

GLE24 MAGAZINE

IL FORUM ITALIANO DELLA LOGISTICA



GREEN LOGISTICS EXPO

3^a EDIZIONE

SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE
FIERA DI PADOVA, 9-10-11 OTTOBRE 2024

EDITORIALE di Sergio Bologna	5
SALUTI del Sindaco di Padova Sergio Giordani , del Presidente della C.C.I.A.A. Antonio Santocono , del Presidente di Interporto Padova Luciano Greco Nicola Rossi , Presidente Padova Hall	7 9
LA LOGISTICA SI INCONTRA	
GLE una fiera per migliorare (l'evento per far crescere la logistica)	11
Meeting e convegni	13
PAROLA AGLI ESPERTI	23
Roberto Tosetto , Direttore Generale Interporto Padova	
LE INTERVISTE	25
Oliviero Baccelli , Direttore MEMIT - Università Bocconi	
Armando Borriello , Presidente Fedespedi Giovani	
Andrea Condotta , Vicepresidente Associazione 2Zero and Chair of Efficient and Low Emission Asset and Energy TG ALICE	
Alessandro Creazza , Direttore del Green Transition Hub della LIUC Università Cattaneo	
Cristiano Pieragnolo , Chief Commercial Officer of Contship Italia Group	
Roberto Crosta , Segretario generale della C.C.I.A.A. di Padova	
Antonello Fontanili , Direttore Uniontrasporti	
Elisa De Berti , Vicepresidente della Regione del Veneto	
Sabrina De Filippis , Amministratore Delegato e Direttore Generale Mercitalia Logistics	
Carlo De Ruvo , Presidente CONFETRA	
Leopoldo Destro , Presidente di Confindustria Veneto Est	
Alfredo Gaio , Executive Vice President di DSV Air & Sea	
Matteo Gasparato , Presidente Unione Interporti Riuniti e Presidente Consorzio ZAI - Interporto Quadrante Europa	
Luciano Greco , Presidente Interporto di Padova	
Franco Letrari , Dirigente presso Agenzia delle Dogane e dei Monopoli	
Massimo Marciani , Founder and Chairman FIT Consulting srl & Chairman Freight Leaders Council	
Federica Montaresi , Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale	
Riccardo Morelli , Presidente ANITA	
Maria Teresa Orlando , Tecnologo CNR e Responsabile Comunicazione del Consorzio RFX	
Raimondo Orsini , Direttore Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile	
Alessandro Panaro , Head Maritime & Energy SRM	
Andrea Payaro , Adjunct Professor Senior Consultant Operations Management	
Alessandro Peron , Segretario Generale FIAP Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali	
Morena Pivetti , Giornalista esperta di Economia e Trasporti	
Giuseppe Rizzi , Direttore Generale FERMERCI	
Umberto Ruggerone , Presidente Assologistica	
Renzo Sartori , Presidente Number1	
Daniele Testi , Presidente SOS LOGistica	
Guglielmo Davide Tassone , Vicepresidente Fedespedi con delega allo sviluppo delle Risorse Umane	
Valentina Tringale , Terminal Manager Interporto Padova	
Matteo Tosi , Country Managing Director di Künz	
Monika Konsor , Marketing & Development Director PCC Intermodal	
Carlo Vaghi , Presidente di Autostrade dello Stato e amministratore unico di Milano Serravalle Engineering S.r.l.	
Pieralberto Vecchi , CEO di Ambrogio Intermodal	
GREEN LOGISTICS EXPO 2024	
Elenco Espositori	96



GREEN LOGISTICS EXPO
da un'idea di **Paolo Pandolfo**
Vicedirettore Generale Interporto Padova SpA
"Il futuro della logistica sta nel dialogo fra le associazioni"

GLE24 MAGAZINE
Coordinamento GLE24 Magazine: **Francesco Nosella**
Interviste realizzate da **Martina Columbu**
Testi Redazionali: **Franco Tanel**

GREEN LOGISTICS EXPO
Lo staff: **Andrew Abberley**, **Valentina Calzavara**, **Federica Filippi**, **Giulia Franzato**, **Federica Frigato**, **Alessandra Morandin**, **Francesco Nosella**, **Genni Zorzetto**, **Franco Tanel**

Grafica e impaginazione: **Paola Sturaro**
Stampa: **Nuova Grafotecnica - Casalserugo - Pd**



Ostinarsi a pensare un futuro migliore

di Sergio Bologna



Lavorare nel mondo dei trasporti e della logistica vuol dire lavorare in un sistema dove l'imprevisto è sempre in agguato, perché gran parte delle operazioni si svolgono in uno spazio pubblico e in un ambiente aperto, soggetto ai capricci del clima, che oggi stanno diventando troppo spesso maledizioni più che capricci.

Mentre l'attività industriale è nata e si è sviluppata due secoli fa, il trasporto si perde nella notte dei tempi. Il trasporto su lunghe distanze, via terra, via mare. Un'attività che a un certo punto si è confusa con la natura più intima dell'uomo, dove il viaggio è diventato simbolo di scoperta, dunque di conoscenza. Difficile ammetterlo oggi che la tecnica si proietta sulla separazione tra veicolo e uomo. La chiamano "guida autonoma" ma in realtà è un'altra cosa, è un'altra idea di mobilità.

Anche la logistica, a ben vedere, si perde nella notte dei tempi, se è vero che essa è una tecnica militare, l'approvvigionamento di un esercito in movimento, di un esercito conquistatore. Qualcuno scrisse anni fa un libro sulla logistica di Alessandro Magno, tutti hanno riconosciuto che maestri della logistica sono stati gli anti-

chi romani. Il castrum l'accampamento delle legioni, non era forse una base logistica? E da qui sono nate tante città.

Lavorare oggi nella logistica ed in particolare nel trattamento delle merci significa addentrarsi in quell'universo ancora in parte sconosciuto che è la digitalizzazione. Questo rende il lavoro in questo settore in un certo senso un'esperienza unica, perché l'intelligenza artificiale non riuscirà mai a cancellare l'imprevisto e quindi l'uomo, con la sua presenza di spirito, con la sua fantasia, astuzia, intraprendenza, si troverà sempre a risolvere situazioni dove l'intelligenza artificiale gli sarà di poco aiuto. Ci sarà sempre bisogno, in questo settore, di persone con uno spiccato senso pragmatico, non è un caso che rispetto all'industria il rapporto tra diplomati e laureati è molto più squilibrato a favore dei primi. E l'automazione ha dei limiti che nei processi industriali forse non ha.

Ma allora perché dobbiamo assistere allo spettacolo mortificante di aziende, anche multinazionali, che impiegano lavoro irregolare? Che squallore il manager che, per essere competitivo, non sa far altro che schiacciare il costo del lavoro. Per poi trovarsi

di fronte a carenza di mano d'opera, a gente che certi mestieri non è più disposta a farli. Oppure per poi trovarsi di fronte a una magistratura che interviene su processi organizzativi.

Per fortuna c'è anche chi percorre strade diverse e punta sull'innovazione tecnologica e sulla regolarizzazione dei rapporti di lavoro.

E poi c'è il problema della transizione green. Se non viene affrontata in maniera puramente ideologica, con linguaggi biblici e prospettive messianiche, è una cosa seria, anzi è fonte d'innovazione dei processi e di mobilitazione d'investimenti produttivi. Il trasporto è stato messo spesso sul banco degli accusati come produttore d'inquinamento, anche da quelli che chiudono un occhio o due quando le guerre si scatenano per le ragioni della politica. Riportiamo le cose nel giusto binario.

L'epoca in cui viviamo, dove tutti questi problemi vengono alla luce contemporaneamente e dove veramente c'è in gioco la sopravvivenza dell'umanità, è un'epoca che forse più di altre richiede donne e uomini che sanno mantenere il sangue freddo e che non perdono mai la speranza che il futuro possa essere migliore.





Sergio Giordani | *Sindaco di Padova*

"La nostra città ha da molto tempo un rapporto speciale con la logistica; ricordo che a Padova oltre 50 anni fa è stata ideata TRAMAG, la prima fiera dedicata a quello che allora si chiamava semplicemente "trasporto e magazzino" e che sempre qui grazie all'intuizione del professor Mario Volpato, è stato ideato, sempre in quegli anni, il concetto di Interporto. Non è un caso quindi che nella nostra città si svolga oggi la più importante rassegna dedicata alla logistica del futuro, che mette al centro la sostenibilità ma anche l'efficienza. L'Amministrazione della città ha sempre guardato con interesse a queste esperienze innovative e assieme a Interporto Padova ha creato Cityporto il primo servizio di distribuzione urbana delle merci con mezzi a basso impatto ambientale in Italia che proprio in questi giorni compie 20 anni di attività ed è indicato come una best practice a livello internazionale. Una logistica urbana amica e dell'ambiente è infatti fondamentale per la qualità della vita nelle nostre città."



Luciano Greco | *Presidente di Interporto Padova Spa e docente universitario esperto di economia e trasporti*

"Interporto Padova ha sempre creduto nella logistica sostenibile ed in particolare nell'intermodalità, ed ha intrapreso da molti anni, ben prima che la sostenibilità fosse così centrale nel dibattito pubblico, un cammino che ci permette oggi di essere all'avanguardia a livello italiano ed europeo, al servizio degli operatori e delle imprese, offrendo un sistema integrato di servizi avanzati di green logistics. Pensiamo che le opportunità d'innovazione e sviluppo della logistica italiana siano molto ampie e noi vogliamo contribuire a questo percorso. Anche per questo sosteniamo e naturalmente partecipiamo a Green Logistics Expo, che è non solo un'importante opportunità di business ma anche un momento d'incontro e di confronto per conoscere e studiare i trend che influenzeranno questo settore fondamentale per l'economia del nostro Paese nei prossimi anni".



Antonio Santocono | *Presidente della Camera di Commercio di Padova*

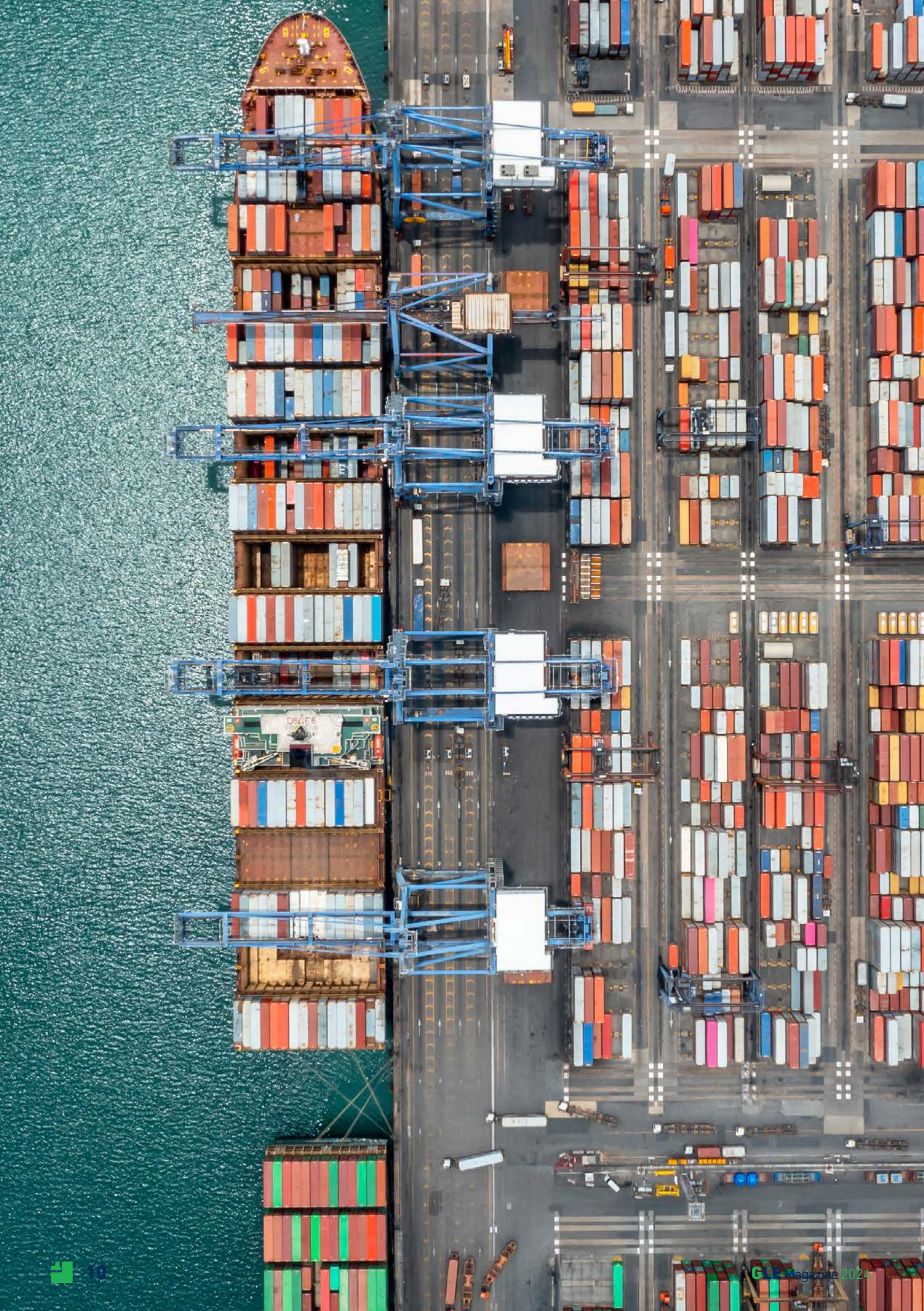
La logistica riveste oggi un ruolo chiave all'interno dell'economia e della società. Il settore, sempre più orientato verso la sostenibilità, necessita di politiche e misure specifiche capaci di sviluppare attività aziendali efficaci e al tempo stesso in grado di ridurre l'impatto sull'ambiente. Sarà questo uno dei temi centrali dell'edizione 2024 di Green Logistics Expo, manifestazione che la Camera di Commercio di Padova sostiene fin dalla sua nascita mettendo in connessione, in un'ampia area dedicata, i diversi attori del "Sistema Padova" e dando loro la possibilità di entrare in contatto con migliaia di operatori logistici - fra cui una realtà d'eccellenza come Interporto Padova - e con alcune delle migliori esperienze in tema green.





Nicola Rossi | *Presidente Padova Hall*

La nostra strategia è, non da oggi, quella di puntare su fiere specializzate, e proiettate verso il futuro. Green Logistics Expo è un salone specializzato, che va esattamente in questa direzione e che oggi, alla sua terza edizione (una purtroppo è stata vittima del Covid 19) è riconosciuto come punto di riferimento della logistica sostenibile in Italia. Per tre giorni il mondo della logistica italiana è protagonista a Green Logistics Expo e questo oltre ad essere motivo di orgoglio è anche un'opportunità unica per le imprese manifatturiere italiane, perché la logistica moderna è un elemento chiave nel definirne la competitività. Qui i responsabili delle aziende trovano le risposte alla necessità di avere una logistica efficiente e sostenibile da un punto di vista economico oltre che ambientale. Abbiamo la presenza dei principali player del settore, da MSC al Gruppo Ferrovie dello Stato, solo per ricordare due colossi a livello globale, ma siamo diventati il luogo privilegiato di confronto e dialogo dei policy maker del settore. Non è un caso che, grazie alla regia della Regione Veneto e della vicepresidente Elisa De Berti, durante i tre giorni della manifestazione, si tengono gli Stati Generali della Logistica del Nord Est, allargati anche alla Lombardia e all'Emilia Romagna ad abbracciare tutta l'area produttiva più significativa per il Paese e parallelamente si svolge la XVI edizione del Forum Nazionale "Mercintreno", il più importante appuntamento italiano per il trasporto merci su ferrovia, che prima d'ora si è sempre tenuto a Roma. La logistica si trova al centro di un delicato equilibrio tra sostenibilità ambientale, economica e sociale. La funzione che svolge per l'economia globalizzata di questi ultimi decenni è strategica ed insostituibile e ad essa sono richiesti servizi sempre più innovativi e costruiti ad hoc per ogni impresa. Green Logistics Expo è una grande opportunità non solo di business ma anche di dialogo e confronto tra le diverse innovazioni e soluzioni che le imprese possono adottare in questa fase di grandi cambiamenti.



Il progetto Green Logistics Expo

Green Logistics Expo è arrivato alla terza edizione, che sarebbe poi la quarta se il Covid non avesse cancellato l'edizione 2020.

È il momento per fare una riflessione sul significato di questa manifestazione, sulla sua ragione d'essere, sugli obiettivi, e perché no sui traguardi raggiunti.

Certo un evento come questo si fa per fare business, ma è ormai superato, per fortuna, il tempo nel quale il ruolo della fiera era quello di affittare lo spazio degli stand e fare un po' di pubblicità in modo che gli espositori fossero contenti.

Sono le stesse aziende espositrici che lo chiedono a chi organizza queste manifestazioni il cui successo è direttamente proporzionale all'interesse che il loro progetto incontra tra gli operatori del settore a cui si rivolge.

Green Logistics Expo ha accettato questa sfida e fin dalla prima edizione ha deciso di dare una identità molto precisa alla manifestazione, quella di rivolgersi alla logistica del futuro molto prossimo che dovrà essere, ed in parte è già, sostenibile ed efficiente. Sostenibile da un punto di vista ambientale, economico e sociale.

È una sfida epocale e come tale può essere vinta solo se gli tutti gli attori del mondo logistico lavorano assieme per raggiungere questo obiettivo. Questa manifestazione si propone di essere il luogo dove le imprese non solo

fanno affari, ma mettono a punto confronti, collaborazioni e strategie per vincere questa sfida. Lo vediamo ad esempio con la giornata dedicata agli Stati Generali della Logistica a Nord Est allargati a Lombardia ed Emilia Romagna, e quella che vede Mercintreno fare il punto sulle opportunità, ma anche sulle criticità del cargo ferroviario in Italia. Una delle principali questioni del settore logistico è il coordinamento fra tutti i soggetti che vi operano: infrastrutture e loro gestori, dai porti alle autostrade, ma anche autotrasportatori, imprese manifatturiere e funzioni di controllo come dogane e autorità di regolazione. Tutti questi soggetti devono dialogare tra loro mettendo da parte l'inevitabile visione particolare che ognuno di loro ha sulla logistica.

Oggi la consapevolezza rispetto ai temi della sostenibilità ambientale è cresciuta molto.

Un approccio non di facciata - e lo vediamo anche dall'attenzione che questa edizione di GLE dedica ai temi delle certificazioni ambientali e alla deprecabile pratica del greenwashing - che poggia su una solida ricerca di soluzioni organizzative e tecnologiche che garantiscano minore impatto ambientale e assieme maggiore efficienza. Una strada intrapresa per convinzione e non solo per soddisfare obblighi di legge e obiettivi fissati al 2030 o al 2050. Per questo Green Logistics Expo assicura grande spazio all'intermoda-

lità che è la soluzione più virtuosa sulle lunghe e medie distanze, ma parallelamente crede nella necessità di sviluppare sorgenti energetiche alternative a quelle di derivazione fossile, abbracciando con convinzione il concetto della neutralità tecnologica.

Green Logistics Expo crede anche che per vincere la sfida della sostenibilità un grande contributo venga dall'innovazione tecnologica ed in particolare da digitalizzazione ed automazione e dai sempre più efficaci strumenti offerti dalle applicazioni delle intelligenze artificiali: già oggi permettono recuperi di efficienza e qualità nei processi logistici di

grande interesse alcuni esempi dei quali sono presentati in questo Salone. Riguardano i terminal intermodali ma anche i magazzini, che sono sempre più frequentemente "macchine complesse" molto lontane dall'immagine tradizionale che il nome evoca. Non meno significativo è lo spazio dedicato alla citylogistic che ha effetti significativi e diretti sulla vivibilità delle nostre città. Come cittadini vogliamo le merci a casa nostra entro poche ore dall'ordine on line, diamo per scontato che sugli scaffali dei supermercati ci siano sempre i prodotti, magari freschi, che preferiamo, ma ignoriamo la complessità che si cela

dietro a tutto questo. E questo è un ultimo punto che sta molto a cuore a Green Logistics Expo: essere anche un evento che attira l'attenzione del mondo della comunicazione e dell'opinione pubblica sull'importanza della logistica non solo per il nostro import export, ma anche per la vita di tutti i giorni del nostro Paese. Tutto questo è molto ambizioso, ma anche molto stimolante. Green Logistics Expo è a fianco di tutti gli operatori della logistica e dei trasporti per percorrere assieme, edizione dopo edizione, con il piacere di trovarci di persona e di stringere tante mani, la strada che ci porta al traguardo comune.





| 9-10-11 OTTOBRE 2024

Gli appuntamenti

>> **MERCOLEDÌ 9 OTTOBRE 2024**

Ore 9,30 - 17,00 / SALA PLENARIA PAD. 8

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD EST

a cura della REGIONE VENETO

La logistica non guarda ai confini amministrativi ma ha come primo interesse la realtà economica e gli scambi commerciali. Nasce da questa considerazione e dal comune sentimento delle Regioni del Nord Est - Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Trentino Alto Adige, Lombardia - un Protocollo con la costituzione di un tavolo tecnico interregionale che condivida le articolazioni della Piattaforma logistica del Nord e che annualmente presenti i risultati del proprio lavoro negli Stati Generali della Logistica del Nord Est.

Ore 9,30 - **Saluti delle autorità**

Segio Giordani, Sindaco di Padova

Antonio Santocono, Presidente C.C.I.A.A. di Padova

Luca Zaia, Presidente Regione Veneto

Nicola Rossi, Presidente Padova Hall

• **Prima Tavola rotonda**

Ore 10,00 - **Vision sulle infrastrutture**

Partecipano:

- Elisabetta Pellegrini

MIT - Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza

- Martin Vallazza, Provincia Autonoma di Bolzano Direttore Dipartimento infrastrutture e mobilità

- Achille Spinelli, Provincia Autonoma di Trento Assessore allo sviluppo economico, lavoro, università, ricerca

- Regione Emilia Romagna*

- Cristina Amirante

Regione Friuli-Venezia Giulia - Assessore alle infrastrutture e territorio

- Claudia Maria Terzi

Regione Lombardia - Assessore alle infrastrutture e opere pubbliche

- Elisa De Berti

Regione del Veneto - Vicepresidente ed Assessore a affari legali, lavori pubblici, infrastrutture e trasporti

* La Regione Emilia-Romagna è impossibilitata a partecipare per effetto del periodo di silenzio pre elettorale

• **Seconda tavola rotonda**

Ore 11,00 - **La gestione dei principali nodi logistici e corridoi**

Partecipano:

- Gianpiero Strisciuglio, Rete Ferroviaria Italiana - Amministratore delegato



Meeting e seminari nelle aree:

- SPAZIO ASSOLOGISTICA
- CASA FERMERCI
- VILLAGGIO SOS LOGISTICA
- SPAZIO UIR

- Sabrina De Filippis, Mercitalia Logistics - Amministratore delegato
- Marco Monaco, AISCAT - Vicepresidente
- Matteo Gasparato, Consorzio ZAI Verona - Presidente
- Luciano Greco, Interporto di Padova - Presidente
- Fulvio Lino Di Blasio, AdSPMAS (Venezia e Chioggia) - Presidente
- Roberto Bosetti, Interporto di Trento - Interbrennero S.p.A. - Presidente
- Vittorio Torbianelli, AdSPMAO (Trieste e Monfalcone) - Commissario straordinario
- Francesco Raschi, Cargo e Real Estate di Sea Aeroporto di Malpensa - Direttore
- Gabriele Negrini, Porto di Mantova Valdaro - Dirigente della Provincia di Mantova
- Marco Spinedi, Interporto di Bologna - Presidente
- Gianpaolo Serpagli, Interporto di Parma CEPIM - Presidente
- Mario Petrosino, AdSPMACS (Ravenna) - Direttore Operativo

Modera: Morena Pivetti

Ore 12,00 - **Intervento Conclusivo**

Elisa De Berti, Vicepresidente Regione Veneto

Ore 12,30 / SALA PLENARIA PAD. 8

INAUGURAZIONE GREEN LOGISTICS EXPO

Nicola Rossi, Presidente Padova Hall

Ore 15,00 - 17,00 / SALA PLENARIA PAD. 8

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD EST

a cura della REGIONE VENETO

Un nuovo sistema di infrastrutture stradali, ferroviarie, dei valichi e delle piattaforme logistiche si sta delineando per i prossimi anni. Perché sia funzionale alle necessità di crescita del complesso e articolato mondo trasportistico e logistico, occorre sviluppare servizi avanzati ed efficienti. Il punto della situazione e le esigenze di chi opera.

• **Terza Tavola rotonda**

Ore 15,00 - **Il punto di vista del mercato**

Si sta delineando un nuovo sistema di infrastrutture strategiche per l'Italia e l'Europa. Parallelamente alle infrastrutture, gli operatori necessitano di investimenti nei servizi avanzati ed efficienti (digitalizzazione dei processi della PA, Intelligenza Artificiale, formazione professionale,)

Partecipano:

- Damiano Frosi, Politecnico di Milano - Direttore Osservatorio Contract Logistics
- Thomas Baumgartner, ANITA - Past President referente per il corridoio del Brennero
- Umberto Ruggerone, ASSOLOGISTICA - Presidente



| 9-10-11 OTTOBRE 2024

Gli appuntamenti

- Fulvio Lino Di Blasio, ASSOPORTI - Delegato dal Presidente
- Michele Varotto, FEDERAZIONE TRASPORTO CONFARTIGIANATO IMPRESE - Presidente
- Paolo Salvaro, CONFETRA NORD-EST - Presidente.
- Alessandro Banzato, CONFINDUSTRIA VENETO - Advisor Infrastrutture e Mobilità Sostenibile
- Alessandro Valenti, HUPAC INTERMODAL - Vice Direttore Generale.
- Matteo Gasparato, UIR Unione Interporti Riuniti - Presidente
- Antonello Fontanili, UNIONTRASPORTI - Direttore
- Gianluigi Satini, FAI Federazione Regionale del Veneto - Presidente
- Alessandro Peron, FIAP - Segretario Generale
- Clemente Carta, FERMERCI - Presidente
- Moreno De Col, CNA VENETO - Presidente

Modera: Morena Pivetti

Ore 14.30 - 17.30 / SALA CONVEGNI 8A

DECARBONIZZAZIONE DELLA LOGISTICA DELL'ULTIMO MIGLIO NELLE AREE URBANE FUNZIONALI: APPROFONDIMENTI DAL PROGETTO GRETA E OLTRE

A cura di: Interreg, Central Europe, Co-funded the European Union, GRETA Project

Unisciti a noi per un evento informativo dedicato alla decarbonizzazione della logistica dell'ultimo miglio nelle Aree Urbane Funzionali. Esperti del progetto GRETA (Interreg Central Europe) e di altre iniziative parteciperanno a due tavole rotonde: una (in lingua inglese) sulle sfide e opportunità offerte in questo ambito dalle iniziative pilota di GRETA ed oltre, e una seconda (in lingua italiana) sul futuro del cargo hitching nel contesto italiano. Inoltre, verrà presentato lo studio sul cargo hitching realizzato nell'ambito del progetto GRETA, in modo da introdurre la seconda parte dell'evento e fornire una panoramica su questa innovativa soluzione per migliorare l'efficienza delle consegne e ridurre l'impatto ambientale nei centri urbani, offrendo spunti preziosi per costruire città più verdi e sostenibili.

Ore 14,30 - **Registrazione dei partecipanti**

Ore 14,40 - **Saluti istituzionali**

Segretariato congiunto Interreg Central Europe (TBC)

- PARTE 1 -

Progetto GRETA: migliorare la logistica urbana nelle Aree Urbane Funzionali e sviluppi futuri (in lingua inglese)

Modera: Alice Benini, Fondazione ITL (Partner capofila del progetto GRETA)

Ore 14,45 - **Introduzione al Progetto GRETA**

Il Progetto GRETA in sintesi

- Alice Benini, Fondazione ITL (Partner capofila del progetto GRETA)



• Tavola rotonda

Ore 15,00

Sfide e opportunità delle azioni pilota nelle Aree Urbane Funzionali di GRETA e oltre

- FUA di Poznan
Wiktor Żuchowski, Łukasiewicz - Istituto di Tecnologia di Poznań
- FUA di Reggio Emilia
Alberto Merigo, Comune di Reggio Emilia
- FUA di Verona
Paolo Lunardi, ZAI
- Progetto DISCO - Horizon
Paola Cossu, FIT Consulting (TBC)
- Progetto SUSTANCE - Interreg CE
Paolo Dileo, CEI

Ore 15,50

Approfondimento sul cargo hitching: lo studio realizzato nell'ambito del progetto GRETA (D.3.3.5)

Cargo hitching 101: i principali elementi tecnici e tipologie

- Valeria D'arnese, Network Wins Srl / CEI

- PARTE 2 -

Cargo hitching: elementi significativi per la futura implementazione nel contesto italiano (in lingua italiana)

Modera: Andrea Ballarin, Network Wins Srl / CEI

• Tavola rotonda

Ore 16,15

Le opportunità e le sfide del cargo hitching nel contesto italiano (in lingua italiana)

- Operatore di trasporto pubblico locale/regionale
Andrea Bardi, Fondazione ITL
- Operatore logistico
Paolo Pandolfo, CityPorto
- Ricercatore / Economista
Enrico Pastori, TRT,
- Autorità pubblica locale responsabile della pianificazione del TP
Barbara Merotto, Città Metropolitana di Venezia
- Autorità pubblica regionale responsabile della pianificazione del TP
Federico Ropa, Regione Emilia-Romagna

Ore 17,15 - **Conclusioni e chiusura**

Alice Benini, Fondazione ITL (Partner capofila del progetto GRETA)

Paolo Dileo, CEI (Partner del progetto GRETA)

Andrea Ballarin, Network Wins Srl / CEI

| 9-10-11 OTTOBRE 2024

Gli appuntamenti

Ore 15,00 – 16,30 / SALA CONVEGNI 7B

GREEN O GREENWASHING, IL VALORE DELLA CREDIBILITÀ

A cura di: SOS Logistica – associazione per la logistica sostenibile
Quando si dice green cosa si intende? Come si distingue la sostenibilità autentica dal greenwashing? Quali certificazioni e protocolli possono oggi garantire il consumatore?

L'Osservatorio Greenwashing ed il protocollo di sostenibilità di SOS LOGistica

- Daniele Testi, Presidente SOS LOGistica

Utopia o Realtà?

La Credibilità nella Supply Chain alla Prova dei Fatti

- Pietro De Giovanni, Professor of Practice in Sustainability and Operations Management SDA Bocconi

• Prima Tavola rotonda

La ricerca di Credibilità nella catena di fornitura logistica: il punto di vista dei committenti

Moderà: Daniele Testi, Presidente SOS LOGistica

Intervengono:

Dario Castagna, Responsabile Trasporti Secondari Italia Ferrero

Luca Priori, Supply Chain Director Riso Scotti

Gianluigi Mason, Group Supply Chain - Logistics / Director Logistics Italia Barilla

• Seconda Tavola rotonda

La garanzia di credibilità: il punto di vista delle terze parti indipendenti

Introduce e modera: Daniele Testi, Presidente SOS LOGistica

Intervengono:

Marco Cataldi, Circular Economy Manager Bureau Veritas

Elena Cervasio, Direttore Vendite Europa BSI

Massimo Cacciotti, ASA Manager Sistemi di Gestione Certiquality

Laura Verrascina, Director – CSRD Task Force Leader Forvis Mazars Group

I beneficiari finali della Credibilità: il punto di vista dei consumatori

Giovanna Capuzzo, Vice Presidente Federconsumatori

Ore 15,00 – 17,00 / SALA CONVEGNI 7A

FERMERC I IN TERMINAL

Fermerci presenta la Carta dell'Ultimo Miglio Ferroviario
a cura di Fermerci



Meeting e seminari nelle aree:

- SPAZIO ASSOLOGISTICA
- CASA FERMERC I
- VILLAGGIO SOS LOGISTICA
- SPAZIO UIR

SALUTI – APERTURA LAVORI

Clemente Carta, Presidente Associazione Fermerci

Presentazione della "Carta dell'ultimo miglio ferroviario"

- Cataldo Rosito, Director – Transportation, Logistics & Infrastructures – PwC Italia

- Marco Borgarello, Dipartimento Sviluppo Sistemi Energetici - Ricerca sul Sistema Energetico – RSE S.p.A.

TAVOLA ROTONDA

Christian Colaneri, Direttore della Direzione Strategie, Sostenibilità e Pianificazione Sviluppo Infrastrutture di Polo – Rete Ferroviaria Italiana
Livio Ravera, A.D. e D.G. di Mercitalia Shunting & Terminal – Presidente sezione Manovra di Fermerci

Bernhard Kunz, Consigliere di Amministrazione Hupac – Presidente sezione Terminal di Associazione Fermerci

Pierluigi Navone, Direttore Generale per la sicurezza delle Ferrovie – Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

Benedetto Legittimo, Direttore della Divisione Interoperabilità ferroviaria, trasporto merci pericolose per ferrovia, normativa di settore e rapporti con gli Organismi europei e internazionali – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Vincenzo Carpinelli, Funzionario Ufficio Accesso alle Infrastrutture ferroviarie e portuali – Autorità di Regolazione dei Trasporti

CONCLUSIONI

Tullio Ferrante, Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Moderà: Giuseppe Rizzi, Direttore Generale Associazione Fermerci

>> GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 2024

Tutto il giorno / SALA PLENARIA PAD. 8

XVI EDIZIONE DI MERCINTRENO

Il Forum nazionale per la promozione del trasporto ferroviario delle merci

a cura di Fermerci

Ore 9,00 – **Registrazione dei partecipanti**

Ore 9,30 – **Apertura lavori del Forum Mercintreno 2024**

Saluti istituzionali

Matteo Salvini, Vice Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Nicola Zaccheo, Presidente Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

Pierluigi Navone, Direttore della Direzione Generale per la sicurezza delle Ferrovie – Agenzia per la Sicurezza delle ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA)

| 9-10-11 OTTOBRE 2024

Gli appuntamenti

Ore 10:00

LE MERCINTRENO E LE FUTURE POLITICHE EUROPEE

Paola Mellone, Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione Europea – Attaché Trasporto Stradale, Ferroviario, Navigazione interna, TEN-T

Sabrina De Filippis, A.D. e D.G. Mercitalia Logistics – Vicepresidente Vicario Fermerci

Alberto Lacchini, D.G. Railpool Italia – Presidente Assorotabili

Guido Gazzola, Vicepresidente Assoferr

Mauro Pessano, Presidente FerCargo

Gianpiero Strisciuglio, A.D. e D.G. Rete Ferroviaria Italiana (RFI)

Nicola Procaccini, Componente Commissione ambiente, sanità pubblica e sicurezza alimentare – Parlamento Europeo

Matteo Ricci, Vicepresidente Commissione per i trasporti e il turismo – Parlamento Europeo

Flavio Tosi, Componente Commissione ambiente, sanità pubblica e sicurezza alimentare – Parlamento Europeo

Moderatore: Giuseppe Rizzi, D.G. Fermerci

Ore 11:30

LE MERCINTRENO NEI TERRITORI ITALIANI

Giuseppe Catalano, Capo di Gabinetto della Regione Puglia

Luciano Guerrieri, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Roberto Tosetto, D.G. Interporto di Padova

Alberto Milotti, Dirigente Marketing e sviluppo Interporto Quadrante Europa

Andrea De Bernardi, A.D. e D.G. Mercitalia Intermodal

Guido Nicolini, A.D. Logtainer

Federico Pittaluga, A.D. Medlog Holding Italia – Vicepresidente Fermerci

Bernhard Kunz, Consigliere di Amministrazione Hupac – Vicepresidente Fermerci

Harald Schmittner, A.U. Kombiverkehr Intermodal Services

Giacomo Di Patrizi, A.D. Compagnia Ferroviaria Italiana – Vicepresidente FerCargo

Conclusioni e chiusura

On. Galeazzo Bignami, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (da confermare)

Moderatore: Giuseppe Rizzi, D.G. Fermerci

Ore 13,30 - LUNCH

Ore 15,00

LE MERCINTRENO E LA SOSTENIBILITÀ DEGLI STRUMENTI INNOVATIVI E DEGLI INCENTIVI AL SETTORE

SOSTENIBILITÀ ED EFFICACIA DEGLI STRUMENTI INNOVATIVI



Francesco Benevolo, Direttore Operativo RAM – Logistica, Infrastrutture e Trasporti

Marco Biffoni, Responsabile settore materiale rotabile Anie Assifer

Maurizio Cociancich, A.D. Adriafer – Vicepresidente Fercargo

Paolo Squillante, Business Development and Project Manager Btinkeeng

Antonio Brunacci, Direttore Tecnologia, Innovazione e Digitale Mercitalia Logistics

Antonio Pipelnino, Responsabile business development divisione Trasporti Almacore

Conclusioni

Salvatore Deidda, Presidente IX Commissione – Camera Dei Deputati

Moderatore: Massimo Arnese, IT Manager CIM Interporto di Novara

SOSTENIBILITÀ ED EFFICACIA DEGLI INCENTIVI AL SETTORE

Olga Simeon, Rappresentanza permanente italiana in Europa – Aiuti di Stato

Carla Alessi, Direttore della direzione Infrastrutture e Trasporto Ferroviario – MIT

Davide Bordoni, Amministratore Unico RAM – Logistica, Infrastrutture e Trasporti

Aldo Maietta, Direttore Affari Regolatori, Antitrust e Programmi di Contribuzione Mercitalia Logistics

Cataldo Rosito, Director – Transportation, Logistics & Infrastructures – PwC Italia

Vito Mastrodonato, Vicepresidente Fermerci

Giuseppe Cassino, Socio fondatore – Asso CF

Conclusioni

Andrea Casu, Vicepresidente IX Commissione – Camera Dei Deputati

Moderatore: Francesca Cesarale, Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità – MIT (da confermare)

Ore 9.45 – 11.30 / SALA CONVEGNI 7A

IL MAGAZZINO EVOLUTO

Innovazioni tecnologiche per l'efficienza dei processi

A cura di Logistica Management

Ore 9,45 - **Registrazione dei partecipanti**

Ore 10,00 - **Come far evolvere il magazzino?**

Andrea Payaro, Adjunct Professor Digital Transformation - CHAIRMAN

Ore 10,20 - **Ai, reti neurali e Robotica integrata per il magazzino del futuro. Casi di successo**

Alessandro Stea, Sales Manager KNAPP Italia

Ore 10,40 - **Sostenibilità in magazzino: il ruolo strategico dell'automazione**

Mauro Corona, Direttore Commerciale Italia Dematic

| 9-10-11 OTTOBRE 2024

Gli appuntamenti

Ore 11,00 - **Un caso di successo: Il magazzino automatizzato di VITERIA EUGANEA**

Riccardo Leoni, Sales Logistic Service Manager Viteria Euganea Spa

Ore 11,20 - **Magazzini refrigerati: il piping come componente innovativa per la sostenibilità e il risparmio energetico**

Angelo Cutillo, Business Developer Cooling and Battery Production Italy Georg Fischer

Ore 11,40 - **Conclusione conferenza**

Ore 9.45 - 11.30 / SPAZIO ASSOLOGISTICA

IL GREEN WAREHOUSING NELLA CONTRACT LOGISTICA

a cura di LIUC-Business University

Ore 11.00 - 13.00 / SALA CONVEGNI 8A

IL FUTURO DELLA LOGISTICA IN ITALIA: TRASPARENZA, COLLABORAZIONE ED ETICITÀ COME PILASTRI DEL CAMBIAMENTO

Il contributo dell'Osservatorio Transport Compliance Rating

Moderatore: Massimo Marciani, Presidente FIT CONSULTING Srl e Segretario Generale Osservatorio TCR

Con la partecipazione di:

Alessandro Ferri, Responsabile Trasporti FERRERO

Giuseppina Della Pepa, Segretario Generale ANITA

Alessandro Peron, Segretario Generale FIAP

Camillo Zana, Presidente NORMATEC Srl

Damiano Frosi, Direttore Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" (da confermare)

Ore 15.00 - 16.00 / SALA CONVEGNI 8B

GREEN LOGISTICS RADAR: 100 SOLUZIONI PER LA SOSTENIBILITÀ DELLA VOSTRA LOGISTICA

A cura di LIUC - Business University

Ore 15,00 - **Saluti introduttivi**

Fabrizio Dallari, LIUC Business University

Ore 15,10 - **Presentazione del progetto Green Logistics Radar**

Alessandro Creazza, Green Transition Hub - LIUC Business University

Martina Farioli, Green Transition Hub - LIUC Business University

Ore 15,30 - **Tavola rotonda: best practices di Green Logistics**

Moderatore: Francesco Fumelli, Head Retail & Products - SCS Consulting

Fabio Ciani, Zone Europe Transportation Sustainability Lead - Nestlé

Nicolò Passerini, Logistic Manager - Granterre

Matteo Restelli, Green logistics & Sustainability Manager - Rhenus Logistics

Giovanni Sorce, Direttore - SACMI

Ore 16,00 - **L'importanza della misurazione: KPI di sostenibilità**

Armando Borriello, President - Fedespedi Giovani



Meeting e seminari nelle aree:

- SPAZIO ASSOLOGISTICA
- CASA FERMERCI
- VILLAGGIO SOS LOGISTICA
- SPAZIO UIR

Ore 15,00 - 16,00 / SALA CONVEGNI 7A

L'APPROCCIO MULTI-ENERGETICO DI IVECO PER LA DECARBONIZZAZIONE DEL SETTORE

A cura di Iveco - SNAM

IVECO si impegna a diventare "Net-zero-carbon" entro il 2040, un obiettivo che si può raggiungere attraverso un approccio tecnologicamente neutro, in cui vengono implementate più tecnologie a seconda della loro capacità di soddisfare le esigenze dei clienti per applicazione ed ecosistema nazionale.

Moderatore: Maurizio De Cesare, Direttore di Porto & Interporto

Intervengono:

Siro Fabbri, Responsabile Trazioni Alternative - IVECO Mercato Italia

Fortunato Marzagalli, Director Business Development - BI e Advocacy Greenture (Snam)

GATE, (da confermare)

Ore 15.00 - 17.00 / SALA CONVEGNI 8A

ENERGIA: MENO CONSUMO PIU' PRODUZIONE

A cura di: Università degli Studi di Firenze; Verity; IKEA

Ore 15.00 - **Automazione dell'inventario con i Droni a Guida Autonoma di Verity: verso una Logistica più Verde**

Una tavola rotonda con quattro esperti con diverse competenze. Filippo De Carlo (UNIFI), anche nel ruolo di moderatore, illustra dapprima i risultati di uno studio che valuta il contributo dei droni sulla "sostenibilità" e presenta un modello di valutazione, nelle diverse funzioni, tra muletti e droni. Spetterà a Tommaso Portaluri (Verity), rappresentare l'attualità e le ricerche nella produzione dei droni. L'azienda produttrice di droni. Stefano Coluccia (IKEA) e Massimiliano Rosetti (DSV) riporteranno testimonianze nell'utilizzo da parte di un "distributor retailer" e di un "distributor 3PL". Un focus, quindi, sui cambiamenti operativi in conseguenza dell'introduzione di droni in magazzino in particolare sull'accuratezza degli inventari e sulla riduzione di consegne extra e dei consumi energetici.

Filippo De Carlo, Professore Associato, Dipartimento di Ingegneria Industriale (DIEF), Università degli Studi di Firenze, Firenze

Tommaso Portaluri, Sustainability Leader, Verity, Zurich

Stefano Coluccia, Country Replenishment Manager, IKEA Italy

Massimiliano Rossetti, Head of Sustainability, DSV Solutions

Ore 15.45

Economia Circolare Industriale. La verticale dell'idrogeno

A cura di Toyota handling (Stefano Zaccaria) (da confermare)

Ore 16,10 - **Magazzini refrigerati: il piping come componente innovativa per la sostenibilità e il risparmio energetico**

A cura di Georg Fischer

I magazzini refrigerati rappresentano per la logistica uno dei nodi più



| 9-10-11 OTTOBRE 2024

Gli appuntamenti

energivori della catena di distribuzione. ... L'utilizzo di sistemi di tubazioni preisolate, a basso coefficiente di scambio termico e ad alta affidabilità nel tempo, può contribuire alla riduzione delle perdite energetiche lungo le tubazioni refrigerate fino al 30% rispetto alle soluzioni tradizionali.

Ore 14,00 - 16,00 - SALA CONVEGNI 7B

PORTS OF GENOA ROADSHOW 2024E

I Ports of Genoa incontrano le imprese italiane

Il Roadshow promozionale "Ports of Genoa incontrano le imprese del Nord Italia" si articola in tre realizzazioni in alcune regioni del Nord Italia ad alta intensità di traffico per i porti di Genova. La prima tappa si è svolta in Lombardia, a Monza, ad inizio del mese di luglio, mentre la seconda tappa è prevista per il giorno 10 ottobre 2024 a Padova, presso la Fiera Green Logistics, evento organizzato in collaborazione con Interporto di Padova SpA.

L'attività si colloca nell'ambito delle attività di partenariato istituzionale tra Camera di Commercio di Genova, Promos Italia e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (porti di Genova, Prà, Savona e Vado Ligure) per la promozione attiva dei servizi offerti dal sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.

Ore 12.30 / stand CISCO - **Ports of Genoa**

Camera di Commercio di Genova - Promos Italia (PAD. 7 F 178)
anteprima di presentazione del Workshop

Ore 14.00 / Sala Convegni 7B - **Apertura dei lavori**

Moderatore: Silvio Ferrando, Marketing Manager, Ports of Genoa

Saluti: Camera di Commercio di Genova e Promos Italia

Luciano Greco, Presidente Interporto di Padova

Leopoldo Destro, Delegato ai Trasporti, alla Logistica e all'Industria del Turismo - Confindustria

Interventi:

- Ports of Genoa e imprese del Nord Italia: un'alleanza per rimodellare la logistica del futuro **Francesca Ansaldo**, Direttore Dipartimento Quantitativo Istituto Piepoli, Milano
- Ports of Genoa: il gateway marittimo al servizio dell'industria italiana, **Alberto Pozzobon**, Marketing Manager AdSPMLLO
- Al centro delle rotte marittime globali, **Gianluca Croce**, Presidente Assagenti Genova - Ass.ne Agenti e mediatori Marittimi Genova
- Il ruolo dell'Interporto di Padova come hub dei traffici internazionali di merci containerizzate per la Pianura Padana, **Roberto Tosetto**, Direttore Generale Interporto di Padova SpA e Franco Letrari, Direttore interregionale per il Veneto e il Friuli Venezia Giulia, ADM Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

Panel discussion:

i servizi innovativi per le merci offerti dai Ports of Genoa

Partecipano gli operatori dei Ports of Genoa



- Il terminal di PSA Genova Prà e le sue attività logistiche, **Massimiliano Cozzani**, Marketing & Sales Manager, PSA Italy, Genova
- La piattaforma portuale di Vado Ligure ed i suoi servizi, **Daniela Mossa**, Commercial Manager Vado Gateway, Vado Ligure (SV)

Question time e conclusioni

Ore 19.30 - 23.00 /

EVENTO DI NETWORKING

Riservato agli espositori offerto da **INTERPORTO PADOVA SPA**

>> VENERDÌ 11 OTTOBRE 2024

Ore 10.00 - 12.30 / SALA PLENARIA PAD. 8

DALL'INTERPORTO A CITYPORTO:

UN VIAGGIO NELL'EVOLUZIONE DELLA LOGISTICA

TAVOLA ROTONDA CON I PROTAGONISTI DEI primi 20 anni di CITYPORTO PADOVA

ASSESSORE **Andrea RAGONA**, Comune di Padova - evoluzioni attuali di mobilità sostenibile

Moderatore: Massimo Marciani

Con la partecipazione di:

Carlo Vaghi, Presidente di Autostrade dello Stato SpA

Nicola Zingirian, Professore associato di Sistemi di elaborazione delle informazioni, Università di Padova

Stefania Pezzetti, Ceo di BRT

Luciano Greco, Presidente Interporto Padova SpA

Walter Stefan, ex Vice Presidente Interporto Padova SpA

Giada Maio, ANCI ufficio mobilità sostenibile

Carla Messina, MIT - Direzione generale per il trasporto pubblico locale

Federico Barbierato, Sindaco di Abano Terme

CONCLUSIONI e "Premiazione" dei soggetti fondatori, sen. ANTONIO DE POLI

Ore 14.00 - 16.00 / SALA PLENARIA PAD. 8

LOGISTICA: GREEN E AI AL SERVIZIO DELL'EFFICIENZA

A cura di FOREMA srl e CONFINDUSTRIA

Ore 14.00 - **Green City & Smart City: sostenibilità**

Saluti e introduzione relatore Area Ambiente e Sostenibilità Confindustria Veneto Est

Ore 14.30 - **20 anni di evoluzione logistica per la città: CITYPORTO**

Tecnologie applicate per la gestione energetica: sistemi di accumulo per la distribuzione intelligente dell'energia elettrica

Ore 14.45 - **Mobilità sostenibile: applicazioni e prospettive della mobilità elettrica**

| 9-10-11 OTTOBRE 2024

Gli appuntamenti

Ore 15.00 - **L'energia del Sole**

Consorzio RFX - stato dell'arte sui futuri sviluppi

Ore 15.30

Logistica, AI e Sostenibilità: evoluzione e stato dell'arte

Casi pratici di applicazione in azienda:

Andrea Payaro, Rossetto Francesca

Ore 16:30 - **Conclusioni e aperitivo networking**

Ore 14.00 - 16.00 / SALA CONVEGNI 7B

**LE NUOVE FRONTIERE DELLA LOGISTICA
TRA OPEN LOGISTICS E PHYSICAL INTERNET**

A Cura di FIT Consulting

Ore 14.00

Open logistics: la condivisione per una transizione digitale reale

Thorsten Huelsmann, CFO Open Logistics Foundation e della International Data Space association

Ore 14.30

Physical Internet per una decarbonizzazione veloce del trasporto

Paola Cossu, CEO FIT Consulting e Membro del Board of Director di ALICE

15.00 **Il consorzio per affrontare la logistica in modo sistemico**

Claudio Fraconti, Presidente Green Planet Logistics

Le Associazioni

>> **MERCOLEDÌ 9 OTTOBRE 2024**

SPAZIO ASSOLOGISTICA

Ore 11.30 / MANPOWER

Green supply chain: le nuove competenze per una logistica sostenibile

Ore 14.00 / LOGISTICA

Logistica su Rotaie: Ottimizzazione dei Trasporti con Logistica Uno

Ore 15.45 / BUS FOR FUN

Presentazione servizio Commuting trasporto casa-lavoro e la competitività tra le aziende della logistica

SPAZIO SOS LOGistica

Dalle ore 11.00 alle ore 11.45

RISK MANAGEMENT: APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA NIS2 AL MONDO DEL TRASPORTO

Introduce: Mattia Nanetti Board Member Piano 23

Interviene: Massimo Centofanti Director CyberSecurity Technology Division aizoOn Technology & Consulting

GLE Magazine 2024



Meeting e seminari nelle aree:

- SPAZIO ASSOLOGISTICA
- CASA FERMERCI
- VILLAGGIO SOS LOGISTICA
- SPAZIO UIR

Dalle ore 12:00 alle ore 12:45

**UN APPROCCIO NUOVO AL TRASPORTO ELETTRICO:
IL PROGETTO FOUR SUSTAINABLE LOGISTICS,
VOLVO TRUCKS ITALIA, MULTITRAX**

Introduce: Mattia Nanetti, Board Member Piano 23

Intervengono: Francesco Carrozzini (Founder FOUR Sustainable Logistics); Alberto Maggi (CEO Multitrax); Sabrina Loner (EMob Product Homologation Director Volvo Trucks Italia)

>> **GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 2024**

SPAZIO ASSOLOGISTICA

Ore 10.30 / WORLD CAPITAL

Presentazione dello studio dal titolo

Il Green Warehousing nella Contract Logistic"

realizzato dall'Osservatorio sull'immobiliare logistico (OSIL) dell'Università Cattaneo LIUC

Ore 11.45 / ALBATROS

Sinergie tra comunità energetiche e logistica

Nasce a Green Logistics Expo CER-NORDITALIA, la fondazione di partecipazione

Ore 12.45 / RANDSTAD-GIAMPIERO FALASCA

Presentazione libro: **Questo non è lavoro**
in coordinamento con il Sole 24 Ore

SPAZIO SOS LOGistica

Dalle ore 10:00 alle ore 10:45

L'ENERGIA SI PRENDE IL SUO SPAZIO:

**LE COMUNITÀ ENERGETICHE COME OPPORTUNITÀ DI
CRESCITA E PROFITTO NELLA LOGISTICA SOSTENIBILE**

Introduce: Daniele Testi, Presidente SOS LOGistica

Interviene: Alessandro Marsilio, Energy Director Comunità Energetiche S.p.A.

Dalle ore 11:00 alle ore 11:45

**UN PARCHEGGIO SICURO E UNA SOSTA DI QUALITÀ PENSATA
PER GLI AUTOTRASPORTATORI Il nuovo Truck Village
all'Interporto Toscano A.Vespucci Livorno**

Introduce: Daniele Testi, Presidente SOS LOGistica

Interviene: Raffaello Cioni, Amministratore Delegato Interporto Toscano Amerigo Vespucci

Dalle ore 12:00 alle ore 12:45

QUALIFIED HOME DELIVERY:

LA SOSTENIBILITÀ CON LE PERSONE E I PROCESSI AL CENTRO

Introduce: Daniele Testi, Presidente SOS LOGistica

Intervengono: Fabio Perrone, HR and Sustainability Manager Energo Marco Cossu, Chief Operation Officer Energo

Dalle ore 14:00 alle ore 14:45

**I 5 PASSI PER UNA TRASFORMAZIONE SOSTENIBILE
NELLA LOGISTICA**



| 9-10-11 OTTOBRE 2024

Le Associazioni

Introduce: Rossana Revello, Vice Presidente SOS LOGistica

Interviene: Mattia Nanetti, Board Member Piano 23

Dalle ore 15:00 alle ore 15:45

LA CERTIFICAZIONE DEGLI APPALTI ED ATTENZIONE AGLI ASPETTI DI COMPLIANCE COME LEVA STRATEGICA PER UNA LOGISTICA SOSTENIBILE

Introduce: Rossana Revello, Vice Presidente SOS LOGistica

Intervengono: Avv. Germano Margiotta, Founder Studio Legale Margiotta&Partners, Ivan Sannino CEO IS Consulting

SPAZIO UIR – Unione Interporti Riuniti

Dalle ore 10:00 alle ore 13,00

Safe&Secure Parking Areas for Trucks (SSTPAs) current status and perspectives

Registration

Introduction and welcome

Moderator: Andrea Ballarin, General Secretary Europlatforms

Gianfranco De Angelis, General Secretary UIR

Dirk Penasse, ESPORG

The EU study on SSTPAs: status and perspectives

Druselia Betea, ESPORG

Question & answer session

Funding opportunities for SSTPAs and current initiatives.

The CEF Programme, call 2024

Davide Bordoni, RAM S.p.A.

The National perspective

Vittorio Giorgi, Ministry of Infrastructures and Transport

The PASS4CORE initiatives

Matteo Arena, Transport expert

Question & answer session

Conclusions and networking cheers

>> **VENERDÌ 11 OTTOBRE 2024**

SPAZIO SOS LOGistica

Dalle ore 11.00 alle ore 11.45

LA LOGISTICA DELLE RINNOVABILI

Introduce: Alberto Accetta, Consigliere SOS LOGistica

Interviene: Luca Bergonzoli, Managing Partner Integra

Dalle ore 12:00 alle ore 12:45

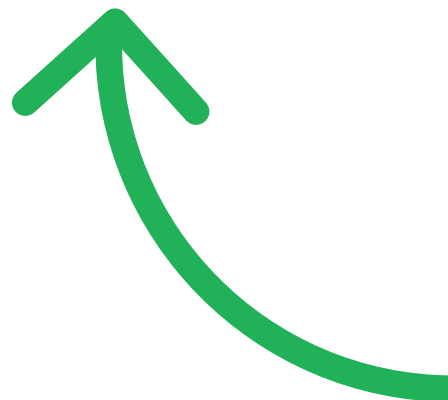
ASSICURAZIONI TRASPORTI E SOSTENIBILITÀ: STRATEGIE INNOVATIVE PER UN FUTURO RESPONSABILE

Introduce: Alberto Accetta, Consigliere SOS LOGistica

Interviene: Nicholas Eyre, Direttore Thames Marine & Logistics UW – Insurance Agency Ltd.



IL FORUM ITALIANO DELLA LOGISTICA



Stiamo disegnando la logistica del futuro



Roberto Tosetto | direttore generale Interporto Padova

L sistema della logistica e dei trasporti vale, nel 2023 in Italia 135 miliardi di euro, cioè l'8,2 del PIL e occupa circa un milione e quattrocentomila addetti. Bastano questi pochi numeri per evidenziare l'importanza del settore per l'economia del Paese. Il nostro comparto ha uno strettissimo rapporto di interrelazione con il settore manifatturiero per il quale è un fondamentale elemento di competitività. Fino a pochi anni fa la logistica era considerata un settore poco orientato al cambiamento, oggi è profondamente coinvolta dalla rivoluzione digitale che grazie alle nuove tecnologie, legate al tracciamento delle merci e allo sviluppo di efficienze particolarmente evidenti nel campo dei tempi e dei costi stanno cambiando radicalmente la sua struttura. A questo cambiamento si aggiunge la transizione verde, con la necessità di diminuire in modo drastico l'impronta ambientale che le attività logistiche e di trasporto hanno sul nostro pianeta. Un passaggio non facile che per alcuni ambiti, pensiamo ad esempio la cargo aereo vincolato per ora a carburanti di origine fossile, è particolarmente complesso. Viviamo questi cambiamenti in un contesto storico

caratterizzato da tensioni internazionali molto delicate, con evoluzioni difficilmente prevedibili, ma che in un mondo globalizzato del quale la logistica è un attore indispensabile hanno effetti importanti, come ad esempio gli attacchi alle navi cargo nel Mar Rosso dimostrano.

Disegnare la logistica del futuro è quindi una sfida difficile, ma anche appassionante. Un obiettivo che può essere raggiunto solo se condiviso da tutti gli attori del sistema e definito assieme. Questa è una delle ragioni che hanno fatto nascere, già nel 2018, Green Logistics Expo. Prima di tutto un luogo di incontro tra persone, anche per recuperare il valore e la forza di una stretta di mano e di uno sguardo sincero, e naturalmente una occasione di creare relazioni e business tra le imprese. Ma questi tre giorni sono anche l'occasione di dialogare con una pluralità di voci, esperti, operatori, decisori politici per avere una visione più chiara delle strade da intraprendere. C'è la necessità che la comunità della logistica, pur nella pluralità di opinioni, sia capace di esprimere unitariamente ed in modo autorevole, una visione e un progetto condiviso da sostenere con i decisori politici e

amministrativi italiani ed europei. Non una lista di aiuti per questo o quel settore, ma l'indicazione chiara delle azioni che devono essere intraprese per consentire alla logistica di esprimere davvero le proprie potenzialità ed essere motore di crescita per la nostra economia. Penso ad un miglioramento della programmazione delle infrastrutture e della qualità di progetti e opere, scenari certi per il settore portuale, contratti pubblici efficienti e trasparenti, procedure burocratiche semplificate e digitalizzate. E ancora pianificazione realistica nella localizzazione di immobili logistici e politiche che stimolino la capacità delle aziende della logistica di produrre e consumare in proprio l'energia. Infine un piano che guarda ai giovani e che affronti la oramai cronica difficoltà di reperire manodopera, non solo autisti per tir e furgoni in un settore che è ancora visto come un ambito lavorativo poco attrattivo. Green Logistics Expo ragiona sempre più concretamente, edizione dopo edizione, di tutto questo e vuole fare la sua parte per costruire la logistica sostenibile, efficiente, umana di cui abbiamo bisogno.

Roberto Tosetto



Il vostro partner logistico che collega Turchia ed Europa

Your Logistics Partner Connecting Turkey and Europe

www.sagliklogistics.com

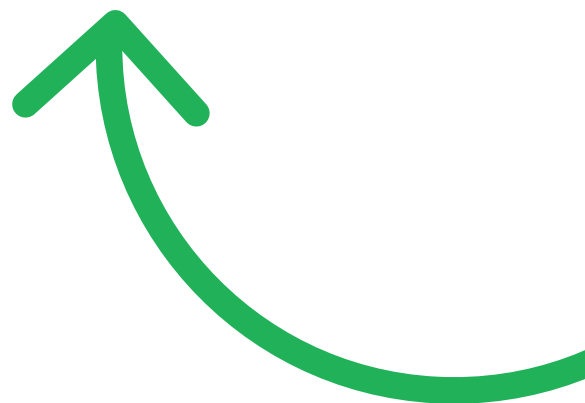


Saglık
LOGISTICS



IL FORUM ITALIANO DELLA LOGISTICA

LE INTERVISTE >>>>>



La logistica efficiente permette di avere un ruolo nelle global value chain

L'economia del sistema Paese dipende sempre di più dall'efficienza delle reti di trasporto transalpine



Oliviero Baccelli, Direttore MEMIT - Università Bocconi

Dall'osservatorio privilegiato dell'università Bocconi, Oliviero Baccelli, esperto in materia di infrastrutture e logistica e responsabile dell'area trasporti del GREEN ci può aiutare a comprendere i più recenti trend del settore dei trasporti, con particolare riferimento al trasporto merci, intermodalità e logistica, industriale e urbana.

Il Centro di ricerca GREEN Bocconi nasce dalla fusione del CERTeT e dello IEFE con lo scopo di condurre e promuovere ricerche alla intersezione dell'analisi spaziale dei fenomeni socio-economici con il cambiamento climatico, i trasporti, la politica ambientale e l'analisi dei mercati dell'energia.

Da qualche anno la logistica si è affermata come arma competitiva non solo per le aziende ma anche per i territori di qualsiasi livello, da quello globale a quello locale. Quali sono i principali aspetti di questo settore che potranno dare slancio all'economia nazionale?

L'Italia dipende sempre di più dagli interscambi internazionali e le esportazioni sono state il principale driver della crescita dell'economia nazionale nel corso degli ultimi due decenni. Un sistema di trasporti efficienti permette di estendere la competitività della manifattura nazionali

sui mercati mondiali, ampliare i bacini di mercato delle imprese e mitigare gli effetti inflattivi che derivano dall'esposizione ad andamenti dell'economia mondiale guidati da dinamiche geopolitiche e geoeconomiche sempre meno prevedibili e sicuramente non governabili. La logistica efficiente permette di avere un ruolo nelle global value chain e rendere più resiliente il sistema economico nazionale. Inoltre, i mega trend di fondo che guidano l'evoluzione delle supply chain (sostenibilità, automazione e digitalizzazione) richiedono professionalità sempre più elevate e questo permette al settore di attrarre occupazione sempre più qualificata e contribuire alla crescita del Paese. Negli ultimi anni sono sempre di più le multinazionali del settore che gestiscono ampie fette del mercato dei trasporti internazionali dei Paesi limitrofi dall'Italia che si trova ad avere headquarter di grandi imprese da cui gestiscono importanti flussi di altri Paesi del Sud Europa e del Mediterraneo.

Intermodalità. Incidenti della portacontainer, flussi in aumento e conflitti internazionali hanno messo a nudo tutte le fragilità di un canale di collegamento strategico come quello Suez. In un contesto così globalizzato e interconnesso in cui il tempo vale oro e i flussi

internazionali delle merci vanno tutelati il più possibile, quali sono le prospettive future di un sistema che sta mostrando alcune crepe? E quali saranno le possibili ripercussioni sugli approvvigionamenti?

Gli ultimi mesi sono stati caratterizzati da un'impressionante serie di differenti forme di crisi dei trasporti internazionali riguardanti gli ambiti marittimi (ad esempio, le interruzioni al passaggio del Mar rosso a causa degli attacchi degli Houthi e le restrizioni al passaggio attraverso il canale di Panama a causa della siccità) e transalpini (quali le interruzioni della tratta francese dell'asse ferroviario della linea storica del Frejus e interruzione di una delle canne del tunnel di base del Gottardo in Svizzera), spingono gli operatori verso un mix di articolate e complesse soluzioni organizzative, commerciali e tecnologiche, utilizzando tre leve strategiche principali:

- a) la razionalizzazione delle scelte dei fornitori e delle modalità di distribuzione in modo da mitigare i rischi e ridurre le distanze da compiere,
- b) la scelta della modalità di trasporto e del percorso più efficiente in logica door-to door, avvalendosi di sistemi di routing avanzati,
- c) l'identificazione delle modalità

di efficientamento dei mezzi di trasporto utilizzati, anche attraverso forme di supply chain collaborativa ai fini della ricerca di economie di scala e migliori coefficienti di riempimento, in modo da poter mitigare l'impronta carbonica certificata e rendere più resiliente la rete dei servizi.

Questi fenomeni potrebbero essere rafforzati da scelte di policy industriale europee tese a favorire il reshoring, dall'estremo Oriente e dalla Cina in particolare, in alcuni settori oggetto di specifici sviluppi regolatori, innovazioni tecnologiche e organizzative. Il risultato potrebbe portare alla ristrutturazione delle catene di fornitura, cercando di avvicinare i fornitori, con fenomeni di reshoring e friendshoring ove possibile, come sviluppato da Ikea o Benetton nel settore dell'arredamento e dell'abbigliamento che hanno avvantaggiato l'area mediterranea a scapito del far East. Uno degli effetti emersi in modo chiaro sin dalla fase pandemica è la scelta da parte dei responsabili acquisti delle aziende manifatturiere di incrementare le scorte di sicurezza, con il risultato di aver sostenuto anche la crescita del mercato nazionale della logistica immobiliare dedicato al magazzinaggio.

I dati 2023 di Rete Ferroviaria Italiana contenuti nel report di Fermerci confermano la prevalenza del Nord Est per quanto riguarda il trasporto intermodale delle merci. Come spiega questo fenomeno e quali possono essere i fattori evolutivi a livello nazionale.

La specializzazione storica del Nord Est in nodi portuali (Trieste e Venezia) ed interportuali (Verona

e Padova a cui da poco si è aggiunto Pordenone) si è rafforzata con politiche sistemiche promosse dai nodi di eccellenza: Trieste per i porti e Verona per gli interporti. In entrambi i casi la possibilità di sviluppare virtuosi meccanismi competitivi fra imprese ferroviarie, in grado di diversificare i servizi e aumentare l'attrattività del trasporto intermodale, anche attraverso innovazioni organizzative e tecnologie (ad esempio le manovre portuali o le modalità per rendere gruabili i semirimorchi) hanno contribuito a rendere più attrattivo il settore ferroviario. I molti cantieri su alcune direttrici importanti richiedono una riorganizzazione dei flussi e in alcuni casi sono penalizzanti, pertanto fino al completamento di alcuni importanti cantieri (ad esempio la tratta ferroviaria fra Brescia e Padova o l'asse del Brennero) ci saranno limitazioni al potenziale sviluppo del settore.

I valichi alpini rappresentano la principale via di accesso per il nostro paese e di interscambio commerciale con il resto d'Europa. Sono al tempo stesso un collo di bottiglia, un'area geografica sensibile e quindi porre particolare attenzione. Quali sono a suo parere i principali aspetti da tenere in considerazione su questo tema anche alla luce dei recenti problemi del 2023 sugli assi con la Francia, la Svizzera e l'Austria?

L'economia del sistema Paese (import ed export di beni, ma anche il turismo e le relazioni sociali e culturali) dipende sempre di più dall'efficienza delle reti di trasporto transalpine, pertanto ogni sforzo di efficientamento e di perseguimento di rapide soluzioni dei problemi genera vantaggi economici che nel corso degli ultimi anni sono sempre più evidenti, in quanto il valore degli interscambi via strada e via ferrovia attraverso le Alpi nel 2022 è stato pari a 668,2 mld di Euro (fonte Banca d'Italia, + 148% in termini reali rispetto al 2000).

Le soluzioni infrastrutturali

più importanti e condivise fra gli Stati, cioè il completamento dei due progetti ferroviari considerati prioritari a livello europeo tanto da ottenere un co-finanziamento comunitario del 50% dei costi, quello della nuova linea fra Torino e Lione e fra Verona e Monaco, richiederanno ancora poco meno di un decennio di cantieri. Sino al 2032 gli strumenti per mitigare i rischi e i danni derivanti dagli extra costi per gli interscambi non potranno che essere di tipo tecnologico e organizzativo per favorire, ad esempio, l'ottimizzazione delle tracce orarie ferroviarie con specializzazioni funzionali o rivedere i pedaggi con premialità per i mezzi più efficienti anche dal punto di vista energetico in grado di accelerare i rinnovi delle flotte e favorire l'utilizzo dei carburanti più sostenibili. L'obiettivo minimale prevede anche di coordinare fra gli Stati i cantieri stradali e ferroviari, necessari per le ormai continue manutenzioni straordinarie, e favorire lo sviluppo del trasporto intermodale, con attenzione specifica ai terminal, anche al fine di evitare le eccessive concentrazioni dei flussi e favorire la resilienza di un sistema evidentemente troppo fragile.

Parliamo di logistica urbana: oggi sempre più il mondo dell'e-commerce è dominante e influenza la vita di ognuno di noi, aziende, consumatori, pubbliche amministrazioni. Che ripercussioni questo può avere nel settore della logistica? E quali sono le principali innovazioni (soluzioni tecnologiche, investimenti infrastrutturali, modelli operativi e strumenti di policy) che possono innovare la logistica urbana?

Il settore della logistica urbana è molto complesso e richiede un mix di soluzioni infrastrutturali, organizzative e nella formazione. Infatti, le evoluzioni più recenti, non solo quelle legate all'e-commerce, ma anche quelle legate al ridisegno della distribuzione commerciale in generale, con stravolgimenti nella logistica dei

La logistica urbana è molto complessa e richiede un mix di soluzioni infrastrutturali, organizzative e formative

farmaci e quella a supporto del settore dell'HORECA, hanno impatti profondi e diversificati sulla mobilità urbana delle merci. Fra gli interventi prioritari relativi alla componente infrastrutturale possiamo citare:

- Le infrastrutture di supporto per i carburanti alternativi per accelerare la decarbonizzazione, dalle colonnine di ricarica alle aree di servizio in grado di erogare il biometano;
- Parcel lockers, multibrand parcel shop, urban consolidation centre (UCC), micro-hub per ridurre la congestione e le emissioni grazie alla semplificazione della supply chain, minimizzando le distanze percorse

ed incrementando i coefficienti di carico;

- Incrementare le capacità delle linee ferroviarie per adeguarle alle esigenze del trasporto merci anche su distanze medio-brevi, valorizzando una rete di terminal intermodali diffusa e favorendo lo shift modale;
- Aree di sosta breve e sistemi semaforici coordinati da sensoristica avanzata per ridurre i tempi di mancata operatività dei mezzi commerciali e permettere una pianificazione più accurata.

Mentre gli interventi prioritari per la componente sistemica richiedono un approccio specifico basato su una forte componente

organizzativa ed educativa. Infatti, per poter rendere la logistica urbana efficiente, valorizzando le economie di scala e di specializzazione sempre più richieste dalle grandi multinazionali è richiesta una formazione adeguata. La gestione di big data sempre più complessa, le strategie di de-risking e multimodali, con utilizzo di tecnologie sempre più avanzate, ad esempio, richiedono un upskilling e reskilling delle risorse, anche per perseguire gli obiettivi di favorire l'innovazione e la sostenibilità chiaramente richieste sia dai grandi player (e.g. Amazon, Poste, grande distribuzione organizzata, etc), ma anche dai consumatori.

KPI - Un kit per misurare la sostenibilità ambientale delle aziende

Un progetto di Fedespedi con il contributo del Green Transition Hub di LIUC



Armando Borriello, Presidente giovani Fedespedi

Fedespedi ha presentato, lo scorso anno, il Quaderno "KPI di sostenibilità ambientale", ci spiega meglio di cosa si tratta e quali sono i risultati raggiunti fino ad ora?

Il progetto KPI di sostenibilità ambientale (e l'omonimo quaderno che ne raccoglie i risultati) è stato sviluppato con l'obiettivo di fornire alle aziende di spedizioni un set di indicatori chiave di performance per misurare e migliorare la loro sostenibilità ambientale. Questi KPI coprono diverse aree, come l'efficienza energetica, la riduzione delle emissioni di CO2, l'uso delle risorse e la gestione dei rifiuti. Fino ad ora, il progetto ha permesso alle aziende partecipanti di ottenere una maggiore consapevolezza dei loro impatti ambientali e di avviare azioni concrete per migliorare le loro pratiche sostenibili. Alcune aziende hanno già riportato una riduzione significativa delle loro emissioni di carbonio e un miglioramento nella gestione delle risorse, dimostrando che l'adozione di questi KPI può tradursi in benefici ambientali e

operativi tangibili.

Il progetto è stato promosso da Fedespedi Giovani e realizzato con il contributo del Centro Studi Fedespedi insieme al Green Transition Hub di LIUC - Università Cattaneo. Quanto è importante il contributo dei giovani e la loro formazione nel settore logistico?

Il contributo dei giovani è fondamentale per il futuro del settore logistico. I giovani portano nuove idee, energia e una prospettiva fresca sulle sfide che affrontiamo, in particolare in un periodo di trasformazione come quello attuale. La loro formazione in ambiti come la sostenibilità e l'innovazione tecnologica è cruciale per preparare una nuova generazione di leader che possa guidare il settore verso pratiche più sostenibili ed efficienti.

Attraverso iniziative come il progetto dei KPI di sostenibilità ambientale, Fedespedi Giovani non solo contribuisce attivamente allo sviluppo di soluzioni innovative, ma promuove anche un cambiamento culturale nelle aziende, incoraggiandole a investire nella formazione e nel coinvolgimento dei giovani talenti. Questo approccio aiuta a costruire un settore logistico più resiliente e sostenibile, capace di affrontare le sfide future.

3. Il progetto si occupa di sostenibilità e impatto ambientale a tutto tondo, dalle attività di

magazzino e packaging, al trasporto, alla gestione dell'ufficio e delle relazioni di filiera, ad esempio con i vettori - stradali, marittimi o aerei. Cosa significa quindi oggi avere una catena logistica che può dirsi sostenibile?

Avere una catena logistica sostenibile oggi significa integrare pratiche e tecnologie che minimizzino l'impatto ambientale lungo tutta la filiera. Questo implica ottimizzare le operazioni di magazzino e trasporto per ridurre le emissioni e il consumo di risorse, adottare materiali di imballaggio ecocompatibili e promuovere il riuso e il riciclo. Inoltre, significa anche sviluppare relazioni di filiera che privilegiano fornitori e partner che condividono gli stessi valori di sostenibilità. Una logistica sostenibile non si limita solo all'impatto ambientale, ma abbraccia anche aspetti sociali e di governance, che stiamo approfondendo nell'ambito della nostra collaborazione con il Green Transition Hub dell'Università LIUC. Significa garantire condizioni di lavoro sicure e giuste, promuovere l'innovazione e l'efficienza attraverso l'adozione di tecnologie digitali, e rispettare tutte le normative vigenti. In definitiva, una catena logistica sostenibile crea valore non solo per le aziende, ma anche per la società nel suo complesso, contribuendo a un futuro più verde e responsabile.

Una logistica sostenibile richiede relazioni di filiera e il coinvolgimento di tutti i suoi attori

Per il trasporto merci la rete per la ricarica elettrica è del tutto insufficiente

2Zero implementa un sistema integrato che include veicoli elettrici a batteria e veicoli elettrici a celle

Creata nel giugno 2021, l'associazione 2Zero, è costituita come un partenariato finanziato nell'ambito del programma Horizon Europe e mira a trovare strategie vincenti per la transizione verso una mobilità stradale a zero emissioni in tutta Europa. Gli obiettivi dell'associazione sono infatti la riduzione delle emissioni e il miglioramento della qualità dell'aria con conseguente accelerazione della transizione verso la neutralità climatica e lo sviluppo di nuove soluzioni per tutti i tipi di applicazioni

La partnership 2Zero implementerà un approccio di sistema integrato che includerà i veicoli elettrici a batteria (BEV) e i veicoli elettrici a celle a combustibile (FCEV). Con il supporto di cinque piattaforme tecnologiche, studierà nuove tecnologie per i veicoli e amplierà il suo campo di applicazione per coprire l'integrazione dei veicoli

Attualmente l'utilizzo di tutti i carburanti alternativi insieme si attesta intorno al 2%/3% dei consumi complessivi



Andrea Condotta, Vicepresidente Associazione 2Zero and Chair of Efficient and Low Emission Asset and Energy TG ALICE

a zero emissioni nel sistema dei trasporti europeo, contribuendo a rafforzare la competitività e la leadership tecnologica dell'UE.

I veicoli elettrici per il trasporto delle merci necessiteranno di punti di ricarica accessibili e di facile utilizzo che includano l'interazione tra veicolo e rete. Si prospetterà inoltre un possibile problema di approvvigionamento energetico Qual è la situazione in Italia e quali sono le aspettative europee?

In Europa esiste già una rete per la ricarica dei veicoli. In alcuni paesi come l'Italia la rete è già abbastanza capillare anche se non tale da supportare gli obiettivi che l'Unione si è prefissata al 2030. Per quanto concerne il trasporto merci la situazione è però molto diversa. Il network di charger non è infatti stato pensato per il trasporto merci pertanto la potenza di ricarica a disposizione spesso non è sufficiente o molto banalmente non c'è nei punti di ricarica il posto per parcheggiare un camion. I charger pubblici "pensati" per i camion e attualmente in funzione non saranno più di una quindicina in Europa.

Sempre più le flotte dovrebbero integrare di veicoli a zero emissioni di scarico, ma le infrastrutture per la mobilità stradale

di merci sono pronte ad accoglierle?

La capacità della rete di supportare la domanda è certamente insufficiente e la costruzione di infrastrutture adeguate a raggiungere i target fissati dall'Unione è in ritardo. Per andare sul pratico alcuni attori fanno già presente che se ci fossero in carica in un plant un singolo momento due truck elettrici di seconda generazione richiedenti ciascuno 350 kwh di energia o funziona il plant o caricano i mezzi. Si potrebbe argomentare che le ricariche si possono fare di notte ma questo non è purtroppo un modello operativo che permetta una rapida diffusione di mezzi elettrici.

Il Green Deal viene considerato come la nuova strategia di crescita sostenibile comunitaria, aiutando nella riduzione delle emissioni e nell'incremento dei posti di lavoro. Quali possono essere gli impatti sul sistema della mobilità delle merci a livello europeo?

Il Green Deal è una grande opportunità ma la mia personale opinione è che ogni volta che si parla di logistica sostenibile sia importantissimo sottolineare come la logistica sia un aspetto essenziale dell'economia. Dovrebbe essere un concetto così banale da non dover essere

ribadito ma troppo spesso ne sento parlare come fosse un problema da risolvere. L'implementazione del Green Deal deve necessariamente trovare equilibrio tra una dimensione ambientale e una economica. Ciò che mi piace di 2ZERO è che è un'associazione composta da aziende impegnate a far accelerare l'adozione di veicoli a zero emissioni. Il che è molto diverso da ritenere che i veicoli a zero emissioni debbano essere adottati obbligatoriamente nel trasporto merci.

Best practices: quali possono essere le nuove soluzioni migliori per un organizzare un sistema di trasporto door to door a zero emissioni?

Il focus di 2ZERO è la ricerca e l'innovazione su mezzi elettrici e idrogeno. Questa scelta è stata fatta proprio perché in chiave futuribile l'utilizzo di mezzi elettrici o idrogeno combinati con soluzioni intermodali sono l'unica soluzione scalabile per la gestione dell'intero volume di merci movimentate. Si

parla comunque di una prospettiva di lungo periodo. Attualmente l'utilizzo di tutti i carburanti alternativi insieme si attesta intorno al 2%/3% dei consumi complessivi. A mio avviso, siamo troppo indietro nel processo di decarbonizzazione per metterci a fare scelte sulla base di preferenze tecnologiche. Nel breve e nel medio periodo soluzioni come i biocarburanti offrono immediate opportunità di decarbonizzazione che vanno assolutamente promosse.

ALICE è la piattaforma tecnologica europea costituita per sviluppare una strategia globale per la ricerca, l'innovazione e l'implementazione sul mercato della logistica e della gestione supply chain in Europa guidata dagli operatori del settore stesso. Si basa sulla promozione di ricerca e innovazione in ambito logistico per migliorare la pianificazione, il controllo e la sostenibilità della logistica e della catena di fornitura, in cui caricatori, spedizionieri e fornitori di servizi logistici collaborano strettamente per raggiungere operazioni logistiche e di catena di fornitura efficienti. Grazie al suo impegno e alla sua forza strategica, è stata riconosciuta come Piattaforma Tecnologica Europea dalla Commissione Europea già nel 2013.

ALICE è il palcoscenico in cui stakeholder di settore e aziende possono confrontarsi e trovare soluzioni di trasporto e logistica tendenti all'obiettivo delle zero emissioni nette.

L'ambizione dell'associazione è quella di contribuire a un miglioramento del 30% delle prestazioni end-to-end del settore della logistica entro il 2030. Quali sono le principali strategie e i punti focali da mettere in pratica per rendere la logistica più sostenibile, e al tempo stesso, più competitiva?

L'elemento centrale dell'associazione è la cooperazione tra chi ricerca e lavora quotidianamente per portare innovazione nella catena logistica. Il concetto centrale alla base di ALICE è l'implementazione del Physical Internet, un paradigma logistico che prevede una rete globale aperta e iperconnessa fisicamente, digitalmente e operativamente. All'interno di questo concetto molto ampio trovano spazio azioni molto concrete come lo scambio dati, test con nuove tipologie di unità di carico, carburanti alternativi, applicazioni di intelligenza artificiale...

La collaborazione tra esperti di settore e aziende è uno degli obiettivi della piattaforma ALICE, quali sono i vantaggi di questa interazione continua tra membri dell'associazione? E quali i principali risultati dei diversi Working Group?

Il confronto tra esperti è alla base di ALICE. È il vantaggio di non essere un'associazione di categoria, in cui è presente, tendenzialmente, una sola categoria di soggetti, o un'organizzazione lobbistica, come ce ne sono tante a Bruxelles. Nell'associazione si ha la possibilità di collaborare con i migliori enti di ricerca, società di consulenza, shippers, spedizionieri, trasportatori ecc... Non si tratta poi solo di "confrontarsi" ma di implementare progetti insieme.

Visione europea. Il dialogo tra la Piattaforma ALICE e la Commissione Europea sposta ancora l'attenzione sull'importanza dell'intermodalità: non solo ferro ma soluzioni di trasporto sempre più interconnesse tra loro. Come è possibile realizzare questo obiettivo?

Un esempio molto pratico è ALICE Express, un'iniziativa attraverso la quale shippers condividono i propri flussi e le proprie esigenze operative per creare nuovi flussi intermodali. Uno dei problemi maggiori dell'intermodalità è infatti quello di poter contare su flussi di merce regolari e bilanciati, tematica che la collaborazione tra grandi shippers europei potrebbe considerevolmente aiutare a risolvere. Azioni come questa non richiedono interventi di natura politica ma certamente la Commissione Europea può agevolarne l'implementazione e la diffusione attraverso il programma Horizon volto a finanziare ricerca e innovazione. Un elemento poi che richiamo spesso nel dialogo con la Commissione è che non dobbiamo cadere nell'illusione che tutta la merce oggi sulla strada possa essere trasferita su rotaia. Questo non sarà possibile nemmeno in seguito degli interventi infrastrutturali in corso. Se prendiamo il linguaggio politico, spesso soggetto ad un'over semplificazione della realtà, uscite di questo tenore non sono nuove. Basti pensare al Brennero.

Uno degli obiettivi della piattaforma ALICE era il suo ruolo come Knowledge Platform. Quanto è stato raggiunto e quanto ancora c'è da fare?

Alice si pone come elemento cruciale della sua esistenza quello di fungere a Knowledge Platform, essere pertanto una piattaforma di dialogo e condivisione tra tutti gli attori coinvolti. Ad oggi, ALICE, come piattaforma, è organizzata in gruppi di lavoro, io ad esempio, come membro dell'esecutivo, presiedo il gruppo tematico sui carburanti alternativi denominato "Efficient and low emission assets and energy". Se possiamo quindi dire che esiste già una struttura ben organizzata per permettere la condivisione della conoscenza tra i soci, dobbiamo anche accettare che la conoscenza non può essere definita come statica e che ci sarà sempre "da fare" per permettere a tutti di beneficiarne.

L'evoluzione del magazzino: da spazio di stoccaggio a luogo di controllo dell'ottimizzazione dei processi logistici

Vogliamo diffondere la cultura della sostenibilità presso le aziende, i cittadini e gli stakeholder. Per questo raccogliamo dati e informazioni utili per aiutare un percorso di trasformazione sostenibile che coinvolge tutte le componenti dell'ecosistema logistico.



Alessandro Creazza, Direttore del Green Transition Hub della LIUC-Università Cattaneo

Il mercato immobiliare logistico negli ultimi anni è in forte crescita. Dal suo palcoscenico privilegiato ci racconta come sta andando?

Il mercato immobiliare per la logistica sta registrando un trend positivo da diversi anni, spinto da driver che si sono evoluti nel tempo e che riflettono i trend in atto, non solo nel settore della logistica, ma anche dei mercati economici più in generale. Questi nuovi driver riflettono l'evoluzione del ruolo che il magazzino sta assumendo in questi ultimi anni: da spazio di stoccaggio ad hub cruciale per soddisfare le richieste di clienti sempre più esigenti e per controllare l'ottimizzazione dei processi logistici. Insomma, il magazzino si è trasformato da

costo a risorsa che può generare vantaggio competitivo per le aziende. Ai tradizionali driver che vedono nella location, nell'età di costruzione e nelle caratteristiche strutturali di base (quali altezza e maglia strutturale) gli elementi trainanti delle scelte degli utilizzatori industriali e della distribuzione, nel corso del tempo si sono aggiunti fattori quali la possibilità di installare automazione e la disponibilità di layout delle aree interne ed esterne in grado di massimizzare la produttività e la velocità delle operations di magazzino. Più di recente, invece, nelle ricerche del Green Transition Hub della LIUC Università Cattaneo, abbiamo avuto modo di individuare anche nuovi fattori di scelta che riguardano la sostenibilità ambientale in primis, ma anche sociale: questi elementi includono la presenza di materiali da costruzione a basso impatto, impianti per la riduzione dei consumi e l'efficientamento energetico, e accorgimenti di vario tipo per migliorare il welfare dei lavoratori nello shopfloor ma anche per minimizzare gli impatti sulle comunità locali. Il magazzino diventa quindi un elemento che consente

di introdurre iniziative che aiutano le imprese a garantire uno sviluppo sostenibile. L'insieme di questi fattori può condurre all'ottenimento delle certificazioni di sostenibilità dei magazzini, un elemento che può anche aiutare le aziende ad accedere a linee di credito agevolato per iniziative di sostenibilità.

Il tema della sostenibilità oggi è sempre più predominante ed anche la logistica adatta le proprie peculiarità per risponde a questa esigenza. Come il mondo del magazzino può diventare più sostenibile senza perdere la propria anima performante?

Ricollegandomi a quanto scritto sopra, i magazzini sono in continua evoluzione, e pertanto dopo essersi trasformati, spesso anche attraverso riqualificazioni, per far fronte alle nuove sfide, per esempio dell'e-commerce, attraverso interventi di automazione, di recente sono state realizzate iniziative per migliorare la sostenibilità degli impianti logistici. Un elemento su cui al Green Transition Hub ci stiamo concentrando da tempo è rappresentato dalla ricerca di iniziative che riescano a combinare benefici di soste-

**Tre possibili aree
per migliorare la logistica
urbana: progettazione
delle reti distributive,
dotazioni tecnologiche,
interfaccia con i consumatori**

nibilità a benefici di performance operativa e di competitività delle aziende: le chiamiamo "green-gold solutions". Anche nell'ambito del magazzino esistono molte iniziative che permettono di migliorare la sostenibilità e al contempo l'efficienza operativa: occorre concentrarsi in prima istanza su queste per poter rendere "sostenibile la sostenibilità" e non renderla un aggravio economico e operativo. Fra i vari esempi che stiamo mappando nel nostro Green Logistics Radar, che verrà presentato al Green Logistics Expo, la scelta di una location baricentrica dei magazzini non solo permette di ridurre le emissioni legate alle attività di trasporto, ma riducendo il numero di chilometri percorsi abbate notevolmente anche i costi logistici, migliorando l'efficienza dei processi. Sono questi esempi che devono essere sempre considerati per intraprendere un cammino di miglioramento.

Il Green Transition Hub, attraverso il progetto del Green Logistics Radar, si impegna a supportare le aziende che desiderano introdurre le buone pratiche legate alla sostenibilità nei loro processi logistici. Ci può spiegare meglio quali sono gli obiettivi e le fasi di sviluppo di questo progetto?

Una delle attività essenziali del nostro Green Transition Hub è quella di diffondere la cultura della sostenibilità presso le aziende, i cittadini e gli stakeholder. Per tale ragione quotidianamente ci impegniamo per raccogliere dati e informazioni che possano essere di utilità per aiutare chiunque voglia intraprendere un percorso di trasformazione verso la sostenibilità con esempi pratici e linee guida che possano accompagnare tale transizione. Attraverso il Green Logistics Radar vogliamo aiutare le imprese a migliorare la sostenibilità dei propri processi logistici. Ci siamo resi conto che esiste in realtà un'abbondanza di soluzioni e pratiche di green logistics, e questo

genera confusione e disorientamento. Spesso, quindi, le aziende decidono di intraprendere iniziative che forse non sono le migliori o che in realtà non rispondono a ciò di cui davvero hanno bisogno. Per fare chiarezza sulle caratteristiche delle buone pratiche di Green Logistics e dare contezza di implicazioni, ostacoli e benefici, abbiamo deciso di realizzare il Green Logistics Radar: un repository delle migliori soluzioni tecnologiche e organizzative per la Green Logistics e il Supply Chain Management, implementate con successo da aziende italiane e internazionali. Il Green Logistics Radar è un tool di conoscenza aperta in continuo aggiornamento: le aziende interessate possono segnalare la loro best practice che verrà analizzata e catalogata secondo alcuni assi di classificazione che abbiamo sviluppato con rigore insieme ai nostri ricercatori. Ciò consentirà di avere uno strumento "vivo" in grado di tracciare le traiettorie attuali ma anche di anticipare le tendenze future della logistica sostenibile.

Il tema del trasporto urbano delle merci è di vitale importanza per l'attività economica della città e dei suoi abitanti, ma l'impatto dell'ultimo miglio, in termini sociali e ambientali, può avere un impatto negativo sull'attrattività della città, oltre che sull'operatività delle aziende. Ritene che tra le misure per attenuare questo problema ci possano essere i microhub?

È riconosciuto sia dalla comunità industriale che scientifica che la fase del processo distributivo caratterizzata dalla presenza di maggiori inefficienze da un punto di vista operativo e di sostenibilità sia quella dell'ultimo miglio. Ma al contempo è una fase operativa e tattica che presenta opportunità di miglioramento decisamente considerevoli. Nelle ricerche del Green Transition Hub abbiamo identificato tre possibili aree di intervento per migliorare la logistica urbana e l'ultimo

miglio: progettazione delle reti distributive, dotazioni tecnologiche, interfaccia con i consumatori. I microhub si posizionano a cavallo delle prime due: si tratta di nodi delle reti distributive che disaccoppiando i flussi possono aiutare ad alleviare la pressione sui sistemi distributivi urbani e di impianti logistici dove è possibile introdurre automazione e dotazioni tecnologiche importanti in questo senso (vengono spesso associati infatti anche ai cosiddetti microfulfilment centre). Senza dubbio possono consentire di migliorare la gestione dell'ultimo miglio, a patto che vengano posizionati in aree strategiche e che siano dimensionati e dotati di attrezzature in maniera adeguata a soddisfare una domanda di trasporto variabile e talvolta imprevedibile, o comunque caratterizzata da picchi di attività molto forti. Ma credo che anche la terza area di intervento sia di fondamentale importanza: l'interfaccia con il consumatore. Non solo in termini di canali di comunicazione, ma di prassi di comportamento e consapevolezza delle conseguenze del proprio comportamento d'acquisto. Spesso tralasciato nelle considerazioni "logistiche", il consumatore è in realtà il "trigger" dei processi dell'ultimo miglio. Occorre rendere consapevole il consumatore della portata delle proprie scelte quando effettua, ad esempio, acquisti online e sceglie i termini di resa e le tipologie di consegna. Anche in questo caso, come Green Transition Hub, abbiamo il compito di colmare il gap culturale e diffondere la cultura della sostenibilità per aiutare a rendere ancora più efficaci quelle soluzioni di rete o le soluzioni tecnologiche a supporto delle attività dell'ultimo miglio.

Una rete complessa come quella della logistica ha la necessità di un grande coordinamento. Da questa esigenza "Gli Stati Generali della Logistica"

Per l'economia del Nord Est e dell'intero Paese va riconquista la centralità dei terminali dell'alto Adriatico, ne va del rafforzamento delle imprese locali. Ogni Nodo Core e Comprehensive va dotato di efficienti dotazioni infrastrutturali di "ultimo miglio".



Elisa De Berti, Vicepresidente Regione del Veneto, Assessore Affari legali - Lavori pubblici - Infrastrutture - Trasporti

La Regione Veneto è stata ispiratrice del Sistema Logistico Veneto e dell'Accordo degli Stati Generali del Nord Est. Cosa significa per Lei la realizzazione di simili accordi e quali sono le possibilità che vede per il futuro della logistica nel territorio regionale e delle sue relazioni con l'esterno?

Uno dei principali problemi del settore della logistica è la difficoltà di coordinamento fra i numerosi attori che vi operano. Una rete complessa composta da porti, in-

terporti, aeroporti, ferrovie, autostrade, ma anche autotrasportatori, aziende produttive, dogane e molti altri. È dall'esigenza di avere un approccio congiunto fra tutti questi soggetti che nasce l'idea degli accordi richiamati.

Altro aspetto da tenere in considerazione è come competitività e sviluppo si giochino sempre più su macro aree, oltre il singolo contesto locale. La dimensione regionale rappresenta ormai il riferimento minimo, ma non certo più sufficiente, attraverso cui affrontare il tema della logistica, che necessita di uno sguardo ampio e competenze che sappiano confrontarsi con un ambito europeo e globale.

La macroarea del Nord-Est comprende le Regioni Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Veneto e le Province Autonome di Bolzano e Trento, ma la si può considerare estesa fino a tutta la regione Lombardia che ha ruolo di cerniera tra il Nord-Est ed il Nord-Ovest, ed è attraversata da tre dei quattro corridoi TEN-T interessanti l'Italia e nello specifico:

1) Mediterraneo - 2) Scandinavo-Mediterraneo - 3) Baltico-Adriatico.

La logistica del 2030, anche grazie a questi accordi, mira ad essere non solo attività di servizio per l'industria e la piccola impresa, ma anche elemento di crescita a sé stante, in quanto generatrice di servizi e di sviluppo. È essenziale, pertanto, la visione di sviluppo di un tessuto imprenditoriale e lavorativo caratterizzato da una marcata apertura ai mercati internazionali, e fondamentale anche per la crescita dell'offerta turistica.

Il Nord Est può e deve fare da traino e sono convinta che il protocollo degli Stati Generali rappresenti davvero un discrimine nel futuro della logistica, in relazione a trasporti, infrastrutture e sistema economico.

Il recente nuovo regolamento sulle reti TEN-T ha ancora una volta confermato la centralità del Veneto per le reti transeuropee. Quali saranno le linee di azione regionali nei prossimi anni a livello comu-

La logistica del 2030, non deve essere solo attività di servizio per l'industria e la piccola impresa, ma anche elemento di crescita a sé stante, in quanto generatrice di servizi e di sviluppo

nitario per consolidare questo ruolo?

Il Veneto del 2030 vuole essere una regione moderna, fortemente interconnessa a tutti i mercati mondiali grazie allo sviluppo della portualità, della intermodalità attraverso i suoi 2 Interporti di Padova e Verona che rappresentano tra le eccellenze a livello europeo, dei suoi aeroporti e della rete infrastrutturale. Per raggiungere questi obiettivi è necessario completare il disegno di connessione della Regione alle principali Capitali europee, come previsto dalla rete TEN-T, e nel contempo rafforzare i collegamenti con le altre regioni italiane attraverso il completamento del sistema ad alta capacità ferroviaria. È anche fondamentale per l'economia regionale, e di conseguenza per quella dell'intero Paese, la riconquista della centralità dei terminali dell'alto Adriatico nel contesto globale quale elemento di vantaggio per tutto il territorio, ed

in particolare per il rafforzamento delle imprese locali. L'ultimo, ma non meno importante, elemento su cui tutti i soggetti istituzionali devono convergere è la necessità di dotare ogni Nodo Core e Comprehensive di efficienti dotazioni infrastrutturali di "ultimo miglio".

La pianificazione dei settori dei trasporti e del territorio devono andare di pari passo lavorando da un lato a favore dell'economia regionale e dall'altro a tutela del territorio stesso. La Regione del Veneto ha approvato il Piano Regionale dei Trasporti: come affronta questa tematica?

L'intero Piano regionale dei trasporti è stato redatto con la convinzione che un sistema della mobilità sostenibile debba coniugare le tre componenti della sostenibilità: la sostenibilità economica di una regione in continuo sviluppo; la sostenibilità sociale rispetto alle aree e ai segmenti della popolazione a minore ac-

cessibilità e maggiore esposizione a rischi per la salute, e la sostenibilità ambientale, rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico e di tutela di un territorio molto fragile. Strategie, Obiettivi ed Azioni del Piano sono stati concepiti sin dall'origine per coniugare con il giusto equilibrio lo sviluppo dell'economia regionale con la tutela del territorio. Ed il Piano Regionale dei Trasporti è stato concepito come "piano processo" in grado di interfacciarsi, coordinarsi e modificarsi proprio in rapporto ai rapidi processi economici, geopolitici, tecnologici in corso ed in particolare con un costante dialogo con la pianificazione regionale rivolta alla tutela dell'Ambiente. Mi riferisco in particolare al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, al Piano Regionale per l'Energia, al Piano Territoriale di Coordinamento ed alla Strategia Regionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici.

L'Italia strategica al centro del Mediterraneo

Intendiamo dare una spinta importante al modal shift ed aumentare significativamente la percentuale di merci trasportata dai treni, dato oggi fermo all'11%.



Sabrina De Filippis, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Mercitalia di Mercitalia Logistics

I Polo Logistica può essere considerato, con tutte le aziende del gruppo, il principale player italiano, con obiettivi di leadership europea, nel settore del trasporto merci ed intermodale. Quali sono a suo parere le principali criticità del settore e quali potrebbero essere le possibili soluzioni?

In un momento in cui abbiamo assistito a profonde trasformazioni e turbolenze a causa di eventi come la Brexit, la pandemia, la guerra in Ucraina, il conflitto Israele-Gaza, gli attacchi Houthi nel Mar Rosso e la fragilità delle infrastrutture di trasporto, è necessario rafforzare l'efficienza, la competitività e la resilienza degli attori coinvolti nella catena della logistica.

In questo contesto è fondamentale sottolineare la strategicità dell'Italia, con la sua posizione al centro del Mediterraneo e connessa alle principali infrastrutture e corridoi europei che garantiscono

al Paese un ruolo essenziale nel mercato della logistica internazionale, rendendolo fortemente attrattivo.

Il piano industriale del Polo Logistica del Gruppo FS è la risposta concreta con il quale stiamo affrontando queste sfide, rafforzando il network delle partnership di valore e sviluppando progetti infrastrutturali che permetteranno di collegare asset strategici con porti, interporti e terminali multimodali.

Come Polo Logistica del Gruppo FS stiamo lavorando al cosiddetto "cantier della logistica", un mix di azioni strategiche necessarie per essere pronti a sfruttare le opportunità date dalle nuove infrastrutture appena saranno rese disponibili.

Questo permetterà di incrementare i volumi delle merci trasportate in treno grazie a connessioni sempre più efficaci dei nostri porti e dei nostri terminal alla rete nazionale e ai corridoi ferroviari europei, consolidando l'integrazione dei sistemi di trasporto mare-ferro-gomma e fornendo un'alternativa competitiva al trasporto su strada anche sull'asse Italia-Nord Europa. I porti come Gioia Tauro, Genova e Trieste continueranno a ricoprire un ruolo importantissimo e per questo

sarà fondamentale il loro sviluppo infrastrutturale per favorire l'integrazione mare-gomma-ferro, che può fare del trasporto ferroviario il vettore di trasporto delle merci nelle lunghe distanze, lasciando al trasporto stradale il cosiddetto primo e ultimo miglio.

Polo Logistica e sostenibilità. Quali sono, secondo Lei, le azioni che gli operatori possono e devono portare avanti oggi?

Il settore dei trasporti e della logistica deve affrontare sfide complesse e raggiungere traguardi ambiziosi sia a livello nazionale che europeo, uno tra tutti la riduzione delle emissioni di CO2 dei trasporti del 90% entro il 2050.

Come Polo Logistica del Gruppo FS intendiamo dare una spinta importante al modal shift ed aumentare significativamente la percentuale di merci trasportata dai treni, dato oggi fermo all'11%. Lavoriamo ogni giorno per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione Europea, promuovendo una rete di trasporto intermodale per consegnare le merci in modo più sostenibile.

Per aumentare questa quota, il Polo Logistica si propone come operatore di sistema puntando a espandere il network in Italia e all'estero attraverso partnership e

Un piano industriale che prevede un investimento di 3 miliardi

collaborazioni al fine di diventare il player europeo della logistica integrata, compreso il raccordo con il primo e ultimo miglio e la gestione dei terminali e delle piattaforme logistiche per consentire una piena intermodalità mare-gomma-ferro.

Intermodalità che diventa la parola chiave necessaria per lo sviluppo dell'intero comparto della logistica e più in particolare per fare del trasporto ferroviario il vettore di trasporto delle merci nelle lunghe distanze (dai 300 km in su), lasciando alla modalità stradale il cosiddetto primo e ultimo miglio. Anche perché ogni camion tolto da strade e autostrade significa tonnellate di CO2 in meno nell'atmosfera.

Il ruolo della terminalizzazione e dell'ultimo miglio in particolare è fondamentale per il successo del trasporto intermodale. Qual è il punto di vista del Polo in merito?

Il nostro piano industriale prevede un investimento di 3 miliardi, dedicati al rinnovo della flotta, al potenziamento di terminal esistenti e alla creazione di nuovi e alla digitalizzazione.

La realizzazione di nuovi ter-

minal ferroviari intermodali merci, tecnologicamente avanzati e a basso impatto sull'ambiente, svolgeranno un ruolo fondamentale per l'integrazione tra le varie modalità di trasporto.

L'ingresso nel Polo Logistica di Terminali Italia, società che si occupa della gestione di 14 terminal merci intermodali in tutta Italia, consentirà una maggiore sinergia ferro-gomma grazie alla gestione integrata dei servizi terminalistici di ultimo miglio.

La digitalizzazione della filiera del trasporto ferroviario delle merci è sicuramente un aspetto chiave per il suo sviluppo. Quali sono i vostri progetti in merito?

Innovazione e digitalizzazione sono tra i fattori abilitanti del nostro piano industriale. Siamo costantemente impegnati nell'adozione di tecnologie all'avanguardia per ridurre significativamente l'impatto ambientale delle operazioni logistiche, garantendo allo stesso tempo un servizio di alta qualità. Il nostro piano industriale prevede investimenti dedicati alla digitalizzazione, anche grazie a progetti innovativi.

Lei ha citato il progetto Smart

Train, soluzioni on-board che raccolgono milioni di dati durante la marcia del treno abilitando così l'automazione di diversi processi, ma abbiamo in pista tanti altri progetti innovativi.

Per esempio, siamo i primi in Italia a supportare il sistema digitale DAC, Digital Automatic Coupling, che consente un importante upgrade tecnologico dei carri per la gestione dei treni merci.

Una sperimentazione europea che viaggia in parallelo con gli investimenti in corso che, come Gruppo FS, stiamo facendo per contribuire all'evoluzione della Logistica globale. Il DAC deve diventare un impegno prioritario per tutto il settore, supportato dalle istituzioni italiane ed europee, perché eleva ulteriormente i livelli di sicurezza e si pone come uno dei fattori abilitanti per il rilancio qualitativo della mobilità delle merci in ottica multimodale. I nostri clienti chiedono alti standard qualitativi che posso essere raggiunti attraverso l'innovazione delle piattaforme digitali di dialogo, dell'asset rotabili, dei terminal e dei processi operativi e commerciali.

Industria e logistica insieme per la competitività

Ancora grave, in Italia, il ritardo infrastrutturale di collegamento dei porti con le reti stradali e ferroviarie e le piattaforme logistiche retroportuali



Carlo De Ruvo, Presidente Confetra

Il Manifesto 2024 definisce quelle che per la vostra Associazione dovranno essere le priorità, il metodo e la governance dell'Unione per dare al comparto della logistica centralità politica ed operativa. Quali ritiene siano le tre linee d'azioni più importanti?

Con il nostro Manifesto europeo 2024 abbiamo voluto indicare i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare per il nostro Sistema confederale in previsione delle prossime elezioni europee.

Innanzitutto, chiediamo di dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, essendo questo un settore strategico per l'Europa.

Proponiamo la creazione di task force dedicate ai dossier trasportistici in capo alla DGMOVE, in modo da considerare le singole modalità di trasporto come parte di un sistema integrato.

Vorremmo chiedere ai nuovi decisori politici di avere un approccio più coordinato e una maggiore visione d'insieme sulle questioni legate al settore, tenendo maggiormente conto dell'impatto delle misure sugli Stati membri in ragione della loro base socioeconomica e della loro capacità fiscale, della tecnologia effettivamente disponibile e degli effetti sistemici.

Sul tema della trasparenza, chiediamo di istituire un sistema di valutazione di impatto che coinvolga attivamente gli Stati

membri, le rappresentanze e le filiere interessate dalle misure, attraverso metodologie basate sul peso ponderato degli Stati membri, e di vigilare sui meccanismi di finanziamento e di selezione dei Centri Studi e di Ricerca, anche attraverso un albo che ne certifichi l'indipendenza.

In generale, pensiamo sia necessario che le istituzioni si misurino con il c.d. "reality check": dal nostro punto di vista è necessario rispettare il principio di neutralità tecnologica e considerare tutte le variabili coinvolte dalle singole proposte (costi, sistemi di tariffazione, volumi di traffico effettivi, dotazione infrastrutturale e finanziaria di partenza).

Nello specifico, per il nostro settore, crediamo sia giusto separare funzionalmente il trasporto passeggeri da quello merci, in ragione del loro contributo diverso alla competitività dell'UE, e trovare le risorse per finanziarne adeguatamente l'aggiornamento tecnologico e infrastrutturale. Per questo, per cominciare, la Confetra chiede di rendere la Connecting Europe Facility -CEF- parte Trasporti permanente dentro il Bilancio pluriennale dell'UE e intoccabile al ribasso.

Infine, è necessario ricontestualizzare diversi dossier, in termini di efficientamento logistico europeo, a cominciare dal dossier trasporto combinato, passando per la riforma doganale, la diret-

tiva ground handler e il regolamento TEN-T. Su quest'ultimo, in particolare, visto che si intreccia fortemente con le questioni complesse che riguardano i valichi alpini - basti vedere il Brennero - chiederemo l'adozione di un Addendum al regolamento per istituire una autentica ed efficace governance europea dei Corridoi.

Abbiamo scelto di presentare proposte ragionevoli, ma necessarie per superare una fragilità logistica europea che risente anche di un contesto internazionale molto complesso.

Il ruolo della digitalizzazione. Come possiamo sfruttare al meglio le nuove tecnologie e potenziare un settore che, a tratti, resta ancora tanto ancorato al passato? In particolare, quali potrebbero essere gli strumenti di breve, medio e lungo periodo per uno sviluppo digitale della logistica non solo aziendale ma anche a livello di sistema Paese?

Nonostante l'incerta fase economica siamo convinti che le dinamiche di cambiamento geoeconomico e di transizione tecnologica in corso possano diventare, se colte positivamente, un'occasione di rilancio competitivo per il nostro Sistema Paese: innanzitutto dando attuazione alle riforme e alle semplificazioni previste e utilizzando le risorse destinate a investimenti pubblici nella digitalizzazione del sistema logistico,

nell'elettrificazione dei porti, nel settore ferroviario, nella transizione energetica e ambientale, nella produzione e nella distribuzione di fonti a zero o a basse emissioni.

Rispetto ai grandi cambiamenti tecnologici e alle transizioni che ne derivano sull'attività d'impresa, l'aspetto ambientale del trasporto e della logistica è forse quello più rilevante e sentito, a causa del fatto che le emissioni di diverse attività del comparto rientrano nella definizione di "hard to abate", cioè difficili da abbattere.

Con l'iniziativa Fit for 55 il Green Deal Europeo ha posto nuovi obiettivi legati alla transizione ecologica ponendo l'obiettivo della neutralità climatica al 2050, con una riduzione delle emissioni nette di gas serra del 90% e un taglio di almeno il 55% al 2030, rispetto ai livelli del 1990. Secondo gli scenari tracciati dall'UE (REF 2020), per il nostro Paese si prevede una riduzione delle emissioni totali di CO₂ del 50,8% al 2030 e del 68,6% al 2050 rispetto ai dati del 2005. Per i trasporti nel loro complesso la riduzione dovrebbe essere del 36,8% al 2030 e del 61,8% al 2050; in termini quantitativi, da 123 milioni di tonnellate di CO₂ al 2005 a 78,3 milioni al 2030 e a 47 milioni al 2050.

Per il nostro comparto la sfida della decarbonizzazione sembra piuttosto complessa e onerosa da realizzare nei tempi e nelle dimensioni posti dalle politiche UE per le necessità infrastrutturali e

di coordinamento del settore, ma dobbiamo vedere nella transizione ambientale e in quella tecnologica due facce della stessa medaglia che devono andare di pari passo verso gli obiettivi prefissati.

L'innovazione tecnologica in particolare è una sfida di tutto il sistema produttivo italiano, anche se non tutti i settori la colgono nella stessa misura e con la stessa intensità: da una rapida indagine svolta tra le aziende del comparto è emerso che il settore, nonostante oltre il 70% delle aziende ritenga l'innovazione digitale fondamentale, fa un'immensa fatica ad investire le proprie risorse (solo il 14% accede ad incentivi regionali, statali e/o europei) e circa il 75% delle aziende intervistate investe meno del 2% del proprio fatturato.

Sarebbe auspicabile che la mobilità del futuro fosse pienamente digitalizzata e a basso o nullo impatto ambientale, ma ciò dipende da numerosi fattori che, direttamente e indirettamente, incidono sui percorsi di innovazione delle imprese: infrastrutture (digitali e di produzione e distribuzione di carburanti e fonti energetiche alternative), investimenti di adeguamento tecnologico e formazione delle risorse umane.

Intermodalità e sostenibilità, Quali sono le strategie che i vostri associati richiedono per poter bilanciare il trade off tra aspetti economici e quelli ambientali nel settore del trasporto delle merci; un settore in costante evoluzione che però sembra sempre vincolato a inefficienze organizzative e infrastrutturali. Come l'intermodalità può contribuire al processo di crescita sostenibile?

Purtroppo, in Italia permane un grave ritardo infrastrutturale di collegamento dei porti con le reti stradali e ferroviarie e con le piattaforme logistiche retroportuali, ma lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata e rappresenta una soluzione organizzativa già disponibile che può assicurare grandi benefici sul fronte dell'efficienza e della sostenibilità del

trasporto; resta però c'è molto da fare.

La quota della modalità ferroviaria del trasporto merci in Italia è ancora bassa – circa 13% contro la media europea del 19% – e molto lontana dall'obiettivo del 30% da raggiungere entro il 2030, secondo il Green Deal della Commissione Europea. Molto dipende dai numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – si pensi ai valichi alpini e ai collegamenti nei porti – che gravano sulla competitività di questo settore in termini di tempo e di costi.

La via da seguire è quella dello sviluppo dell'intermodalità attraverso terminal attrezzati e misure incentivanti, come il marebonus/ferrobonus di cui andrebbero strutturate le risorse messe a disposizione oltreché ottimizzarne alcuni aspetti operativi.

Il PNRR-PNC, insieme ad altri fondi di bilancio, ha finanziato diverse connessioni di ultimo/pennultimo miglio alla rete ferroviaria, soprattutto dei porti, e programmato la realizzazione di un vero e proprio piano, in particolare nel Sud del Paese. Se realizzati tempestivamente, questi investimenti possono contribuire ad aumentare il trasferimento verso modalità di trasporto a basse emissioni, ma serve continuità nella realizzazione dei molti interventi necessari.

Inoltre, senza una politica dedicata e coordinata per il trasferimento modale delle merci, con adeguati strumenti di finanziamento anche per le imprese, si corre il rischio di accumulare ulteriori consistenti ritardi rispetto al conseguimento dei target strategici previsti per il 2030 e il 2050 e di ritornare al trasporto stradale anche sulle lunghe distanze; per giunta tale fenomeno rischia di aggravarsi nel breve-medio termine dall'impatto dei numerosi cantieri infrastrutturali aperti e da una gestione incoerente e s coordinata dei transiti ferroviari alpini, privi da troppo tempo anche di una necessaria regia europea.

La logistica urbana è caratterizzata oggi da una profonda

Il trasporto urbano rappresenta a livello europeo "solo" il 3% sul totale del trasporto merci, ma è responsabile del 20% delle relative emissioni e dell'8,4% delle emissioni totali del trasporto di persone e merci

trasformazione dovuta a diversi fattori: l'aumento dei volumi e dell'efficienza dell'e-commerce; la necessità di ridurre la congestione stradale nelle aree urbane; l'esigenza di minimizzare le emissioni inquinanti. Quali ritiene possano essere le linee di azione più efficaci per l'ottimizzazione della distribuzione urbana delle merci?

Più che di linee di azione, riteniamo sia necessario avviare un progetto nazionale di ottimizzazione e decarbonizzazione del trasporto merci nei centri urbani, che risulterebbe, tra l'altro, oltremodo coerente ed efficace per la strategia di riduzione complessiva delle emissioni di gas serra. Per far ciò è fondamentale allargare le attuali pianificazioni di mobilità sostenibile al trasporto e alla logistica delle merci, coinvolgendo le imprese e le loro rappresentanze in un progressivo percorso condiviso. Il tutto approfittando del fatto che ci sono favorevoli condizioni di contesto: la sostituzione in corso dei mezzi di trasporto pubblico

stradale, con mezzi elettrici e/o alimentati da combustibili a base e zero emissioni; l'installazione di ricarica elettrica pubblica e di diffusione incentivata delle ricariche private; l'esigenza di regolare i flussi sempre crescenti legati all'e-commerce; la diffusione della digitalizzazione e del 5G nella gestione dei flussi di traffico, che rende più agevole l'applicazione delle nuove tecnologie di gestione logistica. A tutto ciò si aggiunge l'immissione obbligatoria sul mercato di nuovi veicoli leggeri di trasporto merci e di veicoli privati a zero emissioni in tempi piuttosto ravvicinati.

Il progetto non può però risolversi solo con l'allargamento delle ZTL o l'aumento delle tariffe di accesso; serve anche una trasformazione tecnologica e un quadro coerente e compatibile con i flussi di merci a monte e la distribuzione a valle. Bisogna stabilire dei principi fondamentali sui quali poi costruire una politica dedicata e ridurre la disomogeneità di regolamentazione (criteri tecnici,

tariffazione, orari di accesso per il carico e lo scarico) della mobilità delle merci nei centri urbani.

Per comprendere l'impatto di una tale iniziativa, basti ricordare che il trasporto urbano delle merci rappresenta a livello europeo "solo" il 3% sul totale del trasporto merci, ma è responsabile del 20% delle relative emissioni e dell'8,4% delle emissioni totali del trasporto di persone e merci. Inoltre, i veicoli che svolgono distribuzione urbana rappresentano il 15% del traffico nelle città. Rispetto ai dati del 2022, si stima un aumento, al 2050, del 20,3% delle emissioni prodotte da veicoli leggeri e pesanti in ambito urbano (dati OCSE). A livello nazionale, con riferimento al complessivo trasporto stradale, secondo i dati del Cluster Trasporti, quello urbano presenta una quota del 23,1% di veicoli-km e del 30,7% di emissioni di gas serra. Se si guarda al solo trasporto urbano, quello riguardante le merci ha una quota di veicoli/km del 17,3% e di emissioni del 32,5%.

Industria e logistica insieme per la competitività

Logistica e trasporti devono essere percepiti sempre meno come un costo da contrarre e sempre più come partner strategici per la committenza.



Leopoldo Destro,
Delegato Confindustria ai Trasporti e Logistica

Presidente Destro il legame tra manifattura e logistica è strettissimo. Eppure, né in Italia né in Europa il tema della logistica sembra davvero scaldare il cuore. Pare sia un tema da specialisti mentre è uno dei cardini fondamentali per la nostra economia e per quella di tutta l'Unione. Qual è la visione di Confindustria che più di altre associazioni rappresenta le imprese manifatturiere e nei fatti la colonna vertebrale del nostro Paese?

Trasporto e logistica rappresentano leve strategiche per lo sviluppo competitivo dell'industria, soprattutto in un'economia, come la nostra, fortemente orientata all'export. Se in passato la logistica italiana era essenzialmente integrata nella filiera manifatturiera e le aziende gestivano direttamente la catena logistica, si è assistito negli anni ad un progressivo processo di outsourcing che ha fatto sì che la logistica fosse considerata al pari di una commodity dell'industria. Nell'ultimo decennio il settore logistico è molto cresciuto in Italia: nel 2023, ha raggiunto un valore pari a 135,4 miliardi di euro, l'8,2% del PIL italiano e circa un milione e 400mila addetti. Tuttavia, le sue potenzialità restano ancora limitatamente espresse.

Per questo Confindustria ha voluto assumere un ruolo attivo per la definizione di una nuova politica industriale, con l'obiettivo di sviluppare una cultura logistica "nel" e "per il" sistema produttivo nazionale. Logistica e trasporti devono essere percepiti sempre meno come un costo da contrarre e sempre più come partner strategici per la committenza. Va dunque sostenuta e incentivata efficacemente l'interdipendenza tra industria e logistica per avvicinare mondi che non possono essere più considerati separati e contrapposti ma sempre più integrati e complementari per una migliore e più efficiente mobilità delle merci.

Abbiamo un problema di infrastrutture, ferroviarie, stradali, portuali, e di collegamenti che ci accorgiamo ora sono molto fragili col resto d'Europa. Cosa fare e che priorità indicate?

Innanzitutto, occorre un miglioramento sia della programmazione infrastrutturale che della qualità dei progetti e delle opere da realizzare. Oltre a garantire un'adeguata dotazione di infrastrutture, a partire dai porti, queste devono anche assicurare servizi che le rendono pienamente fruibili. A tale scopo, le procedure burocratiche devono essere semplificate e digitalizzate, i vin-

coli obsoleti ed i colli di bottiglia rimossi. Per le specifiche aree di intervento, il primo passo riguarda la gestione dei valichi alpini, dai quali transita il 60% degli scambi commerciali italiani. È necessario un ruolo più deciso dell'UE, per una visione strategica unitaria dei valichi, quale sistema di connessione della nostra economia col resto d'Europa e viceversa. La fragilità del sistema dei valichi alpini, pur avendo una dimensione europea, crea un maggiore impatto sull'economia italiana e sulle nostre imprese. L'intero interscambio commerciale dell'Italia che avviene via terra (180milioni di tonnellate per un valore economico di circa 550miliardi di euro) è influenzato dall'efficienza di tutti i valichi. Confindustria ha accolto con favore la procedura d'infrazione avviata dal MIT nei confronti del governo austriaco a seguito delle imposizioni unilaterali introdotte dall'Austria alla circolazione di veicoli pesanti. Allo stesso modo, siamo intervenuti sulle criticità legate alla chiusura programmata del Monte Bianco per i prossimi 18 anni (con un impatto stimato di 11miliardi di euro di perdite economiche), evidenziando la necessità di percorsi alternativi nell'immediato e, per il futuro, della costruzione della seconda canna.

Confindustria ritiene l'intermodalità e la decarbonizzazione due driver strategici per lo sviluppo competitivo della mobilità nazionale

Le infrastrutture efficienti sono certamente necessarie, ma non è che stiamo sottovalutando l'enorme potenziale nel migliorare le performance della logistica date dalla digitalizzazione e in molti ambiti dell'automazione, magari con il sostegno di applicazioni di intelligenza artificiale?

La modernizzazione del settore dei trasporti e della logistica consente alle imprese manifatturiere di integrare meglio i propri processi produttivi con quelli distributivi, efficientando l'intera catena logistica. Le dinamiche di mercato rendono sempre più urgente una profonda innovazione digitale, che contaminino tutti i processi interni ed esterni alle aziende lungo l'intera catena del valore e, dunque, anche quelli dei fornitori di servizi di trasporto e logistica. Grazie alle Smart Technologies, le imprese di ogni settore economico potranno aumentare la propria competitività ed efficienza, interconnettendo e integrando i fattori utilizzati nei processi operativi rilevanti per la creazione di valore, riuscendo anche a perseguire obiettivi di crescita ambientalmente sostenibile. Di particolare interesse, nella filiera del trasporto e della logistica, le applicazioni operative di alcune tecnologie: AI, Internet of Things, Big Data, Cloud Computing, Robotica collaborativa, Blockchain, Cybersecurity. Il grado di penetrazione delle applicazioni 4.0 è ancora basso e su questo dobbiamo lavorare. C'è, infatti, un potenziale enorme da sfruttare per innovare il sistema economico, i processi interni alle

aziende e le relazioni esterne con le altre imprese, con i clienti e con la Pubblica Amministrazione.

Anche la logistica sta affrontando la rivoluzione green: intermodalità tra strada e ferrovia e autostrade del mare bastano per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti fissate dalla UE? E che ne pensa del veicolo elettrico, come unico "cavallo" su cui puntare per la decarbonizzazione dei trasporti?

Confindustria ritiene l'intermodalità e la decarbonizzazione due driver strategici per lo sviluppo competitivo della mobilità nazionale. Ad oggi, il trasporto intermodale è ancora poco performante e necessita di interventi di varia natura per efficientarlo e renderlo più appetibile agli utilizzatori. Le inefficienze infrastrutturali e di servizio determinano un rapporto qualità/prezzo dell'offerta intermodale non sempre soddisfacente e motivano la necessità di incentivi pubblici strutturali dedicati, che tengano nel dovuto conto i vantaggi ambientali ed energetici e in linea con le politiche degli altri stati UE. L'auspicio è che le risorse pubbliche per finanziare gli investimenti a favore dell'intermodalità siano assegnate sulla base di una visione strategica e di un'attenta analisi dei flussi. Con l'obiettivo di creare una rete di relazioni fra le infrastrutture logistiche maggiormente indicate per servire il mercato, che possano soddisfare le necessità di incrementare in modo decisivo l'utilizzo del trasporto combinato strada-rotaia e ridurre i costi del trasporto e della logistica, contribuendo a dare maggiore impulso allo sviluppo dei traffici. Inoltre, in tema di decarbonizzazione del settore trasporti, risulta necessaria una complementarità di soluzioni e l'attivazione di quelle attualmente disponibili nel parco circolante (mobilità elettrica, carburanti alternativi, liquidi e gassosi di origine rinnovabile),

nonché di quelle future (come l'idrogeno). Confindustria supporta un approccio integrato basato sull'attivazione di tutte le leve a disposizione per favorire una migliore efficienza dei trasporti, ma anche una maggiore efficacia nel rispondere alla domanda di mobilità di persone e merci. La mobilità elettrica è una delle parti integranti della soluzione finale.

Quali saranno le prime azioni di Confindustria che a inizio anno ha pubblicato un position paper su logistica, trasporti e infrastrutture?

Il documento, presentato da Confindustria alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, lo scorso 23 gennaio 2024, è frutto di una stretta collaborazione col sistema associativo. Dopo una prima parte dedicata all'analisi delle dinamiche e delle tendenze di riferimento per la crescita della logistica, illustra le proposte strategiche del sistema confindustriale per una nuova politica industriale sulla logistica, partendo dalla necessità di una visione unitaria, sistemica e integrata, per un sistema logistico moderno quale fattore di competitività per il settore manifatturiero. Inoltre, evidenzia l'importanza di una politica di investimenti infrastrutturali con priorità per le opere strategiche. Lo sviluppo di reti infrastrutturali moderne e resilienti per i trasporti e la logistica rappresentano, infatti, condizioni necessarie per adattarsi in maniera tempestiva ed efficiente ai mutevoli cambiamenti del contesto economico e sociale globale. Punto strategico è, infine, lo sviluppo del trasporto intermodale, in linea con la visione europea. Partendo dalla considerazione che la catena logistica nazionale non può pensare di trasportare la merce usando un'unica modalità di trasporto, il valore aggiunto di un sistema efficiente risiede proprio nella capacità di comprendere e sviluppare il massimo potenziale da ciascuna modalità, realizzando il giusto mix in ottica sostenibile e di contenimento dei

costi, e quindi, di competitività.

In Europa si discute e ci si confronta molto su logistica e trasporti anche in appuntamenti fieristici molto importanti, a Monaco come a Berlino. Come vede Green Logistics Expo il salone internazionale della logistica sostenibile nato a Padova, in un'area come il Nord Est dove si trovano i primi tre interporti italiani, due dei principali porti, e uno scalo aereo come il Marco Polo di Venezia? Che cosa serve per diventare laboratorio nazionale dove definire le politiche della logistica e del trasporto sostenibile e del futuro?

Trasporto e logistica sono

driver strategici di competitività anche in un'area, come il nord est, proprio per la sua forte proiezione internazionale, con una chiara vocazione e know how del comparto logistico, per la posizione geografica al crocevia degli assi Est-Ovest e Nord-Sud dei corridoi europei e per il ruolo di asset come i Porti di Trieste e di Venezia, gli Interporti di Padova, Verona, Bologna, lo scalo intercontinentale di Venezia e il Polo aeroportuale del Nord Est (Venezia, Treviso, Verona), sempre più integrato, determinanti per l'efficienza delle filiere industriali (supply chain) e per il rafforzamento delle connessioni con il resto d'Europa, il Mediterraneo

e il mondo. In questo contesto, Green Logistics Expo ha traghettato un tema di valore strategico e potrà svolgere un ruolo sempre più incisivo di laboratorio per un cambio netto di visione, di mentalità e di politiche industriali sulla logistica a tutti i livelli, a partire dalle istituzioni e dalle imprese, riconoscendo che il concetto contemporaneo di filiera produttiva ha senso se include logistica e trasporti come fattori primari, e non come semplici costi da comprimere. Fattori posti dinanzi a nuove sfide, in una dimensione sempre più globale, con un processo di digital transformation ineludibile e una forte spinta alla sostenibilità ambientale.



INTERVISTA I
**ANTONELLO FONTANILI
E ROBERTO CROSTA**

Va modificata l'immagine della professione dell'autista

Si stanno cercando sempre più professionisti altamente qualificati, come convertitori di autostrade intelligenti, ingegneri progettisti di shuttle robotici, fleet manager e progettisti di mezzi di trasporto green



Antonello Fontanili, direttore
Uniontrasporti



Roberto Crosta, segretario
generale della Camera di
Commercio di Padova

Uniontrasporti ha recentemente completato la seconda edizione del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Veneto, per conto del sistema camerale veneto. I KPI trasporto e logistica mostrano la regione ai vertici nazionali. Quali sono i fattori vincenti della regione e, secondo lei, potranno confermarsi in futuro?

La dotazione di infrastrutture, nella sua accezione più ampia, rappresenta un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, oltre ad essere in grado di agevolare l'attività delle imprese e incidere, allo stesso tempo, sulle scelte di insediamento e sulle convenienze logistiche. I KPI riferiti alle infrastrutture di trasporto e logistica, realizzati dal sistema camerale, rappresentano un utile strumento per completare il quadro conoscitivo del territorio

e supportare gli enti di governo nell'individuazione di possibili strategie di intervento.

Tra i punti di forza della regione vi è innanzitutto una posizione geografica privilegiata, crocevia dei traffici diretti verso i Balcani e verso il Nord Europa a presidio di tre Corridoi della rete centrale europea, Baltico-Adriatico, Mediterraneo e Scandinavo-Mediterraneo, nonché delle Autostrade del Mare. Un'opportunità che il Veneto ha saputo cogliere molto bene e valorizzare nel tempo, grazie a un tessuto imprenditoriale vivace e una rete di infrastrutture e di nodi di trasporto con prestazioni di eccellenza nel panorama nazionale e internazionale.

I KPI territoriali confermano il ruolo di primo piano di questa regione, soprattutto nel settore logistico, dove ben 4 territori provinciali ricadono nella top10 nazionale (Padova, Verona, Rovigo, Venezia), ma anche in termini di orientamento verso la doppia transizione, green e digitale.

Ai punti di forza si aggiunge il fatto che il Veneto è l'unica regione italiana dotata di tutte le modalità di trasporto, da quella stradale, a quelle ferroviaria, aeroportuale, marittima e fluviale e con ancora un potenziale di

crescita importante in termini di intermodalità, nella prospettiva di un futuro sempre più proiettato alla sostenibilità ambientale, economica e sociale.

Il Veneto è la prima regione ad aver istituito una ZLS - Zona Logistica Semplificata (Porto di Venezia-Rodigino), uno strumento che rappresenta una grande opportunità di sviluppo per tutta l'economia regionale, in termini di investimenti, occupazione, export, crescita del traffico portuale.

Non da ultimo, la capacità di questa regione di fare squadra, attraverso una visione organica e coordinata tra tutti gli attori chiave che operano per la crescita e lo sviluppo regionale, sostenuta fortemente dal sistema camerale veneto in sinergia con l'Ente regionale, è l'elemento più di tutti vincente su cui la regione Veneto potrà e dovrà puntare anche in futuro per consolidare la resilienza che la caratterizza e fornire risposte concrete a imprese e cittadini.

Dal vostro Osservatorio privilegiato quali ritiene possano essere, tra le opere prioritarie, quelle che potranno avere i maggiori effetti sul trasporto intermodale e sul settore della logistica?

Il Libro Bianco redatto dal

***La logistica lavora dietro
le quinte e non si vede
ma dimostra la sua
importanza strategica
durante le crisi***

sistema camerale nasce come strumento di confronto e proposta rispetto alle priorità infrastrutturali individuate dal sistema economico e in sinergia con l'operato della Regione del Veneto. È un documento dinamico e in aggiornamento continuo, rispetto all'evoluzione delle condizioni di contesto, che esprime il contributo del sistema economico alle strategie per lo sviluppo infrastrutturale regionale. Le imprese venete, dopo una serie di consultazioni, hanno individuato una selezione di priorità ritenute più urgenti per migliorare la competitività del sistema economico e colmare il divario di alcuni territori attualmente più penalizzati a livello regionale, quali il Bellunese e il basso Veneto come evidenziano anche i KPI.

Oltre alla necessità di accelerare il potenziamento delle grandi dorsali di traffico sia stradali che ferroviarie, dei collegamenti a pettine con la Superstrada Pedemontana Veneta, dell'accessibilità ai nodi urbani e di valorizzare al massimo l'opportunità della ZLS Venezia-Rodigino, tra le priorità urgenti vi è quella di investire nell'innovazione tecnologica e nella sostenibilità ambientale, anche attraverso l'utilizzo delle risorse del PNRR, a sostegno di un territorio fortemente vocato alla logistica. Il tessuto produttivo del Veneto, così come quello nazionale, è costituito per la maggioranza da micro e piccole imprese che faticano a riconoscere i benefici della transizione digitale e ambientale anche perché non sono in grado, da sole, di informarsi e/o di sfruttare appieno queste opportunità. Il ruolo delle Camere di commercio è fondamentale per accompagnare le imprese in questo percorso di doppia transizione e sostenere una formazione adeguata e qualificata, anche nel campo della logistica.

Si può poi certamente individuare un tema centrale, molto caro al sistema camerale, che riguarda l'accessibilità ai mercati

del Nord. La rilevanza nazionale delle relazioni economiche con la Germania rende particolarmente urgente la questione del fluido attraversamento del Valico del Brennero, lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Il Valico del Brennero oggi assorbe la quota più consistente dei volumi di merci trasportate attraverso l'intero arco alpino, ma è oggetto di importanti discussioni a livello comunitario a seguito delle limitazioni imposte dal Tirolo sul transito dei veicoli pesanti su cui gravano anche ridotti margini di capacità dell'asse ferroviario che non è in grado di catturare parte del traffico stradale. Questa problematica si inserisce in un tema ancora più ampio legato alla permeabilità dell'intero sistema dei valichi alpini, attraverso cui transita una quota importante degli scambi complessivi dell'Italia con il resto del mondo, via strada o ferrovia.

Gli episodi più recenti che hanno provocato la chiusura temporanea di alcuni valichi hanno evidenziato la fragilità dell'intero sistema e l'urgenza di intervenire per l'ammodernamento ed efficientamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie, in ottica di complementarità delle due modalità di trasporto e quindi consentire un concreto shift modale.

Le complicazioni al trasporto delle merci verso Nord non riguardano solo i singoli territori, ma hanno un impatto più ampio sull'intera rete commerciale europea. La capacità di trasferire le merci in modo rapido ed efficiente è vitale per garantire che le catene di approvvigionamento non si interrompano. Questi ostacoli mettono in luce la necessità di investimenti mirati e soluzioni collaborative sul piano infrastrutturale, politico e normativo.

Uniontrasporti è da sempre il centro di ricerca del mondo Camerale. Come vedono le Camere di Commercio l'evoluzione attuale del settore della logistica e quali possono essere gli sviluppi futuri più impor-

tanti?

Il settore della logistica in Italia, spesso sottovalutato, rappresenta un pilastro fondamentale dell'economia. Con 1,2 milioni di occupati, di cui oltre la metà impiegata nel trasporto terrestre, genera un valore di 93 miliardi di euro, equivalente al 5,41% del Pil. Questa componente strategica, pur operando prevalentemente dietro le quinte, ha dimostrato la sua cruciale importanza durante periodi critici come la pandemia.

Si tratta di un settore costantemente in crescita e in continua evoluzione e le sue caratteristiche si sposano alla perfezione con concetti come il cambiamento, l'innovazione, la tecnologia e il progresso. Negli ultimi anni, la logistica ha subito un'evoluzione senza precedenti, trainata, in gran parte, dalla crescita esponenziale dell'e-commerce. Questa tendenza ha portato ad una maggiore domanda di servizi di distribuzione e, conseguentemente, a un aumento della richiesta di spazi logistici, che si sono concentrati in grandi aree, spesso ex industriali o dismesse.

La logistica si candida ad essere uno dei protagonisti della trasformazione economica, abbracciando nuove tecnologie, pratiche sostenibili e un approccio innovativo alle risorse umane.

Le Camere di commercio promuovono e sostengono, da diversi anni, un progressivo efficientamento del settore della logistica, perché ne riconoscono il ruolo fondamentale per il Paese e per il sistema imprenditoriale. Un maggiore sviluppo delle infrastrutture logistiche crea le condizioni per migliorare il sistema entro cui operano le imprese, che diventano più competitive. Le Camere di commercio hanno assunto questo ruolo di sussidiarietà attiva diversi anni fa, partecipando attivamente alla nascita di diversi nodi logistici, a partire dai 3 principali interporti del Nord Est (Verona, Padova e Bologna).

Negli ultimi anni, a fronte di una riduzione delle risorse di-

sponibili, il sistema camerale ha modificato il "contributo" da fornire allo sviluppo infrastrutturale. Attraverso la società in house Uniontrasporti, le Camere di commercio studiano il settore, rilevano i principali fenomeni, si confrontano con i diversi attori che compongono la filiera della logistica e producono analisi e report a supporto della pianificazione degli interventi necessari. Gli stessi KPI di sintesi forniscono una visione completa ed immediata di quei territori che necessitano di un efficientamento logistico importante.

Il sistema camerale non vuole certo sostituirsi agli enti di governo territoriale, regionale o nazionale che pianificano, progettano e finanziano le opere. In quest'ottica i Libri Bianchi sono strumenti che il sistema camerale mette a disposizione di questi Enti per avere un quadro completo delle esigenze dei territori ed in particolare del sistema economico.

Recentemente avete presentato una rilevazione Excelsior sulla figura degli autisti professionali, da cui risulta che vi sia un'elevatissima differenza tra domanda e offerta. Anita ha istituito quindi un Osservatorio apposito per incoraggiare l'accesso alla professione. Quali ritiene possano essere le soluzioni per colmare questo gap?

Unioncamere, in collaborazione con il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali e con l'Unione Europea, realizza, a partire dal 1997, insieme alle Camere di commercio, il "Sistema informativo per l'occupazione e la formazione" Excelsior, con l'obiettivo di monitorare e analizzare il mercato del lavoro in Italia, fornendo dati e informazioni sulle dinamiche occupazionali e sulle esigenze delle imprese. Il progetto Excelsior permette, inoltre, di supportare la formazione e l'orientamento, valorizzando i dati raccolti per sviluppare programmi di formazione e orientamento mirati alle esigenze delle imprese

e dei lavoratori, e promuovere lo sviluppo economico, attraverso una migliore comprensione delle dinamiche occupazionali, cercando di incoraggiare l'accesso alla professione e la crescita economica.

In occasione dell'ultima edizione di Transpotec Logitec 2024, ho avuto il piacere di partecipare all'evento Anita che ha lanciato l'Osservatorio Giovani Autotrasporto e Logistica, durante il quale ho presentato alcuni dati relativi al mismatch tra domanda e offerta di lavoro nel settore del trasporto e della logistica. Questi dati confermano che la figura dell'autista professionale rientra tra le 3 professioni con il maggior numero di entrate programmate di difficile reperimento nel 2023. Anche nella prima metà del 2024, le professionalità più ricercate del settore sono gli autisti per il trasporto merci, con una previsione di oltre 35 mila entrate, poco più della metà del totale richiesto. Le difficoltà di reperimento sono significative (55%) e sono legate più alla mancanza di candidati (quasi 40%) che all'inedeguatezza degli stessi (12,7%)

In tale contesto, occorre evidenziare come la trasformazione digitale e green in atto nelle imprese stia cambiando velocemente i fabbisogni di figure professionali. Nel futuro immediato la difficoltà a reperire manodopera in alcuni settori è destinata ad allacciarsi ancora più strettamente con la questione delle competenze legate alla transizione verde e digitale. Lo stesso vale anche per il mondo del trasporto e della logistica come dimostra un recente studio condotto da Randstad Research che smonta la narrazione distorta che spesso circonda il settore logistico. Al di là degli stereotipi legati a orari su turni e attività faticose, il campo offre una vasta gamma di opportunità di lavoro. Oltre ai tradizionali addetti di magazzino, si stanno cercando sempre più professionisti altamente qualificati, come convertitori di autostrade

intelligenti, ingegneri progettisti di shuttle robotici, fleet manager e progettisti di mezzi di trasporto green.

Si tratta di prospettive e cambiamenti confermati anche dal quadro delineato dal sistema Excelsior, sul fabbisogno professionale per la mobilità e la logistica nel periodo 2024-2028, che stima una domanda tra 114 mila e 136 mila occupati. L'evoluzione digitale che sta investendo le imprese della logistica e le operazioni collegate determina un cambiamento consistente nella selezione delle risorse. Verranno richieste competenze tecnologiche e gestionali avanzate per il controllo dei processi (logistics manager) e per l'utilizzo dei sistemi informatici (mobile application developer).

Per soddisfare questa crescente domanda - creata in gran parte dalla cosiddetta "replacement demand" piuttosto che da una "expansion demand" - occorre investire su una comunicazione più efficace in grado di modificare e migliorare l'immagine della professione dell'autista. Una buona campagna di comunicazione, un maggiore sviluppo degli ITS, l'anticipo della patente C a 18 anni rappresentano possibili soluzioni per avvicinare il mondo dei giovani - e non solo - a questa professione che, senza un intervento deciso, rischia realmente di restare senza candidati.

DSV fornisce e gestisce soluzioni per la supply chain di migliaia di aziende ogni giorno

Il nostro approccio alla sostenibilità e alla decarbonizzazione è integrato in tutta la nostra strategia aziendale



Alfredo Gaio, Executive Vice President di DSV Air & Sea

DSV - leader in Global Transport and Logistics - fornisce e gestisce soluzioni per la supply chain di migliaia di aziende ogni giorno, dalla piccola azienda a conduzione familiare alla grande corporation internazionale. Oggi conta 75.000 dipendenti in circa 90 paesi del mondo. Qual è la vostra strategia?

La strategia di DSV è costruita intorno ad un impegno fondamentale: mantenere le supply chain fluide in un mondo di continui cambiamenti. Siamo presenti in oltre 90 paesi, il che ci consente di sfruttare una rete globale estesa per offrire soluzioni end-to-end e multimodali. Questo ci permette di ottimizzare l'efficienza e migliorare le prestazioni complessive della supply chain per i nostri clienti, che spaziano dalle start-up alle grandi multinazionali. Offriamo soluzioni tailor-made che si adattano alle esigenze specifiche di ogni cliente, assicurando che possano affrontare qualsiasi sfida logistica. La nostra missione è l'eccellenza operativa, creando flussi commerciali globali efficienti e sostenibili attraverso l'uso di infrastrutture fisiche e digitali scalabili. I nostri abilitatori chiave sono le persone, la digitalizzazione e la sostenibilità.

Investiamo costantemente nella nostra competenza industriale e nelle soluzioni digitali per migliorare l'esperienza del cliente, con un'attenzione particolare all'ottimizzazione della supply chain e alla riduzione dell'impronta ambientale.

In un modo sempre più connesso la tecnologia può aiutare gli operatori e rendere più sicuri gli scambi? Quali sono le soluzioni che adottate in azienda per rendere sicure le attività, sia per voi che per i vostri clienti?

La tecnologia è al cuore delle nostre operazioni in DSV, giocando un ruolo cruciale nel migliorare sia l'efficienza che la sicurezza delle nostre attività. Utilizziamo soluzioni avanzate di tracciamento e monitoraggio in tempo reale per garantire la sicurezza delle spedizioni e la trasparenza lungo tutta la supply chain. Una delle nostre principali innovazioni digitali è la piattaforma MyDSV, che offre ai nostri clienti un accesso facile e immediato a tutte le informazioni sulle loro spedizioni, migliorando la gestione proattiva e l'efficienza operativa. MyDSV consente di monitorare in tempo reale lo stato delle spedizioni, gestire documentazione e comunicazioni, e ottenere report detta-

gliati, tutto in un'unica piattaforma integrata. Il nostro impegno per la tecnologia e la sicurezza ci permette di offrire soluzioni logistiche innovative e sicure, creando valore per i nostri clienti e migliorando continuamente la qualità dei nostri servizi.

Oggi l'intera catena della supply chain è sempre più attenta e sensibile alla sostenibilità ambientale. Qual è il vostro approccio alla decarbonizzazione e le soluzioni strategiche che adottate?

Il nostro approccio alla sostenibilità e alla decarbonizzazione è integrato in tutta la nostra strategia aziendale. Abbiamo sviluppato una roadmap dettagliata per raggiungere emissioni nette zero entro il 2050. Le nostre iniziative includono l'implementazione di tecnologie mature per la riduzione del carbonio, come i veicoli elettrici e i biocarburanti, e la promozione di energie rinnovabili tramite progetti solari. Uno dei pilastri della nostra strategia di sostenibilità è il programma Green Logistics, progettato per aiutare i nostri clienti a ridurre le emissioni di CO2 lungo tutta la supply chain. Questo programma offre diverse soluzioni, tra cui:

- Monitoraggio e reportistica delle emissioni: Forniamo un'analisi

dettagliata delle emissioni di CO2 per tutte le attività di trasporto e logistica, permettendo ai clienti di identificare opportunità per la riduzione delle emissioni.

- Ottimizzazione della supply chain: Collaboriamo con i clienti per ottimizzare i percorsi e i metodi di trasporto, riducendo l'impatto ambientale e migliorando l'efficienza operativa.
- Carburanti sostenibili: Offriamo opzioni di carburanti alternativi, come biocarburanti e carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF), che possono ridurre significativamente le emissioni di CO2 rispetto ai carburanti tradizionali.
- Compensazione delle emissioni: Forniamo soluzioni di compensazione del carbonio per aiutare i clienti a raggiungere i loro obiettivi di neutralità carbonica.
- Logistica circolare: Implementiamo pratiche di economia circolare nelle nostre operazioni di magazzinaggio, inclusi il riciclo, il riutilizzo e la riduzione dei rifiuti.

I nostri obiettivi specifici di ridu-

zione delle emissioni includono:

- Riduzione del 50% delle emissioni Scope 1 e 2 entro il 2030 rispetto ai livelli del 2019.
- Riduzione del 30% delle emissioni Scope 3 entro il 2030 rispetto ai livelli del 2019.
- Raggiungimento delle emissioni nette zero entro il 2050 per tutti gli ambiti di emissioni (Scope 1, 2 e 3).

Collaboriamo strettamente con i nostri clienti e partner per sviluppare soluzioni su misura che riducano le emissioni di CO2 lungo tutta la supply chain, contribuendo a un futuro più verde e sostenibile.

DSV pone molta enfasi sull'inclusività e la diversità all'interno dell'azienda. Può parlarci delle iniziative e delle strategie che avete implementato per promuovere un ambiente di lavoro inclusivo?

DSV è profondamente impegnata a promuovere un ambiente di lavoro inclusivo e diversificato. Riteniamo che la diversità sia una risorsa fondamentale per l'innovazione e il successo aziendale. Ecco alcune delle nostre iniziative e strategie chiave:

- Cultura dell'inclusività: abbiamo sviluppato una cultura aziendale che valorizza le differenze e promuove l'inclusività. Questo include politiche aziendali che garantiscono pari opportunità per tutti i dipendenti.
- Programmi di sviluppo e formazione: offriamo programmi di sviluppo professionale e formazione continua per tutti i dipendenti. Questi programmi sono progettati per supportare la crescita individuale e garantire che tutti abbiano accesso alle stesse opportunità di avanzamento di carriera.
- Supporto alla diversità: incoraggiamo la diversità in tutte le nostre operazioni globali, rappresentando un'ampia gamma di esperienze e prospettive. Negli ultimi sei anni, abbiamo completato con successo tre importanti acquisizioni su scala globale. Abbiamo accolto le competenze provenienti dall'esterno come un valore aggiunto, arricchendo ulteriormente il nostro ambiente di lavoro e migliorando la nostra capacità di rispondere alle esigenze dei clienti.

Fondamentale uno studio di mercato sull'offerta e sulla domanda di terminal intermodali

Si deve ragionare come una "comunità" con l'integrazione tra nodi interportuali, portuali, gestori e operatori ferroviari e le amministrazioni pubbliche coinvolte.



Matteo Gasparato, Presidente UIR, Unione Interporti Riuniti

A suo parere, a livello di Unione Interporti Riuniti, quali sono le priorità da promuovere in termini di intermodalità e di possibili sinergie con gli operatori ferroviari e la portualità per rendere più efficienti e incrementare i flussi di trasporto?

Il trasporto intermodale in Italia, ma più in generale in Europa, ha subito nel corso del 2023 un calo significativo (nell'ordine del -10% rispetto all'anno precedente) che sembra proseguire anche nel corso del 2024. I fattori sono esterni rispetto a motivazioni di efficienza degli operatori, sia dal lato dei gestori delle infrastrutture che dei servizi intermodali, e sono riconducibili sostanzialmente a colli di bottiglia sulla rete (chiusura di alcune importanti sezioni e valichi di corridoi ferroviari internazionali e cantieri lungo la rete nazionale) e a una stagnazione della domanda (debole crescita economica in Europa e crisi di Suez con diminuzione dei traffici marittimi da/per i porti nazionali) che hanno impattato sui flussi di traffico ferroviario combinato.

Relativamente al primo fattore esogeno enunciato, nel breve termine ritengo quindi prioritario un tavolo congiunto con il MIT, con il gestore della rete ferroviaria nazionale, UIR e con le principali

associazioni degli operatori ferroviari, possibilmente esteso anche ai gestori delle infrastrutture ferroviarie ai valichi transfrontalieri, in cui poter programmare congiuntamente e allineare le esigenze di potenziamento e manutenzione della rete con i fabbisogni degli operatori.

Al netto di tali fattori congiunturali, l'efficientamento dei processi interportuali, l'integrazione digitale tra nodi interportuali, portuali, gestori e operatori ferroviari e le amministrazioni pubbliche coinvolte, il potenziamento delle connessioni di ultimo miglio, dei requisiti di modulo e dei servizi ancillari dei nostri interporti, devono continuare a essere le nostre linee operative principali. Dobbiamo cominciare a ragionare come una "comunità".

Come valuta il recente processo di revisione comunitaria della rete TEN-T? È soddisfatto di quanto emerso per il settore interportuale?

Dal punto di vista generale, valuto positivamente la nuova pianificazione europea della rete dei trasporti TEN-T delineata con il Regolamento EU 2024/1679, con un deciso allineamento dei corridoi e dei nodi dello SNIT nazionale nel nuovo assetto europeo (ad esempio, l'inclusione della tratta ferroviaria adriatica

nell'extended core network e del porto di Civitavecchia tra i nodi portuali core).

Sul versante degli interporti, o rail road terminal secondo la terminologia europea, al netto di qualsiasi considerazione sull'elenco dei terminal core e comprensive del nuovo Regolamento, ritengo di fondamentale rilevanza la previsione del comma 2, articolo 36, riguardante lo studio di mercato sull'offerta e sulla domanda di terminal intermodali da parte dello Stato Membro, da effettuarsi entro il 19 luglio 2027 con l'eventuale obbligo di emanare un piano d'azione nel caso in cui si ravvisi carenza nell'offerta o necessità di razionalizzazione e/o potenziamento dei nodi intermodali esistenti. Tale esercizio permetterà una pianificazione e programmazione della localizzazione e della capacità dei terminal esistenti e di quelli nuovi aderente ai fabbisogni del mercato con una necessaria visione centralizzata della rete intermodale, oggi oggettivamente carente. Tale previsione europea è, tra l'altro, perfettamente coerente con quanto disciplinato nella legge di riforma degli interporti approvata di recente alla Camera in materia di piano dell'intermodalità.

I recenti finanziamenti ministeriali degli ultimi anni hanno

Visione europea con radicamento e rappresentanza territoriale

dato nuovo vigore agli investimenti in infrastrutture, mezzi di sollevamento e digitalizzazione. Cosa rimane da fare per il potenziamento delle politiche di shift modale in Italia?

Devo ringraziare i Ministri che si sono succeduti dal 2020 e la Direzione Generale per l'intermodalità, che negli ultimi anni sono riusciti a convogliare importanti risorse sul settore e su cui siamo impegnati, come mondo interportuale, a garantire la piena realizzazione delle risorse assegnate. Reputo, in particolare, di fondamentale rilevanza l'implementazione degli investimenti in digitalizzazione degli interporti e di integrazione con la nuova PLN, a valere sul PNRR M3C2 I.2, su cui mi sono personalmente impegnato in sede di redazione del PNRR stesso per l'assegnazione di risorse dedicate.

Se, quindi, si è efficientemente attenzionato alle infrastrutture nodali per l'intermodalità, adesso è fondamentale chiudere senza troppi disagi per gli operatori gli investimenti ex PNRR e CDP

Mit-Rfi per l'adeguamento prestazionale della rete ferroviaria nazionale. Al contempo, sono del parere che gli incentivi per il trasporto ferroviario e intermodale sono ancora, e forse più necessari rispetto a prima, visto il trend modale degli ultimi anni. Pertanto, risulterà fondamentale incrementare gli stanziamenti per le misure Ferrobonus e Sconto Traccia, lavorando già da subito per l'estensione temporale di tali misure oltre il 2027. Una misura non secondaria per importanza, sebbene cronicamente "sotto-budgettata", è l'incentivo investimenti ex articolo 5, comma 5, D.M. 317/2023, per le aziende di autotrasporto che vogliono investire nell'acquisto di unità di carico intermodale, che ritengo debba essere rinforzata.

Quali sono le prospettive future e su cosa sta lavorando UIR in questo momento?

Visione europea con radicamento e rappresentanza territoriale: direi che strategicamente questa è la sintesi della nostra attività corrente e futura. Aderiamo alla piattaforma europea Europlatforms, con cui stiamo dialogando sia per capire i nostri prossimi interlocutori europei in vista della designazione del nuovo Commissario ai Trasporti, sia per proporre istanze agli atti nor-

mativi che interessano il settore (direttive su trasporto combinato e pesi massimi, revisione GBER), su cui peraltro effettueremo degli approfondimenti tematici prossimamente con i nostri aderenti. Sempre a livello europeo, organizzeremo una seduta specifica a ottobre per presentare le opportunità di finanziamento per le aree di sosta sicure e protette per veicoli pesanti secondo gli standard EU, alla presenza della Dg Move.

Sul lato nazionale, abbiamo già dato disponibilità al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'adempimento previsto dal nuovo Regolamento EU 2024/1679 relativo all'analisi di mercato degli interporti nazionali e stiamo assistendo i nostri membri nell'implementazione degli investimenti per la digitalizzazione previsti nel PNRR. Siamo inoltre coinvolti nei tavoli con il Ministero per il monitoraggio dei flussi di traffico nazionale e abbiamo costanti interlocuzioni sia con i singoli operatori ferroviari, sia con le principali associazioni di categoria per rispondere ai loro fabbisogni. Non da ultimo, siamo attenti e diretti monitoratori dell'avanzamento della legge sugli interporti, che attende il passaggio al Senato della Repubblica al fine di definire l'aggiornamento del quadro normativo del settore.



 unioneinterportiriuniti.org

 [Unione Interporti Riuniti](#)

 [unioneinterportiriuniti](#)

 [Unione Interporti Riuniti](#)

Per l'intermodale, il momento è "epocale". Servono servizi logistici e si chiedono soluzioni "green"

L'obiettivo è il potenziamento delle infrastrutture strategiche, aumentandone la capacità, la sostenibilità e l'efficienza con tecnologia, intelligenza artificiale e automazione. "Green" non significa solo mezzi ecologici, ma rendere altamente efficiente ogni mq di prezioso territorio che "consumiamo".



Luciano Greco, Presidente Interporto Padova

Presidente, alla logistica si chiede un importante sforzo per essere ambientalmente sostenibile, qual è la sua visione strategica da Presidente di uno dei principali interporti europei?

Siamo in un momento epocale per quanto riguarda la modalità "sostenibile" per eccellenza, ovvero l'intermodalità ferro-gomma. Mai come in questo periodo in tutta Europa c'è una felice convergenza fra la necessità di sviluppo dei servizi logistici e l'utilizzo di soluzioni sostenibili dal punto di vista ambientale e sociale. Sono le aziende private che spesso ri-

chiedono a gran voce servizi votati al "green".

Nel nostro Paese mancano ormai in maniera cronica decine di migliaia di autisti di mezzi pesanti stradali, in Europa la carenza è dell'ordine di centinaia di migliaia. La domanda di intermodalità è fortissima ma l'offerta del sistema nel suo complesso (compresa quella infrastrutturale) sembra già con il fiato corto. I terminal terrestri in Germania (storicamente la nazione leader europea nell'intermodalità) sono sostanzialmente saturi e i porti faticano a rincorrere il gigantismo navale (ricordo solo il recente varo delle ultime grandi navi da più di 24.000 TEU), con tutte le conseguenze che ne derivano a livello di impatto economico, ambientale e anche sociale della distribuzione sul territorio.

Il risultato è uno scenario abbastanza caotico in cui il posizionamento dei traffici troppe volte rispecchia una sorta di rincorsa agli slot disponibili più che una vera gestione razionale dei flussi. Naturalmente tutto ciò si ripercuote in diseconomie e in un impatto negativo anche sulla so-

stenibilità ambientale e sociale.

Certamente, chi ha investito direttamente in infrastrutture terminalistiche ad alto tasso di tecnologia (come Interporto di Padova per esempio) si trova in una posizione di privilegio negli scenari locali e globali di sviluppo. Ma anche questo ruolo necessita, prima o poi, di una collocazione in un network nazionale e internazionale funzionale al perseguimento dell'efficienza e della sostenibilità.

Il vero problema è dare le risposte giuste. Serve una visione di "politica industriale" dell'intermodalità capace di rispondere con la programmazione alla domanda di servizi e di abbandonare la logica istintiva e campanilistica che punta a creare nuovi punti terminalistici che mal distribuiscono servizi e "consumano" nuovo territorio, disperdendo magari lo stesso traffico senza crearne di nuovo. Occorre invece intervenire con strumenti finanziari pubblico-privati ma anche con nuove norme sull'intermodalità e sul settore degli interporti che siano funzionali allo sviluppo della logica di mercato, potenziando allo

Lo scenario è abbastanza caotico con una sorta di rincorsa agli slot disponibili più che una vera gestione razionale dei flussi. Tutto ciò si ripercuote in diseconomie e sulla sostenibilità ambientale e sociale

stesso tempo la capacità di programmazione pubblica. L'obiettivo prioritario è il potenziamento delle infrastrutture strategiche per il Paese, aumentandone la capacità, la sostenibilità e l'efficienza con investimenti in termini di tecnologia, intelligenza artificiale e automazione dei processi. "Green" non significa solo utilizzare mezzi a basso impatto ambientale, ma significa anche rendere altamente efficiente ogni mq di prezioso territorio che "consumiamo" per i servizi alle merci.

Quale è il ruolo che possono giocare gli interporti soprattutto in Italia nell'ambito della catena logistica?

Gli interporti nel nostro Paese hanno avuto storie diverse, sviluppi legati alle peculiarità del loro bacino territoriale di riferimento e legati alla presenza nella loro area di player portuali o privati più o meno sviluppati. I "tempi" su queste cose sono fondamentali, dove non intervieni tempestivamente lo fa il privato perché è il mercato a chiedere quei tipi di servizi utili alla produzione e ai consumi di un'area.

La caratterizzazione di un interporto, fino a pochi anni fa, coincideva spesso con un soggetto di pianificazione urbanistica che creava opportunità di insediamento per operatori privati. Basti vedere la Legge 240/90 che ha funzionato bene e ha finanziato quasi esclusivamente interventi per la realizzazione di magazzini per trasporti e logistica. In questo scenario, Interporto Padova è una

felice eccezione. In maniera lungimirante, Interporto Padova per la prima volta "ruppe" il monopolio delle ferrovie, costruendo un terminal per ricercare un ruolo da protagonista nel mercato intermodale nazionale e internazionale.

Il trend di crescita della domanda di intermodalità e, soprattutto, la crescita dell'importanza quantitativa e qualitativa dei servizi nell'ultimo miglio costituiscono una grande opportunità che può essere colta da tutti gli interporti, anche da quelli di minori dimensioni. Il mondo è cambiato negli ultimi 10 anni. Mai come adesso i flussi di merci "guardano" molto anche alle città, ai mercati dove sono situati i consumatori. L'ultimo miglio è, indubbiamente, la sfida decisiva per gli interporti nel prossimo futuro. È importante che le politiche pubbliche si orientino a supportare questo tipo di sviluppo.

Non dimentichiamo, infine, la questione energetica; le piattaforme interportuali per la loro collocazione e dimensione potranno diventare anche aree di produzione e accumulo di energia rinnovabile al servizio delle città. Un nuovo ruolo che fino a pochi anni fa era impensabile. Questo obiettivo dovrebbe trovare uno spazio adeguato nella politica industriale del settore interportuale.

Sicuramente saranno tutti temi affrontati e approfonditi nell'ambito di Green Logistics Expo il prossimo ottobre a Padova.

E' un momento particolare per la nostra portualità, dif-

ficoltà geopolitiche e l'adeguamento delle infrastrutture come sono viste dalla prospettiva "terrestre" di un interporto?

Per quanto riguarda i porti, è evidente che la concentrazione di flussi marittimi in determinati scali causate dal gigantismo navale e da fattori di geopolitica crea un grande problema di congestione nelle banchine, spesso circondate da intricate aree urbane. L'unica soluzione che posso senz'altro condividere e sottoscrivere non è altro che la lezione (spesso inascoltata) del maestro precursore dell'intermodalità italiana, Angelo Ravano: solo efficienti collegamenti ferroviari con il territorio possono consentire ai porti di crescere in maniera sostenibile e di competere con i player europei.

Se i collegamenti intermodali funzionano anche con più relazioni al giorno (viste le distanze brevi), allora le strutture logistiche interportuali potranno essere proposte ai mercati internazionali come se fossero effettivamente un "prolungamento" dei servizi portuali. Questa prospettiva costituirebbe un fattore decisivo di crescita della competitività dei nostri principali scali, capace di portarli al livello dei migliori benchmark del nord Europa.

La convergenza delle necessità della portualità e la collocazione degli interporti nel territorio costituiscono un fattore vincente per garantire un futuro di crescita sostenibile basato sull'intermodalità.

A breve la completa digitalizzazione dei processi doganali in export per Venezia e import per Trieste

L'unione fra una logistica efficiente ed una moderna visione di ADM permetterà una Supply Chain altamente competitiva

A che punto è il processo di digitalizzazione dei processi doganali e della smaterializzazione della documentazione?

In generale la digitalizzazione dei processi doganali in Italia sta procedendo velocemente con l'obiettivo di rendere sempre più rapide, trasparenti e sicure le operazioni doganali.

L'Italia sta collaborando con l'Unione Europea per armonizzare le procedure attraverso piattaforme digitali come il sistema E- Customs.

Per quanto riguarda la Direzione Territoriale da me diretta nei nostri Porti di Venezia e Trieste la digitalizzazione ha permesso, allo stato attuale, non solo una migliore gestione dei controlli, ma anche un miglioramento della sostenibilità, riducendo le emissioni prodotte dai mezzi in attesa all'uscita e all'entrata riducendo l'uso della carta in import per Venezia e in export per Trieste; in programma

c'è la completa digitalizzazione anche in export per Venezia e import per Trieste.

La dematerializzazione dei documenti (digitalizzazione e archiviazione elettronica) rappresenta uno dei passi importanti verso un sistema più moderno e funzionale che permetta di migliorare l'efficienza operativa e ridurre i costi. L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha fatto e continua a fare molti investimenti tecnologici per giungere ad una totale eliminazione dei supporti cartacei.

Quale ruolo possono avere, nella sua visione, i terminal intermodali interportuali?

I terminal intermodali interportuali svolgono un ruolo cruciale nella logistica e nei trasporti, contribuendo a migliorare l'efficienza e la sostenibilità del sistema della movimentazione delle merci.

Facilitano il passaggio da un mezzo di trasporto all'altro esempio nave - treno ottimizzando i tempi e i costi, aiutando a ridurre il traffico stradale, l'emissione di CO2 e contribuendo a migliorare la pianificazione e il flusso delle operazioni logistiche.

Tramite i Corridoi controllati (Fast Corridor) che prevedono una sorta di banchina allungata possiamo decongestionare i nostri porti permettendo di effet-

tuare tutte le operazioni doganali presso i Terminal intermodali autorizzati come Magazzini di Temporanea custodia (retroporti). Le merci transitano più velocemente le procedure sono più rapide. Il Fast corridor rappresenta un passo importante verso una logistica moderna e competitiva per una gestione più fluida delle operazioni commerciali in Italia e in Europa.

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



Franco Letrari, Dirigente presso Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

Il Fast corridor rappresenta un passo importante verso una logistica moderna e competitiva

Guardare alle "Buone pratiche" per migliorare tutti

*Innovare significa lavorare su nuovi concetti.
Il seamless freight transport system
che coinvolge tutte le componenti
dell'ecosistema logistico.*



Massimo Mariani, Presidente del Freight Leaders Council

Dalla sua posizione di Presidente del Freight Leaders Council, come ritiene si potrà evolvere il settore dell'intermodalità e degli interporti alla luce dell'evoluzione della normativa europea (nuovo regolamento TEN-T, Direttiva trasporto combinato, Direttiva Pesi massimi ammessi).

Penso che il settore dell'intermodalità e degli interporti abbia un futuro molto promettente, specialmente considerando l'evoluzione della normativa europea come il nuovo regolamento TEN-T e la Direttiva sul trasporto combinato. Queste iniziative offrono opportunità significative per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci in Europa.

Il nuovo regolamento TEN-T, ad esempio, mira a potenziare le reti transeuropee dei trasporti, promuovendo una maggiore interoperabilità e connettività tra i diversi modi di trasporto. Questo incoraggerà lo sviluppo di interporti e la creazione di corridoi multimodali più efficienti e integrati.

La Direttiva sul trasporto combinato è fondamentale per incentivare l'uso di modalità di

trasporto più sostenibili, come il trasporto ferroviario e marittimo, riducendo così l'impatto ambientale del trasporto merci su lunghe distanze. Gli interporti possono svolgere un ruolo chiave nel facilitare lo scambio agevole tra diverse modalità di trasporto e promuovere l'adozione del trasporto combinato.

Per quanto concerne la Direttiva sui pesi massimi ammessi, riteniamo che il suo utilizzo debba essere focalizzato su un trasporto puntuale fra infrastrutture multimodali laddove la connessione ferroviaria non sia realizzabile – ad esempio fra il porto di Salerno e l'interporto di Nola. Su queste basi può favorire l'efficientamento del trasporto su strada, consentendo un migliore utilizzo delle capacità dei veicoli e riducendo il numero di viaggi necessari per trasportare le merci nei punti di scambio modale.

In estrema sintesi, credo che l'evoluzione della normativa europea possa offrire un quadro favorevole per lo sviluppo dell'intermodalità e degli interporti, promuovendo soluzioni di trasporto più efficienti, sostenibili e integrate ma questo solo a condizione che il proprietario della merce, il Committente, adotti in

pieno i criteri ESG e quelli legati al calcolo dell'impronta carbonica identificata come Scope 3.

Innovazione e sostenibilità sono da sempre due parole chiave dell'attività del FLC. Quali sono le novità più rilevanti in merito che le aziende di logistica stanno portando avanti?

Senza dubbio l'intero comparto sta affrontando, non senza preoccupazioni, un ampio e diffuso processo di transizione energetica e trasformazione digitale. In questo scenario i temi dell'innovazione e della sostenibilità sono al centro dell'attività che svolge ogni giorno il FLC per i propri associati puntando i fari sulle numerose buone pratiche nazionali ed internazionali che si stanno affermando in entrambi i campi.

Per quanto riguarda l'innovazione, le aziende di logistica stanno adottando sempre più tecnologie avanzate per ottimizzare le loro operazioni. Ad esempio, l'introduzione dell'intelligenza artificiale e dell'apprendimento automatico consente di analizzare grandi quantità di dati per migliorare la pianificazione dei trasporti, l'allocazione delle risorse e la gestione delle flotte in tempo reale. Inoltre, la digitalizzazione

Partecipare a fiere di settore come la Green Logistics Expo è fondamentale per il dibattito e il confronto. Sono eventi che offrono un'opportunità uniche per condividere le ultime innovazioni, le migliori pratiche e le sfide emergenti

dei processi logistici, tramite l'uso di piattaforme online e sistemi di tracciamento avanzati, sta migliorando l'efficienza e la trasparenza lungo l'intera catena di approvvigionamento.

Sul fronte della sostenibilità, le aziende di logistica stanno adottando misure concrete per ridurre l'impatto ambientale delle loro attività. Questo include l'introduzione di veicoli a basse emissioni o alimentati da energie rinnovabili, l'ottimizzazione delle rotte per ridurre i chilometri percorsi e le emissioni di CO₂, nonché l'implementazione di pratiche di imballaggio eco-sostenibili e il ricorso a soluzioni di riciclo e riutilizzo dei materiali.

Inoltre, molte aziende stanno investendo nella ricerca e nello sviluppo di nuove tecnologie e processi che consentano di raggiungere obiettivi sempre più ambiziosi in termini di sostenibilità ambientale. Ciò include, ad esempio, l'esplorazione di nuove fonti di energia per il trasporto merci, come il trasporto ferroviario utilizzando il vettore energetico dell'idrogeno o, nel settore marittimo, l'elettificazione delle infrastrutture portuali.

Le aziende associate FLC stanno affrontando sfide complesse ma anche stimolanti, puntando sull'innovazione e sulla sostenibilità per garantire una crescita responsabile e duratura del settore. Ed in questa sfida per offrire alle nuove generazioni un mondo migliore hanno l'Associa-

zione al loro fianco.

La city logistics in Italia non trova piede. Concorda con questa affermazione e perché? Quali possono essere gli strumenti per rilanciarla?

Questa mi pare una affermazione molto severa. Se da un lato sono d'accordo sul fatto che la city logistics in Italia possa ancora essere considerata relativamente meno apprezzata rispetto ad altri paesi europei, dall'altro l'obbligatorietà dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile per i Comuni al di sopra dei 100mila abitanti e al loro interno la redazione dei Piani Urbani della Logistica Sostenibile stanno sempre più portando – ameno sulla carta – l'attenzione verso una pianificazione integrata merci/persone. Di fatto poi la realizzazione di servizi che durano nel tempo, come la buona pratica di Cityporto che proprio quest'anno festeggerà i suoi 20 anni, è resa complessa da diversi fattori, tra cui la complessità delle infrastrutture urbane italiane, la densità del traffico nelle città e la frammentazione delle attività di trasporto e distribuzione.

Ma non sfuggo alla sua sollecitazione su come rilanciare la city logistics in Italia. Potrebbe essere interessante adottare una serie di strumenti e strategie mirate quali: schemi efficienti di collaborazione fra gli stakeholder (enti pubblici, operatori logistici, destinatari, committenti e terze parti interessate a sviluppare soluzioni integrate e sostenibili per la logistica urbana), adottare un approccio integrato alla pianificazione urbana (integrare la logistica urbana nella pianificazione urbana generale), promuovere l'adozione di tecnologie innovative (come sistemi di gestione dei trasporti intelligenti, veicoli autonomi e droni terrestri). A complemento possiamo anche indicare azioni trasversali che fungono da acceleratori dei processi come l'introduzione di incentivi finanziari per incoraggiare l'adozione di soluzioni sostenibili (come veicoli a basse emissioni, sistemi di

consegna elettrici o la condivisione degli asset) e soprattutto sensibilizzare le aziende e i cittadini sull'importanza della city logistics e promuovere la formazione e l'aggiornamento degli operatori del settore e dei loro clienti. Il tutto magari all'interno di un approccio integrato a livello nazionale che coinvolga diverse parti interessate e che sia supportato da politiche pubbliche mirate e investimenti strategici.

L'ultimo quaderno del FLC è stato dedicato all'intermodalità. Quali sono stati a suo parere i messaggi più rilevanti in esso contenuti?

Il Quaderno 31 offre uno sguardo innovativo sull'intermodalità e sulla multimodalità, con un focus sul concetto di seamless freight transport system che coinvolge tutte le componenti dell'ecosistema logistico. Questo approccio diventa sempre più cruciale data l'accelerazione di tendenze come la transizione energetica, lo sviluppo dell'e-Commerce e lo shortage di capacità operativa, che hanno ridefinito i criteri di valutazione nel settore.

Infatti, il fenomeno dello shortage di capacità di fatto ha portato molte aziende ad allontanarsi da una logica basata unicamente sul rapporto costo/servizio, a sperimentare l'utilizzo di più modalità di trasporto e di nuove soluzioni organizzative e/o tecnologiche/digitali finalizzate ad aumentare la sincronizzazione fra le differenti modalità. È, questo, un segnale assolutamente positivo per lo sviluppo di un sistema di logistica sostenibile.

L'affidabilità e la resilienza hanno preso il posto del semplice tempo nei KPI dei contratti di trasporto, mentre l'impatto ambientale e l'uso di vettori energetici rinnovabili guidano le decisioni nei tender, favorendo l'intermodalità e la multimodalità. L'integrazione verticale degli spedizionieri è un altro aspetto chiave, con sempre più operatori che offrono soluzioni end-to-end per la cate-

na di approvvigionamento globale. Le soluzioni multimodali offrono vantaggi significativi in termini di efficienza ed economicità, ma richiedono una progettazione attenta e l'uso di strumenti informatici avanzati, inclusa l'Intelligenza Artificiale, per gestire la complessità e soddisfare le esigenze dei vari stakeholder.

Green Logistics Expo, e le altre fiere di settore, sono un momento di fondamentale importanza per il dibattito e il confronto; cosa ne pensa in merito?

Partecipare a fiere di settore come la Green Logistics Expo è di fondamentale importanza per il dibattito e il confronto nel campo

della logistica sostenibile. Questi eventi offrono un'opportunità unica per le aziende, gli esperti e gli operatori del settore di condividere le ultime innovazioni, le migliori pratiche e le sfide emergenti. Il confronto diretto e lo scambio di conoscenze e di esperienze possono stimolare la collaborazione, ispirare nuove idee e favorire lo sviluppo di soluzioni più efficienti e sostenibili.

Come FLC crediamo molto nella contaminazione fra i diversi attori della catena del valore della supply chain; infatti, nella nostra associazione troviamo gestori di infrastrutture, imprese di trasporto su gomma e ferroviario, banche, aziende di servizi di IT

del settore, committenti. Tutti insieme per trovare soluzioni win-win di logistica sostenibile e per contribuire fattivamente al raggiungimento degli obiettivi della Unione Europea, prima fra tutti quello legato al Fit for 55.

Inoltre, una fiera di settore autorevole come GLE offre un'occasione preziosa per individuare le tendenze emergenti, scoprire nuovi partner commerciali e stabilire contatti strategici che possono portare a partnership e sinergie nel lungo termine. In definitiva, partecipare a queste iniziative è importante per rimanere al passo con l'evoluzione del settore e per contribuire attivamente al progresso della logistica verde.

Lavorare, ogni giorno, sul benessere in azienda

I porti sono i nodi di una catena logistica integrata che vede nelle aree retroportuali, logistiche, industriali il loro motore di sviluppo



Federica Montaresi, Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Lei è socia di WISTA Italy, associazione che tende, tra l'altro, a valorizzare il talento femminile e a incoraggiare e sostenere una significativa presenza delle donne negli organi decisionali nel privato e nel pubblico. Dal suo punto di vista quali sono le principali barriere percepite dalle donne e dalle aziende? queste barriere sono effettivamente tali? quali sono i benefici che derivano da una maggiore presenza femminile nel settore?

Premetto che non sono mai stata una fan delle cosiddette "quote rosa" o di gruppi o associazioni femminili che tendono a rinchiudersi più su loro stesse che ad aprirsi all'esterno per valorizzare veramente i talenti, le professionalità e soprattutto le caratteristiche manageriali delle donne. Ho aderito a Wista perché ho trovato prima di tutto colleghe facenti parte il mio mondo professionale, colleghe, operatrici, manager ed esponenti di aziende ed enti che operano nel settore della portualità e del trasporto marittimo, ma

soprattutto perché ho trovato un ambiente di condivisione e non di competizione, un gruppo di colleghe e professioniste che hanno la voglia di affrontare con delicatezza, con spirito di amicizia e di sostegno reciproco, temi importanti dal punto di vista sociale ed economico che riguardano la parità di genere in un settore da sempre "gestito" da uomini.

Ci tengo a precisare che, personalmente, non mi sono mai sentita oggetto di poca considerazione in quanto donna in un mondo prettamente maschile come quello della portualità. Sarà perché anche all'università, durante gli esami di Ingegneria dei Trasporti, ero quasi sempre l'unica ragazza in mezzo a tanti ragazzi e ho dovuto per questo, fin dall'inizio, superare alcuni ostacoli culturali, di approccio anche da parte dei professori, e combattere i soliti stereotipi a cui purtroppo, ancora oggi, siamo soggette.

Forse questo mi ha motivato, certo è che la passione che ho sempre manifestato per il settore dei trasporti e della logistica mi ha aiutata a superare ogni sfida, come dico sempre io, con il sorriso, anche di fronte alle battaglie sui temi di genere.

Le barriere presenti nelle aziende o nel settore pubblico oggi sono ancora diverse, alcune costruite da noi stesse perché dietro di noi c'è sempre un uomo

o talvolta una donna, ahimè, che ci condiziona e che prova a farci sentire insicure in merito alle nostre capacità. Per questo, alle giovani donne che si affacciano a questo settore, dico sempre di non permettere mai a nessuno di mettere in dubbio le loro capacità e la loro professionalità.

Si parla spesso di vantaggi legati alla maggior presenza femminile in azienda, e ci sono diversi studi scientifici che lo hanno dimostrato. Dal mio punto di vista sicuramente, al di là di benefici in termini di risultati di budget aziendali, esiste sicuramente il beneficio di un differente approccio all'organizzazione. Forse perché siamo state da sempre abituate a gestire più questioni contemporaneamente, ma è indubbio che abbiamo un differente approccio all'organizzazione, alla gestione delle priorità e delle risorse umane.

Uno dei primi atti che ho voluto fortemente, dopo la nomina a Segretario Generale, è stata quella di abolire un regolamento che valutava meglio quei dipendenti che effettuavano ore di straordinario, indipendentemente dal risultato progettuale, invece di dare più importanza alla produttività nel suo complesso e al risultato finale. Una disposizione che era palesemente a vantaggio del genere maschile, che ha più tempo a disposizione per potere fare ore di straordinario e che creava, oltre-

Non ci può essere porto senza un territorio e un tessuto produttivo che ne alimenta i traffici e le relazioni logistiche

tutto, delle disparità economiche di retribuzione tra generi.

Ho poi esteso il regolamento per lo smart working per includere anche casistiche che riguardavano le giovani madri, in modo che potessero assistere i figli in caso di malattia e/o famigliari con patologie che richiedono periodi brevi di assistenza.

Quello che ritengo fondamentale è lavorare ogni giorno sul benessere in azienda, sul concetto di fare squadra per far sì che ogni dipendente si senta incluso nella mission strategica dell'ente. È necessario prendersi cura dei propri dipendenti, e avere sempre capacità di ascolto.

La nostra è stata la prima Autorità di Sistema Portuale a istituire il Comitato Unico di Garanzia per superare le barriere di genere, abbiamo realizzato diversi momenti di incontro e approfondimento su questo tema, sia internamente che esternamente, insieme a tutte le aziende che operano nei porti della Spezia e Marina di Carrara. Nel marzo 2023 abbiamo realizzato l'evento "Storie di donne che amano il porto", dove abbiamo dato voce a tutte le donne che, in differenti ruoli e mansioni, lavorano all'interno del nostro sistema portuale: dalla macchinista di locomotive, alla guidatrice di ralle, alla gruista, alla manager di terminal portuale. Abbiamo aperto una finestra su un mondo prettamente maschile scoprendo che, finalmente, qualcosa sta cambiando e che uno degli elementi principali del cambiamento è la passione per il proprio lavoro delle giovani operatrici, oltre il fatto di avere acquisito la fiducia in sé stesse proprio grazie all'amore per questo settore e il contributo che ognuna di loro fornisce con il suo lavoro.

Nel suo ruolo di Segretario Generale dell'ADSP Mar Ligure Orientale quali ritiene siano gli sviluppi futuri più importanti per la promozione dei collegamenti tra i terminal portuali e quelli terrestri?

Senza dubbio lo sviluppo più importante deriverà dalla digi-

talizzazione e dallo sviluppo dei servizi. Siamo figli di una cultura delle grandi opere infrastrutturali che sicuramente servono, ma alle quali occorre oggi ripensare lavorando sulla digitalizzazione e sui servizi che possono accompagnare tale sviluppo. Faccio l'esempio del porto della Spezia e del retroporto di S. Stefano Magra: come AdSP abbiamo costruito il servizio di interesse economico generale del navettamento stradale tra porto e retroporto che, a infrastrutture invariate, ci ha permesso di incrementare il numero di treni effettuati nelle aree retroportuali e raggiungere così una quota di traffico intermodale che nei primi sei mesi del 2024 ha superato il 34%. Allo stesso modo, nel settore dell'autotrasporto, stiamo lavorando sulla digitalizzazione di alcuni servizi per aumentare standard e condizioni di accessibilità al porto, sempre a infrastrutture invariate. Abbiamo sempre investito molto sulla digitalizzazione, soprattutto sulla piattaforma di interscambio dati, il port community system, che oggi ci permette di sviluppare ulteriori servizi che qualificano anche le infrastrutture esistenti.

Zona logistica semplificata e proposte di riforma della governance dei porti da parte del Governo. Qual è il suo pensiero in merito a questi interventi che potrebbero modificare l'attuale assetto portuale italiano?

Considero la **Zona Logistica Semplificata** un importante strumento e una opportunità di sviluppo e di valorizzazione del sistema portuale. Ho creduto fin dall'inizio nelle potenzialità della ZLS e, nel caso del Porto della Spezia, abbiamo lavorato come AdSP per l'istituzione di una ZLS che si estendesse oltre i confini della regione Liguria, comprendendo aree dell'Emilia che sono da sempre il nostro naturale retroporto, integrate con l'area retroportuale di S. Stefano Magra.

Non è stato semplice superare le rigidità normative che inizialmente avevano caratterizzato le

ZLS e che, grazie solo al DPCM di marzo 2024, possiamo dire di aver superato e che ci ha permesso, in collaborazione con le regioni Liguria ed Emilia-Romagna, di presentare il Piano di Sviluppo Strategico presso il Ministero della Coesione. I porti sono i nodi di una catena logistica integrata che vede nelle aree retroportuali, logistiche, industriali il loro motore di sviluppo.

Non ci può essere porto senza un territorio e un tessuto produttivo che ne alimenta i traffici e le relazioni logistiche. Per questo l'opportunità delle ZES e delle ZLS deve essere vista in questa ottica, di integrazione e alimentazione dei nodi portuali grazie all'attrazione di investimenti che vengono facilitati proprio grazie a strumenti normativi che semplificano i procedimenti e creano condizioni favorevoli anche dal punto di vista doganale ed economico.

Siamo in un periodo di profondi cambiamenti nel settore portuale e marittimo e ritengo che ci sia la necessità di una gestione e una guida a livello centrale per quanto riguarda alcuni temi strategici; penso al tema dei dragaggi e della messa in sicurezza dei fondali, penso al tema dei controlli doganali e sanitari, penso al tema dell'efficientamento energetico. Tutti temi sui quali ci giochiamo la competitività a livello internazionale. Con il coordinamento del MIT e RAM sul bando PNRR per lo sviluppo del Port Community System abbiamo dato una prova di quanto una guida centrale può essere utile su temi strategici che riguardano l'efficienza complessiva del sistema portuale italiano. Poi ogni porto ha declinato le funzioni in base alle sue specificità, ma la guida del MIT è stata opportuna e preziosa anche per un diverso approccio collaborativo che si è rivelato efficace.

Su queste basi penso si debba costruire un nuovo "modo di gestione" di alcuni temi strategici della portualità, se vogliamo davvero sfruttare i cambiamenti in atto e non subirli.

80 anni. Buon compleanno Anita!

Gli autotrasportatori sono passati da "padroncini" a solide e strutturate realtà aziendali. Oggi hanno un'offerta di servizi ampia e concreta e affiancano alla tradizione le spedizioni e la multimodalità, autentici logistici.



Riccardo Morelli, Presidente ANITA Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici

Sono passati 80 anni dalla fondazione di ANITA, Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese di autotrasporto merci e logistica che operano in Italia ed Europa. In questi 50 anni gli associati si sono evoluti da aziende di autotrasporto, fino a operatori logistici. Come è cambiato il panorama della logistica italiana sia dal punto di vista della sua importanza relativa nella supply chain sia in termini di sostenibilità? e quanta strada c'è ancora da fare?

"La logistica nazionale svolge un ruolo cruciale per la competitività del Sistema Paese, garantendo continuità di funzionamento alle filiere merceologiche del made in Italy anche negli scenari più complessi. Lo dimostra il settore dell'autotrasporto merci, che negli ultimi 80 anni è mutato profondamente e ha acquisito consapevolezza della propria funzione

strategica. Una evoluzione che ha permesso alle imprese del segmento di effettuare un cambio di passo, da "padroncini" a realtà solide e strutturate capaci di ampliare la propria offerta di servizi in maniera concreta, affiancando alla trazione le spedizioni e la multimodalità per mezzo delle quali contribuire da protagoniste al sistema logistico. In questa cornice, ANITA è la prima Associazione nata per rappresentare le aziende che operano nel trasporto stradale delle merci e nella logistica: dal 1944, infatti, è al lavoro per favorire la crescita del comparto senza perdere di vista l'impegno per un sistema dei trasporti sostenibile. Un traguardo raggiungibile, purché politiche pubbliche costruttive lo accompagnino lungo il cammino".

Sono circa 1.700 le imprese associate ad ANITA che si occupano di trasporto di merci stradale, intermodale e di logistica, operando sia a livello nazionale che internazionale. Quali sono le strategie vincenti e i punti chiave per tutelare gli interessi delle imprese associate, non solo a livello settoriale ma anche e soprattutto in chiave di sostenibilità e sviluppo economico? Come vengono considerati questi fattori oggi dagli

Associati?

"Crediamo nell'affermazione di una nuova cultura della sostenibilità, che possa incidere sul settore dei trasporti nelle sue tre declinazioni: sociale, economico e ambientale. Per alimentare quest'ultima, l'autotrasporto merci sta dimostrando un impegno significativo, investendo nei veicoli di ultima generazione e nei carburanti alternativi attraverso cui concorrere alla riduzione delle emissioni di CO2, strumentale al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione fissati a livello europeo. A questo proposito riteniamo che ognuno debba fare la sua parte e che questo impegno meriti di essere riconosciuto e sostenuto dalle istituzioni nazionali, anche dal punto di vista economico-finanziario".

C'è stato un tempo in cui ferro e strada erano concorrenti. Quel tempo sembra passato, ma per portare vera efficienza in questo "combinato" il "ferro" deve lavorare sulle infrastrutture e non solo. Come sta procedendo il rapporto? Come ANITA si sta preparando a gestire i cambiamenti derivanti dal PNRR e quali azioni sosterrà coi suoi associati?

Come suggeriscono gli obiettivi statuari, l'Associazione in-

**Strumento indispensabile
per il funzionamento
dei corridoi è la
cooperazione tra Stati**

coraggia lo shift modale verso il ferro per la realizzazione di un sistema logistico più efficiente e integrato. Di contro, le imprese del comparto sono costrette a confrontarsi con le frequenti riduzioni della capacità ferroviaria, dovuta alle manutenzioni, ai guasti e ai ritardi che causano la saturazione delle linee. Auspichiamo che gli investimenti del PNNR possano risolvere questi cortocircuiti, permettendo alle imprese del settore di sfruttare appieno i vantaggi del "combinato" anche attraverso l'utilizzo di terminal strategici rispetto all'interscambio intrattenuto dall'Italia con i Paesi europei.

Intermodalità e sostenibilità, ma anche innovazione e digitalizzazione: tra questi strumenti, i servizi digitali sono la nuova opportunità che consentirà l'evoluzione dei servizi di logistica integrata con un ridotto impatto ambientale. Qual è la voce degli operatori e come ANITA è pronta ad affrontare le nuove sfide?

Ci troviamo nel mezzo di una rivoluzione tecnologica e dobbiamo decidere in fretta come sfruttare le potenzialità che ne derivano, poiché l'innovazione è la chiave per raggiungere la sostenibilità dando un impulso allo sviluppo del comparto. È per questo che ANITA promuove un modello di crescita inclusivo, capace di coinvolgere tutte le imprese a prescindere dalla loro dimensione. Così facendo, anche le realtà che più hanno bisogno di essere sostenute riuscirebbero a finalizzare il loro processo di evoluzione in un clima di collaborazione utile alla competitività del settore.

Trasporto intermodale in

Italia senza perdere il focus europeo. ANITA sostiene le politiche di crescita e la collaborazione tra i propri associati favorendo il trasporto intermodale: come questa associazione può impegnarsi per tutelare l'autotrasporto italiano e creare le giuste condizioni affinché possa competere a livello europeo, incidendo positivamente sulla nostra economia di trasporto?

ANITA si batte quotidianamente per garantire i principi di concorrenza leale e di trattamento equo, al fine di salvaguardare la competitività delle imprese nazionali e il sistema economico italiano. Per questa ragione siamo impegnati a rappresentare in sede europea le istanze dei nostri associati, affinché i provvedimenti del pacchetto "Greening Freight" possano vedere la luce il prima possibile.

I valichi alpini sono di fondamentale importanza per l'economia italiana perché permettono il passaggio delle merci ed il relativo scambio commerciale tra il nostro Paese e il resto d'Europa. Quali sono gli strumenti da adottare, non solo infrastrutturali ma anche normativi, per incentivare questo sistema di scambi commerciali a fronte della problematica dei colli di bottiglia?

Con i suoi valichi, l'arco alpino rappresenta uno snodo primario per il sistema produttivo e trasportistico nazionale: l'unica via terrestre a permettere gli scambi commerciali tra Nord-Europa e Mediterraneo, fra l'Italia e il resto dei 27 nel solco della rete Ten-T. Un insieme di connettori fonda-

mentali, da preservare e ottimizzare, rispetto ai quali la mancanza di consapevolezza acuisce le difficoltà. Riteniamo, infatti, che la comprensione dei flussi rappresenti la base per realizzare un miglioramento dei transiti. Conoscendo il numero dei veicoli pesanti, l'estensione dei volumi e le tipologie di merci destinate a valicare le Alpi sarebbe possibile dimensionare il traffico, garantendosi l'opportunità di deviare il flusso su di un percorso alternativo in caso di interruzioni sui passaggi principali, ordinarie o straordinarie. A questo proposito, sulla scorta di quanto già disposto in Svizzera e in Austria, l'Italia farebbe bene a condurre un'indagine CAFT (Cross Alpine Freight Transport) mirata a ottenere dati utili alla pianificazione.

Un altro strumento indispensabile per il funzionamento dei corridoi è la cooperazione tra Stati. ANITA, si è impegnata a sollecitare più di una volta le istituzioni competenti a livello nazionale ed europeo per la definizione di un Piano di emergenza condiviso e inerente la mobilità delle merci nella regione, promuovendo anche un tavolo di lavoro con i Paesi firmatari della Convenzione delle Alpi che permetta di evidenziare l'importanza di un rapporto di collaborazione nell'interesse reciproco. In questo senso, la revisione degli accordi bilaterali tra l'Unione europea e gli Stati che compongono la corona alpina, ad esempio la Svizzera, potrebbe incoraggiare la rimozione di alcuni divieti di transito che, ad oggi, non permettono il superamento dei colli di bottiglia.

Fusione nucleare. È al lavoro Il nuovo Prometeo per portarci le stelle in casa

L'Italia gioca un ruolo di primo piano nella ricerca sulla fusione e a Padova c'è il Consorzio RFX sostenuto da CNR, ENEA, INFN, dall'Università di Padova e da Acciaierie Venete Spa in cui ci lavorano circa 200 persone per il futuro reattore ITER.



Maria Teresa Orlando, Tecnologo CNR & Responsabile della Comunicazione - Consorzio RFX

Uno dei pilastri della fiera Green Logistics Expo è la Sostenibilità. Mai come oggi questo tema è così tanto protagonista del nostro quotidiano personale e lavorativo. A tal proposito parliamo del Consorzio RFX, fondato nel 1996 a Padova per promuovere la cooperazione tra centri di ricerca, aziende ed industrie nello sviluppo di soluzioni tecnologiche nell'ambito della ricerca scientifica per la fusione termonucleare controllata.

Ci può descrivere molto brevemente di cosa si tratta? Ritene che si potrà parlare, in un futuro prossimo, di energia Sostenibile illimitata? E quale possibile applicazione al settore dei trasporti potrà avere?

La fusione nucleare è un processo che genera energia. Avviene naturalmente nelle stelle e nel sole dove, per le particolari condizioni date dalla forza di gravità degli astri, due nuclei di atomi leggeri si fondono facilmente in nuclei più pesanti. In questo processo rilasciano significative quantità di energia che, irradiata, consente la vita sulla terra.

Un fenomeno così potente ed efficiente che scienziati di tutto il mondo, Italia compresa, stanno da tempo tentando di riprodurre, per rifare sulla terra ciò che avviene nel sole e dare così risposta all'urgenza che attanaglia l'umanità: produrre energia elettrica in modo sostenibile e in grandi quantità. La sfida scientifica e tecnologica per rendere l'energia da fusione una fonte economicamente sostenibile è però molto complessa perché le condizioni in gioco vanno oltre ciò che è noto e sperimentato. La comunità scientifica mondiale ha perciò deciso di affrontare la sfida assieme unendo competenze e ingenti risorse finanziarie e di personale. L'Italia gioca un ruolo di primo piano in questa impresa, e in particolare a Padova è operativo uno dei centri di eccellenza nella ricerca sulla fusione. Dal

1996, è sede del Consorzio RFX sostenuto dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, ENEA, INFN, dall'Università di Padova e da Acciaierie Venete Spa. Qui circa 200 persone, tra ricercatori, tecnici e personale di ricerca, lavorano per investigare i fenomeni alla base del comportamento del plasma, il gas ionizzato generato nei reattori a fusione, e per mettere a punto il sistema di iniezione di particelle neutre che accelerate ad alta energia e lanciate all'interno del futuro reattore a fusione, ITER, consentiranno di arrivare alle temperature necessarie perché avvengano le reazioni di fusione, parliamo di circa 150 milioni di gradi. Un compito importante che la comunità scientifica internazionale ha affidato proprio all'Italia.

Ma tornando al tema iniziale, la fusione rappresenterà certamente una soluzione alla sostenibilità nel settore dei trasporti, in quanto fonte di energia sostenibile per la produzione di elettricità su vasta scala. Nei prossimi decenni, con l'avvento di reattori a fusione sarà possibile alimentare intere città e supportare infrastrutture critiche inclusi i trasporti, contribuendo a creare un mondo in cui energia e sostenibilità vanno di pari pas-

L'obiettivo e il problema è raggiungere e mantenere 150 milioni di gradi. Non è ancora una tecnologia disponibile ma una componente di una strategia energetica a lungo termine

so. La fusione non è ancora una tecnologia disponibile e la sua commercializzazione richiederà decenni per essere implementata, ma rappresenta una componente fondamentale di una strategia energetica a lungo termine.

Il vostro è un settore particolare e inusuale per il settore dei trasporti. Quanto è fondamentale oggi promuovere l'innovazione industriale del nostro Paese? Ritiene che si stia facendo abbastanza?

Nel nostro settore, ricerca e innovazione sono cruciali per trasformare la promessa della fusione in realtà. A fianco allo sforzo scientifico, la capacità di affrontare le sfide tecnologiche determina la possibilità di successo. Investire in infrastrutture di ricerca non solo stimola la crescita economica e crea posti di lavoro, ma apre la strada a soluzioni energetiche che potrebbero cambiare il mondo in un'epoca storica in cui la sostenibilità è una priorità globale.

L'Italia, con il suo ricco tessuto di piccole e medie imprese, sa competere a livello internazionale, come ha dimostrato per la realizzazione dei componenti di ITER,

il reattore a fusione sperimentale in costruzione in Francia nell'ambito di una collaborazione mondiale: qui ha fatto la parte da leone nell'assegnazione delle commesse in gara.

Si sta facendo molto nell'ambito dell'innovazione, soprattutto in questi ultimi anni, con accordi ministeriali legati al PNRR che creano opportunità e sinergie significative tra il mondo della ricerca e dell'industria che hanno come effetto occasioni di alta innovazione industriale.

Europa e l'internalizzazione in generale sono tasselli importantissimi per lo sviluppo della vostra realtà, ma quanto è importante il sostegno della Regione Veneto?

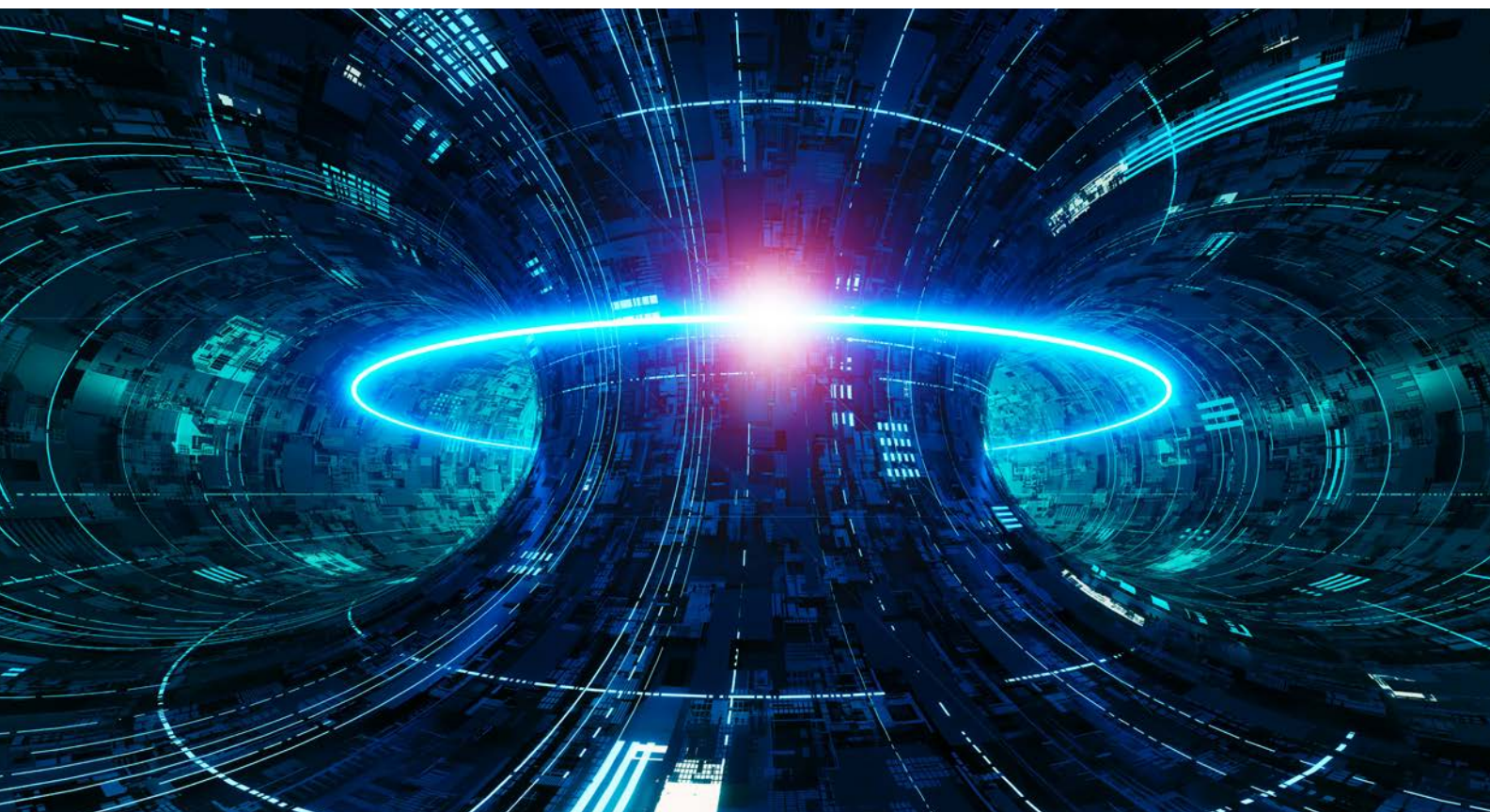
La ricerca sulla fusione nucleare è una sfida scientifica e tecnologica di estrema complessità che non può essere affrontata da un singolo ente o nazione. L'internazionalizzazione, in questo contesto, non è solo un approccio di apertura, ma una necessità assoluta. La complessità della sfida richiede competenze, risorse e know-how che trascendono i confini nazionali, che hanno reso

le collaborazioni mondiali una tradizione consolidata nello sviluppo della ricerca sulla fusione.

In questo contesto, il sostegno della Regione Veneto va visto come un elemento di fondamentale importanza. Innanzitutto, contribuisce a consolidare il ruolo di primo piano che l'Italia, e in particolare Padova, gioca in questa impresa internazionale. Il supporto regionale facilita la partecipazione a progetti globali e rafforza anche la capacità locale di attrarre talenti e investimenti, creando un ecosistema favorevole all'innovazione.

Tra le altre cose, utilizzando il Fondo europeo di sviluppo regionale la Regione Veneto ha finanziato il progetto MIAIVO di collaborazione tra il Consorzio RFX e un gruppo di aziende meccaniche del Distretto Meccanica dell'Alto Vicentino, che ha permesso di innovare, modificandola significativamente, la macchina RFX-mod 2 di sperimentazione sulla fusione.

Il contributo della Regione Veneto rappresenta un tassello importante per il successo di una sfida che coinvolge e avvantaggia tutta l'umanità.



Il settore dei trasporti è strategico per lo sviluppo sostenibile e per la green economy

Senza un sistema globale di trasporti innovativo, efficiente, ecologico ed inclusivo sarà impossibile raggiungere gli obiettivi globali di decarbonizzazione



Raimondo Orsini, Direttore Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile

La vostra mission prevede di promuovere i temi strategici della transizione ecologica, tra i quali la neutralità climatica e la transizione energetica, l'economia circolare e la mobilità sostenibile. Come possono essere dettagliati questi temi in ambito trasportistico riguardo le attività della Fondazione?

Fin da quando è nata la Fondazione, nel 2008, abbiamo scelto di considerare il settore dei trasporti come priorità strategica per lo sviluppo sostenibile e per la green economy. Questo perché i trasporti e la mobilità sono al centro di tutti e 3 i fattori della sostenibilità, quello ambientale, quello sociale e quello economico ed hanno un peso determinante per la loro riuscita. Senza un sistema globale di trasporti innovativo, efficiente, ecologico ed inclusivo sarà impossibile raggiungere gli obiettivi globali di decarbonizza-

zione, e quelli di una crescita economica equa e stabile. Abbiamo quindi prodotto una serie di studi e progetti di logistica sostenibile in partnership con soggetti qualificati, fra cui l'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC), il Governo svizzero, l'Interporto di Verona Quadrante Europa, Eco-Transit, Poste Italiane, Agenzia Internazionale dell'Energia (IEA), Gruppo FS e Ministero dell'Ambiente.

Intermodalità e sostenibilità, Quali sono a suo parere le strategie che gli operatori oggi possono utilizzare per ottimizzare gli aspetti economici e quelli ambientali nel settore del trasporto delle merci? Dove vede maggiori margini di sviluppo e potenzialità per l'inserimento delle tematiche della sostenibilità nel settore dei trasporti?

Il mondo della logistica e dei trasporti si trova ad un punto di svolta. La crescita globale della domanda di trasporto merci che si è verificata dal 1990 ad oggi sembra essere addirittura inferiore alle previsioni di crescita per i prossimi 25 anni, secondo le quali il trasporto quadruplicherà al 2050. Questo naturalmente porterà a migliorare le performances economiche ed occupazionali degli operatori, ma va

tenuto presente che il settore è ad oggi completamente dipendente dall'uso dei combustibili fossili, in particolare del petrolio per il trasporto marittimo (che conta quasi il 90%), per quello stradale ed aereo. Visto che il mondo della mobilità passeggeri sta riducendo le emissioni di gas serra grazie all'elettrificazione e alle fonti rinnovabili elettriche, il settore delle merci rischia quindi di divenire a breve il principale responsabile delle emissioni dei trasporti. Il trasporto pesante marittimo e stradale (oltre che naturalmente quello aereo) sono modalità "hard to abate" ai fini climatici. La green logistics diviene quindi il principale driver strategico per i prossimi anni, sia dal punto tecnologico che commerciale. Dovranno essere attivate contemporaneamente innovazioni e strategie green, che è necessario far partire insieme, dal modal shift su ferro (per raddoppiare la quota percentuale del trasporto su terra rispetto ad oggi), agli investimenti per sviluppare l'idrogeno verde e i biocombustibili per navi e camion, fino al sostegno economico alla city logistics, che porta effetti diretti sulle emissioni e sulla vivibilità delle città. In Italia tutto questo purtroppo non è parte delle priorità politiche e mediatiche: se ne parla ancora troppo poco.

Nessuna battaglia epocale può essere vinta da soli. La green economy e la transizione ecologica sono un gioco di squadra

La rete. Collaborazione e cooperazione sono leve per crescere e migliorarsi. In un organismo come la Fondazione come avete portato avanti l'ottica di collaborazione tra soci? L'esperienza è stata positiva? Si può estendere anche al settore dei trasporti?

Nessuna battaglia epocale può essere vinta da soli. La green economy e la transizione ecologica sono un gioco di squadra e la nostra Fondazione ne è un piccolo esempio: più di 150 imprese ed associazioni di impresa come soci, che provengono da mondi diversi (mobilità e trasporti, energia rinnovabile, riciclo ed economia circolare, agrifood, etc.) e

che collaborano per una visione comune di crescita sostenibile. Le interazioni sono continue, ma più di esse la cosa più importante è quella di far crescere la consapevolezza di essere sulla stessa barca e di cercare insieme il vento a favore.

Io vedo grosse sinergie con il mondo della logistica, che grazie alla transizione ecologica sta riuscendo ad andare oltre le classiche dinamiche cliente/fornitore e domanda/offerta. Ad esempio, un campo molto fertile può essere quello della collaborazione fra industria ed operatori di trasporto per la decarbonizzazione: le imprese stanno facendo sul serio riguardo la maggiore doman-

da di green logistics per i propri prodotti. Molti soci della nostra Fondazione, ad esempio, sono alla ricerca di soluzioni di modal shift da mare a treno e da aereo a treno, e vogliono far partire nuovi progetti di intermodalità. Noi stiamo proponendo che la figura del mobility manager, obbligatoria per le imprese con sedi dove lavorino più di 100 dipendenti, possa occuparsi non solo del commuting e dei business travel dei dipendenti, ma possa gradualmente estendere il proprio raggio d'azione obbligatorio al tema della low emission logistics, facendo crescere la cultura aziendale e gli investimenti su questo tema fondamentale.



Puntare su Intermodalità e Investimenti è la strategia vincente

*Un consiglio per i prossimi anni:
guardare anche alle rotte regionali*



Alessandro Panaro, Economista dei Trasporti.
Head Maritime & Energy SRM

Dalla survey annuale Contship-SRM "Corridoi ed efficienza logistica dei territori", che ha interessato 400 aziende manifatturiere localizzate in Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto che esportano e importano via mare utilizzando il container come unità di carico, emerge che circa il 75% delle imprese ha delegato al compratore l'intero processo di trasporto optando per la modalità ex works con il rischio di far perdere importanti potenzialità di sviluppo agli operatori logistici italiani.

Secondo tema rilevante la digitalizzazione, ritenuta strategica dalle aziende intervistate, per la possibilità di migliorare l'efficienza e presidiare tutte le fasi dei processi e per la qualità dei propri servizi.

Dallo stesso report emerge un interesse sempre maggiore verso l'intermodalità soprattutto in import, anche se oggi solo il 20% del campione utilizza un mix strada-ferro per trasportare la merce nella tratta porto-azienda

e viceversa. La certezza dei tempi di consegna ed i costi competitivi sono le leve che più di tutte spingerebbero le aziende a scegliere l'intermodale come organizzazione del trasporto.

Dal report Contship-SRM si evince come l'intermodalità sia uno dei potenziali fattori di sviluppo più importanti per le imprese italiane nei prossimi anni. Come ritiene si possa sviluppare efficientemente ed in tempi relativamente brevi?

L'intermodalità è una tipologia di investimento complesso poiché prevede lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria ed allo stesso tempo la presenza di operatori qualificati che garantiscano competitività e adeguata frequenza del servizio. Il Report evidenzia come le imprese stiano andando nella direzione giusta e che abbiano intenzione di far ricorso al ferro per il trasporto delle proprie merci. Tuttavia, non hanno giovato gli aumenti della bolletta energetica e una strategia di sistema Paese che ha sempre trascurato un approccio strategico a questo driver.

Di sicuro i fondi del PNRR, la ZES UNICA e le ZLS potranno dare un impulso al traffico cargo ma sempreché i mercati produttivi da raggiungere siano importanti e propensi a questa modalità di trasporto che di per sé è sostenibile e garantisce efficienza logistica se

ben progettata.

Sempre dal report presentato a Milano, la digitalizzazione è vista come fattore fondamentale per la qualità del servizio delle imprese. Ritene che gli investimenti nel settore siano sufficienti?

Digitalizzare vuol dire efficientare e sburocratizzare. Dobbiamo puntare decisi e convinti verso la direzione tale per cui non sia solo un investimento rivolto a migliorare i processi organizzativi delle imprese ma possa significare una svolta dal punto di vista competitivo per l'intero sistema. Digitalizzare vuol dire anche formare il personale, acquistare attrezzature tecnologicamente più avanzate che consentano di monitorare tutto il ciclo produttivo e logistico delle imprese. Le prime a crederci devono essere le aziende stesse, altrimenti anche le imponenti risorse pubbliche riservate al settore serviranno a poco. In un mondo che è sempre più rapido e sempre più globalizzato dobbiamo saper stare sui mercati ed offrire ai clienti servizi sempre di qualità e sostenibili, la digitalizzazione è uno di questi.

Quali sono, a suo parere, le previsioni future di traffico merci che il mondo interportuale potrà catturare? Su cosa concentrarsi?

Le previsioni di traffico che ci interessano come sistema Paese

**Il ro-ro in 10 anni
è cresciuto del 55%
e ha tolto dalla
strada molti TIR**

sono a mio avviso legate al Mediterraneo ed in questo momento è complesso farle di preciso con due guerre in atto che portano disagi ai porti e incertezze logistiche. Di sicuro il Mare Nostrum non perderà la sua centralità atteso che rappresenta l'incrocio di tre continenti e il 20% del traffico marittimo insiste su quest'area.

Di sicuro gli interporti sono piattaforme che hanno e avranno un ruolo sempre più interessante, atteso che si parla molto di sviluppo graduale del traffico marittimo a corto raggio dovuto all'accorciamento delle supply chain. Questo può voler dire una maggiore mole di merci che transiterà nel nostro continente e una maggiore esi-

genza di stoccarle in magazzini, lavorarle e smistarle, tutte cose che gli Interporti hanno nel DNA e che devono considerare. Possono dare una forte mano a migliorare la competitività del nostro sistema Paese; occorrono riforme ed investimenti per potenziarli.

La relazione tra porti e interporti è uno dei temi fondamentali delle ricerche di SRM: ritiene che lo sviluppo delle autostrade del mare avvenuto negli ultimi anni, e che dovrebbe continuare nel futuro, potrà dare impulso alle attività interportuali?

Potrà darlo di sicuro poiché il trasporto marittimo a corto raggio (in particolare le Autostrade

del Mare, il Ro-Ro e i container) è tra i grandi business marittimi del nostro Paese. Si pensi che il solo Ro-Ro (traffico di navi che caricano mezzi pesanti e auto) in 10 anni è cresciuto nei nostri porti del 55% ed è diventato un settore di eccellenza del nostro Paese che sviluppa intermodalità e sostenibilità poiché toglie tir dalla strada diminuendo la quantità di CO2 emessa e gli incidenti. Gli interporti possono di sicuro fornire supporto offrendo spazi che al momento i porti hanno difficoltà a aumentare e fornendo servizi logistici. È un'altra sfida importante del futuro, non guardare solo alle grandi rotte intercontinentali ma anche quelle regionali.

I.A. per avere una buona risposta ci vuole una buona domanda

La traduzione del dato generato nel mondo reale verso il dato da inserire nel mondo virtuale rappresenterà un'attività critica, dell'ecosistema logistico.



Andrea Payaro, Adjunct Professor Senior Consultant
Operations Management

Intelligenza artificiale applicata alla logistica: dal calcolo del migliore percorso, alla gestione delle scorte, alla previsione della domanda fino alla pianificazione al fine di ottimizzare le risorse coinvolte. Quanto questo strumento può aiutare il settore della logistica e quali sono le innovazioni più importanti a suo parere?

L'avvento e l'applicazione dell'intelligenza artificiale ha e avrà un impatto significativo anche nell'ambito della logistica. La capacità di una velocissima elaborazione di informazioni con la proprietà semantica dello strumento, porta a un approccio molto più rapido alla soluzione di alcuni problemi. L'IA è uno strumento ancora poco utilizzato rispetto alle potenzialità che ha e avrà nei prossimi anni. Non per questo l'azienda deve farsi guidare ciecamente da un manager "completamente digitale". IA sulla base della

domanda posta dalla persona accede in pochi millesimi di secondo a un vastissimo ammontare di dati e di informazioni preparando una risposta. Il primo problema è che per avere una buona e valida risposta è necessario formulare bene la domanda. Inoltre è necessario anche sapere cosa si vuole cercare e discriminare le risposte fornite dalla macchina. Nel rapporto uomo macchina la persona non deve avere un ruolo passivo, di semplice accettazione di quanto viene presentato, ma deve sempre essere in grado di valutare se la risposta fornita è valida. Uno tra i vari rischi che si incontrerà nel futuro è una progressiva generazione di contenuti che andranno a caricare i database mondiali. La domanda che nasce è questa: la macchina sarà in grado di riconoscere l'informazione corretta dall'informazione non corretta?

In conclusione, sicuramente l'IA avrà un ruolo importantissimo nella logistica, dalla gestione delle scorte, alle previsioni alla pianificazione dei trasporti. Saranno altresì necessarie professionalità preparate a gestire e interfacciarsi con le informazioni generate e presentate dall'Intelligenza artificiale.

Importanza del dato e proie-

zione futura di utilizzo: quanto le macchine possono imparare da noi? E come possiamo trasmettere gli input in modo semplice e funzionale?

Il dato avrà un ruolo strategico per l'IA. Si tratta del "mattoncino" su cui si basa tutta la generazione dell'informazione. I sistemi informativi e le procedure operative dovranno essere attentamente studiati al fine di riuscire a raccogliere e stoccare dati corretti, rappresentativi della realtà fisica. La traduzione del dato generato nel mondo reale verso il dato da inserire nel mondo virtuale rappresenterà un'attività critica. Una volta che il dato sarà stoccato, con l'applicazione delle reti neurali le macchine saranno in grado di apprendere (machine learning). Le reti neurali sono un modello computazionale ispirato al funzionamento del cervello umano, progettato per elaborare e apprendere informazioni in modo simile a come fanno i neuroni biologici. La difficoltà sarà sempre quella di riuscire a fornire "nutrire" i sistemi con dati buoni per ricevere informazioni valide. Inoltre, le informazioni elaborate dai sistemi dotati di IA dovranno essere facilmente leggibili e interpretabili per non incorrere in un "overload" informativo che porta a un effetto

**Una bella domanda:
in caso di un incidente
generato dall'IA,
chi è responsabile?**

contrario, ovvero l'incapacità di elaborare tutte le informazioni disponibili che porta alla cosiddetta "paralisi da analisi".

L'AI aiuta nelle previsioni di vendita, nell'ottimizzazione del flusso, nella gestione del personale, ma viene garantita la sicurezza del dato?

Come qualsiasi sistema informativo, il rischio di hackeraggio e tutela della cybersecurity sono

fattori determinanti. Il nuovo ambiente digitale è come al solito uno strumento potentissimo che può fornire moltissimi vantaggi, ma questo strumento è altresì molto potente per mettere a rischio la tutela delle informazioni, la loro segretezza o la possibilità di contaminazione. Inutile, quindi, affermare che tra i principali punti di debolezza dell'Intelligenza Artificiale vi sono:

- Rischio che gli hacker prendano il controllo
- Dipendenza dalla Tecnologia e perdita delle competenze da parte delle persone che si affidano totalmente alla macchina
- Errore Umano, le persone trasferiscono dati errati che l'IA interpreta male: Dati errati fanno prendere decisioni sbagliate
- In caso di un incidente generato dall'IA, chi è responsabile?

Lavorare sulla connessione tra trasporto marittimo e ferroviario

Il centro del Mediterraneo rappresenta una posizione geografica privilegiata per connettere i porti globali con i principali mercati europei e italiani



Cristiano Pieragnolo, Chief Commercial Officer of Contship Italia Group

Connessioni via mare e connessioni via ferro. Quanto il trasporto ferroviario dai porti oggi incide sulla qualità dei servizi offerti dell'intera catena logistica, secondo voi?

La connessione tra il trasporto marittimo e ferroviario è fondamentale per garantire l'efficienza e la qualità dei servizi lungo l'intera catena logistica. Purtroppo, i dati del settore logistico su rotaia in Italia si discostano notevolmente dalla media europea: il nostro Paese registra infatti una quota mondiale del 12,6%, molto inferiore al 17% della media UE, con un'offerta prevalentemente concentrata nelle regioni settentrionali.

Il trasporto ferroviario dai porti riveste un ruolo cruciale nel modello operativo di Contship. Riteniamo che l'intermodalità mare-ferro sia un fattore chiave per migliorare la qualità dei servizi logistici, rispondendo alle esigenze

di un mercato in continua evoluzione, sempre più attento alla sostenibilità e alla competitività. Il nostro obiettivo è quindi integrare sempre di più le connessioni ferroviarie con quelle marittime, offrendo ai nostri clienti soluzioni intermodali affidabili e flessibili. Ad oggi, ad esempio, nel terminal del Gruppo a La Spezia (La Spezia Container Terminal), il 35% dei collegamenti da e per il porto avviene via ferrovia. Con la realizzazione del nuovo Terminal Ravano, miriamo a raggiungere il 50% del throughput totale.

Attualmente, il trasporto ferroviario non incide in modo sufficiente sulla qualità dei servizi offerti lungo la catena logistica, sia a causa della ridotta quota di mercato coperta, sia per le continue interruzioni e difficoltà operative dovute agli interventi di modernizzazione legati al PNRR. Ci auguriamo che la situazione possa cambiare in futuro: gli obiettivi europei saranno difficili da raggiungere se l'intero Sistema Paese non sosterrà lo sviluppo del settore attraverso incentivi e iniziative concrete volte a favorire il trasporto merci su rotaia e a promuovere realmente l'intermodalità.

Oggi è sempre più importante sviluppare servizi integrati

per creare una supply chain completa e accattivante. Quali sono le strategie di Contship?

Grazie alla sinergia tra le aziende del Gruppo, Contship si propone oggi sul mercato come un integratore verticale di servizi logistici, offrendo una filiera completa, flessibile e di qualità.

Il nostro network di terminal marittimi e hub ferroviari si trova in una posizione geografica privilegiata, al centro del Mediterraneo. Questo ci consente di connettere i porti globali con i principali mercati europei e italiani, garantendo collegamenti plurigiornalieri veloci e regolari. Inoltre, con la nostra offerta, puntiamo a supportare la supply chain dei nostri clienti attraverso servizi a valore aggiunto e soluzioni port-to-door integrate e intelligenti, capaci di adattarsi in modo tempestivo ed efficiente alle richieste di un mercato estremamente dinamico. La vera sfida per vincere sul mercato oggi è infatti saper anticipare le richieste di domani.

Trasporto intermodale e Porti, una relazione forte e duratura. Quali sono i vantaggi del trasporto intermodale da/per i porti e quali i principali trend di sviluppo a livello continentale ed italiano?

La logistica è oggi un elemento chiave di competitività per i nostri clienti

Il trasporto intermodale rappresenta una componente cruciale per il funzionamento efficiente dei porti, e la sua relazione con questi ultimi non è solo forte, ma anche strategica per lo sviluppo delle catene logistiche in un'ottica sostenibile. L'intermodalità consente di ridurre i tempi di transito e migliorare la sostenibilità ambientale, grazie alla riduzione delle emissioni di CO2, con un impatto positivo sul traffico stradale.

La crescita del trasporto intermodale dipende però dalla collaborazione e dall'impegno congiunto di tutta la filiera logistica, dai committenti agli operatori portuali e ferroviari. È necessario abbandonare la logica della contrapposizione, che vede camion e treno come antagonisti: un sistema ben coordinato di diverse modalità di trasporto consente di avere soluzioni di backup rapide ed efficaci, minimizzando i rischi di interruzioni nel flusso delle merci, cosa che il solo trasporto su gomma non può garantire.

Hannibal, l'operatore multimodale del Gruppo, sta investendo nello sviluppo di un network integrato con copertura europea. Le nuove direttive UE sul trasporto intermodale non solo promettono di trasformare il settore logistico, ma rappresentano anche un passo significativo verso un futuro più sostenibile. Tuttavia, il pieno potenziale di questa modalità di trasporto può essere realizzato solo se tutti gli attori della catena logistica comprendono e valorizzano i vantaggi che essa offre, collaborando attivamente per garantire un servizio stabile, efficiente e sostenibile.

Infine, è difficile individuare dei trend definiti per il trasporto intermodale al momento: ciò che è certo è che, pur non potendo ancora competere alla pari con il trasporto su strada a causa di ostacoli normativi e infrastrutturali, l'intermodale rappresenta sicuramente un'opportunità e una sfida da cogliere a livello europeo.

Parliamo di sostenibilità.

Nei terminal portuali e terrestri, qual è la strategia di Contship per efficientare il trasferimento dei container e delle merci dai punti di origine a quelli di destino in un'ottica sostenibile?

La logistica è oggi un elemento chiave di competitività per i nostri clienti e, come Gruppo Contship, ci impegniamo ad essere non solo un partner per una logistica efficiente, ma anche sostenibile. Digitalizzazione e sostenibilità sono infatti due pilastri della nostra value proposition. Sostenibilità per Contship significa non solo sviluppo dell'intermodalità e riduzione delle emissioni di CO2, ma anche migliorare l'efficienza operativa e alzare continuamente gli standard qualitativi dei servizi offerti. Raggiungiamo questi obiettivi attraverso investimenti strategici nella digitalizzazione, il costante miglioramento dei processi e l'aggiornamento degli asset e delle attrezzature del Gruppo.



Non ci sono più i trasportatori su strada, ma solo veri e propri operatori logistici

Un Osservatorio per un rating internazionale di affidabilità delle imprese di trasporto e logistica.



Alessandro Peron, Segretario Generale di FIAP

Fiap è un'Associazione che intende rappresentare a livello istituzionale gli interessi degli operatori del trasporto stradale in Italia. Quali sono, secondo Lei, gli interventi normativi o infrastrutturali che gli operatori vostri associati ritengono necessari? In particolare, ve ne è qualcuno di più rilevante di altri oggi?

Oggi, il settore dell'autotrasporto, soprattutto per le aziende più strutturate, si è evoluto: le imprese non sono più solo trasportatori su strada, ma veri e propri operatori logistici. Offrono servizi di trasporto intermodale (treno, nave, aereo) e servizi logistici completi. FIAP, negli ultimi anni, si è concentrata nell'aiutare anche le piccole imprese a cambiare mentalità, promuovendo un'offerta più ampia di servizi per i loro clienti.

L'intermodalità non serve solo a ridurre le emissioni di CO2, ma anche per garantire rispetto e dignità del lavoratore

L'Italia è uno dei paesi con la maggiore regolamentazione nel mondo del trasporto, ma nonostante ciò, persistono problemi di concorrenza sleale, dipendenza dai clienti e un mercato poco trasparente. Prima di introdurre nuove normative, credo sia fondamentale far funzionare quelle esistenti, magari promuovendo un cambiamento culturale nelle imprese, spingendole a un approccio più imprenditoriale e manageriale.

Quello che manca nel settore, a tutti i livelli – imprese di trasporto e logistica, committenza, istituzioni e anche l'utente finale – è la consapevolezza dell'importanza strategica di questo comparto. Senza questa consapevolezza culturale, non potremo mai far evolvere il settore per competere a livello mondiale, e sappiamo quanto sia cruciale il movimento delle merci a livello globale.

Quest'anno festeggiate il 75mo anniversario dell'associazione. Quali ritiene siano stati i risultati più importanti ottenuti in questo ampio lasso di tempo in cui siete stati soggetti primari nel settore dei trasporti e della logistica?

Uno dei risultati più importanti è aver raggiunto i 75 anni di attività, rimanendo una delle principali associazioni del set-

tore, pur mantenendo la nostra indipendenza e senza essere influenzati dalle Confederazioni, che spesso rappresentano gli interessi dei clienti delle nostre imprese.

In passato, FIAP ha lavorato su diversi fronti con successo, sia in ambito normativo, come l'introduzione dei costi minimi di sicurezza, la legge 127/2010 sui tempi di pagamento e la regolamentazione dei pallet, sia nel favorire l'aggregazione del settore. Un esempio significativo è la nascita di UNATRAS a Cesena, il primo coordinamento delle associazioni dell'autotrasporto in Italia.

La vera forza della nostra Federazione è sempre stata la capacità di ascolto verso le imprese. Negli ultimi anni, abbiamo capito che, così come le imprese stavano cambiando, anche la Federazione doveva evolversi. Questo cambiamento ha portato a una crescita nei rapporti con la committenza, culminando nella creazione di un Osservatorio che ha dato vita al primo rating internazionale per l'affidabilità delle imprese di trasporto e logistica. All'Osservatorio partecipano molte delle principali aziende industriali e della grande distribuzione italiana.

Abbiamo inoltre rafforzato i rapporti istituzionali, creando

una lobby positiva non solo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma anche con altri ministeri, Camera e Senato, fino al Parlamento Europeo, per influenzare positivamente le normative che riguardano il nostro settore.

Infine, abbiamo potenziato i servizi di consulenza e assistenza per le nostre imprese, aiutandole a crescere anche in termini manageriali, affinché possano diventare i futuri campioni nazionali del trasporto.

Il ruolo della terminalizzazione e, in particolare, dell'ul-

timo miglio, è fondamentale per il successo del trasporto intermodale. Qual è il punto di vista di FIAP in merito?

Il trasporto intermodale è una forma di trasporto a tutti gli effetti, e la fase di terminalizzazione è una componente essenziale che influenzerà una gran parte dei trasporti. Questa evoluzione proseguirà man mano che le infrastrutture diventeranno adeguate alle esigenze dei clienti, i quali spesso si concentrano solo su prezzo e velocità, anche se in modo miope.

L'intermodalità non sarà solo

una soluzione per ridurre le emissioni di CO2, ma diventerà fondamentale per garantire il rispetto e la dignità del lavoratore. Grazie all'integrazione tra trasporto su gomma e ferrovia, o tra gomma e nave, i lavoratori potranno riorganizzare la loro giornata, avvicinandola meglio alle esigenze familiari.

Questo cambiamento contribuirà a rendere il nostro settore più attrattivo e interessante per i lavoratori, affrontando così un problema crescente e sempre più rilevante.

Donne "campionesse di logistica". Conciliano tempi di vita e tempi di lavoro

Sarà difficile per l'Italia raggiungere il target del 30% di merci trasportate via ferrovia al 2030, quando oggi siamo attorno al 12%. Tuttavia bisogna lavorarci, sapendo però che non abbiamo ancora tutte le risposte. Fiere come la Green Logistics Expo, aiutano a costruire una cultura "green".



Morena Pivetti, Giornalista esperta di Economia e Trasporti

Da recenti studi si evidenzia come il ruolo delle donne sia sempre marginale nel mondo della logistica e dei trasporti. Di contro è sempre forte il dibattito e la conseguente necessità di una parità tra uomo e donna. Come vede il ruolo femminile nel comparto oggi?

Dico da sempre, un po' per scherzo un po' no, quando modero convegni con al centro queste tematiche, che le donne, tutte, sono campionesse di logistica: da sempre conciliano tempi di vita e tempi di lavoro, ottimizzando ed efficientando incombenze, compiti, spostamenti, scadenze. Cucendo tutto insieme con flessibilità e creatività. Lo pensava, più autorevolmente di me, e lo praticava, già qualche anno fa il direttore della logistica de L'Oreal, famoso marchio del beauty. Negli

ultimi anni, grazie anche allo sviluppo tecnologico e all'automazione dei processi produttivi, le donne hanno conquistato prepotentemente un ruolo nel settore, in tutti i comparti, guadagnando anche posizioni di vertice. Cito per tutte, tra le manager, Sabrina De Filippis, amministratore delegato di Mercitalia Logistics, del gruppo Fs. E tra le politiche, Elisa De Berti, vicepresidente del Veneto e assessore agli Affari legali, Lavori pubblici, Infrastrutture e Trasporti.

Con la forza fisica che sarà sostituita in molti comparti dai robot e la digitalizzazione che avanza a passi da gigante, le donne possono senz'altro candidarsi a ricoprire posizioni, finora precluse, nei porti e negli interporti. Quando le gru che sollevano i container o i trailer si possono guidare da una sala controllo le barriere all'ingresso sono cadute. Come non hanno più ragione d'essere nell'autotrasporto, nei magazzini, nei gestori delle infrastrutture. Ma bisogna, prima di tutto, garantire servizi sul campo e un'organizzazione del lavoro "woman friendly". A partire dai più banali: bagni e spogliatoi. E contemporaneamente continuare a insistere

sulla parità di genere, a partire dalle retribuzioni, che per le donne restano tuttora più basse. E, qualora necessario, anche ricorrendo all'imposizione di quote rosa, come avviene per i consigli di amministrazione. In teoria non mi sono mai piaciute, nella pratica si sono spesso rivelate - ahimè - l'unico strumento che funziona.

L'Europa ci pone davanti ad obiettivi molto alti e stimolanti. Il green deal comporterà un cambio radicale in tutta la filiera dei trasporti con conseguenti benefici per l'ambiente. Secondo lei saremo in grado di rispettare tutte le scadenze e gli obiettivi che la comunità richiede?

Sarebbe davvero necessario ma temo di no. Penso, per esempio, che benché necessario, sia di difficile raggiungimento per l'Italia il target del 30% di merci trasportate via ferrovia al 2030, quando oggi siamo attorno al 12%. Così come la totale decarbonizzazione e il raggiungimento di emissioni zero al 2050: non abbiamo ancora tutte le soluzioni in termini di tecnologie affidabili e carburanti alternativi, in particolare per il trasporto marittimo ed aereo ma anche per i viaggi lunghi su gom-

Si sono accorti che la logistica è strategica solo durante il Covid, poi se ne sono nuovamente disinteressati

ma. Dobbiamo sfruttare tutte le potenzialità attuali e continuare ad investire in ricerca per accelerare la transizione ecologica ed energetica. In sintesi, bisogna crederci, lavorarci, sapendo però che non abbiamo ancora tutte le risposte. Fiere come la Green Logistics Expo, oltre a presentare le potenzialità dell'intermodalità e le soluzioni già disponibili, sono benemerite perché aiutano a costruire una cultura "green" nell'industria del trasporto e della logistica e vanno salutate con interesse e favore. Contemporaneamente, però, vanno intensificati gli sforzi perché altri Continenti, altri Paesi, i più energivori e oggi responsabili della quota preponderante delle emissioni, seguano le orme dell'Europa: da soli, noi europei, costituiamo una quota tutto sommato davvero piccola dell'inquinamento globale. I cambiamenti climatici sono sotto gli occhi di tutti e dobbiamo fare il possibile. Tutti.

Il Tema della comunicazione nel settore dei trasporti

sta assumendo sempre più importanza, passando dai canali tradizionali a quelli relativi ai social. Quali possono esser gli strumenti migliori per un evento come GLE e quali i target da raggiungere con maggior attenzione?

Il vero problema non sta nella comunicazione ma nella percezione che il Paese, le Istituzioni, la politica e persino la stessa industria manifatturiera hanno del settore. Si sono accorti della sua strategicità solo durante il Covid, poi, chiusa quella parentesi, se ne sono nuovamente disinteressati. A differenza di Paesi come l'Olanda, il Belgio, la Germania e anche la Francia, non c'è in Italia la consapevolezza di quanto logistica e trasporti siano cruciali, non solo per la crescita dell'economia nazionale e per l'export - che ci sta tenendo a galla - ma nella vita quotidiana delle persone. Per i generi di prima necessità, dal cibo alle medicine, ma sempre più, con il boom dell'e-commerce, per molto altro. Quasi tutto. Siamo in

presenza di un'enorme sottovalutazione delle sfide che quest'evoluzione pone sia al sistema delle imprese che al sistema Paese.

E' in questo contesto che va inquadrato il sostanziale disinteresse dei media, che si accendono solo a fronte di emergenze, scioperi, sciagure. Non ho consigli da dare ma resto convinta che sia necessario continuare a sensibilizzare in primis gli imprenditori, a partire da quelli della manifattura con le loro associazioni, e lavorare per aggregare il mondo dei trasporti e della logistica frammentato in 24, dicasi 24, associazioni di categoria firmatarie del contratto. Così che possano fare sentire meglio la propria voce. E, naturalmente, coinvolgere la politica, il Parlamento, i gestori della cosa pubblica. Una fiera come GLE già lo fa con la sua presenza e con la sua caratterizzazione "Green" che la distingue da altre manifestazioni. Direi che è questo l'angolo visuale più interessante per i media: la sostenibilità in tutte le sue declinazioni.



Fermerci: un'Associazione giovane perché c'è molto da fare nel settore ferroviario e rilanciare la "cura del ferro"

Un settore in piena transizione infrastrutturale e che richiede per le nuove sfide strategie forti e coerenti.



Giuseppe Rizzi, Direttore Generale Fermerci

Il recente Rapporto Annuale Fermerci sottolinea alcune criticità che potranno minare lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci in Italia. Quali sono e quali potrebbero essere le possibili soluzioni?

Il Rapporto Annuale Fermerci (consultabile sul nostro sito web <https://www.fermerci.it/studi/>) presentato al Senato della Repubblica il 9 Aprile scorso ha rappresentato un duplice approfondimento. Uno di tipo infrastrutturale e un altro di tipo ambientale.

Prima di affrontare i due focus è doveroso evidenziare che il settore nel corso del 2023 ha registrato una perdita di volumi di traffico. La riduzione è stata del 3,2% rispetto all'anno precedente, corrispondente ad una perdita di circa 1,7 milioni di treni / Km, come si evince dal grafico seguente, con prospettive preoccupanti fino al 2026.

Analisi infrastrutturale

A seguito della crisi economica e il conseguente crollo dei volumi

di traffico nel 2008, il trasporto ferroviario delle merci in Italia ha manifestato una ripresa a partire dal 2010, con una parziale tenuta anche di fronte al Covid-19. Nell'ultimo triennio, tuttavia, sono stati registrati ulteriori segnali di regressione accentuati nel corso del 2023, con prospettive preoccupanti per il 2024. I nuovi scenari geopolitici ed in particolare le interruzioni ferroviarie che impattano soprattutto il trasporto ferroviario merci mettono a rischio la tenuta del comparto ferroviario merci e complicano anche il raggiungimento degli obiettivi ambientali fissati per il 2030, il nostro settore è nel pieno di una transizione infrastrutturale e per fronteggiare le nuove sfide chiediamo una strategia forte e coerente. Nel 2024, per l'attuazione delle opere del PNRR, sarà interrotto circa il 60% delle linee ferroviarie, corrispondenti a circa 4100 giorni di indisponibilità delle stesse. Fino al completamento dei lavori è quindi necessario istituire un fondo complementare per consentire agli

operatori del trasporto ferroviario merci di traghettare la fine lavori del 2026 perché questa situazione provoca un'inevitabile perdita di competitività del trasporto ferroviario rispetto ad altre modalità di trasporto, pari al 3,2% rispetto all'anno precedente, destinata ad aumentare quest'anno e nel 2025. A livello europeo, l'Italia detiene la quarta rete ferroviaria più estesa, posizionandosi dietro a Germania, Francia e Polonia. La rete italiana, infatti, si compone di quasi 17.000 km di linee ferroviarie di proprietà statale, gestite da Rete Ferroviaria Italiana, e di 3.000 km di linee secondarie, di proprietà regionale e gestite da diverse società sia pubbliche che private. Tuttavia solo il 73% è elettrificato e solamente il 46% è a doppio binario, senza considerare poi che la rete nazionale è molto vulnerabile in quanto esposta ai danneggiamenti causati da frane ed eventi alluvionali che sempre più frequentemente si abbattano sul nostro territorio.

Ambientale

Il Rapporto inoltre ha esaminato il ruolo del trasporto ferroviario delle merci nel percorso di decarbonizzazione chiesto dalle Istituzioni Europee.

In termini di comparazione con il trasporto stradale delle merci, oltre l'analisi sul risparmio di CO₂, è stato valutato anche il consumo energetico. Riguardo a que-



Fonte dati: RFI

FERMERCI
ASSOCIAZIONE TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

sto profilo è stato calcolato che un treno merci di 700 tonnellate, quindi non a standard europeo (2000 tonnellate), equivale a 50 mezzi pesanti di tipo Euro6, permettendo di ottenere circa l'80% di consumi energetici in meno.

Le proposte per mitigare gli effetti negativi di questa transizione infrastrutturale e consentire agli operatori ferroviario merci di arrivare a fine anno 2026 sono tante, ma una è essenziale. La creazione di un Fondo Complementare a sostegno del settore per finanziare ulteriormente misure di incentivo già vigenti e funzionanti.

Occorre dire che il Gestore dell'Infrastruttura, RFI, sta facendo il massimo per sfruttare al meglio la capacità di Rete, tuttavia, siamo di fronte ad una mole di interventi sulla rete ferroviaria di portata epocale che oggettivamente è complessa da gestire con soddisfazione per i desiderata degli utilizzatori. Per questo motivo è fondamentale il supporto economico alle imprese.

FerMerci è un'Associazione che intende rappresentare a livello istituzionale gli interessi degli operatori del trasporto merci ferroviario in Italia. Quali sono secondo Lei gli interventi che gli operatori vostri associati ritengono necessari? In particolare ve ne è qualcuno di più rilevante di altri oggi?

L'Associazione Fermerci, nata nell'estate 2022 da 9 Associati fondatori, oggi rappresenta circa 60 operatori del settore, fra associati diretti e aggregati. Nel Manifesto fondativo e nei documenti costituenti è presente la volontà di rappresentare e fare sistema nel settore logistico ferroviario. Nei primi due anni tutte le attività

svolte dall'Associazione sono state svolte nell'interesse di tutte le identità da essa rappresentata.

Ad oggi c'è molto da fare per il settore, quando siamo nati abbiamo lanciato la proposta di rilancio della "cura del ferro", avviata qualche anno fa e poi interrotta, o meglio rimasta solo in alcuni provvedimenti.

È necessaria una nuova stagione di riforme a sostegno dell'intero comparto, questo a seguito degli eventi straordinari che stiamo vivendo e abbiamo vissuto negli ultimi anni (Pandemia, crisi energetica, tensioni geopolitiche e lavori PNRR).

In particolare fra le misure che i nostri associati richiedono, le principali sono:

- raddoppio del contributo previsto per il Ferrobonus nazionale fino al 2026
- aumento del 20% della contribuzione prevista dalla Norma Merci fino al 2026
- creazione di un ferrobbonus regionale in ogni Regione, laddove non presente, utilizzando l'intesa già prevista con il Ministero dei Trasporti
- creazione di un ferrobbonus portuale a sostegno della manovra ferroviaria nei porti, misura di incentivo al treno merci, facoltativa, a carico delle Adsp e non dello Stato centrale
- creazione di un voucher ferroviario merci per la formazione del personale di esercizio nel trasporto ferroviario delle merci, contributo economico da erogare direttamente a favore dell'allievo in formazione.
- attuazione delle misure previste nel PNRR riguardo alla digitalizzazione del settore.
- alleggerimento delle procedure di pagamento di tutti i bonus del settore.

Queste misure economiche sono necessarie a sostenere il settore fino a fine 2026, alcune di esse molto probabilmente saranno soppresse, nel momento in cui la Rete ferroviaria rimodernata, consentirà il trasporto più efficiente delle merci riducendo i

costi e rendendo più competitiva la modalità ferroviaria.

Rizzi: Le risorse economiche necessarie al sostegno del trasporto ferroviario merci, richieste fino al 2026, sono infinitamente minime rispetto ai volumi di incentivi percepiti da altre modalità di trasporto. Occorre considerarle come investimenti se valutiamo il risparmio in termini di costi ambientali ed energetici, sicuramente superiore rispetto alla spesa dell'incentivo.

Il ruolo della terminalizzazione e dell'ultimo miglio in particolare è fondamentale per il successo del trasporto intermodale. Qual è il punto di vista di Fermerci in merito?

Fermerci riguardo al sostegno verso l'ultimo miglio ferroviario ha avviato sin dalla nascita attività specifiche. Riteniamo innanzitutto che per aumentare lo shift modale verso la rotaia, occorra aumentare il numero dei punti di accesso alla rete, quindi terminal e raccordi, efficientare questo collegamento, rimuovendo ogni collo di bottiglia esistente. Il trasporto intermodale è il futuro della logistica!! Non occorrono spiegazioni, visto che è il modello in grado di mettere a sistema tutte le modalità di trasporto rendendo soddisfazione non solo agli operatori, ma anche ai clienti e all'ambiente. Quindi alla collettività. Per questo è essenziale un dialogo fra Terminal, MTO e Imprese ferroviarie. Ad oggi molti passi sono stati fatti in termini infrastrutturali a sostegno dell'ultimo miglio, ma la strada è ancora lunga.

Alla Green Logistics Expo del 2022, abbiamo lanciato un appello agli stakeholders per la redazione della Carta dell'ultimo miglio ferroviario, in questi due anni mediante i nostri Fermerci in Terminal abbiamo constatato sui territori le criticità ancora presenti. Stiamo lavorando alla stesura del documento che presenteremo nella prossima edizione dell'Expo di Padova.

E' stato calcolato che un treno merci di 700 tonnellate ottiene circa l'80% di consumi energetici in meno

Innovazione e dialogo le parole chiave per la logistica del futuro

I cantieri sono tantissimi e lo sforzo di RFI per le infrastrutture, è straordinario. Ciò, tuttavia, sta penalizzando molto le imprese ferroviarie, i terminal e tutto il mercato cargo che avrebbero bisogno di "mitigazioni"



Umberto Ruggerone, Presidente Assologistica

Da quando è Presidente di Assologistica una tematica su cui si è molto impegnato è, insieme ad altre, è quella della qualità della logistica, che significa investimenti su infrastrutture, tecnologie e sui "modelli logistici". Il suo mondo di riferimento sente questa impellenza e come sta procedendo questo suo impegno?

Personalmente credo che la capacità di innovare sia una delle componenti più rilevanti di ogni agire umano. A maggior ragione se si fa riferimento al mondo dell'impresa, segnatamente di quella logistica.

Talvolta il maggior sforzo sta nell'innovare gli approcci, ancor prima delle procedure. In tal senso ci sono resistenze al cambiamento che derivano da molte ragioni; alcune comprensibili altre meno. A me piace ricordare che la consuetudine non è altro che una innovazione che ha avuto successo.

Tuttavia, il dialogo con gli associati, con le altre rappresentanze, con le controparti, con i decisori (a vario titolo) è già di per se – in alcuni casi – una innovazione. Porsi in ottica costruttiva e collaborativa ha un ché di rivoluzionario. E alla lunga qualche soddisfazione arriva.

Alla logistica, in buona parte alla sua componente ferroviaria, è stata assegnata un'importante quota delle risorse del PNRR. A due anni di distanza si può essere soddisfatti del percorso fin qui fatto?

Luci e ombre. Dal punto di vista infrastrutturale i cantieri sono tantissimi e lo sforzo che RFI sta compiendo è straordinario. Ciò, tuttavia, sta penalizzando molto le imprese ferroviarie, i terminal e tutto il mercato cargo. Non avere previsto e predisposto strumenti di mitigazione delle conseguenze dei cantieri espone il settore a gravi rischi. Speriamo si riesca ad intervenire con azioni ad hoc. Altri interventi previsti dal PNRR e dal Fondo Complementare hanno avuto esiti in parte positivi (penso alle gru per i terminal) ed altri meno o per nulla (loco e carri). Occorre riflettere sulle ragioni dei passaggi a vuoto.

Green Logistics Expo mette l'accento su due questioni che ci sembrano centrali: la sosteni-

bilità e l'unitarietà del settore le cui componenti devono dialogare tra loro e presentarsi come un sistema unitario. È la strada giusta?

Sì certo. È la direzione giusta. Ma il percorso sarà lungo e accidentato. Innanzitutto, occorre chiarirsi su cosa si intenda concretamente per sostenibilità. L'ho già detto e lo ripeto: vedo un po' troppi loghi societari che diventano verdi e poche azioni concrete di filiera. Filiera estesa non solo agli operatori della supply chain ma all'intero ciclo economico. Ecco appunto l'unitarietà. Il CCNL della Logistica è in fase di rinnovo e – lato datoriale – lo firmeremo in 24. Le premesse non mi sembrano entusiasmanti. Noi come Assologistica perseguiamo una politica di accordi, ne abbiamo sottoscritti molti (Assiterminal, Federdistribuzione, Coldiretti, etc...). Andremo avanti così certi che la nostra visione sia costruttiva.

Con la pandemia la logistica ha avuto un importante risultato d'immagine, e di consapevolezza della sua importanza, presso la più larga opinione pubblica avendo garantito la tenuta del sistema. È un'onda che si è esaurita o è stata l'inizio di un percorso virtuoso e promettente?

Vedo un po' troppi loghi societari che diventano verdi e poche azioni concrete di filiera

È stata una fase di emergenza e come tale è stata vissuta, e in gran parte rimossa. Non eravamo super eroi allora come non siamo un comparto grigio come qualche titolo di giornale un po' sbrigativo sembra far credere. La complessità va compresa e gestita. Le semplificazioni finiscono per essere pericolose talvolta anche per chi le pratica.

Le fiere di settore sono sempre un'ottima occasione

di interazione e contatto, a tal proposito perché, per la sua realtà, è importante partecipare a Green Logistics Expo?

Ci partecipo con le mie aziende e con la mia Associazione. Credo come individuo prima ancora che come manager e presidente di categoria nel confronto, nel dialogo, nell'incontro delle reciproche tesi, con l'obiettivo della sintesi. Credo nella capacità delle persone di dialogare e di appren-

dere dall'incontro. Credo nelle storie che si intrecciano.

Con queste premesse non posso che considerare i momenti di interazione personale come indispensabili e vitali. Sono francamente un po' stufo della bidimensionalità piatta a cui ci hanno costretto con le video riunioni, preferisco la profondità non solo dimensionale che trovo in una stretta di mano.



Un'ottica brown field per i magazzini, elementi cruciali della logistica

La domanda è sempre più personalizzata e richiede la gestione integrata della supply chain, la logistica di magazzino e il trasporto sostenibile.



Renzo Sartori, Presidente Number 1 Holding

Parlamo di Sostenibilità, uno dei focus di Green Logistics Expo: oggi il tema della sostenibilità è di grande attualità, anche in considerazione delle richieste europee sulla riduzione delle emissioni, quanto per Number 1 è importante il concetto di "green transportation"? e come lo attuate?

Il concetto di sostenibilità è al centro della nostra filosofia aziendale in Number 1. Per noi, sostenibilità significa non solo ridurre le emissioni di CO2 ma anche migliorare l'efficienza operativa e promuovere pratiche responsabili in tutta la nostra catena di approvvigionamento. Recentemente, abbiamo ottenuto una certificazione prestigiosa che attesta il nostro impegno verso

pratiche logistiche sostenibili. Questo riconoscimento è il frutto di anni di lavoro e di investimenti significativi in tecnologie verdi e processi ottimizzati.

Abbiamo redatto un bilancio di sostenibilità che mostra chiaramente i risultati delle nostre iniziative sociali, di governance e ambientali. Ad esempio, abbiamo ridotto le emissioni di CO2 del 15% negli ultimi tre anni grazie all'uso di veicoli a basse emissioni e all'ottimizzazione dei percorsi di trasporto.

Utilizziamo tecnologie avanzate per monitorare e ridurre il consumo di carburante e promuoviamo la formazione continua dei nostri autisti su pratiche di guida eco-sostenibili. Il nostro impegno verso il "green transportation" non è solo una risposta alle normative europee ma anche una parte integrante della nostra responsabilità sociale d'impresa.

"Green warehousing": il magazzino è uno degli attori principali nel mondo della logistica oggi e data la sua importanza è indispensabile dotarsi delle più moderne tecnologie per coniugare efficienza e sostenibilità. A tal proposito come gestite le vostre infrastrutture?

Il magazzino è un elemento cruciale nel nostro sistema logi-

stico. Per coniugare efficienza e sostenibilità, abbiamo implementato tecnologie all'avanguardia nei nostri magazzini che tendano alla sistematica riduzione degli impatti ambientali, con l'obiettivo di promuovere l'utilizzo responsabile delle risorse al fine di preservarle per le generazioni future. Utilizziamo sistemi di gestione energetica che monitorano e ottimizzano il consumo di energia, impianti di illuminazione LED ad alta efficienza e soluzioni di automazione per migliorare la gestione delle risorse. Inoltre, i nostri edifici sono progettati e gestiti secondo criteri di sostenibilità ambientale, con particolare attenzione all'isolamento termico, all'uso di materiali eco-compatibili e alcuni sono dotati di impianti fotovoltaici per un'alimentazione energetica proveniente da fonti rinnovabili.

Non solo. Nel 2023 sono stati inaugurati due magazzini di nuova generazione, uno in provincia di Bologna e uno in provincia di Caserta, costruiti per Number 1 secondo un'ottica brown field.

In particolare il magazzino di Pignataro Maggiore, con una capacità di 100.000 posti pallet, è stato progettato per minimizzare l'impatto ambientale e ottimizzare l'efficienza operativa, consen-

Con l'integrazione dei sistemi operativi interni le informazioni sulle consegne diventano real time, accessibili e fruibili, supportando e rendendo possibile la previsionalità

do il recupero del suolo occupato grazie al ripristino di un sito dismesso, la riqualificazione del territorio dal punto di vista ambientale e il riutilizzo del 70% dei materiali preesistenti.

"Lean&Green", è un programma che ha l'obiettivo di promuovere la logistica sostenibile, attraverso la riduzione delle emissioni di CO2 e il contenimento dei costi. Ci vuole spiegare meglio di cosa si tratta?

In Number 1 abbiamo aderito a questo programma per migliorare continuamente le nostre performance ambientali. Attraverso l'adozione di tecnologie verdi e l'ottimizzazione dei processi logistici, siamo riusciti a ridurre significativamente le emissioni di CO2, contribuendo così alla lotta contro il cambiamento climatico obiettivo.

Con l'ausilio della piattaforma Greenrouter abbiamo l'obiettivo di calcolare e monitorare le emissioni di CO2 e derivanti dal trasporto e dai siti aziendali attraverso standard internazionali (ISO 14083 e GLEC FRAMEWORK). Tramite un'implementazione per-

sonalizzata del tool che include la gestione delle c.d. "entity", ovvero la funzionalità che permette di effettuare una scomposizione del viaggio in entità più piccole della singola fermata, sarà possibile effettuare un calcolo di emissioni per singola bolla.

Essendo ogni "entity" associata ad un cliente, sarà poi possibile ricavare report personalizzati per ogni singolo cliente.

Parliamo ora di logistica. Quali sono le migliori soluzioni richieste dei vostri clienti per la gestione della loro supply chain?

I nostri clienti richiedono soluzioni logistiche che siano efficienti, affidabili e sostenibili. Per soddisfare queste esigenze, offriamo una gamma completa di servizi personalizzati, tra cui la gestione integrata della supply chain, la logistica di magazzino e il trasporto sostenibile.

Lungo questa direttiva si inseriscono le diverse iniziative di ottimizzazione dei processi logistici messe in atto da Number 1 in collaborazione con i vari attori della filiera.

Progetti che consentono

un'ottimizzazione dei flussi di distribuzione, una migliore saturazione dei mezzi, una riduzione dei tempi di attesa allo scarico e un miglior flusso di informazione dei dati implementando processi di digitalizzazione in un'ottica di reale sviluppo sostenibile della filiera logistica.

Ne è un esempio Number 1 Online che grazie all'integrazione dei sistemi operativi interni in una logica di piattaforma online, rende le informazioni sulle consegne real time, accessibili e fruibili da diverse funzioni aziendali, supportando la previsione, la pianificazione degli ordini e delle risorse di magazzino e trasporto in ottica di continuous improvement. La visibilità di questi dati, migliora l'interlocuzione con fornitori e clienti e permette di efficientare il servizio erogato focalizzando l'attenzione sulle eccezioni al processo standard.

Utilizziamo strumenti avanzati di analisi dei dati e siamo costantemente alla ricerca di nuove tecnologie e metodologie per migliorare la nostra offerta e rispondere così alle sfide di un mercato in continua evoluzione.

SOS-LOGistica: attenzione ai segnali deboli per anticipare trend e nuove opportunità

Si deve credere che sia possibile sviluppare soluzioni di logistica più sostenibili senza compromettere la propria competitività economica



Daniele Testi, Presidente SOS-LOGistica - associazione per la logistica sostenibile

SOS LOGistica è stata la prima associazione in Italia a lavorare per raccogliere e disseminare buone pratiche di logistica sostenibile e partecipa a GLE sin dalla sua prima edizione. Cosa è cambiato nel settore in questi venti anni di attività?

La consapevolezza rispetto alle tematiche di sostenibilità è molto aumentata. Il settore logistico inizia a comprendere l'opportunità rispetto a nuovi modelli e organizzazioni che si centrano sulla condivisione del valore per abbattere i rischi e creare competitività sul medio lungo periodo. Come ogni cambiamento, ci sono accelerazioni e rallentamenti. La tecnologia sicuramente aumenterà le opportunità per soluzioni a minor impatto ambientale ma il lavoro più grande riguarda il cambio culturale delle organizzazioni, che non può essere conseguenza di normative o obblighi di reportistica. Insomma, la strada da percorrere è ancora lunga e notiamo una differenza sostanziale sul grado di maturità in altri paesi europei. L'Italia deve sicuramente aumentare la velocità di trasformazione, però è ancora in tempo, se comincia ora.

Il convegno che state organizzando per l'edizione GLE del 2024 si intitola Green o

Greenwashing: il valore della credibilità. Che testimonianza porterete?

A GLE avremo anche dei workshop all'interno del villaggio della logistica sostenibile grazie agli interventi di numerosi soci. Parleremo di energia con Comunità Energetiche. Di qualified home delivery con Energo. Sempre in tema di transizione energetica, Integra (Gruppo Laghezza), intervenga' sulla logistica delle rinnovabili.

Lo studio Margiotta e IS Consulting divideranno le novità in tema di appalti, così come si parlerà di innovazione nel trasporto elettrificato con Four sustainable logistics e Multitrax. Avremo infine interventi sui modelli e percorsi di trasformazione sostenibile per le aziende di logistica e trasporti con la boutique di consulenza Piano 23, nuove formule per l'associazione del rischio con Thames Marine&Logistics Insurance Agency, mentre l'Interporto di Livorno condividerà le novità legate al truck village. Tornando, invece, al convegno del 9 ottobre alle 15, abbiamo invitato illustri relatori per mettere a confronto la ricerca di credibilità nelle catene di fornitura logistica con gli enti che tale credibilità aiutano a garantire. Dopo un inquadramento da parte di SOSistica e SDA Boc-

coni, interverranno Barilla, Riso Scotti, Ferrero, Bureau Veritas, BSI e Forvis Mazars Group. Abbiamo anche invitato Federconsumatori, per portare il punto di vista del beneficiario finale di tale credibilità, ovvero il consumatore finale.

Sostenibilità e intermodalità: quali sono le strategie che gli operatori oggi possono utilizzare per ottimizzare gli aspetti economici e quelli ambientali nel settore del trasporto merci? Un settore in costante evoluzione che però sembra sempre vincolato a strade congestionate o a inefficienze organizzative e infrastrutturali; come l'intermodalità può contribuire al processo di crescita sostenibile.

L'intermodalità rappresenta per eccellenza la soluzione di trasporto più sostenibile per le medie lunghe distanze. Se parliamo di ferrovia, spesso dimentichiamo che è una soluzione elettrificata che può garantire alta capacità di trasporto e basse emissioni. Se abbinata ad un ultimo miglio con mezzi alimentati con bio LNG, Hvo o elettrici vuol dire tagliare del 90 per cento le emissioni e garantire una qualità di servizio per gli autisti molto superiore. Anche l'abbinamento con il trasporto marittimo rappresenta per l'Italia

Donne e logistica: esempi come quello di Cecilia Battistello sono fondamentali per abbattere pregiudizi di genere

una grande opportunità, anche se le emissioni delle navi sono ancora da ottimizzare, non essendo disponibile una tecnologia definitiva a basso impatto. L'elettificazione (cold ironing) risolve le emissioni durante le operazioni in porto evitando l'uso dei generatori diesel per i servizi ma non è ancora disponibile per sostituire il bunker necessario per le medie e lunghe distanze. Il mercato guarda comunque con attenzione alla possibilità di muovere più merce sulla ferrovia, ma scontiamo ancora un ritardo sull'efficienza delle infrastrutture soprattutto sulle operazioni di manovra ferroviaria di ultimo miglio (shunting) spesso economicamente insostenibili e con livelli di affidabilità ancora spesso da costruire. La competitività di un trasporto ferroviario si gioca soprattutto sulle fasi di manovra e terminalizzazione. Mancano impianti moderni e affidabili anche nei porti e quindi auspichiamo che il piano di sviluppo di RFI arrivi velocemente a compimento.

Il ruolo della digitalizzazione. Strumenti, rete, innovazione, intelligenza artificiale: in questa nuova era di sviluppo come possiamo sfruttare al meglio le nuove tecnologie e potenziare un settore che, a tratti, resta ancora tanto ancorato al passato? In particolare, quali potrebbero essere gli strumenti di breve, medio e lungo periodo per uno sviluppo digitale della logistica non solo aziendale ma anche a livello di sistema Paese?

SOSLOGistica è stata tra le prime organizzazioni a inserire nel proprio protocollo una attenzione particolare al tema dell'in-

novazione aperta e di sistema come elemento fondamentale nel percorso di trasformazione sostenibile e miglioramento delle proprie performance. La tecnologia è ancora percepita come uno strumento disponibile solo per i grandi operatori e dobbiamo registrare una grandissima distanza tra chi innova (startup) e chi potrebbe beneficiare di tali soluzioni. Anche qui spesso è un problema di cultura aziendale ed apertura a valutare nuovi fornitori uscendo dal modus operandi. Più facile quando si parla di investimenti hardware (mezzi) meno quando invece si tratta di modificare processi chiaramente inefficienti come spesso vediamo con dati gestiti manualmente e digitati innumerevoli volte per essere trattati da sistemi che non si parlano. L'intelligenza artificiale giocherà un ruolo fondamentale ma probabilmente su tecnologie e processi che non vediamo. Basta salire su un aereo o una nuova metropolitana o ancora su un mezzo elettrico per capire che tale tecnologia è già disponibile per ottimizzare sistemi di guida, di navigazione, di frenaggio etc. E quello che sta cambiando è la possibilità di interagire e usare linguaggi umani per utilizzare tali tecnologie, usando interfacce utente conversazionali o semplici. Questa trasformazione non esclude nessuno e sarà necessario per il settore dotarsi di nuove competenze e quindi, questo non facile, diventare più attrattivo verso i giovani che saranno i protagonisti di questa rivoluzione.

La rete. Collaborazione e cooperazione possono essere leve incredibili per crescere e migliorarsi, anche se a volte, tra gli operatori, c'è un innato istinto di protezione che ci spinge a chiuderci. Come la condivisione del Know-how può aiutare? L'esperienza in SOS LOGistica in questi anni è stata positiva? Può raccontarci qualche Best Practices?

SOSLOGistica è nata come ecosistema. Chiediamo ai soci che

sperimentano nuove tecnologie e processi di mettere a disposizione il know how ad altri soci che potrebbero beneficiare di questa esperienza. Non è sempre facile, ma nei nostri convegni abbiamo sempre messo attenzione ai segnali deboli per anticipare trend e nuove opportunità. È successo molti anni fa con il tema del gas naturale liquefatto e sulle sfide per creare infrastrutture di ricarica. Abbiamo seguito partner come LC3 e Maganetti che per primi hanno compreso l'importanza di diventare produttori dei propri carburanti e non solo semplici utilizzatori. Sta avvenendo lo stesso con il tema del camion elettrico per le medie e lunghe distanze dove vediamo operatori che stanno sperimentando e quindi imparando a come gestire al meglio questa evoluzione che ha ancora dei limiti di sostenibilità economica importanti. Interessante vedere in questo caso come cambiano anche i modelli di vendita per questi servizi con operatori come Four sustainable logistics che diventano architetti di rete per i propri partner andando a proporre nuovi modelli di consegna che integrano volumi, flussi e necessità di tempistiche diverse tra soggetti committenti multipli. L'idea di piazzare un mezzo elettrico ad un cliente con i costi di acquisto attuali vuol dire spostare sul committente tutto il rischio del nuovo investimento ed il mercato non è ancora pronto anche se ha bisogno di ridurre le emissioni per effetto di normative più stringenti ed una domanda finale più attenta alla reputazione che sta dietro ai prodotti di consumo.

Potremmo citare molti altri esempi nel settore delle operazioni portuali, ad esempio, per velocizzare processi di carico e scarico e quindi poter vendere servizi con rese ottimali ma minor velocità di navigazione, come fa ad esempio il gruppo Grendi grazie al sistema delle cassette su cui prepara il carico unitizzato con grande anticipo.

Insomma, ogni socio SOSLO-



Gistica condivide una filosofia di base ovvero credere che sia possibile sviluppare soluzioni di logistica più sostenibili senza compromettere la propria competitività economica. Inquinare di meno o essere socialmente più responsabili non vuol dire lavorare in perdita. Le aziende che riescono a mettere la sostenibilità nell'ambito delle proprie scelte strategiche lo dimostrano con risultati di crescita superiore rispetto a coloro che ritengono queste tematiche una moda passeggera o ancora peggio un processo da trattare con superficialità con azioni di facciata.

Siamo confidenti che gli imprenditori italiani ricadano nella maggior parte dei casi nella prima categoria. SOS LOGistica è da

vent'anni parte di questa trasformazione. Continueremo al fianco dei nostri soci e di tutti coloro che lo decideranno ad impegnarci per aiutare il settore ad evolvere verso un futuro più sostenibile e responsabile.

Se le dicessi "una donna che ha colorato di rosa la logistica"? Ci parli di Cecilia Battistello, una donna in un mondo di uomini.

Più che parlare di una sola donna a cui credo sarebbe giusto affiancare nel ricordo tutte le altre che hanno ottenuto importanti successi nel settore, sarebbe il caso di parlare delle difficoltà che ancora si registrano per creare ambienti di lavoro inclusivi. La tecnologia inizia ad aiutare come per esempio accade con i mezzi

elettrici che, pochi lo dicono, hanno caratteristiche di guidabilità adatte sempre di più ad entrambi i generi. Avremmo sempre più bisogno di personale in grado di gestire programmi e software di pianificazione e controllo che richiedono capacità di multitasking. Condizioni che ho visto in prima persona riguardare soprattutto le donne (entrare in una control room di un terminal a Singapore per vedere con i propri occhi). Insomma, l'esempio di grandi manager come Cecilia Battistello sono fondamentali per tracciare una strada che ha ancora molti ostacoli davanti. Da uomo e da padre di due figlie più che parlare mi sento di dover agire per eliminare ogni possibile pregiudizio di genere in questo settore.

Un piano di sviluppo per i Porti italiani che contrasti approcci concorrenziali

Per l'economia del Nord Est e dell'intero Paese va riconquista la centralità dei terminali dell'alto Adriatico, ne va del rafforzamento delle imprese locali. Ogni Nodo Core e Comprehensive va dotato di efficienti dotazioni infrastrutturali di "ultimo miglio"



Guglielmo Davide Tassone, Vicepresidente Fedespedi con delega allo sviluppo delle risorse umane

Una delle principali evidenze emerse dal Report pubblicato dal Centro Studi Fedespedi dedicato agli impatti della crisi di Suez sul settore del trasporto marittimo è un andamento differente dei traffici tra i due versanti della penisola. Come si spiega questo fenomeno?

Effettivamente i porti del Mar Tirreno stanno registrando performance migliori - La Spezia +8,9%, Salerno +5,1% e Genova +1,1% -, mentre i porti del Mar Adriatico stanno soffrendo di più - Trieste -17,3%, Venezia -12%, Ravenna -15,8%. La causa di questo andamento è legata alla riprogrammazione delle nuove rotte che, anziché transitare per il canale di Suez, passano dal Capo di Buona Speranza ed entrano

nel Mediterraneo dallo Stretto di Gibilterra a Ovest. Al netto di questa divergenza, dal Report emerge che in generale nel primo trimestre del 2023 i porti italiani hanno registrato nel complesso una flessione di traffico di oltre il 3%. La ragione di questa performance negativa è spiegata in primo luogo dall'andamento del commercio internazionale del nostro Paese: esportazioni +0,6% e importazioni -10,4%.

Alla luce dei risultati dello studio sopra citato, quali possono essere le azioni prioritarie che i porti italiani devono intraprendere?

Serve innanzitutto promuovere un piano di sviluppo organico e funzionale del sistema portuale nazionale, fondato sull'individuazione di priorità e investimenti strategici per il Paese, che sappia valorizzare le specificità dei territori portuali e che contrasti ogni approccio di concorrenza tra i porti italiani.

Per quanto riguarda gli investimenti necessari per rafforzare l'efficienza e la qualità del servizio e, dunque, la nostra capacità di attrarre traffici, crediamo sia necessario intervenire in modo specifico sulle infrastrutture portuali, non solo fisiche ma anche a livello di software. In particolare,

occorre puntare alla messa a terra del progetto PNRR di una nuova piattaforma logistica digitale, interoperabile e sicura, al servizio degli operatori della filiera logistica e del traffico merci che passa dai porti del Paese. Parallelamente, il settore logistico e delle spedizioni non può prescindere dal complesso quadro normativo delle semplificazioni, a partire dall'attuazione delle ZES e ZLS e del Sudoco.

Come ritiene che possano essere utili al sistema Paese l'esperienza e la competenza delle imprese di spedizioni internazionali, soprattutto per riorganizzare una supply chain più efficiente, più digitale, più sostenibile, più resiliente?

Questa è proprio la missione delle imprese di spedizioni: stare al fianco della clientela, le imprese di import-export nazionale, e trovare la soluzione più adatta per garantire il traffico anche davanti a shock esterni - come appunto l'attuale crisi di Suez - che determinano cambiamenti di rotte, allungamento delle tempistiche di viaggio o altre criticità. Il supporto delle nostre imprese si fonda proprio sulla profonda conoscenza dei mercati internazionali e sulla fitta rete di partner e fornitori che coordiniamo, super-

Le migliori performance per i porti del Tirreno sono conseguenza della riprogrammazione delle rotte che evitano Suez e passano dal Capo di Buona Speranza

visionando tutte le fasi operative della supply chain.

Alla luce di questo scenario, è possibile investire anche a sostegno della sostenibilità ambientale?

La Federazione dal 2020 è impegnata concretamente in iniziative volte a fare cultura della sostenibilità ambientale e che

mirano a rafforzare la capacità delle imprese di spedizioni di incidere sull'impatto ambientale di tutti i processi logistici grazie a metriche e indicatori di misurazione di esternalità e performance green.

Guardiamo inoltre con fiducia allo sviluppo di un sistema di trasporto merci sempre più

intermodale. Tuttavia, per la realizzazione di questo obiettivo, è imprescindibile completare e realizzare le iniziative infrastrutturali in alcuni casi già finanziate, prevedendo, inoltre, meccanismi di incentivo per i terminal che sostengono lo sviluppo del traffico ferroviario e la fluidità delle movimentazioni.



La sfida non è più grande se sei donna, la sfida è grande perché la responsabilità è grande

Un Interporto si deve porre a servizio delle imprese e del territorio secondo criteri di basso impatto ambientale. L'obiettivo si raggiunge attraverso il trasporto su ferrovia sulle lunghe e medie distanze



Valentina Tringale, Terminal Manager Interporto Padova

Una donna ai comandi. Quello logistico è un mondo percepito come "da maschi" quando invece, come lei dimostra, non ci sono problematiche di genere nella gestione di un terminal. Ma quanta strada dobbiamo ancora fare per normalizzare il ruolo e la figura femminile?

La strada da fare è ancora molta, ma credo che già oggi questa strada sia meno in salita rispetto a qualche decennio fa, mi auguro possa essere in discesa nei prossimi anni in modo che le generazioni di giovani donne possano decidere di percorrere una carriera all'interno del mondo dei trasporti e della logistica, libere di scegliere di seguire la loro passione ma soprattutto di non fermarsi davanti a nessuna barriera, tanto meno di genere.

Sono estremamente convinta che nel mondo dei trasporti come in ogni realtà si debba guardare alle capacità prima del genere, e alla volontà di riuscire e costruire. Il genere non dovrebbe mai essere una barriera e dal mio punto di vista nel mondo dei trasporti non lo è. Una donna ai comandi del terminal ha le stesse difficoltà di un uomo, nella gestione dei mezzi, dei collaboratori, dei clienti. La sfida non è più grande se sei donna, la sfida è grande perché la responsabilità è grande.

Non dico sia semplice o naturale, o che non si incontrino delle difficoltà, ma ritengo che, quando si accetta un ruolo di comando, non ci si debba mettere in discussione in quanto donne né tanto meno in quanto donne in un mondo a forte trazione maschile, dobbiamo metterci in discussione a prescindere da tutto e da tutti e dal contesto stesso, in ottica di migliorarci e per dare il meglio. Non diamoci per scontati, mai, uomini o donne che siamo. Cerchiamo di uscire da schemi "tradizionalisti", qui ad Interporto Padova lo stiamo facendo.

Interporto Padova Spa è un centro logistico intermodale di eccellenza. Ci parla del suo terminal? Quali sono le principali attività?

Mi sento di poter afferma-

re che Interporto Padova è una delle più avanzate piattaforme intermodali a livello europeo ed è Nodo Core della rete trans europea di trasporti TEN -T, posto lungo due dei nove Corridoi Europei di trasporto; si pone a servizio delle imprese e del territorio secondo criteri di basso impatto ambientale, obiettivo raggiunto attraverso il trasporto su ferrovia di container, semirimorchi e casse mobili, sulle lunghe e medie distanze, collegando le merci del nostro tessuto produttivo con Germania, Olanda, Polonia, Ucraina e presto anche Inghilterra, oltre ai principali terminal marittimi italiani.

L'area intermodale dispone complessivamente di 18 binari di carico e scarico. 10 di loro sono lunghi fino a 750 metri e 8 sono serviti da 6 gru elettriche a portale su binario (RMG) idonee alla movimentazione di tutte le tipologie di unità di carico, con una previsione di movimentare fino a 400.000 TEU entro fine 2024.

È operativa un'area di parcheggio di oltre 50 mila mq, dedicata specificamente ai semirimorchi che devono essere caricati/scaricati dai treni intermodali, con circa 300 stalli.

Il terminal dispone inoltre di un'ampia area doganale certificata AEO che permette la gestione

Interporto Padova ha un innovativo impianto fotovoltaico per l'alimentazione delle attività del Terminal e un sistema di accumulo di energia per funzionare di notte



delle merci sottoposte a vincoli doganali mediante l'innovativo servizio dei fast corridor.

Presto sarà operativa una nuova officina per la riparazione dei carri ferroviari a servizio degli operatori; tale novità andrà a completare l'offerta di servizi per la manutenzione e riparazione delle unità intermodali di carico già attiva e collaudata.

Interporto Padova ha un terminal terrestre dotato di avanzati sistemi tecnologici con un moderno sistema di gate automatizzati, software gestionali, Planning Room e ROS Room per la gestione in tempo reale di tutte le operazioni. Quanto è

importante e quanto l'aiuta la tecnologia nel suo lavoro?

La tecnologia è ormai diventata essenziale nella gestione di tutte le nostre attività, a partire dai gate automatici: per i mezzi stradali è previsto infatti il riconoscimento automatico delle unità di carico, grazie a 5 gate-in e 3 gate-out, garantendo quindi una riduzione drastica dei tempi di attesa; la permanenza media di un mezzo in Terminal per completare un ciclo completo di scarico e ricarica è inferiore ai 30 minuti, con benefici evidenti in termini di produttività ed efficienza, oltre che vantaggi in ottica green grazie alla riduzione delle emissioni. È previsto inoltre per i carri ferro-

viari in entrata e uscita per tutti i binari di carico e scarico il riconoscimento automatico grazie a 2 portali ferroviari che garantiscono, grazie all'interfaccia diretta con il nostro avanzato software gestionale TOS, la gestione in tempo reale di tutti i servizi presenti in ambito terminalistico.

Da sottolineare, infine, che Interporto Padova ha realizzato un innovativo impianto fotovoltaico destinato all'alimentazione delle attività del Terminal, principalmente delle gru elettriche a portale, e un sistema di accumulo di energia a batteria in grado di alimentare il Terminal anche nelle ore notturne.



Concentrare gli investimenti nello sviluppo tecnologico

Visto l'andamento delle tecnologie, i nostri porti avranno bisogno di un enorme incremento dell'energia disponibile



Matteo Tosi, Country managing director di Kuenz

Oggi è importantissima la figura del sustainability manager

Innovazione e digitalizzazione sono colonne portanti di tutta la filiera di movimentazione delle merci. Tanto è stato fatto, ma tanto è ancora da fare. Dal vostro punto di vista quanto è importante lo sviluppo tecnologico nella supply chain?

Innovazione e digitalizzazione... sì, in effetti parole molto abusate... si adattano ad ogni tipo di settore e se ne parla in continuazione. Caliamoci nella supply chain dove le sfide sono concentrate nella transizione ecologica e nella decongestione delle vie di trasporto. Cosa si può innovare? Praticamente tutto, non c'è limite all'innovazione e alla creatività, non mi sento di escludere che un domani si possano movimentare le merci con mezzi molto più ef-

ficienti, silenziosi, automatici, volanti, ecc. Mentre per la digitalizzazione il limite risiede nel campo di applicazione. Quindi lo sviluppo tecnologico, che di natura tende a migliorare i processi, è la via da percorrere e dove concentrare gli investimenti.

Kunz e la sostenibilità: quanto questo aspetto è importante per voi e quali sono le strategie adottate per la sua tutela?

Da oltre 4 anni KUENZ ha istituito la figura del 'sustainability manager' in azienda. L'obiettivo della figura sta nel quantificare ed analizzare l'impatto ambientale dei singoli processi aziendali relativi alla progettazione, costruzione, trasporto e messa in servizio delle nostre gru, coinvolgendo ovviamente anche i nostri fornitori. Il risultato si è rivelato sorprendente, siamo riusciti ad ottimizzare i processi e abbiamo scoperto che alcune attività in apparenza banali comportavano un importante impatto ambientale. Come conseguenza abbiamo messo in routine di verifica il miglioramento dell'impatto ambientale di ogni

attività e processo. Per dare un'idea dell'importanza della figura, il 'sustainability manager' riporta direttamente al CEO.

La dotazione di equipment nei terminal italiani è cresciuta grazie al recente bando MIT su fondi PNRR. Ritene che ci sia ancora bisogno di investimenti nel settore?

Diciamo che in questo caso non si è mai sazi abbastanza! Fatto salvo per alcuni abusi, ritengo che il bando del MIT abbia sensibilmente migliorato il parco macchine esistente, collegandolo ad una digitalizzazione più spinta. I costruttori di equipment hanno registrato annate d'oro con vendite e marginalità da record. Ci si aspetta un periodo più calmo adesso. Ulteriori incentivi sugli equipment potrebbero avere un effetto boomerang quando, prima o dopo, finiranno. Ora tocca al risparmio energetico ed alla transizione ecologica. Visto l'andamento delle tecnologie, i nostri porti avranno bisogno di un enorme incremento dell'energia disponibile, sia per i macchinari sempre più elettrici, sia per alimentare le navi attraccate.

PCC Intermodal SA l'intermodalità nel Corridoio Baltico-Adriatico

*Garantiamo collegamenti ferroviari
dalla Polonia con Italia, Ucraina, Germania,
Paesi Bassi e Belgio*



Monika Konsor-Faferek, Marketing & Development Director
PCC Intermodal

PCC Intermodal SA è un operatore intermodale polacco che gestisce una rete di moderni terminal e collegamenti ferroviari regolari, che giornalmente collegano regioni diverse. Dal 2023 PCC Intermodal, insieme a Interporto Padova, ha avviato un collegamento intermodale regolare tra Polonia e Italia, grazie al quale, i clienti che trasportano merci da/per l'Italia hanno un'alternativa valida al trasporto stradale per le lunghe distanze. Attualmente PCC Intermodal non collega solo Italia e Polonia, ma offre collegamenti regolari tra anche tra Polonia e

Ucraina, Germania, Paesi Bassi e Belgio. L'azienda è presente sul mercato dal 2005 e appartiene al gruppo PCC SE impiegando oltre 500 persone.

PCC dispone di una propria licenza ferroviaria per la Polonia e gestisce i flussi di container utilizzando locomotive, camion, telai, piattaforme ferroviarie di vario tipo e container HQ PW da 45 piedi. I principali clienti di PCC Intermodal sono: linee di navigazione, operatori di cisterne, società di spedizione.

Con la sua flotta di container da 45 piedi, PCC Intermodal serve con successo anche i produttori diretti (esportatori e importatori) con i loro impianti di produzione situati nell'area più vicina ai terminal delle società.

L'operatore gestisce 4 moderni hub situati in Polonia centrale

(Kutno), Bassa Slesia (Brzeg Dolny), Alta Slesia (Gliwice), Regione di Berlino/Brandeburgo (Fankfurt Oder), e Depo nella regione di Podkarpatia (Kolbuszowa). Assicurando collegamenti giornalieri tra tutte queste regioni e i porti polacchi Danzica/Gdyni, ma anche in Germania (Hmaburg, Bremerhaven, Duisburg), Paesi Bassi (Rotterdam), Anversa (Belgio) e Ucraina (Mostiska), da dove vengono effettuate ulteriori consegne interne.

"L'intermodalità è una grande opportunità per la crescita sostenibile del commercio internazionale e della logistica nel Corridoio Baltico-Adriatico; pertanto, consideriamo il trasporto intermodale come il futuro della ferrovia e della logistica intelligente e moderna di cui abbiamo bisogno oggi".

**Lavoriamo per linee di navigazione,
operatori di cisterne,
società di spedizione**

The company is managing network of modern terminals and regular train connections in between, linking many different regions by daily intermodal connections.

Since 2023 PCC Intermodal together with Interporto Padova has launched regular intermodal connection between Poland and Italy.

Thanks to this match clients transporting goods to/from Italy has gain the alternative to the long distance road. Now PCC Intermodal is offering regular connection by linking Poland, Italy, Ukraine, Germany, Netherlands and Belgium. The company is present on the market since 2005. It belongs to PCC SE Group.

The operator employs over 500 people.

The operator has its own rail license for Poland, manages containers' flows using its contracted and own: locomotives, trucks, chassis, rail platforms of different kinds and 45 ft HQ PW containers.

The main clients of PCC Intermodal are: shipping lines, tank operators, forwarding companies.

With the fleet of 45 ft containers PCC Intermodal successfully serves also directly producers (exporters and importers) with their production facility located in the nearest area of the companies' terminals.

The operator manages 4 modern transshipments hubs located in: Central Poland (Kutno), Lower Silesia (Brzeg Dolny), Upper Silesia (Gliwice), Berlin/Brandenburg Region (Fankfurt Oder), and Depo in Podkarpatia Region (Kolbuszowa) ensuring daily connections between all those regions and: Polish Ports (Gdańsk/Gdyni), Germany (Hmaburg, Bremerhaven, Duisburg), Netherlands (Rotterdam), Antwerp (Belgium), Ukraine (Mostiska) from where further inland deliveries are being provided.

"Intermodality is a great opportunity for the sustainable growth of international trade and logistics in the Baltic-Adriatic Corridor; therefore, we see intermodal transport as the future of rail and smart, modern logistics that we need today."



Dedicati a ciò che ami



scopri di più su www.brt.it



Fai viaggiare la tua
passione, noi pensiamo
alle tue spedizioni.

 Stay Ahead



Infrastrutture complementari per garantire l'accessibilità e la rapidità di spostamento di persone e merci

È tempo di aggiornare norme, regolamenti e progetti che datano ormai più di vent'anni.



Carlo Vaghi, Presidente Autostrade dello Stato

Dott. Vaghi, lei è da anni uno dei più autorevoli esperti in economia dei trasporti, e recentemente è stato anche nominato dal Governo, Presidente della neonata società Autostrade dello Stato.

Il settore del trasporto merci ha sperimentato nell'ultimo periodo una serie di eventi che hanno influenzato i flussi di traffico. Con particolare riferimento al settore del trasporto intermodale quali ritiene possa essere l'evoluzione nel medio periodo alla luce dell'evoluzione della normativa europea (Direttiva trasporto combinato, Direttiva Pesì massimi ammessi)? E che ruolo possono avere gli interporti italiani?

Il trasporto intermodale in Europa è stato caratterizzato da un declino marcato nel 2023 (-10,5% rispetto al 2022) a causa di fattori esogeni e non dovuti a mancanza di efficienza da parte degli operatori: la chiusura di alcune importanti linee di corridoio, l'intensificarsi degli scioperi e il trend del traffico container marittimo hanno influito sulla performance del trasporto combinato e di inoltre container. La crisi di Suez e la crescita economica stagnante in Europa fanno perdurare il trend di traffico negativo anche nella prima parte del 2024. In questo senso, ritengo che fattori repentini e imprevisti come gli attacchi degli Houthi, o la chiusura di una linea ferroviaria anche solo per 3 mesi, abbiano conseguenze che

si possono assorbire solo nel lungo termine: se le navi non scalano il Mediterraneo per non passare da Suez, la catena logistica si adatta all'aumento dei noli e dei tempi di navigazione. Ovviamente è la parte terrestre della catena che si deve adeguare, e normalmente i camion lo fanno più velocemente dei treni, in questo caso a scapito del sistema logistico e dei porti italiani. Se poi non è possibile inoltrare la merce a nord delle Alpi perché una linea di valico è interrotta (Gottardo e Frejus dall'anno scorso, Sempione questa estate), occorrono anni per tornare all'intermodale, anche per i clienti più fidelizzati.

In questo scenario, le azioni regolamentari europee rischiano di avere impatto positivo solo nel lungo termine. La Direttiva sul trasporto combinato è vecchia di 32 anni, e sicuramente quella nuova sarà più in linea con la realtà del mercato. Ricordiamoci però che è in pipeline da almeno 10 anni, già respinta una volta, e sostituire la definizione di trasporto combinato basata su distanze ambigue con un'altra basata sul risparmio di costi esterni rischia di rinnovare discussioni infinite su come i costi esterni siano calcolati. La Direttiva sui pesi in teoria può aumentare l'efficienza del trasporto stradale e diminuisce l'inquinamento, ma certo non incentiva gli investimenti in semirimorchi "gruabili" e di attrezzature per il transhipment, che sono alla base di ogni genere di domanda per l'intermodale: la

merce va su treno solo se le unità di carico possono andarci. Infine, non dimenticherei la proposta di Direttiva sul Capacity Management ferroviario, che purtroppo nella versione uscita dal Consiglio Europeo lascia ancora troppa discrezionalità ai gestori nazionali dell'infrastruttura nell'assegnazione di tracce e priorità per i treni merci. Su questo aspetto ben poco è cambiato dal 2010, anno di pubblicazione del Regolamento europeo sui corridoi ferroviari, e nonostante tutte le iniziative di coordinamento dei corridoi.

Il tema della distribuzione urbana delle merci non ha mai preso piede in Italia a causa di una serie di problemi organizzativi, normativi e di commitment degli operatori. Quali possono essere gli strumenti da adottare, grazie anche alla digitalizzazione e alle nuove forme di concertazione, per un suo rilancio?

In realtà l'Italia è sempre stata all'avanguardia in Europa sulle sperimentazioni di city logistics, ma forse il mio giudizio è influenzato dall'aver lavorato per oltre 10 anni sulla tematica in centri di ricerca (Certet-Bocconi) e società di consulenza (prima Gruppo CLAS e poi FIT Consulting) che si occupano di city logistics da fine anni '90, cioè da quando la logistica urbana era un "oggetto non identificato" nel panorama del trasporto merci. Le ricette di city logistics non possono più essere quelle di vent'anni fa, e che hanno generato il successo di Ci-

L'Italia è sempre stata all'avanguardia nella Logistica urbana. Cityporto ne è un esempio. Oggi è ancora tempo di innovazione

typorto, in un'era geologica della logistica pre-digitale, prima del boom dell'e-commerce e dei locker. Gli ingredienti principali a mio parere sono sempre gli stessi: convincere gli operatori a cooperare e condividere informazioni per assicurare veicoli carichi e meno inquinanti in città, sotto l'egida di un operatore neutrale. Ieri era la condizione necessaria per far partire Cityporto, oggi quella per condividere in modo efficiente le piazzole (e poterle prenotare...), per non disseminare le città di locker in competizione e semivuoti e per – come al solito – non fare giri di consegna trasportando aria. Costruire un buon “curbside management”, ovvero un sistema avanzato di gestione di marciapiedi e spazi urbani comuni a fini logistici, sarà a mio parere più importante di avere solo furgoni full-electric o ZTL in città.

Lei è appena stato nominato Presidente della neonata Autostrade dello Stato. Quali sono i compiti della società e quale il suo ruolo strategico nella mobilità in Italia?

Autostrade dello Stato (AdS) è appena nata e deve ancora acquisire le partecipazioni ANAS in concessionarie autostradali, oggetto per il quale è stata creata. Si tratta quindi di una holding, almeno nella sua fase iniziale. La legge costitutiva della società (DL121/2021) riserva però ampi margini perché AdS diventi protagonista assoluta nel panorama delle concessioni autostradali. Inoltre, il Ddl Concorrenza appena presentato conferma la possibilità di affidare in-house concessioni in scadenza, e questo riguarda direttamente AdS. Ma è ancora prematuro per parlare di una

possibile evoluzione in tal senso.

Sul tema della pianificazione dei trasporti in Italia, quali sono gli strumenti che ritiene siano più utili per stabilire le priorità di intervento sulla nostra rete infrastrutturale? E partendo dal suo ruolo di esperto europeo, come vengono utilizzati questi strumenti per la valutazione dei progetti candidati ai programmi CEF?

Il sistema infrastrutturale deve essere pianificato tenendo conto del ruolo complementare che ogni infrastruttura e modo di trasporto ha nel garantire l'accessibilità e la rapidità di spostamento di persone e merci. Il modal shift è ancora un tema importante nel trasporto merci italiano, ma se solo il 12% delle merci si muove su ferro, i pur necessari investimenti per aumentare questa percentuale (o per non farla diminuire) devono andare di pari passo con incentivi per rendere più efficace, sicuro e sostenibile il trasporto stradale. Decretare che la strada è “cattiva” ed escluderla dai finanziamenti PNRR e altri in base al principio DNSH (Do Not Significantly Harm) significa precludere la strada all'adattamento della rete autostradale agli standard di sicurezza, e significa concentrare le risorse – come accaduto nell'ultima call CEF – su pochi e grandi progetti ferroviari, per i quali i fondi europei rischiano di essere comunque insufficienti. È pur vero che è grazie a CEF e PNRR che si finanziano progetti concreti di Smart road, colonnine elettriche e carburanti alternativi, aree di sosta sicure per l'autotrasporto e la digitalizzazione della logistica.

In tema di strumenti di valutazione, ormai l'analisi costi-benefici si è affermata come metodologia condivisa, anche grazie a una manualistica consolidata a livello europeo e all'importanza assunta dal bilancio delle emissioni: fino a qualche anno fa un gestore di ferrovie, strade o porti non era al corrente di quanta CO2 facesse risparmiare un progetto, né quanto valesse il risparmio di emissioni per la collettività, o il risparmio di tempo per gli utenti. Spesso si dimentica che l'analisi costi-benefici ha una componente – l'analisi finanziaria – che dice se un finanziamento è in grado di rendere conveniente un progetto infrastrutturale per l'investitore. Se mi è consentito, questo strumento è spesso interpretato in modo non corretto da chi valuta i progetti CEF.

È appena stato pubblicato il nuovo regolamento TEN-T che aggiorna il 1315/13. Quali sono a suo parere i principali pregi e difetti del nuovo documento? Quale il ruolo degli interporti italiani in Europa?

Anche in questo caso, aggiornare un regolamento di 11 anni fa significa prendere atto che la rete europea dei trasporti è in continua evoluzione, e che la “Core Network” doveva essere geograficamente più estesa per garantire l'accessibilità e completare una rete di dimensioni e importanza veramente europea. La “Extended Core Network” è una delle novità principali del nuovo Regolamento 2024/1629, e una grande opportunità per i gestori delle infrastrutture. Vengono inoltre definite meglio le infrastrutture e i centri per la logistica, e settati obiettivi temporali di completamento della rete più realistici. A mio parere il principale difetto è stato quello di estendere troppo il numero dei “nodi urbani” eleggibili per il finanziamento: una città che vuole chiedere fondi per completare una stazione deve ora fronteggiare la concorrenza di altre 431 città europee. Purtroppo, l'ultima call CEF ha dimostrato come i fondi stanziati nel 2021 non siano più sufficienti, e la sensazione è che sia urgente stanziarne di ingenti per il finanziamento della mobilità militare.

In questo contesto, il ruolo degli interporti italiani è come di consueto fondamentale per garantire l'intermodalità in Italia, per compensare le criticità endemiche della rete ferroviaria garantendo agli stakeholders della catena logistica efficienza e innovazione. Il recente bando del MIT sulla digitalizzazione degli interporti la dice lunga sull'importanza e la credibilità attribuita agli interporti a livello nazionale, e ciò perché ormai i gestori hanno imparato a fare rete, pur mantenendo le proprie specificità. Gli interporti italiani continuano a essere un caso di eccellenza in Europa come nel caso dell'Interporto Quadrante Europa, al vertice da anni delle classifiche europee. In questo senso è emblematico come – dopo tanti anni – la rete degli interporti italiani abbia potuto esprimere il Presidente di Europlatforms.

Ambrogio Intermodal un autentico precursore

Dopo oltre 50 anni, l'azienda crede nel trasporto intermodale per rispondere alle sfide del settore quali l'impatto ambientale, la carenza di autisti, la congestione stradale e la sicurezza delle merci.



Pieralberto Vecchi, CEO Ambrogio Intermodal

Ambrogio Intermodal è una realtà italiana privata attiva dagli anni '50 ed oggi cresciuta formando un gruppo internazionale partendo da un'impresa familiare. Ci raccontate la vostra storia e qual è la vostra vision nel settore del trasporto merci per il futuro?

La storia di Ambrogio Intermodal è iniziata negli anni '50 grazie all'ingegno e allo spirito imprenditoriale del fondatore Domenico Ambrogio. Avviando un business di importazione di uova da cova dall'Olanda al Piemonte, Domenico acquistò il suo primo camion. Col tempo, acquisì nuovi clienti per ottimizzare i viaggi e ampliò la flotta di veicoli. Negli anni '60,

con l'arrivo dei primi container dagli USA e le crescenti difficoltà del trasporto stradale sulle lunghe distanze, decise di esplorare il trasporto ferroviario. Inviò suo figlio Livio negli Stati Uniti per studiare le tecniche intermodali sviluppate oltreoceano. Nel 1969, Domenico decise di puntare tutto su questa modalità di trasporto, fondando l'azienda che oggi conosciamo, con 7 terminal intermodali e 250 dipendenti in Europa. Ancora oggi, dopo oltre 50 anni, l'azienda crede fermamente nel trasporto intermodale e nella sua capacità di rispondere alle numerose sfide del settore dei trasporti, come l'impatto ambientale, la carenza di autisti, la congestione stradale e la sicurezza delle merci. La nostra vision è quella di continuare a innovare e migliorare l'intermodalità per offrire soluzioni di trasporto sempre più sostenibili ed efficienti.

In vista degli obiettivi imposti dall'Unione Europea sul tema della sostenibilità ambientale, quali sono le strategie adottate da Ambrogio per limitare e gestire le emissioni ed essere sempre più green?

La sostenibilità è parte integrante del nostro DNA da sempre. La nostra attività contribuisce significativamente agli obiettivi di

sostenibilità dell'UE, riducendo le emissioni di CO2 del circa 70% rispetto al trasporto su strada. Nel 2023, grazie alla fiducia dei nostri clienti, abbiamo effettuato oltre 50.000 spedizioni in Europa, risparmiando circa 61.800 tonnellate di CO2. Investiamo costantemente in mezzi e infrastrutture per potenziare il trasporto intermodale internazionale. Nel 2023, abbiamo inaugurato un nuovo terminal ferroviario a Domegliara (Verona), il nostro terzo terminal in Italia, e il settimo in Europa. Inoltre, abbiamo investito in 50 carri ferroviari doppi e 500 casse mobili "light", che grazie alla loro tara inferiore permettono di aumentare il carico utile, riducendo i viaggi e le emissioni inquinanti.

Le soluzioni di trasporto che adottate quotidianamente coniugano tecnologie innovative e servizi efficienti ed affidabili. In particolare, quali ritenete siano le vostre Best Practices nel settore dell'intermodalità?

Anche all'interno del settore del trasporto intermodale esistono diverse tecniche e attrezzature, con variazioni significative in termini di efficienza. Siamo costantemente alla ricerca delle migliori tecniche di trasporto disponibili per ottimizzare i pesi delle unità di carico e l'utilizzo dei va-

**Green Logistics Expo,
l'unica fiera a cui
partecipiamo quest'anno,
rappresenta un'occasione
imperdibile per rafforzare
le relazioni esistenti e crearne
di nuove e promuovere
le nostre soluzioni
di trasporto sostenibile**



goni ferroviari. Questo ci permette di mantenere livelli eccellenti di emissioni di CO2 per tonnellata trasportata e tassi di riempimento dei nostri treni ai vertici del settore. L'efficienza del nostro sistema supera non solo quella del trasporto stradale tradizionale, ma anche quella di altri collegamenti intermodali effettuati con semirimorchi, che presentano una maggiore tara e un peso del 20% superiore rispetto alle casse mobili, riducendo così l'efficienza ambientale del trasporto.

Perché partecipare a Green Logistics Expo?

Green Logistics Expo è l'unica fiera sul territorio nazionale alla

quale parteciperemo quest'anno. Tradizionalmente, Ambrogio Intermodal ha partecipato come espositore principalmente a fiere internazionali, ma con la nostra recente espansione in Veneto e in Emilia-Romagna, vediamo in questa fiera un'opportunità unica di networking e visibilità. Sarà il punto di incontro ideale con i nostri clienti del Nord-Est, oltre che con i nostri partner e le associazioni di categoria. Green Logistics Expo rappresenta un'occasione imperdibile per rafforzare le relazioni esistenti e crearne di nuove, promuovendo allo stesso tempo le nostre soluzioni di trasporto sostenibile.

9-10-11 OTTOBRE 2024

Catalogo Espositori

A-SAFE ITALIA SRL

www.asafe.it

Padiglione/Hall 8 – Stand G 204

ADM VENETO E FRIULI VENEZIA GIULIA

www.adm.gov.it

Padiglione/Hall 7 – Stand I 275

AGILEVISION SRL

www.agilevision.it

Padiglione/Hall 8 – Stand E 138

AGOS SRL

www.agossrl.com

Padiglione/Hall 7 – Stand A 022

AIZON

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 267

ALBERTI E SANTI S.R.L.

www.albertiesanti.com

Padiglione/Hall 7 – Stand H 239

ALBATROS SRLS

Padiglione/Hall 8 – Stand A 014-019

ALMAVIVA

www.almaviva.it

Padiglione/Hall 7 – Stand F172

ALOT

www.alot.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 073

AMBROGIO TRASPORTI S.P.A.

www.ambrogiointermodal.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 119

APS HOLDING SPA

www.apsholding.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth G 197

ARELOGIK

m.arena@arelogik.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 073

ASKOLL EVA SPA

www.askollelectric.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 165

ASSOLOGISTICA

www.assologistica.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 014 – 019

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE

www.port.venice.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 236

AUTORITÀ DEL SISTEMA PORTUALE

DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

www.portsofgenoa.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth F 178

AUTORITÀ DEL SISTEMA PORTUALE

DEL MAR LIGURE ORIENTALE

www.adspmarligureorientale.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth G 195

AUTOSCUOLA DEL NEGRO

www.autoscuoladelnegro.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth E 134

BLU FERRIES

www.bluferries.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 116

BRIGADE ELETTRONICA SRL

www.brigade-elettronica.it

Padiglione/Hall 8 – Stand D 108

BRT S.p.A.

www.brt.it

BUDAMAR LOGISTICS, A.S.

zelmanova@budamar.sk

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 137

BUSFORFUN.COM

www.busforfun.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 014-019

CAMERA DI COMMERCIO DI GENOVA

www.ge.camcom.gov.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth F 178

CAMI2 SRL

www.cami2.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 146

CAPTRAIN ITALIA

www.captrain.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth F 170

CARDTECH SRL – REMOTELY PILOTED

AIRCRAFT SYSTEMS ACADEMY (DRONI)

www.cardtech-srl.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth D 104

CARRARO S.P.A.

www.gruppocarraro.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth E 135

CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE CAV S.p.A.

www.cavspa.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 236

C.C.F.C. S.R.L.

www.ccfcontainers.com

CECCARELLI GROUP SUPPLY CHAIN (CORRIERE)

www.ceccarelligroup.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 240

CEISIS S.P.A.

www.ceisis.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

C.I.S.Co - CENTRO INTERNAZIONALE

STUDI CONTAINERS I.S.

www.ciscoconsultant.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth F 178

CE.P.I.M. S.P.A. - INTERPORTO DI PARMA

www.cepispas.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

CESAB

www.cesab-forklifts.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 146

CITYPORTO

www.interportopd.it/cityporto

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth C 073

C.I.M. SPA - INTERPORTO DI NOVARA

www.cimspa.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

CIVIS SPA

www.civis.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 168

CLARITY SRL

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth D 105

CLICK & FIND S.R.L.

www.clickandfind.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth C 078

CONFARTIGIANATO IMPRESE PADOVA

www.confartigianatopadova.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 055

CONFESERCENTI DEL VENETO CENTRALE

www.confesercentidelvenetocentrale.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 055

COMUNITÀ ENERGETICHE.ENERGY

www.comunitaenergetiche.energy

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 267

CONSORZIO D.M.O. PADOVA

www.padovaconvention.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 055

CONSORZIO ZAI INTERPORTO QUADRANTE EUROPA

www.quadranteeuropa.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 236

CONSORZIO FOUR

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 267

COSTANTIN SPA

www.costantin.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 271

CONSORZIO REGIONALE AUTOTRASPORTATORI

ARTIGIANI VENETI – C.R.A.A.V.

www.craav.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 247

CONSORZIO RFX

www.igi.cnr.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth G 189

CONTSHIP ITALIA SPA

www.contshipitalia.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth G 204

CPB 1952 SOC. COOP.

info@cpb1952.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth B 057

CVS FERRARI SPA

www.cvsferrari.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth F 168

CYKLOP

www.cyklop.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth G 205

DEKRA

www.dekra.it/it/home/

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 073

DIGITAL GREEN JOBS

www.green-jobs.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 051

DRIVEMYBOX

www.drivemybox.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth G 204

DSV SPA

www.dsv.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 047

DSV SOLUTIONS

www.dsv.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 047

ECMS S.R.L.

info@ecmssystem.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth B 046

E-TRUCK TRADE SRL

www.fotontruck.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth E 135

ELECTRIP ITALY

www.electripglobal.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth E 131

ELEVAH

www.elevah.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 146

ELEVANTE

www.elevante.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 073

ENERGOLOGISTIC

www.energologistic.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 267

EUROMERCI (EDITORE SERDOCKS)

www.euomerici.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 036

FAAC SPA – SOC. UNIPERSONALE

www.faac.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

FERCAM SPA

www.fercam.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 087

FERMERC

www.fermerci.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth F 172

FERPRESS SRL

www.ferpress.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 038

FIT CONSULTING S.R.L.

www.fitconsulting.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 161

F.LLI SABBINI SRL

www.trasportisabbini.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 250

FONDAZIONE FENICE

www.fondazionefenice.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 051

FONDAZIONE ITL

www.fondazioneitl.org

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 073

FRONIUS

www.fronius.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 146

FURLOG SRL

www.furlog.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth L 280

GAM EDITORI

www.portoeventinterporto.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 012

GREEN PLANET LOGISTICS

www.greenplanetlogistics.net

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 226

GS INDUSTRY SPA

www.gsindustry.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 146

G.T.S. – GENERAL TRANSPORT SERVICE SPA

www.gtslogistic.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth F 176

GS SCAFFALATURE

www.gsindustry.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 146

GULLIVER SRL

www.gullivernet.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth E 132

H2 CARGO BIKE

www.ctsh2.com/it/cargobike

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth H 197

HANNIBAL – OPERATORE INTERMODALE

www.contshipitalia.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth G 204

HUPAC INTERMODAL SA

www.hupac.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 079

I.T.S. MARCO POLO ACADEMY

www.itsmarcopolo.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth L 290

IBILAB SRL

www.ibilab.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 267

ILP CONSULTING

www.ilp-consulting.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 073

IMATEQ

www.imateq.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 087

INFRASTRUTTURE VENETE SRL

www.infrastrutturevenete.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 236

INNOCENTI DEPOSITI SPA

www.innocentidepositi.cloud

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 087

INTERBRENNERO SPA

www.interbrennero.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

INTERPORTO BOLOGNA SPA

www.interporto.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 126

INTERPORTO CAMPANO S.P.A.

www.interportocampano.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

INTERPORTO – CENTRO INGROSSO**DI PORDENONE S.P.A.**

www.interportocentroingrosso.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

INTERPORTO CERVIGNANO DEL FRIULI SPA

www.interportocervignano.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

INTERPORTO DELLA TOSCANA CENTRALE SPA

www.interportodellatoscana.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

INTERPORTO ORTE SRL

www.interportodiorte.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

INTERPORTO DI ROVIGO S.P.A.

www.interportorovigo.it/

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 236

INTERPORTO DI TRIESTE SPA

www.interportotrieste.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

INTERPORTO PADOVA SPA

www.interportopd.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 140

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 236

INTERPORTO PORTOGRUARO

www.interportoportogruaro.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 236

INTERPORTO RIVERS VENEZIA SRL

www.interportorivers.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI SPA

www.interportotoscano.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

INTERPORTO VALPESCARA SRL

www.interportoabruzzo.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 087

ID CONSULTING

www.consultingid.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 267

ITALDRON SRL

www.italdron.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 248

ITALDRON ACADEMY SRL

www.italdronacademy.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 248

ITALSCANIA SPA

www.scania.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth A 018

JLG PIATTAFORME

www.jlg.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 146

KALMAR GLOBAL

www.kalmarglobal.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 262

KAMAG TRANSPORTTECHNIK GMBH&CO. KG

www.tii-group.com/tii-kamag

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 089

KARTON SPA

www.karton.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth C 081

KEM POWER ITALY SRL

www.kempower.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

KELMER PROCUREMENT & XENETA

www.kelmerprocurement.com

www.xeneta.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 069

KIWITRON

www.kiwitron.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 146

KONECRANES LIFTTRUCKS AB

www.konecranes.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 089

KUENZ ITALIA SRL

www.kuenz.com

LAGHEZZA – INTEGRA

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 267

LA PIAZZA

www.givemotions.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 037

LIQUIMET SRL

www.liquimet.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth G 200

LOG&ECO S.C.

www.log-eco.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 061

LOGES SRL – VERONA83 SCARL

www.logessrl.eu

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 265

LOGISTICA1 EUROPE

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 014-019

LOGISTICA MANAGEMENT

www.logisticamangement.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 010

LOGTAINER S.R.L.

www.logtainer.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 146

LOHR INDUSTRIE

www.lohr.fr

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth B 049

LYME AGENCY SRL

www.lymeagency.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A014-019

MERCATO AGROALIMENTARE PADOVA**SOC. CONS. A.R.L.**

www.maap.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 215

MALPENSA DISTRI PARK

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 050

MANPOWER GROUP

www.manpower.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 014-019

MASI

www.agenziamasi.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 011

MASTER CLEANING SRL

www.mastercleaningsrl.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth D 093

MEDLOG ITALIA

www.medlog.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 124

MEEDER ADRIATICO SRL

www.meedergroup.nl

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth G 201

MERCITALIA LOGISTICS

www.mercitalialogistics.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 116

MERCITALIA RAIL

www.mercitalialogistics.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 116

MERCITALIA INTERMODAL

www.mercitalialogistics.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 116

MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL

www.mercitalialogistics.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 116

MEZZALANA SNC DI GIANNI MEZZALANA & C.

www.mezzalana.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth E 138

MFD RAIL

www.mfdrail.ch

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth F 172

MISSINGDOTS GMBH

www.depotmaster.ch

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth G 212

MODALIS

www.modalis.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 078

MOVINCAR SPA

www.cgmmovincar.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 089

MPM PROTEZIONI

www.mpmprotections.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 146



MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 113

MWM SRL

www.mwmautomotive.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 014-019

NEHOS SRL

www.nehos.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth D 107

NETWORK WINS

www.networkwins.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 073

NEXT

www.get-next.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth H 215

NORDELETRONICA

www.nordele.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth E 130

NUMBER 1 LOGISTICS GROUP S.P.A.

www.number1.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 014-019

OCEANGATE

www.oceangate.be/en

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth G 204

OMEGA**YOUR DIGITAL TRANSFORMATION PARTNER**

www.omegagruppo.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth D 103

OMNIS POWER ENGINEERING SPA

www.omnispowereurope.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth C 085

ONETRAILER VEICOLI INDUSTRIALI**DI IACOPO GIOPP**

www.one-trailer.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 020

OPEN LOGISTICS FOUNDATION

www.openlogisticsfoundation.org

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 161

OPTIVO LOGISTICS

www.optivologistics.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 267

PALL-EX ITALIA

www.pallex.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth B 055

PARK IT

www.parkit.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

PCC INTERMODAL SA

www.pcc-intermodal.pl

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth F 169

PIANO 23

www.piano23.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 267

POSTEX SRL

www.postex.it – www.triclo.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth E 133

PESCE EDOARDO V.I. SRL

www.pesceedoardovi.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 241

PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE

www.adspmao.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 082

PTS

www.ptscas.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 073

PUBISCOOP

www.publiscoop.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 013

RALPINAG

www.ralpin.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 079

RAIL HUB MILANO

www.contshipitalia.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth G 204

RANDSTAD GROUP ITALIA SPA

www.randstad.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 014-019

RENAULT TRUCKS

www.renault-trucks.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 241

RESTORE SRL

www.re-store.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth D 105

RLC-ANTISLIP

www.antislip.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth E 128

SAGLIK LOGISTICS

www.sagliklogistics.com

SBRAVATI INSURANCE BROKER SAS

www.sbravati.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth F172

SCANDIPADOVA SPA

www.scandipadova.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth A 018

SEGRE ITALY

www.segro.com/countries-repository/italy

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth G188

SERVIZI LOGISTICI SPA

www.servizilogistici.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 228

SEVEN GROUP SRL

www.seven-group.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth E 127

SICOM SPA

www.sicom-containers.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth G 199

S.I.TO. SPA – SOCIETÀ INTERPORTO DI TORINO

www.sitospa.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

SOCIETÀ 'ALPEADRIA SpA

www.alpeadria.com.

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 082

SOS LOGISTICA

www.logisticasostenibile.org

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 267

STEFANELLI SPA

www.stefanelli-spa.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth G 210

STEFANELLI SPA ROVIGO

www.stefanelli-spa.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth G 210

STILL S.P.A.

www.still.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth G 201

STUDIO BALLARIN

www.studioballarin.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 073

SWISH ITALIA S.R.L.

www.swishforgood.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 070

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 169

T&B ASSOCIATI

www.tbassociati.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 073

TCE MAGAZINE

www.tcemagazine.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 011

TEKNA S.R.L.

www.studiotekna.it/azienda

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth B 047

TENENGA SRL

www.tenenga.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth H 216

TERALP

www.mercitalialogistics.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 116

TERMINALI ITALIA

www.terminaliitalia.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 116

THAMES MARINE UW

www.thamesmarineuw.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth I 267

TIAKI LOGISTICS SRL SB

www.tiakilogistics.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 014-019

TOFFOLI SOCIETÀ AGRICOLA

www.proseccotoffoli.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 072

TOUAX RAIL LIMITED

www.touax.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 108

TOYOTA MATERIAL HANDLING ITALIA SRL

www.toyota-forklifts.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth F 146

TPAN

www.tplan.consulting

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 073

TRANSPOBANK SRL

www.transpobank.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 120

TRANSPORTONLINE

www.transportonline.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 039

TRASPORTI FERROVIARI ITALIANI SRL

www.tficargo.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth F 172

TRICLÒ PONY EXPRESS

www.triclo.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth E 133

TRIVELLATO VEICOLI INDUSTRIALI SRL

www.trivellatoindustriale.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 046

TRT TRASPORTI E TERRITORIO

www.trt.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 073

TUTELA + ALTAMURA SRL

www.tutelapiu.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

TUTTOCARRELLIELEVATORI

www.tuttocarrellielevatori.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 011

TX LOGISTIC

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 116

UIR – UNIONE INTERPORTI RIUNITI

www.unioneinterportiriuniti.org

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth E 148

UNIVERSO SRL

www.universosrl.com

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 014-019

VENETOLAVORO

www.venetolavoro.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth L 290

VENETO STRADE SPA

www.venetostrade.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 236

VENICE PROMEX – AGENZIA PER**L'INTERNAZIONALIZZAZIONE S.C.A.R.L.**

www.vepromex.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth B 055

VERIFICHE INDUSTRIALI S.R.L.

www.verifiche-industriali.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth B 047

VIBERTI RIMORCHI

www.viberti.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth H 241

VOOSLOH ROLLING STOCK

www.vl-rs.com/en/company/vossloh-locomotives

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth F 172

VTG RAIL EUROPE GMBH

www.vtg.com/

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth D 103

WORLD CAPITAL GROUP

www.worldcapital.it

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth A 014-019

ZAILOG SCARL

www.zaiolog.it

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth C 073

ZEPHIR SPA SOCIO UNICO

www.zephir.eu

Padiglione/Hall 8 – Stand/Booth G 212

ZORDAN PIETRO E FIGLI SRL

www.zordanpietro.com

Padiglione/Hall 7 – Stand/Booth B 045



Con il Sostegno



Con il Patrocinio



CAMERA DI COMMERCIO
PADOVA
il futuro a portata di impresa



È un Progetto



Padova Hall S.p.A.
Via N. Tommaseo 59
35131 | Padova | Italia



INTERPORTO
PADOVA SPA
logistic intermodal platform

Interporto Padova S.p.A.
Galleria Spagna 35
35127 | Padova | Italia

