

Il Gruppo SAVE gestisce il Polo Aeroportuale del Nord Est: Venezia, Treviso, Verona e Brescia. Con oltre 19 milioni di passeggeri e circa 93mila tonnellate di merci e posta nel 2025, il network sostiene la competitività del territorio. SAVE investe in intermodalità, innovazione ed efficienza energetica per integrare trasporto aereo, ferroviario e stradale. A Green Logistics Expo promuove il confronto su una logistica sostenibile e aeroporti sempre più connessi alle filiere nazionali e internazionali.

MARKETING.AVIATION@VENEZIAAIRPORT.IT

WWW.VENEZIAAIRPORT.IT

GRUPPO SELINI**PAD./HALL 8 D 111**

WWW.GRUPPOSELINI.IT

GS INDUSTRY**PAD./HALL 8 D 111**

WWW.GSINDUSTRY.IT

GTS RAIL SPA**PAD./HALL 7 D 116**

GTS RAIL è l'Impresa ferroviaria del Gruppo GTS specializzata nel trasporto merci nazionale e internazionale, con gestione diretta di locomotive, personale e servizi ferroviari lungo i principali corridoi europei.

P.CARRIERI@GTSRAIL.COM

WWW.GTSRAIL.COM

**GUZZINATI TRASPORTI SRL
SPONSOR****HARPACEAS SRL****PAD./HALL 7 B 055**

Harpaceas supporta la trasformazione digitale di porti e interporti attraverso servizi di consulenza e piattaforme software per la gestione integrata di infrastrutture, immobili e processi logistici. Grazie a Digital Twin, Intelligenza Artificiale e IoT, abilitiamo il monitoraggio degli asset, l'ottimizzazione operativa, la manutenzione predittiva e decisioni basate sui dati, contribuendo a una logistica più efficiente, sostenibile e resiliente.

INFO@HARPACEAS.IT

WWW.HARPACEAS.IT

HERA SERVIZI ENERGIA S.P.A. (HSE)**PAD./HALL 8 F 157**

Hera Servizi Energia (HSE), società del Gruppo Hera e ESCo certificata UNI CEI 11352, sviluppa soluzioni tecnologiche integrate per l'efficienza energetica e la decarbonizzazione di imprese, pubbliche amministrazioni e condomini. Attraverso competenze specialistiche, progettazione su misura e gestione evoluta degli impianti, accompagna i clienti nella transizione energetica, ottimizzando consumi, prestazioni e sostenibilità.

HSE.INFO@GRUPPOHERA.IT

WWW.HERASERVIZIENERGIA.IT

HSE SRL**PAD./HALL 7 C 091**

HSE S.r.l., è una realtà specializzata nella consulenza e formazione aziendale in ambito salute e sicurezza sul lavoro, ambiente, sistemi di gestione, privacy e organizzazione aziendale. Supportiamo le aziende con soluzioni pratiche e personalizzate, affiancandole negli adempimenti normativi e nella formazione del personale attraverso corsi aziendali e interaziendali, anche tramite percorsi finanziati che permettono di ottimizzare tempi e costi.

FORMAZIONE@HSECONSULENZE.IT

WWW.HSECONSULENZE.IT

HÖRMANN**PAD./HALL 8 C 059**

Leader di settore in Europa, con un know how di oltre 90 anni, Hörmann produce e commercializza porte, porte da garage, chiusure per l'industria e la logistica, tecnologie di carico-scarico, soluzioni antincendio, sistemi per il controllo accessi veicolare e soluzioni per il deposito outdoor. L'azienda ha 36 stabilimenti specializzati e è presente in tutto il mondo con più di 100 siti di distribuzione propri in oltre 40 Paesi e con partner di vendita in altri 50 Paesi.

INFO@HORMANN.IT

WWW.HORMANN.IT

**HUB DELL'INTERMODALITÀ E DELLA
LOGISTICA****PAD./HALL 7 B 055****HUPAC INTERMODAL SA****PAD./HALL 7 I 271**

Hupac è uno dei principali operatori europei nel trasporto intermodale, con circa 1 milione di spedizioni stradali/anno e 130 treni/giorno. Colleghiamo le principali aree economiche europee fino al Far East e promuoviamo il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, impegnandoci in soluzioni logistiche digitali e sostenibili.

CUSTOMERHELPDESK@HUPAC.COM

FMONGILLO@HUPAC.COM

WWW.HUPAC.COM

IBILAB**PAD./HALL 7 I 268**

Ibilab nasce come start-up nel 2015 per inserirsi in nuovi mercati con approccio estremamente innovativo. Nel susseguirsi degli anni si afferma come fornitore di soluzioni software cloud-based nel mercato della logistica specializzandosi nel last mile. Ibilab con la sua BU IbiLog ha sviluppato NK Suite, un ecosistema integrato che vanta i 3 software cardine: WMS Smart (Wms ad hoc sulle customer needs), SR Dispatcher (pianificatore e ottimizzatore dei loop) e NikTrack (TMS).

COMMERCIALE@IBILAB.IT

WWW.IBILAB.IT

IC OUTSOURCING SCRL**PAD./HALL 8 F 160**

IC Outsourcing (ICO), società consortile del Sistema Camerale è specializzata in gestione documentale e outsourcing dei procedimenti amministrativi. Offre servizi integrati di archiviazione fisica, digitalizzazione massiva, reingegnerizzazione dei processi e conservazione digitale a norma per la PA e per aziende private. Con un team di circa 700 professionisti, opera nelle unità di Padova, Roma, Milano, Agnadello (CR) e Marciano della Chiana (AR) e presso le Camere di Commercio.

CORPORATE@ICOUTSOURCING.IT

WWW.ICOUTSOURCING.IT

**ICT FOR SMART AND SUSTAINABLE
LIVING (ICT4SSL) - RETE
INNOVATIVA REGIONALE DEL
VENETO****PAD./HALL 7 D 108****ILP CONSULTING S.R.L.****PAD./HALL 7 B 031**

Software house e Consulenza Aziendale. ILP Consulting unisce un ERP on-premise su misura e consulenza ingegneristica specializzata nel settore dei trasporti e della logistica.

INFO@ILP-CONSULTING.IT

WWW.ILP-CONSULTING.IT

**INDUSTRIAL SERVICE
IL NOLEGGIO INNOVATIVO****PAD./HALL 7 A 023****INEST****PAD./HALL 7 D 103**

iNEST è l'Ecosistema dell'Innovazione del Nord-Est, che raccoglie le principali competenze accademiche e di ricerca del Triveneto. Le attività sviluppate si inseriscono pienamente nelle tematiche individuate dalle Strategie di Specializzazione Intelligente elaborate dagli Enti Territoriali del Nord-Est. Nell'ambito del PNRR, ha stimolato 200 progetti di innovazione aziendale, coinvolto oltre 1000 ricercatori universitari, promosso alcune decine di start-up e supportato 9 Lab-Villages tematici.

FRANCESCA.RICCIARDI@CONSORZIOINEST.IT

WWW.CONSORZIOINEST.IT

INFINEON TECHNOLOGIES**PAD./HALL 8 B 054**

Dimostratori applicativi dall'industria dei semiconduttori.

ANDREA.MORICI@INFINEON.COM

WWW.INFINEON.COM





INFOCAMERE SCPA

PAD./HALL 8 F 160

InfoCamere ScpA, è la società delle Camere di Commercio italiane per l'innovazione digitale. A partire dalla gestione del Registro delle Imprese, l'anagrafe economica nazionale ufficiale, l'azienda realizza servizi tecnologicamente all'avanguardia a supporto dei propri soci, per rispondere alle esigenze di imprenditori, professionisti e cittadini di fronte alla continua evoluzione dei sistemi economici e normativi. Progetta e sviluppa soluzioni per semplificare il rapporto tra imprese e P.A.

MARIATERESA.CAPACCHIONE@INFOCAMERE.IT

WWW.INFOCAMERE.IT

INNOCENTI DEPOSITI S.P.A.

PAD./HALL 7 F 171

Logistica - Multimodalità - Automazione
Un partner strategico per la realizzazione di servizi logistici avanzati di supporto alle supply chain. Una rete di terminali interconnessi in Italia e in Europa per lo sviluppo del trasporto ferroviario multimodale. Una organizzazione europea che realizza progetti ad elevato grado di digitalizzazione integrando soluzioni automatizzate per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci, la preparazione degli ordini e il loro confezionamento.

INFO@INNOCENTIDEPPOSITI.IT

WWW.INNOCENTIDEPPOSITI.IT

INTERBRENNERO SPA

PAD./HALL 7 B 055

Ampio terminal ferroviario nella rete europea TEN-T Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, servizi doganali, deposito IVA, autoparco controllato, magazzini e uffici di ampie metrature, officina multi-marca, hotel, ristoranti e un centro congressi. L'area si sviluppa su una superficie di circa 100 ettari e si trova a Trento Nord. Dislocata all'imbocco del casello Trento Nord dell'A22 a poche centinaia di metri dalla Superstrada della Valsugana S.S. 47 e della Circonvallazione S.P. 235.

INFO@INTERBRENNERO.IT

WWW.INTERBRENNERO.IT

INTERLOGICA SRL

PAD./HALL 7 B 031

Dal 1995 progettiamo, realizziamo e facciamo evolvere piattaforme digitali complesse per medie e grandi imprese. Oltre trent'anni di lavoro sul campo ci hanno insegnato che i sistemi che funzionano non nascono da una fornitura, ma da una relazione: per questo oggi non ci definiamo una software house, ma un ecosistema che mette insieme persone, competenze, tecnologia e capacità di execution per costruire vantaggio competitivo insieme ai nostri clienti.

CEO@INTERLOGICA.IT

WWW.INTERLOGICA.IT

INTERMODAL TERMINAL PADOVA SRL

PAD./HALL 7 G 207

INTERPORTO AVEZZANO

PAD./HALL 7 B 055

INTERPORTO BOLOGNA SPA

PAD./HALL 7 B 055

Interporto Bologna SpA, fondato nel 1971, gestisce una delle principali piattaforme logistiche intermodali d'Europa. Con un'area di 4,1 milioni di mq, tre terminal ferroviari e un collegamento diretto alla rete ferroviaria e autostradale nazionale, rappresenta un nodo strategico per i flussi merci tra Italia ed Europa. Situato all'incrocio di tre Corridoi TEN-T, promuove una logistica sostenibile, efficiente e orientata all'innovazione.

INFO@BO.INTERPORTO.IT

WWW.INTERPORTO.IT

INTERPORTO - CENTRO INGROSSO PORDENONE S.P.A.

PAD./HALL 7 B 055

Interporto Pordenone, costituito nel 1976, è un polo logistico e intermodale strategico del Nord-Est: 895.000 mq connessi ai principali assi stradali, ferroviari e portuali. La strategia di sviluppo valorizza il Terminal intermodale, con 6 binari e asta di manovra da 750 m, la digitalizzazione e tracciabilità dei flussi e il Parcheggio Europa certificato "Parcheggio Sicuro UE". L'espansione nelle aree limitrofe crea nuovi spazi logistici, rafforzando il legame tra imprese e territorio.

INFO@INTERPORTOCENTROINGROSSO.COM

INTERPORTOCENTROINGROSSO.COM/IT

INTERPORTO CERVIGNANO DEL FRIULI S.P.A.

PAD./HALL 7 B 055

L'Interporto di Cervignano del Friuli si estende su 460.000 mq ed è collocato sui corridoi Adriatico-Baltico e Mediterraneo. Dispone di un piazzale di 160.000 mq con tre fasci di due binari da 750 ml, per la movimentazione di semirimorchi, container, casse mobili e traffico convenzionale. Un piazzale di 70.000 mq, servito da due binari, è dedicato agli autoveicoli. Completano la struttura 24.000 mq di magazzini raccordati alla ferrovia e una palazzina direzionale con uffici e sale riunioni.

SEGRETERIA@INTERPORTOCERVIGNANO.IT

WWW.INTERPORTOCERVIGNANO.IT

INTERPORTO D'ABRUZZO

PAD./HALL 7 F 171

IDA è la piattaforma log. per gli operatori che vogliono sfruttare la leva strategica dell'intermodalità. Situata nel crocevia della Val Pescara è la location ideale per una logistica sostenibile e resiliente (dal centro dell'Abruzzo2cuore dell'Europa). Durante la fiera saranno presentati nuovi collegamenti intermodali e la suite MIT (management inland terminal), soluzione cloud per la gestione integrata del terminal, già interoperabile con i più evoluti sistemi digitalizzati di rete.

M.RENZI@INTERPORTOVP.IT

WWW.INTERPORTOABRUZZO.IT

INTERPORTO DELLA TOSCANA

CENTRALE S.P.A.

PAD./HALL 7 B 055

Siamo a Prato nel cuore della Toscana Centrale, vantiamo un terminal con una piattaforma di 100 mila mq, con otto binari operativi di un 1 km lunghezza. Gestiamo in proprio di tutte le attività terminalistiche con una società partecipata al 100% da noi. Abbiamo insediato nel nostro Interporto 70 aziende tra i maggiori player della logistica del mondo del mondo. Abbiamo aree di sosta sicura che fanno parte della rete nazionale ed Europea.

INFO@INTERPORTODELLATOSCANA.COM

WWW.INTERPORTODELLATOSCANA.COM

INTERPORTO DI NOLA

PAD./HALL 7 D 055

Interporto Campano gestisce l'Interporto di Nola, uno dei principali interporti italiani. Ospita circa 200 aziende, della logistica e del trasporto e fa parte del Nola Business Park, che comprende anche il CIS, uno dei principali centri di distribuzione commerciale in Europa. E' dotato di una stazione elettrificata interna e di un piazzale intermodale di oltre 150mila mq.

PRESS@INTERPORTOCAMPANO.IT

WWW.INTERPORTOCAMPANO.IT

INTERPORTO DI TRIESTE S.P.A.

PAD./HALL 7 B 055

Interporto di Trieste offre servizi logistici, intermodali e doganali (gestiti attraverso operatori insediati). La Società gestisce le attività garantendo il pieno rispetto degli equilibri economici e finanziari e al contempo la qualità attesa dei servizi offerti ai clienti. Il Gruppo offre moderne strutture e servizi innovativi agli operatori del trasporto nazionali e internazionali, configurandosi anche come area retroportuale di supporto ai terminal marittimi del Porto di Trieste.

COMMERCIALE@INTERPORTOTRIESTE.IT

WWW.INTERPORTOTRIESTE.IT

INTERPORTO MARCHE S.P.A.

PAD./HALL 7 B 055

Interporto Marche Spa è una joint venture a capitale pubblico-privato. La maggioranza del capitale sociale è pubblica e appartiene alla Regione Marche che partecipa indirettamente tramite la Sviluppo Europa Marche Srl (in sigla Svem) sua controllata al 100%. La società opera con l'obiettivo di favorire lo sviluppo dell'intermodalità nel centro-Italia avvalendosi della concentrazione dei nodi infrastrutturali principali (porto di Ancona-aeroporto internazionale di Ancona-interporto delle Marche).

SEGRETERIA@INTERPORTOMARCHE.IT

WWW.INTERPORTOMARCHE.IT

INTERPORTO ORTE SPA

PAD./HALL 7 B 055

INTERPORTO PADOVA**PAD./HALL 7 A 013 / 7 B 055**

Interporto Padova è la più avanzata piattaforma intermodale italiana a servizio delle imprese e del territorio secondo criteri di basso impatto ambientale. E' collocato in un'area logistica di complessivi 2 milioni di mq su cui ha realizzato circa 300 mila mq coperti di uffici e magazzini, alcuni dotati di celle a temperatura controllata (fino a -20°). Sulle coperture dei magazzini è installato uno dei più grandi impianti fotovoltaici su tetto in Italia, con una potenza di ben 13 MWp; tale impianto ha una produzione annuale di energia pari al consumo medio di 5000 famiglie. Interporto Padova ha realizzato anche piazzali per il parcheggio e a servizio dei mezzi pesanti. La posizione vicina alla città, ma direttamente collegata alle autostrade e alle tangenziali, rende l'intera area logistica strategica per le esigenze di spedizionieri e corrieri. Ha inoltre ideato e sviluppato fin dal 2004, Cityporto, un servizio di distribuzione urbana delle merci con mezzi a basso impatto ambientale che è unanimemente considerato un modello a livello europeo.

INFO@INTERPORTOPD.IT
WWW.INTERPORTOPD.IT

INTERPORTO PADOVA**PAD./HALL 8 C 136****INTERPORTO QUADRANTE EUROPA****PAD./HALL 7 A 013 / 7 B 055**

L'Interporto Quadrante Europa si estende su una superficie di 2.500.000 mq con espansione prevista fino a 4.200.000 mq. Primo in Italia per volumi di traffico combinato, è stato riconosciuto tra i primi interporti a livello europeo in cui sono insediate oltre 120 aziende con 13.000 addetti (diretti e indiretti). All'anno vi transitano oltre 8 milioni di tonn. di merci su ferrovia e 20 milioni su strada, soprattutto sulla direttrice centro-nord Europa attraverso il Brennero.

CONSORZIO.ZAI@CONSORZIOZAI.IT
QUADRANTEEUROPA.IT

INTERPORTO RIVERS VENEZIA SRL**PAD./HALL 7 B 055**

Interporto Rivers Venezia è il polo logistico d'eccellenza del nord-est. Situato in un'area strategica per la gestione di merci e beni provenienti dalle direttrici nord-sud ed est-ovest d'Europa e dai mercati asiatici, mediorientali, africani, Interporto Rivers Venezia offre ai propri clienti una piattaforma di sviluppo affacciata sul mondo. Interporto Rivers Venezia è lo sbocco naturale di una delle aree economiche più attive, diversificate e intraprendenti d'Italia. Un'infrastruttura pronta a cogliere le opportunità di sviluppo dell'intera area portuale veneziana, anche grazie alle sue caratteristiche geografiche e di interconnessione avanzata alle principali arterie ferroviarie e stradali.

COMMERCIALE@INTERPORTORIVERS.COM
WWW.INTERPORTORIVERS.COM

INTERPORTO ROVIGO SPA**PAD./HALL 7 A 013 / 7 B 055**

L'Interporto di Rovigo è un nodo plurimodale che integra tre tipologie di vettori: stradale, ferroviario e fluvio-marittimo. La sua collocazione strategica si identifica come retroporto e piattaforma logistica di connessione tra il sistema industriale del Polesine e il sistema portuale dei Porti di Venezia, Chioggia e Ravenna. L'inserimento nella Zona Logistica Speciale e il ruolo di interconnessione funzionale rappresentano una opportunità di sviluppo futuro.

INFO@INTERPORTOROVIGO.IT
WWW.INTERPORTOROVIGO.IT

INTERPORTO TOSCANO A.**VESPUCCI S.P.A.****PAD./HALL 7 B 055**

L'Interporto Toscano "Amerigo Vespucci" è l'hub logistico e retroportuale di Livorno, in posizione strategica come cerniera del sistema logistico toscano per il Centro Italia e il Mediterraneo. Unisce moderne infrastrutture e servizi integrati (Truck Village, Centro Direzionale, Motel, Ristorante, Pesa pubblica). Driver strategici: intermodalità mare-ferro-gomma, gestione energia rinnovabile, magazzini refrigerati a basso impatto e agevolazioni della Zona Logistica Semplificata (ZLS).

INFO@INTERPORTOTOSCANO.COM
WWW.INTERPORTOTOSCANO.COM

ISMV**PAD./HALL 8 A 023**

Ismy Srl accompagna le PMI italiane nella transizione digitale e verso pratiche sostenibili, con soluzioni ICT ed ESG costruite sul singolo cliente. La forza di Ismy è la rete di relazioni: partner come Sardex, Nativia, Neeeda, ITS "Mario Volpato", Comnia che aprono alle imprese nuove opportunità di crescita. Con l'hub di innovazione giovanile, Ismy crea uno spazio dove giovani talenti e aziende del territorio lavorano insieme su progetti concreti.

COMUNICAZIONE@ISMYSRL.COM
WWW.ISMYSRL.COM

ITALDRON SRL**PAD./HALL 7 C 077****I NOSTRI DRONI VOLANO DOVE****GLI ALTRI NON ARRIVANO**

Ingegneria italiana, evoluzione permanente e sicurezza testata. I nostri droni sono il frutto dell'innovazione continua: utilizziamo componentistica di altissima qualità e sperimentiamo e collaudiamo assetti tecnici evoluti per darti soluzioni pratiche ad esigenze reali.

INFO@ITALDRON.COM
WWW.ITALDRON.COM

ITALGHISA - BAGNOLO MELLA**INTERMODALE****PAD./HALL 7 F 171**

Bagnolo Mella Intermodale è un hub logistico d'eccellenza situato nel Nord Italia, dotato di un raccordo ferroviario proprietario e collegato alle principali rotte nazionali e internazionali. Offre soluzioni integrate per traffici intermodali e convenzionali. I servizi comprendono movimentazione e stoccaggio di container, trailer e casse mobili, logistica agroalimentare e siderurgica, riscaldamento a vapore di tank container, stuffing & stripping, riparazioni, ultimo miglio e manovra ferroviaria.

ALESSANDRA.DUSI@ITALGHISA.COM
WWW.ITALGHISA.COM

JANUA ALGOR**PAD./HALL 7 F 176**

Janua Algor, parte di Medov Group e partner di Medov Logistics, è un magazzino refrigerato a Genova con 1.800 posti pallet a +4°C e -25°C. Offre stoccaggio, picking, packing, repacking, labelling, cross-docking, servizi doganali, di consulenza e allaccio camion frigo. A 1,5 km dal porto di Genova Pra', 2 km dallo snodo autostradale e 10 km dall'Aeroporto C. Colombo, integra sostenibilità e tecnologia grazie a pannelli fotovoltaici e sistema WMS Reply per la costante tracciabilità delle merci.

ALESSIO.SIMARI@JANUAALGOR.COM
WWW.JANUAALGOR.COM

KALMAR ITALIA SRL**PAD./HALL 7 I 268**

Kalmar Italia è la filiale italiana di una delle maggiori multinazionali produttrici di macchinari per sollevamento e movimentazione merci.

STEFANO.VERO@KALMARGLOBAL.COM
WWW.KALMARGLOBAL.COM

KEMPOWER SRL**PAD./HALL 7 B 055****LAGHEZZA SPA****PAD./HALL 7 I 268**

Laghezza SpA è una società italiana indipendente, partner strategico per le imprese che operano nei mercati internazionali. Offre soluzioni complete e personalizzate che integrano servizi doganali, logistici e di trasporto su strada. Grazie a un consolidato know-how, a processi digitalizzati e a una presenza diffusa sul territorio nazionale, garantisce un'assistenza qualificata e una gestione efficiente lungo l'intera supply chain.

ALESSANDRA.CILLERAI@LAGHEZZA.COM
WWW.LAGHEZZA.COM





LOCOITALIA

PAD./HALL 7 F 154

Locoitalia è la Rolling Stock Company ("RoSCo") a Capitale interamente italiano che offre servizi di noleggio di locomotive elettriche e diesel da manovra flessibili e personalizzati per rispondere alle diverse esigenze degli operatori del trasporto merci. Offre sia servizi di leasing "dry" (manutenzione a carico del cliente) o "full service" (manutenzione inclusa), in collaborazione con partner qualificati e certificati, come l'officina di manutenzione FVG Rail e l'ECM TS Traction&Service.

GERMANO.BONI@LOCOITALIA.IT
WWW.LOCOITALIA.IT

LOGICA SRL

PAD./HALL 7 E 138

LOGISTICA MANAGEMENT

PAD./HALL 7 I 262

Da oltre 30 anni Logistica Management è la testata di riferimento per il mondo della logistica e del supply chain management in Italia. Attraverso rivista, edizione digitale e portale, approfondisce tecnologie, soluzioni, strategie, progetti e casi applicativi che accompagnano l'evoluzione del settore. Un sistema editoriale multicanale che informa un pubblico qualificato e mette in relazione i protagonisti della domanda e dell'offerta lungo l'intera filiera logistica.

PRESS@EDITRICETEMI.COM
WWW.LOGISTICAMANAGEMENT.IT

LOGISTICA SOSTENIBILE: IDEE E VISIONI DAL 23° PIANO

PAD./HALL 8 A 014

LOGISTICA UNO EUROPE SRL

PAD./HALL 7 D 116

Logistica Uno Europe è un provider di logistica integrata che offre servizi di trasporto e distribuzione nazionale e internazionale, intermodale e ferroviario, gestione depositi e soluzioni in outsourcing e in house. Opera nei settori Food & Grocery, Beverage, Retail, Paper, Healthcare e Bricolage, con una presenza capillare in Italia e collegamenti in 28 Paesi europei, offrendo soluzioni flessibili, innovative e sostenibili.

INFO@LOGISTICAUNO.COM
WWW.LOGISTICAUNO.COM

LOGTAINER S.R.L.

PAD./HALL 7 E 146

Fondata a Genova nel 1997, Logtainer è il principale operatore italiano indipendente nel trasporto intermodale di container. Il Gruppo, con Terminal Rubiera e Ghiglione Trasporti, ha fatturato 109 milioni nel 2025. Opera nei porti di Genova, La Spezia, Vado Ligure e Livorno e nei terminal inland di Pioltello, Rubiera, Piacenza, Verona e Padova. Nel 2026 ha costituito Intermodal Terminal Padova Srl con PSA Intermodal Italy e Interporto Padova per lo sviluppo e la gestione del terminal intermodale.

ALESSANDRA.DENTI@LOGTAINER.COM
WWW.LOGTAINER.COM

LUTECH

PAD./HALL 7 F 171

Lutech, leader in Italia e player europeo del digitale e dell'AI, accompagna aziende e istituzioni nei percorsi di trasformazione e innovazione. Nel corso della manifestazione presenterà tre soluzioni per il futuro di mobilità, competenze e sicurezza digitale: Mobility4Future per la mobilità intelligente e sostenibile, BrAln Learning per la formazione continua supportata dall'AI e Cyber Security Platform Services per la protezione di infrastrutture, dati e servizi critici.

EVENTI@LUTECH.IT - MARKETING@LUTECH.IT
LUTECH.GROUP/IT

MAAP - MERCATO

AGROALIMENTARE PADOVA

PAD./HALL 7 H 243

Il Mercato AgroAlimentare di Padova (MAAP) si colloca tra i primi cinque mercati all'ingrosso in Italia, distinguendosi come leader nell'esportazione verso l'Austria e l'Est Europa grazie alla sua posizione strategica nel Nord-Est. La struttura offre servizi logistici completi, opera in conformità alla certificazione ISO 9001 e al Modello D.Lgs. 231/2001, e redige un bilancio sociale dal 2021.

INFO@MAAP.IT
WWW.MAAP.IT

MACHINE LEARNING REPLY S.R.L. CON UNICO SOCIO

PAD./HALL 7 I 259

Machine Learning Reply guida l'innovazione tecnologica nella supply chain. A Green Logistics Expo presentiamo soluzioni di Intelligenza Artificiale applicate alla logistica. Il focus spazia dalle AI Platform di governance per il controllo end-to-end e i KPI ambientali, all'AI predittiva per l'intermodalità. Affianchiamo le aziende dai primi progetti pilota ai "quick wins" per l'automazione, offrendo strategie concrete per ottenere efficienza, un rapido ROI e una reale sostenibilità.

E.FACCO@REPLY.IT
WWW.REPLY.COM/MACHINE-LEARNING-REPLY/IT

MADEFRIGOR S.R.L.

PAD./HALL 8 B 050

Madefrigor è specializzata nella progettazione e realizzazione di soluzioni per la refrigerazione industriale, con particolare attenzione a efficienza energetica, affidabilità e sostenibilità. Grazie a esperienza e competenze tecniche, sviluppiamo impianti su misura per la logistica e la conservazione a temperatura controllata, integrando tecnologie innovative per ridurre consumi e impatto ambientale e garantire elevate prestazioni.

COMMERCIALE@MADEFRIGOR.IT
WWW.MADEFRIGOR.IT

MALPENSA INTERMODALE SRL

PAD./HALL 7 E 149

Malpensa Intermodale S.r.l. è una società posseduta al 100% da FNM S.p.A. È stata costituita nel 2018 per svolgere servizi terminalistici nel settore del trasporto intermodale. Il terminal ha un'estensione di 100.000 mq, con 3 binari operativi da 650 metri, interamente a raso, con aree di deposito per oltre 28.000 mq, 3 binari operativi aggiuntivi e due binari di sosta e riparazione per locomotori e carri e 3 aste di manovra e presa consegna elettrificate, gestite direttamente dal Terminal.

INFO@MALPENSAINTERMODALE.IT
WWW.MALPENSAINTERMODALE.IT

MANUPORT SRL

PAD./HALL 7 B 050

Manuport Srl, con sede nel porto di Genova, è da decenni leader nella fornitura di soluzioni "chiavi in mano" per il sollevamento e la movimentazione merci nei settori portuale, logistico e industriale. Dal 2018 l'azienda fa parte del Gruppo Terberg: questa sinergia ha permesso alla società di consolidare la propria presenza sul mercato italiano, per il quale detiene l'esclusiva. L'esperienza maturata consente a Manuport di offrire attrezzature ad alte prestazioni e accesso a tecnologie innovative.

COMMERCIALE@MANUPORT.IT
WWW.MANUPORT.IT

MAPEI

PAD./HALL 8 C 062

Per le pavimentazioni industriali in ambito logistico, Mapei propone CONCRETE FLOORING SOLUTIONS, un sistema di tecnologie e servizi pensato per ogni fase realizzativa dell'intervento e rivolto a progettisti, general contractor, imprese di costruzione e utilizzatori finali dei prodotti.

MAPEI@MAPEI.IT
WWW.MAPEI.IT

MARTA ASSICURAZIONI SRL

PAD./HALL 7 B 031

Azienda storica e strutturata si occupa di rilevazione e valutazione rischi aziendali e soluzioni di welfare aziendale integrato con soluzioni personalizzate. L'esperienza e la collaborazione con enti locali ci ha permesso di sviluppare un progetto di spendibilità dei benefit sul territorio con ricadute positive sul tessuto economico.

AGENZIA@FONDIARIAVV.IT
WWW.MARTAASSICURAZIONI.IT

MAS MANAGEMENT NETWORK**PAD./HALL 7 B 044**

MAS aiuta le imprese a rendere più sostenibili la logistica e le operations, ripensando processi e organizzazione, riducendo sprechi e inefficienze e cogliendo le opportunità offerte dal digitale e dall'Intelligenza Artificiale. MAS affianca le aziende nell'intero percorso di trasformazione: dall'analisi dei processi e del modello organizzativo alla definizione della strategia, dalla scelta delle migliori soluzioni tecnologiche alla loro introduzione in azienda. Il percorso si completa con competenze in ambito sostenibilità ed ESG e con il supporto nell'individuazione di opportunità di finanza agevolata.

INFO@MAS.MN
WWW.MAS.MN**MEDOV LOGISTICS****PAD./HALL 7 F 176**

Medov Logistics è un'azienda di logistica internazionale, che offre soluzioni su misura per supply chain globali. Con uffici di proprietà in Italia, a Miami, Singapore, Rotterdam e Amburgo, garantisce assistenza end-to-end per trasporti, freight management, air freight, warehousing, dry dock e new build e servizi multimodali. L'approccio white-glove assicura supporto dedicato, flessibilità e cura del cliente, con una forte specializzazione nei settori cruise, maritime e industriale.

ANDREA.DELLACASA@MEDOVLOG.COM
WWW.MEDOVLOG.COM**MEZZALANA****PAD./HALL 8 C 083**

Mezzalana è specializzata in soluzioni di pesatura professionale per la logistica e l'industria. A Green Logistics Expo presenteremo sistemi di pesatura e soluzioni per trasformare carrelli elevatori e transpallet tradizionali in veri strumenti di pesatura mobile, integrando il controllo del peso direttamente nelle operazioni di movimentazione e rendendo i processi logistici più efficienti, rapidi e controllabili.

INFO@MEZZALANA.COM
WWW.MEZZALANA.COM**MHS MATERIAL HANDLING SOLUTION****PAD./HALL 8 D 111**

WWW.MHS.SRL

MILANO SERRAVALLE - MILANO TANGENZIALI S.P.A.**PAD./HALL 7 B 031**

Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. (Gruppo FNM), concessionaria autostradale dal 1951, capitale sociale 93,6 mln di euro. Opera in concessione fino al 31 ottobre 2028 e gestisce 187 km: A7 Milano-Serravalle Scrivia, tangenziali A50, A51, A52, oltre a A53 e A54. Persegue potenziamento delle infrastrutture, innovazione tecnologica, mobilità integrata e sostenibile, centralità del cliente e crescita dei dipendenti. Del Gruppo fa parte Milano Serravalle Engineering S.r.l.

INFO@SERRAVALLE.IT
WWW.SERRAVALLE.IT**MILENCE****PAD./HALL 7 B 055**

Fondata nel 2022 come joint venture tra Daimler Truck, TRATON GROUP e Volvo Group, Milence è nata con un chiaro obiettivo: accelerare la transizione verso un trasporto stradale pesante ad emissioni zero. La nostra missione è quella di realizzare una rete pubblica di ricarica transfrontaliera ad alte prestazioni che consenta alle flotte di mezzi pesanti di passare all'elettrico ed all'Europa di assumere un ruolo di primo piano in questo ambito.

SIMONE.PIERACCINI@MILENCE.COM
WWW.MILENCE.COM**MOBILITY MAGAZINE****PAD./HALL 7 G 233****MOOVIX****PAD./HALL 8 B 027****MWM SRL - MONTATI WORLDWIDE MOVING****PAD./HALL 7 D 116**

Ci occupiamo di logistica integrata nazionale e internazionale. Forniamo servizi di deposito, operatività doganale, spedizione e distribuzione delle merci, volti a semplificare e a razionalizzare il tuo business.

SALES@MWMITALY.COM
WWW.MWMITALY.COM**NEHOS S.R.L.****PAD./HALL 7 C 076**

NEHOS è l'hub IT del Nord Est che unisce data center, cloud, software e cyber security. A Padova gestiamo due data center proprietari certificati ISO 27001 e ISO 9001, presidiati h24 e collegati in fibra all'Internet Exchange VSIX. Da qui eroghiamo cloud privato, disaster recovery e backup, e sviluppiamo le applicazioni che muovono la logistica: ERP Odoo, portali e integrazioni su misura. Un unico partner, dati in Italia, zero interruzioni.

INFO@NEHOS.IT
WWW.NEHOS.IT**NEXTRA INTERMODAL****PAD./HALL 7 E 138****NET SAFETY - IL SISTEMA DIGITALE PER LA SICUREZZA****PAD./HALL 8 A 024**

NETSAFETY è un network digitale di piattaforme dedicato alle aziende, progettato per integrare sicurezza sul lavoro, sicurezza di processo, risk management, compliance e formazione in un unico ecosistema. Attraverso soluzioni interconnesse e la redazione automatizzata della documentazione, NETSAFETY aiuta le imprese a gestire sicurezza, processi e competenze in modo semplice, efficiente e data-driven, riducendo complessità, costi e inefficienze.

INFO@TWINSAFETY.IT
SAFETYTWIN.IT**NETWORK WINS SRL****PAD./HALL 7 B 031**

Network Wins Srl nasce da una logica di rete e collaborazione, aggregando professionalità ed esperienze diverse per costruire gruppi di lavoro capaci di affrontare progettualità complesse. La società sviluppa opportunità e partenariati, supportando enti pubblici e privati nell'accesso ai finanziamenti e nella realizzazione di iniziative strategiche, con particolare esperienza nei settori dei trasporti, della mobilità e della logistica.

INFO@NETWORKWINS.IT
WWW.NETWORKWINS.IT**NEXUSDOCK****PAD./HALL 7 B 031**

NexusDock è la piattaforma digitale integrata di "Intelligent Truck Parking" per l'ottimizzazione della pianificazione e sosta del trasporto stradale merci, oltre a facilitare la gestione quotidiana dei gestori delle aree. Attraverso il monitoraggio real-time dell'occupazione degli stalli, la condivisione di informazioni e una dashboard di controllo, offre una gestione fluida di parcheggi e terminal presso nodi logistici privati, interporti, terminal marittimi/ferroviari e aree autostradali.

INFO@NEXUSDOCK.EU
WWW.NEXUSDOCK.EU**NUMBER 1 LOGISTICS GROUP****PAD./HALL 7 D 116**

Number 1 è un'azienda benefit di logistica integrata leader in Italia nel settore del FMCG e della GD. Da oltre 25 anni supporta i principali brand del largo consumo nel raggiungere i consumatori attraverso tutti i canali distributivi, operando come piattaforma di integrazione tra produzione e retail. Offre un modello di logistica integrata con servizi di contract logistics, trasporto primario e secondario, distribuzione groupage, attività di handling e riconfezionamento e gestione pallet.

INFO@NUMBER1.IT
NUMBER1.IT**OMEGA - YOUR DIGITAL TRANSFORMATION PARTNER****PAD./HALL 7 G 197**

Dal 1998 Omega è partner delle imprese per l'innovazione digitale dei processi e il raggiungimento degli obiettivi di business. Grazie alle esperienze maturate in ambito gestionale e ERP, sosteniamo le imprese lungo tutto il percorso di digital transformation attraverso servizi di consulenza strategica, soluzioni software, cyber security e digital marketing. In ambito logistico offriamo soluzioni per la pianificazione industriale, la logistica di magazzino, gestione asset e manutenzioni e TPL.

MARKETING@OMEGAGRUPPO.IT
WWW.OMEGAGRUPPO.IT



PADOVA HALL SPA **PAD./HALL 8 C 136**

GREENLOGISTICSEXPO@PADOVAHALL.COM
PADOVAHALL.COM

PADOVA LOOKING AHEAD AND BEYOND **PAD./HALL 8 C 136**

PADOVA ONLY CLASSICS **PAD./HALL 8 E 145**

La nuova Fiera delle eccellenze motoristiche fino al 1977 - dal 26 al 28 febbraio 2027 Fiera di Padova. Padova Only Classics è il Salone dedicato alle eccellenze motoristiche costruite tra il 1886 e il 1977: veicoli con almeno 50 anni di storia, scelti per il loro valore tecnico, culturale e simbolico. È questo che rende Padova Only Classics un evento unico, dove poter vivere un'esperienza esclusiva, diversa e complementare rispetto a quella offerta da altre grandi manifestazioni.

INFO@PADOVAONLYCLASSICS.COM
WWW.PADOVAONLYCLASSICS.COM

PANDA BIKE **PAD./HALL 8 E 131**

Produzione di cargo bike per il lavoro. Panda Bike ha modelli di serie ma anche personalizzati per ogni esigenza lavorativa. Trasporto di bancali, merci su box in legno o alluminio, eventi, pubblicitari, isotermitici, ecc.

INFO@PANDA-BIKE.COM
WWW.PANDA-BIKE.COM

PAR.TE. SRL **PAD./HALL 7 F 171**

PAR.TE, società interamente controllata da CEPIM, gestisce il nuovo terminal ferroviario dell'Interporto di Parma. La società opera nella gestione e movimentazione dei traffici intermodali, mettendo a disposizione infrastrutture moderne e tecnologie avanzate per garantire efficienza operativa, sicurezza, tracciabilità e continuità dei collegamenti ferroviari nazionali e internazionali.

INFO@CEPIMSPA.IT
CEPIMSPA.IT/TERMINAL-INTERMODALE-PARMA

PARKIT SRL **PAD./HALL 7 B 055**

PARKIT, azienda italiana all'avanguardia nel controllo degli accessi e nella gestione della sosta, trasforma le aree parcheggio in ambienti accessibili, tecnologici e integrati, con possibilità d'interscambio tra diversi mezzi di trasporto. Tutto è in movimento, tutto è connesso: la persona, il suo viaggio, il suo percorso e la città stessa. Questo significa ripensare il parcheggio non più come uno spazio statico, ma come un nodo strategico della mobilità urbana.

INFO@PARKIT.IT
WWW.PARKIT.IT

PARKO BY SOFTWARE LINK SRL **PAD./HALL 7 B 055**

Produttori di automazione di VARCHI DI ACCESSO (mezzi pesanti/auto), PARCHEGGI auto/camion/SICURI (interporti, porti, siti logistici) integrati ad ACCESSI PEDONALI es. toilette, docce. PARKO Made in Italy con software/hardware progettati/realizzati da noi. MaP Management ParkO, piattaforma web-based in Cloud, Private Cloud o On Premise. Progetti su misura, chiavi in mano, con vari device/tecnologie (lettori, colonnine camion, lettura targa, APP, Telepass, OBU, ecc.). Personalizzazione e integrazione.

COMMERCIALE@SWLINK.IT
WWW.SWLINK.IT

PATCH **PAD./HALL 8 C 086**

PATCH - Planning, Activation, Transformation, Civic Hub ETS è un'associazione di innovazione civica che connette cittadini, imprese, istituzioni e ricerca attraverso co-creazione, eventi e sperimentazioni urbane. A Green Logistics Expo presenta attività e proposte su mobilità e energia sostenibili e spostamenti casa-lavoro, con focus su soluzioni innovative e realistiche per aziende, dipendenti e territori, valorizzando il Civic Hub come spazio di connessione tra bisogni e soluzioni.

ASSOCIAZIONE.PATCH@GMAIL.COM
ASSOCIAZIONEPATCH.S2.YAPLA.COM

PESCE EDOARDO V.I. S.R.L. **PAD./HALL 7 I 263**

La PESCE EDOARDO V.I. nasce nel 1972 con sede in quel di Marghera (VE), nel 1986 apertura nuova sede a Malcontenta (VE), nel 1996 l'azienda si trasferisce nella nuova sede a Mogliano Veneto (TV) e successivamente nel 2019 viene acquistata e nel Gennaio 2021 inaugurata la nuova filiale di Montebello Vicentino (VI).

INFO@GRUPPOPESEVI.IT
WWW.PESCEEDOARDOVI.IT

PIANO 23 **PAD./HALL 7 I 268**

Piano 23 aiuta le aziende della logistica e trasporti a uscire dalla guerra del prezzo. Una diagnosi individua in poche settimane dove l'azienda perde competitività, poi un servizio fractional lavora dentro l'organizzazione per sviluppare il posizionamento dell'azienda e le iniziative di più valore, trasformando la sostenibilità in un argomento concreto verso clienti, banche e istituzioni. Vent'anni di esperienza diretta nel settore logistico, non consulenza generalista.

MATTIA@PIANO23.IT
WWW.PIANO23.IT

POLESTAR **PAD./HALL 8 D 103**

Polestar è il marchio svedese di auto elettriche ad alte prestazioni, con un focus su design senza compromessi e innovazione. La gamma attuale comprende Polestar 2, Polestar 3, Polestar 4 e Polestar 5. Polestar mantiene un impegno costante verso la sostenibilità e ha definito una roadmap ambiziosa per raggiungere i propri obiettivi climatici entro il 2030. La strategia di sostenibilità di Polestar si articola su quattro aree chiave: Clima, Trasparenza, Circolarità e Inclusione.

INFO@AUTOSERENISSIMA30.IT
WWW.AUTOSERENISSIMA30.IT

POOL ENGINEERING SRL **PAD./HALL 7 B 031**

Pool Engineering S.r.l. opera in Italia e all'estero dagli anni '70, specializzata in progettazione, gestione e consulenza per interventi su scala urbana ed edilizia. Adotta un approccio multidisciplinare che integra ambiente, urbanistica, architettura e ingegneria civile. La società coniuga avanzate competenze tecniche e gestionali ad una solida capacità economico-progettuale, testimoniata da oltre 800 milioni di euro di progetti eseguiti nell'ultimo decennio tramite l'uso costante del BIM.

INFO@POOLENG.IT
WWW.POOLENG.IT

PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA **PAD./HALL 7 A 013**

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale pianifica, coordina, controlla e promuove le attività dei porti di Venezia e Chioggia, snodi strategici di corridoi europei, Autostrade del Mare del Mediterraneo Orientale e asta fluviale che attraversa la Pianura Padana. Il sistema, a vocazione multipurpose, serve imprese e industrie delle aree più dinamiche d'Europa con servizi su misura, sempre più sostenibili e facilmente accessibili anche grazie ai vantaggi offerti dalla ZLS.

ADSPMAS.PROMOZIONE@PORT.VENICE.IT
WWW.PORT.VENICE.IT

PORTOGRUARO INTERPORTO SPA **PAD./HALL 7 A 013 / 7 B 055**

Terminal intermodale a Portogruaro con raccordo ferroviario, accesso A4/A28 e servizi doganali in sede.

A.FURLAN@INTERPORTOPORTOGRUARO.IT
WWW.INTERPORTOPORTOGRUARO.IT

PORTO E INTERPORTO **PAD./HALL 7 H 230**

Rivista mensile. Notizie, approfondimenti e interviste su trasporti logistica shipping infrastrutture blue economy diritto geopolitica industria supply chains.

REDAZIONE@PORTOEINTERPORTO.IT
WWW.PORTOEINTERPORTO.NET

PORTS OF GENOA
PAD./HALL 7 G 212**POSTEX SRL - TRICLÒ**
PAD./HALL 8 E 137

Triclò propone soluzioni di logistica urbana alternative a basso impatto ambientale e testimonia che consegnare in città senza inquinare si può. Distribuiamo e ritiriamo nelle zone a traffico limitato (ZTL) dove i mezzi tradizionali hanno difficoltà di accesso e sosta. Ogni triciclo può sostituire un furgone tradizionale con un mezzo ad impatto zero.

INFO@POSTEX.IT
WWW.TRICLO.IT

PREAAMS
PAD./HALL 7 H 241

PREAAMS integra competenze logistiche, servizi di magazzino, trasporti e supporto doganale in un unico punto operativo presso Interporto di Padova, con un approccio neutrale a supporto di aziende e spedizionieri internazionali.

PAOLO.CHIAVARINO@PREAAMS.IT
WWW.PREAAMS.IT

PRO & FAST SRL
PAD./HALL 8 A 021

Pro&Fast Srl è un'agenzia di merchandising con sede a Padova e un team tutto al femminile. Affianchiamo i brand nella creazione di gadget e materiali promozionali personalizzati, trasformando idee e valori in soluzioni capaci di catturare l'attenzione. Uniamo creatività, innovazione e sostenibilità per sviluppare merchandising a basso impatto ambientale, pensato per creare connessioni autentiche e rafforzare la visibilità del brand.

PROFAST@PROFASTSRL.COM
WWW.PROFASTSRL.COM

PROPELLER CLUB PORT OF VENICE
PAD./HALL 7 G 246**PSA GENOVA PRA'**
PAD./HALL 7 G 207**PSA ITALY**
PAD./HALL 7 G 207**PSA PADOVA**
PAD./HALL 7 G 207

PSA PADOVA, IL NUOVO HUB PER LA LOGISTICA DI INTERPORTO PADOVA E PSA. L'obiettivo? Rafforzare le connessioni tra il Nord Est e i principali corridoi europei del trasporto merci. Grazie all'integrazione tra infrastrutture, trasporto ferroviario e servizi multimodali, PSA PADOVA punta a rafforzare il ruolo di Padova come nodo strategico del Nord Est, contribuendo a rendere le supply chain più efficienti, competitive e sostenibili.

PSA-ITALY-SALES@GLOBALPSA.COM
WWW.INTERPORTOPD.IT

PSA SECH
PAD./HALL 7 G 207**PSA VENICE**
PAD./HALL 7 G 207**QVADRA S.R.L.**
PAD./HALL 7 I 277

Qvadra è il partner strategico per le imprese nei mercati internazionali. Specializzata in consulenza e formazione in ambito doganale, Qvadra ottimizza i flussi logistici riducendo i tempi di attraversamento ai confini. Offre supporto articolato per l'ottenimento dell'autorizzazione AEO, trasformando i complessi adempimenti normativi in un vantaggio competitivo per una supply chain efficiente e sostenibile.

SEGRETERIA@QVADRA.IT
WWW.QVADRA.IT

RADIO VENETO 24
PAD./HALL 8 A 014**RAIL HUB EUROPE SPA**
PAD./HALL 7 B 055

Rail Hub Europe Spa è uno dei principali terminal container dell'area Nord Ovest, collegato ferroviariamente ai porti di Genova Voltri (VTE), della Spezia (LSCT), di Savona Vado Ligure. Il terminal si posiziona in un contesto territoriale di elevata importanza strategica, sul crocevia tra le principali linee ferroviarie di collegamento dei paesi del Nord-Est con i Paesi dell'Europa occidentale (corridoio V) e le linee di connessione tra Genova ed i porti del Nord Europa (III valico).

C.GABBINO@RHESPA.EU
WWW.RHESPA.EU

**RAM LOGISTICA INFRASTRUTTURE
E TRASPORTI S.P.A.**
PAD./HALL 7 B 055

RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A., società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, supporta la digitalizzazione e l'innovazione del sistema logistico nazionale ed europeo. A Green Logistics Expo presenta la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) e il progetto europeo eFTI4EU, dedicato all'implementazione delle informazioni elettroniche sul trasporto merci, promuovendo interoperabilità, sostenibilità ed efficienza della filiera logistica.

INFO@RAMSPA.IT
WWW.RAMSPA.IT

RANDSTAD
PAD./HALL 7 D 116**REGIONE DEL VENETO**
PAD./HALL 7 A 013

Pubblica Amministrazione regionale.
INFRASTRUTTURETRASPORTI@REGIONE.VENETO.IT
WWW.REGIONE.VENETO.IT

RENAULT TRUCKS
PAD./HALL 7 I 263**RETE INNOVATIVA REGIONALE
IMPROVENET**
PAD./HALL 7 D 108

La necessità di innovare il sistema manifatturiero in un'ottica di crescita della sua "intelligenza" assume sempre più importanza, stante l'affermarsi del paradigma della Industria 4.0, che mira ad implementare un modello di produzione industriale del tutto automatizzata e interconnessa. IMPROVENET è una rete di aziende e soggetti della ricerca che intendono affrontare assieme questo percorso di innovazione investendo sulle tecnologie dell'informazione.

SERVIZIO.DISTRETTI@SIIV.NET
WWW.IMPROVENET.IT

**RETE INNOVATIVA REGIONALE
SINFONET**
PAD./HALL 7 D 108

SINFONET è un Polo di Eccellenza che riunisce enti di ricerca e imprese per coordinare e realizzare iniziative di Ricerca, Innovazione, Trasferimento Tecnologico e Formazione. La Rete racchiude 60 partner tra aziende e centri di ricerca, per un totale di oltre 4.500 addetti in Veneto. Come Rete Innovativa Regionale, SINFONET promuove e realizza un'ampia gamma di progetti dedicati alle fonderie di leghe ferrose e non ferrose e all'intera filiera metalmeccanica.

SEGRETERIA@CONSORZIOSPRING.ORG
WWW.RETESINFONET.ORG

RETE DI IMPRESE LUCE IN VENETO
PAD./HALL 7 D 108

LIV è un contratto di rete composto da oltre 50 aziende della filiera illuminotecnica. Costituito nel 2016, LIV è il soggetto giuridico riconosciuto dalla Regione Veneto in rappresentanza della RIR Venetian Smart Lighting. LIV opera per supportare la crescita digitale e sostenibile delle aziende venete del comparto illuminotecnico e sviluppare nuove opportunità di business. Dal 2026 è operativo l'hub (Light Design Village) finalizzato a promuovere la cultura della luce.

INFO@LUCEINVENETO.COM
WWW.LUCEINVENETO.COM

RFID GLOBAL
PAD./HALL 8 B 051

Focus sulle tecnologie di acquisizione del dato RFID e BLE per identificare, tracciare e localizzare persone, asset e processi interconnessi nella fabbrica digitale e nell'intera supply chain. Allo stand e al Business Meeting del 15 ottobre RFID GLOBAL mette in scena parte dei 400 dispositivi a catalogo, dai moduli ai mobile device, dai tag/ Beacon ai gate, testimoniando attraverso le storie di successo il contributo dell'RFID nel migliorare l'efficienza, ridurre i costi e aumentare la sicurezza.

P.VISENTIN@SOFTWORK.IT
WWW.RFIDGLOBAL.IT





RHENUS LOGISTICS S.P.A

PAD./HALL 7 D 101

Il Gruppo Rhenus è tra i principali operatori logistici a livello globale, con un fatturato annuo di 8,2 miliardi di euro. Conta 39.000 dipendenti e 1.300 sedi operative in oltre 70 Paesi. Offre soluzioni integrate lungo l'intera supply chain, tra cui trasporto, magazzinaggio, sdoganamento e servizi a valore aggiunto. In Italia, il Gruppo è presente con 44 filiali distribuite su tutto il territorio nazionale.

SAFA LAVORI – SOLUZIONI TECNOLOGICHE PER ALLONTANAMENTO VOLATILI

PAD./HALL 7 C 077

Safa Lavori srl nasce come società nel settore dell'allontanamento dei volatili e mette al centro del proprio lavoro affidabilità, correttezza e competenza. Grazie a questi valori oggi offriamo soluzioni tecnologiche avanzate con droni per l'allontanamento dei volatili indesiderati, rispondendo alle esigenze di enti pubblici, aziende private e realtà agricole. Il nostro obiettivo è garantire ambienti più sicuri, puliti e salubri, proteggendo strutture e spazi aperti con sistemi all'avanguardia.

MASSIMO@SAFALAVORI.COM
WWW.SAFALAVORI.COM

SAGLIK LOGISTICS SPONSOR

WWW.SAGLIKLOGISTICS.COM

SANGRITANA SPA

PAD./HALL 7 E 138

SANGRITANA.IT

SANY

PAD./HALL 7 L 282

INFO@AMSOLUZIONI.IT
AMSOLUZIONI.IT

SBRAVATI THE RAIL INSURANCE BROKER IL MARKET LEADER ITALIANO PER L'ASSICURAZIONE DELLE IMPRESE FERROVIARIE

PAD./HALL 7 F 171

Quando si tratta di assicurare le imprese che gravitano nel mondo ferroviario, Sbravati mette a disposizione dei suoi clienti un livello di conoscenza specifica, che in Italia non ha paragoni. Fondata nel 1972, ha acquisito la specifica competenza nel settore affiancando la costante crescita delle imprese ferroviarie private degli ultimi 20 anni, fino a diventarne il broker assicurativo di riferimento.

MICHELASBRAVATI@SBRAVATI.COM
WWW.SBRAVATI.COM

SERENISSIMA SERVICE SRL UNIP. CARROZZERIA OFFICINA MECCATRONICA

PAD./HALL 8 B 027

Serenissima Service Srl è una carrozzeria e officina meccatronica multimarca di Padova, centro assistenza Fiat e Fiat Professional, specializzata nella riparazione e manutenzione di autovetture e veicoli commerciali fino ai 35q.li. Offriamo servizi di carrozzeria, meccanica, meccatronica, diagnosi, gestioni sinistri e grandine anche a freddo. Collaboriamo con flotte, società di noleggio, leasing e assicurazioni, garantendo qualità, rapidità e competenza. Affidati a mani esperte.

INFO@SERENISSIMASERVICE.IT
WWW.SERENISSIMASERVICE.IT

SERVIZI LOGISTICI SPA

PAD./HALL 7 F 178

SERVIZI LOGISTICI SPA è in grado di coordinare e governare con competenza tutte le operazioni di gestione della merce garantendo il rapporto con tutti gli interlocutori del cliente, dalla catena produttiva a quella distributiva - Deposito, Transitpoint, Trasporti terziarizzati - Gestione Certificata Ordini In/Out - Gestione informatica dell'intero flusso di magazzino - Depositi con impianto antincendio sprinkler - Certificazione qualità al servizio della logistica - Deposito Doganale e IVA.

INFO@SERVIZILOGISTICI.COM
WWW.SERVIZILOGISTICI.COM

SGB HUMANGEST HOLDING SRL

PAD./HALL 7 B 055

Il Gruppo SGB Humangest opera da oltre 20 anni sul territorio nazionale con un focus sulle risorse umane e sui servizi per le imprese. Attraverso un ecosistema multibrand integra competenze in ambito HR, formazione, outsourcing, amministrazione e consulenza. Con Humangest, Agenzia per il Lavoro, supporta le aziende nella gestione delle persone e, con HClog e Iniziative Comuni, opera nei settori Contract Logistics e Facility & Cleaning, favorendo efficienza e ottimizzazione dei costi.

ALBERTO.CASELLI@SGBHOLDING.IT
SGBHOLDING.IT

SHAREPACK SRL

PAD./HALL 7 B 031

Sharepack è una newco innovativa che sviluppa una piattaforma digitale per la condivisione e l'ottimizzazione della capacità di trasporto e logistica. Connette chi spedisce merci con operatori e vettori dotati di capacità inutilizzata, promuovendo un uso efficiente delle risorse. Tramite tecnologie digitali di matching, tracciamento e integrazione con i sistemi logistici, rende le spedizioni più flessibili, accessibili e sostenibili, riducendo i viaggi a vuoto, i costi e l'impatto ambientale.

GUIDO.PICCOLI@SHAREPACK.NET
WWW.SHAREPACK.NET

SICUREZZA E AMBIENTE S.P.A.

PAD./HALL 7 E 137

Sicurezza e Ambiente SpA è un'azienda leader nel settore del pronto intervento che garantisce un servizio tempestivo ed efficace a seguito di eventi (incidenti, pertinenze stradali danneggiate etc.) che possono compromettere la sicurezza stradale ed ambientale. Grazie ad una rete operativa composta da circa 800 strutture capillarmente distribuite su tutto il territorio nazionale, le Pubbliche Amministrazioni possono contare su un intervento entro 30 minuti, 24 ore su 24, 365 giorni all'anno.

INFO@SICUREZZAEAMBIENTESPA.COM
WWW.SICUREZZAEAMBIENTESPA.COM

SMARTLOG S.R.L.

PAD./HALL 8 B 053

Smartlog è un System Integrator specializzato nell'automazione intralogistica. Progettiamo e realizziamo soluzioni personalizzate e scalabili per la gestione, lo stoccaggio e la preparazione automatizzata degli ordini. Integriamo robotica, trasloelevatori, shuttle e sistemi AS/RS, selezionando le tecnologie più adatte alle esigenze di ogni cliente. L'obiettivo: ridurre i costi, aumentare la produttività e garantire maggiore flessibilità operativa.

LOGISTICA@SMARTLOGSRL.COM
WWW.SMARTLOGSRL.COM

SMEXOS

PAD./HALL 8 A 022

SmExos è un'azienda specializzata nella commercializzazione di esoscheletri innovativi per il supporto al movimento e alle attività lavorative. Le nostre soluzioni aiutano a ridurre l'affaticamento fisico, migliorare la mobilità e aumentare il comfort dell'utilizzatore. Offriamo esoscheletri per arti superiori, schiena e gambe, con possibilità di test e dimostrazioni dedicate.

INFO@RAMCONSULTING.SM
WWW.EXOSSESOSCHELETRI.COM

SO. SE. TRA. SRL

PAD./HALL 7 E 138

SOC. COOP PORTABAGAGLI CPB 1952 SOC. COOP. A R.L.

PAD./HALL 8 E 128

INFO@CPB1952.IT

SORTIMO ITALIA SRL

PAD./HALL 7 I 256

Sortimo è leader Europeo negli allestimenti interni per veicoli commerciali leggeri. La missione è la Mobilità Intelligente: creiamo efficienza e aumentiamo la produttività per veicoli destinati a logistica, officine mobili, trasporto. Materiali ultraleggeri, innovazione e flessibilità caratterizzano l'Ecosistema Sortimo.

INFO@SORTIMO.IT
MYSORTIMO.IT

**SOS LOGISTICA - ASSOCIAZIONE
PER LA LOGISTICA SOSTENIBILE**
PAD./HALL 7 I 268

SOS logistica è l'associazione che, dal 2005, è focalizzata sulla Logistica Sostenibile, ideatrice del Primo Rating di Sostenibilità Logistica. Il focus è raccogliere e promuovere le migliori pratiche di Logistica e Mobilità Sostenibile, sviluppando progetti, attività ed ecosistemi volti ad aumentare la consapevolezza di imprese committenti, PA e consumatori. Gli associati sono imprese, start up, professionisti, esperti di logistica, tecnici dell'innovazione e dell'ambiente e imprenditori.

SEGRETERIA@SOS-LOGISTICA.ORG
WWW.LOGISTICASOSTENIBILE.ORG

SPACE COMPUTER SRL
PAD./HALL 7 C 079

Software per il trasporto la logistica e le agenzie.

FORNITORI@SPACECOMPUTER.IT
WWW.SPACECOMPUTER.IT

SPADARO ORAZIO
PAD./HALL 7 E 138

SPADARORAZIO.IT

SPEEDLOGISTIK S.R.L.
PAD./HALL 7 D 121

Speedlogistik offre soluzioni logistiche integrate, servizi di deposito e cross-docking, trasporti e spedizioni terrestri, marittimi e aeree, nazionali e internazionali, oltre a servizi doganali con luogo approvato e deposito doganale e fiscale. Opera con magazzini nelle province di Venezia e Padova e con partner in Turchia e Paesi Bassi. E' certificata ISO 9001 e ISO 45001, dispone di aree HACCP e autorizzazione AEO Full.

INFO@SPEEDLOGISTIK.COM
WWW.SPEEDLOGISTIK.COM

STUDIOBALLARIN
PAD./HALL 7 B 031

Con oltre 15 anni di attività, Studioballarin affianca amministrazioni pubbliche, imprese e altri soggetti del territorio nello sviluppo di progetti e iniziative che spaziano dai trasporti e dalla logistica all'ambiente e allo sviluppo territoriale. L'esperienza maturata in ambiti e contesti diversi include le fasi di ideazione e progettazione fino alla gestione di interventi e investimenti. Le attività svolte hanno ottenuto oltre 117M di € di finanziamenti, per un valore superiore a 311M di €.

INFO@STUDIOBALLARIN.IT
WWW.STUDIOBALLARIN.IT

STUDIO ING. DARIO APONTE
PAD./HALL 7 B 031

Ingegnere dei trasporti e consulente indipendente. Dal 2001 affianca amministrazioni pubbliche, autorità portuali, interporti, associazioni, società di ingegneria e imprese nella pianificazione di infrastrutture, servizi e politiche di trasporto. Il suo valore aggiunto nasce dall'integrazione tra rigore tecnico, visione di sistema e capacità di tradurre analisi complesse in indicazioni operative per chi deve decidere e guidare le scelte per i sistemi di mobilità e la logistica.

DARIO.APONTE@BLUEWIN.CH

STUDIO ING. RICCARDO MARATINI
PAD./HALL 7 B 031

Ing. Riccardo Maratini, ingegnere civile con indirizzo trasporti e dottore di ricerca, offre consulenza su pianificazione e gestione dei trasporti e della logistica, intermodalità e digitalizzazione dei processi. Vanta oltre vent'anni di esperienza con amministrazioni pubbliche, imprese e gestori di reti e nodi logistici, tra cui porti e interporti. Integra competenze in sistemi informativi, DBMS, GIS, sviluppo web ed europrogettazione nei programmi Interreg, CEF (rete TEN-T) e Horizon Europe.

RICCARDO.MARATINI@IN4MOB.IT
WWW.IN4MOB.IT

SWISH CHARGE
PAD./HALL 7 B 055 / 7 I 268

Soluzioni di ricarica chiavi in mano, progettate su misura per il mondo della logistica e dei trasporti. Affianchiamo i nostri clienti in ogni fase del processo di elettrificazione: dalla progettazione all'installazione, fino alla gestione intelligente dell'infrastruttura tramite software proprietario, con manutenzione dedicata e possibilità di finanziamento fino al 100%. Il partner ideale per rendere la mobilità elettrica una leva concreta di efficienza e sostenibilità.

CONTACT@SWISHFORGOOD.COM
WWW.SWISH-CHARGE.COM

**T&B E ASSOCIATI SRL - FACING
INNOVATION**
PAD./HALL 7 B 031

Società di consulenza e PMI innovativa attiva in Area Science Park, specializzata in strategie di sviluppo, finanza agevolata e gestione progetti complessi. A Green Logistics Expo presentiamo: servizi di supporto strategico e coordinamento progetti, animazione e coinvolgimento degli stakeholder logistici, finanza agevolata per la sostenibilità e la digitalizzazione.

SEGRETERIA@TBASSOCIATI.IT
WWW.TBASSOCIATI.IT

TAB INDUSTRIES
PAD./HALL 8 D 111

WWW.TABINDUSTRIES.IT

TECHNITAL
PAD./HALL 7 I 250

Founded in Verona in 1964, Technital is one of Italy's longest-established engineering firms, with over 60 years of international experience. Today, more than 500 professionals with specialised expertise work together to address complex challenges through a multidisciplinary and integrated approach. Through more than 3,000 projects worldwide, this expertise has contributed to landmark developments such as Al Faw Grand Port, MOSE in Venice and Konza Technopolis in Kenya.

MARKETING@TECHNITAL.IT
WWW.TECHNITAL.NET

**TEKNA SRL - SERVIZI DI
INGEGNERIA**
PAD./HALL 8 B 028

Studio Tekna è specializzata nella progettazione e consulenza di impianti tecnologici per i settori industriale, terziario, commerciale, artigianale e civile. È inoltre ente di formazione per aziende, con corsi dedicati alla sicurezza sul lavoro. Competenza, efficienza e trasparenza guidano ogni attività, nel pieno rispetto delle normative vigenti.

SEGRETERIA@STUDIOTEKNA.IT
WWW.STUDIOTEKNA.IT

TENENGA SRL
PAD./HALL 8 A 018

Tenenga è un system integrator specializzato in soluzioni di identificazione automatica, tracciabilità e anticontraffazione. Grazie a tecnologie come barcode, RFID, IoT e identificazione automatica, aiutiamo le aziende a migliorare efficienza, controllo e sostenibilità lungo tutta la supply chain. Innovazione, dati in tempo reale e riduzione degli sprechi sono al centro del nostro impegno per una logistica più intelligente, connessa e sostenibile.

CONTACT@TENENGA.IT
WWW.TENENGA.IT

TERBERG
PAD./HALL 7 B 050

COMMERCIALE@MANUPORT.IT
WWW.MANUPORT.IT

TERMINAL RUBIERA SRL
PAD./HALL 7 E 146**TIAKI LOGISTICS SRL SB**
PAD./HALL 7 D 116

TIAKI Logistics è la piattaforma digitale che integra in un unico ambiente la gestione, valutazione e qualificazione delle supply chain logistiche.

MARTINACASTOLDI@TIAKIOLOGISTICS.COM
WWW.TIAKIOLOGISTICS.COM





TMEIC

PAD./HALL 7 B 055

TMEIC (Toshiba Mitsubishi-Electric Industrial Systems Corporation) è un leader globale nelle soluzioni di automazione e digitalizzazione per porti e terminal. Attraverso tecnologie innovative per gate, piazzali e gru, aiuta gli operatori a migliorare efficienza, sicurezza e controllo delle operazioni. Principali prodotti: Automazione dei Gate e digitalizzazione dei gate tramite l'innovativo prodotto Pulse Mobile oltre a soluzioni di elettrificazione.

SALES@TMEICPORTS.COM
WWW.TMEICPORTS.COM

TOFFOLI SOC. AGR. S.S.

PAD./HALL 7 B 031

La Cantina Toffoli, situata a Refrontolo nel cuore delle Colline del Prosecco di Conegliano e Valdobbiadene DOCG, è un'azienda familiare che da generazioni coltiva la vite con passione e rispetto per il territorio. Produce Prosecco Superiore DOCG, Verdiso e altri vini tipici locali, unendo tradizione, qualità e sostenibilità per valorizzare al meglio le caratteristiche uniche di queste colline patrimonio UNESCO.

TOFFOLI@PROSECCOTOFFOLI.IT
WWW.PROSECCOTOFFOLI.IT

TOUAX RAIL LTD

PAD./HALL 7 G 202

With a comprehensive service for leasing, sale and maintenance of freight railcars, we answer precisely to the needs of our customers. Our TOUAX Rail subsidiary is recognized for its expertise and its mastery of maintenance and railway safety and enables the logistics chains of our customers, rail operators and industrial groups to be optimized.

L.PASTRE@TOUAX.COM
WWW.TOUAX.COM

TOYOTA MATERIAL HANDLING

PAD./HALL 8 D 111

WWW.TOYOTA-FORKLIFTS.IT

TPLAN CONSULTING SRL

PAD./HALL 7 B 031

Tplan è una società di consulenza indipendente specializzata in pianificazione dei trasporti, sviluppo di schemi infrastrutturali, valutazioni economiche e advisory finanziaria. Grazie a una consolidata esperienza nella pianificazione della capacità e nella modellistica del trasporto merci globale, collabora con la Commissione Europea, RailNetEurope e i gestori nazionali delle infrastrutture per eliminare i colli di bottiglia, ammodernare le catene logistiche e ottimizzare le reti.

TPLAN@TPLAN.CONSULTING.IT
WWW.TPLAN.CONSULTING.IT

TRANSADRIATICO GROUP

PAD./HALL 7 E 138

Strada e ferrovia nella stessa catena logistica. A Green Logistics Expo Transadriatico presenta il trasporto ADR di carburanti, rete ed extrarete, la chimica di CIPAA e la logistica industriale e ambientale di Spadaro. Con Sangritana, società ferroviaria del Gruppo, l'intermodalità diventa concreta: gomma dove serve flessibilità, rotaia dove capacità, costi ed emissioni rendono il treno la scelta più efficiente.

INFO@TRANSADRIATICO.COM
WWW.TRANSADRIATICO.COM

TRANSPORTONLINE LOGISTICS

COMMUNITY

PAD./HALL 7 H 245

Transportonline è il portale di riferimento per il mondo dei trasporti, della logistica e della supply chain. Offre una vasta gamma di servizi, tra cui notizie aggiornate, analisi di mercato, directory di aziende del settore e opportunità di networking.

INFO@TRANSPORTONLINE.COM
TRANSPORTONLINE.COM

TRATTANET

PAD./HALL 7 H 244

Cos'è TRATTANET? È una piattaforma digitale che collega autotrasportatori e aziende per ottimizzare ogni tratta di trasporto. Ogni viaggio a vuoto è uno spreco. Con TrattaNet diventa un'opportunità di guadagno. Il nostro scopo è aiutare aziende e autotrasportatori a risparmiare tempo e costi, ottimizzando ogni tratta con uno strumento rapido e intuitivo.

INFO@TRATTANET.COM
WWW.TRATTANET.COM

TRT TRASPORTI E TERRITORIO SRL

PAD./HALL 7 B 031

TRT è una società di consulenza indipendente con sedi a Milano e Bruxelles, specializzata in economia, pianificazione e modellistica dei trasporti. Opera nella pianificazione strategica, valutazione di progetti, analisi della domanda, logistica, trasporto pubblico, energia e ambiente. Tra i principali clienti figurano Istituzioni italiane ed europee, autorità pubbliche, operatori privati, la Commissione Europea, il Parlamento Europeo, la World Bank, l'EBRD e la Banca Europea degli Investimenti.

INFO@TRT.IT
WWW.TRT.IT

TRUCK PARK BRESCIA EST

PAD./HALL 7 B 031

A4 Trading S.r.l., parte del Gruppo A4 Holding, opera dal 2003 nella gestione di servizi e concessioni autostradali e nel Facility Management. Gestisce il Truck Park Brescia Est, autoparco dedicato alla mobilità dei mezzi pesanti, attivo 24/7 e dotato di un parcheggio sicuro SSTPA di livello GOLD secondo gli standard europei, con capacità di 265 mezzi, oltre a servizi per autisti e veicoli, rifornimento carburanti e infrastrutture di ricarica elettrica.

INFO@A4TRADING.IT
WWW.A4TRADING.IT

TRUCK VILLAGE COLLEFFERRO

PAD./HALL 7 B 031

La Truck Village Colleferro gestisce un'area di sosta sicura e attrezzata (SSTPA, Regolamento EU 2022/1012) di livello argento localizzata nell'area logistica di Colleferro e a poche centinaia di metri dall'autostrada A1. L'area offre oltre 170 stalli di sosta in perimetro sicurizzato, servizi agli autisti, videosorveglianza, hotel, ristorante, centro conferenze, uffici per operatori del trasporto e agenzie.

INFO@TRUCKVILLAGE.IT
WWW.TRUCKVILLAGE.IT

TS TRACTION&SERVICE

PAD./HALL 7 F 154

TS Traction & Service è una società fondata nel 2009 e attiva nei servizi di manovra ferroviaria con proprio Personale e mezzi, lavorando in sinergia con le Imprese Ferroviarie e assicurando ai propri Clienti affidabilità e puntualità. Nel settore della manutenzione, TS è ECM certificato in tutte le funzioni; offre servizio conto terzi di gestione delle funzioni ECM, manutenzioni preventive e correttive su ogni tipo di veicolo, interventi anche in officina mobile nel territorio.

MICHELE.BURELLA@TRACTION-SERVICE.IT
WWW.TRACTION-SERVICE.IT

UNIONE INTERPORTI RIUNITI

PAD./HALL 7 B 055

Unione Interporti Riuniti (UIR) rappresenta i principali interporti italiani, promuovendo lo sviluppo dell'intermodalità e della logistica sostenibile sul territorio nazionale. Al Green Logistics Expo, UIR sarà presente con lo stand "Hub dell'Intermodalità e Logistica", un punto d'incontro per istituzioni, imprese e operatori del settore per condividere strategie e soluzioni innovative a favore di un trasporto merci più efficiente, integrato e a basso impatto ambientale.

SEGRETERIA@UNIONEINTERPORTIRIUNITI.ORG
WWW.UNIONEINTERPORTIRIUNITI.ORG

VALENTE S.P.A.

PAD./HALL 7 G 184

VALENTE S.p.A., dal 1919: rotaie, scambi, sistemi di fissaggio, materiale rotabile, gru, bitte e parabordi per ferrovie e porti in tutto il mondo. Dalla progettazione alla posa, un unico partner tecnico certificato SOA OS29 III, ISO 9001, ISO 14001. Presente in Europa, USA, Nord Africa, Golfo, Sud America e Australia. Affidabilità che regge il carico, dal binario al molo.

MAIL@VALENTE.IT
WWW.VALENTE1919.COM

VECON

PAD./HALL 7 G 207

**VECTOR SPA SOCIETÀ BENEFIT -
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI****PAD./HALL 7 I 268**

Vector S.p.A. Società Benefit, spedizioniere internazionale dal 1978, gestisce traffici aerei, marittimi, terrestri e ferroviari, incluse spedizioni speciali, project cargo e a temperatura controllata. A Green Logistics Expo presentiamo il nostro modello di gestione responsabile, con attenzione agli impatti ambientali e sociali, sviluppando progetti in partnership con i clienti.

INFO@VECTORSPA.IT
WWW.VECTORSPA.IT

**VENETO LOGISTIC SYSTEM MOVING
THE FUTURE TOGETHER****PAD./HALL 7 A 013**

Infrastrutture Venete, Società della Regione Veneto, dal 2020 cura 500 km di idrovie, 55 km di ferrovie e monitora i contratti di Trasporto Pubblico Locale sull'intera rete regionale (18 milioni di treni-km/anno per 180.000 passeggeri/giorno). Offriamo servizi integrati per connettere cittadini e imprese, valorizzando vie navigabili e trasporto pubblico ferroviario: infrastrutture strategiche per una mobilità veneta sostenibile.

STEFANIA.SORZE@INFRASTRUTTUREVENETE.IT
WWW.INFRASTRUTTUREVENETE.IT

VENETO STRADE SPA**PAD./HALL 7 A 013**

Veneto Strade S.p.A. è stata costituita il 21/12/2001 in attuazione della L.R.29/2001. E' oggi una Società a completa partecipazione pubblica ed ha tra i principali scopi sociali, la progettazione, la costruzione, il recupero, la ristrutturazione, la manutenzione, la vigilanza e il rilascio delle concessioni sulla rete viaria assegnata (più di 1.700km). Il capitale sociale di Veneto Strade è pari ad Euro. 5.163.200,00. La Regione del Veneto partecipa con il 76,42% del pacchetto azionario.

SEGRETERIAVE@VENETOSTRADE.IT
WWW.VENETOSTRADE.IT

**VENICE PROMEX - AGENZIA PER
L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DEL
SISTEMA CAMERALE VENETO****PAD./HALL 8 C 136****VERONA83****PAD./HALL 7 B 059**

VERONA83 è una cooperativa specializzata nell'erogazione di servizi in outsourcing per aziende e operatori della logistica. Offre soluzioni flessibili e organizzate per la gestione di attività di magazzino, movimentazione merci, carico e scarico, picking, confezionamento e supporto ai processi produttivi. Grazie a personale qualificato e a un'organizzazione strutturata, VERONA83 affianca i propri clienti nella gestione operativa dei servizi, adattandosi alle specifiche esigenze aziendali.

INFO@VERONA83.IT
WWW.VERONA83.IT

VHIT ROBOTICS**PAD./HALL 8 D 090**

VHIT Robotics nasce per portare nel mercato italiano la tecnologia dei robot di servizio e sviluppare componenti robotici ad alte prestazioni con l'ausilio dell'IA. Vogliamo integrare l'intelligenza artificiale nella quotidianità lavorativa, migliorando l'efficienza e la qualità dei servizi. Crediamo in un futuro dove la collaborazione tra uomo e macchina potenzia le capacità umane, liberando tempo e risorse per ciò che conta davvero.

CONTACT@VHITWEIFU.ONMICRO
WWW.VHITROBOTICS.COM

**VOSSLOH ROLLING STOCK
IMATEQ ITALIA****PAD./HALL 7 F 171**

Vossloh Rolling Stock. Il costruttore di locomotive per la manovra ed il trasporto delle merci. In Italia con la DE18: mezzo universale, avanguardia tecnica e prestazionale, con focus sulla sostenibilità ambientale, energetica ed economica. Rappresentata nel nostro paese dalla controllata Imateq Italia. La società che, dal sito interconnesso nell'interporto di Rivalta Scrivia, completa l'offerta agli operatori della logistica ferroviaria con un'assistenza tecnica e manutentiva di eccellenza.

STEFANO.OCLEPPO@IMATEQ.COM
WWW.VL-RS.COM/EN

VRENT**PAD./HALL 7 A 023****VSIX****PAD./HALL 7 C 076**

VSIX è l'Internet Exchange del Nord Est italiano, nato nel 2009 all'interno dell'Università di Padova. Infrastruttura neutrale per l'interconnessione tra operatori di rete, aziende e istituzioni, favorisce lo sviluppo di servizi digitali e l'efficienza delle reti. Attraverso la connettività e le tecnologie digitali, contribuisce alla trasformazione del territorio e alla competitività del sistema economico.

COMUNICAZIONE@VSIX.IT
WWW.VS-IX.ORG

VTG**PAD./HALL 7 F 162**

VTG is Europe's largest private wagon hire company and your experienced partner when it comes to multimodal logistics services and digital solutions.

SALES.ITALY@VTG.COM
WWW.VTG.COM

VTG RAIL EUROPE**PAD./HALL 7 F 162**

VTG Rail Europe operates Europe's largest privately owned fleet of freight wagons, comprising around 85,000 rail freight wagons for liquid, bulk and intermodal transport. Our innovative and market-leading leasing business provides reliable rail freight solutions and forms the backbone of our portfolio.

SALES.ITALY@VTG.COM
WWW.VTG.COM

VTG RAIL LOGISTICS**PAD./HALL 7 F 162**

VTG Rail Logistics develops tailored logistics solutions for demanding industries, providing individual freight wagons, comprehensive transport concepts and complete rail freight services. With extensive experience, a strong network and digital services, we ensure goods are transported safely and reliably by rail.

DL-VTGRLOGISTICA@VTG.COM
WWW.VTG.COM

WADDI**PAD./HALL 7 L 282**

Waddi è il partner HR che trasforma la ricerca del personale in un vantaggio competitivo. Affianchiamo le aziende con soluzioni mirate di Ricerca e Selezione, Talent Acquisition & Retention, progettate per attrarre profili di qualità e costruire team stabili, motivati e performanti. Lavoriamo con un approccio consulenziale che parte dall'ascolto delle reali esigenze e arriva alla creazione del match ideale tra competenze, valori e cultura aziendale. Ogni inserimento è accompagnato da follow-up strutturati post-assunzione, che garantiscono integrazione, continuità e una crescita concreta nel tempo. Per noi ingaggio significa impegno autentico: trattiamo gli obiettivi dei clienti come fossero nostri, instaurando un patto di fiducia che si traduce in risultati misurabili. Ogni collaborazione è un investimento: per l'azienda, per il candidato, per il futuro.

INFO@WADDI.IT
WADDI.IT

WAYLA**PAD./HALL 8 C 086****WCG****PAD./HALL 7 D 116**

Da 20 anni, WCG - World Capital Group è la società italiana di consulenza e intermediazione immobiliare specializzata esclusivamente nel Commercial Real Estate, caratterizzata da una profonda conoscenza del mercato immobiliare logistico e produttivo.

INFO@WORLDCAPITAL.IT
WWW.WORLDCAPITAL.IT





WEELO - WE LOVE BIKES

PAD./HALL 8 E 137

Weelo sviluppa da oltre vent'anni soluzioni innovative per la mobilità a pedali in città. Dalla sosta sicura per le biciclette al bike sharing, dal bike rental alle nuove infrastrutture dedicate alla bike logistics, Weelo integra tecnologia, servizi e design per rendere gli spostamenti e le consegne più efficienti e sostenibili. A Green Logistics Expo presenta le nuove soluzioni per la logistica dell'ultimo miglio: hub, locker e sistemi modulari pensati per cargo bike e operatori professionali.

V.GIANCOLA@WEELO.IT

WWW.WEELO.IT

ZEPHIR SPA

PAD./HALL 7 C 081

Zephir è leader mondiale nella produzione di locotrattori strada-rotai da oltre 55 anni. L'azienda realizza mezzi di manovra diesel ed elettrici ad alte prestazioni, capaci di trainare fino a 5.600 tonnellate. I veicoli Zephir garantiscono massima flessibilità operativa grazie alla possibilità di entrare e uscire rapidamente dai binari e di attraversarli trasversalmente. Innovazione, affidabilità e sicurezza contraddistinguono ogni soluzione.

ZEPHIR@ZEPHIR.EU

ZEPHIR.EU

ESPOSITORI IMPACT

ACTIONCOACH ITALIA

PAD./HALL 8 G 196

VERADOBRAVEC@ACTIONCOACH.COM

WWW.ACTIONCOACH.IT

AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR SPA

PAD./HALL 8 F 165

SEGRETERIA.GALTAROSSAGUARIGLIAPETRIN@AZIMUT.IT

WWW.AZIMUT.IT

BEYOND BOUNDS

PAD./HALL 8 H 223

FEDERICA.GALLETTI@BEYONDBOUNDS.COM

BEYONDBOUNDS.COM

CAMERA DI COMMERCIO DI PADOVA

PAD./HALL 8 G 200

SARA.DAGOSTINO@VEPROMEX.IT

WWW.PD.CAMCOM.IT/IT

VENICE PROMEX

PAD./HALL 8 G 200

SARA.DAGOSTINO@VEPROMEX.IT

WWW.VEPROMEX.IT

CASA DEL MADE IN ITALY

PAD./HALL 8 F 162

CASAMADEINITALY.PADOVA@MISE.GOV.IT

WWW.MIMIT.GOV.IT/IT/CASE-MADE-IN-ITALY

GENERALI ASSICURAZIONI

PAD./HALL 8 G 207

CAROLINA.LEVORATO@GENERALIPADOVAFACCIOIATI.IT

GENERALIPADOVAFACCIOIATI.IT

CECCATO

PAD./HALL 8 G 207

CECCATOTORMEN.COM

COVERFLEX

PAD./HALL 8 G 207

WWW.COVERFLEX.COM/IT

DAS

PAD./HALL 8 G 207

WWW.DAS.IT

CHIARO&PARTNERS

PAD./HALL 8 G 191

CHIARO@CHIARO.PARTNERS

CHIARO.PARTNERS

STEFANO ARTUSO I STUDIO LEGALE TRIBUTARIO

PAD./HALL 8 G 191

COMUNICAZIONI@ADSTUDIOLEGALE.COM

ADSTUDIOLEGALE.COM

CHIRON.AI

PAD./HALL 8 F 168

GROWTH@CHIRON.AI

WWW.CHIRON.AI

DIGIDUU

PAD./HALL 8 F 166

CHIEDI@DIGIDUU.IT

WWW.DIGIDUU.IT

FATTORIA DEI TALENTI

PAD./HALL 8 G 180

N.NARDI@FATTORIADEITALENTI.IT

WWW.FATTORIADEITALENTI.IT

FIRMA - FEDERAZIONE ITALIANA RISK MANAGER AZIENDALI

PAD./HALL 8 F 175

SEGRETERIAGENERALE@FEDERISK.IT

WWW.FEDERISK.IT

FRAMAR SERVIZI

PAD./HALL 8 F 177

COMMERCIALE@FRAMARSERVIZI.COM

WWW.FRAMARSERVIZI.COM

GRUPPO INFORMATICA VOIPVOICE

PAD./HALL 8 G 205

INFO@GRUPPOINFORMATICA.COM

GRUPPO-INFORMATICA.COM - WWW.VOIPVOICE.IT

HUNEXT HR SOLUTIONS

PAD./HALL 8 G 184

EVENTI@HUNEXT.COM

WWW.HUNEXT.COM

I-CON

PAD./HALL 8 G 197

LORENZO.ZULIAN@ICONSERVIZI.COM

WWW.ICONSERVIZI.COM

SHR/VERIFICO

PAD./HALL 8 G 197

S.FLUPERI@SHRITALIA.COM

WWW.SHRITALIA.COM - APPCBOX.IT

ISTITUTO ONCOLOGICO VENETO - IRCCS

PAD./HALL 8 H 212

TTO@IOV.VENETO.IT

WWW.IOVENETO.IT

LE.A.FI. - SOCIETÀ DI REVISIONE

PAD./HALL 8 F 173

M.BAGGIO@LEAFI.IT

WWW.LEAFI.IT

LIBRA CONSULTING

PAD./HALL 8 G 188

INFO@LIBRACONSULTING.EU

WWW.LIBRACONSULTING.EU

LIBRA LEGAL

PAD./HALL 8 G 188

INFO@LIBRA-LEGAL.EU

WWW.LIBRA-LEGAL.EU

LIKABLEHAIR

SOFTWAREHOUSE

PAD./HALL 8 G 189

INFO@LIKABLEHAIR.IT

LIKABLEHAIR.IT

MYSTAND24

PAD./HALL 8 G 181

SUPPORTO@MYSTAND24.IT

WWW.MYSTAND24.IT

STRATEVIA

PAD./HALL 8 F 164

E.CAROLO@STUDIOERACLE.IT

STRATEVIA.IT

NARA CONSULTING

PAD./HALL 8 F 164

E.CAROLO@STUDIOERACLE.IT

STRATEVIA.IT

NEXT OFFICE

PROGETTO DECIBEL

PAD./HALL 8 H 216

INFO@NEXTOFFICE.SRL

WWW.NEXTOFFICE.SRL - WWW.PROGETTODECIBEL.COM

NOOD-LE DI BLOOM SRL

SOCIETÀ BENEFIT

PAD./HALL 8 H 225

SERENA@BLOOMBENEFIT.INFO

WWW.NOOD-LE.COM

ROMANI RELOCATION

PAD./HALL 8 F 172

ELEONORA.BERNO@ROMANIGROUP.IT
ROMANIRELOCATION.IT

STAFF PER IL LAVORO

PAD./HALL 8 G 204

MARIAGRAZIA.PERAZZOLO@STAFF.IT
WWW.STAFF.IT

SYNERGY STUDIOS

PAD./HALL 8 H 224

PETRA.RAMPON@SYNRGY.IT
SYNERGYSTUDIOS.IT

**VALTUS S.P.A. - EXECUTIVE
INTERIM MANAGEMENT**

PAD./HALL 8 G 185

SEGRETERIA@VALTUS.IT
WWW.VALTUS.IT

YUPPY

PAD./HALL 8 F 169

VALENTINA@YUPPY.COMPANY
WWW.YUPPY.COMPANY

**C.P.B.
1952
soc.coop.**

75
anni di
successi

**DAL 1952,
LA COMPETENZA
CHE MUOVE.**

SEDE:

Int. Stazione ferrovia 15
35131 Padova PD
Tel. +39 049 661559
info@cpb1952.it

**UFFICIO TRASPORTI
E LOGISTICA:**

Corso Spagna 14
35127 Padova PD
Tel. +39 049 657362
cpbpadova@libero.it
cpb1952@libero.it



GREEN ECONOMY



Il parco automezzi è composto principalmente da veicoli ecologici, questa è una scelta che la Guzzinati Trasporti ha fortemente voluto, al fine di minimizzare l'impatto dei propri veicoli sull'ambiente. Tutti gli automezzi, infatti, sono dotati di sistemi che consentono di monitorare lo stile di guida ed i Kilometri percorsi, al fine di ridurre i consumi e le emissioni di CO2. La Guzzinati Trasporti applica la pratica della massimizzazione dei carichi, caricando su di un solo mezzo il numero maggiore di vetture possibili, nel rispetto delle normative vigenti e diminuendo così il numero di veicoli pesanti impiegati per effettuare i singoli viaggi.



FAQ

Guzzinati Risponde

COME FARE PER... RISPOSTE AI QUESITI PIÙ FREQUENTI

In quali paesi trasportate?

I trasporti sono assicurati?

Con quanto preavviso bisogna prenotare?

Quante autovetture posso trasportare?

Posso monitorare la mia autovettura?

CONTATTI



SEDE OPERATIVA

Via Industria, 20 - 37014 Castelnuovo d/G
Verona - Italia

Telefono +39 045 6450890

Telefono +39 045 6450883

Fax +39 045 7571759

E-mail: info@guzzinati.it

E-mail PEC: guzzinati@pec.it

Guzzinati Trasporti Srl

Partita IVA e Codice Fiscale 02531470231

R.E.A. VR-244523

research of excellence |

[AZIENDA](#) [SERVIZI](#) [TRUCK&TRACING](#) [GREEN ECONOMY](#) [CONTATTI](#)



GUZZINATI
TRASPORTA LA
TUA AUTOMOBILE...

Richiedi subito un PREVENTIVO GRATUITO

I NOSTRI SERVIZI



TRASPORTI PER PRIVATI

Vuoi andare in vacanza ed evitare le solite code chilometriche? Hai acquistato un'auto all'estero? A portare la tua autovettura presso la località prescelta o a casa tua ci pensiamo noi...

[Maggiori Informazioni >](#)



TRASPORTI PER AZIENDE & FLOTTE

Sappiamo quanto la puntualità della consegna sia parte fondamentale del tuo lavoro e per questo ci siamo specializzati nella movimentazione di parchi auto strutturati e/o flotte aziendali...

[Maggiori Informazioni >](#)



LOGISTICA INTEGRATA

Con oltre 7000 mq di spazio a disposizione di privati e di aziende, possiamo movimentare o tenere in deposito più di 200 automezzi, in totale sicurezza e per la durata richiesta...

[Maggiori Informazioni >](#)

A woman with short dark hair, wearing a light-colored button-down shirt, is sitting at a wooden table in a workshop. She is holding a blue pen and a small notebook, looking off to the side with a slight smile. A green measuring tape is draped around her neck. In the background, there is a brick wall, a wooden easel with a canvas, and some colorful fabrics hanging on the left.

BCC ROMA LA BANCA SEMPRE AL FIANCO DI PROFESSIONISTI E IMPRESE

La nostra Banca è qui per Te.

Servizi e soluzioni per accompagnare la crescita delle **imprese**,
delle attività **professionali** e delle realtà **no profit**.

 **BCC ROMA**
GRUPPO BCC ICCREA



bccroma.it

GREEN LOGISTICSEXPO

IV EDIZIONE

SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE

14-15-16 OTTOBRE 2026

CON IL PATROCINIO DI



IN COLLABORAZIONE CON

WWW.GREENLOGISTICSEXPO.IT



UN PROGETTO DI



**INTERPORTO
PADOVA SPA**
logistic intermodal platform

PADOVA
HA
LA
The hall of business.
Innovation, evolution.