

# ALIS magazine

N. 52 APRILE 2026



## LET EXPO 2026

# INVESTIMENTI IMMOBILIARI CORPORATE

RE4Com - Real Estate for Company è il marchio specializzato in servizi **"Corporate"** che fa capo alla famiglia Grimaldi, fornisce **consulenza** per la valorizzazione di **portafogli** e **patrimoni immobiliari**, sia nella fase di analisi e gestione che nella fase di **dismissione competitiva**.



**STABILI E PALAZZI**



**CASTELLI E DIMORE**



**SVILUPPO E TERRENI**



**IMMOBILI COMMERCIALI**



**LOGISTICA E INDUSTRIALE**



**HOTEL E RICETTIVO**

SCAN ME



[www.re4com.com](http://www.re4com.com)  
[info@re4com.com](mailto:info@re4com.com)

# LET EXPO 2026, UNA QUINTA EDIZIONE STRAORDINARIA

**Q**uando cinque anni fa abbiamo immaginato la nascita di Let Expo, ci eravamo posti davanti ad un tema centrale: questo Paese ha bisogno di un luogo dove la logistica, i trasporti e la sostenibilità smettano di essere argomenti da convegno e diventino agenda concreta, confronto vivo tra chi la logistica la vive ogni giorno e chi ha la responsabilità politico-istituzionale. Oggi, a cinque edizioni di distanza, possiamo dire con orgoglio e con i numeri a supporto che quella scommessa è stata vincente.

La quinta edizione, svoltasi a Verona dal 10 al 13 marzo 2026, ha consegnato i numeri più importanti della sua storia: oltre 550 espositori, il 10% in più rispetto al 2025, con 60.000 metri quadri espositivi distribuiti su cinque padiglioni interamente occupati e una crescita delle presenze internazionali del 25%. Let Expo è diventata un luogo essenziale dove costruire insieme innovazione, sostenibilità e competitività. Una autorevole rappresentanza di Governo ha scelto Verona e LetExpo come luogo per parlare di politica industriale, infrastrutture, ambiente, sicurezza, energia, digitalizzazione, formazione, occupazione e commercio estero. La conferma più eloquente di questa centralità è arrivata dalla straordinaria partecipazione istituzionale, con gli interventi - per citarne alcuni - del Vicepresidente esecutivo della Commissione Europea Raffaele Fitto, dei Vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, dei ministri Lollobrigida, Pichetto Fratin, Crosetto, Locatelli e Casellati, dei Viceministri Rixi e Sisto, dei Sottosegretari Morelli, Prisco, Iannone, Durigon e Perego Di Cremona. Queste testimonianze, giunte in un periodo storico ed internazionale molto complesso, dimostrano ancor più quanto la nostra fiera abbia raggiunto quel grado di credibilità che la rende il luogo naturale del confronto tra chi produce, chi trasporta e chi governa.

Straordinaria anche la copertura mediatica: agenzie di prima fascia, le principali reti televisive nazionali, i maggiori quotidiani e le principali riviste di settore. I nostri autorevoli moderatori, tra i quali Bruno Vespa, Monica Maggioni, Massimo Giletti, Nicola Porro, Maria Antonietta Spadorcia e Nunzia De Girolamo, hanno condotto interviste ad alto valore aggiunto. Questo livello di attenzione è il riflesso di un evento che ha imparato a produrre notizia, a generare contenuti concreti, a essere il posto dove le cose accadono e dove espositori, ospiti e visitatori hanno voglia di condividere quattro intense giornate. I temi dei quattro giorni hanno ovviamente rispecchiato la complessità del momento, caratterizzata dalle crescenti tensioni in Medio Oriente. La crisi delle materie energetiche, le criticità legate allo Stretto di Hormuz, da cui passava circa il 20% del petrolio mondiale, ed il conseguente allarme che abbiamo lanciato per la sicurezza dei 30.000 marittimi italiani bloccati a bordo delle proprie imbarcazioni hanno dominato molti dei nostri dibattiti. Ricordiamo che il 40% delle merci del Mediterraneo transita dai porti italiani e questo dato conferma che la logistica non è un settore astratto, è essenza dell'economia reale. Ma ciò che rende LetExpo davvero unica è la capacità di mettere d'accordo un intero comparto. Autotrasportatori e armatori, operatori aerei, ferroviari e gestori di infrastrutture strategiche, spedizionieri e grandi gruppi industriali: a Verona siedono insieme e trovano spazi di collaborazione. Gli oltre 300 relatori hanno coperto ogni angolo del dibattito, dall'ETS ai fondi del PNRR, dall'intelligenza artificiale alla formazione dei professionisti del futuro. LetExpo 2026 è stata infatti, anche quest'anno, una grande festa di futuro: grazie ad ALIS Academy, migliaia di giovani studenti provenienti da ogni angolo d'Italia hanno attraversato i padiglioni di Verona non come semplici spettatori, ma come protagonisti, ascoltando

esperti e stakeholder, confrontandosi con le imprese, scoprendo che la logistica sostenibile è un mondo che offre lavoro vero, opportunità concrete, carriere da costruire. La logistica italiana ha trovato dunque in Let Expo non soltanto una fiera, ma una casa comune. Un luogo dove i risultati si misurano nella qualità delle relazioni costruite, nella concretezza delle proposte avanzate, nella consapevolezza condivisa che questo settore merita di essere trattato con la serietà e l'ambizione che ha dimostrato di avere. In uno scenario globale sempre più complesso e interconnesso, ALIS continuerà a farsi trovare pronta, con responsabilità e visione, per trasformare le sfide in opportunità e per contribuire concretamente alla crescita del Paese.



**Guido Grimaldi**

Presidente di Alis,  
autore di questo  
editoriale



## ALIS Magazine

Il periodico dell'Associazione logistica per l'intermodalità sostenibile

### Editore

Alis Service S.r.l.  
Via Rasella, 157 - 00187 Roma

### Amministratore delegato:

Francesco Abate

### Direttore responsabile

Sergio Luciano

### Coordinamento editoriale:

Antonio Errigo

### Progetto Grafico e impaginazione:

Luca Beretta

### Coordinamento redazionale:

Franco Oppedisano

### Stampa

Grafiche Letizia  
Capaccio Scalo (SA)

### Hanno collaborato a questo numero:

Stefania Accardi,  
Nicolò Berghinz,  
Federico Bonci,  
Mattia Carboognani,  
Fabrizio Coletta,  
Diana Fabrizi,  
Tiziano Minuti,  
Valeria Zucconi.

Per la pubblicità

### Alis Service

Rosanna Parisi  
parisi.rosanna@alisservice.it  
Tel. 081 18404660

REG. TRIBUNALE DI NAPOLI  
N.55 26/10/2021

# INDICE



### EDITORIALE

Let Expo 2026, una quinta edizione straordinaria ..... 3

### MONDO ALIS

Il taglio del nastro apre le porte di let expo 2024 ..... 6/7

### MONDO ALIS

Let Expo era un'idea coraggiosa, oggi è una certezza ..... 8/13

### INTERVENTO

In questo contesto internazionale la logistica è ancora più fondamentale ..... 14/15

### MONDO ALIS

Le istituzioni danno il benvenuto a Let Expo ..... 16/17



### INTERVISTA

«Blocchiamo la speculazione sui carburanti» ..... 18/19



### INTERVISTA

«Pronti ad aiutare i Paesi del Golfo se gli attacchi proseguiranno» ..... 20/21

### INTERVENTO

La Marina Militare è al servizio del cluster marittimo nazionale .. 23

### MONDO ALIS

La competitività del sistema paese nello scenario internazionale... 24/27



### INTERVENTO

«L'export cresce con la qualità» ..... 28/29

### MONDO ALIS

Idee, visioni e politiche per lo sviluppo dell'intermodalità ..... 30/33

### MONDO ALIS

Un futuro green: le sfide di energie, tecnologie e carburanti innovativi ..... 34/37

### INTERVENTO

«L'industria è una infrastruttura strategica» ..... 38/39

### MONDO ALIS

Industria, sicurezza e tecnologia: i pilastri di un'economia solida e sostenibile ..... 40/43

### ALIS CAFÈ

Imprese e cluster intermodale a confronto ..... 44/45

### ALIS CAFÈ

I player della transizione competitiva ..... 46/47

### INTERVISTA

«Una giustizia che va più veloce è un bene per le aziende» ..... 48/49

### INTERVISTA

«Rivedere le rotte con un salto di mentalità» ..... 50/51

**MONDO ALIS**

Innovazione, welfare e capitale umano ..... 52/55

**INTERVENTO**

«Dalla politica alla pratica»..... 57

**MONDO ALIS**

Costruire un'Europa sostenibile: sfide e opportunità..... 58/65

**MONDO ALIS**

La risorsa mare è la leva strategica per crescita e sicurezza..... 66/69



**INTERVENTO**

«La sfida è difendere insieme le imprese e l'ambiente» ..... 70/71

**MONDO ALIS**

Sostenibilità e made in Italy tra obiettivi pubblici ed esigenze delle imprese..... 72/75

**MONDO ALIS**

Flussi commerciali e turistici tra dinamiche globali ed evoluzione dei mercati..... 76/79

**ALIS CAFÉ**

Collegare l'Italia e la Turchia. 80/81

**ALIS CAFÉ**

I player dell'innovazione e della sostenibilità..... 82/83



**INTERVENTO**

«Economia e sicurezza sono strettamente interconnesse»..... 84/85

**MONDO ALIS**

Il ruolo di società, lavoro e terzo settore per una vera inclusione ..... 86/89

**MONDO ALIS**

Infrastrutture, digitalizzazione e occupazione verso un Paese più forte e moderno..... 90/93

**INTERVENTO**

«La prevenzione è un catalizzatore di efficienza»..... 95

**MONDO ALIS**

La voce delle associazioni di "Alis per il sociale" ..... 96/99

**INTERVISTA**

Guerra in Medio Oriente: Trump di fronte a un bivio.. 100/101

**INTERVISTA**

Bisogna sostenere i Paesi alleati del Medio Oriente..... 102/103

**MONDO ALIS**

Le competenze della logistica europea ..... 104/107

**MONDO ALIS**

Il futuro produttivo è sostenibile..... 108/111

**MONDO ALIS**

Semplificazione nei trasporti: traguardi raggiunti e prossimi obiettivi ..... 112/115

**ALIS CAFÉ**

Imprese e terzo settore a confronto per costruire valore condiviso..... 116/117

**ALIS CAFÉ**

I player dell'internazionalizzazione .. 118/119

**INTERVENTO**

«La guerra è diventata più complessa»..... 120/121

**INTERVISTA**

«Fermiamo subito l'ETS»..... 122/123



**INTERVISTA**

«La stabilità è il fattore determinante»..... 124/125

**ALIS ACADEMY**

Il punto di incontro tra giovani e imprese..... 126/130

**ALIS HUB**

Tutte le tavole rotonde ..... 130/140

**ALIS PER IL SOCIALE**

Una crescita condivisa ..... 142/145

**IN MOVIMENTO**

Geopolitica, dazi e supply chain globali al centro del Trade & Compliance Summit ..... 148/150

**IN MOVIMENTO**

Ferie dei marittimi, soluzioni in alto mare ..... 152/153

**IN MOVIMENTO**

La riforma della governance portuale ..... 154/156

**OROSCOPO**

..... 158

# IL TAGLIO DEL NASTRO DI LET EXPO 2026





**Sul palco** da sinistra a destra: Ammiraglio Sergio Liardo, Comandante Generale Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, Guido Grimaldi, presidente di Alis, Bruno Vespa, giornalista, Matteo Salvini, vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Federico Bricolo, presidente Veronafi, Damiano Tommasi, sindaco di Verona, Flavio Massimo Pasini, presidente della Provincia di Verona, Diego Ruzza, assessore ai Trasporti, Mobilità e Lavori pubblici della Regione Veneto, Gianni Bruno, direttore generale di Veronafi, e Marcello Di Caterina, vicepresidente e direttore generale di Alis

# LET EXPO ERA UN'IDEA CORAGGIOSA, OGGI È UNA CERTEZZA

Pubblichiamo integralmente il discorso del presidente di Alis  
Guido Grimaldi che ha aperto la quinta edizione di Let Expo



A

utorità, Istituzioni, Forze dell'Ordine, colleghi imprenditori, giornalisti, gentili ospiti, benvenuti alla quinta edizione

di LET EXPO.

Saluto e ringrazio il Presidente di Veronafiere Federico Bricolo e tutta la sua squadra, con cui da anni lavoriamo affinché questa fiera diventi sempre più un riferimento per imprenditori, lavoratori, giovani e istituzioni.

Voglio ringraziare i 550 espositori di

**“ Voglio ringraziare i 550 espositori di questa edizione, che segnano una crescita del +10% rispetto all'anno scorso e che rendono vivi questi padiglioni con tante iniziative interessanti ed innovative. Tra questi sono moltissimi i soci di ALIS, che ringrazio per la fiducia e la presenza costante ”**

**Guido Grimaldi**

Presidente di Alis

questa edizione, che segnano una crescita del +10% rispetto all'anno scorso e che rendono vivi questi padiglioni con tante iniziative interessanti ed innovative. Tra questi sono moltissimi i soci di ALIS, che ringrazio per la fiducia e la presenza costante.

Sono davvero orgoglioso, inoltre, di proseguire la collaborazione tra ALIS e la Difesa, ospitando anche quest'anno mezzi e attività dimostrative di tutte le Forze Armate, e di prevedere per la prima volta anche la partecipazione del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

È per noi un onore accogliere i tanti uomini e donne in divisa, ai quali rivolgiamo un sentito ringraziamento per il grande lavoro quotidiano a difesa del Paese e dei nostri territori. Ringrazio tutte le Autorità che parteciperanno a LET EXPO 2026 ed i numerosi ed autorevoli relatori di queste quattro intense giornate, che saranno moderati da Bruno Vespa, Nicola Porro, Monica Maggioni, Massimo Giletti, Nunzia De Girolamo, Maria Antonietta Spadorcia e Nathania Zevi.

Cinque anni fa, quando abbiamo inaugurato la prima edizione, nessuno avrebbe immaginato il percorso straordinario che ci avrebbe portato qui, oggi. LET EXPO era un'idea coraggiosa. Oggi è una certezza nel panorama italiano ed europeo. E questo non è un punto di arrivo, ma la rampa di lancio per fare ancora meglio in futuro.

Viviamo in un tempo di trasformazioni profonde: i dazi come elemento di protezionismo che rischia di danneggiare le relazioni commerciali mondiali, le transizioni energetiche che accelerano, la digitalizzazione che fa evolvere molti settori strategici ma, soprattutto, le tensioni geopolitiche che cambiano gli scenari internazionali.

Quello che sta accadendo in questi giorni in Medio Oriente non è uno sfondo lontano.

È uno scenario di guerra che colpisce tutti e che continua a provocare vittime innocenti.

È una crisi vicina a tutti noi, che ha e continuerà ad avere effetti sulle no-

stre aziende, sulle nostre rotte, sui nostri costi.

Il recente attacco di Stati Uniti e Israele contro l'Iran e la risposta di Teheran in tutto il Golfo hanno trasformato quello che era un rischio geopolitico in un disordine operativo concreto e immediato per la logistica globale.

Lo Stretto di Hormuz, attraverso cui passava circa il 20% del petrolio mondiale e dove transitavano in media 125 navi al giorno, è oggi un fronte di guerra attivo e le conseguenze della sua chiusura potrebbero durare a lungo, mettendo a serio rischio l'approvvigionamento di gas e petrolio e aumentando noli e premi assicurativi. Il traffico merci e passeggeri è segnato profondamente, con le compagnie aeree costrette a cancellare i voli da e per il Golfo e i porti europei che già segnalano le prime ripercussioni.

Queste tensioni impattano ovviamente anche sull'andamento dei mercati energetici e i dati mostrano variazioni significative, con notevoli aumenti di gas naturale, Brent e gasolio per auto.

Questo si traduce in aumenti dei prezzi con danni per famiglie e imprese. La logistica paga le conseguenze di una situazione geopolitica difficile e imprevedibile e ciò determina la necessità di lavorare in modo rapido ed efficace.

A nostro avviso oggi più che mai servono politiche europee all'altezza della sfida con una regia comune sulla sicurezza, sulle infrastrutture critiche e sull'autonomia energetica.

L'Italia ha dalla sua una posizione geografica straordinaria nel Mediterraneo, una base industriale manifatturiera tra le più solide d'Europa, operatori logistici di livello mondiale. Ci auguriamo che il Governo possa consolidare sempre più i nostri rapporti internazionali per una necessaria stabilità nazionale volta a crescita e sviluppo.

I recenti dati macroeconomici mostrano segnali positivi.

Con riferimento all'export, sul quale il Governo punta a raggiungere quota 700 miliardi di euro entro il 2027, l'Italia si colloca oggi tra i pri-

mi sei-sette Paesi esportatori a livello mondiale ed è la seconda potenza esportatrice in Europa, dopo la Germania.

Inoltre, per il PIL del 2026 è previsto un aumento di circa +0,8%, sostenuto soprattutto dalla domanda interna e dai consumi delle famiglie, mentre gli investimenti continuano a dare impulso all'attività economica.

Il turismo ha toccato un picco storico nel 2025, superando i 476 milioni di presenze, circa 10 milioni in più rispetto al 2024 e l'Italia resta sul podio dei Paesi europei per presenze turistiche, solo dopo la Spagna.

Siamo orgogliosi che all'interno della nostra Associazione ci siano realtà primarie nel trasporto passeggeri, come Grimaldi Group, ITA Airways,

Trenitalia, Caronte & Tourist e Liberty Lines, che contribuiscono a rafforzare questi straordinari dati sul turismo del nostro Paese.

Vorrei anche evidenziare che, grazie a investimenti pubblici e turismo, il Sud Italia sta vivendo una fase di crescita importante rispetto alla media nazionale, registrando un +7,7% nel periodo 2019-2024.

Nel mercato del lavoro, inoltre, si registra una crescita dell'occupazione, con il tasso record del 62,7% a fine 2025 con un miglioramento delle condizioni di lavoro.

Vorrei dire ai tantissimi giovani studenti e agli aspiranti lavoratori che il comparto offre innumerevoli opportunità di crescita professionale e oggi ha necessità di marittimi, autisti

di mezzi pesanti, operatori di bordo, controllori di volo, tecnici e specialisti in campo digitale.

In questi giorni vogliamo farlo emergere di più, perché LET EXPO è la fiera che connette imprese, istituzioni, territori e giovani.

Vorrei ricordare che dietro ogni prodotto che arriva in tempo e ogni passeggero che raggiunge una destinazione, c'è il nostro lavoro.

Abbiamo reso possibili operazioni commerciali difficili, abbiamo digitalizzato processi, abbiamo portato soluzioni di automazione e intelligenza artificiale dentro gli uffici, sui mezzi e negli hub logistici.

ALIS, che oggi rappresenta oltre 2.500 Soci, 511.000 lavoratori e 160 miliardi di euro di fatturato aggrega-



**“La logistica paga le conseguenze di una situazione geopolitica difficile e imprevedibile e ciò determina la necessità di lavorare in modo rapido ed efficace. A nostro avviso oggi più che mai servono politiche europee all'altezza della sfida con una regia comune sulla sicurezza, sulle infrastrutture critiche e sull'autonomia energetica”**

to, ha contribuito decisamente a tutto ciò, con passione e dedizione.

I settori che rappresentiamo muovono l'economia, rafforzano il sistema industriale, generano occupazione, sostengono l'import-export.

Pensiamo che, da una recente analisi di Cassa Depositi e Prestiti, è stato confermato come la logistica abbia importanti effetti sul sistema economico: un milione di euro investito genera 2,1 milioni di euro di produzione complessiva addizionale.

Tuttavia, abbiamo anche bisogno di politiche che premiano i nostri campioni nazionali, di semplificazioni burocratiche e di normative europee che vadano nella direzione della sostenibilità senza imporre ulteriori tassazioni proprio sulle aziende che

investono in un futuro green.

Il sistema ETS sul trasporto marittimo è emblematico perché sta causando perdita di competitività degli scali europei, extra-costi a danno di imprese e consumatori finali e un back shift modale con l'attuale ritorno di migliaia di camion al giorno su strade e autostrade.

In vista della revisione della direttiva ETS attesa nel 2026 ed auspicata anche dal Presidente Meloni, ci auguriamo che il Ministero dell'Ambiente, destinatario dei proventi derivanti da questa tassazione, possa trasferirli in conto gestione al Ministero dei Trasporti, per ottenere che

**“ciò che proviene dal mare, ritorni al mare”**



e cioè che tali ricavi vengano reinvestiti nelle Autostrade del Mare.

Il nostro comparto ha inoltre bisogno di maggiori certezze e dotazioni finanziarie sugli incentivi esistenti, come Sea Modal Shift e Ferrobonus, e per questo riteniamo necessario rafforzare la copertura economica con almeno 100 milioni di euro annui per ciascuna misura.

Noi stiamo facendo la nostra parte per evidenziare e valorizzare i benefici prodotti dall'intermodalità con navi, camion, treni e aerei all'avanguardia. E stiamo ovviamente collaborando con le istituzioni per garantire un sistema sempre più solido e competitivo, in cui il capitale umano resti il vero protagonista.

In un settore che attrae giovani professionisti con competenze avanzate e conoscenze al passo con le innovazioni, per noi infatti le persone sono centrali.

Vorrei citare le parole che il nostro Presidente del Consiglio Giorgia Meloni ci ha rivolto in occasione dell'Assemblea Generale a dicembre: "ALIS è una realtà capace di unire visione, competenze e persone".

Questo pensiero inorgoglisce tutti noi

e vorrei quindi rivolgere un sentito ringraziamento a tutti gli uomini e le donne del nostro settore.

ALIS è qui per supportare imprenditori, lavoratori e giovani talenti in questo processo di sviluppo, con la forza di un gruppo che ha compreso quanto il vero valore aggiunto stia nella capacità di fare sistema.

Sono convinto che i palchi di Casa ALIS, Hub, Academy e Cafè in questi giorni saranno laboratori di futuro dove realtà istituzionali, aziende, enti di formazione e stakeholder proporranno idee e progetti.

E dove dialogheremo su temi nazionali ed internazionali come sviluppo sostenibile, competitività, lavoro, rotte intermodali, relazioni commerciali, applicazioni concrete delle tecnologie e impegno sociale.

Su quest'ultimo aspetto, confermo con orgoglio che anche quest'anno il padiglione 1 sarà interamente destinato ad ALIS per il Sociale, con la partecipazione di associazioni ed enti impegnati ogni giorno nel terzo settore e nelle attività di volontariato, inclusione e solidarietà.

Vorrei concludere con una riflessione. Essere Presidente di questa associa-

**“ Abbiamo bisogno di politiche che premiano i nostri campioni nazionali, di semplificazioni burocratiche e di normative europee che vadano nella direzione della sostenibilità senza imporre ulteriori tassazioni proprio sulle aziende che investono in un futuro green. Il sistema ETS sul trasporto marittimo è emblematico perché sta causando perdita di competitività degli scali europei, extra-costi a danno di imprese e consumatori finali e un back shift modale con l'attuale ritorno di migliaia di camion al giorno su strade e autostrade ”**





zione è un onore, perché ALIS rappresenta migliaia di lavoratori e una responsabilità, perché le decisioni che prendiamo oggi determineranno il futuro di questo settore per i prossimi decenni.

Ma questa responsabilità non la porto da solo.

Ognuno di noi ha un ruolo. Ognuno di noi può fare la differenza.

Sono sempre più convinto che, anche grazie ad iniziative come LET EXPO, insieme possiamo costruire qualcosa di grande, con coraggio e determinazione.

E oggi, qui a LET EXPO, stiamo scrivendo insieme un'importante pagina di futuro e di innovazione, sostenibilità, competitività.

Una pagina dove le parole chiave sono visione, collaborazione, talento. Grazie e buona fiera a tutti.

# IN QUESTO CONTESTO INTERNAZIONALE LA LOGISTICA È ANCORA PIÙ FONDAMENTALE

Raffaele Fitto, vicepresidente esecutivo della Commissione Europea, in un videomessaggio che ha introdotto i lavori della manifestazione ha definito Let Expo un'importante occasione di confronto tra le istituzioni, il mondo produttivo e il sistema dei trasporti

**B**uongiorno a tutti. Ringrazio il presidente Guido Grimaldi, il presidente Federico Bricolo e gli organizzatori per l'invito e per aver promosso anche quest'anno Let Expo, un appuntamento di grande rilievo per il settore della logistica, dei trasporti e delle infrastrutture. Purtroppo non posso essere presente di persona a causa di impegni istituzionali, ma desidero comunque far giungere il mio saluto

e il mio messaggio in occasione della cerimonia di inaugurazione. La logistica e i trasporti rappresentano oggi uno snodo strategico per la competitività dell'economia europea, in un contesto internazionale caratterizzato da trasformazioni profonde, dalla riorganizzazione delle catene del valore, dalla crescente attenzione alla sostenibilità e dal rafforzamento delle infrastrutture. Il rafforzamento delle infrastrutture e l'efficienza dei sistemi logistici assumono un ruolo sempre

più centrale. Ciò diventa ancora più chiaro e rilevante in momenti come questo, di grande tensione geopolitica. L'Europa è chiamata ad affrontare queste sfide promuovendo innovazione, intermodalità e transizione ecologica, rafforzando allo stesso tempo la coesione tra i territori e la resilienza delle nostre economie. In questo percorso, il contributo delle imprese, degli operatori del settore, delle realtà associative è fondamentale. Iniziative come Let Expo rappresentano un'importante

Il videomessaggio di Raffaele Fitto, vicepresidente esecutivo della Commissione Europea

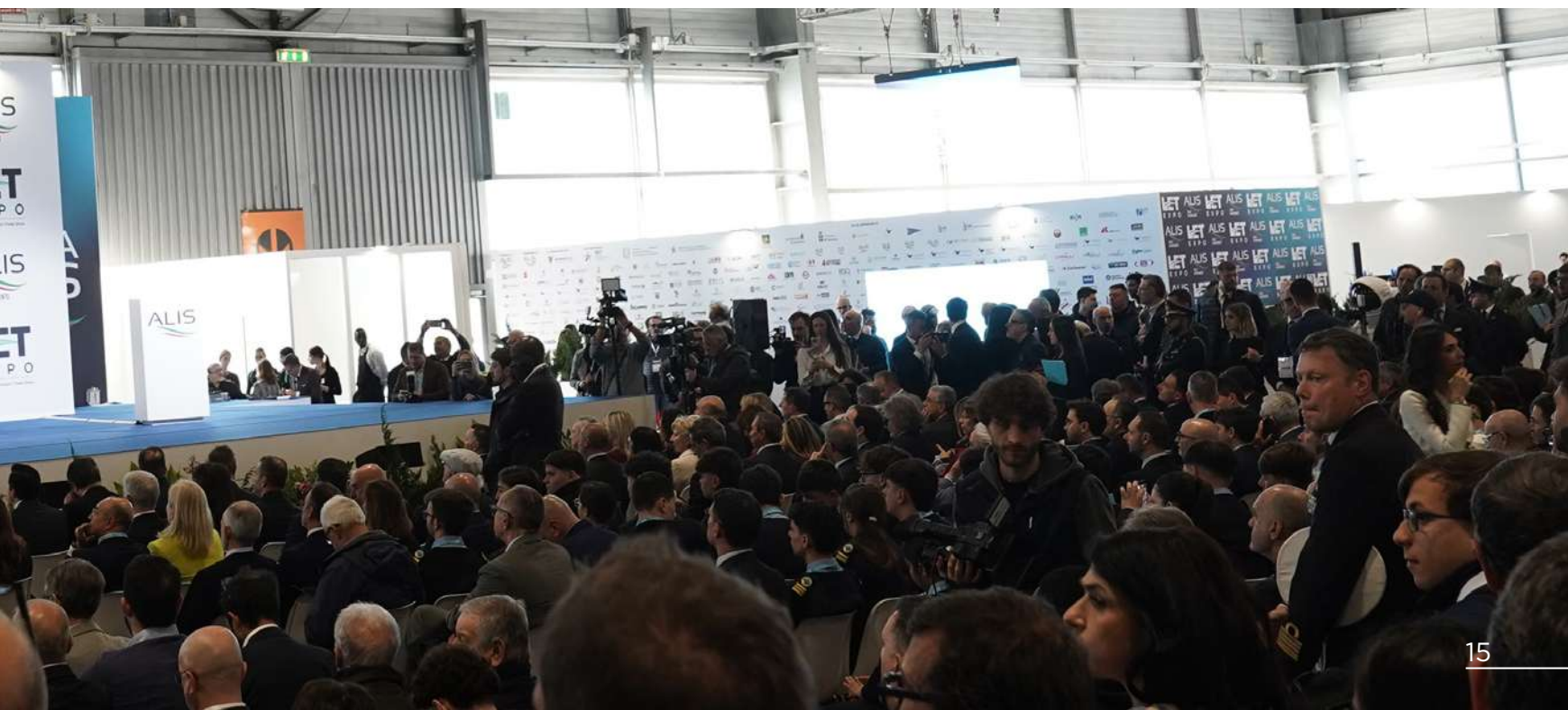




**Raffaele Fitto** vicepresidente esecutivo della Commissione Europea, responsabile Coesione e Riforme

“ La logistica e i trasporti rappresentano uno snodo strategico per la competitività dell’economia europea, in un contesto internazionale caratterizzato da trasformazioni profonde ”

occasione di confronto tra le istituzioni, il mondo produttivo e il sistema della logistica, favorendo il dialogo e la condivisione di esperienze e buone pratiche. Desidero quindi esprimere il mio apprezzamento ad Alis, a VeronaFiore e a tutti i partner che hanno contribuito all’organizzazione di questo evento che negli anni è diventato sempre più un punto di riferimento per il settore. Vi ringrazio. Buon lavoro e spero, in una prossima occasione, di poter partecipare in presenza.



# LE ISTITUZIONI DANNO IL BENVENUTO A LET EXPO

**Il presidente di Veronafiere, il sindaco della città, il presidente della Provincia e l'assessore ai Trasporti della Regione Veneto hanno sottolineato la crescita della manifestazione e la sua importanza per Verona**

**Federico Bricolo**, presidente di Veronafiere: «Benvenuti alla quinta edizione di Let Expo, una fiera che ha saputo crescere negli anni e che oggi si presenta con numeri importanti: 550 espositori, 60 mila metri quadrati di area espositiva e cinque padiglioni. È una manifestazione sempre più internazionale. Alis Service e Alis hanno svolto un lavoro incredibile. Noi che ci occupiamo di fiere sappiamo bene che una manifestazione ha bisogno di tempo per radicarsi e crescere. Eppure questa fiera, nata da un'idea, da una visione di Guido Grimaldi e del suo staff, è riuscita a inserirsi nel calendario fieristico internazionale, diventando un punto di riferimento per la logistica sostenibile.

Let Expo non è soltanto un'area espositiva, ma anche un hub di confronto diretto con il mondo delle istituzioni e con gli stakeholder, grazie alla presenza di oltre 100 relatori chiamati ad approfondire le grandi sfide del settore. Guerre e crisi internazionali condizionano immediatamente questo comparto, ma la forza di Alis è proprio quella di essere un punto di riferimento anche per le istituzioni. Siamo tutti qui, a Verona, per interagire con gli operatori del settore e trovare risposte concrete. Ringrazio il ministro Salvini per essere qui oggi. Avere un ministro che ci mette la faccia anche nei momenti meno facili, per supportare il settore e testimoniare l'appoggio del Governo, è qualcosa

di molto importante. Ringrazio anche tutte le autorità civili e militari presenti. Verona, in questo momento, è la capitale mondiale dei trasporti e della sostenibilità collegata alla logistica. Un ringraziamento speciale va a Guido Grimaldi per aver scelto proprio Verona come sede della manifestazione: per noi è motivo di grande orgoglio. Ringrazio anche lo staff e tutti coloro che hanno contribuito a questo grande lavoro di squadra. Verona è stata scelta per il suo ruolo di snodo logistico strategico. Abbiamo l'aeroporto Catullo e Montichiari, e saremo la porta d'ingresso del tunnel del Brennero: una rivoluzione che cambierà profondamente il sistema dei collegamenti».



**Federico Bricolo**,  
Presidente di Veronafiere



**Damiano Tommasi**,  
Sindaco del Comune di Verona

**Flavio Massimo Pasini**, presidente Provincia di Verona: «Let Expo è un evento fondamentale per la nostra città, che vive un presente importante. La logistica è sempre stata importante per Verona, e in questi anni ha visto tanti cambiamenti: dai corridoi europei al Quadrante Europa. Fondamentali sono i sindaci di un territorio dove si fanno investimenti, che portano una nuova giovinezza. Bisogna cavalcare quest'onda, farsi trovare preparati allo sviluppo. Questa di Verona non è una vetrina, è qualcosa di importante perché si intrecciano tanti rapporti, il che va nella giusta direzione: complimenti dunque per quello che fate, vi auguro un buon lavoro e garantisco massima collaborazione da parte nostra».

**Damiano Tommasi**, sindaco del Comune di Verona: «Grazie per l'ennesimo invito e per aver scelto Verona. Un grazie a tutte le istituzioni per la loro calorosa presenza. Verona sta attraversando un momento storico, come punto di riferimento per la logistica e nei fatti e nei numeri per il nostro Quadrante Europa, uno snodo fondamentale per tutto il nostro Paese e il sud Europa. Verona sta vivendo un passaggio storico con il tunnel del Brennero e la nostra A22 con tutta la sua progettualità, due elementi che nella conformazione del nostro territorio rappresentano un investimento per ac-

cogliere i treni che potranno attraversare il Brennero grazie ai nuovi tunnel. Sono delle delicate partite ma consentitemi da sindaco di mettere sul piatto un altro elemento, fondamentale per chi ha la responsabilità di aiutare le nostre aziende e i nostri cittadini, ovvero il tema della casa. Gli stipendi non bastano più per pagarsi l'alloggio, non si riescono a trovare lavoratori e stipendi adeguati. Avendo qua a Verona una concentrazione di tante aziende che lavorano in questo comparto, è importante affrontare il tema per misurare le esigenze delle aziende e delle famiglie, nel verso di sgravi fiscali e incentivi per tutti i lavoratori e le lavoratrici. Anche il comparto della logistica soffre di questa carenza, quindi l'invito è quello di dare il nostro contributo non solo come comuni, ma in primis a livello centrale».

**Diego Ruzza**, assessore ai Trasporti, Mobilità e Lavori pubblici della Regione Veneto: «Porto i saluti del presidente Alberto Stefani e dell'intera Giunta regionale e ringrazio Guido Grimaldi e voi tutti per l'opportunità di incontrarci in questo spazio dedicato alle grandi eccellenze di un settore che rappresenta il 10% del Pil nazionale. In questo contesto, il Veneto esprime oltre il 9% del comparto trasporti e logistica. Questo risultato è reso possibile da un tessuto produttivo composto da 4.200 aziende

e da milioni di addetti, in una regione che vive di scambi e relazioni intercommerciali. Su questo sistema incidono in modo determinante le reti di trasporto transeuropee, in particolare il corridoio Scandinavo-Mediterraneo e quello Baltico-Adriatico. Tutto ciò è stato possibile grazie a una rete di nodi di assoluta eccellenza: penso agli interporti di Verona, Padova e Rovigo, al sistema portuale e ai tre hub aeroportuali di Venezia, Treviso e Verona, che nel solo 2025 hanno gestito oltre 19 milioni di passeggeri. A questo si aggiungono le infrastrutture strategiche del Veneto e l'intera rete della navigazione: la nostra regione può contare su oltre 500 chilometri di rete fluviale. La nostra visione è molto chiara ed è scritta nero su bianco: vogliamo collegare il Veneto alla rete globale. Sappiamo di poter contare sulla grande sponda del Governo, ma sappiamo anche che dobbiamo continuare a supportare e sostenere le imprese per consentire loro di competere alla pari con il resto d'Europa. Vogliamo mantenere le nostre eccellenze, valorizzare i giovani e dare loro opportunità concrete nei nostri territori. Anche alla luce della recente crisi diplomatica e bellica e delle tensioni geopolitiche, il patto con il Veneto è l'esempio di come imprese e professionisti possano fare la forza e il successo del nostro territorio. La Regione Veneto sarà sempre al vostro fianco».



**Flavio Massimo Pasini**,  
Presidente della Provincia di Verona



**Diego Ruzza**,  
Assessore ai Trasporti, Mobilità e Lavori pubblici della Regione Veneto

# «BLOCCHIAMO LA SPECULAZIONE SUI CARBURANTI»

L'intervista di Bruno Vespa a Matteo Salvini, vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



L'intervista di Bruno Vespa al ministro Matteo Salvini



«In bocca al lupo a tutti, e a tutti gli studenti in particolare che vedo qui numerosi e che magari qui troveranno spunto per loro vita di domani»: ha esordito così Matteo Salvini, vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella sua intervista con Bruno Vespa a Let Expo 2026. «Il ministro Giorgetti è in riunione a Bruxelles in questo momento per discutere dell'emergenza dei mercati, e il ministro Uso ha riunito il tavolo di crisi finalizzato a bloccare la speculazione

in corso sui carburanti – e non mi riferisco ai benzinai, il problema non sono loro, che sono solo l'ultimo miglio, il problema sta a monte e penso a qualche compagnia petrolifera, veloce ad aumentare i prezzi all'inizio di una crisi ma non altrettanto a ridurli quando la crisi finisce. Da liberale non amo parlare di tasse ma sono contento che con l'ultima finanziaria un po' di risorse siano finalmente arrivate dalle grandi banche che stanno facendo ricchissimi utili! Non m'interessa tassare le big oil company per una questione di principio, ma voglio che

siano rispettose del Paese dove prosperano, perché, invece, qualcuno sta facendo il furbo, e i ministri colleghi competenti se ne stanno occupando, anche se poi gli autotrasportatori chiedono conto a me. Oggi alle 17 c'è consiglio dei ministri, sul tema – ripeto - stanno lavorando Giorgetti e Urso, non io e non voglio parlare del lavoro altrui, tutti i ministri interessati stanno lavorando sul tema, un intervento ci sarà».

Il ministro ha parlato anche della guerra nel Golfo: «Quel che sta accadendo è grave, spero che chi ha attaccato abbia

**Matteo Salvini** ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



**“ Spero che chi ha attaccato abbia contezza delle conseguenze e della durata del conflitto, non voglio pensare sia partito senza calcolare dove saremmo arrivati e quali costi umani ed economici avrebbe avuto quest'intervento ”**



**Insieme** Bruno Vespa con Guido Grimaldi e il ministro Matteo Salvini

contezza delle conseguenze e della durata del conflitto, non voglio pensare sia partito senza calcolare dove saremmo arrivati e quali costi umani ed economici avrebbe avuto quest'intervento su cui non mi esprimo. Io ho il dovere di difendere le imprese e i consumatori italiani, questa crisi ci consegna il dovere di accelerare su molti dossier ... Spero l'anno prossimo di riparlare di qualcosa che sia ripartito: l'energia nucleare, non possiamo restarne senza, stamattina nel mondo sono operativi circa 430 reattori e 130 in Ue che producono il 25% dell'energia elet-

trica, in Italia reattori attivi ce ne sono zero. Oggi è in corso a Parigi il forum sul nucleare e conto che il mio collega, il ministro dell'Ambiente, firmi l'adesione ai protocolli per la ripartenza del nucleare. Anche la Commissione europea ha chiarito che non possiamo fare a meno del nucleare, anche per ragioni di sicurezza, perché il tema dell'autonomia energetica è ormai centrale. Se partissimo oggi, gli ingegneri dicono che probabilmente i primi interruptori verrebbero accesi tra il 2031 e il 2032. Ma se non avessimo mai ragionato in prospettiva, non avremmo

nemmeno aperto i cantieri della Tav. Tra il 2032 e il 2033 il primo treno veloce unirà l'Italia a Monaco di Baviera: oggi un viaggio Milano-Monaco in treno dura circa sette ore, mentre con il tunnel del Brennero operativo si potrà raggiungere il cuore della Baviera in tre ore e mezza. Così come stiamo eliminando il tappo a nord-ovest con la Tav, mi auguro che si riesca a superare anche il tappo al Sud e che, dopo 160 anni di studi, si realizzi finalmente il benedetto e utile Ponte sullo Stretto di Messina, per rimuovere un freno allo sviluppo del Paese».

# «PRONTI AD AIUTARE I PAESI DEL GOLFO SE GLI ATTACCHI PROSEGUIRANNO»

**Antonio Tajani**

Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale

L'intervista in videocollegamento di Bruno Vespa ad Antonio Tajani, vicepresidente del Consiglio e ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale



L'intervista di Bruno Vespa al ministro degli Esteri Antonio Tajani

Il tema della nuova Guerra del Golfo e delle sue conseguenze è stato al centro dell'intervista in videocollegamento di Bruno Vespa ad Antonio Tajani, vicepresidente del Consiglio e ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale. «Nella Stretto di Hormuz» ha detto Tajani il 10 marzo «passano due o tre navi al giorno. I pasdaran hanno detto: i Paesi che cacceranno l'ambasciatore israeliano potranno passare ed è un

ricatto inaccettabile. Sono in contatto con tutti i Paesi dell'area per vedere cosa si può fare. Il programma di protezione messo in campo contro la pirateria si compone di due missioni europee, Atalanta e Aspides, che vanno avanti, continuiamo a proteggere le nostre navi. Quanto alla durata di questa guerra, gli americani sono in guerra e lo sapranno meglio di noi; gli iraniani dicono una cosa diversa da quella che ha detto ieri Trump, la verità forse sta nel mezzo. I

**“ Mi auguro che la guerra possa terminare entro la fine del mese anche perché vorrebbe dire allentare la tensione dei prezzi del petrolio. Stiamo però riducendo la presenza nelle sedi diplomatiche in Libano e Iraq per tutelare i nostri connazionali ”**



**“ Su chi specula sulla guerra non saremo flessibili. Ci auguriamo che non ci siano effetti distorsivi, perché aumentare i prezzi in questo modo è scorretto, viola le regole del mercato ed è una forma di speculazione finanziaria ”**

missili iraniani stanno finendo, restano i droni, ma ritengo che gli attacchi stiano erodendo le loro capacità. Credo che la guerra potrebbe durare ancora 3-4 settimane, ne è passata poco più di una. E mancano ancora tre settimane all'incontro fra Trump e Xi. Abbiamo sostenuto anche l'iniziativa, il tentativo di mediazione della Lega Araba, ho parlato con gli emiratini e stasera parlerò con i turchi. Mi auguro che la guerra possa terminare entro la fine del mese anche perché vorrebbe dire allentare la tensione dei prezzi del petrolio. Abbiamo risolto in gran parte il problema dei connazionali che volevano rientrare, anche alle Maldive la situazione si sta risolvendo, non c'è più un ingorgo negli aeroporti. Stiamo però riducendo la presenza nelle sedi diplomatiche in Libano e Iraq per tutelare i nostri connazionali».

«Da parte nostra» ha aggiunto il ministro «invieremo in Qatar altri strumenti di difesa e siamo pronti ad aiutare i Paesi del Golfo nel caso in cui gli attacchi dovessero proseguire. L'operazione va avanti insieme a Francia, Spagna e Gran Bretagna e l'Italia vuole proteggere i propri interessi. Credo che nessuno possa permettersi di attaccare il territorio europeo, che è estraneo al conflitto. Sul piano internazionale bisogna capire quale sarà il ruolo di Russia e Cina rispetto all'Iran. Molto dipenderà anche dalle informazioni di intelligence. È difficile immaginare l'invio di missili, perché verrebbero colpiti da americani e israeliani. La Russia avrà

la possibilità di vendere petrolio all'India. Gli Stati Uniti hanno detto che aumenteranno le sanzioni, ma consentiranno ai Paesi che hanno bisogno di petrolio e gas di continuare a rifornirsi. L'India deve approvvigionarsi, ma non passando da Hormuz, perché lì le petroliere rischierebbero di essere attaccate. Se la guerra finirà prima della fine del mese, i problemi resteranno limitati. Oggi il prezzo del petrolio al barile è sceso sotto i 100 dollari e molti ritengono che questa crisi non durerà a lungo».

Alle domande di Bruno Vespa sulle speculazioni sul prezzo della benzina, Tajani ha detto che la competenza per gli aspetti fiscali riguarda il ministero dell'Economia è competente per gli aspetti fiscali: «Ma il segnale è chiaro: non si possono aumentare i prezzi in maniera indiscriminata. E non è colpa dei benzinai, che sono l'ultimo anello della catena. Si tratta piuttosto di questioni che riguardano gli stoccaggi e dinamiche che in Italia esistono da tempo. Su chi specula sulla guerra non saremo flessibili. Ci auguriamo che non ci siano effetti distorsivi, perché aumentare i prezzi in questo modo è scorretto, viola le regole del mercato ed è una forma di speculazione finanziaria. Su questo siamo pronti a intervenire».

Tajani, rispondendo alle domande di Bruno Vespa, ha parlato anche del prossimo referendum: «I sondaggi» ha detto «lasciano il tempo che trovano. Io sono convinto che il sì vincerà, perché l'opinione pubblica italiana è favorevole. Non

c'entra il centrodestra o il centrosinistra: è una riforma che serve a cambiare l'Italia, a renderla più moderna e più europea, a rendere più libero il cittadino e a garantire una magistratura libera dalla presenza della politica. Il giudizio sul Governo spetta ai cittadini. Anche la vicepresidente del Parlamento europeo, Pina Picierno, e il giudice Antonio Di Pietro si sono schierati per il sì, dicendo che questa è una riforma che va nella giusta direzione, cioè quella di allontanare la politica dalla magistratura. Ci auguriamo che i cittadini comprendano che questa è una scelta per cambiare. Non c'entra nulla l'autoritarismo. Nessuno vuole mettere i magistrati sotto il controllo del potere esecutivo. Noi vogliamo una magistratura indipendente e vogliamo ridurre gli errori giudiziari, che provocano anche un danno rilevante alla nostra economia. Il 60% degli indagati viene poi assolto: è un dato che deve far riflettere. Noi vogliamo la separazione delle carriere. È come se, arrivando allo stadio, si vedesse l'arbitro scendere dal pullman della squadra ospite insieme ai giocatori: l'arbitro non può uscire con una delle squadre, deve stare al di sopra delle parti. Oggi a decidere la carriera dei giudici è un organismo in cui siedono pubblici ministeri e magistrati giudicanti. Ma se il magistrato giudicante deve avere il via libera del Pm, e magari ha avuto in passato un contrasto con loro, siamo davvero sicuri che questo non possa avere conseguenze sulla sua carriera? Il magistrato deve essere fuori dalla politica».



## IL VERDE COME INFRASTRUTTURA DEGLI SPAZI CONTEMPORANEI

Da oltre 35 anni HW Style **progetta, realizza e cura il verde interno ed esterno** per ambienti di lavoro, spazi pubblici e contesti complessi. Attiva su tutto il **territorio nazionale**, affianca imprese e studi di progettazione con un **team multidisciplinare** e un know-how consolidato, sviluppando soluzioni che generano **qualità e valore nel tempo**.

**Hwstyle**<sup>®</sup>

[www.hw-style.it](http://www.hw-style.it)

# LA MARINA MILITARE È AL SERVIZIO DEL CLUSTER MARITTIMO NAZIONALE

L'Ammiraglio di Divisione Flavio Biaggi, Comandante Interregionale Marittimo Nord, ha ricordato l'importanza della difesa degli assi marittimi, dei porti, delle infrastrutture sottomarine e quelle energetiche e logistiche



“È fondamentale garantire la protezione degli assi marittimi, assicurare una presenza costante nelle aree di interesse geostrategico e tutelare le infrastrutture critiche”

**Flavio Biaggi**

Ammiraglio di Divisione e Comandante Interregionale Marittimo Nord della Marina Militare

«S

aluto le autorità politiche, civili e militari, gli espositori, gli ospiti e tutti i visitatori. Ringrazio il presidente di Alis, Guido Grimaldi, e porto i saluti del Capo di Stato Maggiore della Marina, Giuseppe Berutti Bergotto. Il mare, insieme all'economia che ne deriva, rappresenta una componente rilevante della competitività del nostro Paese. L'Italia è una nazione marittima per geografia, per storia e per vocazione. Oltre il 90% delle merci che transitano da e per il nostro Paese viaggia via mare, mentre il Mediterraneo sostiene oltre il 20% del traffico marittimo globale. L'economia del mare genera un valore pari a 76,6 miliardi di euro. Con questi presupposti, garantire la libertà

di navigazione e assicurare la stabilità da cui dipendono le catene di approvvigionamento significa tutelare in modo diretto gli interessi nazionali. Viviamo tempi difficili, segnati da instabilità e da scenari sempre più complessi. La sicurezza non è mai scontata e non è semplice definire con precisione il quadro in cui ci muoviamo. In questo contesto, caratterizzato da forte volatilità globale, il ruolo della Difesa si conferma centrale. È fondamentale garantire la protezione degli assi marittimi e assicurare una presenza costante nelle aree di interesse geostrategico, così come tutelare le infrastrutture critiche, i porti, le infrastrutture sottomarine e quelle energetiche e logistiche. Al tempo stesso, è essenziale proteggere le reti marittime da cui dipendono i flussi economici, rafforzare interoperabilità e coo-

perazione, promuovere la collaborazione tra attività portuale e settore privato e investire in innovazione e protezione cibernetica. La Difesa, attraverso la Marina Militare, è al servizio del cluster marittimo nazionale per garantire l'uso sicuro degli spazi marittimi. Lavora 365 giorni all'anno per consentire a chi opera sul mare di contribuire alla crescita, al benessere e alla prosperità del Paese. È importante essere connessi e conoscersi reciprocamente. La Marina è in campo con il massimo impegno per catalizzare ogni possibile sinergia nell'ambito del cluster marittimo nazionale. La nostra Forza armata vive questo ruolo con profondo senso di responsabilità. Le sfide che abbiamo davanti devono essere affrontate con lo spirito di un grande equipaggio».

# LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PAESE NELLO SCENARIO INTERNAZIONALE

In una situazione geopolitica complessa la sicurezza diventa un fattore essenziale per dare la possibilità alle aziende di sfruttare le nuove tecnologie per crescere

**Ammiraglio Sergio Liardo**, Comandante Generale Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera: «Il tema dei mari è quanto mai importante. Il traffico più ecosostenibile è quello marittimo, che trasporta il maggior numero di merci. La situazione è particolare, noi da decenni parliamo di Mediterra-

neo allargato, con il problema per anni di deterritorializzazione. Come forza armata c'è sinergia con tutti i nostri interlocutori, siamo in grado oggi di identificare le navi in aree sottoposte a criticità e verificare le minacce che possono derivare dalle tecnologie. Allargando il focus oltre al Mediterraneo, passando al



**Antonio Errigo**, Vice direttore generale di Alis e moderatore

Mar rosso e al Golfo persico, abbiamo un collegamento diretto con la nostra centrale operativa, laddove in quell'area ci sono diverse criticità. Abbiamo informazioni e sistemi di rilevamento che hanno avuto un calo clamoroso, rispetto alle segnalazioni prima dell'inizio della crisi. Quello di oggi è un mare più com-

**Sul palco** Guido Grimaldi, presidente di Alis, con Antonio Errigo, Sabrina De Filippis, amministratore delegato FS Logistix, Marcello Di Caterina, vicepresidente e direttore generale Alis, Augusto Di Genova, chief B2B officer di Fastweb + Vodafone e ceo 7Layers, Ivano Gabrielli, direttore del Servizio Polizia Postale e per la sicurezza cibernetica, Ammiraglio Sergio Liardo, Comandante Generale Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, e Pasqualino Monti, amministratore delegato di Enav





**Ammiraglio Sergio Liardo,**  
Comandante Generale Corpo  
delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera



**Pasqualino Monti,**  
Amministratore delegato di Enav



**Marcello Di Caterina,**  
Vicepresidente e direttore generale di Alis

plesso ma proprio per questo ci stiamo spendendo nell'ottica di essere più vicini agli armatori. Aggiungo che dovrebbe partire a breve una nuova piattaforma digitale per scambiare dati a livello europeo, per evitare l'incremento dello stazionamento delle navi all'interno dei porti e di conseguenza delle merci che vi trasportano. In Italia partiremo ad avviare questo lavoro di sinergia, a favore della collettività e di chi produce».



**Pasqualino Monti**, amministratore delegato di Enav: «Di regole internazionali ne abbiamo anche troppe. Le criticità esistono, ma non tanto per i conflitti, quanto perché il cielo unico europeo in realtà non si è mai creato. Enav è una mosca bianca, l'unica realtà sul mercato quotata in borsa, in Europa i grandi player, tedesco, francese, belga, olandese, sono enti pubblici. La performance operativa del cielo unico europeo si misura con quella dei singoli provider: noi abbiamo tassi di ritardo di poco superiori allo zero, la Germania è a 22 minuti, questo è chiaro che porta a quel messaggio che ascoltiamo sugli aerei: per problemi del controllo sul traffico aereo siamo in ritardo. L'unica vera criticità è avere un solo service provider quotato in Europa, che tra l'altro ha la capacità di alzare l'asticella della tecnologia, è questa la nostra grande fortuna. Lo spazio aereo lo immaginiamo come un grande parallelepipedo, la tecnologia può renderlo più grande, aumentando la competitività. Al 25 Marzo abbiamo lanciato il free route: un aereo entra in un punto del nostro spazio aereo ed esce dopo aver seguito una linea diritta dall'altro lato dello spazio aereo, senza entrare in quel network di rotte a zig zag che c'era prima. Nel 2025 in 9 mesi abbiamo risparmiato 94 milioni di tonnellate di CO2, con un abbattimento di costi e di emissioni».

**Marcello Di Caterina**, vicepresidente e direttore generale di Alis: «Credo che questo sia un momento segnato da incertezza e difficoltà, ma le aziende ci hanno sempre insegnato una cosa: bisogna essere più avanti rispetto a ciò che sta accadendo. È anche questo il messaggio da cui voglio partire qui, a Let Expo. Le imprese sanno reagire, ma devono essere sostenute dal Governo e dalle istituzioni, con meno burocrazia e maggiori facilitazioni. Va riconosciuto anche lo sforzo che le Capitanerie di porto stanno facendo. Attraverso questa manifestazione cerchiamo di dare un segnale chiaro, con l'auspicio che si arrivi presto alla pace, perché più il tempo passa e più diventa difficile trovare spazi di equilibrio e di soluzione. Abbiamo già un problema molto concreto legato alle polizze assicurative, che stanno crescendo del 400%. Le ripercussioni non riguarderanno soltanto il valore dell'energia, ma anche il costo dei prodotti, destinato inevitabilmente ad aumentare. Per questo bisogna prestare grande attenzione all'aspetto speculativo. Il Canale di Suez ci ha già insegnato quanto possano essere gravi certe criticità. In questi scenari si inserisce spesso anche un elemento speculativo, che porta ad alzare i prezzi in modo non adeguato e non giusto. Per questo sono state previste task force contro chi prova a speculare. In un contesto come questo, Let Expo rappresenta un punto di riferimento fondamentale. Alis



**Sabrina De Filippis,**  
Amministratore delegato di FS Logistix



**Augusto Di Genova,**  
Chief B2B officer di Fastweb + Vodafone  
e eco di 7Layers



**Ivano Gabrielli,**  
Direttore del Servizio Polizia Postale  
e per la sicurezza cibernetica

nasce per promuovere l'intermodalità e la sostenibilità ambientale, ma sempre insieme a quella economica e sociale. Quando questi tre aspetti non sono in equilibrio, si creano inevitabilmente grandi difficoltà per le aziende. C'è poi il tema del gap energetico che l'Italia sconta rispetto ad altri modelli, come quello francese, che sul nucleare è più avanti. Anche in Italia si sta cercando di fare qualcosa, ad esempio sull'utilizzo dell'idrogeno nelle manovre portuali a ridosso delle banchine. Stiamo costruendo intese per avviare sperimentazioni e su questo cercheremo di seguire con grande attenzione tutte le evoluzioni. Rispetto a ciò che sta accadendo nel mon-

do, bisogna intervenire anche sul fronte Ets, che a nostro avviso va sospeso, perché finisce per alimentare costi eccessivi per le imprese. L'Ets appesantisce i bilanci delle aziende europee e tutto questo non è tollerabile. Il Governo si è speso per rivedere la direttiva e credo che ora vada lanciato un messaggio chiaro, perché le aziende hanno bisogno di certezze e di condizioni che consentano loro di restare competitive».

**Sabrina De Filippis**, amministratore delegato di FS Logistix: «In Italia abbiamo 8mila chilometri di costa e una potenza di fuoco con tutti gli operatori

della logistica, siamo quindi nelle condizioni di svolgere un ruolo anche in questi momenti di difficoltà. Oggi la logistica si sta evolvendo in una logistica globale, confrontandoci con un mercato globale. Il Mediterraneo è una naturale piattaforma logistica, con un trasporto ferroviario resiliente ma che si sta preparando al rilascio delle nuove infrastrutture. Siamo il quarto Paese per esportazione e questa è realtà, noi operatori non possiamo non tenere conto di questo. Bisogna essere collaborativi, avere vision e cogliere i talenti. In questi momenti riusciamo a fare sistema per affrontare la sfida del sistema industriale, che senza la logistica non rie-



sce ad avere competitività. L'Italia deve superare l'italianità intesa come visione e andare più a livello globale, per svolgere un ruolo ancora più determinante».

**Augusto Di Genova**, chief B2B officer di Fastweb + Vodafone e eco di 7Layers: «Vogliamo costruire tutta la catena del valore di tutto il settore del trasporto, perché senza intermodalità non c'è un'offerta importante per la domanda di logistica. Si deve costruire a livello internazionale, a partire dal mondo dei terminal, dove avvengono tutti gli scambi. Abbiamo acquistato il 30% del terminal di Anversa, l'ultimo dei grandi risultati di questi anni, che ci vede andare all'estero come altro elemento portante per creare delle partnership con tutti gli operatori per una sinergia internazionale. Nel mondo delle grandi aziende e della PA siamo diventati il primo gruppo italiano, siamo molto posizionati sul mondo business di fascia alta. Sono importanti sia l'infrastruttura sia la cybersecurity. Investiamo 1,5 miliardi in infrastrutture cloud e cybersecurity, avere l'end to end è fondamentale. Il mondo è molto più semplice se puoi controllare tutta la catena del valore. È importante che aziende e istituzioni abbiano dotazione infrastrutturale e capacità di governance, per gestire al meglio il mondo cyber, cloud e AI. Abbiamo finalmente compreso l'importanza

degli investimenti in asset proprietari. La situazione geopolitica è molto complessa, e per difenderci dalla competizione dobbiamo investire in infrastrutture e know how: facendo questo come Italia in Europa rimarremo a galla, e potremo garantire la nostra autonomia».

**Ivano Gabrielli**, direttore del Servizio Polizia Postale e per la sicurezza cibernetica: «Abbiamo parlato del dominio marittimo, del dominio aereo e oggi parliamo anche del dominio cibernetico, che in qualche modo lega e connette tutti gli altri domini. Le immagini mostrate poco fa dal comandante, relative alle navi dislocate su Hormuz, sono il frutto di un'attività di controllo quotidiana e costante che consente di ottimizzare buona parte della logistica, se non la logistica nel suo complesso. Oggi i sistemi di intelligenza artificiale riescono a leggere i dati, migliorare i processi e rendere più efficiente l'informatizzazione, con benefici concreti anche in termini economici e di produttività. Di fatto, oggi non si può rinunciare alla costruzione di un ecosistema cibernetico che, per un settore come la logistica, rappresenta un vero e proprio prerequisito delle economie moderne. Un prerequisito che deve essere tutelato e presidiato, perché si configura sempre più come un dominio autonomo, all'interno del quale la sicurezza diventa un fatto-

re essenziale, abilitante e necessario. È questa la postura che il Governo italiano ha assunto ormai da tempo, soprattutto attraverso le proprie articolazioni di riferimento, come la nostra: contribuire alla costruzione di un ecosistema sicuro. È il terreno della sussidiarietà che si è manifestata anche sul piano legislativo. Basti pensare al percorso costruito dall'Europa e dall'Italia attorno alla direttiva NIS2 e alla normativa sul perimetro nazionale di sicurezza cibernetica. Oggi chi opera in un settore strategico come la logistica non può prescindere da una costruzione condivisa della sicurezza. I soggetti privati che lavorano in questo comparto svolgono di fatto una funzione pubblica e, proprio per questo, hanno un ruolo centrale anche nell'interpretazione e nell'attuazione delle misure di sicurezza richieste dalla normativa. Una normativa che affida responsabilità precise, ma che fortunatamente prevede anche il supporto dello Stato.

Da qui nasce la necessità, prevista anche dalla legge, di costruire rapporti di collaborazione strutturati. Noi, come Polizia Postale, abbiamo già attivato oltre ottanta partnership di questo tipo e Alis è una delle realtà con cui possiamo consolidare questo modello di cooperazione. Si tratta di un partenariato che prevede momenti di scambio informativo, momenti operativi di collaborazione e strumenti messi a disposizione della comunità di Alis. Oggi il fattore tecnologico è un vero elemento di concorrenza, al pari delle materie prime e dell'energia: è il terreno sul quale si confrontano le grandi realtà economiche. Per questo non è più possibile affrontare i temi della cooperazione senza coinvolgere chi detiene le leve dell'economia. E se la logistica rappresenta una leva strategica, allora va tutelata e protetta, e questo deve essere fatto insieme. Occorre mettere in sicurezza le infrastrutture sulle quali poggia l'intero sistema. Ed è un obiettivo che può essere raggiunto solo attraverso un lavoro condiviso. Su questo fronte le forze di polizia, e in particolare la Polizia Postale, rappresentano un presidio fondamentale. Questo modo di operare insieme è già un metodo consolidato e assimilato da tempo nel nostro Paese».



# «L'EXPORT CRESCE CON LA QUALITÀ»

**Francesco Lollobrigida, ministro dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste, ha inviato a Let Expo un videomessaggio nel quale sottolinea la necessità di proteggere i prodotti italiani**

**U**n saluto a tutti i presenti, ai rappresentanti delle istituzioni e agli autorevoli relatori che hanno animato questo confronto sulla competitività del sistema Italia. Permettetemi un ringraziamento particolare al presidente Guido Grimaldi per l'invito e per quanto Alis è riuscita a fare, rappresentando il settore della logistica in un quadro che integra le diverse modalità per riuscire a portarle ad unità, come anche per la grande collaborazione che ci ha offerto sulla

candidatura della cucina italiana, sulla sua valorizzazione. Quando l'Italia fa sistema è imbattibile. E obiettivamente ogni volta che ci siamo trovati con Alis abbiamo trovato punti di raccordo. Saluto complessivamente tutti gli autorevoli ospiti che hanno animato questo panel e permettetemi di farlo con particolare riguardo al comandante Sergio Liardo, perché ha iniziato da poco a svolgere questo suo prestigioso ruolo che è fondamentale, come tutto il lavoro delle Capitanerie di porto e della Guardia costiera, nei controlli, nelle verifiche e nel

sostegno all'attività di sviluppo, anche del settore della logistica, con preziosi consigli sulle criticità e sulle opportunità. Parlare di temi come quelli che sono stati trattati oggi, in un momento così difficile in termini geopolitici e geoeconomici, non è facile. Tuttavia, dobbiamo continuare ad operare puntualmente per rafforzare quelli che sono i nostri punti di forza e sicuramente la nostra competitività, legata alle merci realizzate nel nome della qualità, deve essere mantenuta e garantita. Dobbiamo garantire un export che ha visto toccare, per esempio,

Il videomessaggio del ministro dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste Francesco Lollobrigida





nell'agroalimentare dei risultati eccezionali. Quest'anno tocchiamo i 72,4 miliardi, superando il record già prestigioso dello scorso anno di 69,7 miliardi di euro. Ma possiamo espanderci ancora. Di che cosa abbiamo necessità? Dobbiamo garantire una protezione ai nostri prodotti, un racconto corretto, che abbiamo fatto, per esempio, attraverso la candidatura della cucina italiana a patrimonio dell'Unesco. Un grande risultato. Serve garantire alle nostre filiere produttive innovazioni tecnologiche su una pianificazione di carattere strategico, che metta in condizione di abbattere i costi legati alla logistica.

Ci siamo impegnati sulla logistica anche attraverso la ridefinizione dei fondi del Pnrr, immaginate che abbiamo investito 800 milioni per la logistica che servono proprio al rafforzamento delle aree che permettono un trasferimento più rapido

delle merci, ma anche indirettamente con risorse importantissime, per esempio per la produzione di energia e abbiamo investito più di quattro miliardi sulle filiere che a nostro avviso partono dalla produzione fino alla distribuzione. E quindi una possibilità per il sistema Italia di essere più capace e di avere più risorse per poter produrre e velocizzare i trasferimenti.

Certamente fino ad oggi abbiamo trovato spesso l'Europa che ragiona in termini schizofrenici, che da una parte enuncia la necessità di rafforzarsi, di cercare la sovranità alimentare, di diventare competitiva rispetto ai competitor a est e a ovest del mondo e poi invece inserisce regole che mettono in difficoltà il nostro modello di sviluppo. Però al di là di quello che fanno nei palazzi di Bruxelles, dobbiamo riflettere su quello che dobbiamo fare nei nostri palazzi e dobbiamo farlo esattamente in relazio-

ne con l'impianto di lavoro che il nostro governo ha messo in campo fin dal primo giorno, un'interazione tra i diversi ministeri, una capacità di relazionarsi per capire le necessità del mondo delle imprese, le potenzialità del nostro sistema e la capacità di organizzare le nostre aziende di Stato, le aziende private e gli investimenti.

E quando cresce l'economia, cresce anche il mondo del lavoro. Aggiungo, per quelli che in nome dell'ambiente tifano spesso per regole rigidissime, che piegano il nostro sistema produttivo e il sistema della logistica, che finora si sono verificati esattamente gli effetti inversi, che i nostri virtuosi operatori lavorano meno di quanto potrebbero a vantaggio di chi non rispetta né regole sull'ambiente, né regole sul lavoro.

Grazie per quello che avete fatto e per quello che ancora faremo insieme».

# IDEE, VISIONI E POLITICHE PER LO SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ

Otto presidenti delle Autorità di sistema portuale raccontano gli investimenti fatti e i nuovi progetti che porteranno verso il futuro gli scali italiani



**Nicola Capuzzo**  
Direttore Shipping Italy

**Annalisa Tardino**, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale: «Dobbiamo pensare ad una prospettiva diversa. Non bisogna orientare la decisione pubblica su motivazioni emotive, si devono evidenziare piuttosto le motivazioni nazionali e internazionali. Il ponte sullo Stretto rappresenta un segmento della rete europea dei trasporti, come un progetto strategico che consentirebbe alle regioni europee di diventare più sostenibili e integrate. Si tratta di un collegamento definitivo a livello ferroviario e infrastrutturale per consentire l'intermodalità che permetterebbe al nostro sistema portuale

in Sicilia di muoversi all'interno di un sistema totalmente integrato. Rappresentiamo la base logistica dell'Europa, non è la missione solo di qualcuno, laddove la commissione europea è stata chiara affermando che si tratta di un'esigenza europea, per un sistema europeo competitivo nei mercati internazionali».

**Domenico Bagalà**, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna: «L'insieme delle innovazioni tecnologiche sta cambiando profondamente il settore. È cambiata la tecnologia delle navi e, di conseguenza, entrano sempre più in gioco anche le infrastrut-





**Annalisa Tardino**, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale



**Domenico Bagalà**, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna



**Francesco Benevolo**, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale

ture. Noi stiamo lavorando per separare i flussi del traffico Ro-Pax da quelli delle crociere. A Cagliari, entro gennaio 2029, avremo una distinzione chiara dei flussi: le crociere resteranno nel centro cittadino, mentre le navi traghetto saranno indirizzate verso il Porto Canale. Lo stesso avverrà a Olbia, dove grazie ai dragaggi separeremo il traffico Ro-Pax da quello crocieristico. Un percorso analogo riguarda anche Porto Torres e altre località. Faremo tutto il possibile per facilitare questo tipo di operazione. La vera chiave di volta, però, è programmare insieme, costruendo le scelte sulla base delle esigenze del mercato».

**Francesco Benevolo**, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale: «La scorsa settimana abbiamo organizzato un'iniziativa sul mercato delle rinfuse perché ci siamo resi conto che mentre il mercato dei container e delle autostrade del mare sono sviluppati e analizzati, quello delle rinfuse specie solide è poco analizzato pur essendo molto importante. Ravenna è il porto leader nel settore rinfuse con 28 milioni di tonnellate, e sta lavorando molto per sviluppare l'intermodalità, ma è complesso, le rinfuse non hanno marchio, packaging. Abbiamo due dorsali ferroviarie, ma viviamo

la maggiore strozzatura. L'intermodalità è un valore indiscusso, ma per le rinfuse siamo indietro a causa di un tema infrastrutturale. Potremmo fare più treni, purtroppo non abbiamo un secondo binario. Abbiamo anche gap di infrastruttura stradale, siamo collegati a Venezia con la Roma... Dobbiamo sviluppare infrastrutture e logistica, per fare inter-

modalità. Peraltro importiamo l'80% dell'argilla per la ceramica. Il ministro Musumeci ci ha nominati città italiana del mare del 2026. Dal 21 al 23 maggio ci sarà l'iniziativa De Portibus, in cui l'intermodalità avrà un ruolo importante».

**Marco Consalvo**, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale: «Sono entrato come presidente il 3 dicembre scorso su un sistema portuale in cui l'intermodalità è molto avanzata, ma abbiamo il progetto di un ulteriore sviluppo nei prossimi 4 anni a Trieste. Abbiamo due progetti essenziali: al momento c'è una stazione ferroviaria e ne sono programmate altre due, perché ad oggi gestiamo circa 11mila treni, più di 200 al giorno, servendo otto Paesi diversi, come Germania, Austria e tutto l'est Europa. Nel segno di una costante programmazione sullo sviluppo ferroviario, puntiamo ad arrivare a 25mila treni nel prossimo futuro».

**Vincenzo Garofalo**, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centrale: «Non si può parlare di intermodalità senza parlare di porti. Come tutti i porti dell'Adriatico, anche noi abbiamo messo in campo le strategie possibili per diventare sempre più competitivi e convincenti. Esiste un corridoio che collega l'Est all'Ovest e che passa anche attraverso i porti e infrastrutture strategiche. Noi stiamo investendo perché questo sistema sia sempre più effi-

#### Con il presidente

Guido Grimaldi con Nicola Capuzzo, Domenico Bagalà (AdSP Sardegna), Francesco Benevolo (Adriatico Centro-Settentrionale), Marco Consalvo (Adriatico Orientale), Vincenzo Garofalo, (Adriatico Centrale), Matteo Gasparato, (Adriatico Settentrionale), Antonio Ghiglia, presidente SITAV, Raffaele Latrofa, (Tirreno Centro-Settentrionale), Matteo Paroli, (Mar Ligure Occidentale, e Annalisa Tardino (Sicilia Occidentale)





**Marco Consalvo,**  
Presidente dell'Autorità di sistema portuale  
del Mar Adriatico Orientale



**Vincenzo Garofalo,**  
Presidente dell'Autorità di sistema portuale  
del Mar Adriatico Centrale



**Matteo Gasparato,**  
Presidente dell'Autorità di sistema portuale  
del Mar Adriatico Settentrionale

ciente. Anche il vettore marittimo che opera sulle rotte è parte integrante di questa strategia, così come lo è l'intermodalità ferroviaria. Stiamo investendo in una profonda riorganizzazione del porto e cominciamo già a vedere i primi risultati, con l'arrivo di navi più grandi e tempi operativi più contenuti. Basti pensare che 38 mila tonnellate equivalgono a circa 1.500 camion che trasportano merce: per questo è essenziale poter contare su un sistema ferroviario efficiente. Ma perché questo accada è necessario che ci siano investimenti concreti sulla rete ferroviaria. Bisognerà continuare a insistere per avere una linea ferroviaria capace di alleggerire e smaltire il traffico che grava sui porti. Penso alla logistica italiana nel suo complesso: se vogliamo gestire sempre più traffico, serve una programmazione che coinvolga tutti. Occorre pensare bene l'intero percorso,

dal porto fino alla destinazione finale. Ed è proprio su questa filiera che si può fare la differenza».

**Matteo Gasparato,** Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale: «È l'ultimo anno in cui parlo da presidente dell'associazione degli interporti. Dobbiamo ragionare in termini pratici sull'integrazione tra ferro gomma e acqua, non solo a parole ma anche a livello normativo. È partito l'iter della normativa dei porti, ci vorrebbe anche una maggiore regia di collegamento tra porti e retroporti. Ci dovrà essere una programmazione, questa rete policentrica deve avere una programmazione della merce. Se arriva sulla banchina e va sulla rotaia, è più sostenibile: questo può renderci più competitivi. A Venezia la Zls ha portato a investimenti importanti, con la

riqualificazione dell'area di Marghera, in 81 giorni di media vengono date le autorizzazioni per investire. Al terminal Tencara di Venezia inaugurato nel 2025 arrivano treni di auto dal centro Europa e ripartono in nave verso la Cina: è importante anche in termini di abbattimento di Co2».

**Raffaele Latrofa,** presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale: «Portiamo all'ordine del giorno temi importanti per le strategie in essere: la visione triennale del futuro dei nostri porti e un documento fondamentale per il futuro dei tre scali, con una squadra di stakeholder e delle amministrazioni comunali, per trovare un'intesa e l'adozione di questo documento per pianificare il futuro dei porti e come base per i piani regolatori portuali. Uno spazio alla differenziazione





**Raffaele Latrofa,**  
Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale



**Matteo Paroli,**  
Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale



**Antonio Ghiglia,**  
Presidente di Sitav

ne alle destinazioni d'uso, per le zone di interazione tra porto e città. L'intermodalità in questo senso è centrale a Civitavecchia, dove abbiamo posato l'ultimo e penultimo miglio, permettendo l'implementazione di una parte rimasta indietro rispetto alla sua eccellenza. E il rapporto con l'interporto per la transizione energetica con la costruzione di un nuovo hub per la fabbricazione di idrogeno all'interno del porto, con Civitavecchia che va verso l'elettrificazione delle banchine per una competitività ancora maggiore. All'orizzonte ci sono quindi grandi opere e una vivacità di investimenti e finanziamenti».

**Matteo Paroli,** presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale: «Ho partecipato a tutte e cinque le edizioni di Let Expo e l'ho vista crescere anno dopo anno. Il numero

degli espositori è in continua espansione e questo consente, da un lato, agli operatori di confrontarsi tra loro e, dall'altro, agli amministratori di recepire con maggiore chiarezza le esigenze del territorio. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario nei nostri porti, registriamo un dato in calo del 14% rispetto al 2024, in un momento in cui però i nostri volumi di traffico sono cresciuti, raggiungendo il livello più alto di sempre. A incidere negativamente è stata l'infrastrutturazione della rete nazionale, mentre l'Autorità portuale ha portato avanti investimenti molto importanti. Abbiamo investito 167 milioni di euro per potenziare il sistema ferroviario tra Genova e Savona. È chiaro che questo tipo di lavorazioni, nella fase di realizzazione, ha ridotto la capacità di accesso e di uscita dei carri. I numeri negativi rispetto al 2024, però, non derivano soltanto da una limitazio-

ne strutturale: una parte delle tracce ferroviarie messe a disposizione dal gestore non è stata sfruttata completamente. Su 90 tracce disponibili, ne sono state utilizzate soltanto 60. Questo è un dato che non possiamo permetterci di ignorare, perché comporta inevitabilmente un riversamento delle merci in uscita dal porto sulla rete urbana e quindi sulle città. Il nostro obiettivo è separare sempre di più i flussi portuali dalla viabilità urbana. I 167 milioni investiti, insieme ai due scali ferroviari e agli incentivi messi in campo, rappresentano una base importante. Ma è essenziale che tutte le tratte ferroviarie disponibili vengano effettivamente utilizzate».

**Antonio Ghiglia,** Presidente di Sitav: «Sitav è tra i consiglieri di Alis. Abbiamo realizzato un prototipo di locomotiva alimentata a idrogeno in ambito portuale, in virtù anche di analisi tecniche di possibili diverse alternative non a gasolio. Abbiamo scelto l'idrogeno perché è un carburante alternativo, la produzione di idrogeno si sposa bene con le fonti rinnovabili. I porti per natura sono punti di incontro di terra mare e ferro, vogliamo dare una soluzione innovativa. Il prototipo di locomotiva è stato presentato a settembre, è in fase di omologazione. Per quanto riguarda l'approvvigionamento dell'idrogeno, abbiamo creato punti di rifornimento da soli 30 bar. Non forniamo la molecola dell'idrogeno ma puntiamo alla maggiore facilità d'uso possibile».



# UN FUTURO GREEN: LE SFIDE DI ENERGIE, TECNOLOGIE E CARBURANTI INNOVATIVI

L'obiettivo è decarbonizzare lo shipping e la logistica puntando sulle nuove tecnologie, biocarburanti innovativi e green gas



**Antonio Errigo**  
Vicedirettore generale di Alis





**Davide Bordoni**  
Amministratore unico RAM



**Ugo Salerno,**  
Presidente esecutivo di RINA



**Paolo Faganelli,**  
Direttore generale di CIL



### La targa

Guido Grimaldi consegna la targa ricordo della manifestazione veronese a Davide Bordoni, amministratore unico RAM, Paolo Faganelli, direttore generale CIL - Compagnia Italiana Lubrificanti, Fabrizio Mattana, executive vice president Gas Assets Edison, Enrico Maria Mosconi, docente Università degli Studi della Tuscia - national spokesperson & chief of Aicq, e Giovanni Romano, presidente e amministratore delegato Q8 Quaser

**Davide Bordoni**, Amministratore unico RAM: «Siamo lieti di partecipare con il nostro stand e con i nostri collaboratori a questa manifestazione. In questa occasione abbiamo anche presentato i 20 anni delle Autostrade del Mare, un traguardo importante che racconta un percorso di crescita e consolidamento. Parliamo di 52 mila chilometri di tratte e di un sistema che coinvolge numerosi porti italiani, con numeri che contribuiscono in modo concreto ad alleggerire anche le nostre infrastrutture stradali. La strategia avviata molti anni fa, e proseguita anche dall'attuale Governo attraverso gli incentivi gestiti da RAM per le Autostrade del Mare, ha portato a risultati significativi. L'Italia si conferma una realtà di riferimento nel trasporto marittimo e intermodale, e su questo fronte RAM continua a fornire un supporto adeguato e strategico».

**Ugo Salerno**, presidente esecutivo di RINA (in videocollegamento): «Parliamo dei ruoli che ci consentiranno di decarbonizzare il settore dello shipping, mediante un processo basato su gas liquefatto e altri combustibili, in parte già prodotti. Il ruolo della classificazione ha come obiettivo preliminare quello ad esempio di ricercare dei nuovi vettori, come l'ammoniaca e altri combustibili con nessuna emissione di CO<sub>2</sub>. Per quanto riguarda l'impianto per gestire ad esempio la tossicità di questi combustibili, cerchiamo la garanzia di si-

curezza. Ora non ci sono dei regolamenti, non sono prescrittivi, ma devono portare ad approvare degli impianti in termini di principio, per procedere con le norme di classificazione applicate a tutte le navi, lavorando con i criteri simili a quelli odierni. Il ruolo di RINA è quindi quello di una società di ingegneria e di classificazione, oltre che di sviluppo tecnologico. Farà parte di coloro che lavoreranno su come definire questi impianti sicuri per essere applicati con scopi commerciali. Un altro tema riguarda poi l'energia nucleare, su cui stiamo lavorando oggi con un progetto specifico, prodotta da dei reattori modulari, quindi completamente chiusi, che non prevedono l'interazione con l'equipaggio, che non emettono CO<sub>2</sub> e lavorando per periodi lunghi 10/15 anni senza nessun tipo di intervento».

**Paolo Faganelli**, direttore generale di CIL - Compagnia Italiana Lubrificanti: «È uscito recentemente uno studio dell'Unione petrolifera secondo il quale l'Europa tutta contribuisce all'inquinamento del nostro pianeta per circa il 6%. Il ruolo che hanno i trasporti non supera il 28,5% del totale in Europa, quindi meno del 2% sul pianeta, questo anche grazie alla qualità straordinaria dei veicoli e quindi alle basse emissioni. Il mercato risponde bene ai nuovi lubrificanti che aiutano a inquinare meno. Ma quando le norme europee hanno definito i valori del bio contenuto nel gasolio, alzandolo progressivamente, abbiamo immesso



**Enrico Maria Mosconi**

Docente università degli Studi della Tuscia - national spokesperson & chief of Aicq



**Fabrizio Mattana**, executive

vice president Gas Assets di Edison



**Giovanni Romano**, presidente

e amministratore delegato di Q8 Quaser

nella molecola del gasolio più umidità e quindi alghe, muffe, batteri, che non bruciano. Stiamo facendo ricerca per inibire le azioni di questi elementi dannosi, mantenendole almeno inerti, dando la possibilità al motore di bruciare meglio, di ridurre la necessità di manutenzione, un consumo minore e quindi un risparmio».

**Enrico Maria Mosconi**, docente università degli Studi della Tuscia - national spokesperson & chief of Aicq: «Aicq è una

delle prime federazioni per la certificazione e la normazione tecnica. Ci vogliono però delle regole del gioco, sulla base di ciò che le competenze possono fare e lo stato di resilienza che lavora sulle asimmetrie in termini di approvvigionamento energetico. Ad oggi la certificazione di prodotto non è più sufficiente, non garantiscono totalmente un approccio verso il green. Devono essere invece soddisfatti dei requisiti come enti che promuovono la certificazione e la qualificazione tecnica, lavorando sulla garanzia della

tracciabilità e la declinazione verso la neutralità climatica, sulla base delle normative vigenti, che mettono in essere degli obiettivi. La normazione e la cultura dell'approccio tecnico e accreditato deve permettere una operatività positiva dei nuovi carburanti, che riguarda la competitività e la resilienza di diversi sistemi. Occorre uno sviluppo culturale, dove ogni singola filiera conosce lo standard della propria qualità, ma non esiste una qualità trasversale di applicazione sistemica delle conoscenze tecniche».



**Fabrizio Mattana**, executive vice president Gas Assets di Edison: «Abbiamo realizzato che la transizione energetica è un percorso complesso, non breve, non ci possiamo permettere di avere una sola soluzione. I green gas sono una componente strategica per ché costituiscono un elemento di diversificazione. Biometano, idrogeno, gas sintetico, biometanolo portano a decarbonizzare quei settori che non possiamo decarbonizzare con l'elettrificazione. In questo ambito ogni paese sceglie il suo percorso in base alla maturità tecnologica, alla disponibilità della fonte. C'è il sistema più maturo che decarbonizza meno, e quello meno maturo che decarbonizza di più: ogni paese deve scegliere in modo diversificato per poter reagire agli stimoli esterni. Edison ha scelto un percorso pragmatico basato sulla diversificazione. Penso al trasporto pesante, marittimo, e alla logistica portuale: Edison utilizza tecnologia ed energia disponibili nel tempo, a partire da quelle pronte, a partire dal Gnl inserendo una quota crescente di biometano, che in Italia ha un potenziale di 6 miliardi di metri cubi, il 10% della domanda italiana, lavorando anche su quelle del futuro come l'idrogeno – abbiamo un grosso progetto in Puglia. L'Italia è di

fronte a un bivio nel tema della transizione energetica, dobbiamo passare alla fase dell'execution, per farlo a livello europeo dobbiamo chiedere tre cose: essere meno dogmatici, non possiamo attaccarci a una sola tecnologia; incentivare la domanda finale di gnl, elettrico, idrogeno, anche con adeguati investimenti; l'omogeneità delle regole, per le future tecnologie cosicché l'Italia possa giocare alla pari con i competitor».

**Giovanni Romano**, presidente e amministratore delegato di Q8 Quaser: «Alis mi ha dato l'opportunità di parlare di biocarburanti già quattro anni fa, quando spesso era ancora necessario spiegare che cosa fossero e quali potessero essere le criticità connesse al loro sviluppo, anche alla luce di un atteggiamento europeo che per lungo tempo li ha guardati con cautela, oscillando tra aperture e resistenze. Oggi il contesto internazionale sta producendo effetti molto rilevanti. Il peso di questa crisi è diverso, ma resta fortissima la tensione sul piano energetico. Non stiamo discutendo soltanto del prezzo delle soluzioni, ma della disponibilità stessa dell'energia. Il vero tema, oggi, è capire per quanto tempo sarà ancora possibile garantire la

disponibilità dei prodotti, la continuità produttiva e la mobilità. Abbiamo ancora una forte disponibilità di prodotti fossili, che utilizziamo in modo significativo anche per la produzione di energia elettrica. Ed è proprio in momenti come questi che diventa evidente quanto le soluzioni debbano essere diverse e diversificate, sempre con grande attenzione all'ambiente e alla sostenibilità, ma anche alla sostenibilità economica e sociale. Il mese scorso abbiamo annunciato una partnership con Eni e realizzeremo in Sicilia una raffineria destinata a diventare una bioraffineria per la produzione di biocarburanti. Parliamo di biocarburanti che presentano un impatto ambientale sempre più ridotto e un'elevata utilizzabilità. Il loro valore aggiunto è anche sociale ed economico. L'Europa dovrebbe recuperare un ruolo centrale, quello che ha sempre avuto per storia, cultura e capacità. Pensare che possa rinunciare a giocare questa partita nello scenario internazionale mi sembra francamente assurdo. In questo contesto anche l'Italia può avere un ruolo importante, a patto di saper cogliere le opportunità che si aprono in questa fase, guardando ai problemi con realismo e senza lasciare che l'ideologia diventi l'unico criterio di valutazione».



# «L'INDUSTRIA È UNA INFRASTRUTTURA STRATEGICA»

**Matteo Perego di Cremnago, sottosegretario di Stato al ministero della Difesa, ha affrontato il tema della tecnologia sulla quale bisogna continuare a investire e far maturare competenze**

«**B**uongiorno a tutti, ringrazio ALIS e il Presidente Guido Grimaldi per l'invito. Sono impegnato in una missione istituzionale all'estero, ma ci tenevo fortemente a dare un contributo. Io credo che per molto tempo abbiamo considerato l'economia, la sicurezza e l'innovazione come ambiti distinti. Oggi non è più così, non è più possibile. La competitività di una nazione, la sua autonomia

strategica e la sua stabilità sociale dipendono dalla capacità di integrare industria e tecnologia in una visione coerente e di lungo periodo.

Viviamo in un contesto geopolitico attraversato da crisi sistemiche. In questi giorni vediamo la guerra in Iran, ma ci sono altri 50 conflitti sparsi per tutto il globo, in quella che è, da un lato, una forte tensione geopolitica e, dall'altro, un continuo livello di competizione per le materie prime, per le risorse energetiche e soprat-

tutto per la supremazia tecnologica, che è il vero fattore abilitante e da presidiare da parte dell'Occidente.

Ed è in questo senso che l'industria concorre fortemente, come pilastro in cui difesa e sicurezza sono elementi fondamentali e sono alla radice di tutte le altre infrastrutture e istituzioni della nostra nazione. L'industria non è più soltanto una questione di produzione: è, a tutti gli effetti, un'infrastruttura strategica da proteggere.



Il videomessaggio inviato a Let Expo dal sottosegretario di Stato al ministero della Difesa Matteo Perego di Cremnago

Le grandi realtà industriali non sono soltanto aziende di successo che esportano in tutto il mondo, ma sono detentrici di competenze e tecnologia, generatori di filiere, motore di innovazione: sono, appunto, strumenti di proiezione dell'Italia stessa in tutto il mondo. Quindi rafforzare i livelli di capacità produttiva e di innovazione tecnologica è la scelta più efficace per affrontare un'epoca segnata soprattutto da velocità e cambiamento.

Il rafforzamento della tecnologia significa investire continuamente, significa far maturare competenze, significa sapere, ad esempio, che in un Paese come il nostro la sfida demografica è una delle componenti essenziali da tutelare. Pensiamo all'India, che ha metà della popolazione con un'età media di 28 anni. Pensate al numero di ingegneri che una nazione come l'India riesce a formare ogni anno.

Ecco, la sfida credo che parta dall'inizio: parta dalla formazione, dalla capacità di generare competenze in settori ad alto contenuto tecnologico, passi dalla necessità di proteggere le PMI, l'intera supply chain, così come le grandi aziende, che devono farsi incubatrici anche di sviluppo.

Credo potremmo mutuare quanto ho visto durante una visita negli Stati Uniti, alla Defense Innovation Unit. Questo strumento, all'interno della difesa americana, vuole portare le competenze del settore civile, non militare, in quello della sicurezza e della difesa. E lo fa cercando di favorire la nascita e la crescita di piccole startup che ricevono finanziamenti da venture capital: con questi primi finanziamenti si presentano alla difesa proponendo nuove tecnologie e, se vengono formalizzati dei contratti, avranno poi accesso a ulteriori linee di credito.

Qual è il ragionamento? Che oggi la tecnologia corre velocemente. Diversi sistemi, in particolare nel mondo della difesa e della sicurezza, vanno in obsolescenza rapidamente, per cui è necessario continuare a investire, è necessario far maturare le competenze negli ambiti tecnologici e, soprattutto, governarle.

La formazione, l'università, gli enti di ricerca e i poli tecnologici sono fondamentali. Un altro degli aspetti che abbiamo sviluppato nell'ambito della difesa è, ad



esempio, il Polo Nazionale della Subacquea. Si parla di spazio e di dimensione cyber oggi, ma è importante sottolineare il valore delle infrastrutture subacquee, dove passa il 98% dei dati. Ecco, il Polo Nazionale della Subacquea è uno di quegli esempi in cui la nostra nazione ha un sistema che agisce come incubatore fra istituti di ricerca, università, industrie piccole e medie e forze armate. Tutto per valorizzare il sistema Paese in un'ottica di competitività.

E proprio questa credo sia la parola più importante: competitività, a cui va affiancato un altro concetto fondamentale, quello della sostenibilità. Ad esempio, la transizione ecologica non è un vincolo, ma una trasformazione strutturale del mercato globale. Le imprese che investono in efficienza energetica, nuove propulsioni, materiali avanzati e processi produttivi a basso impatto ambientale non si limitano ad adeguarsi agli standard, ma anticipano la domanda futura e rafforzano la propria competitività.

Questo perché il mondo di oggi è in continua evoluzione e, per essere una nazione solida, con libertà economica e autonomia strategica, serve certamente mantenere altissimo il livello dell'innovazione e, soprattutto, la consapevolezza di quelli che sono i compiti che dobbiamo svolgere in un mondo complesso e interconnesso.

Un mondo di sfide globali che passano dall'approvvigionamento di materie prime alle risorse energetiche, dai nuovi domini operativi come il cyber e l'underwater, fino alla tenuta sociale, che passa anche per la tenuta occupazionale e la solidità del nostro sistema economico. Per tutto questo serve lucidità, visione strategica, serve un'agenda chiara e condivisa di quelli che sono gli obiettivi a lungo termine, la capacità di adattarsi in questo mondo mutevole, in cui però l'Italia, con la sua capacità, con la sua diplomazia, con la sua leadership, con la sua industria e con la collaborazione pubblico-privato — che sono certamente una risorsa — può essere un Paese determinante negli equilibri globali».

# INDUSTRIA, SICUREZZA E TECNOLOGIA: I PILASTRI DI UN'ECONOMIA SOLIDA E SOSTENIBILE

La logistica, la manifattura e i servizi, sono alla base della crescita e del benessere, ma devono essere supportate.

Il dibattito moderato da Nicola Porro



**Nicola Porro,**  
Giornalista e conduttore tv

Generale di Divisione **Liberato Amadio**, Capo IV reparto Logistica e Infrastrutture Stato Maggiore della Difesa: «La Difesa deve essere inserita a pieno titolo nel sistema Paese. La Difesa si sta muovendo per un contesto di sicurezza e di contrasto delle minacce, in particolare la minaccia ibrida del cyber. La sicurezza nazionale è una responsabilità condivisa con tutto il sistema paese, non può operare autonomamente, e si deve rapportare con il comparto industriale e gli operatori civili. Operiamo in reti energetiche che sono un obiettivo di queste minacce. Scende poi in campo tutta la digitalizzazione, che deve operare in sinergia con l'industria, per un confronto aderente e dicasteriale, nel tempo della mobilità militare: essere in tempo di pace pronti a fronteggiare una minaccia per far sì che il transito delle truppe verso il fronte sia il più veloce possibile».

**Andrea Amoretti**, amministratore delegato di P3 Logistic Parks: «Il magazzino è a

tutti gli effetti una componente dell'infrastruttura critica. Oggi, però, deve vivere prima di tutto di posizionamento. I nuovi hub logistici devono essere realizzati in aree strategiche e devono essere in grado di offrire alle imprese

che li occupano un vantaggio competitivo, attraverso l'efficienza, sia sul piano delle specifiche tecniche sia su quello operativo. Il magazzino deve essere progettato per garantire la massima efficienza a chi lo utilizza. E c'è poi un altro

aspetto decisivo, quello dell'efficienza energetica: contenere i costi gestionali ed energetici significa permettere all'operatore di essere più competitivo sul mercato, e la sua competitività contribuisce direttamente alla competitività dell'inte-





Generale di Divisione **Liberato Amadio**, Capo IV reparto Logistica e Infrastrutture Stato Maggiore della Difesa



**Andrea Amoretti**, amministratore delegato di P3 Logistic Parks



**Lorenzo Barbo**, amministratore delegato di Amazon Italia Logistica

ro settore. Si tratta quindi di un tassello fondamentale. In Italia, però, abbiamo ancora pochi magazzini logistici rispetto a quelli che servirebbero, e molti di quelli esistenti sono ormai vetusti, realizzati secondo una concezione sto-

rica molto diversa rispetto alle esigenze della logistica attuale. Il nostro Paese offre ancora molte opportunità di sviluppo per costruire nuovi magazzini, più efficienti, più sostenibili e realmente al passo con i tempi. Nel 2025 in Italia sono

stati realizzati 1 milione e 240 mila metri quadrati di nuovi magazzini e prevediamo che questo dato possa crescere ulteriormente. Quando ci siamo chiesti dove andranno i nuovi magazzini e come dovranno essere costruiti, le risposte

principali sono state due. La prima è che avranno sempre più bisogno di automazione. Strutture oggi ancora in gran parte gestite manualmente, con operatori ed elevatori, vedranno una presenza sempre più rilevante della robotica e dell'intelligenza artificiale applicata alla gestione dei processi. C'è poi un altro elemento decisivo: i magazzini stanno diventando sempre più energivori. Per questo è fondamentale rispettare il principio del contenimento dei consumi e del risparmio energetico. Noi realizziamo magazzini con coperture completamente predisposte per ospitare impianti fotovoltaici».

**Lorenzo Barbo**, amministratore delegato di Amazon Italia Logistica: «Abbiamo festeggiato l'anno scorso 15 anni di presenza in Italia, 20 miliardi investimenti, 19mila dipendenti, 20mila Pmi che vendono sul nostro portale. L'AI per noi non è così recente e non è nata da un giorno all'altro. Usavamo algoritmi tradizionali basati



### La conclusione

Con Guido Grimaldi e Nicola Porro sul palco con il Generale di Divisione Liberato Amadio Capo IV Reparto Logistica e Infrastrutture Stato Maggiore della Difesa, Andrea Amoretti, amministratore delegato P3 Logistic Parks, Lorenzo Barbo, amministratore delegato Amazon Italia Logistica, Alessandro Morelli, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio - Cipe, Sandro Pappalardo, presidente ITA Airways, Roberto Petri, presidente Assoport, e Maurizio Pompei, presidente e amministratore delegato Daimler Truck Italia



**Alessandro Morelli**, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio - CIPE



**Sandro Pappalardo**, Presidente di ITA Airways



**Roberto Petri**, Presidente di Assoporti

su serie storiche. 7-8 anni fa abbiamo cominciato a parlare di machine learning, per arrivare oggi a quelli di AI. L'AI ci aiuta a gestire la complessità. Il prodotto deve essere già vicino a chi lo ordina, questo lo sappiamo grazie all'AI. Sulla base di questo, la capacità di allocare l'inventario ci permette di avere costi di consegna più bassi. Una volta che un ordine arriva in magazzino abbiamo algoritmi complessi che decidono qual è il percorso di flusso ottimizzato, questo un algoritmo normale non potrebbe farlo. Abbiamo deciso di mettere la logistica al centro del nostro core business, di farla in prima persona, i magazzini

sono nostri, 60 sedi in Italia 350 in Europa. Volumi in crescita che aiutano anche il sistema paese della logistica a crescere. C'è anche la tecnologia non AI, un milione di dipendenti a livello globale ma anche un milione di robot, oltre al software sviluppato internamente. Ma certo non devono esserci colli di bottiglia: siamo cresciuti del 45% nell'intermodale, abbiamo individuato 500 tratte in Europa e 200 in Italia, ma i valichi devono essere aperti, i porti funzionali».

**Alessandro Morelli**, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio - Cipe: «Parliamo di logistica legata

allo sport, ma il tema non è la logistica di un particolare trasporto, ormai è tutto. Ne abbiamo parlato attraverso le olimpiadi, nel settore militare, deve essere vista a 360 gradi con qualsiasi variabile. Non abbiamo avuto nessun tipo di preoccupazione per tanti anni, in termini di creazione dei piani di logistica, oggi invece va assolutamente considerato. Le olimpiadi rappresentano quindi uno spunto di esperienza importante, grazie all'idea di olimpiadi diffuse, da Bolzano a Livigno, abbiamo dovuto affrontare delle criticità, perché non c'è una sola logistica: esiste quella degli atleti, dei volontari, della sicurezza, per assicurare lo

stesso livello in ogni sede. Abbiamo dato delle risposte efficaci, dimostrando che la logistica è uno strumento da utilizzare in base alle necessità di ogni interlocutore, dialogando con tutti, a partire dalle associazioni di categoria e tutti i possibili altri protagonisti. Bisogna però valutare tutto ciò prima, per capire con chi interloquire, trovando un equilibrio per raggiungere l'obiettivo comune". "Il fulcro alla fine è l'energia. Avremmo dovuto dialogare maggiormente sul nucleare, per permettere al prossimo governo di farlo, per ragionare su come attuare le norme che stiamo mettendo in campo ora».





**Maurizio Pompei**, presidente e amministratore delegato di Daimler Truck Italia

**Sandro Pappalardo**, presidente di ITA Airways: «Siamo stati esclusi dal Pnrr e riteniamo che, come Italia, sia stata persa una grande occasione. Quell'esclusione non ci ha aiutato a migliorare la competitività anche sul fronte della decarbonizzazione. Siamo partiti con 50 aeromobili, oggi ne abbiamo 106 e il 70% della flotta è composto da velivoli di nuova generazione. Il nostro obiettivo è arrivare al 2030 come la compagnia più giovane d'Europa, con una flotta quasi interamente rinnovata. Abbiamo già avviato questo percorso con l'acquisizione di nuovi aeromobili, in particolare sull'intercontinentale. Sul piano operativo, in accor-

do con Lufthansa, abbiamo sospeso i voli su Tel Aviv e su Dubai. È evidente che la situazione è in continua evoluzione e che le date previste potrebbero essere prorogate. Ringrazio il ministro Antonio Tajani per il supporto che ci è stato garantito anche attraverso le ambasciate. Abbiamo effettuato un volo straordinario dall'Oman per ri-

portare a casa i cittadini italiani. I voli da Riad proseguono regolarmente. Per quanto riguarda le Maldive, al momento registriamo diverse criticità e alcuni collegamenti risultano bloccati, mentre su altre tratte continuiamo a operare con regolarità. I velivoli di nuova generazione consumano fino al 25% in meno di carburante: un risultato minimo ma essenziale per rispettare gli obiettivi di efficienza e sostenibilità. Colgo anche l'occasione per dare una notizia che considero molto importante: ieri, per la prima volta, Ferrovie dello Stato e Ita Airways hanno firmato un accordo di grande rilievo per sviluppare una progettualità comune, con un unico obiettivo, quello di migliorare il servizio ai nostri clienti. Il fatto che il trasporto ferroviario e quello aereo si mettano insieme rappresenta davvero un grande segnale per il sistema Paese Italia, sia per quanto riguarda i passeggeri sia per il trasporto delle merci. Abbiamo già sperimentato questo nuovo concetto anche sul fronte dei bagagli: il passeggero può recarsi in stazione, per esempio a Roma,

spedire il proprio bagaglio, viaggiare prima con le Ferrovie e poi con Ita Airways, ritrovandolo direttamente a New York».

**Roberto Petri**, presidente di Assoport: «Sono soddisfatto che si parli di logistica in termini di sicurezza. La logistica è il sistema nervoso di un paese, se funziona, allora funziona il trasporto, l'economia, e quindi il paese stesso. Collegarla alla sicurezza è indispensabile. Oggi a fatica si sta toccando il 2% di spesa per la difesa, si parla del 5%, ma soprattutto si è capito che individuare le criticità della logistica fa il paio con la sicurezza nazionale. Per quanto riguarda l'Ets, credo che il governo abbia detto con chiarezza che è un macigno che sta frenando l'economia e la portualità. Questa tassa mortifica gli imprenditori e frena la crescita. La riforma dei porti ha una cornice apprezzabile e condivisibile. La necessità di concentrare determinate scelte a livello nazionale è indubbia, anche per quanto riguarda i dragaggi. Dobbiamo trovare un equilibrio tra questo e le autorità di sistema portuale, che hanno un'importanza nella vita economica e si sono incardinate in modo eccellente con i territori: allora la riforma avrà fatto centro. È fondamentale la digitalizzazione: se riusciamo a creare all'interno della portualità un sistema virtuoso tra banchina, spedizioniere, dogana, autotrasportatore e superare tutte le pastoie burocratiche che ritardano a volte di ore il flusso delle merci avremo aiutato la logistica a funzionare meglio. La riforma dei porti dovrebbe riuscire a armonizzare tutte queste componenti».

**Maurizio Pompei**, presidente e amministratore delegato di Daimler Truck Italia: «Il trasporto nell'industria svolge un ruolo centrale. La capillarità e la geomorfologia del territorio richiede un impegno molto forte del trasporto su gomma, che rappresenta l'80% del trasporto in Italia rispetto a quello su ferro. Si cerca il supporto dell'intermodalità, ma le esigenze di consumo e l'immediatezza delle merci, richiedono un grande sforzo. Ogni sera 900 mila camion viaggiano sulle strade in Italia. Ci sono dei problemi concreti, mancano 390 mila posti per il riposo degli autisti. Si sta procedendo quindi con un programma di 91 milioni di euro per aumentare le piazzole di sosta, per migliorare le condizioni degli autisti. Non si parla solo di qualità del lavoro, ma dello sviluppo di infrastrutture e di nuove tecnologie. Se non interveniamo, c'è un problema di risorse umane, con un'età media di 55 anni, attraverso i corsi di sviluppo e aggiornamento che al momento non ci sono, tutto questo va a scemare. Il rinnovo del parco circolante è di 15 anni, in Italia siamo caratterizzati da tante piccole medio imprese, che hanno più difficoltà a rinnovare i propri mezzi. La tecnologia a livello elettrico è efficiente, è il costo dell'energia che fa la differenza, se ci sono le risorse negli hub logistici. Noi lo facciamo investendo 500 milioni di euro per le stazioni dedicate con nuove colonnine, ammortizzabile a livello efficiente. L'efficienza dell'azienda la fa la fonte di rifornimento. Stiamo sviluppando ad esempio i motori diesel alla massima potenza, pensando all'idrogeno liquido e green».





# IMPRESE E CLUSTER INTERMODALE A CONFRONTO

Il dibattito è stato moderato dalla giornalista Benedetta Piscitelli e da Roberto D'Antonio, direttore di Alis Channel

**Marcello Di Caterina**, vicepresidente e direttore generale di Alis: «Ho visto padiglioni pieni, entusiasmo e una grande voglia di andare avanti. C'è una platea ampia di aziende, stakeholder e operatori di tutto il settore della logistica. Con Guido Grimaldi abbiamo voluto accelerare perché questo appuntamento potesse crescere sempre di più. È il primo anno in cui Let Expo riesce a raccogliere davvero tutto il settore. Grazie anche a voi di Alis Channel, che svolgete un lavoro straordinario. E già da questa mattina, con la presenza dei ministri Salvini e Tajani, arriva la fotografia di un evento capace di dialogare con tutto il Paese».

**Roberto Minerdo**, presidente dell'Osservatorio nazionale tutela del mare «Abbiamo anticipato già lo scorso anno il tema della tensione sul Mediterraneo. Oggi dobbiamo richiamare l'attenzione al nostro mare e alla necessità di essere messi in sicurezza, soprattutto dal punto di vista energetico. Ci siamo appoggiati al Medio Oriente dopo la Russia e ora siamo nuovamente in difficoltà. Il tema è come accelerare tutti i processi per essere autonomi a livello energetico: Bisogna porre l'attenzione sulle autorizzazioni degli impianti che possono sviluppare altre tecnologie importanti a livello energetico».



**Nicola Principe**, head of Personnel department di Grimaldi Group: «Abbiamo un'unità navale bloccata al di là dello Stretto, la Grande Florida. Al momento il sistema di bordo è regolarmente funzionante e abbiamo attivato la copertura internet. In questa fase, i servizi sono disponibili 24 ore su 24 e consentono di mantenere una comunicazione costante. Il nostro obiettivo, oggi più che mai, ha un obiettivo preciso: permettere alle persone lontane da casa di restare in contatto con i propri affetti».

**Gaudenzio Parenti**, direttore generale di Ancip: «I costi stanno aumentando, e le imprese portuali non riescono a ribaltarli. Questo impatta sulle imprese, che hanno tariffe già fissate con gli armatori. Il momento richiederebbe un po' di coraggio: si dovrebbe rivedere gli assetti degli aiuti di Stato, e



pompate aiuti nelle casse delle imprese. Non si può combattere con un pugile più forte con le mani legate. Siamo entrati in un'economia di guerra».

**Marco Ferrazzano**, specialty director Motor fleet di Howden: «Il settore navale è quello che ha avuto l'impatto più immediato, sono cambiate le regole d'ingaggio, i prezzi sono aumentati sensibilmente e la capacità assuntiva delle compagnie è diminuita, in quanto non hanno la capacità di assorbire la domanda. Dal punto di vista del trasporto su gomma, ci siamo posti sull'analisi preventiva dei rischi: certi scenari erano stati affrontati già con la guerra in Ucraina, ma oggi si apre un problema di assicurazione per le imprese, dal punto di vista delle sanzioni. Bisogna intercettare quei mercati che diano continuità lavorativa per le aziende».



**Paolo Giorgetti**, sales manager Truck tires Italy di Continental Italia: «Le materie prime rappresentano un tema fondamentale e, su questo fronte, il nostro impegno nel campo della sostenibilità è molto forte. Stiamo osservando la situazione con grande attenzione, perché potrebbero emergere criticità anche nella loro commercializzazione. Per questo cerchiamo di costruire una forte sinergia con le aziende di trasporto. Esistono realtà che pongono una forte attenzione ai costi aziendali e noi stiamo lavorando anche dal punto di vista della digitalizzazione, per offrire strumenti concreti di supporto ed efficienza».

**Gianmaria Dall'Osso**, direttore di filiale Vignali Logistic Service Provider: «I costi dei trasporti stanno crescendo. Abbiamo già messo in atto degli aumenti che andranno a impattare sulle famiglie, per chi va a fare la spesa. L'aumento può essere dal 15 al 20%, se vediamo l'aumento dei prezzi alla pompa. Non abbiamo la possibilità di sostenere quello che sta succedendo. Grimaldi ha adeguato i suoi mezzi, e ha anche supportato le aziende, altrimenti quel che ha fatto l'Europa avrebbe ucciso le imprese di autotrasporto».

**Carolina Solcia**, ceo di Fleet220: «Crediamo che in questo contesto l'elettrificazione sia la soluzione. Gli operatori della logistica possono così diventare gli attori per un'energia che crei una rete nazionale. L'investimento che l'azienda logistica fa nell'impianto fotovoltaico può aiutare l'intera struttura, con un ritorno garantito».

**Giuseppe Scarpato**, principal business manager di Randstad Digital Italy: «Oggi, purtroppo, stiamo pagando e rischiamo di pagare ancora di più in futuro

il prezzo di un approccio frammentato, portato avanti dai singoli attori, soprattutto in un'economia sempre più intermodale. Quello che mi sento di consigliare alle aziende presenti è di agire come un'unica entità. Dobbiamo entrare nella logica che tutte le imprese della logistica, di fatto, trasportano anche dati e che, proprio per questo, è necessario fare prevenzione rispetto al rischio di attacchi hacker: il blocco di un gestionale può provocare danni per milioni di euro».

**Luca Sisto**, Direttore Generale Confitarma: «La nostra prima preoccupazione è la vita degli equipaggi, non deve rischiare la vita chi ci porta la vita ogni giorno. Abbiamo delle navi nell'area, stiamo monitorando la situazione, stiamo prendendo in considerazione l'ipotesi di chiedere al ministro Crosetto il dislocamento di una nave militare per scortare le navi. Dallo stretto di Hormuz passa oltre un quinto dell'energia del mondo. La durata è la variabile fondamentale, ma dovesse durare ancora potrebbe innescare una spirale inflattiva molto importante».

**Donato Liguori**, direttore generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del MIT: «Il ministero dei Trasporti sta investendo per affiancare e superare le difficoltà che stanno emergendo tra gli armatori. Il Governo sta premendo, ma la tassa sulla sostenibilità è da abolire perché penalizza un intero sistema che rischia di saltare. Al netto delle valutazioni non possiamo consentire che le nostre eccellenze possano essere danneggiate. Occorre mettere in campo degli strumenti nazionali di sostegno come fatto con il Mare Bonus e il Ferro Bonus, bisogna orientarsi verso questo tipo di incentivi, per favorire una battaglia di merito».

**Lorenzo Maticena**, amministratore delegato di Caronte&Tourist: «C'è il rischio che, nei momenti di crisi e in uno scenario internazionale dominato dall'incertezza, chi immagina di fare investimenti in sostenibilità sia naturalmente portato a destinare una parte importante, se non la quasi totalità, delle risorse a tasse e costi, senza riuscire così ad accelerare davvero i meccanismi dell'innovazione. L'industria navale, in termini di sostenibilità, è tra quelle che hanno compiuto gli sforzi più significativi per cambiare le tecnologie. Tra la guerra e l'incertezza, mi fa più paura l'incertezza. La guerra è orrenda, tremenda, e ha un impatto devastante su tutti gli altri fronti, ma il tema dell'incertezza pesa in modo enorme».

**Gianfranco De Angelis**, segretario generale della UIR - Unione Interporti Riuniti: «Gli interporti stanno vivendo nell'incertezza, i container sono già diminuiti di molto. Già stavamo soffrendo la situazione infrastrutturale delle nostre strade in continua ristrutturazione, ora aggiungiamo anche questa incertezza e gli interporti iniziano ad essere vuoti. Gli interporti hanno investito molto, per potenziare la capacità di trasporto: ma se cominciano a mancare le merci...».

**Elisa De Berti**, presidente della commissione Infrastrutture, Trasporti e Politiche dell'ambiente del Consiglio regionale Veneto: «L'instabilità per le imprese porta a delle conseguenze negative e obbliga le imprese a essere resilienti e a riprogrammarsi velocemente. L'auspicio è quello di lavorare insieme, perché l'interazione tra mondo produttivo e politico è fondamentale, con un compito di regia per far parlare tra di loro i diversi settori, dai porti agli interporti. La Regione, che ha una visione istituzionale, ha il compito di tenere unito tutto l'intero sistema».



# I PLAYER DELLA TRANSIZIONE COMPETITIVA

Il dibattito è stato moderato dalle giornaliste Beatrice Tacchini e Benedetta Piscitelli

**Marco Esposito**, fondatore e amministratore di Northstar Insurance Agency: «La nostra agenzia si occupa di fidejussioni, le compagnie di assicurazioni si erano organizzate per supportare le imprese nella transizione energetica, Allianz Trade la compagnia più grande che rappresento ha creato la soluzione Surety Green2Green, i cui proventi sono reinvestiti per creare dei green bond e una circolarità virtuosa, prima che il contesto internazionale peggiorasse. La situazione rallenterà le compagnie, le guerre distruggono gli ecosistemi e fanno regredire, non si è mai vista un'industria che produce armi alimentata da energia green».

**Alessandro Sampaolesi**, avvocato partner di Uniolegal: «Tra i player della transizione competitiva troviamo i consulenti ma anche le associazioni sindacali, che hanno l'occasione per slegarsi da battaglie ideologiche che non hanno portato ai risultati sperati, mettendo al centro quegli strumenti che permetterebbero alle aziende di costruire modelli di business per affrontare questa transizione competitiva e ridurre costi, in una realtà, quella italiana, dove il tessuto economico è fondamentale. È una grande occasione per le associazioni sindacali per affrontare queste tematiche con le aziende, ponendosi l'obiettivo della crescita competitiva, consentendo alle aziende di formare modelli di business e organizzazioni di lavoro».



**Dario Bocchetti**, head of energy saving, R&D and ship design di Grimaldi Group: «Investire in sostenibilità con standard elevati oggi si può fare con stakeholder motivati a fare di più ogni giorno. Stamattina ci consegnano la grande Seoul che è la nona di 17 car carrier, e abbiamo in costruzione altre navi. La progettazione dura 4-5 anni e la sua vita poi è di 20/25 anni. Certo le difficoltà si fanno sentire. Oggi fare carburante per un viaggio costa circa un milione e mezzo in più. Le prossime navi le stiamo già costruendo, ma non smettiamo di guardare avanti. Ogni giorno puntiamo sull'efficienza, quindi consumare meno, e tutto quello che verrà in futuro sarà migliore se consumiamo meno carburanti. Non produciamo tecnologia, ma continuiamo a cercare le più interessanti per migliorare».

**Marco Carvelli**, responsabile e-mobility di Edison Next: «La mobilità elettrica è uno degli elementi chiave della transizione energetica. Edison si occupa di energia da oltre 140 anni, abbiamo accompagnato diverse transizioni nel mondo del trasporto, incluso l'Lng, e ora l'elettrico. Installiamo colon-



nine di ricarica per auto e anche camion, che stanno arrivando più rapidamente di quanto si potesse pensare. Accompagniamo flotte di auto a noleggio come Sicily by car, ma anche, appunto, camion, per i quali abbiamo installato colonnine sulla A1: una in provincia di Caserta, tre da Roma e Firenze, una a Melegnano».

**Tommaso Dragotto**, presidente di Sicily by Car: «La novità è che ci stiamo aprendo a gran parte degli Stati europei, come Spagna, Portogallo, Albania, Malta e stiamo lavorando su Francia e Austria. Nell'arco di quattro anni arriveremo in quasi tutta l'Europa. L'aspetto del marketing è iniziato venticinque anni fa e la nostra idea è diventata un marchio riconosciuto dappertutto. Abbiamo raggiunto questi risultati importanti grazie a persone capaci e intelligenti, siamo una bellissima squadra, ma la cosa che più mi riempie d'orgoglio è che siamo partiti dalla Sicilia arrivando fino al resto d'Italia e d'Europa».

**Federica Capuzzo**, direttore Processi e tecnologie dell'Autostrada Pedemontana Lombarda: «Resilienza e transizione com-



petitiva sono due temi aderenti con i nostri obiettivi: la nostra è una autostrada estremamente smart, siamo i primi senza caselli, con sistema free flow. Abbiamo due progetti: il primo, per la transizione ambientale promosso nel 2025, ovvero la possibilità di sviluppare impianti di produzione di energia sostenibile con il fotovoltaico: il pubblico mette a disposizione le aree, il privato darà il supporto per produrre ed utilizzare l'energia. Altro tema: la resilienza. L'innovazione deve essere resiliente, dobbiamo proteggere i nostri sistemi tecnologici per sviluppare progetti così che l'utente abbia una visione lineare dello sviluppo dell'infrastruttura e gli stakeholder interni possano sviluppare i tool necessari a questa visione positiva».

**Federico Fiorini**, managing director di MAI Italia: «Quando si parla di logistica si pensa sempre a navi, treni, strade, ma c'è tutto un mondo nei terminal portuali e negli interporti dove avviene l'intermodalità stessa, con mezzi di grandi dimensioni che movimentano i container. Molti di questi mezzi si muovono su grandi ruote. Come MAI abbiamo sviluppato una piattaforma digitale, MAI tech box, che permette la gestione del parco pneumatici all'interno, per esempio, di un porto. A Gioia Tauro ci sono 150 mezzi, con 8 ruote ciascuno, fanno migliaia di ruote. La piattaforma monitora tutti i dati, come quelli sulla pressione degli pneumatici».

**Curzio Boaretto**, general manager di CargoBeamer Italia: «Stiamo investendo in modo importante sull'intermodalità, è il nostro principio ispiratore, per trovare alternative al puro trasporto stradale. Stiamo investendo in un terminal che sarà il più grande delle Alpi, con un'area di 250 mila mq, che sarà realizzato in 14/16 mesi, stiamo espandendo il nostro network arrivando in terminal come quello di Parma ad esempio, ma ci sono altri progetti che

ci porteranno fino al Centro-Sud Italia. Ovviamente l'infrastruttura per noi è fondamentale e i cantieri aperti ci penalizzano in modo importante. Ci saranno lavori nei prossimi anni che saranno impattanti, quindi risconteremo delle difficoltà. Per questo motivo, la velocità di realizzazione e di ammodernamento della rete ferroviaria è fondamentale. Si tratta di un problema italiano ma anche europeo e questo rappresenta una penalizzazione importante».

**Natalino Mori**, amministratore delegato di Sangritana: «La Sangritana è una compagnia ferroviaria che fino a qualche settimana fa era pubblica, di proprietà della Regione Abruzzo. Nell'ultima settimana la nostra azienda è entrata nella proprietà. Si tratta di una verticalizzazione dal basso, come ha definito la stampa di settore: l'autotrasporto che dal basso si addentra nel mondo della ferrovia. La sostenibilità batte il suo ritmo, ed oggi avere solo il trasporto stradale è come avere un negozio di VHS in piena era Netflix: dovevamo cambiare. La sorpresa è che noi, da trasportatori, abituati a dover bussare alle istituzioni per avere supporto ci siamo trovati nella stessa situazione anche nella ferrovia: anche qui dobbiamo chiedere supporto alle istituzioni. Ci sono inefficienze, scarsa connessione e scarsa digitalizzazione delle infrastrutture: è in corso un bando per finanziare software avanzati permanenti nelle aziende di trasporto».

**Diego Mori**, responsabile di Würth Consulting: «Würth Consulting è un ramo di business all'interno dell'azienda. Siamo votati all'innovazione, al cambiamento, un'azienda AI first: questo ci sta dando valore aggiunto, geotermia autosostenibile governata dai dati. Siamo passati da 8 mila a 28 mila posizioni giornaliere grazie all'AI, che stiamo inserendo in tutti i settori dell'azienda. Il cambiamento culturale è sempre

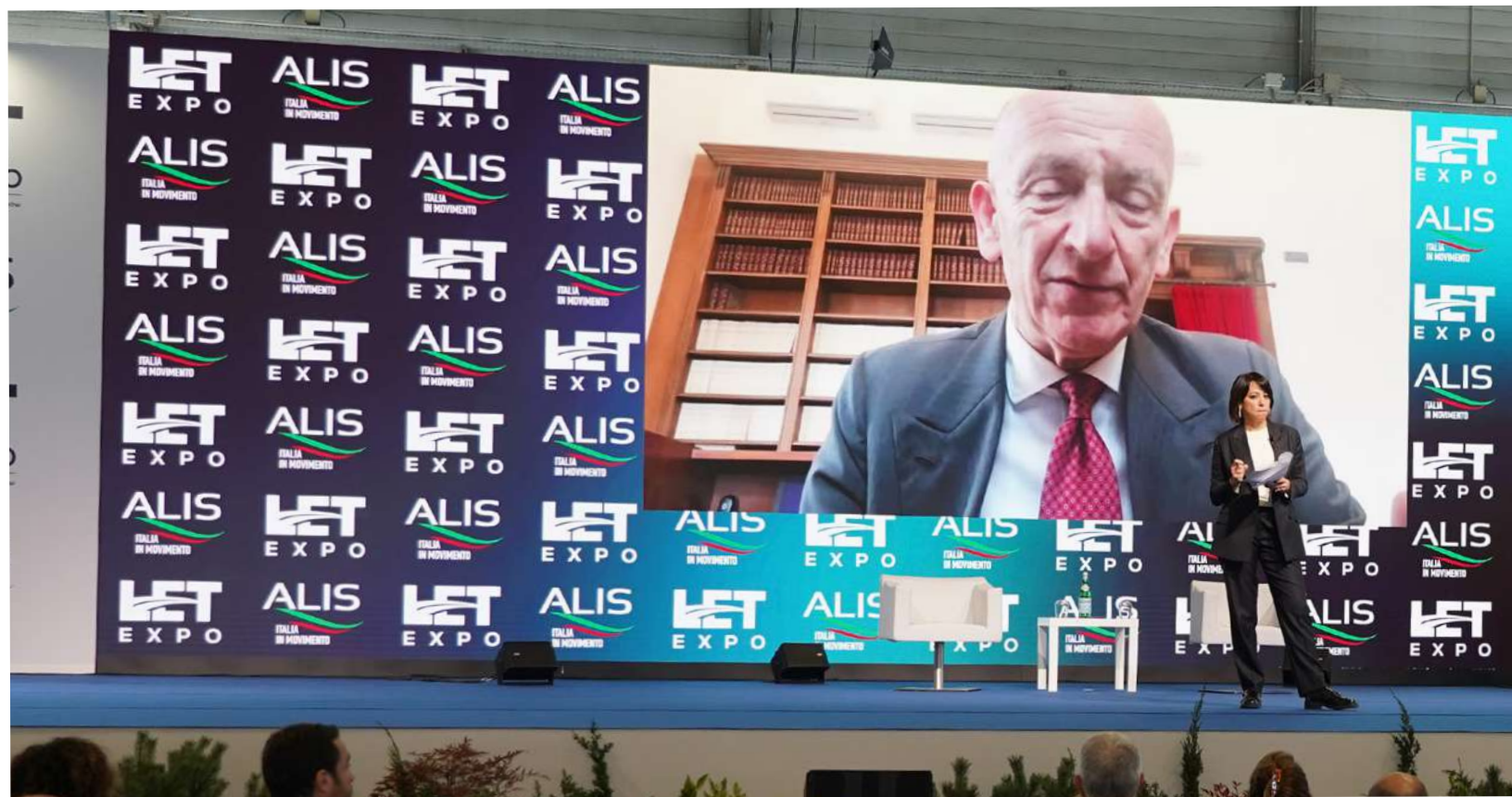
la parte più difficile quando si fa innovazione tecnologica, innestiamo moduli di AI per permettere alle persone di occuparsi di aspetti a maggior valore aggiunto».

**Gaetano Falcone**, sales director di Indeed: «Quello dell'AI nei posti di lavoro è un tema vastissimo, difficile da esaurire in pochi minuti. Io vorrei mettere le persone al centro e parlare della sinergia che si deve creare tra intelligenza umana e artificiale. Ci sono ambiti in cui l'AI è molto più forte dell'umano, nei tempi e nella reazione e questo aiuta a smaltire in modo sostanziale attività e task; in altri settori l'elemento umano ricopre ancora un ruolo fondamentale, come nel recruiting, dove l'aspetto e la sensibilità umane ti portano a scoprire le persone, cosa che l'intelligenza artificiale non riesce a fare in modo preciso. Non deve venir meno il senso critico. Chiudo portando una citazione: È vero che l'AI non sostituirà gli umani, ma gli umani che la useranno sostituiranno quelli che non la useranno».

**Enrico Mei**, partner di Ria Grant Thornton: «La rendicontazione della sostenibilità è utile anche per comunicare dove sono le nostre imprese nel percorso verso il traguardo al quale si dovrà arrivare, cioè un'economia neutra dal punto di vista climatico e sostenibile dal punto di vista sociale. La rendicontazione si basa su una parte climatica, ed una di capitale umano. I principi di rendicontazione si intersecano con temi come la sicurezza sul lavoro, l'equità salariale, la parità di genere. Fanno parte anche quelle della rendicontazione di sostenibilità. Oggi si sta vivendo un forte cambiamento per me positivo, perché si va verso una semplificazione: le ultime proposte stanno andando verso la direzione di rendere questo report più leggibile, più comprensibile e anche limitare la quantità di dati che le aziende devono fornire per redigerlo».

# «UNA GIUSTIZIA CHE VA PIÙ VELOCE È UN BENE PER LE AZIENDE»

Intervistato da Nunzia De Girolamo, Francesco Paolo Sisto, viceministro della Giustizia, ha parlato dei tempi dei processi e dei contenziosi



In videocollegamento l'intervista di Nunzia De Girolamo al viceministro Francesco Paolo Sisto

«Il Pnrr» ha spiegato Francesco Paolo Sisto, viceministro della Giustizia, intervistato in videocollegamento da Nunzia De Girolamo, ci ha messo nelle condizioni di accelerare i tempi della giustizia. Il processo penale è stato accelerato del 37,8% con l'assunzione di 3 mila magistrati e una serie di altre misure. Il civile è migliorato di una percentuale comunque superiore al 25%. Questo ha ripercussioni positive per le aziende, per la loro fiducia negli investimenti. Questo governo ha fatto molto anche per migliorare il

rapporto pubblico-privato. Se c'è rispetto delle regole possono andare in joint venture. Un aspetto importante è quello della composizione negoziale della crisi, che dà all'impresa in difficoltà la possibilità di superare il gap temporaneo mediante alcuni accorgimenti. Siamo di fronte a un governo che è pro imprese, perché velocizza la giustizia e dà loro modo di recuperare dopo aver sbagliato, rispettando le regole.

«Ho avuto l'onore» ha aggiunto Sisto «di presiedere una commissione ministeriale che ha sponsorizzato un principio, ovvero la meritevolezza dell'adempimento, cioè

l'impresa che adempie a tutte le prescrizioni che consentono di avere un principio di prevenzione rispettato risponderà penalmente solo per colpa grave. C'è una spinta per l'impresa ad essere adempiente, spinta che se raccolta avrà il risultato di ridurre drasticamente ipotesi di responsabilità penale. Si immagina un modello organizzativo e gestionale più semplice e sicurezza sul lavoro meritocratica».

Il tema centrale dell'intervista è stato il referendum sulla giustizia: «Per quanto riguarda la separazione delle carriere» ha detto Sisto «avete mai visto un arbitro della stessa città di due squadre che

“Grazie al Pnrr, il processo penale è stato accelerato del 37,8% con l’assunzione di 3 mila magistrati e una serie di altre misure. Il civile è migliorato di una percentuale comunque superiore al 25%”



Francesco Paolo Sisto viceministro alla Giustizia

scendono in campo? Questa è la separazione delle carriere, non è possibile che Pm e giudice nascano e crescano insieme. Tra giudice e Pm ci deve essere la stessa distanza che c'è tra giudice e difesa. Un cittadino ha solo da guadagnare. Poi c'è il Csm con il sorteggio, una scelta non facile ma necessaria. Oggi il magistrato per fare carriera dev'essere prima correntizio, poi bravo. Se c'è da dare autonomia e indipendenza ai magistrati anche sul giudiziale noi la diamo, è falso che si vuole sottoporre la magistratura al controllo della politica». Sul Csm Sisto ha aggiunto: «È evidente che il

sorteggio tra i magistrati non avverrà in forma randomica, ma sarà tra magistrati di alto livello che hanno maturato una grande esperienza. Chi andrà al Cdm sarà un magistrato di qualità. Perché i laici hanno sorteggio temperato? Sono 165 mila, inseriti dai padri costituenti per evitare autoreferenzialità della magistratura, quindi essendo componente politica c'è selezione fatta dal Parlamento e poi avviene un sorteggio. Per ragioni di equilibrio tra criterio per i togati e per i laici, si è pensato a un sorteggio temperato anche per i laici. Nel 2021 fu il Presidente Mattarella a ritenere che

ci fosse la necessità di intervenire sul criterio elettivo del Cdm, quindi stiamo seguendo questa preziosa indicazione» «La Presidente Meloni ha detto con chiarezza che il governo resta solido» ha concluso Sisto «in quanto ha il consenso degli italiani. Comunque vada il referendum il governo resta forte. Sono sicuro che gli italiani sceglieranno per una giustizia migliore. Chi opterà per il non sì, vorrà mantenere correnti che decidono gli incarichi e governano il CSM. Se uno vuole modificare queste situazioni e ripristinare il rapporto di fiducia con i giudici non si può che votare Sì»

# «RIVEDERE LE ROTTE CON UN SALTO DI MENTALITÀ»

Secondo Edoardo Rixi, viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, intervistato da Nunzia De Girolamo, il Pnrr ha dato grande impulso al trasporto ferroviario, ma occorre andare oltre le consuetudini



L'intervista di Nunzia De Girolamo al viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi

«**D**a una parte» ha spiegato dal palco di Let Expo Edoardo Rixi, viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, abbiamo delle emergenze dovute al fatto che l'Italia non ha creduto nelle grandi opere, non ha aggiornato le strutture stradali e ferroviarie. Dall'altro abbiamo dovuto trasformare questo con una proiezione verso il futuro, interfacciare strade e ferrovie ai corridoi europei che passano dal Paese con una

rinnovata centralità del mediterraneo, cercando di far sbarcare le merci qui e non nel nord Europa. Il Pnrr ha dato grande impulso al trasporto ferroviario, ha permesso di ultimare opere quali il terzo valico dei Giovi, ma anche il completamento delle linee dell'AV verso Venezia, Padova, Verona; il corridoio del Brennero, altro elemento fondamentale, e quello del collegamento della Sicilia, con il ponte sullo Stretto. Nel frattempo dobbiamo riuscire a mantenere aperta la catena logistica del Paese, mentre le

infrastrutture hanno difficoltà a gestire il traffico, che è aumentato mentre stavamo lavorando: questo ha creato disagio tra gli operatori. Di qui la centralità del tema del marebonus e ferrobbonus, oltre alla necessità di rivedere le rotte perché stanno cambiando: per anni siamo andati sulla consuetudine, credo che ci sia anche il tema di un salto di mentalità».

Rispondendo a una domanda di Nunzia De Girolamo, Rixi ha parlato anche del referendum sulla giustizia; «Ovviamente come tutte le sfide si



Sul palco di Let Expo Nunzia De Girolamo con il presidente di Alis Guido Grimaldi ed Edoardo Rixi

**“ Il sistema portuale italiano è un’infrastruttura strategica per il Paese, non solo dal punto di vista logistico ma anche come biglietto da visita per chi arriva dall’estero, al pari degli aeroporti ”**

vince nell’ultimo miglio. Uno può aver fatto bene per quasi tutto il percorso, ma se poi si arrende alla fine rendono vano quanto fatto prima. Il referendum va vinto nell’interesse del Paese, smettendo di pensare che il Paese sia patrimonio solo del governo in carica, dobbiamo lasciarlo ai nostri figli con qualche problema in meno e qualche prospettiva in più. Credo che la giustizia italiana abbia tanti problemi, non è il referendum che può risolverli tutti, ma il concetto è quello di far capire che non c’è nessun potere dello

Stato che possa stare al di sopra di un altro potere e che nessuno si può sottrarre al giudizio del popolo. Nel nostro settore si sono creati movimenti impensabili fino a vent’anni fa. Riuscire a convogliare energie in una determinata direzione aiuta a crescere. Il Sì al referendum significherebbe aprire un nuovo capitolo, passando da una situazione conflittuale tra potere esecutivo e giudiziario a una situazione di condivisione degli obiettivi, dove tutti devono poter essere messi in discussione».

# INNOVAZIONE, WELFARE E CAPITALE UMANO

Nunzia De Girolamo ha moderato un confronto tra imprenditori e manager sugli investimenti strategici per produttività e competitività aziendale



**Nunzia De Girolamo,**  
Giornalista e conduttrice tv



## Sul palco

Il presidente di Alis Guido Grimaldi con Nunzia De Girolamo, Nicolò Calabrese, country manager Italia Trans.eu Group, Luciano Dragonetti, Valore salute e Ansi - Associazione Nazionale di Sanità Integrativa e Welfare, Salvatore D'Amico, group fleet director della d'Amico Società di Navigazione, Massimiliano Medri, vice president staffing Adecco, Tiziana Nisini, vicepresidente Commissione Lavoro Camera dei Deputati, Stefania Rausa, chief marketing & product officer Edenred Italia, Elisa Zambito, responsabile education ecosystem and global value programs Intesa Sanpaolo, e Lucas Pavanetto, vicepresidente Regione Veneto e Assessore al Turismo-Lavoro-Sicurezza



**Massimiliano Medri,**  
Vice president staffing di Adecco



**Nicolò Calabrese,**  
Country manager Italia di Trans.eu Group



**Tiziana Nisini,**  
Vicepresidente della Commissione Lavoro  
Camera dei Deputati



**Massimiliano Medri**, vice president staffing di Adecco: «Il gap di approccio delle imprese alle risorse umane è legato al mismatch di competenze che c'è sul mercato. Questo porta le aziende a dover lavorare anche sulle risorse che hanno all'interno dei loro organici. Da qui il cambio di approccio, che non è così omogeneo: le aziende più strutturate vedono l'upskilling delle competenze come leva strategica e non come costo. Così come il tema del welfare aziendale. Il capitale umano è dunque fondamentale».

**Nicolò Calabrese**, country manager Italia di Trans.eu Group: «Digitalizzare oggi è obbligatorio. Il mondo industriale e logistico sta andando in questa direzione, tutti i giorni lavoriamo con aziende del settore che hanno da affrontare l'importante tema della capacità di trasporto. La carenza di autisti – 500mila in tutta Europa – arriverà a 800mila. Un tema che va affrontato anche con l'intermodalità, le autostrade del mare, la tecnologia, che deve aiutare a migliorare quei processi ancora molto manuali sui quali dobbiamo lavorare. Tutte le aziende cercano di utilizzare l'AI, per migliorare anche la redditività».



**Elisa Zambito**, responsabile education ecosystem and global value programs di Intesa Sanpaolo



**Salvatore D'Amico**, group fleet director della d'Amico Società di Navigazione



**Luciano Dragonetti**, Valore salute e Ansi - Associazione Nazionale di Sanità Integrativa e Welfare

**Tiziana Nisini**, vicepresidente della Commissione Lavoro Camera dei Deputati: «Flessibilità e sicurezza non sono nemici. Una flessibilità organizzata porta occupabilità, che porta a sua volta a un sistema positivo e di valore. C'è una parte politica che considera la flessibilità come precarietà, ma non è così: questo governo lavora per garantire soluzioni che vanno incontro alle esigenze delle aziende, aumentando le occupazioni. Una flessibilità ordinata mette le aziende nelle condizioni di interfacciarsi con un mercato in continuo cambiamento, non si possono mettere paletti che bloccano aziende. Così si permette di fare programmazione e la sicurezza aumenta anche dando sicurezza alle aziende. I lavoratori vanno accompagnati in un percorso di

formazione. Abbiamo portato modernità negli istituti scolastici, inserendo anche figure nuove in aiuto dei ragazzi, perché vogliamo programmare il futuro, offrendo ai ragazzi percorsi formativi validi»

**Elisa Zambito**, responsabile education ecosystem and global value programs di Intesa Sanpaolo: «La nostra è una banca sistematica. Siamo noti per il grande impegno su strumenti finanziari per cittadini e imprese, ma ci proponiamo non solo come partner finanziario. La situazione demografica italiana è complessa, c'è un tasso di natalità bassissimo, un invecchiamento della popolazione importante, con il 23% oltre i 65 anni. Un tema importante sono i giovani, e in questo ambito la nostra banca svolge una serie di attività, come l'analisi del

tasso di disoccupazione giovanile, tra i più alti in Europa. È una posizione di grande attenzione, ma anche un disegno di visione strategica che punta a un investimento in relazione all'evoluzione delle competenze e a un'analisi sulla fuga di cervelli per riportare in Italia i nostri migliori ricercatori. Tra il 2022 e il 2023 100mila giovani hanno lasciato il nostro paese e non sono rientrati. La nostra banca ha sviluppato trend su cui stiamo investendo per unire sempre di più la ricerca con l'innovazione per garantire sostenibilità al sistema produttivo italiano».

**Salvatore D'Amico**, group fleet director della d'Amico Società di Navigazione: «La formazione è alla base della dignità umana, se non mettiamo ragazzi formati nel

campo del lavoro è come se li mettessimo lì con le gambe spezzate. È una responsabilità della società formarli, e non in modo casuale. Ecco perché gli Its sono uno strumento fantastico per dare la possibilità ai ragazzi di riscattarsi tramite la formazione e poi il lavoro. L'attenzione verso la sicurezza si deve insegnare, e l'Its è il luogo ideale per farlo. È necessario un cambio di mentalità, da fare in un percorso lungo. Il nostro Its di Civitavecchia è dotato di uno strumento di gaming, d'altra parte le navi si guidano con un joystick simile a quello di una playstation. La formazione deve mirare anche all'individuo. Quando qualcuno vuole lavorare da noi, noi guardiamo alle loro caratteristiche di persone prima ancora che alle loro competenze, che poi contribuiremo a incrementare».





**Stefania Rausa**, chief marketing & product officer di Edenred Italia



**Lucas Pavanetto**, vicepresidente Regione Veneto e Assessore al Turismo-Lavoro-Sicurezza

**Luciano Dragonetti**, Valore salute e Ansi - Associazione Nazionale di Sanità Integrativa e Welfare: «Il welfare aziendale non è più considerato un semplice benefit accessorio, ma un vero e proprio investimento strategico per le imprese. In particolare, il welfare sanitario integrativo rappresenta uno degli strumenti più richiesti dai lavoratori: secondo i dati disponibili, l'87% delle persone che oggi non ne dispongono vorrebbe averlo. Questo dato evidenzia come il tema coinvolga anche la responsabilità sociale delle aziende. Sempre più spesso il welfare viene infatti visto come un asset da inserire nei bilanci, capace di generare valore e contribuire alla crescita dell'impresa, superando la logica dell'elemento intangibile o marginale. Alcune

analisi mostrano inoltre effetti positivi anche sul piano della produttività e dello sviluppo aziendale, con incrementi che possono arrivare fino al 30%. Tuttavia, la sfida principale resta culturale: il welfare non dovrebbe essere interpretato come un semplice vantaggio aggiuntivo, ma come un vero e proprio patto tra imprese e lavoratori. La richiesta più forte riguarda proprio l'assistenza sanitaria integrativa: nove lavoratori su dieci dichiarano di desiderarla, anche per compensare le difficoltà di accesso alla sanità pubblica. Investire nella salute fisica e mentale dei dipendenti può inoltre rafforzare il senso di appartenenza all'azienda, riducendo il turnover e migliorando il clima interno, anche perché le difficoltà personali o familiari finiscono

spesso per riflettersi inevitabilmente anche sul lavoro».

**Stefania Rausa**, chief marketing & product officer di Edenred Italia: «Il welfare aziendale sta assumendo un ruolo sempre più centrale nella capacità delle imprese di attrarre e trattenere lavoratori. Secondo i dati disponibili su un campione di oltre due milioni di dipendenti, circa il 76% delle persone, trovandosi a scegliere tra due offerte di lavoro simili, tende a preferire l'azienda che offre un piano di welfare strutturato. Questo perché i servizi di welfare permettono di rispondere a esigenze molto diverse tra loro, offrendo benefici che possono riguardare più aspetti della vita lavorativa e personale. In molte aziende, infatti, convivono anche cinque generazioni diverse di lavoratori, con bisogni e priorità differenti. Proprio per questo motivo le imprese sono chiamate a progettare politiche di welfare ampie e articolate, capaci di adattarsi a tutte le fasce di età. Non basta più puntare su singole iniziative, come ad esempio l'asilo aziendale, ma diventa fondamentale costruire piani strutturati che tengano conto della pluralità delle esigenze presenti all'interno dell'organizzazione».

**Lucas Pavanetto**, vicepresidente Regione Veneto e Assessore al Turismo-Lavoro-Sicurezza: «L'evoluzione tecnologica sta cambiando anche il modo in cui si formano le competenze professionali. L'idea di coinvolgere giovani abituati al mondo del gaming in attività complesse come la guida di aerei o la gestione di sistemi avanzati viene sempre più vista come un esempio di adattamento ai nuovi linguaggi digitali. Il mercato del lavoro, infatti, richiede oggi flessibilità e competenze che spesso devono essere sviluppate anche per periodi limitati, come nel caso dei lavori stagionali. In questo contesto il Veneto punta a diventare un modello di collaborazione tra istituzioni, enti locali e imprese. Secondo gli operatori del settore, il territorio è molto forte sul piano produttivo ma meno sul fronte della comunicazione delle proprie eccellenze. Per questo motivo diventa fondamentale rafforzare il dialogo tra amministrazioni e mondo imprenditoriale. Tra le iniziative più significative c'è l'investimento realizzato a Venezia, dove pubblico e privato hanno finanziato la creazione di simulatori avanzati che permettono ai giovani di sperimentare attività come la conduzione di una nave, la gestione della logistica portuale o la guida di un treno ad alta velocità. Un approccio pensato per rendere la formazione più concreta e vicina alle nuove generazioni. Parallelamente, attraverso Veneto Lavoro sono stati avviati programmi di upskilling e reskilling per aggiornare continuamente le competenze dei lavoratori. La Regione ha inoltre stanziato altri 96 milioni di euro destinati a sostenere settori chiave come turismo, filiere del vino e piccole e medie imprese, con un'attenzione particolare allo sviluppo del capitale umano e alla formazione».



# Accelera il tuo business con asset logistici esclusivi

Posizioni strategiche, spazi versatili e alti standard costruttivi



## MONTICELLI D'ONGINA (PC)

🏠 23.000 mq

📅 Disponibilità immediata 📍 Casello A21 | 3,5 km



## OSPITALETTO (BS)

🏠 28.000 mq frazionabili (tagli da 13.000 | 15.000 mq)

📅 Disponibilità immediata 📍 Casello A4 | 2 km



## AGLIANA (PT)

🏠 45.000 mq frazionabili (tagli da 11.000 | 15.000 | 18.000 mq)

📅 Disponibilità Q2 - 2026 📍 Casello A11 | 5 km



## CASTEL GABBIANO (CR)

🏠 22.000 mq frazionabili (tagli da 11.000 mq)

📅 Disponibilità Q3 - 2026 📍 Casello A35 BreBeMI | 8 km



## SERRAVALLE PISTOIESE (PT)

🏠 28.000 mq frazionabili (tagli da 6.000 | 7.000 mq)

📅 Disponibilità Q2 - 2027 📍 Casello A11 | 5 km



## MALPENSA DISTRI PARK (VA)

🏠 52.000 mq frazionabili (tagli da 10.600 | 14.000 | 27.000 mq)

📅 Disponibilità Q3 - 2027 📍 Casello A8 | 10 km

Contattaci e parla con un nostro consulente:  
02 477245 | [info@worldcapital.it](mailto:info@worldcapital.it) | [worldcapital.it](http://worldcapital.it)



# «DALLA POLITICA ALLA PRATICA»

Il segretario generale dell'Imo Arsenio Dominguez, nel suo videomessaggio, ha ricordato il tema della Giornata Mondiale del Mare e l'importanza delle regole globali per il trasporto marittimo

“**Marittimi, gestori e operatori navali, autorità portuali e governi, vi incoraggio a collaborare apertamente, condividere idee e buone pratiche e a continuare a perseguire l'eccellenza nel settore marittimo**”



**Arsenio Dominguez**

Segretario generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

**L**e economie, le catene di approvvigionamento e la vita quotidiana dipendono dall'efficienza, dalla sicurezza, dalla protezione, dalla resilienza e dall'affidabilità del trasporto marittimo internazionale e dei sistemi logistici interconnessi. Al centro di questa affidabilità vi è un quadro normativo globale forte ed efficace.

Da quasi 80 anni, l'Organizzazione Marittima Internazionale costruisce il quadro normativo del settore marittimo attraverso standard chiari e universali, che definiscono il modo in cui le navi vengono progettate, costruite e opera-

te. Le normative dell'IMO continuano a evolversi, guidando la transizione verso un trasporto marittimo più pulito e sostenibile, in grado di rispondere alle esigenze del ventunesimo secolo; tuttavia, le regole da sole non sono sufficienti.

Dobbiamo garantire che tutti gli strumenti dell'IMO siano applicati in modo efficace, producendo benefici concreti a bordo delle navi, nei porti e in tutto il dominio marittimo globale. È per questo che il tema della Giornata Mondiale del Mare dell'IMO per il 2026 e il 2027 è “Dalla politica alla pratica: promuovere l'eccellenza marittima”.

Questo tema invita a tradurre le norma-

tive in azioni concrete e risultati reali, in grado di generare benefici tangibili per tutti, senza eccezioni. L'IMO continuerà a sostenere gli Stati membri nel rafforzare la loro comprensione delle convenzioni dell'Organizzazione e nel potenziare la loro capacità di adottarle e applicarle.

In ultima analisi, sono le persone a dare vita alle politiche.

Marittimi, gestori e operatori navali, autorità portuali e governi, vi incoraggio a collaborare apertamente, condividere idee e buone pratiche e a continuare a perseguire l'eccellenza nel settore marittimo.

# COSTRUIRE UN'EUROPA SOSTENIBILE: SFIDE E OPPORTUNITÀ

A Let Expo manager italiani e internazionali si sono confrontati sulle nuove tecnologie, sugli investimenti necessari e sulla sostenibilità



**Antonio Errigo**  
Vicedirettore generale di Alis



#### Il primo talk sul palco

Il presidente di Alis Guido Grimaldi con Antonio Errigo, Anders Ahlaviik, managing director Port of Hanko, Ernesto Caccavale, Open trade global network, Eugenio Iasiello, Grimaldi Group, Ulla Keino, amministratore delegato Seafocus International, e Lluís París, capo dipartimento automotive, RoRo, SSS & Bulk Porto di Barcelona



**Anders Ahlaviik**  
Managing director Port of Hanko



**Eugenio Iasiello**,  
Grimaldi Group

**Anders Ahlaviik**, managing director Port of Hanko: «Grazie per avermi invitato. La cosa importante come porto per noi da considerare è l'aspetto tecnologico, con quelli finanziari e anche ambientali. Abbiamo poi anche un ruolo come investitori. L'altra cosa molto importante per noi è avere una politica ambientale che tiene conto dei diversi business all'interno di un contesto tale per cui anche la comunità all'interno del porto possa partecipare a questa vita economica. Poi c'è anche un altro aspetto importante, la misurazione di quel che facciamo. Dall'anno scorso siamo neutrali nella nostra attività, puntiamo a Scope 2 e 3, dovremo farlo insieme ai partner nell'ambito portuale. La digitalizzazione è fondamentale, per essere in grado di rimuovere tutte le fonti di inefficienza. Collaboriamo anche con l'università di Helsinki per quanto riguarda gli aspetti di biodiversità».

**Eugenio Iasiello**, Grimaldi Group: «Prima di parlare di investimenti è corretto parlare di visione e lungimiranza che il Gruppo Grimaldi ha avuto. La prima autostrada del mare risale al 1999, quindi si contano oltre vent'anni di collaborazione tra Grimaldi e la Spagna. Una visione che si traduce in concretezza e investimenti importanti, con 25 anni di linee e 3 generazioni di navi. Sono state investite cifre importanti in ammodernamento del naviglio, arrivando ad avere navi da 500 unità. Dal 2012 al 2020 abbiamo duplicato la capacità, in un contesto pandemico difficilissimo, avendo un grande ottimismo per compiere quel tipo di investimento. Da parte nostra ci sono stati grandi sforzi, in anni in cui fronteggiamo un'ipertassazione dell'ETS, derivato Green Deal, che colpisce un settore virtuoso come quello marittimo. Pertanto, in questi anni di tassazione violenta, se non fossero stati fatti questi investimenti, non saremmo riusciti a mantenere inalterato il livello del servizio».





**Lluís París,**  
Capo dipartimento automotive, RoRo,  
SSS & Bulk Porto di Barcelona



**Ulla Keino**  
Amministratore delegato  
di Seafocus International



**Ernesto Caccavale,**  
Open trade global network

**Lluís París,** Capo dipartimento automotive, RoRo, SSS & Bulk Porto di Barcelona: «Desidero parlarvi delle sfide e delle opportunità, che vanno insieme. Le opportunità sono sfide gestite bene, e oggi sono tante, vengono da varie parti del mondo. Quella dell'ETS appli-

cata allo Short sea shipping, per esempio: è un momento molto complesso per applicare queste norme. Dobbiamo trovare un modo di essere sostenibili ma anche trovare il modo per aiutare le imprese, a Barcellona cerchiamo di trovare il modo di farlo. Trentamila ca-

mion vengono trasportati via nave da Spagna a Italia, e diventeranno ancora di più. Sono camion tolti dalle strade, dove i mezzi pesanti sono moltissimi. Non soltanto l'Italia o il sud d'Italia o la Turchia, ma anche tutta l'Africa del nord sta cambiando moltissimo. Abbia-



mo bisogno di più capacità nello Short sea shipping, più banchine: stiamo investendo in questa direzione».

**Ulla Keino**, amministratore delegato di Seafocus International: «Fino a pochi anni fa la consulenza era spesso considerata solo un costo. Oggi, con la crescente complessità dei mercati e l'arrivo di nuove tecnologie come l'Intelligenza Artificiale, nessuna azienda possiede internamente tutte le competenze necessarie. Per questo la consulenza è diventata un asset strategico: supporta il management nelle scelte, negli investimenti e nelle trasformazioni industriali. In un contesto in cui il tempo per organizzare e innovare è sempre più ridotto, le alleanze strategiche e il contributo di competenze esterne possono generare valore e benefici concreti per le imprese»

**Ernesto Caccavale**, Open trade global network: «L'Europa dovrebbe tornare alla sua missione originaria: garantire il libero scambio tra Paesi e

imprese. Nel tempo, invece, il sistema europeo si è trasformato in una struttura sempre più complessa e iper-regolamentata, che rischia di penalizzare chi fa impresa in modo trasparente. In questo contesto, molte aziende faticano a competere a livello globale. Un esempio lampante è il Green Deal: se gestito in modo ideologico, diventa un freno allo sviluppo, soprattutto considerando che l'Europa rappresenta solo una parte limitata delle emissioni globali, pari a circa il 7%».

**Nunzio Savarese**, Grimaldi Group: «Tra i principali punti di forza dell'azienda emerge l'hardware, con navi di ultima generazione capaci di garantire economie di scala e quindi maggiore competitività rispetto ad altre compagnie. Fondamentale è anche il network internazionale costruito negli anni, che collega numerosi Paesi e viene utilizzato anche da partner esterni come Amazon. Accanto ai vantaggi, però, restano alcune criticità: infrastrutture non sempre adeguate,

collegamenti ferroviari insufficienti in diversi porti e spazi logistici limitati. Questi fattori creano veri e propri colli di bottiglia che rallentano lo sviluppo e la gestione di volumi sempre più elevati».

**Serhan Cilengir**, ceo di Gemport: «Anzitutto essere qui con voi mi riempie di gioia. Le rotte strategiche tra Italia e Turchia sono già attive, ma sono anche destinate a crescere sempre di più. Siamo una sorta di crocevia che connette Asia ed Europa, i RoRo per il 75% passa per l'Italia. È un asse importantissimo, e credo che questa importanza crescerà. Per quanto riguarda il porto di Gemport ci occupiamo di automotive, meccanica, di una serie di produzioni, e le cose sono andate sempre meglio, man mano abbiamo più movimentazione e lavoro. È un porto pronto a crescere, abbiamo 2 milioni di container, 5 milioni di tonnellate di cargo. La catena della logistica è cambiata, anche la famiglia Grimaldi ha partecipato al cambiamento, e dobbiamo lavor-



are sempre più di concerto. Stiamo pensando a una quinta nave, stiamo crescendo. Movimentiamo 60mila trailer al giorno, vogliamo arrivare a oltre 200mila al giorno. Quando c'è un container vuoto, la gente si mette in fila per riempirlo».

**Spyros Kalpogiannis**, head of EU intermodal Amazon: «Stiamo operando in oltre 500 linee in Europa e continuiamo a crescere. Nel 2025 abbiamo duplicato i nostri sforzi e le nostre attività. Questo è stato fondamentale, risparmiando il 50% sulle emissioni di carbonio. Noi ad Amazon

ci concentriamo sempre su entrambi i fronti. All'interno di questi spazi siamo riusciti a movimentare il 35% dei nostri transfer grazie all'intermodalità e al trasporto combinato. Non parliamo solo di transfer dell'inventario, ma anche di ampliamento dei volumi. Tramite il trasporto combinato, nel 2025 abbiamo spedito 170 milioni di pacchi, siamo entusiasti di questo e della possibilità di aumentare le collaborazioni e le possibilità in Europa. Noi puntiamo a essere Net0 ancor prima del 2040, con il trasporto combinato che deve diventare la norma. Questo significa avere anche le infrastruttu-

re che servono e ci aspettiamo che i trasporti di mare siano sempre più sostenibili. La nostra politica è che il trasporto combinato diventa una possibilità in modo uniforme nell'UE, assieme all'utilizzo tecnologica, elemento chiave che tiene assieme tutto e che consentirà a nostri skipper di essere proattivi oltre che attivi, sfruttando al meglio le collaborazioni che abbiamo».

**Anil Zana**, port manager Port of Ambarli: «Stiamo subendo tutto quello che comporta la guerra in Iran, poi anche la situazione in Russia la conosciamo, ma ciò nonostante la capaci-



**Il secondo talk**

Il presidente di Alis Guido Grimaldi con Antonio Errigo, Serhan Cilengir, amministratore delegato di Gempport, Spyros Kalpogiannis, head of EU intermodal Amazon, Minas Papadakis, amministratore delegato di Heraklion Port Authority, Athanasios Porfyrus, amministratore delegato di Igoumenitsa Port Authority, Nunzio Savarese, Grimaldi Group, Ewa Węgorzewska, chief customer experience officer di Trans.eu, Anil Zana, port manager Port of Ambarli

tà è aumentata. La nostra struttura è composta da quattro diversi porti e tre di questi si muovono solo con container, il quarto è un segmento diverso. Da quando abbiamo avviato la collaborazione con Grimaldi siamo andati molto avanti, riuscendo a moltiplicare tutto per tre o per quattro. Mentre giravamo sul campo, parlando con il presidente Grimaldi ho capito che voleva aumentare ancora di più la capacità e per farlo bisognasse agire insieme. Non abbiamo chiesto un contratto supplementare, ma abbiamo subito fatto il necessario sul campo. Quando due gruppi importanti hanno fiducia

reciproca si può agire velocemente, e il futuro ci mostrerà che si potrà andare ancora più avanti rispetto a quanto è stato fatto finora».

**Athanasios Porfyrakis**, ceo Igoumenitsa Port Authority: «Il gruppo Grimaldi è per noi lo stakeholder principale, stiamo in linea, stessa filosofia e cultura. Abbiamo compiuto passi significativi per crescere, oggi abbiamo 5 megawatt di energia pulita, un risultato importante per la sostenibilità. Stiamo rinnovando i veicoli, puntando sull'elettrico anche per dare servizi migliori ai nostri clienti. Vog-



**Nunzio Savarese**  
Grimaldi Group





**Serhan Cilengir,**  
 Ceo di Gempport



**Spyros Kalpogiannis,**  
 Head of EU intermodal Amazon



**Anil Zana,**  
 Port manager Port of Ambarli

liamo aumentare le fonti di approvvigionamento. Nel 2027 inizieremo con il cold ironing, il che si sposa con i nostri investimenti in elettrificazione e energia pulita».

**Minas Papadakis,** Leo Heraklion Port Authority: «Quando parliamo di sostenibilità pensiamo alla decarbonizzazione, ma significa anche resilienza, concorrenzialità, sicurezza

energetica, ma soprattutto autonomia strategica in un mondo sempre più instabile. Un'Europa sostenibile è un'Europa che mette poca CO2 e pone in primo piano la sicurezza energetica, restando concorrenziale in chiave transizione verde. Per decarbonizzare l'Europa senza indebolire la sua forza economica, entrano in gioco i porti, che non sono più un'infrastruttura passiva, ma sono

attivi dal punto di vista energetico, commerciale e della trasformazione tecnologica, nel rispetto di tutte le normative. La CE ha varato una nuova strategia per i porti, parlando di sicurezza e resilienza in tutto il settore del waterborne, in modo tale che la sostenibilità non sia solo un orpello, bensì un elemento strutturale della competitività. Noi ci concentriamo su tre pilastri: transizione





**Athanasios Porfyris**  
Ceo Igoumenitsa Port Authority



**Minas Papadakis**  
Ceo Heraklion Port Authority



**Ewa Węgorzewska**  
Chief customer experience officer di Tran.ue

energetica, pensando a un'infrastruttura portuale con integrazione delle fonti energetiche tra cui le rinnovabili; connettività e integrazione con lo shipping, agendo insieme con il settore delle spedizioni, evolvendosi insieme all'infrastruttura portuale; resilienza, il nostro porto ha stagionalità e deve considerare la variabilità di flussi e prezzi. Siamo forti dal lato crocieristico, le crociere sempre

più popolari ed è importante che i porti lo capiscano».

**Ewa Węgorzewska**, chief customer experience officer di Tran.ue: «Nel trasporto su gomma, la tecnologia—come camion elettrici o a biofuel—è importante, ma il vero focus dovrebbe essere sull'inefficienza: il chilometro più "verde" è quello che non viene percorso a vuoto. Oggi in Europa circa il 20%

dei camion viaggia senza carico, con impatti diretti sulla sostenibilità. La digitalizzazione da sola non basta: senza rivedere l'intero network e bilanciare risorse e richieste, si resta intrappolati in un circolo di inefficienza. Soluzioni collaborative, simili a un'esperienza "Uber" per le aziende, permettono di ottimizzare domanda e offerta, riducendo sprechi e migliorando l'intero ecosistema logistico».



# LA RISORSA MARE È LA LEVA STRATEGICA PER CRESCITA E SICUREZZA

Sette presidenti di Autorità di Sistema Portuale, moderati da Angelo Scorza, si sono confrontati sulla necessità di fare squadra per presentarsi in maniera organica sui mercati



**Angelo Scorza**  
Direttore di Ship2Shore

**Francesco Di Sarcina**, presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale: «Quando ci incontriamo facciamo il punto della situazione, ci confrontiamo. È importante presentarci in maniera più organica

rispetto ai mercati esteri. È quel che abbiamo fatto in occasione della riunione di Assoporti a Venezia, un'occasione importante. Quello che ci accomuna è il desiderio che ci sia una forte governance. Le forme che

saranno trovate perché sia fatta bene spetta al legislatore, noi siamo disponibili a dare le nostre opinioni. Abbiamo fatto nella Sicilia orientale uno sforzo, quello di dare una specializzazione ai nostri porti. Catania è il lu-



**Sul palco** il presidente di Alis Guido Grimaldi e Angelo Scorza con Francesco Di Sarcina, presidente AdSP del Mare di Sicilia Orientale, Davide Gariglio, presidente AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Giovanni Gugliotti, presidente AdSP del Mare Ionio, Francesco Mastro, presidente AdSP del Mare Adriatico Meridionale, Paolo Piacenza, presidente AdSP del Mare Ionio e Tirreno Meridionale, Bruno Pisano, presidente AdSP del Mar Ligure Orientale, e Francesco Rizzo, Presidente AdSP dello Stretto



**Francesco Di Sarcina,**  
Presidente dell'AdSP  
del Mare di Sicilia Orientale



**Bruno Pisano,**  
Presidente dell'AdSP del Mar Ligure  
Orientale



**Davide Gariglio,**  
Presidente dell'AdSP  
del Mar Tirreno Settentrionale

go ideale per lavorare con rotabili, RoRo, RoPax, crociere, liberandola del resto, spostandole ad Augusta, che si concentra sulle attività commerciali. Un sistema portuale così organizzato ha numeri tutti in crescita:

quando si cerca di dare a ogni cosa il suo ruolo giusto il totale dà qualcosa in più».

**Bruno Pisano**, presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale: «La logistica è

una parte. Importante ma solo una parte. L'autorità di sistema affronta infinite problematiche e bisogna conoscere anche la macchina pubblica. Ci si confronta con i tempi, che sono lunghi nella burocrazia italiana. Questa è la principale differenza con l'ambito privato. Dobbiamo essere flessibili, tutto deve essere gestito dinamicamente, bisogna aumentare il numero di connessioni dei nostri porti. I porti devono sviluppare più connessioni possibile x compensare mercati che possono andare in crisi. Altra cosa fondamentale sono i collegamenti con l'interno, ci vuole efficienza delle linee di collegamento anche dal lato terrestre. Sviluppare collegamenti e connessioni resta imprescindibile».

**Davide Gariglio**, presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale: «I porti non esistono da soli, hanno senso con la filiera che li collega ai poli manifatturieri e di consumo. Quando guardavo all'autorità portuale dal di fuori, con un ruolo di legislatore, non mi piaceva che l'autorità si muovesse come una monade distaccata. Credo sia molto importante lavorare in una logica di squadra, di coordinamento, che sia svolto dal ministero, pur nell'autonomia dell'autorità. Il lavoro fatto con Assoporti nell'assemblea di Venezia è quella di fare la nostra parte per coordinarci, per non agire in maniera scomposta. Abbiamo ragionato sul presentarci alle fiere internazionali insieme come Italia, su come muoverci insieme rispetto alle nuove regolamentazioni. Una logica che ci vede lavorare insieme accet-





**Francesco Mastro**, presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale



**Giovanni Gugliotti**, Presidente dell'AdSP del Mare Ionio



**Paolo Piacenza**, presidente dell'AdSP del Mare Ionio e Tirreno Meridionale:

tando le decisioni prese a maggioranza in una logica di sistema. Per quanto riguarda il tema della overcapacity, abbiamo già una struttura portuale in grado di accogliere un aumento di merci significativo. Il problema è che l'innovazione delle navi è molto più veloce di quella delle infrastrutture. Le navi avranno sempre più difficoltà di entrare in porti storici. Lavoriamo perché Livorno possa accogliere in futuro queste navi di nuova generazione. L'idea è stata di adeguarsi all'evoluzione delle navi. L'opera sul porto è stata messa a punta con il supporto della Banca europea degli investimenti tenendo conto anche dei fattori climatici».

**Francesco Mastro**, presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale: «Il ruolo dei manager portuali è cruciale e operativo, non onorifico: essi decidono e gestiscono attivamente le strutture. I porti devono essere considerati entità interconnesse, capaci di collaborare per comprendere le esigenze reciproche. Nel Mediterraneo in fermento, la sinergia con le realtà retroportuali è fondamentale: un porto senza il supporto del sistema esterno non può garantire il movimento delle merci. La centralità dei trasporti, rafforzata dalla riforma, assegna al settore portuale l'importanza strategica necessaria per ottimizzare infrastrutture e flussi com-

merciali. In Puglia abbiamo cinque porti, e non si può sviluppare un solo operatore, bisogna badare a tutti insieme. Il porto è uno spazio limitato, non si può ingrandire all'infinito. Bisogna muoversi in base agli spazi e alle risorse interne. Bari è un porto saturo, ottimizzato al massimo. Gli operatori devono poter investire in digitalizzazione per ottimizzare gli spazi a loro disposizione. Brindisi è il frontespizio, crocevia importante per i nuovi traffici e può prepararsi al traffico frontaliero del Mediterraneo».

**Giovanni Gugliotti**, presidente dell'AdSP del Mare Ionio: «È necessario che si





**Francesco Rizzo**,  
Presidente dell'AdSP dello Stretto

faccia un gioco di squadra. Non possiamo essere repubbliche indipendenti. Siamo partiti dalla necessità di raccordo tra noi, e nessuno ha avuto da ridire. Il mandato che abbiamo dato a De Petri è di interloquire con il Governo partendo dall'assunto che è importante incontrarci in modo itinerante. Gestire, governare gli enti ti fa imparare un fatto fondamentale: tutto si basa sulle relazioni, in modo da creare sinergie, credo che stiamo andando nella direzione giusta. A Taranto è necessario diversificare per trovare nuove direttrici di sviluppo. Il mio predecessore ha indicato la strada dell'eolico offshore. Ci sono questi cento

ettari che finora sono stati poco sfruttati, il terminalista non ha performato. Ho proposto una rimodulazione della concessione, 50 ettari servono a noi per individuare un operatore che proceda all'assemblaggio delle pale eoliche. È un pezzettino della risposta all'esigenza dell'autosufficienza energetica. Stiamo per partire con il bando per il consolidamento della banchina che dovrà sostenere carichi maggiore rispetto a quelli dei soli container. Vogliamo fare di Taranto un hub energetico autosufficiente, con anche impianti fotovoltaici. Taranto si propone di produrre energia ma anche di utilizzarla con il cold ironing, aumentando l'appeal dello scalo».

**Paolo Piacenza**, presidente dell'AdSP del Mare Ionio e Tirreno Meridionale: «Ho apprezzato questa convocazione itinerante della riunione dei Presidenti di Assoporti, si parla di temi concreti e di territori non noti a tutti, toccando le varie ripercussioni sui singoli porti. Si tratta di un'evidenza in una logica di sistema per comprendere peculiarità che non riusciremmo a cogliere. È utile che ogni presidente possa vedere coi propri occhi le realtà diverse per capire la differenziazione delle problematiche. Gioia Tauro è conosciuto per la sua natura di transhipment, ma ha anche un ruolo fondamentale per l'economia nel trasporto dei contenitori e dell'automotive, diventando un punto di riferimento per il Centro-Sud

Italia per il trasporto di automobili. Noi movimentiamo 11/12 milioni di contenitori in Europa e 1 milione di questi fa parte del mercato nazionale: arrivano a Gioia Tauro e vengono portati tramite navi più piccole in altri porti nazionali che non potrebbero accogliere traffici di navi transoceaniche. La riflessione che pongo è che occorre che il nostro paese valuti attentamente qual è il ruolo del porto di transhipment, che più di altri rischia di subire effetti negativi, quindi dobbiamo essere accompagnati nelle nostre attività. Stiamo lavorando e investendo tanto per incrementare l'intermodalità e il traffico di questo genere è aumentato tantissimo nel 2025».

**Francesco Rizzo**, presidente dell'AdSP dello Stretto: «La nostra è una sfida ai confini del mare. Secondo le indicazioni del presidente Petri, siamo stati convocati al tavolo di Venezia per essere a disposizione del cluster marittimo, con obiettivo di convocare un'organismo di partenariato. La nostra presenza qui è sintomo della vicinanza che stiamo creando. L'incontro sulla creazione del sistema PCS, che prevede interconnessione tra tutti i fruitori, trasportatori per gli accessi a porti sicuri, intercettando finanziamenti del MIT più velocemente possibile. Messina vive di crociere e passeggeri. Il ponte sullo Stretto è un investimento visto dal Ministero come acceleratore del sistema trasportistico dell'area del Mediterraneo. Abbiamo fatto un ragionamento con lo Stretto di Messina per chiamarlo a svolgere investimenti su uno dei nostri porti, quello di Saline Ioniche, che può servire da backup di tutto il sistema. Stiamo ragionando su un fronte duplice, perché un porto che oggi è a bilancio zero usarlo può essere riutilizzato con piani di rifacimento che ci ha visto coinvolti a seguito del ciclone Harry, sia perché abbiamo chiamato stretto di Messina a fare ragionamento per una manifestazione d'interesse per fare investimenti sul porto di Saline Ioniche. Stiamo studiando tutti i dati e la nostra risposta è flessibile. Dobbiamo garantire un sistema più diffuso possibile di porti e durante i lavori dobbiamo avere la capacità di mettere a disposizione banchine e spazi logistici. In futuro questi spazi possono essere riconvertiti in nautica e cantieristica».



# «LA SFIDA È DIFENDERE INSIEME LE IMPRESE E L'AMBIENTE»

Nel suo videomessaggio Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, ha sottolineato come l'intermodalità sia un requisito essenziale per potenziare l'efficienza della produzione italiana



Il videomessaggio di Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica



**Gilberto Pichetto Fratin** ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

«**U**n cordiale saluto a tutti voi e un sincero ringraziamento agli organizzatori per l'invito a questo evento, che è un importante riferimento per gli operatori del trasporto e per quelli della logistica. In una fase storica segnata da profonde trasformazioni economiche, sociali e ambientali e da tensioni geopolitiche, acquisisce valore per il sistema Paese la scelta dell'intermodalità sostenibile, che rappresenta più di una mera posizione strategica, bensì un requisito che possiamo definire essenziale per potenziare l'efficienza della nostra produzione.

Parliamo di settori di rilievo che stanno accompagnando la transizione energetica, senza però trascurare l'esigenza di garantire la competitività delle nostre imprese e il loro bisogno di continua innovazione. Sostenibilità e competitività sono quindi le due facce della stessa medaglia.

Dobbiamo essere responsabili e realisti, difendendo sia l'ambiente sia la capacità delle aziende di crescere e creare lavoro. Questa è la sfida. Una transizione, di quelle che viene definita normalmente "giusta", è possibile e necessaria, ma va gestita con pragmatismo.

È l'approccio che il Governo ha avuto sin dal suo insediamento nelle poli-

«**Abbiamo anteposto il principio della neutralità tecnologica, aprendo a tutte le soluzioni che contribuiscono a ridurre le emissioni, sostenendo con determinazione i biocarburanti. Inoltre stiamo promuovendo l'elettrificazione delle infrastrutture portuali**»

tiche climatiche nazionali e anche nei confronti europei. Abbiamo anteposto il principio della neutralità tecnologica, aprendo a tutte le soluzioni che contribuiscono a ridurre le emissioni, sostenendo con determinazione i biocarburanti. Inoltre stiamo promuovendo l'elettrificazione delle infrastrutture portuali. È una sfida importante, fondamentale, per coniugare efficienza logistica e tutela dell'ambiente. È per questo che con piacere rivolgo il mio saluto, vi auguro buon lavoro e vi ringrazio per il contributo che state dando per plasmare un futuro del trasporto e della logistica moderno, performante e rispettoso dell'ambiente».

# SOSTENIBILITÀ E MADE IN ITALY TRA OBIETTIVI PUBBLICI ED ESIGENZE DELLE IMPRESE

Il tema della decarbonizzazione della logistica è stato al centro della discussione moderata da Sergio Luciano e Monica Paternesi



**Sergio Luciano**, direttore di Economy, di Investire e di Alis Magazine



**Monica Paternesi**, giornalista e caporedattore Economia di Ansa

**Roberto Santori**, fondatore di Made in Italy Community: «Oggi la transizione verso la sostenibilità è spesso lasciata all'iniziativa delle singole imprese, che sperimentano soluzioni diverse senza un quadro normativo condiviso. La decarbonizzazione non può basarsi su un'unica tecnologia e servirebbero criteri comuni per orientare gli investimenti. In questo contesto si sottolinea anche come il diesel sia stato forse demonizzato eccessivamente, con il rischio di indebolire l'industria europea dell'auto a vantaggio di altri mercati, come quello cinese. A complicare la situazione si aggiungono le tensioni interna-





**Roberto Santori**  
Fondatore di Made in Italy Community



**Giuseppe Lupi**  
Amministratore del Gruppo Spider



**Lucilla Mattei**  
Direttore operativo di RAM spa

zionali, come la guerra in Ucraina ed in Medio Oriente, mentre il costo del carburante resta elevato anche perché oltre la metà del prezzo del gasolio - non dimentichiamolo - è composta da accise. La Made in Italy Community promuove il successo italiano nel mondo, valorizzando Pmi che combinano produzione, innovazione e sostenibilità. La sostenibilità è vista in senso am-

pio, includendo anche aspetti sociali, e il mercato globale riconosce un premium fino al 18% per prodotti autentici italiani rispetto a quelli a basso costo. L'Italia eccelle nelle crisi, reagendo con velocità e creatività, ma richiede stimoli per uscire dalla comfort zone. Formazione e sviluppo continuo sono strumenti chiave per integrare sostenibilità e competitività».

**Giuseppe Lupi**, amministratore del Gruppo Spider: «Apprezziamo l'impegno alla sostenibilità ambientale delle imprese, dall'altro abbiamo un tema di sostenibilità della sicurezza. È stata posta grande attenzione alla sostenibilità ambientale, ma se guardiamo ai pannelli fotovoltaici, il 70% sono sprovvisti di sistemi per permettere di fare la manutenzione. Le norme ci sono, ma manca la consapevolezza dei rischi dei lavori che vengono fatti in altezza. Quando ricordiamo che lavorare a due metri di altezza suscitiamo stupore, ma a quell'altezza si può anche morire. Chiediamo di incentivare i lavori fatti in altezza, ma senza risposta, mentre si incentivano condizionatori che vengono dall'estero».

#### Con Marcello Di Caterina

Il vicepresidente di Alis con Sergio Luciano, Monica Paternesi, Francesco Casilli, AD Casilli Enterprise, Mario Di Martino, presidente F.Ili Di Martino, Giuseppe Lupi, amministratore Gruppo Spider, Vittorio Marangoni, presidente Gruppo Marangoni, Lucilla Mattei, direttore operativo RAM SpA, Roberto Santori, fondatore Made in Italy Community, Stefano Terranova, AD Atlante

**Lucilla Mattei**, direttore operativo di RAM spa: «Il nostro è un ente facilitatore di sistema, in particolare ci occupiamo della gestione degli incentivi, core business della nostra attività, diretti all'intermodalità e al settore dei trasporti. Si tratta di misure incentivanti, come l'ex Marebonus rinominato Sea modal shift, per RoRo o RoPax. Molte aziende che partecipano a Let Expo si sono di-



mostrate interessate a conoscere gli sviluppi di questa misura. Le prime due annualità hanno avuto successo. Sono già stati sbloccati i pagamenti relativi alle rendicontazioni della prima annualità, seguirà la seconda. Questo significa iniettare circa 18 milioni di euro nelle casse delle aziende. Abbiamo anche 590 milioni per il periodo 2027-2031 per il rinnovo del parco veicolare».

**Francesco Casilli**, amministratore di Casilli Enterprise: «La sostenibilità è un argomento molto diffuso e tanti sono gli approcci per un'azienda per essere sostenibile. Si può investire nelle tecnologie del futuro, che possono creare progettualità e visione. Ma allo stesso tempo utilizzare tecnologie ecosostenibili già pronte e che si possono utilizzare su larga scala per avviare la decarbonizzazione. Noi utilizziamo veicoli full electric e guardiamo già all'idrogeno, ma non rifiutiamo l'utilizzo del biocarburante. Da un lato, spingiamo sulle nuove tecnologie ma dall'altra ne utilizziamo altre presenti su larga scala. La sostenibilità risulta credibile quando è misurata. Se non si ha un accordo commerciale di medio-lungo periodo non si può avere una visione comune. Non si può pensare

di lavorare con contratti di uno o due anni dove non c'è concetto di sostenibilità integrata. Priorità? Comprendere qual è la direzione che dobbiamo dare agli investimenti perché si vive in un clima di incertezza. Se si ha intenzione di spingere sulla sostenibilità servono azioni comuni perché il network della logistica si avvicini al mondo dell'intermodalità».

**Vittorio Marangoni**, presidente del Gruppo Marangoni: «Ci ritroviamo in uno scenario complesso e a maggior ragione le crisi che stiamo vivendo ci devono far riflettere sulle nostre prospettive. Capiamo la sostenibilità e lo sviluppo delle nuove tecnologie, ma in momenti di crisi bisogna fare affidamento su ciò che funziona. Nel nostro caso, la ricostruzione degli pneumatici è un esempio di questa resilienza, perché ci rende strategicamente indipendenti da importazioni in generale. Ma anziché premiare questi modelli virtuosi, li stiamo penalizzando. È il paradosso della circolarità: con il buon proposito di fare azioni più sostenibili andiamo a penalizzarne altre. Noi abbiamo bisogno di sostenere e investire su cose che esistono e funzionano perché sono quelle che ci rendono resilienti di



**Francesco Casilli**  
Amministratore di Casilli Enterprise

fronte alle crisi. Non possiamo dimenticare ciò che ci permette di andare avanti ogni giorno».

**Stefano Terranova**, amministratore delegato di Atlante: «Atlante è un'azienda made in Italy e siamo presenti in quattro paesi con la Svizzera che entrerà nelle prossime settimane. Su questi quattro ci sono due velocità e l'Italia appartiene a quella più bassa insieme alla Spagna ed è fanalino di coda per quanto riguarda l'elettrificazione, sotto la soglia critica del 10%, mentre in Francia e





**Vittorio Marangoni**

Presidente del Gruppo Marangoni



**Stefano Terranova**

Amministratore delegato di Atlante



**Mario di Martino**

Presidente della F.Ili Di Martino

Portogallo oltre il 20% di veicoli di nuova immatricolazione sono elettrici. L'Italia è indietro nel percorso di elettrificazione, ma non lo è con le infrastrutture perché ci sono stati investimenti. Dall'Asia investono in Italia, perché è un paese dal potenziale enorme, grazie a regulation europea e Green Deal che dava visione sul lungo periodo per investimenti infrastrutturali. Serve stabilità su regolamentazione, alcuni ammorbidimenti erano necessari, ma ora serve ristabilire delle certezze normative e capire qual è l'indirizzo. L'Europa non può paragonarsi agli Stati Uniti,

ma alla Cina, che ha coinvolto l'elettrificazione nel trasporto su strada, e l'Europa stava facendo la stessa cosa con Green Deal. Non dimentichiamo la fragilità del nostro sistema se continuiamo a essere dipendenti dall'importazione di gas e petrolio.

**Mario di Martino**, presidente della F.Ili Di Martino: «Oggi la transizione verso la sostenibilità è spesso lasciata all'iniziativa delle singole imprese, che sperimentano soluzioni diverse senza un quadro normativo condiviso. La decarbonizzazione non può basarsi su

un'unica tecnologia e servirebbero criteri comuni per orientare gli investimenti. In questo contesto si sottolinea anche come il diesel sia stato forse demonizzato eccessivamente, con il rischio di indebolire l'industria europea dell'auto a vantaggio di altri mercati, come quello cinese. A complicare la situazione si aggiungono le tensioni internazionali, come la guerra in Ucraina ed in Medio Oriente, mentre il costo del carburante resta elevato anche perché oltre la metà del prezzo del gasolio - non dimentichiamolo - è composta da accise».



# FLUSSI COMMERCIALI E TURISTICI TRA DINAMICHE GLOBALI ED EVOLUZIONE DEI MERCATI

Autorevoli ospiti sul palco di Let Expo hanno parlato di intermodalità, sostenibilità e normative



**Nathania Zevi**  
Giornalista Tg1



**Sul palco** Il presidente di Alis Guido Grimaldi con Nathania Zevi, Silvio Busico, presidente Rete nazionale ITS per la mobilità sostenibile, Gen. B. Massimo Cicerone, Capo del Servizio dei Supporti del Comando Logistico dell'Aeronautica Militare, Luigi D'Auria, amministratore delegato di Trans Italia, Andrea Montanino, direttore strategie settoriali e impatto Cassa Depositi e Prestiti, Gianpiero Strisciuglio, amministratore delegato di Trenitalia, Eugenio Tranchino, Managing Partner Watson Farley & Williams, e Mario Zanetti, presidente Confitarma



**Gen. B. Massimo Cicerone**  
Capo del Servizio dei Supporti del  
Comando Logistico dell'Aeronautica Militare



**Gianpiero Strisciuglio**  
Amministratore delegato di Trenitalia



**Eugenio Tranchino**  
Managing partner Watson Farley & Williams



**Gen. B. Massimo Cicerone**, Capo del Servizio dei Supporti del Comando Logistico dell'Aeronautica Militare: «Parto dal presente ispirandomi al futuro. Sicuramente gli scenari internazionali dimostrano che le supply chain debbano essere resilienti e dobbiamo implementare questa resilienza, ma il sistema paese italiano nella sua complessità non può non pensare a una supply chain complementare tra il mondo della difesa e il mondo civile. Il supporto industriale è fondamentale con strutture che in modo flessibile debbano essere complementari. Lo scenario del Covid può essere utile a capire come la logistica militare ci sia sempre. Ci ricordiamo le scene drammatiche di quando la difesa ha supportato i centri vaccinali e il trasferimento di persone e la resilienza è comune al sistema paese. Stiamo elaborando algoritmi predittivi che ci consentono di indicarci la miglior soluzione, ma noi prediligiamo soluzioni miste dove l'industria è a fianco della difesa, anche nell'ambito dei trasporti».

**Gianpiero Strisciuglio**, amministratore delegato di Trenitalia: Coroniamo oggi l'ingresso in ALIS di Trenitalia avvenuto qualche mese fa. I temi di sostenibilità e intermodalità sono ampiamente condivisi e oggetto del piano industriale, che vive una fase di rilancio del sistema ferroviario e di trasformazione dell'infrastruttura, con grandi investimenti in tutto il settore, anche



**Mario Zanetti**  
Presidente di Confindustria



**Luigi D'Auria,**  
Amministratore delegato di Trans Italia



**Andrea Montanino,**  
Direttore strategie settoriali e impatto  
Cassa Depositi e Prestiti

quello dei passeggeri. In questa fase di trasformazione il sistema ferroviario è sottoposto a grande pressione. È una fase che necessita anche di pazienza perché c'è uno sforzo industriale importante, ma i risultati sono sotto gli occhi di tutti, visto che il trasporto ferroviario italiano è un'eccellenza riconosciuta in tutta Europa. Puntiamo tanto su questo e lo facciamo ponendo l'attenzione sui concetti di sostenibilità e intermodalità. Dobbiamo continuare a investire in questo settore, che ha numeri che sono eccellenze a livello internazionale, come i 7 miliardi di investimenti negli ultimi

anni con cui Trenitalia ha fatto il rinnovo della sua flotta di treni regionali. Il trasporto regionale arriverà ad avere una flotta di treni con età media fra 5 e 10 anni, nel resto d'Europa l'età media è superiore a 20 anni. La missione è di facilitare la diffusione della presenza turistica nel nostro paese con un servizio di trasporto regionale. Sull'alta velocità c'è una spinta di Trenitalia per crescere con Frecciarossa».

**Eugenio Tranchino**, managing partner Watson Farley & Williams: «La regolamentazione è imprescindibile, ma

dobbiamo riflettere su alcuni aspetti: Tutti i settori di cui parliamo sono interconnessi: digitalizzazione, trasporti, energia, turismo, e di questo il legislatore deve prenderne conoscenza e favorire la regolamentazione dell'industria nel suo complesso. Spesso vedo tanta attività normativa nei singoli settori, mentre non ci può essere - ad esempio - trasporti senza infrastruttura. La regolamentazione dobbiamo smettere di pensarla a livello locale e nazionale. La logistica ci ha permesso di sopravvivere durante il Covid proprio per il suo carattere transnazionale che ha avuto il





**Silvio Busico**,  
Presidente Rete nazionale ITS  
per la mobilità sostenibile

merito di sopperire a crisi importanti. La regolamentazione va vista in senso europeo, non solo nazionale o regionale, perché è assurdo che non prendiamo esempio da modelli come la Spagna e la Francia sull'industrializzazione del nucleare. Dobbiamo immaginare un'Europa più connessa e regolamentata dal punto di vista della legislazione».

**Mario Zanetti**, presidente di Confindustria: «Riprendo il concetto di catena logistica globale: oggi tutto il mondo è interconnesso. Quando una crisi come quella che stiamo vivendo interviene

– nello stretto di Hormuz, nel Golfo Persico – va a impattare come con un effetto onda sull'economia di tutto il mondo. C'è un chiaro impatto sull'economia dell'Europa per i motivi energetici. Oggi la situazione è critica, ci sono stati attacchi a quattro navi, il nostro pensiero va agli uomini a bordo. Sono oltre tremila le navi bloccate, 500 sono fuori e dovevano entrare, centinaia le rotte cancellate. Da Hormuz passa quasi il 40% del trasporto di materie prime energetiche via mare, il 20% del totale. Un impatto che se prolungato rischia di avere un impatto drammatico. La durata della guerra è fondamentale, oltre una settimana creerà effetti sulle economie globali, incluse quelle del Mediterraneo. 57 euro per barile 2025 ora siamo a 90, il prezzo del gas è raddoppiato, le nostre economie sono dipendenti dall'approvvigionamento energetico».

**Luigi D'Auria**, amministratore delegato di Trans Italia: «L'Italia è tra la quarta e la quinta posizione globale per export, ed è la seconda manifattura europea dopo la Germania. La logistica è dunque un'infrastruttura strategica del paese. L'Italia è il paese più interconnesso nel Mediterraneo. Il 20% del trasporto marittimo globale viaggia nel Mediterraneo, questa è una grande occasione per l'Italia. Ma oltre

l'80% dei trasporti in Italia avviene via strada. Abbiamo limiti nella possibilità di trasportare merci su rotaia per limiti infrastrutturali. Nel mare abbiamo mancanza di retro-portualità, e quindi collegamento con le altre modalità di trasporto. Con l'ETS i trasporti marittimi sono stati colpiti molto duramente. Molte linee marittime hanno deciso di spostarsi su rotte extra Ue. Alis chiede giustamente che l'ETS torni ai trasporti marittimi».

**Andrea Montanino**, direttore strategie settoriali e impatto Cassa Depositi e Prestiti: «Quello che stiamo vedendo in questi giorni è quanto è importante la flessibilità del sistema logistico. Pensiamo alla logistica delle materie prime. Qualche anno fa l'invasione dell'Ucraina ci ha dimostrato che non eravamo pronti, ma abbiamo dimostrato flessibilità: abbiamo utilizzato il Tap dell'Azerbaigian, per esempio. O al tema dei rigassificatori, abbiamo creato una capacità importante. Il sistema produttivo italiano non funziona senza un sistema logistico efficiente. Anche nell'antica Roma il grano arrivava dal nord Africa ad Ostia. Il Mediterraneo non è più un mare di transito, ma di scambio, tra la sponda europea, quella africana e quella baltica. Dobbiamo guardare soprattutto all'Africa. Le catene logistiche devono ricostituirsi, e molto importanti sono le strutture portuali».

**Silvio Busico**, presidente Rete nazionale ITS per la mobilità sostenibile: «La logistica italiana soffre la carenza di competenze tecniche, e gli ITS - Istituti Tecnici Superiori possono contribuire a colmare il gap. Il successo degli ITS, supportati da ALIS, deriva da alti tassi di occupabilità e da una didattica esperienziale: manager aziendali portano in aula casi reali, formando lavoratori pronti alle sfide del mercato. L'adozione di nuove tecnologie e la disponibilità di professionisti innovativi sono fattori chiave per guidare la transizione digitale. L'obiettivo è integrare queste competenze nei processi formativi, affrontando insieme ad ALIS la sfida del futuro logistico».





# COLLEGARE L'ITALIA E LA TURCHIA

Il dibattito è stato moderato da Antonio Errigo, vicedirettore generale di Alis

**Guido Grimaldi**, presidente di Alis: «Quando arrivai in Turchia mi sentii a casa. A parte l'ospitalità di Cenk che ringrazio, si è creata subito una certa fratellanza. I turchi, che amo moltissimo come popolo, hanno un concetto molto forte di fratellanza. Questo supporto reciproco ci ha anche aiutato molto come gruppo. Devo ringraziare tutti, le navi erano due, ora sono quattro e a breve saranno cinque. Tutto questo è possibile grazie ai porti, e devo ringraziare Serhan che è stato una persona chiave. In ogni cosa sono le persone che fanno la differenza. Anche Kadir è una persona straordinaria, è stato un ponte tra Italia e Turchia; noi con la nostra autorevolezza abbiamo fatto comprendere al governo italiano tutto il tema dei permessi. Il mio ringraziamento va alla Turchia tutta, cui ci unisce un forte rapporto».

**Cumhur Erzurumluoglu**, Cobantur Logistics: «Abbiamo iniziato le attività nel 1981. Dal '91 abbiamo cominciato con le attività RoRo da Turchia a Europa. Abbiamo un ruolo importante e crescente. Da quando abbiamo iniziato la collaborazione le cose vanno avanti velocemente e speriamo che i servizi offerti possano crescere ancora di più, sia per il RoRo sia per il trasporto terrestre. La crisi in atto fa sì che la posizione della Turchia sia ancora più importante».

**Kadir Çirkin**, UND: «Qui parliamo di trasporto tra Italia e Turchia ma vedo una



grande famiglia, la Grimaldi. C'è una novità: la settimana scorsa in Turchia abbiamo avuto la bozza di autorizzazione Made in Europe, così la Turchia farà parte della catena logistica europea e questo nostro contatto andrà a crescere. Ma davanti a queste opportunità ci sono anche delle difficoltà: non ci devono più essere problemi di visti. Dobbiamo avere la possibilità di trasportare le merci con i tir senza problemi di visti. E Guido Grimaldi è stato un grande aiuto in questo. Per noi l'Europa è il partner privilegiata e come Turchia siamo ancora più importanti per l'Europa, perché il 50% delle esportazioni si fa attraverso le nostre società di trasporto. È capitato che alcuni autisti non ricevessero il visto per la terza o quarta volta, subendo un ostacolo importante. Non credo che i tir possano viaggiare senza autisti, quindi bisogna garantire possibilità di rinnovare i visti agli autisti».

**Serhan Cilengir**, Gempport: «Come Gempport abbiamo una capacità che continua a crescere. Abbiamo bisogno di più spazio, tutti i partner qui presenti devono

aiutarsi. Possiamo dare lavoro agli operatori. E c'è una situazione di guerra. Per questo noi tutti dobbiamo sostenerci a vicenda. Credo che riusciremo a completare il nuovo centro di operatività: ma tutti i partner devono sostenersi a vicenda».

**Luigi D'Auria**, Trans Italia: «L'esperienza con Emanuele Grimaldi dal 1997 ha permesso di sviluppare oltre 160 connessioni. L'intermodalità, cuore del modello di espansione, coniuga sostenibilità economica, ambientale e sociale, diventando fondamentale per rafforzare le rotte commerciali. Per ottimizzare queste connessioni è cruciale superare i gap infrastrutturali, potenziando retroportualità e collegamenti ferroviari, così da creare corridoi continui che colleghino efficacemente Turchia ed Europa».

**Matteo Codognotto**, Codognotto: «L'intermodalità è la prerogativa nel contesto odierno delle fluttuazioni dei prezzi dei carburanti per affrontare il mercato del trasporto. L'Italia è una grande banchina che può attrarre merci da tutto il Mediterraneo, per cui diventa normale per noi aziende italiane essere specialisti nel trasporto intermodale. La Turchia è un mercato nuovo per noi, ma ci sta dando tante soddisfazioni e riusciamo a collegare il network europeo di connessioni intermodali con arrivi di navi a Bari e Trieste, per andare a distribuire non solo in Italia ma anche nelle zone di centro ed est europeo. Questo è il vantaggio che hanno le aziende italiane per fare partnership con quelle turche per distribuire in tutta Europa le loro merci».



**Roberto Vidoni**, AD Autamarocchi: «Dal 2016 Autamarocchi sviluppa attività in Turchia, puntando sull'intermodalità come leva principale per espandere i collegamenti tra Italia e Mediterraneo. La posizione strategica a Trieste consente di sfruttare al meglio i porti italiani, veri snodi per il trasporto regionale e internazionale. Investimenti continui e una visione orientata all'intermodalità rappresentano la soluzione per affrontare le sfide logistiche e garantire una crescita sostenibile e competitiva».

**Cenk Değer**, Arkas Holding: «Ci sono organizzazioni che mettono insieme il settore turistico e Grimaldi è riuscito a organizzare qualcosa di straordinario per la Turchia, ma ha voluto poi anche riunirci tutti insieme, ha una visione che ci riempie di gioia. Quelle marittime sono rotte che collegano non solamente i nostri paesi, ma puntiamo ad arrivare anche in Siria, Iraq e Repubbliche turche, fino al Medio Oriente, in una sorta di estensione. Questa è la cosa positiva, non solo il trasporto tra Turchia ed Europa, ma è qualcosa che va oltre. Vogliamo che questa sia la nostra conquista. Penso che nel settore tutte le imprese debbano sviluppare questo e nuovi progetti,

ma non può farlo un unico settore privato, molti settori devono andare avanti insieme. Sia per l'Italia che per la Turchia c'è da fare molto per accelerare le operazioni doganali, per avere più luoghi di passaggio delle merci. Sarà buona cosa per entrambi i paesi e anche per la logistica in generale».

**Nunzio Savarese**, Grimaldi Group: «Grimaldi è sicuramente riconosciuto come pioniere delle Autostrade del Mare, progetti nati anche 25 anni fa. L'esperienza in Turchia dimostra la crescita rapida: da un approccio iniziale a un nuovo mercato, in un anno e mezzo si è passati a quattro navi in servizio, con ulteriori potenziamenti previsti. Il successo è frutto della collaborazione con partner fantastici e della dedizione dei team, che hanno migliorato molto infrastrutture chiave come Trieste e Gempport, snodi strategici per traffici dall'Est e dalla Cina».

**Onur Talay**, Talay Owner: «Ringrazio Guido Grimaldi per l'invito, è il nostro secondo anno qui. Per noi l'Italia è un partner importante, dobbiamo venire più spesso. Questa è un'occasione importante per incontrare i colleghi del settore. L'Italia è una porta d'accesso all'Europa. Quando c'è

competenza si arriva all'eccellenza, anche la concorrenza stimola e porta a migliorarsi. Ora facciamo anche camion completi. Grazie e ci vediamo l'anno prossimo».

**Francesco Satariano**, Grimaldi Group: «Lo sviluppo delle autostrade del mare con soluzioni intermodali è strategico, in particolare per la tratta Italia-Turchia che richiede circa tre giorni. L'intermodalità riduce i costi e aumenta l'efficienza in un contesto di forte competizione. Nonostante la vicinanza dei due Paesi e gli alti volumi di scambio nel Mediterraneo, la burocrazia rappresenta un freno: servono meno vincoli e più permessi. L'ingresso di Grimaldi Group ha aumentato il market share, ampliato i flussi di camion via nave e creato nuove connessioni industriali, arricchendo il network di partner. Il percorso di sviluppo è solo all'inizio, con grandi potenzialità di crescita futura».

**Vittorio Zagaia**, Galata: «I miei colleghi hanno narrato la situazione Italia-Turchia in modo corretto. Io sono un italiano di terza generazione in Turchia, quindi mi rivolgo a un aspetto diverso: per capire quali sono le opportunità di sviluppo tra i due paesi basta guardare la relazione che mantengono da centinaia di anni. Il discorso più importante è che dobbiamo essere sempre più coinvolti con le associazioni di diverse industrie per incoraggiare il traffico commerciale sempre più di livello e spingere le aziende turche a investire in Italia. Dobbiamo capire che i due paesi sono una forza alleata e devono giocare di più su questo aspetto. E sicuramente nel mondo di oggi sempre più difficile, il nostro settore rappresenta la facilitazione. Grimaldi ha dato un importante sviluppo a questo rapporto e sono sicuro che non hanno intenzione di frenare. Se questi due Paesi si muovono insieme speriamo di avere molte più cose da trasportare».



**Guido Grimaldi**  
riceve un omaggio  
da Kadir Çirkin,  
vicepresidente Und



# I PLAYER DELL'INNOVAZIONE E DELLA SOSTENIBILITÀ

Il dibattito è stato moderato da Sergio Luciano, direttore di Alis Magazine e di Economy

**Lucia Tacchino**, amministratore unico Sophia Sustainability Consulting: «Dal punto di vista della consulenza il momento è particolare, la tentazione di fare un passo indietro sulla sostenibilità può essere forte, ma bisogna andare avanti. I fattori Esg devono diventare fondamentali, anche perché l'Ue impone di integrare i fattori Esg nell'intermediazione finanziaria, quindi per l'accesso al credito a condizioni migliori l'Esg è decisivo. Senza dimenticare il rischio climatico. Inoltre l'Esg è importante per attrarre i giovani talenti. L'importante è che i dati Esg siano misurabili e quantificabili. I fattori Esg per la gestione del rischio sono dunque fondamentali».

**Stefano Perotti**, digital strategy advisor Pragmatica Ambientale: «Dobbiamo essere capaci di governare il rischio e per farlo dobbiamo tener presente che il driver economico oggi non è più la sostenibilità pura, ma sono sicurezza e resilienza. Il driver economico che arriva dall'Europa è l'1,5% per il dual use e lì troveremo i soldi per introdurre attività tecnologiche che aumentano il livello di governo del rischio. La logistica vale 112 miliardi, l'export 700 miliardi: questi due valori insieme fanno capire che qualsiasi situazione internazionale può abbassare o migliorare questo dato. Per questo la logistica deve costruire un unico sistema con l'export, un sistema intelligente che deve diventare sicuro, resiliente e automaticamente sostenibile. Il contributo di Pragmatica sull'innovazione si finalizza nella realizzazione di un sistema operativo che abbatte il rischio nelle filiere, colleghiamo un'infrastruttura con



la capacità di generare l'abbattimento del rischio attraverso un network operativo».

**Maria Vittoria Trussoni**, head of sustainability & green tech NTT Data Italia: «Le imprese sono spesso sotto pressione e gli investimenti richiesti sono significativi. La nostra strategia parte però dalla consapevolezza che la sostenibilità possa essere percepita come un costo: un costo che decidiamo comunque di sostenere ogni giorno, ma con un approccio pragmatico. Il nostro obiettivo è aiutare le aziende ad assorbire la trasformazione, supportandole nella raccolta e nell'integrazione dei dati tra i diversi sistemi. Questo permette di evitare inefficienze, ridurre il rischio di costi eccessivi e superare una gestione operativa frammentata o imprecisa. Il nostro obiettivo è cambiare la narrazione: non considerare sostenibilità e trasformazione digitale come un peso, ma come una leva per migliorare efficienza, competitività e resilienza delle imprese».

**Michele Autuori**, partner - maritime & aviation Law Watson Farley & Williams: «Siamo passati dal Covid nel 2020 con le inter-

ruzioni della catena logistica al blocco nello stretto di Hormuz, con tutte le numerose problematiche normative nel mezzo. Tasse europee che hanno creato un disequilibrio per gli operatori con traffici extraeuropei. La normativa ETS, per esempio, non si applica alle navi che fanno servizio offshore. Ma finché la nave è collegata alle infrastrutture terrestri, non è soggetta; ma nel momento in cui si muove è soggetta all'ETS marittimo. Una follia, non si può applicare una doppia tassa quando la nave è collegata alle infrastrutture terrestri e quando si muove».

**Alberto Portolano**, technical manager RoPax & deputy DPA Grimaldi Group: «Noi un mese fa abbiamo partecipato a un progetto europeo che ha coinvolto le scuole medie di tutta Europa, dove i ragazzi dovevano immaginare la nave tra sessant'anni. Questo per far capire che la crisi attuale non ci deve distogliere dal futuro e dall'innovazione che ci deve essere per le navi, connessa a digitalizzazione, connettività a bordo e nuove tecnologie. Un'innovazione che riguarda anche la sicurezza. Oggi in ALIS abbiamo un'interconnessione tra il popolo del trasporto, le navi e i porti, funzioni che sono dunque collegate tra loro. Tutto quanto è interconnesso e la crisi che ci sta colpendo non ci deve distogliere da questi aspetti».

**Jacopo Visetti**, business development Aither: «La nuova normativa nasce con l'obiettivo di mettere sullo stesso piano i produttori europei e quelli extraeuropei, che finora non erano soggetti agli stessi sistemi e obblighi legati agli ETS. L'intento è rendere la competizione più equa per le imprese europee, riducendo uno squilibrio normativo che nel



tempo ha penalizzato chi produce all'interno dell'Unione. Un effetto rilevante sarà la possibile diffusione di sistemi ETS anche nei Paesi che commerciano con l'Europa. Se questi sistemi saranno allineati agli standard europei, i produttori potranno ottenere uno sconto parziale o totale sugli oneri previsti in Europa. Naturalmente esistono costi aggiuntivi, ad esempio quelli legati ai certificati e ai processi di verifica. Tuttavia questo crea anche nuovi spazi di mercato: si tratta di servizi aggiuntivi che possono essere offerti alle imprese. Oggi molte aziende percepiscono questi obblighi soprattutto come un costo, ma va ricordato che gran parte delle imprese europee sostiene già questi sistemi».

**Pietro Crisconio**, manager Fada Quality Service: «Oggi la sostenibilità non è più un'opzione ma una vera richiesta di mercato. Anche per la prevenzione del rischio è un investimento importante per la sostenibilità, specie ambientale. La nostra principale preoccupazione in termini di innovazione è quella di ridurre al massimo il margine di errore, in modo da fornire un risultato all'altezza degli standard richiesti. Senza la certezza del controllo si rischia un potenziale danno ambientale».

**Michele Savani**, corporate business development director - technical & engineering Gi Group: «Nell'ambito del lavoro, ci facciamo portatori del concetto di lavoro sostenibile, con il principio dell'occupabilità al centro, ma bisogna essere pragmatici. Oggi metà delle posizioni non vengono coperte, quindi occupabilità significa essere protagonisti nel supporto dell'incontro domanda-offerta, che deve raccontare le opportunità che il mondo delle imprese mette a disposizione, andando nelle aule e utilizzando i canali di comunicazioni attuali per parlare ai giovani. Guardando in prospettiva, ci sono progetti incentrati sul trasferimento di know-how aziendale: nei prossimi anni una parte di popolazione aziendale non

ci sarà più e quel sapere non è codificato in un manuale o in un processo di trasferimento delle conoscenze, ma l'elemento umano resta fondamentale, quindi il rischio di perderlo è una criticità. Abbiamo presentato uno studio sulla presenza dell'IA nelle imprese: l'azienda vuole portare la competenza IA al suo interno, ma bisogna porre attenzione, perché il processo di riconversione di questo senso del lavoro va accompagnato».

**Claudio Carrano**, amministratore delegato Infogestweb Golia: «La situazione attuale è estremamente dinamica e in continua evoluzione. Per affrontarla, cerchiamo di mantenere una visione il più possibile ampia e globale. Il nostro mercato di riferimento, in particolare quello dell'autotrasporto, è molto vasto e ci permette di avere una prospettiva a 360 gradi sui fenomeni che stanno trasformando il settore. Da questa posizione privilegiata possiamo osservare e interpretare cambiamenti profondi. Un esempio è il dibattito sull'intelligenza artificiale e sul rischio che possa estromettere alcuni lavoratori dal mercato del lavoro. Tuttavia, è utile guardare la questione anche da un'altra prospettiva: molte professioni del passato oggi non esistono più, ma questo non significa che i posti di lavoro siano scomparsi. Piuttosto, si sono trasformati. Se si riesce a osservare con attenzione ciò che accade intorno a noi e ad adattarsi ai cambiamenti, il lavoro non sparisce, ma evolve».

**Leonardo Lanza**, digital solutions manager Linde Material Handling: «Ho notato in tutti questi interventi un filo comune, la fede nella soluzione tecnologica innovativa. Quando siamo in grado di presentare soluzioni all'avanguardia si riesce ad affrontare le difficoltà del mondo di oggi. Come Linde seguiamo ogni tipo di imprese, ma vediamo una mancanza di coraggio nell'affidarsi a queste soluzioni all'avanguardia. Le aziende che ce l'hanno avuta sono state in grado di affrontare in modo vittorioso le sfide. Anche il costo del

gasolio per loro può non essere un problema. Il messaggio è dunque fidarsi dell'innovazione e della ricerca».

**Errico Stravato**, amministratore delegato Sogesid: «Il nostro è un progetto che definisco provocazione, perché Sogesid tra le sue attività lancia iniziativa per innescare i processi di trasformazione. Bisogna pensare al tema dei portuali e della logistica in termini di resilienza e sicurezza e questi processi di trasformazione che riguardano l'infrastruttura devono prevedere il contributo di tutti gli operatori, pubblici e privati. Non è pensabile che una trasformazione importante che riguarda un tema strategico del paese non coinvolga queste componenti. L'Italia è la più grande banchina del porto del Mediterraneo ed è centrale in tutti questi processi, attraverso un lavoro di squadra, che coinvolge sistema pubblico, privato e università. Lavorando con questo sistema non ce n'è per nessuno. È necessario parlare di infrastrutture intelligenti e funzionali e gli attori sono le attività portuali, la logistica, gli armatori e la parte pubblica deve svolgere la sua funzione partendo dal basso».

**Manlio Guadagnuolo**, segretario generale Tecnopolo Mediterraneo per lo Sviluppo Sostenibile: «Il tema della sostenibilità nella logistica è centrale per lo sviluppo del Tecnopolo Mediterraneo. In Italia rappresenta un'iniziativa unica, nata con l'obiettivo di accelerare il percorso di sviluppo sostenibile del Paese e di rafforzarne il posizionamento nello scenario internazionale dell'innovazione e della sostenibilità. Questa visione si concretizza anche attraverso gli accordi che vengono sottoscritti oggi. L'obiettivo è costruire una rete di collaborazioni capace di attrarre investimenti e generare nuove opportunità di sviluppo. In questo contesto, il Tecnopolo può svolgere un ruolo di piattaforma di coordinamento e promozione, favorendo la creazione di partenariati e la definizione di proposte progettuali dedicate alla sostenibilità».

# «ECONOMIA E SICUREZZA SONO STRETTAMENTE INTERCONNESSE»

Guido Crosetto, ministro della Difesa, è intervenuto a Let Expo con un videomessaggio nel quale ha sottolineato come l'Europa debba costruire una politica industriale integrata



Il videomessaggio di Guido Crosetto trasmesso a Let Expo

## «L

et Expo è cresciuto negli anni fino a diventare un punto di riferimento della logistica, non è un caso che si tenga a Verona, crocevia logistico fondamentale. Si comprende bene come la logistica sia centrale, strategica. Siamo in un mondo sempre più interconnesso, basta un conflitto per far aumentare i costi dei carburanti, dei container, di tutto. L'abbiamo visto nel mar Rosso con gli attacchi degli Houthi, lo stiamo vedendo drammaticamente nello stretto di Hormuz

in questi giorni. L'impatto non è locale ma globale, anche in termini di costi, di inflazione». Guido Crosetto, ministro della Difesa, nel suo videomessaggio a Let Expo ha fatto riferimento all'attualità per allargare il discorso al tema della Difesa: «Questo dimostra come economia e sicurezza siano interconnessi. La pace non è mai una condizione definitiva, va costruita ogni giorno. Quando chi ci minaccia è armato e noi no, non c'è equilibrio, la pace purtroppo si costruisce solo con la deterrenza. La difesa non è in alternativa alla sanità, all'istruzione, è un prerequisito

di tutto. Per questo l'Europa deve rafforzarsi all'interno della Nato. Non sarà mai realistico un esercito europeo, dovremo coordinare i diversi eserciti nazionali in modo efficace».

Il ministro ha espresso un pensiero chiaro su quello che dovrebbe fare la Ue: «Dobbiamo accelerare in Europa anche verso una politica industriale integrata. Molto si gioca sulla capacità di costruire innovazione, di rendere le aziende sempre più forti. Ma l'Europa ha costruito regole che hanno distrutto comparti industriali. Per esempio regalando ai cinesi il com-



Guido Crosetto ministro della Difesa

**“ La pace non è mai una condizione definitiva, va costruita ogni giorno. Quando chi ci minaccia è armato e noi no, non c'è equilibrio, la pace purtroppo si costruisce solo con la deterrenza ”**

parto dell'automotive. La logistica è il sistema venoso, ma poi ci vuole l'industria. Dobbiamo lavorare per preservare la tecnologia, la ricchezza europea, il Pil. La burocrazia uccide l'economia. Quali sono i posti al mondo fuori dall'Europa per fare impresa? Fin quando questa risposta avrà molti nomi non potremo competere, quando la risposta sarà nessuno, allora potremo essere in grado di competere, torneremo a essere una guida non solo dal punto di vista sociale e democratico, ma anche economico. Serve che ci siano grosse potenze che abbiano coscienza,

serve un approccio umanistico, altrimenti lasceremo ai nostri figli un mondo che non ci piace. Abbiamo questo dovere, le istituzioni hanno il compito di mettere nelle condizioni le aziende di farlo, perché le aziende sono parte di un sistema complesso dove tutti noi siamo un tassello ma per farlo funzionare ogni rotella deve girare. Il mio compito è far sì che nessuno possa rompere questo organismo che deve girare. La difesa difende questo, difende la possibilità di uno Stato di poterlo fare in pace, senza che nessuno con la violenza possa minacciarlo».

# IL RUOLO DI SOCIETÀ, LAVORO E TERZO SETTORE PER UNA VERA INCLUSIONE



**Massimo Giletti**  
Giornalista e conduttore tv

Moderati da Massimo Giletti sul palco di Casa Alis si è discusso sulle azioni che debbono essere portate avanti per promuovere una società più giusta

## Con il presidente di Alis

Guido Grimaldi con Massimo Giletti, Alessandra Locatelli, ministro per le Disabilità, Nicola Graziano, presidente Unicef Italia, Eugenio Grimaldi, presidente ALIS per il Sociale, Flavia Matrisciano, direttore generale Fondazione Santobono Pausilipon, e Walter Rizzetto, presidente Commissione Lavoro Camera dei Deputati





**Eugenio Grimaldi**  
Presidente di Alis per il Sociale



**Walter Rizzetto**,  
Presidente della Commissione Lavoro  
della Camera dei Deputati



**Nicola Graziano**,  
Presidente di Unicef Italia



**Eugenio Grimaldi**, Presidente di Alis per il Sociale: «Abbiamo fortemente voluto dedicare uno spazio al terzo settore, in una logica fieristica dove ci sono anche tanti imprenditori. Non si tratta solo di dare un sostegno economico, l'obiettivo di Alis per il sociale è quello di diffondere un messaggio culturale. Pensiamo che per dare vita a un cambiamento questo sia un aspetto fondamentale. Abbiamo la fortuna di avere un grande ministro. Certo ci sono tante malattie ed è impossibile sostenerle tutte. Il messaggio è: nell'acronimo di Alis c'è la sostenibilità, quella sociale è una precondizione delle altre. Siamo al servizio del ministro e delle sue attività. Abbiamo discusso con il presidente Bricolo l'idea di inserire in tutte le fiere uno spazio al terzo settore, non tanto per fare beneficenza, quanto proprio per diffondere un messaggio culturale. Abbiamo messo a sistema diversi progetti, anche concreti, aree nell'ospedale Pausillipon, trovati dei sostenitori. Durante questo evento molte imprese sono passate dal padiglione sociale, si è creato un circolo virtuoso, ci sono progetti sostenuti da tanti operatori della logistica. Il ministro Locatelli ci ha ricevuto a Palazzo Chigi con 40 associazioni diverse. Certo c'è tanto da fare. Non basta sostenere a distanza, ci vuole la prima persona».

**Walter Rizzetto**, presidente della Commissione Lavoro della Camera dei Deputati: «La politica deve fare un certo tipo di interlocuzione, ma deve essere molto pratica su questi temi. L'obiettivo è un mercato del lavoro che sia sempre più inclusivo e accessibile. Ad oggi ci troviamo di fronte a delle situazioni in cui le aziende fanno ancora fatica ad inserire un certo tipo di lavoratori nel proprio contesto, tant'è che c'è chi paga delle multe per questo. Dobbiamo cercare di superare questo scoglio. È stata votata una legge che aumenta il numero delle persone che devono essere ingaggiate. Giovani, donne, disabilità, fragilità. Ma quando parlo di disabilità non posso non ricordare una notizia giunta da poco: a Sanremo ha parlato Paolo Sarullo ragazzo che è stato picchiato. I suoi aggressori sono nullatenenti, ma a lui è stato indicato di pagare 44mila euro di imposta di registro. Non lo trovo giusto se parliamo di inclusione. Le politiche attive del governo riguardano tutti i lavoratori, ed è stato accelerato. La formazione gratuita è un passaggio ulteriore che è stato fatto nel programma goal. L'utilizzo delle agenzie per il lavoro ci aiuta, un tempo erano viste come dei mostri, ma sono grandi aziende e le abbiamo messe nelle condizioni di aiutare specie sul piano della formazione. Le grandi aziende



**Flavia Matrisciano**,  
Direttore generale della Fondazione  
Santobono Pausilipon



**Alessandra Locatelli**,  
Ministro per le Disabilità

ci mettono del proprio. Ma qualche settimana fa ho ricevuto qualche associazione che mi ha detto: al netto del diritto allo sciopero, c'è chi blocca davanti ai cancelli anche beni deperibili medicinali, non ti fanno lavorare per 4 o 5 giorni. Il diritto allo sciopero è inviolabile, ma 4 o 5 persone che bloccano le imprese di logistica non sono accettabili. La direttiva UE sulla parità salariale è importante se calata nel modo corretto. Sul collocamento

mirato potremmo fare molto. Ultimo tema, la sicurezza sui luoghi di lavoro, che va estesa a 360 gradi: la legge che ho voluto sull'insegnamento della sicurezza a scuola è partita».

**Nicola Graziano**, presidente di Unicef Italia: «Il contesto internazionale oggi è complesso e impegnativo, ma questo non ci ferma: dobbiamo continuare a fare la nostra parte. Le diseguaglianze esistono e richiedono

interventi costanti e concreti. In questo senso, la collaborazione tra organizzazioni è fondamentale: ad esempio, l'Unicef è socio di Alis, una sinergia che dimostra quanto la cooperazione possa rafforzare l'impatto delle iniziative sociali. Un esempio tangibile è il contributo alla distribuzione di oltre 3 miliardi di vaccini nel mondo: la logistica non è solo un settore economico, ma uno strumento fondamentale per garantire il diritto alla salute e all'istruzione su scala globale. Aderire a questo impegno non è solo una scelta operativa, ma un vero e proprio dovere sociale. Partecipare a questo momento significa anche fare sintesi delle esperienze e unirsi a una visione comune. Abbiamo idee e proposte da portare avanti con Alis, ma con una certezza chiara: ogni scelta che prendiamo attraversa tempo e generazioni. Nessuna decisione è isolata; se non consideriamo il futuro, l'impatto delle nostre azioni rischia di essere inefficace. Guardare avanti, quindi, non è opzionale: è l'unico modo per costruire soluzioni sostenibili e durature. Il messaggio che lancio è chiaro: occorre sensibilizzare».



**Flavia Matrisciano**, direttore generale della Fondazione Santobono Pausilipon: «È importante trovare imprenditori come Grimaldi che ha scelto di dedicare un intero padiglione al sociale legato all'attività produttiva. La differenza che è riuscita a fare Alis è stata mettere a sistema un intervento economico. Noi siamo arrivati con progetti importanti in qualità di ospedale pediatrico più grande del Meridione e grazie ad Alis abbiamo raggiunto obiettivi importanti che hanno cambiato la destinazione di un territorio. È notizia di questi giorni che abbiamo finito di ristrutturare un laboratorio di ricerca che si applica alla clinica e il 50% dei contributi li abbiamo ricevuti grazie ad Alis. Così possiamo dispensare protocolli di ricerca sperimentali, con i bambini che potranno essere curati in Campania senza doversi spostare. Sono fiera e soddisfatta di quanto stiamo riuscendo a fare grazie alla famiglia Grimaldi, raggiungendo un risultato fondamentale per tutti i bambini della Campania, con un investimento che ha una visione al pari degli investimenti economici. Gli obiettivi sono quelli di proseguire la crescita dell'ospedale

per dare ai bambini un sistema di cura migliore e insistere su questo modello di concretezza, unendo pubblico e privato. È un modello esportabile in tante situazioni e che può fare la differenza».

**Alessandra Locatelli**, ministro per le Disabilità: «Anche in Italia esistono realtà virtuose, vere e proprie "isole felici". Molto spesso la differenza la fanno le persone e il modo in cui scelgono di guardare alla società e agli altri. Per questo è fondamentale sviluppare una maggiore cultura del rispetto reciproco e affrontare seriamente il tema dell'accessibilità. Quando si parla di accessibilità non ci si riferisce solo a quella fisica o logistica delle città, ma anche a quella sensoriale, informativa e comunicativa. Se continuiamo a considerare le persone con disabilità soltanto come individui da aiutare, non riusciremo a compiere quel vero salto di civiltà di cui la società ha bisogno. È invece necessario riconoscere in ogni persona le sue potenzialità, i talenti e le competenze, e investire su questi elementi. Solo così possiamo crescere come comunità e restituire piena dignità alla persona. Negli ultimi cinquant'anni

il sistema di welfare è profondamente cambiato e oggi esistono molte più opportunità rispetto al passato. Tuttavia, il cambiamento culturale non è sempre andato di pari passo. Le persone con disabilità non hanno bisogno solo di assistenza, ma soprattutto di strumenti che permettano a ciascuno di realizzare i propri progetti di vita. In questa direzione si muove anche la riforma sulla disabilità, che punta a rinnovare i sistemi di presa in carico, semplificare i processi amministrativi e rendere più semplice la vita quotidiana delle persone. A questo si affiancano ulteriori interventi, come i finanziamenti per l'autonomia nella comunicazione, il trasporto degli studenti con disabilità e i programmi di inclusione lavorativa. Tra le iniziative più rilevanti c'è anche un nuovo bando da oltre 380 milioni di euro destinato agli enti del terzo settore, con l'obiettivo di sostenere progetti dedicati alle persone con disabilità nei settori dell'abitare, della creatività e dell'inserimento nel mondo del lavoro. L'obiettivo è costruire una società più inclusiva, in cui ogni persona possa davvero avere la possibilità di realizzare le proprie aspirazioni».



# INFRASTRUTTURE, DIGITALIZZAZIONE E OCCUPAZIONE VERSO UN PAESE PIÙ FORTE E MODERNO

Imprenditori, manager e politici si sono confrontati sul palco di Let Expo moderati da Massimo Giletti



**Massimo Giletti,**  
Giornalista e conduttore tv

**Costantino Baldissara,** commercial logistics & operations director di Grimaldi Group e presidente di Automar: «La situazione internazionale, in particolare nello Stretto di Hormuz, è molto delicata. Come riportano anche i media, alcune navi riescono a transitare, ma sono circa una quarantina e viaggiano protette da sistemi di sicurezza. La situazione rimane critica: ad esempio, la Grande Torino è bloccata da oltre dieci giorni, con il rischio concreto di mine e attacchi dalla costa, situazione che evidenzia quanto possa essere facile colpire a quella distanza. In questo contesto, emerge una forte preoccupazione: l'Unione Europea fatica a fornire risposte rapide e coordinate a fronte di un mondo che cambia costantemente. La complessità decisionale è evidente: se un leader come Donald Trump volesse comunicare e agire, dovrebbe confrontarsi con ben 27 presidenti diversi. Così, l'Europa rischia di trovarsi in posizione di spettatrice, incapace di in-



**La conclusione** Con Guido Grimaldi e Massimo Giletti, sul palco Costantino Baldissara, commercial logistics & operations director Grimaldi Group e presidente Automar, Mattia Carbognani, amministratore delegato e fondatore Studio Carbognani, Anna Gionfriddo, amministratore delegato Manpower Group, Nicola Piazza, amministratore delegato Würth Italia, Emanuele Prisco, sottosegretario di Stato all'Interno, Guido Torrielli, presidente nazionale Rete ITS Italy, e Francesco Tufarelli, direttore generale Presidenza del Consiglio dei Ministri



**Costantino Baldissara,**  
Commercial logistics & operations director  
di Grimaldi Group e presidente di Automar



**Emanuele Prisco,**  
Sottosegretario di Stato all'Interno



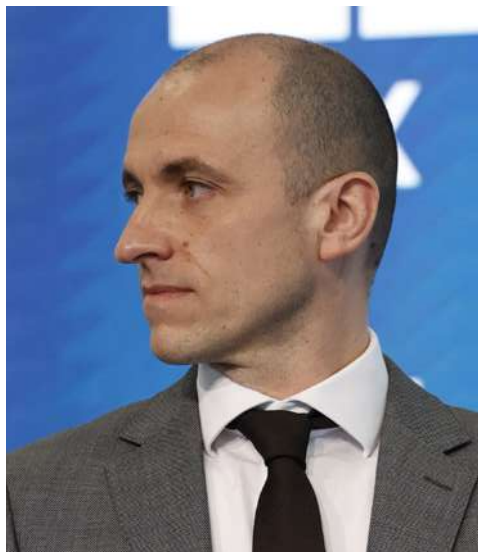
**Nicola Piazza,**  
Amministratore delegato di Würth Italia



cidere concretamente sulle dinamiche internazionali. Il quadro generale sottolinea la necessità di strategie più integrate e tempestive, che permettano di proteggere la sicurezza delle rotte commerciali e garantire continuità nelle forniture globali. Oggi uno dei principali fattori che danneggiano il business non è tanto la competizione o le sfide di mercato, quanto la non decisione: l'assenza di scelte chiare genera instabilità, rischi e costi aggiuntivi per le aziende. Questo provoca una rottura significativa nel sistema, con effetti concreti sulla capacità delle imprese di pianificare e operare efficacemente. Un altro elemento critico sono i dazi. L'imposizione di dazi da parte degli Stati Uniti ha un impatto negativo sul commercio globale, ma quando anche l'Unione Europea applica dazi interni, l'effetto può essere ancora più dannoso. In entrambi i casi, i dazi limitano la fluidità degli scambi, aumentano i costi e rendono più difficile per le aziende mantenere competitività e



**Guido Torrielli,**  
Presidente nazionale della Rete ITS Italy



**Mattia Carbognani,**  
Amministratore delegato e fondatore  
dello Studio Carbognani



**Anna Gionfriddo,**  
Amministratore delegato  
di Manpower Group

redditività. In sostanza, ciò che penalizza maggiormente il business oggi non sono tanto le sfide esterne quanto le barriere create dalla mancanza di decisioni o da politiche protezionistiche, che interferiscono con la naturale dinamica del commercio e della crescita economica».

**Emanuele Prisco**, Sottosegretario di Stato all'Interno: «Oggi o l'Europa recupera una sua autonoma autorevolezza nel mondo e una capacità di risposta e difensiva militare o diventa complicato muoversi in un mondo globale con dei giganti, non solo gli Usa ma anche la Cina e la Russia. Oggi l'Europa dei burocrati purtroppo non è all'altezza. Se iniziassimo a toglierci gli autodazi sarebbe tutto più facile. Ringrazio gli organizzatori per aver ospitato una gamma di novità dei Vigili del fuoco, che servono ad avere più sicurezza sia per i cittadini che per gli stessi vigili. Strumenti di prevenzione sempre più efficaci, con infrastrutture migliori il paese diventa anche più appetibile per gli investitori».

**Nicola Piazza**, amministratore delegato di Würth Italia: «Le aziende si trovano a dover affrontare un problema centrale: l'incertezza delle regole presenti e future. Questa mancanza di chiarezza rende difficile pianificare strategie a lungo termine e incidere concretamente sulla competitività. Spesso non è chiaro chi abbia preso certe decisioni o con quale logica siano state adottate, creando confusione e inefficienza. In questo scenario, la competizione non avviene più tra aziende, ma tra le regole e i vincoli imposti dall'Unione Europea. Le imprese si trovano quindi a lottare per sopravvivere all'interno di un contesto normativo complesso, invece di concentrarsi sull'innovazione e sul miglioramento dei propri prodotti o servizi.

Per far fronte a questa realtà, le decisioni aziendali devono essere rapide e flessibili. La capacità di adattamento e la velocità di reazione diventano fattori critici: chi riesce a muoversi con agilità all'interno di questo quadro incerto può trasformare la difficoltà

in opportunità, trovando nuove modalità per creare valore e resistere ai vincoli esterni. Oggi le nuove tecnologie rappresentano una grande opportunità, perché non siamo di fronte a una semplice evoluzione, ma a una vera e propria rivoluzione. La sfida principale che emerge è la paura di fare il passo: molte aziende esitano a investire, preoccupate dai rischi e dalle possibili difficoltà operative. Tuttavia, in molti altri Paesi del mondo, l'adozione delle tecnologie più avanzate è già molto più avanti. Questo significa che il coraggio di sperimentare e investire diventa un fattore competitivo fondamentale. Non si tratta solo di valutare il rischio, ma di considerare le grandi opportunità che queste innovazioni offrono. In gioco c'è il futuro delle aziende: chi saprà interpretare i cambiamenti tecnologici con visione e determinazione avrà la possibilità di rafforzare il proprio business, innovare i processi e consolidare la propria posizione sul mercato. Chi invece esiterà rischia di restare indietro in

un mondo sempre più veloce e interconnesso»

**Guido Torrielli**, presidente nazionale della Rete ITS Italy: «Se il governo italiano e il parlamento penseranno che gli ITS siano uno strumento fondamentale per lo sviluppo del nostro paese ce la faremo, ma i burocrati dei ministeri ci stanno facendo diventare matti. Sono dell'idea che la presidenza del consiglio dei ministri siano d'accordo, ma sono le regole europee del Pnrr che ci stanno facendo diventare matti, tanto che abbiamo bisogno di un corso di psichiatria. Non sappiamo ancora se il 31 marzo ci arriverà una proroga per i laboratori, che sono bellissimi. I tempi nostri sono quelli reali delle imprese, purtroppo quelli della burocrazia sono doppi. Nel momento in cui c'è guerra la formazione degli ITS diventano fondamentali, tedeschi e francesi ci invidiano. Gli ITS ci sono perché nel Pnrr ci hanno scommesso 1 miliardo e mezzo. Adesso bisogna avere coraggio, bisogna che gli ITS ricevano 300 mi-



**Francesco Tufarelli**,  
Direttore generale della Presidenza  
del Consiglio dei ministri

lioni, ce ne hanno dati solo 101. Quello che avanza del Pnrr, bisogna trovare la formula per farli utilizzare per gli ITS, che sono uno strumento fondamentale».

**Mattia Carbognani**, amministratore delegato e fondatore dello Studio Carbognani: «Il problema è che oggi il dazio viene visto come una misura politica, ma invece è un tema concreto per le aziende italiane: l'aumento del 10/15% del dazio mina l'attività delle imprese, che vanno in difficoltà nel rispetto dei contratti sottoscritti in precedenza. La dogana deve essere una leva strategica per le aziende per vendere meglio all'estero. La cosa positiva di questi giorni sono gli accordi di libero scambio con Mercosur, ma i dazi oggi non sono più utilizzati per proteggere il paese ma per attaccare le economie degli altri. Il Cbam è una misura di importazione, chiamato dazio ambientale, entrato in funzione in via definitiva che prevede che le aziende si trovino a pagare un dazio aggiuntivo per importare

determinati prodotti come ad esempio ghisa e ferro. La cosa passata sotto traccia è una regolamentazione ambientale su gomma naturale, caffè, cacao, che si chiama Eudr, normativa adottata per contrastare la deforestazione. Queste misure restrittive non danneggiano la Russia, che si approvvigiona da altri mercati, bensì le nostre imprese. Se io dovessi mandare il mio materiale in Turchia o Egitto e da quel paese andasse in Russia chi lo controllerebbe? Nessuno. Le misure inserite in questo modo sono facilmente eludibili, quindi serve un corretto equilibrio».

**Anna Gionfriddo**, amministratore delegato di Manpower Group: «Credo che oggi sia utile condividere qualche numero relativamente alle prospettive che la nostra azienda ha studiata sul mercato lavoro del prossimo trimestre. Gli imprenditori che abbiamo intervistato a livello europeo e italiano a gennaio hanno dimostrato un dato di fiducia: oggi c'è un'opportunità del 22% in termini di

richieste e opportunità nel mercato del lavoro, un dato positivo rispetto all'ultimo trimestre dell'anno scorso e del precedente. Oggi ci sono opportunità legate al settore energetico, elettrico, delle infrastrutture, delle costruzioni, dell'edilizia e tante anche a quello dei trasporti e della logistica. C'è però dall'altro lato un mismatch che sta aumentando. Significa che da una parte ci sono 570 mila opportunità di lavoro, dall'altra c'è il 70% delle aziende che sostengono di non trovare le competenze che rispondono alle loro esigenze. Gli ITS sono una soluzione importante per ridurre questo mismatch, soluzione che ben risponde alle competenze tecniche che il territorio richiede, mettendo insieme stakeholder e vari interlocutori. Oggi i dati sui tassi di occupazione sono i migliori dal secolo scorso, quasi al 63%, con la disoccupazione al 5,1% e le regioni del Sud che stanno crescendo. Ci sono però delle contraddizioni: la rivoluzione legata all'IA chiede competenze che oggi non sono sufficienti. Dobbiamo cercare insieme soluzioni rispondenti a queste dicotomie da risolvere».

**Francesco Tufarelli**, direttore generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri: «La scommessa è il rafforzamento dell'UE, dal 1957 in poi ci siamo allargati da 6 paesi a 27, tutti con storie personali importanti e le proprie peculiarità. Il sistema a cui si auspica è una cooperazione sempre più forte, ma l'obiettivo è continuare ad allargare. Ad oggi l'Italia è troppo piccola per affrontare le altre potenze.

Quindi è necessario un allargamento più ampio e uno sviluppo importante della logistica e della tutela delle infrastrutture. Il presidente Grimaldi sta facendo di tutto per mettere insieme le istituzioni con il privato. E noi nei confronti del mondo della logistica e dei trasporti abbiamo un debito, perché quando durante il Covid tutto si è fermato, questo sistema è andato avanti. Rispetto al 1957, dove era una scelta optare per l'UE, adesso è diventata una scelta obbligatoria da fare perché dobbiamo assicurare un'economia strategica dell'UE, che vuol dire autonomia rispetto a tutti gli altri. L'idea di avere alcuni paesi che fanno da capofila è buona, ma bisogna stare attenti che non succeda che si formino sottogruppi: ci vuole equilibrio. Il Pnrr è un intervento studiato in un mese e mezzo durante la pandemia e pensata per i successivi sei anni, è normale che possa avere qualche problema di gestione. Oggi dobbiamo rendicontare e c'è bisogno che le cose si facciano entro le proroghe previste. Da ricordare che un terzo dei fondi sono dati, ma due terzi li dobbiamo restituire, e restituiamo quello che siamo riusciti a fare in profitto. Questi sono tempi per fare delle valutazioni per evitare di aggravare il debito. La terza chiusura del Pnrr è prevista a dicembre e con le guerre in corso è più complicato. In questo momento ci vuole uno sforzo importante di tutta l'UE, ma ci siamo e credo che la Presidente del Consiglio sia stata chiara sulla linea italiana e ho avuto modo di constatare che la gente riconosce la nostra stabilità».

# Formare per Cambiare. Cambiare per **Crescere**.

Challenge Network: **percorsi formativi**  
**per trasformare** persone, team e organizzazioni.

✓ **PROGETTI  
SU MISURA**

✓ **600+  
DOCENTI**

✓ **200+  
SPEAKER**

✓ **25+ ANNI DI  
ESPERIENZA**



## LE NOSTRE AREE DI EXPERTISE



### LEADERSHIP E SOFT SKILL

Competenze chiave per guidare  
il cambiamento.



### AI E DIGITAL SKILL

Strumenti e competenze per lavorare  
con l'Intelligenza Artificiale e il digitale.



### SUSTAINABILITY & DEIA

Visione e competenze per costruire  
organizzazioni responsabili.



**SCOPRI LA NOSTRA  
OFFERTA FORMATIVA**



[www.challengenetwork.it](http://www.challengenetwork.it)

# «LA PREVENZIONE È UN CATALIZZATORE DI EFFICIENZA»

Le parole di Eros Mannino, Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, sul palco di Let Expo



“ Negli ultimi anni la velocità dei cambiamenti è straordinaria, e anche il soccorso deve essere sempre più green, senza sacrificare potenza e affidabilità. Monitoraggio e precisione diventano strumenti fondamentali ”

## Insieme

Eros Mannino, Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco con Marcello Di Caterina, vicepresidente di Alis sul palco di Let Expo

« I Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco dimostra che la sicurezza non è un elemento esterno ai processi di produzione e logistica, ma ne costituisce un'infrastruttura essenziale, che permette ai sistemi di funzionare in maniera efficace. Con l'aumentare della complessità della logistica moderna, la prevenzione diventa un vero e proprio catalizzatore di efficienza: se il soccorso urgente è il cuore pulsante, la prevenzione rappresenta il cervello che guida le operazioni. Una struttura sicura non si ferma mai: il trasporto protetto garantisce continuità operativa, mentre la storia dei Vigili del

Fuoco testimonia come il loro lavoro sia profondamente radicato nelle nostre città, da secoli, nato dalla necessità primaria di proteggere dalle calamità. Il Corpo Nazionale è da sempre caratterizzato da adattabilità ai nuovi rischi, oggi rappresentati dai cambiamenti climatici e dai nuovi materiali introdotti sul mercato. Molte innovazioni sono progettate con finalità specifiche, ma non sempre la sicurezza è il primo parametro. Il nostro compito è accompagnare questi piani con attenzione, aggiornando continuamente la formazione del personale per restare sempre al passo. Ogni innovazione diventa così una nuova sfida da gestire in maniera compatibile con la

sicurezza. Negli ultimi anni la velocità dei cambiamenti è straordinaria, e anche il soccorso deve essere sempre più green, senza sacrificare potenza e affidabilità. Monitoraggio e precisione diventano strumenti fondamentali.

La sicurezza è il risultato di una responsabilità condivisa, mai individuale. Per i giovani, i Vigili del Fuoco rappresentano una prospettiva professionale solida e promettente, dove la preparazione ai nuovi rischi richiede competenze sempre più specialistiche. La logistica muove l'Italia, ma è la sicurezza a proteggerla, garantendo che il sistema continui a funzionare in maniera efficiente e sicura».

# LA VOCE DELLE ASSOCIAZIONI DI “ALIS PER IL SOCIALE”

Moderati da Andrea Cicini, alcune realtà del Terzo Settore che operano insieme ad Alis hanno parlato dei propri progetti e delle attività che svolgono



**Andrea Cicini,**  
Founder & ceo Gruppo Matches

## Con Guido Grimaldi

Il presidente di Alis con i partecipanti al panel: Andrea Cicini, founder & ceo Gruppo Matches; Mauro Albano, responsabile Montagna terapia per CAI (Club Alpino Italiano) sezione di Verona; Andrea Amighini, CdA Società Cooperativa Sociale Ape'n Down; Cristina Detti, responsabile progetto Un calcio per tutti; Lucia Marotta, presidente Associazione nazionale italiana malati Sindrome di Sjogren; Stefano Regondi, ufficio progettazione CIR (Consiglio Italiano per i Rifugiati); e Claudio Eugenio Scarmagnani, presidente Progetto Sorriso





**Andrea Amighini**,  
CdA della Società Cooperativa Sociale  
Ape'n Down



**Stefano Regondi**,  
Ufficio progettazione CIR



**Mauro Albano**,  
Responsabile della Montagna Terapia  
per il CAI



**Andrea Amighini**, CdA della Società Cooperativa Sociale Ape'n Down: «La nostra è un'impresa sociale nata nel 2024 che fa inserimenti lavorativi di ragazzi con qualsiasi disabilità. La mission è integrare i ragazzi nel mondo del lavoro, lavorando come catering a supporto di realtà già esistenti. L'iter prevede la selezione di ragazzi tra le associazioni, la loro formazione tramite la rete di conoscenze e le aziende per inserirli direttamente come lavoratori autonomi in progetti e attività. Ora siamo specializzati nel mondo della ristorazione. È un inserimento reale, i ragazzi hanno un contratto a tempo determinato e percepiscono una busta paga e sono trattati come normali lavoratori. Ci autofinanziamo facendo catering, eventi e partecipando a manifestazioni. L'inserimento dei ragazzi è un punto di partenza per un rapporto che va avanti nel tempo».

**Stefano Regondi**, Ufficio progettazione CIR (Consiglio Italiano per i Rifugiati): «Il nostro ente è attivo dal 1990 e ci occupiamo di fornire protezione e accoglienza a persone rifugiate che scappano da guerre. Abbiamo diversi progetti a livello nazionale e collaboriamo anche con la Commissione Europea. Gestiamo centri di accoglienza e portiamo avanti tantissimi progetti di integrazione formativa, so-



**Lucia Marotta,**  
Presidente dell'Associazione nazionale italiana  
malati Sindrome di Sjogren



**Cristina Detti,**  
Responsabile progetto Un calcio per tutti



**Claudio Eugenio Scarmagnani,**  
Presidente del Progetto Sorriso

ciali e lavorativa. Abbiamo sviluppato sinergie con le aziende, volte a creare opportunità per far svolgere tirocini che poi si traducono in inserimento lavorativo. Assistiamo le persone rifugiate attraverso equipe di specialisti, come medici, psicologi e assistenti sociali e le accompagniamo attraverso percorsi completi, dall'insegnamento

della lingua italiana, alla riqualificazione professionale fino all'acquisizione di titoli di studio o riconoscimento di titoli pregressi, arrivando all'inserimento lavorativo e alla ricerca di un'abitazione».

**Mauro Albano,** Responsabile della Montagna Terapia per il CAI (Club

Alpino Italiano) sezione di Verona: «Il CAI conta 360mila soci, scalatori e tanti altri che si occupano di disabilità, di sociale, aiutiamo le persone che hanno problemi ad andare in montagna. A Verona da 6 anni accompagniamo persone con disabilità psichiche e motorie ad andare sui sentieri in montagna, in collaborazione con l'Usl di Verona, col-



laborando con diversi istituti veronesi. Abbiamo un numero crescente di jolette, portantina monoruota che permette di percorrere i sentieri».

**Lucia Marotta**, presidente dell'Associazione nazionale italiana malati Sindrome di Sjogren: «Mi occupo di disabilità legata a una malattia rara che è orfana su tutto il territorio nazionale perché non è ancora inserita come tale nei Lea. Non c'è diritto alla salute, però noi ci siamo, anche per sensibilizzare attraverso una fiaba fumetto, ciò che non si conosce non può essere accolto, ciò che non è accolto non può essere solidale. Bisogna informare medici e operatori sanitari. Diamo informazione consulenza reumatologica, consulenza legale, supporto psicologico, si tratta di una malattia autoimmune con frequenti risvolti oncologici. Li inviterei a vedere il cortometraggio tratto da un mio libro che racconta il come si vive questa malattia in una famiglia, e anche il film la sabbia negli occhi».

**Cristina Detti**, responsabile proget-

to Un calcio per tutti: «La nostra realtà associativa si occupa di calcio adattato, un approccio che unisce sport e inclusione. Offriamo due tipologie di attività: calcio paralitico, dedicato ai ragazzi con disabilità motoria e calcio inclusivo, pensato per i più piccoli, dove bambini con disabilità giocano insieme a coetanei normodotati. Oggi contiamo circa 60 atleti e siamo fieri dei risultati raggiunti. Il progetto è nato per dare risposta concreta alle famiglie che chiedevano opportunità per far vivere ai loro figli l'esperienza del calcio. Grazie a studi approfonditi e a un'organizzazione attenta, siamo riusciti a creare un ambiente sicuro, divertente e adatto a tutti. Il traguardo più importante non è solo sportivo, ma sociale: abbiamo costruito un modello sostenibile che offre risposte reali a famiglie in difficoltà, dimostrando che lo sport può essere uno strumento di inclusione e crescita personale».

**Claudio Eugenio Scarmagnani**, presidente del Progetto Sorriso: «Parlare e ascoltare è fondamentale,

perché significa non solo conoscere le difficoltà altrui, ma anche stare vicini a chi è in difficoltà. La nostra missione principale è supportare le famiglie con bambini affetti da malattie gravi, senza escludere chi soffre di patologie rare. Questi bambini hanno bisogno di aiuto su più fronti: fisico, psicologico ed emotivo. Il sostegno che offriamo si traduce in interventi concreti: supporto economico alle famiglie, donazione di attrezzature mediche, e, dal 2000, un servizio di comico-terapia. I nostri clown dottori giocano un ruolo fondamentale: offrono compagnia e leggerezza ai bambini, aiutandoli a vivere momenti di svago e sollievo in contesti difficili. Le famiglie non devono essere lasciate sole. I clown dottori ricevono una formazione psicologica specifica, non solo per interagire con i bambini in maniera empatica, ma anche per gestire il proprio equilibrio emotivo. In questo modo, il supporto diventa completo e sostenibile, contribuendo al benessere dei bambini e al sollievo delle famiglie in un percorso di cura spesso complesso e doloroso».



# GUERRA IN MEDIO ORIENTE: TRUMP DI FRONTE A UN BIVIO

Marco Minniti, presidente della Fondazione MedOr, intervistato da Monica Maggioni, ha analizzato la situazione del conflitto in atto



L'intervista di Monica Maggioni a Marco Minniti in videocollegamento

**M**arco Minniti, presidente della Fondazione MedOr, è per lo meno scettico sulle ragioni che hanno portato Israele e gli Stati Uniti ad attaccare l'Iran: «Non è stata una scelta strategica, non dettata da minacce immediate» spiega intervistato da Monica Maggioni. «Dopo la guerra dei 12 giorni

del 2025, Trump dichiarò che il nucleare iraniano era stato rallentato, ritardando di anni la possibilità di un programma atomico. L'obiettivo era provocare un cambiamento interno, ma la morte dell'ayatollah Khamenei e i colpi subiti non hanno scalfito la resilienza della teocrazia iraniana, che mostra una capacità di resistenza più elevata di altri regimi autoritari come il Venezuela»

«L'Iran» continua Minniti «ha risposto alla guerra con il caos, anche in Paesi che erano stati vicini allo stesso Iran per evitare l'attacco. Li ha colpiti per dare un segnale chiaro: se si colpisce l'Iran si destabilizza il mondo. Caos anche economico, con il blocco di fatto dello stretto di Hormuz, che è stato definito lo shock più grave della storia recente dell'umanità. In questo mondo



Marco Minniti presidente della Fondazione MedOr

**“ La Russia si è vista consegnata un’opportunità straordinaria per tre ragioni: lo shock energetico ha riabilitato un Paese produttore di gas, la richiesta di armamenti dei Paesi coinvolti preoccupa Zelenski per il possibile venir meno di sostegno militare all’Ucraina, e ha, di nuovo, un ruolo nello scenario mondiale perché si è parlato di Mosca come mediatore nel rapporto con Iran ”**

interconnesso, bloccare un passaggio importante come Hormuz può bloccare l’economia globale. Trump ha di fronte due possibilità. Una è dire: abbiamo raggiunto gli obiettivi, colpito durissimamente, anche se nel suo vocabolario è difficile trovare la parola de-escalation. L’altro è pensare a un intervento militare di terra, in questo caso sullo stretto di Hormuz. Questo è il dilemma che ha di fronte Trump, ed è una questione di tempo. L’Iran punta a una guerra di sopravvivenza, essendo una teocrazia. Lo spettro è quello dell’Iraq, una parte importante dei sostenitori di Trump, tra cui il vicepresidente Vance che ha combattuto in Iraq, è contrario a una guerra lunga».

L’unico vincitore del conflitto, almeno per ora, secondo Minniti, è Vladimir Putin: «La Russia si è vista consegnata un’opportunità straordinaria per tre ragioni: lo shock energetico ha riabilitato un Paese produttore di gas visto che si è alzato il prezzo del petrolio e visto che potrebbe far riprendere un rapporto di collaborazione che si era interrotto dopo l’invasione dell’Ucraina. Inoltre, il Mediterraneo in fiamme comporta una richiesta di materiali di armamento da parte di quei paesi che devono difendere, confermando le preoccupazioni di Zelenski che, di fronte alla richiesta alta di questi materiali, possa venir meno un sostegno militare, soprattutto per la difesa aerea. La Russia ha, di nuovo, un ruolo nello scenario mondiale. Nella telefonata tra Trump e Putin si è parlato della Russia come mediatore nel rapporto con Iran. Poi c’è la Cina: oltre alle parole impegnative nel sostegno all’Iran, ha riunito il Congresso del Popolo per discutere di un piano triennale, dove hanno stabilito tre cose: hanno preso atto di una revisione del Pil, il più basso degli ultimi 35 anni; hanno messo in atto strategia di resilienza fondata su aumento della spesa militare del 7% e impegno sostanziale per promuovere le nuove tecnologie, La Cina vede una sfida per loro importante, sapendo che più c’è disordine nel mondo più viene meno il diritto internazionale, più è facile prendersi Taiwan».

# BISOGNA SOSTENERE I PAESI ALLEATI DEL MEDIO ORIENTE

Intervistato da Monica Maggioni in videocollegamento, Luigi Di Maio, rappresentante speciale UE per la Regione del Golfo ha detto che l'Europa sta collaborando con l'Ucraina per aiutare le nazioni attaccate dall'Iran



In videocollegamento Luigi Di Maio intervistato da Monica Maggioni



La fase finale del conflitto richiede attenzione e coordinamento. I partner nel Medio Oriente, sotto attacco, vanno sostenuti sia politicamente sia economicamente, anche per proteggere gli investimenti europei nella regione». Luigi Di Maio, rappresentante speciale UE per la Regione del Golfo, non ha dubbi su cosa si debba fare mentre infuria il conflitto in Medio Oriente e subito dopo. «L'Europa ha risposto prontamente alle richieste di

supporto e collabora con l'Ucraina, che fornisce tecnologia per contrastare missili balistici e droni, creando un canale strategico con esperti nei Paesi del Golfo. È stata promossa la militarizzazione di questi Paesi per sostenere gli alleati nell'escalation in corso. Guardando al "day after", è essenziale cooperare per rafforzare la resilienza delle infrastrutture energetiche e garantire la continuità dei prodotti bloccati nel Golfo di Hormuz, creando rotte alternative. La sfida principale non è la quantità di petrolio e gas, ma il controllo dei prezzi, rendendo la

diversificazione delle forniture e la cooperazione internazionale elementi chiave per la stabilità regionale».

Di Maio, comunque, è ottimista: «Un messaggio che voglio mandare: conosco bene i rulers di questi Paesi, ho questo privilegio, e stanno facendo di tutto per proteggere la loro gente, il loro territorio. Ma se qualcuno pensa che questo li possa fermare nel futuro per lo sviluppo economico li sta sottovalutando. Abbiamo visto in questi anni cose strabilianti, come i programmi Vision. Sicuramente guardano cosa fanno i partner nel momento del bisogno. Noi



**Luigi Di Maio** rappresentante speciale dell'Unione Europea per la Regione del Golfo

**“ Guardando al futuro, è essenziale cooperare per rafforzare la resilienza delle infrastrutture energetiche e garantire la continuità dei prodotti bloccati nel Golfo di Hormuz, creando rotte alternative. La sfida principale non è la quantità di petrolio e gas, ma il controllo dei prezzi, rendendo la diversificazione delle forniture e la cooperazione internazionale elementi chiave per la stabilità regionale ”**

come Ue siamo stati i primi al mondo a organizzare una riunione a livello di ministri degli Esteri, allargata ad altri Paesi come Egitto e Turchia. Il governo italiano e francese hanno dato disponibilità importanti. Dobbiamo continuare a sostenerli, perché se guardiamo alla regione questi Paesi resteranno fondamentale, e, nei momenti di difficoltà, i partner si fanno sentire. Il messaggio dei ministri degli esteri è forte: questi Paesi hanno subito attacchi ingiustificati e noi li sosteniamo pienamente nel loro diritto di invocare l'art. 51 della Carta delle Nazioni Unite».

# LE COMPETENZE DELLA LOGISTICA EUROPEA

Automazione, mezzi e tecnologia sono stati al centro del dibattito sul palco di Casa Alis moderato da Monica Maggioni



Monica Maggioni,  
Giornalista e conduttrice tv



**Sul palco** Con Guido Grimaldi e Monica Maggioni, Luigi Brega, amministratore unico Logiman, Umberto Cavallaro, head of business development AscoService, Marco D'Onofrio, development manager Panattoni Italy, Claudio Durigon, sottosegretario di Stato al Lavoro, Roberto Mola, sales manager automation Linde material handling Italia, Gianni Polizzi, presidente Promotergroup, Fabio Rezzoagli, sales director Indeed enterprise & public sector



**Claudio Durigon**  
Sottosegretario di Stato al Lavoro



**Roberto Mola**  
Sales manager automation  
di Linde material handling Italia



**Umberto Cavallaro**  
Head of business development  
di AscoService



**Claudio Durigon**, sottosegretario di Stato al Lavoro: «Negli ultimi dieci anni l'occupazione in Italia è cresciuta dal 55% a oltre il 60%, con più di 24 milioni di occupati, ma resta una carenza di personale qualificato per i lavori di nuova generazione. Il problema principale è stato la mancanza di orientamento, che ha creato un divario con altri paesi, e la frammentazione degli strumenti di domanda e offerta di lavoro, spesso solo regionali e non comunicanti tra loro. Il PNRR ha dato un forte impulso alla formazione, con particolare attenzione agli ITS specializzati, destinati a impattare positivamente sul mercato del lavoro. È fondamentale migliorare il match tra domanda e offerta reale di competenze, valorizzando il tessuto imprenditoriale già capace di formare autonomamente, ma supportandolo con istituzioni attive. Serve infine un cambio culturale, da trasmettere ai giovani, per preparare le future generazioni alle esigenze del mercato del lavoro digitale e innovativo».

**Roberto Mola**, sales manager automation di Linde material handling Italia: «Noi vediamo una trasformazione delle competenze in ambito lavorativo. Nel caso di progetti di grossa portata si fa una revisione completa della struttura e dei processi interni, con una ricollocazione delle risorse in attività a maggior valore aggiunto. Bisogna saper gestire questi sistemi e servono competenze che non c'erano negli anni scorsi. Per le piccole-medie imprese, c'è stato un calo dei costi nell'acquisto di



**Gianni Polizzi**  
Presidente di Promotergroup



**Luigi Brega,**  
Amministratore unico Logiman



**Fabio Rezzoagli,**  
Sales director Indeed enterprise  
& public sector

strumenti di automazione, permettendo loro di integrare sistemi di automazione che permettono di ridurre attività a basso valore aggiunto, riposizionando le risorse verso qualcosa che dia maggior valore. Come Linde abbiamo affiancato i nostri clienti in questo percorso, e negli ultimi anni adottano sistemi di automazione e hanno acquisizione di competenze superiore a qualche anno fa. Noi abbiamo intrapreso delle collaborazioni per creare un sistema parallelo che raccolga dati di automazione dal mondo reale, volto a costruire modelli che permettano di anticipare crisi, rischi o cambiamenti. È un percorso all'inizio ma confidiamo che in futuro, grazie alla trasformazione e all'aumento delle competenze, possano porta-

re a un vantaggio. L'elemento di riqualificazione conta sempre di più. Priorità di oggi? Innovazione tecnologica che essere strettamente correlata alla formazione per dare stabilità alla filiera logistica».

**Umberto Cavallaro**, head of business development di AscoService: «Per quanto riguarda il trasporto ferroviario negli ultimi anni il Pnrr ha avviato tanti lavori, il che rende la ricerca di spazi difficile, la rete è molto congestionata, c'è un rallentamento dei treni merci. Questa merce va spostata, altrimenti si blocca tutto. Siamo passati da treni da 1600 tonnellate fino alle 2300 tonnellate e si tende ad andare verso le 2500. Questo riconfigura completamente il trasporto ferroviario, 2500 t vuol dire

30 carri. Lo scenario europeo vede la parte occidentale che è molto ostica, perché in Francia fanno protezionismo; nel nord e est Europa ci sono delle belle opportunità anche grazie ai lavori in corso; notiamo che c'è uno spostamento della produzione verso l'est Europa, dove dobbiamo avvicinare i flussi logistici. La nostra priorità è la semplificazione normativa. Ci siamo tassati con le emissioni, in questo momento i carburanti sono aumentati anche del 35% in qualche giorno».

**Gianni Polizzi**, presidente di Promotergroup: «In Italia mancano 44 mila autisti e l'età media è di 47 anni. La logistica ha bisogno di competenze e innovazione. Dobbiamo porci due obiettivi:





**Marco D'Onofrio**,  
Development manager Panattoni Italy

trovare persone che vogliono inserirsi in questo settore e riqualificare questo comparto. Servono nuove competenze per riqualificare le risorse presenti, gli autisti viaggiano e alternano ore di guida a ore di riposo, quindi bisogna consentire una formazione più a distanza con gli strumenti che abbiamo, massimizzando le ore di riposo per formazione e digitalizzazione. Poi è necessario agevolare l'inserimento, adottando qualcosa che consenta a un autista straniero di completare il percorso in Italia oppure riconvertire le patenti nel nostro paese. La priorità è riportare il welfare aziendale al centro del leitmotiv delle imprese: in un periodo in cui non riusciamo a trovare lavoratori, mantenere e valorizzare quelli

che già abbiamo significa anche avere il tempo di trovarne di nuovi e non perdere chi c'è già».

**Luigi Brega**, amministratore unico Logiman: «Siamo una delle poche realtà italiane in questo settore della costruzione degli immobili industriali e logistici complesso e dominato da grandi operatori internazionali. Facciamo vestiti su misura dei clienti, nel centro nord d'Italia cerchiamo location adatte e facciamo progetti tailor made. Oggi l'attenzione per la tecnologia, la performance dell'edificio, la compatibilità ambientale è molto cresciuta. Cerchiamo di soddisfare le esigenze del cliente anche in un'ottica di rigenerazione urbana, siamo bravi a dialogare con gli amministratori. A Verona per esempio abbiamo demolito una vecchia fabbrica fatiscente costruendo nuove strade e rotatorie. Tante volte la logistica spaventa perché viene temuta per il consumo di territorio, ma se si vede come opportunità la prospettiva è molto diversa. Come sviluppatore è importante la semplificazione normativa, occupandoci di rigenerazione urbana abbiamo a che fare con costi importanti per ottenere dei permessi. Facciamo anche data center con margini più ampi, nella logistica sono più ristretti e quindi è ancora più importante».

**Fabio Rezzoagli**, sales director Indeed enterprise & public sector: «Noi abbiamo un osservatore privilegiato,

analizziamo le milioni di ricerche che i candidati fanno e ci permettono di vedere cosa accade nel mondo della logistica: la domanda delle competenze cresce più rapidamente rispetto alla richiesta qualificata. La logistica è un settore ad alta intensità tecnologica e questo sta cambiando il profilo delle competenze richieste. Oggi c'è una domanda fortissima su profili operativi specializzati, come tecnici di automazione o data analyst per il mercato delle supply chain; ci sono anche carenze strutturali perché mancano competenze tecniche ibride e manca anche un'attrattiva verso i giovani. Il secondo punto riguarda il salario. Il salario conta: dai nostri dati emerge che quando la retribuzione è non proporzionata alla formazione e alla fatica fisica il tasso di candidature cala. Il tema non è solo pagare di più, ma anche rendere visibile il valore del lavoro logistico. Oggi la trasparenza salariale aumenta il tasso di candidature e tutto ciò che è welfare, formazione e stabilità contrattuale incide. Serve una combinazione tra salario, prospettiva e dignità professionale. Priorità attuale? Una formazione continua a integrata con l'innovazione tecnologica: l'Europa potrà competere molto di più sulle competenze tecniche e sulla sicurezza, ma senza l'innovazione la formazione diventa obsoleta».

**Marco D'Onofrio**, development manager Panattoni Italy: «La percezione della logistica nella mente delle persone è ancora legata principalmente alla consegna del pacco, ma oggi sta tornando a essere vista come servizio e parte della filiera del valore. Non si tratta solo di distribuire il prodotto finito, ma di contribuire alla creazione di valore lungo l'intera catena produttiva. Il ruolo della logistica si estende all'ottimizzazione dei processi, migliorando efficienza e integrazione tra produzione, distribuzione e consumatore finale. È fondamentale comprendere dove l'Europa intende investire, perché la logistica deve essere presente strategicamente nei progetti e nelle aree di sviluppo, andando oltre il semplice posizionamento degli hub logistici, e affermandosi come elemento chiave per competitività e crescita sostenibile».



# IL FUTURO PRODUTTIVO È SOSTENIBILE

Moderati da Sergio Luciano e Monica Paternesi, sul palco di Let Expo imprenditori e manager hanno discusso di innovazione, decarbonizzazione e catene di approvvigionamento

Sergio Luciano  
e Monica  
Paternesi

I due giornalisti  
moderatori del talk





**Alexandre Galiotto**  
Amministratore delegato  
di Galiotto Consulting



**Nicola Russo**  
Amministratore delegato di Ford Trucks



**Valentino Chiamparin**  
Country manager GSE Italia

**Alexandre Galiotto**, amministratore delegato di Galiotto Consulting «Siamo in una situazione emergenziale, in una crisi energetica, e per garantire le linee di approvvigionamento dobbiamo trovare nuove modalità di interazione con i fornitori. Siamo sempre stati abituati ad avere fonti molto lontane, non è e non sarà più così. Abbiamo aziende a rischio di stop delle catene produttive. Stanno venendo meno gli slot di arrivo delle merci. Bisogna reinventare il modello di fornitura, andare in cerca di nuovi

fornitori cercando soluzioni di supply chain security, non solo cercare il bene fisico ma anche l'informazione logica. Le aziende devono crescere in ingegneria logistica, e in Italia non abbiamo un corso di laurea dedicato. Il rischio è fermare le catene produttive. Lo scenario che stiamo vivendo è quello del febbraio '22 quando la Russia ha attaccato l'Ucraina. Da un lato c'è un quadro normativo europeo. Quando l'Italia ha bisogno viene spesso lasciata sola, ma quando sono altri ad avere bisogno è in prima linea. C'è

un problema di nanismo industriale, dobbiamo mettere mano alle governance e trovare soluzioni, superare le logiche campanilistiche, a favore di quelle di distretto. Acquistare energia con un peso ponderato diverso ci pone in una condizione di vantaggio. Il rischio è l'estinzione del sistema industriale italiano»

**Nicola Russo**, amministratore delegato di Ford Trucks: «Ci impegniamo tutti i giorni per sostenere i nostri clienti, le aziende di trasporto e





**Eduardo Maurelli**  
Board member di Maurelli Group



**Stefano Civettini**  
Presidente di CRS Impianti e Costruzioni



**Clelio Ruscitti**  
Business development manager di Streamax

la logistica che rappresenta la dorsale dell'economia. La sostenibilità è ambientale, sviluppiamo prodotti sempre più efficienti per ridurre l'impatto, con la nuova generazione riduciamo il carburante di oltre l'11%. I nostri veicoli sono compatibili con Hvo, il diesel paraffinico, quest'anno presenteremo un veicolo elettrico per trasporti a corto raggio specie in ambito urbano. Supportiamo i clienti con soluzioni come sistemi di telecamere economici ed efficienti. Siamo sempre stati conosciuti inoltre per l'ampio spazio nella cabina. Cerchiamo di fare il massimo per attrarre giovani talenti. La seniority va costruita attraverso un percorso di fiducia impostato dall'alto. Nel nostro settore ci sono strutture gerarchiche forti, ma i giovani hanno comunque la possibilità di crescere».

**Valentino Chiamparin**, country manager GSE Italia: «In questi panel si sente sempre grande innovazione, in un'industria che progredisce le sfide tecnologiche rappresentano elementi di cambiamento. Nel settore delle costruzioni tutto cambia, le abitazioni si fanno molto con un'edilizia più tecnologica e industrializzata, ma molto su misura, quindi risulta difficile integrare un'ottimizzazione dei processi che possano migliorare tempi e consumi. Di un immobile, a differenza di un

camion o di un'automobile, nessuno sa quante siano le emissioni a metro quadro in fase di costruzione o utilizzo. Noi cerchiamo di fare a livello europeo una formazione del cliente, quindi renderlo edotto degli impatti degli immobili che andiamo a costruire. L'altro tema riguarda il modello che è difficile da reingegnerizzare da zero. In Nord Europa la nostra casa madre produce a ciclo continuo facciate, travi o moduli prefabbricati sulla base della previsioni della domande, non del progetto singolo e ciò richiede un cambio strutturale. La domanda c'è ed è forte ma ha bisogno di risposte qualificate. Quando un'azienda realizza un immobile effettua forse l'investimento più grande della sua generazione, investimento con cui l'azienda può avere un impatto rilevante sui suoi conti. Io sono convinto che oggi si possa fare di più considerando che le costruzioni sono responsabili di un terzo delle emissioni globali ed è una parte consistente del nostro PIL, però ci sono flussi economici paurosi che possono essere deviati da quella che è la nuova costruzione. Si è avviata un'operazione di brownfields, che prevede la riconversione del patrimonio edilizio esistente tramite la ricostruzione o la riqualificazione. Solo così possiamo pensare di ridurre le emissioni di qui al 2050, ma serve una riscrit-

tura delle modalità per richiedere il permesso a costruire o ricostruire un sito esistente. È qui dove le energie di un'industria riescono a esprimersi al meglio. Servono competenze, dialogo e accompagnamento perché ognuno di questi interventi è un trauma per molte aziende se non sono strutturate, per cui vanno inserite in un percorso a tappe per avvicinarsi all'obiettivo».

**Eduardo Maurelli**, board member di Maurelli Group: «Sicuramente in un mondo come quello dei trasporti dove i cambiamenti sono all'ordine del giorno, con la svolta verso l'elettrico, noi fornitori delle flotte di trasporto dobbiamo adattarci. Sulla parte dei ricambi, la catena dove noi possiamo supportare maggiormente la transizione è quella del riutilizzo del ricambio per dargli un secondo o terzo ciclo di vita. Stiamo investendo molto in questo, tanto che abbiamo aperto un innovation center a Trento per sviluppare nuove tecniche e per essere all'avanguardia, per impattare meno a livello ambientale e seguire la strada ecologica. Abbiamo poi creato un'azienda come MauEnergy che va in questa direzione: si occupa di energia rinnovabile, dando consulenza ai nostri clienti per supportarli in questo processo di trasformazione e cambiamento. Il mondo della logistica credo



**Enrico Maria Pujia** capo Dipartimento del MIT per le infrastrutture e le reti di trasporto

debba creare il più possibile appeal verso i giovani, anche se non è semplice. Tutti lamentano di una mancanza nella nuova generazione di supportare questo cambiamento verso il green. In un momento di grande trasformazione in questo settore, avere sempre più giovani sarebbe importante: i nuovi prodotti, l'IA, l'innovazione, una logistica alternativa vanno viste con un occhio sempre più giovane. Il cambio generazionale non sempre avviene facilmente, per cui le aziende devono investire per creare un ambiente sempre più attrattivo e per rendere la qualità della vita migliore».

**Stefano Civettini**, presidente di CRS Impianti e Costruzioni: «La nostra azienda ha sempre guardato con interesse la sostenibilità, ma la nostra missione nell'ultimo periodo è diventata più difficile per l'aumento dei costi dell'energia, anche prodotta con il metano. Il costo dell'energia è molto variabile e chi ha prodotti energivori deve fare i conti non solo sul presente ma anche sul futuro, e noi aiutiamo le aziende che si trovano in queste difficoltà. Orientare correttamente gli incentivi è fondamentale per promuovere un utilizzo dell'energia più efficiente, puntando a consumare meno e in modo più intelligente. Le nuove costruzioni, sempre più perfor-

manti dal punto di vista energetico, permettono di ridurre sia i consumi sia i costi di manutenzione nel lungo periodo. Per questo costruire bene, con standard elevati di efficienza e qualità, diventa un elemento centrale per la sostenibilità economica ed energetica. Il costo dell'energia rappresenta infatti un fattore strategico per il sistema produttivo: se troppo elevato può incidere pesantemente sui costi delle imprese, arrivando persino a rendere la vendita dei prodotti finiti non conveniente o in perdita. Per questo motivo è necessario combinare politiche di incentivo mirate, innovazione nelle costruzioni e maggiore efficienza nei consumi, così da garantire competitività alle imprese e sostenibilità nel lungo periodo».

**Clelio Ruscitti**, business development manager di Streamax: «La sostenibilità del trasporto non riguarda solo consumi ed emissioni, ma anche la sicurezza e la protezione dell'ambiente di lavoro degli operatori. Ridurre i rischi significa prevenire incidenti che generano perdite sociali importanti, oltre che danni aziendali, coinvolgendo traffico, mezzi di soccorso e comunità. Un'altra dimensione è l'efficientamento del trasporto: gli sprechi lungo tutta la catena logistica aumentano costi e tempi. Attraverso sistemi innovativi si ottimizzano carico e scarico dei rimorchi, si riduce il tempo su strada e il consumo di carburante per chilogrammo trasportato, migliorando l'efficienza complessiva della filiera e riducendo l'impatto ambientale. In questo modo, la logistica diventa più sicura, sostenibile ed economicamente efficace, con benefici sia per le aziende sia per la società. I giovani oggi si avvicinano alla mobilità con un approccio diverso rispetto al passato: non si pensa più al possesso o all'utilizzo individuale del mezzo di trasporto, ma a forme più flessibili di spostamento. Una chiave di lettura della sostenibilità è la condivisione, che permette di ottimizzare risorse e servizi. In questo contesto le aziende di logistica sono chiamate a investire maggiormente

nella sicurezza, generando benefici per l'intero sistema. Sarebbe importante che anche le aziende pubbliche partecipassero a questi investimenti: attraverso la condivisione di risorse, dati e infrastrutture è possibile aumentare il livello di sicurezza e migliorare l'efficienza complessiva della mobilità».

**Enrico Maria Pujia**, capo Dipartimento del MIT per le infrastrutture e le reti di trasporto: «Il contesto attuale è complesso a causa dell'aumento dei costi, accentuato dall'ultima guerra, che ha avuto effetti su molte infrastrutture strategiche. Negli anni sono state adottate diverse misure per migliorare la qualità dei servizi, ma oggi il sistema attraversa una fase critica. Anche la strategia europea sta cambiando: nelle previsioni di bilancio 2028-2034 cresce la quota destinata alle risorse militari, fino al 18%. In questo scenario diventa necessario ragionare con maggiore flessibilità e adattarsi ai cambiamenti del contesto internazionale. Per rafforzare la logistica italiana è fondamentale introdurre misure che incentivino gli investimenti, sfruttando anche i numerosi piani di espansione delle infrastrutture strategiche, che potranno contribuire a migliorare l'efficienza e la competitività del sistema logistico. La capacità di rendere flessibili scelte e strategie dipende dagli obiettivi che si fissano. In periodi di stabilità è più semplice pianificare a lungo termine, anche su orizzonti di dieci anni, mentre le crisi rendono più difficile programmare interventi strutturali. Per questo diventa fondamentale la capacità degli operatori di guardare avanti e adattarsi ai cambiamenti. In questo contesto la formazione dei giovani assume un ruolo centrale. Con l'avvio del PNRR si è tornati a parlare di infrastrutture sostenibili e di progetti europei sviluppati in collaborazione con imprenditori di altri paesi, con benefici condivisi. Per anni l'Italia è stata il fanalino di coda, mentre altri paesi si sono organizzati e strutturati meglio. La logistica integrata ci farà fare un salto qualitativo non indifferente».

# SEMPLIFICAZIONE NEI TRASPORTI: TRAGUARDI RAGGIUNTI E PROSSIMI OBIETTIVI

Rispondendo alle domande di Maria Antonietta Spadorcia i relatori sul palco di Let Expo hanno raccontato le sfide che devono affrontare per combattere la burocrazia

## La conclusione

Con Guido Grimaldi e Maria Antonietta Spadorcia, Domenico De Rosa, presidente e AD Smet, Enrique Enrich, presidente e AD Scania Italia, Francesca Fiorini, segretario generale Alis, Antonio Iannone, sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, Paolo Malerba, chief revenue business officer Telepass, Michele Mastagni, AD Kögel Italia, Diego Ruzza, assessore ai Trasporti Regione Veneto e Marco Terranova, AD SBB Cargo Italia

**Diego Ruzza**, assessore ai Trasporti, Mobilità e Lavori Pubblici della Regione Veneto: «La semplificazione è un elemento fondamentale per migliorare l'efficienza del sistema dei trasporti, e momenti di confronto come questi incontri risultano particolarmente utili. La Regione Veneto punta su due diret-

trici principali: da un lato la sburocra-tizzazione, per ridurre procedure che ancora incidono in modo significativo su costi ed efficacia del trasporto; dall'altro l'ammodernamento e l'interconnessione delle infrastrutture. Il Veneto rappresenta infatti un'arteria strategica per i flussi logistici in tre di-





**Maria Antonietta Spadorcia**  
Vicedirettore del Tg2



**Diego Ruzza**  
Assessore ai Trasporti, Mobilità e Lavori Pubblici della Regione Veneto



**Paolo Malerba**  
Chief revenue business officer di Telepass

rezioni principali: nord, est e sud. In questa prospettiva si stanno valutando interventi per rendere più efficiente sia l'elettrificazione del trasporto ferroviario sia quello su gomma. L'obiettivo è

proseguire su questa linea di sviluppo, mantenendo la semplificazione delle procedure e del lavoro come priorità per rafforzare il sistema logistico e dei trasporti regionale».

**Paolo Malerba**, chief revenue business officer di Telepass: «I servizi di Telepass vanno oltre la semplice apertura del casello, semplificando la vita di privati e aziende e contribuendo a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> grazie al flusso continuo dei veicoli. Per i mezzi pesanti è ora possibile pagare i pedaggi in 19 Paesi europei, con l'estensione prevista a breve in altri. Telepass è pronto alla migrazione tecnologica dal 2G al 4G, offrendo alle aziende strumenti di monitoraggio live dei camion, notifiche sui dispositivi e sui GPS, liberando tempo prezioso e ottimizzando la gestione della flotta. Per chi guida auto, Telepass si configura come una piattaforma di mobilità integrata, che comprende non solo i pedaggi, ma anche parcheggi, rifornimenti e altri servizi, con l'obiettivo di semplificare le operazioni quotidiane e migliorare l'esperienza complessiva della mobilità».

**Francesca Fiorini**, segretario generale di Alis: «La semplificazione del settore trasporti e logistica non ha più bisogno solo di norme, in questi anni interventi ci sono stati, il governo ha accolto delle richieste di semplificazione. Abbiamo per esempio ottenuto il Cmr elettronico, una serie di facilitazioni di carattere normativo: di strumenti ce ne sono stati messi a disposizione. Adesso dobbiamo fare l'ultimo miglio, non solo quindi fare i decreti attuativi ma anche far parlare la filiera in maniera diversa, aprirsi con trasparenza, capire cosa si





**Francesca Fiorini**  
Segretario generale di Alis



**Domenico De Rosa**  
Presidente e amministratore delegato di Smet



**Enrique Enrich**  
Presidente e amministratore delegato di Scania Italia

può fare e in che termini. In questo un ruolo importante ce l'ha la committenza. Le imprese di autotrasporto negli ultimi anni sono diventate più consapevoli, se lo Stato è pronto a cedere quel passo verso di loro, a loro volta le imprese devono comprendere come usare quello strumento. Questo passo ci permetterà di cogliere i frutti della semplificazione».

**Domenico De Rosa**, presidente e amministratore delegato di Smet: «Sono con mio figlio Luigi che ha 10 anni, quand'ero poco più grande di lui seguivo mio padre ai convegni e si parlava di burocrazia che uccide le imprese, oggi parliamo di semplificazione, è cambiata la parola ma il concetto è lo stesso. Sono spaventato da questi nostri politici burocrati che con l'impalcatura europea condizionano sempre di più e in maniera sempre più malata la nostra voglia di fare imprese. Anche nel

momento in cui l'AI si affaccia prepotentemente nella vita di tutti noi ecco che l'Europa vuole regolamentare gli usi che facciamo dell'AI. Quando si parla di semplificazioni si tocca un nervo scoperto in tutti noi imprenditori, basterebbe pensare alle politiche energetiche degli ultimi 20 anni in Europa e alle difficoltà di questi giorni che forse nei prossimi mesi diventerà mancanza di energia. Noi in Smet utilizziamo l'AI per uno dei concetti più alti per chi frequenta la strada, cioè la sicurezza stradale. Il 25 marzo presenteremo uno strumento che riesce a prevenire i colpi di sonno del personale viaggiante. Dobbiamo vivere l'infrastruttura stradale nel modo più sicuro possibile».

**Enrique Enrich**, Presidente e amministratore delegato di Scania Italia: «Sostenibilità e semplificazione possono coesistere. Di semplificazione si parla

per la guida di un veicolo. Chi guidava trent'anni fa per cambiare marcia servivano ore di esperienza, ora i camion moderni hanno una guida più semplice. Per arrivare a questo, il veicolo diventa più complesso e tutto quello che c'è dietro è spinto anche dalla normativa, che spesso criticiamo ma è quella che ci spinge a fare trasformazioni ambientali e di sicurezza. Negli ultimi anni si è sviluppata la diagnostica remota, che permette di sapere con anticipo quale manutenzione serve al veicolo. In passato si lavorava tanto sulla riparazione, oggi la maggior parte delle ore in officina si dedica al lavoro preventivo e predittivo. L'imprenditore ha capito che è molto più efficiente lavorare in modo preventivo, usando la diagnostica remota con strumenti supportati dall'IA, per evitare il fermo macchina. Semplificazione è serenità perché è quello di cui il trasportatore ha bisogno».





**Antonio Iannone**

Sottosegretario di Stato alle Infrastrutture e ai Trasporti



**Michele Mastagni**

Amministratore delegato di Kögel Italia



**Marco Terranova**

Amministratore delegato di SBB Cargo Italia

**Antonio Iannone**, sottosegretario di Stato alle Infrastrutture e ai Trasporti: «La compenetrazione tra pubblico e privato deve dare risultato in termini di efficienza, considerando che l'impresa genera sviluppo e dallo Stato deve trovare giusto accompagnamento. Bisogna innanzitutto comprendere che privato e pubblico devono costituire motrice e rimorchio che da soli non hanno senso di esistere. Sicuramente la burocrazia e la lentezza del pubblico sono un grande freno, però c'è anche un'esigenza di controllo, altrimenti quando si verificano determinati eventi ci si chiede dove sono i controlli. La compenetrazione delle due esigenze deve dare un risultato in termini di efficienza e efficacia nella conferma che l'impresa privata crea occupazione e sviluppo e dallo Stato deve trovare il miglior accompagnamento possibile. Il sistema di controlli è nell'interesse delle realtà serie. L'Italia finalmente ha una

politica industriale che per anni non ha avuto e i due pilastri sono digitalizzazione e semplificazione amministrativa. Questa rivoluzione non si realizza in poco tempo, però ci sono esperienze che stanno dando risultati oggettivi. Bisogna mettere mano a nuove riforme amministrative e una delle prime cose fatte è stata la riforma su legge sugli interporti, così come ci sono altre iniziative virtuose, nella logica di mettere insieme sostenibilità e sviluppo. Con la stabilità del governo che è un valore per le imprese, perché in Europa stiamo tenendo un ragionamento che vada a dismettere l'ecofollia a danno delle imprese private. Noi abbiamo 28 miliardi di euro investiti sul ferroviario, il doppio di quello che fu il piano Marshall, 1300 cantieri aperti tra manutenzione e nuove opere. È inevitabile che ci siano disagi, ma noi avremo un vantaggio competitivo con la migliore ferrovia d'Europa. Dobbiamo realizzare questa missione sulla quale si gioca il destino della nostra nazione e i risultati ci stanno dando ragione».

**Michele Mastagni**, amministratore delegato di Kögel Italia: «Noi come costruttori di semirimorchi cerchiamo di semplificare la vita ai nostri clienti, quindi siamo sempre aggiornati per seguire le normative che cambiano velocemente, per anticipare i tempi e offrire veicoli moderni con tare leggere e strumenti di sicurezza, perché il semirimorchio è una parte fondamentale. Noi cerchiamo di

garantire tutto ciò che è necessario per semplificare la manutenzione ed eventuali problematiche, ma puntiamo molto anche su sicurezza e sostenibilità. Uno dei problemi relativo ai frighi è lo smaltimento e noi dopo tante ricerche siamo riusciti a ottenere un prodotto, un pannello, che dopo aver concluso la propria vita avrà facilità di smaltimento».

**Marco Terranova**, amministratore delegato di SBB Cargo Italia: «Il trasporto merci ferroviario non si è semplificato, anzi il nostro lavoro è molto più complicato. 15 mila giorni di chiusura, 212 cantieri: costi al massimo, affidabilità dei trasporti ai minimi storici. Vero che bisogna migliorare le linee e poi andrà meglio, ma si dovrebbe compensare quel che perdono le imprese. Altri Paesi hanno previsto compensazioni per i disagi delle imprese, che rischiano per quando le linee saranno pronte di non avere più clienti perché passate ad altre modalità. Il periodo di questo disagio è davvero prolungato, e mette in discussione la sopravvivenza di qualcuno di noi. Dobbiamo trovare il modo di superare queste difficoltà che proseguiranno nei prossimi anni. Peraltro anche la Germania è indietro di 10 anni e sta facendo grandi lavori. Se c'è una categoria merceologica che registriamo in crescita è quella del trasporto dei rifiuti, ma è massacrata dalla burocrazia; quindi è al limite dell'impossibile e a rischio galera, perché c'è il penale».



# IMPRESE E TERZO SETTORE A CONFRONTO PER COSTRUIRE VALORE CONDIVISO

**H**anno moderato il dibattito la giornalista Beatrice Tacchini e Roberto D'Antonio, direttore di Alis Channel

**Eugenio Grimaldi**, presidente di Alis per il Sociale: «Credo che il bilancio bisognerebbe chiederlo alle associazioni che hanno partecipato, ai ragazzi che sono stati presenti, oggi siamo arrivati a 60 organizzazioni presenti nel padiglione 1, provenienti dal nord al sud, delle più ampie tipologie: mi sembrano molto contente. Per noi è motivo di grande orgoglio, vedere i ragazzi premiati dal ministro Locatelli, diventa quasi un fatto egoistico perché è un piacere vederli così. Ha vinto il padiglione, Alis per il sociale, con ragazzi che vengono da situazioni difficili, hanno giocato con impegno, rispettandosi: sono stati più educati, bravi, generosi dell'anno scorso, il loro profitto scolastico è migliorato. Vedere una crescita così – siamo partiti con 3 associazioni e oggi sono 60 - ci inorgoglisce molto. Lo facciamo con passione, con devozione. Ringrazio tutte le persone che sono dietro all'organizzazione di questo evento, e sono tante. L'altro grande ringraziamento è a Alis, che ogni anno dà un contributo significativo, e ci permette di creare una rete importante.



Grazie a tutti gli associati, che danno la possibilità di creare tutto questo».

**Andrea Martignano**, vicepresidente e ceo di Montesino Società Benefit: «Il nostro approccio è il seguente: quando si fa consulenza strategica per un'azienda non si può lavorare solo su una tematica di un singolo comparto senza aver presente anche le altre divisioni dell'azienda. Spesso nella consulenza strategica si lavora per comportamenti segni, magari agendo sulla parte finanziaria senza sapere

cosa succede in quella organizzativa. Noi abbiamo cercato di guardare l'azienda in modo tale da non lavorare su una sezione dell'azienda senza capire quali potrebbero essere le conseguenze sulle altre sezioni aziendali. Noi lavoriamo direttamente con l'imprenditore e trovo assurdo pensare di proporre un pacchetto preconstituito di consulenze, perché prima bisogna conoscere il desiderio dell'azienda e come l'imprenditore porta avanti la sua idea. La reputazione deve essere una conseguenza delle azioni che faccio».



**Flavia Matrisciano**, direttore generale Fondazione Santobono Pausilipon: «Grazie ad Alis, siamo stati tra i primi a essere coinvolti in questo padiglione nella prospettiva di sviluppo verso il terzo settore. A breve verranno inaugurati laboratori di ricerca per bambini che non reagiscono alle chemioterapie, evitando il loro trasferimento fuori dalla Campania grazie al supporto di Alis. La collaborazione tra imprenditoria e settore pubblico ha permesso di dotare l'ospedale pediatrico di Napoli delle strutture e dei requisiti necessari per raggiungere lo standard degli altri ospedali pediatrici nazionali. La salute è un diritto fondamentale e comprende la possibilità di ricevere cure nel luogo di nascita. Grazie a questi interventi, abbiamo concretamente migliorato il territorio regionale: l'ospedale è ora riconosciuto come istituto di ricovero e cura, rappresentando un modello di eccellenza nella collaborazione tra pubblico e privato».

**Paolo De Vincentiis**, group public affairs director SGB Humangest Holding: «Il mercato del lavoro in Italia si è evoluto molto negli ultimi anni. È un comparto estremamente dinamico, nel primo trimestre dell'anno sono 90mila le nuove figure professionali entrate nel settore della logistica. Cerchiamo di offrire supporto alle aziende che da un lato devono diventare più attrattive, dall'altro devono saper fidelizzare le persone al loro interno. Se una volta bastava raccontare cosa facevamo, oggi dobbiamo raccontare perché lo facciamo. La retribuzione non è più l'unico

fattore, c'è il welfare, l'equilibrio tra lavoro e vita privata. Le persone restano comunque al centro di tutti i processi».

**Rosario Di Piazza**, amministratore delegato A.I.B. Insurance Broker: «Il mercato assicurativo, che per definizione è riservatissimo, ha già attraversato fasi di rinnovamenti tecnologici. Quando entravi quarantacinque anni fa le cose si scrivevano a mano, non esistevano i computer, poi si arrivò agli anni 90 con l'avvento di internet, che in quel momento ha velocizzato qualsiasi attività. Ora l'IA opera in modo predittivo, non in modo passivo. L'IA, con dei programmi già installati, porta a un taglio incredibile dei tempi di risposta. Se devo confrontare, per conto dei clienti, alcuni aspetti di diverse proposte assicurative impiego una giornata, se li carico su un programma di IA il controllo è fatto in modo istantaneo e dedicherò il tempo alla verifica della correttezza del contenuto».

**Anna Maria Nalini**, presidente Associazione Gi.A.DA. APS Verona: «Non ci vuole intelligenza ma ci vuole tanto amore. 30 anni fa tu ore al seno voleva dire morte, oggi non più per fortuna. Vogliamo trasmettere allegria, serenità. Facciamo dei corsi, il volontariato deve essere informato e preparato. Abbiamo istituito borse di studio, assistenza ai famigliari di donne malate, stiamo acquistando un laser per aiutare le cure ormonali delle ragazze giovani in chemioterapia. Tutto ciò che noi raccogliamo va a finire lì e noi ringraziamo tutti quelli

che ci aiutano, tra cui tantissimi industriali. La forma di rete tra associazioni più evidente è Alis, in tre anni abbiamo fatto rete e ci aiutiamo a vicenda».

**Andrea Bonomelli**, presidente Comunità Lautari: «Abbiamo centri ragazzi in tutta Italia, aiutiamo ragazzi con problemi di dipendenza da alcol, droga e così via. Quando arrivano in comunità sono spaventati, a volte hanno problemi psichiatrici, e cercano di farsi una nuova vita. Cerchiamo di procurare loro un lavoro: falegnameria, restauro, catering... Molte volte quando si va ad analizzare un problema di dipendenza, si comprende che se un ragazzo non ha un lavoro non è in grado di affrontare il reinserimento».

**Cristiano Bonelli**, segretario generale UGL Servizi e Mercati: «Abbiamo visto qual è stata la tipologia d'approccio del mondo sindacale nel tempo. L'approccio che noi abbiamo è diverso da quello di un tempo. L'organizzazione sindacale ha l'obiettivo di tutelare il lavoro e subito dopo il lavoratore, altrimenti sarebbe impossibile creare un rapporto, poi ha lo scopo di creare una vita lavorativa alta e per fare ciò si può costruire il lavoro insieme alla parte datoriale. Se manca uno di questi ingredienti si fa fatica ad andare avanti. La parte sindacale ha il dovere di costruire e non di demolire, cercando fino all'ultimo di creare un rapporto con il datore di lavoro. Bisogna cambiare un po' alcuni metodi e approcci e noi ci proviamo».





# I PLAYER DELL'INTERNAZIONALIZZAZIONE

Il dibattito è stato moderato da Sergio Luciano, direttore di Alis Magazine e di Economy

**Mattia Melchiori**, senior sales manager LKW Walter: «Sono state giornate intense che ci hanno permesso di parlare con i nostri partner in un periodo difficile. Quando si parla di internazionalità si pensa alle rotte, alle tratte. Sismo leader europei nei carichi completi, 7mila al giorno, abbiamo 15mila rimorchi. Ma quello che ci preme maggiormente è pensare alle persone. Il nostro è un people business, siamo oltre 1600 collaboratori di oltre 40 nazionalità e parliamo in azienda oltre 30 lingue. Quello che vogliamo percorra più km dei nostri camion è il rapporto umano».

**Melissa Ghisellini**, business development & institutional Relations Di.Gi. Academy: «Volevo portare qui oggi una riflessione: quando si parla di internazionalizzazione delle imprese si parla sempre di presenza commerciale all'estero. Tutto corretto ma non pensiamo che quando un'impresa esporta beni e servizi, esporta anche una quantità enorme di dati. Quindi il rischio aumenta. Il rischio nazionale è già comunque alto, gli attacchi informatici infatti sono aumentati esponenzialmente, con il 10% di quelli globali che avvengono in Italia, ma quando si valicano i confini nazionali, aumenta di conseguenza il rischio informatico, perché si è più esposti. Per affrontare questa problematica l'Unione Europea ha predisposto un quadro normativo complesso per aumentare la resilienza tecnologica. Vogliamo portare il messaggio che se le aziende facessero sistema, potrebbero esportare meglio il nostro made in Italy».



**Francesco Amodio**, consulente relazioni Italia – EU Affairs JNSL (Jordan National Shipping Line): «Non credo esista una crisi che possa coinvolgere un intero comparto, ma solo player che non sanno comprenderla e cavalcarla e tramutarla in opportunità. I soci Alis sono player capaci di reagire in maniera pronta e compatta; si sono aperti altri valichi, è stata una rivoluzione per la logistica internazionale, si è riaperto il confine Turchia-Siria via terra, permettendo ai Paesi della regione del Levante di arrivare in Turchia e, grazie alle rotte Grimaldi, arrivare in Europa. Questa è un'opportunità per chi riesce a reagire in maniera veloce e repentina. Ma come si fa a reagire così velocemente a uno shock così? E qui interviene ALIS e noi, in 72 ore venendo qui, siamo riusciti a ristabilire un dialogo e reagire a uno shock esterno in maniera tempestiva, anche grazie al potere diplomatico dei reali di Giordania, riconosciuto in tutto il mondo».

**Sergio Passariello**, senior export manager Open Trade Global Network: «Sono dieci anni che mi sono trasferito a Malta perché ho colto le opportunità di questo piccolo scoglio al centro del Mediterraneo che ha relazioni diplomatiche con i 53 Stati del Commonwealth. Questo

permette di agganciare rotte commerciali a cui l'Italia non appartiene. Ma la rete commerciale del Commonwealth è quella che ha permesso all'Inghilterra di fare la scelta dolorosa di uscire dall'Ue. Si dà poi poca attenzione all'analisi strutturale dei fenomeni geopolitici per l'internazionalizzazione. Ma analizzare preventivamente uno scenario geopolitico in un contesto anche bellico è essenziale. Coordinare le attività sull'internazionalizzazione in Alis, il trasporto e la logistica sono fondamentali per internazionalizzare. È importante che gli associati conoscano queste opportunità. Aspettiamo dal 2016 la ratificazione dell'Italia dell'accordo di libero scambio con il Canada. Eppure è il nostro primo fornitore di materiali critici».

**Leonardo Lorenzetto**, product engineer Sir.tel: «La sicurezza è sempre stato un comportamento, in Italia abbiamo accompagnato molti utenti finali su questo tema, soprattutto nella logistica, con tecnologie che portano ad esempio alla videosorveglianza. Abbiamo la possibilità di identificare gli interventi e rispondere all'esigenza di unificare gli approcci verso i vari sistemi intermedi. Non possiamo infatti avere un buon sistema di sorveglianza che non parli con chi si occupa di reportistica. Bisogna promuovere questo approccio per dare un'impronta continuativa nel tempo, laddove servono tecnologie sempre più disponibili, aggiornate e internazionali. Il Canada è uno dei maggiori fornitori del settore, che approssicano proprio in questo modo. La capacità italiana è quella di replicare questi sistemi per procedere in maniera lineare, all'interno di un portale accessi che mantenga una connessione continua tra le infrastrutture. Oggi grazie anche all'intelligenza artificiale, si razionalizzano questi comportamenti, dando un servizio di sicurezza proattiva».



**Luigi Cirillo**, head of industrial & logistic Centurion: «Quando si parla di internazionalizzazione, spesso si pensa a trasporti, spedizioni, armatori. In verità, questa competitività delle supply chain nasce prima, dalle infrastrutture logistiche e immobiliari. Esistono due realtà: l'industria manifatturiera e la distribuzione. Poi, parallelamente, ci sono gli operatori della logistica. Al centro dei due mondi ci sono le strutture logistiche, e supportare con asset logistiche è molto importante per questo settore».

**Carla Palimento**, sales manager Soset: «Stiamo attraversando tempi complicati, per le aziende di trasporto e gli operatori che fanno parte dello stesso cluster come noi. Vediamo comunque una spinta delle aziende verso l'internazionalizzazione, ma questo comporta complicazioni amministrative, il raffrontarsi con sistemi fiscali diversi. Questo comporta l'immobilizzazione di un capitale. Se devo recuperare Iva e accise, sono mie risorse ma mi verranno sbloccate dopo diverso tempo. In questo caso Soset fa da ponte tra aziende e amministrazioni fiscali di 30 Paesi. Inoltre anticipiamo i crediti alle imprese, così che le imprese non abbiano più il capitale immobilizzato. In fase di margini risicati, le imprese possono così ricevere e reinvestire in modo veloce».

**Paolo Borchia**, europarlamentare Commissione per l'Industria, la Ricerca e l'Energia: «Let Expo è un vero e proprio punto di riferimento e un pensatoio di alto livello, complimenti a chi ci ha lavorato e l'ha creato. Farei un piccolo passo indietro. Non credo che possiamo definire questo momento una crisi energetica. Nella storia ne abbiamo viste sei a livello globale, di cui le prime cinque sono nate nell'area medio orientale e con oggetto principale il petrolio. Tutti focolai circoscritti a quell'area. Poi nel 2022 un'ulteriore crisi energetica in Ucraina in un punto geografico diverso. Un dato fondamentale che va a smontare la narrazione: nel 1957 il petrolio rappresentava

il 35% del consumo globale, oggi scendiamo al 34%. Un fattore di aritmetica energetica che l'utilizzo del petrolio rimane lì, come una fonte a cui non possiamo comunque fare a meno. Insieme al gas la sua centralità non è messa in discussione. Adesso stiamo vivendo dei giorni con una grande incertezza sui prezzi e sulla durata del conflitto, però un altro elemento interessante è che, transitando il gas naturale liquefatto nello stretto di Hormuz, chiaramente chi parla di speculazioni non ha tutti i torti. È un impatto grave ma non gravissimo. Un ulteriore dato politicamente rilevante è che il no al nucleare è stato un errore storico, per cui oggi sono convinto che da questa situazione se ne possa uscire solo con un approccio basato sull'analisi delle statistiche e sull'ascolto dei territori, mediante un approccio più imprenditoriale per permettere all'Europa di fare un'inversione di marcia».

**Daniele Polato**, europarlamentare Commissione per il Commercio internazionale: «L'Europa ha dormito per tanto tempo: ci eravamo prefissati di andare in Europa per cambiarla, e in qualche situazione ci siamo riusciti. L'Europa deve, anche sui tavoli negoziali, aiutare quei Paesi che si dimostrano concreti e stabili. Quando si pensa al commercio internazionale, cosa vuole l'imprenditore? Vuole stabilità, vuole concretezza. Anche l'accordo che non viene sottoscritto tra Stati Uniti ed Europa per scelte politiche, è un errore strategico, perché rende più debole al tavolo negoziale l'Europa stessa. Devo dire che, nel tempo, abbiamo occasioni importanti; ma pensate ci abbiamo messo 24 anni per chiudere l'accordo Mercosur, che per la logistica sarà importantissimo, perché parliamo di dazi zero per la stragrande maggioranza dei prodotti che andranno in uscita verso quei Paesi. Europa va resa più snella, e per farlo dobbiamo avvicinare anche quei Paesi che ci garantiscono stabilità, come India, Indonesia, Messico, Medio Oriente. Stiamo spingendo tantissimo per un accordo di libero scambio con gli Emi-

rati Arabi, hub fondamentale per le merci per transitare. L'Europa soffre le pressioni, soffre quando il sistema Italia, che sa fare filiera e sfruttare chi ha ruoli a chi c'è in quei palazzi, facendo cambiare mentalità: abbiamo votato la modifica della legge sulla carbonizzazione legata ai mezzi pesanti. Mai, cinque anni fa, con il commissario Timmermans, non sarebbe stato possibile. Oggi, grazie alla pressione anche mediatica, ci siamo riusciti».

**Guido Grimaldi**, Presidente Alis: «Una considerazione doverosa: noi professionisti e imprenditori dobbiamo necessariamente essere positivi. Oggi il mio pensiero principale è quello del carburante, con il Brent che è arrivato a 101 dollari al barile, con un aumento del 50% rispetto ad un mese fa. Il carburante marittimo oggi costa 500 euro a tonnellata, domani passerà a 750. Per un armatore il costo rappresenta il 30% del monte costi, questo vuol dire che abbiamo una responsabilità, perché se nel mercato di lungo raggio il prezzo del carburante è meno impattante, per chi fa come noi un lavoro di autostrade del mare, questo rappresenta il 40% del monte costo. Questo porta di conseguenza ad un aumento dei costi del 30%, con i problemi a cascata su tutta la filiera dell'autotrasporto. Si verifica così uno shock, ma cosa succederà nelle prossime settimane quando finiremo il carburante comprato? Ci sarà un rincaro dei costi, con l'aumento che ricade sulla clientela finale, che non può permettersi questa sostenibilità. Abbiamo un problema serio, se non vogliamo rischiare, ma la nostra associazione è in prima linea, da sempre filo governativa, che ha accompagnato e dialogato con il governo, perché il nostro ruolo deve essere quello di supportare le scelte. Le ideologie che hanno portato alla distruzione di alcuni settori ci stanno massacrando. O noi aumenteremo il prezzo al consumatore e alle aziende del 20% e 30%, oppure il Parlamento europeo deve necessariamente sospendere l'Ets, che compensa lo shock del carburante».

# TRADING DI COMMODITY AMBIENTALI

RENDIAMO LA SOSTENIBILITÀ  
IL VOSTRO VANTAGGIO COMPETITIVO



CBAM BENCHMARK CERTIFICATE

SCOPRI CBC

ACCEDI AI PREZZI DI  
MERCATO IN TEMPO REALE



 **Aither**

[www.aither.com](http://www.aither.com) | [info@aither.com](mailto:info@aither.com)

Zurich | Milan | London | Dakar | Warsaw | San Francisco | Singapore | Florence |  
Istanbul | Barcelona | Athens | Bucharest | Harare

# «LA GUERRA È DIVENTATA PIÙ COMPLESSA»

Nel suo intervento a Let Expo il Generale di Corpo d'Armata, Angelo Michele Ristuccia, Comandante Logistico dell'Esercito Italiano, ha sottolineato l'importanza dell'organizzazione nei conflitti

«**I**l tema della sicurezza della logistica nel quadro internazionale» ha detto il Generale di Corpo d'Armata, Angelo Michele Ristuccia, Comandante Logistico dell'Esercito Italiano «è molto attuale, così come il ruolo dell'esercito in questo campo. Siamo di fronte a una situazione che

rappresenta una serie di condizioni senza precedenti, a uno scenario internazionale che è rappresentato da una serie di conflitti – Oggi l'importanza della logistica è ancora maggiore, nel momento in cui garantisce la sostenibilità delle operazioni e dello strumento militare, per far sì che quest'ultimo possa esprimere le finalità per cui è stato costruito».



**Angelo Michele Ristuccia** Generale di Corpo d'Armata Comandante Logistico dell'Esercito Italiano

# «FERMIAMO SUBITO L'ETS»

Intervistato da Maria Antonietta Spadorcia, Carlo Fianza, capodelegazione Fratelli d'Italia al Parlamento europeo e vicepresidente Esecutivo ECR Party, non ha avuto dubbi: «L'Ue può fare qualcosa da subito per affrontare gli extracosti dovuti alla guerra in Medio Oriente»



L'intervista di Maria Antonietta Spadorcia a Carlo Fianza, capodelegazione Fdi al Parlamento europeo e vicepresidente Esecutivo ECR Party

## «S

ono giorni molto complessi» ha detto Carlo Fianza, capodelegazione Fratelli d'Italia al

Parlamento europeo e vicepresidente Esecutivo ECR Party, sul palco di Let Expo «siamo di fronte a uno shock energetico con un blocco dei traffici commerciali senza precedenti che se dovesse durare avrebbe ripercussioni terribili sull'approvvigionamento, in primis energetico. Credo l'elemento decisivo sia la sua durata, il presidente Trump in queste ore ha parlato di una breve durata del conflitto, ma lo scenario è molto flessibile. Il primo obiettivo è quello di ripristinare i traffici sullo stretto di Hormuz, è un interesse globale, nostro, dei cinesi, degli indiani, non a caso poche ore fa all'Onu è passata una mozio-

ne di condanna degli attacchi iraniani ai Paesi del Golfo con l'astensione di Russia e Cina, che in altri casi l'avrebbero bloccata, perché è interesse anche di Cina e Russia che riaprano i traffici a Hormuz. Questo mi fa ben sperare che si vada verso il ripristino del traffico. Lo speriamo, perché la valutazione del petrolio di oggi a 101 dollari rischia di crescere ancora, rendendo sostanzialmente impossibile fare business per le imprese. L'Ue può fare qualcosa da subito per affrontare gli extracosti. Come governo nazionale abbiamo posto il tema ETS in modo forte anche a Bruxelles, il tema esiste e oggi si rafforza a causa degli extracosti insostenibili generati dalla guerra in Iran».

Il problema per Fianza sono i tempi: «L'Ue ha previsto di arrivare a una revisione nella seconda parte dell'anno, riteniamo

che i tempi debbano essere anticipati, già nel prossimo Consiglio Europeo della settimana prossima, l'Italia è alla guida di un gruppo di Paesi che sostengono questa via. Von der Leyen dice che dobbiamo lavorare a un sistema energetico unico: giusto, ma c'è bisogno di tempo, e non lo abbiamo. Siamo in una situazione di shock energetico, uno stop all'ETS potrebbe compensare subito l'extracosto della guerra per il prezzo del gas. Purtroppo alcuni Paesi si oppongono, quelli scandinavi, la Spagna per motivi ideologici. Questi costi paradossalmente si scaricano anche su chi produce energia rinnovabile. E poi i fenomeni speculativi sul mercato dell'ETS sono del tutto assurdi, non si può difendere un meccanismo speculativo che arricchisce gli hedge fund globali. Speriamo quindi di poter sospendere subito gli ETS. Abbiamo



**Insieme** Carlo Fidanza con il presidente di Alis Guido Grimaldi

**“ L’ETS marittimo è una follia: inquiniamo lo stesso Mediterraneo, ma se faccio transhipment a Gioia Tauro pago l’ETS, a Tangeri, invece, non lo pago. L’ETS2 sull’autotrasporto siamo riusciti a rinviarlo al 2028. Ma non basta rinviare, bisogna rivedere l’intera normativa ”**

la questione dell’ETS marittimo già attivo che è una follia assoluta, inquiniamo lo stesso mar Mediterraneo, se faccio transhipment a Gioia Tauro pago l’ETS, a Tangeri non lo pago, ma il mare è lo stesso. E poi l’ETS2, che impatterà sull’autotrasporto e siamo riusciti a rinviare al 2028. Non basta rinviare, bisogna rivedere l’intera normativa, che non genera un miglioramento ambientale». Fidanza e il Governo italiano puntano sulla neutralità tecnologica per una riforma delle normative Green in Europa: «Abbiamo portato recentemente un dossier sul tavolo, in cui è stato promosso il pacchetto automotive, che avrebbe dovuto venire incontro a un cambio di prospettiva, quando in passato si è improntato tutto solo sull’elettrico e non ottimizzando tutte le fonti e tecnologie per la transizione energetica. Come ridurre le dipendenze strategiche? Dobbiamo porci l’obiettivo di non ricadere sull’elettrico cinese. Grazie al lavoro di oggi e all’azione potente del nostro governo italiano, il tema della neutralità tecnologica è scritto nero su bianco. La traduzione pratica delle indicazioni dei governi è stata quindi questo pacchetto automotive: non c’è più l’obbligo del 100% elettrico al 2035, ma è stato abbassato al 90% inserendo un 7% di acciaio green e un 3% di carburanti rinnovabili, di cui l’1% di biocarburanti. Questo però non basta e non convincerà mai nessuna industria a cambiare le proprie linee di produzione. Quindi non siamo assolutamente soddisfatti di questa proposta, tutto ciò che porta a ridurre le emissioni deve essere equiparato all’elettrico, dal bio metano al bio diesel. Una buona notizia di ieri è che abbiamo votato un intervento sul trasporto pesante, che allinea le sospensioni delle multe, con un rinvio al 2029 e un calcolo dell’algoritmo sui prossimi tre anni: bisogna anticipare la revisione della normativa, per offrire una prospettiva sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico. Dal punto di vista delle flotte aziendali, siamo riusciti a togliere il settore camion dal campo di applicazione delle flotte verdi, con un obiettivo di riduzione nazionale, ma che non diventino delle quote obbligatorie nascoste. C’è un tema di rinnovo del comparto circolante, ma non posso essere obbligato a farlo con l’elettrico o affrontare i costi elevati del biometano».

# «LA STABILITÀ È IL FATTORE DETERMINANTE»

**Maria Elisabetta Alberti Casellati, ministro per le Riforme istituzionali e la Semplificazione normativa, intervistata da Maria Antonietta Spadorcia, ha sottolineato come l'elezione diretta del presidente del Consiglio sia il cambiamento più importante**



L'intervista di Maria Antonietta Spadorcia al ministro per le Riforme istituzionali e la Semplificazione normativa Maria Elisabetta Alberti Casellati

«L

a durata media dei governi italiani in 78 anni è stata di 14 mesi, noi saremo il governo più longevo della Repubblica» ha detto Maria Elisabetta Alberti Casellati, ministro per le Riforme istituzionali e la Semplificazione normativa sul palco di Casa Alis a Let Expo. «Il governo Meloni è il governo delle riforme, dobbiamo essere al passo degli altri Paesi. Quindi la riforma della giustizia, quella del premierato, e poi la semplificazione normativa, le energie rinnovabili, presto ci sarà un Decreto Legge sul nucleare. Tutte novità che, nonostante le difficoltà economiche legate alle guerre, fa sì che siamo considerati affidabili dalle agenzie di rating, abbiamo la fiducia dei

mercati, non abbiamo mai avuto uno spread più basso. Questo dimostra che noi le riforme non le stiamo facendo per il centrodestra ma per i cittadini italiani, perché l'instabilità politica dal 2012 al 2022, ci sono stati tanti, troppi presidenti del consiglio. Tante risorse perse a causa dell'instabilità politica. Stabilità significa anche prosperità, possibilità di sviluppo economico. A volte mi dicono: abbiamo problemi per la sanità, il lavoro, la scuola, l'istruzione, e voi parlate di premierato? Come se fosse un'esercitazione astratta. Ma niente impatta più del premierato, nessuna riforma andrà a termine se non c'è stabilità, se non c'è continuità di progetto politico. Quando Andreotti andava all'estero diceva che gli chiedevano: chi sarà il prossimo dopo di lei?...».

Il ministro ha parlato anche degli interventi contro la burocrazia: «Siamo stati i primi» ha spiegato «a unire alle riforme istituzionali la semplificazione normativa. Significa che entrambe sono straordinarie leve di carattere economico, perché il fatto di tagliare norme inutili e tempi lenti a costo zero, dà sviluppo e competitività. Se un imprenditore vuole aprire un'attività, deve andare incontro a 60 adempimenti di carattere burocratico, e così alla fine desiste. Quindi il tema è di tagliare in modo sistematico: sfoltire le norme significa dare certezza ai diritti e ai tempi, che rappresentano una dimensione importante. Abbiamo eliminato il 28% dello stock normativo, abbiamo esaminato 40 chilometri di norme in 6 mesi di lavoro. È entrata in vigore una legge di semplificazione, dagli

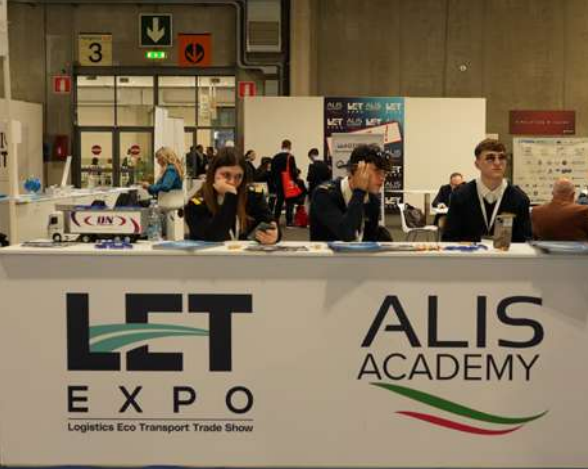


**Sul palco** Il ministro Maria Elisabetta Alberti Casellati con Guido Grimaldi, presidente di Alis

esteri alle infrastrutture, dalla disabilità alla protezione civile. Una seconda la stiamo già preparando, per rendere il rapporto tra cittadino e pubblica amministrazione il più virtuoso possibile. Stiamo cercando di eliminare tutte queste strutture, facendo ricorso al silenzio assenso. Se dici che è tutto apposto con il tuo silenzio, non puoi più parlare. Anche in Europa abbiamo un complesso di norme. Soltanto nel 2025 con il commissario all'economia hanno aggiunto la semplificazione. È vero che in Europa dieci pacchetti omnibus vanno bene, ma siamo in 27 Paesi, non si può normare in maniera dettagliata. Ogni normativa deve essere di principio e successivamente ogni Paese la adatta alle proprie esigenze economiche e alle necessità territoriali». Infine Casellati ha spiegato come si è arri-

vati a proporre la riforma che propone il premierato: «Prima di presentare il ddl ho impegnato 6 mesi a sentire tutti, avevamo nel nostro programma l'elezione diretta del presidente della Repubblica, il semi-presidenzialismo alla francese, che non sta funzionando adesso. Sedendomi al tavolo con le opposizioni mi hanno detto che il modello francese non andava bene, perché avrebbe tolto al presidente della Repubblica la terzietà da garante della Costituzione. Anche se in passato il Pd aveva presentato due proposte in tal senso, così come la bicamerale di D'Alema... Allora per venire incontro alle istanze dell'opposizione ho detto: va bene, facciamo il premierato con l'elezione diretta del presidente del consiglio. Abbiamo fatto un incontro con i costituzionalisti al Cnel prima di pre-

sentare la riforma. Abbiamo incontrato i sindacati, le associazioni di categoria, ho aspettato 8 mesi, Renzi l'ha presentato in 4 giorni senza sentire nessuno. Ma non posso sentirmi dire che non mi sono confrontata con le opposizioni. Se confronto significa seguire in maniera pedissequa quello che vogliono gli altri allora non è più confronto. Ma se è tanto tempo che ci confrontiamo su questa forma di Governo, è perché non funziona, l'ha detto Barbera, un insigne costituzionalista, secondo cui il premierato è la forma migliore di governo, perché di stabilità si ha bisogno. Questo è un governo stabile che ha fatto della coerenza la sua cifra. L'occupazione va bene, è la migliore dell'Eurozona. Facciamo di tutto per venire incontro alle esigenze dei nostri cittadini e delle nostre imprese».





# ACADEMY



# IL PUNTO DI INCONTRO TRA GIOVANI E IMPRESE

**N**el corso della fiera di Let Expo 2026, andata in scena a Verona dal 10 al 13 marzo, ALIS Academy ha confermato e rafforzato il proprio ruolo come spazio centrale dedicato a formazione, orientamento e incontro tra giovani e imprese.

All'interno del padiglione 2, l'Academy ha animato un'ampia area espositiva, trasformandola in un vero e proprio hub dinamico di confronto, partecipazione e condivisione. Un ambiente vivo, attraversato da entusiasmo e curiosità, che ha saputo richiamare migliaia di studenti e visitatori grazie anche al messaggio diretto e coinvolgente: I LOVE ITS!nGli oltre 1.000 metri quadrati dedicati ai temi della formazione, delle competenze e del lavoro sono stati il cuore pulsante di un'intensa attività che ha visto protagonisti tantissimi giovani provenienti da tutta Italia. Accompagnati da docenti e collaboratori, gli studenti hanno avuto l'opportunità di vivere la fiera in modo attivo: visitando gli stand, dialogando con le aziende e partecipando ai numerosi momenti di approfondimento e dibattito.

In questo contesto, Let Expo si conferma ancora una volta come una piattaforma strategica capace di mettere in connessione scuole, ITS, Università, centri di ricerca e sistema imprenditoriale. Un risultato reso possibile anche grazie al lavoro continuo di ALIS Academy, che promuove sinergie strutturate con le aziende associate e il mondo della formazione.

Protagonisti assoluti dell'area Academy Village sono stati proprio gli enti formativi e le imprese, che hanno dato vita a un calendario ricco di attività: dimostrazioni pratiche, workshop, incontri interattivi e testimonianze aziendali, offrendo ai ragazzi una visione concreta delle professioni e delle competenze richieste dal settore.

Un elemento distintivo di questa edizione è stata la forte attenzione riservata al tema della presenza femminile nel comparto logistico e dei trasporti. Numerosi panel hanno visto una significativa partecipazione di professioniste del settore e, in un caso, un incontro è stato interamente composto da relatrici donne. Un segnale importante, volto a valorizzare il contributo femminile in un ambito ancora oggi

caratterizzato da una presenza limitata, e che testimonia l'impegno concreto di ALIS nel promuovere inclusione, pari opportunità e valorizzazione dei talenti.

Grande rilievo hanno avuto anche gli eventi organizzati dai Soci ALIS nell'area dedicata a margine del palco principale dell'Academy. Qui si sono susseguiti momenti di confronto molto partecipati, che hanno coinvolto studenti, imprenditori e operatori del settore, contribuendo ad arricchire ulteriormente il dialogo tra mondo della formazione e realtà aziendali. La giornata inaugurale ha posto al centro il tema della formazione e delle competenze per il futuro. Ad aprire i lavori è stata l'Università della Tuscia, con un focus dedicato alla circular economy e alle nuove professionalità legate alla sostenibilità, arricchito anche dal contributo di ESCOLA EUROPEA – INTERMODAL TRANSPORT. A seguire, ITS Academy IRIDEA ha approfondito il ruolo strategico delle competenze e dell'intermodalità per il sistema produttivo italiano, mentre VoiceBookRadio ha animato uno spazio dinamico di racconto e condivisione. Nel



**Il Ministro  
Casellati  
e il Presidente  
Grimaldi**

con i docenti  
e gli studenti  
dell'ITS LAST  
Verona



I ragazzi dell'ITS Academy Catania

pomeriggio, ITS Academy Marco Polo ha guidato gli studenti in un percorso di orientamento alle carriere nella logistica, seguito dall'attività interattiva della Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile. A chiudere la giornata, l'esperienza aziendale di Contship Italia ha offerto una testimonianza concreta sull'ingresso nel mondo del lavoro.

La seconda giornata ha consolidato il legame tra formazione e occupazione, con un forte accento sulle competenze operative e sulle opportunità di carriera. Ancora protagonista la Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile con una nuova sfida interattiva, seguita dagli interventi di ITS Academy MOST e ITS Academy Mobilità Taranto, che hanno approfondito temi legati all'innovazione, alla sostenibi-

lità e alle best practices del settore. Spazio anche a ITS Academy G. Caboto, che ha offerto una visione sistemica del comparto logistico, e a ITSSIXELLENC, con un focus su progettualità innovative e impatto globale. Particolarmente significativa la sessione "Pink Energy" promossa da ITS Academy Mobilità Sostenibile Catania, che ha acceso i riflettori sul ruolo delle donne nel settore.

La terza giornata ha guardato con decisione al futuro, tra innovazione tecnologica e nuovi modelli formativi. BeGreat ha aperto i lavori con un focus sugli ecosistemi per lo sviluppo dei talenti, seguita dal workshop promosso da ITS Academy Mobilità Taranto in collaborazione con Würth, dedicato alla logistica guidata dall'intelligenza artificiale. Il contributo

di ITS Aerospazio Meccatronica Piemonte ha evidenziato l'importanza del design thinking per una mobilità sostenibile, mentre ITSSIXELLENC ha approfondito l'impatto dell'AI su studenti e giovani lavoratori. A completare il quadro, ITS Technologies Talent Factory ha presentato modelli formativi innovativi, seguita dalla dimostrazione immersiva proposta da ESCOLA EUROPEA - INTERMODAL TRANSPORT con il progetto Port Virtual Lab.

Nel corso delle giornate, il susseguirsi di interventi ha restituito una visione ampia e concreta delle opportunità offerte dal settore logistico e dei trasporti, grazie al contributo sinergico di istituzioni formative e imprese, confermando ancora una volta il valore dell'Academy Village come



L'ampio spazio dedicato ad ALIS Academy a LET EXPO 2026



**Giulio Ceccanei,**

Direttore di VoiceBookRadio

**Momenti di aggregazione,**

tra giovani e docenti ai desk dell'ALIS Academy Village



**Ragazzi impegnati nell'“Interactive Game”,**

organizzato dalla Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile

spazio di connessione tra competenze, innovazione e mercato del lavoro.

A chiudere le quattro giornate di attività dell'ALIS Academy è stata un'ultima giornata che ha visto protagonisti gli studenti dell'ITS LAST, con la presentazione dei project work dal titolo “Talent in campo verso nuove sfide”, momento conclusivo che ha messo in luce competenze, idee e visione delle nuove generazioni.

Nel corso della presentazione è intervenuto il Ministro Maria Elisabetta Alberti Casellati, che ha voluto rivolgere un sentito ringraziamento ai giovani presenti per l'impegno dimostrato e per il contributo concreto che stanno offrendo a un comparto strategico come quello della logistica e dei trasporti, riconosciuto come uno dei principali motori trainanti dell'economia italiana. ALIS Academy è stata inoltre al centro del palinsesto culturale della manifestazione anche negli altri spazi di ALIS, con incontri e tavole rotonde dedicati ai temi dell'innovazione, dell'occupazione giovanile e dell'evoluzione del mercato del lavoro.

Un'edizione, quella del 2026, che ha confermato con forza il valore di ALIS Academy come ponte concreto tra formazione e lavoro, capace di offrire ai giovani strumenti, opportunità e visione per affrontare con consapevolezza le sfide del futuro.



# La solidità di una squadra, La sicurezza di un unico referente



## Mettiti comodo. Ci occupiamo di ogni dettaglio.

### PGM S.R.L. – GENERAL CONTRACTOR

PGM S.r.l. è un General Contractor italiano che realizza “chiavi in mano” immobili d’impresa e ad uso misto su tutto il territorio nazionale. Forte di un team tecnico con esperienza ventennale, PGM opera come interlocutore unico, assumendo la responsabilità globale del progetto per garantire al committente il pieno controllo di tempi, budget e qualità. L’azienda gestisce l’intero ciclo edilizio attraverso un modello integrato: dalla valutazione preliminare (normativa, progettuale, tecnica) e logistica di cantiere, fino al monitoraggio proattivo dell’esecuzione e alla consegna, garantendo conformità e funzionalità. PGM è specializzata in interventi per i settori Logistico, Commerciale, Produttivo/Industriale, Residenziale e Hotellerie. I punti di forza risiedono nell’affidabilità e competenza tecnica, nella gestione integrata che ottimizza costi e rischi, nell’attenzione alla qualità e alla sostenibilità (materiali avanzati, efficienza impiantistica, certificazioni) e nella versatilità, confermata da un portafoglio di referenze nazionali e internazionali.



[WWW.PGMSRL.COM](http://WWW.PGMSRL.COM)



# Martedì 10 marzo 2026

## ALIS HUB: LE ROUNDTABLE DELLA GIORNATA INAUGURALE



### L'EVOLUZIONE DELLA SECURITY NELLA LOGISTICA MODERNA: COME PROTEGGERE LA FILIERA E ANTICIPARE I RISCHI. TECNOLOGIE, FORMAZIONE E BEST PRACTICE PER TUTELARE AZIENDE, MEZZI E INFRASTRUTTURE

Luca Moretti, Head of EMS Development, Atlante Energy  
 Claudio Di Chiara, Esperto e formatore in ambito security portuale Sabino Fort, Direttore Commerciale, Istituto di Vigilanza Coopservice  
 Caterina Tropea, Responsabile PR & Marketing, Next To The Truckers  
 Maurizio Crivellari, President & CEO, Ivory7  
 Michele Oriboni, Area Innovation&Technology, Istituto di Vigilanza Coopservice



### ALIS E ANITA: VISIONI COMUNI ED OBIETTIVI PER L'AUTOTRASPORTO

Giuseppina Della Pepa, Segretario Generale, ANITA, Sergio Luciano, Direttore Economy e ALIS Magazine, Francesca Fiorini, Segretario Generale, ALIS

L'edizione 2026 di LET EXPO ha confermato il ruolo centrale del palco ALIS HUB, nel padiglione 2 di Veronafiere, quale spazio di confronto sui temi chiave della logistica, dei trasporti e dell'industria nazionale. È stato anche quest'anno il fulcro di idee, visioni e proposte provenienti da imprese e start up, così come di approfondimento, aggiorna-

mento e previsioni sullo stato del sistema formativo del nostro Paese, con un importante focus sul ruolo degli ITS Academy e della loro stretta correlazione con il mondo imprenditoriale. La giornata inaugurale ha coinvolto in ALIS Hub importanti contributi da parte di imprese, associazioni, enti di formazione ed operatori del settore logistica, con un'attenzione specifica rivolta a sicurezza, trasporti, innova-

zione, formazione e internazionalizzazione. Ad aprire i lavori, la roundtable "L'evoluzione della security nella logistica moderna: come proteggere la filiera e anticipare i rischi", realizzata in collaborazione con il socio Istituto di Vigilanza Coopservice e moderata da Caterina Tropea che, con gli interventi di Maurizio Crivellari (Ivory7), Claudio Di Chiara (esperto in ambito security portuale), Luca Moretti (At-

### IL FUTURO DELLA LOGISTICA TRA SICUREZZA, EFFICIENZA E NUOVE TECNOLOGIE

Antonio Brunacci, Direttore Strategy and Technology, Innovation & Digital Business Developer, FS Logistix, Gianluca Amati, CEO, Amati Group, Giuseppe Buganè, CEO, Furlog, Paolo Cafieri, Direttore Next to the Truckers, Giovanni Florenzano, Area Tutor Ufficio Studi, Innova Finance, Nicola Lavenuta, CoFounder and Ceo, Macnil GT Alarm, Domenico Andreoli, Marketing & Homologation Manager, Daimler Truck Italia



### ALIS ACADEMY - FORMAZIONE, COMPETENZE E IMPATTO SOCIALE: UN'ALLEANZA PER COSTRUIRE IL FUTURO

Maurizio Piccinetti, Direttore, ITS Academy Logistica 4.0, Giulia Marchi, Senior National Account Manager, Indeed, Guido Torrielli, Presidente, Rete ITS Italy, Nicolò Berghinz Responsabile Sviluppo e Relazioni Esterne ALIS, Luigia Tocci, Direttore, ITS Academy Mobilità, Alessandra Fiorini, Controller, Gruppo Intermodaltrasporti, Andrea Martignano, Vice Presidente & CEO, Montesino SpA Società Benefit



#### DAL MEDITERRANEO AI MERCATI INTERNAZIONALI: IL RUOLO DELLE RETI DI IMPRESE NEI PERCORSI DI INTERNAZIONALIZZAZIONE

Alessia Mastromattei, Country Manager Italia, Escola Europea de Short Sea Shipping, Danilo Merlo, Presidente & CEO, ASF Group, Salvatore Cimmino, AIoT, Canada, Modera Sergio Passariello, Responsabile Dipartimento Internazionalizzazione, ALIS, Stefano Gallinaro, Business Development & Innovation, EIT Manufacturing, Giuseppe Buganè, CEO, Furlog

lante Energy), Sabino Fort e Michele Oriboni (Istituto di Vigilanza Coopservice), ha evidenziato quanto tecnologie, formazione e best practice possano contribuire a tutelare aziende, mezzi ed infrastrutture.

A seguire, la sessione “ALIS e ANITA: visioni comuni ed obiettivi per l'autotrasporto”, moderata da Sergio Luciano, ha visto il confronto tra i due Segretari Generali di Anita e ALIS, rispettivamente Giuseppina Della Pepa e Francesca Fiorini, sulle priorità del settore del trasporto merci su gomma, confermando l'importanza per le due associazioni di lavorare in sinergia al fine di affrontare le sfide comuni, valorizzare le competenze e professionalità delle imprese associate e rappresentare una voce unitaria per le istanze dei settori coinvolti.

Nel pomeriggio, la sessione “Il futuro della logistica tra sicurezza, efficienza e nuove tecnologie”, moderata da Paolo

Cafieri, ha riunito autorevoli rappresentanti di imprese leader nei propri settori, evidenziando il ruolo crescente della digitalizzazione nei processi logistici. Sono intervenuti: Gianluca Amati (Amati Group), Domenico Andreoli (Daimler Truck Italia), Antonio Brunacci (FS Logistix), Giuseppe Buganè (Furlog), Giovanni Florenzano (Innova Finance) e Nicola Lavenuta (Macnil GT Alarm).

Spazio poi al primo panel di LetExpo 2026 dedicato ad ALIS Academy e moderato da Nicolò Berghinz, dal titolo “Formazione, competenze e impatto sociale: un'alleanza per costruire il futuro”, che ha visto uno stimolante confronto sull'importanza della formazione per favorire l'occupazione giovanile e rispondere alle esigenze del mercato tra il Presidente delle Rete ITS Italy Guido Torrielli e Alessandra Fiorini (Intermodaltrasporti), Giulia Marchi (Indeed), Andrea Martignano (Mon-

tesino SpA Società Benefit), Maurizio Piccinetti (ITS Academy Logistica 4.0) e Luigia Tocci (ITS Academy Mobilità di Taranto).

A chiudere la giornata, la sessione “Dal Mediterraneo ai mercati internazionali: il ruolo delle reti di imprese nei percorsi di internazionalizzazione” è stata moderata da Sergio Passariello e ha riunito stakeholder nazionali e internazionali - Giuseppe Buganè (Furlog), Salvatore Cimmino (Canada), Stefano Gallinaro (EIT Manufacturing), Alessia Mastromattei (Escola Europea de Short Sea Shipping) e Danilo Merlo (ASF Group) - culminando nella firma del Protocollo d'intesa tra ALIS e ASCAME (Association of the Mediterranean Chambers of Commerce and Industry), siglato da Marcello Di Caterina e Andrea Mullerat per rafforzare la cooperazione tra le due realtà e le imprese rappresentate nell'area euro-mediterranea.

# Mercoledì 11 marzo 2026

## ALIS HUB: INNOVAZIONE, SOSTENIBILITÀ E MERCATI AL CENTRO DELLA SECONDA GIORNATA



### LOGISTICA PESANTE A ZERO EMISSIONI: CASI STUDIO, ANALISI E MODELLI RIVOLUZIONARI PER IL DOMANI

Carolina Solcia, CEO, FLEET220, Francesco Carrozzini, Business Developer, Four Sustainable Logistics Srl, Fabrizio Vallero, Business Development Manager, Fleet220, Matteo Battisacco, Supply Chain Manager, Codognotto Group, Sabrina Loner, e-mob Product & Homologation Director, Volvo Trucks Italia



### PORTI, INTERPORTI E CITTÀ: STRATEGIE PER UNA RIGENERAZIONE SOSTENIBILE

Giacomo Falsetta, Partner, LCA Studio Legale, Luigi Goffredo, Head of Real Estate Development, COSTIM Real Estate Armando Casella, CEO DVArea e DVA, Francesco Mastro, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Gabriele Barucco, Gianpaolo Serpagli, Presidente CEPIM Interporto di Parma Gianfranco De Angelis, Segretario Generale UIR Annachiara Annino, Partner Lattanzio KIBS

**S**ostenibilità, innovazione, internazionalizzazione, formazione e welfare: queste le parole chiave delle roundtable che hanno caratterizzato il programma di ALIS HUB nella seconda giornata di LET EXPO 2026. Un'agenda ricca di contenuti e confronti che ha coinvolto imprese, istituzioni e stakeholder sui principali trend evolutivi del settore.

La mattinata si è aperta con “Logistica pesante a zero emissioni: casi studio, analisi e modelli rivoluzionari per il domani”, organizzata in collaborazione con Fleet220 e moderata da Fabrizio Vallero, che ha visto il contributo di Matteo Battisacco (Codognotto Group), Francesco Carrozzini (Four Sustainable Logistics), Sabrina Loner (Volvo Trucks Italia) insieme a Carolina Solcia (Fleet220), relatori di esperienza e competenza che hanno offerto una panoramica sulle principali soluzioni per la decarbonizzazione del trasporto. A seguire, la sessione “Porti, interporti e città: strategie per una rigenerazione sostenibile”, realizzata in collaborazione con Tribeca e moderata da Gabriele Barucco, ha riunito istituzioni, operatori logistici ed esperti del settore per un confronto sulle opportunità di sviluppo integrate tra infrastrutture, territori e sistemi urbani. Sono intervenuti in qualità di relatori:



**FILIERE DI APPROVVIGIONAMENTO E INTERNAZIONALIZZAZIONE. LE NUOVE SFIDE PER LE PMI DEL MADE IN ITALY**

Enrico Morgante, Direttore, CFLI, Massimiliano De Lindegg, CEO, Train Expert, Diego Ruzza, Assessore a Trasporti, Mobilità e Lavori Pubblici, Regione Veneto, Luca Piemontese, Partner Studio Legale, UBFP, Roberto Santori, Founder, Made in Italy Community e CEO, Challenge Network, Alexandre Galiotto, Nathania Zevi



**PUÒ LA FIDUCIA DIVENTARE INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO? LA NASCITA DI GOLIA EXCHANGE, LA NUOVA BORSA RELAZIONALE in collaborazione con Infogestweb Golia**

Thomas Biolo, CEO Biolo, Trasporti Srl, Diego Ruzza, Assessore ai Trasporti, Regione Veneto Claudio Carrano, CEO Infogestweb, Golia360 Nicolò Berghinz, Responsabile Sviluppo e Relazioni esterne ALIS Nicolò Calabrese, Country Manager, Trans.eu Matteo Rossi, Country Manager, 360PAY Ernesto Tammaro, Group General Counsel, 360 PAY



**PROGETTO SALUTE SOLIDALE**

GianMarco Ingafù Del Monaco, Presidente della Federazione Nazionale Startup, Marco Piano, Consulente Welfare e promotore mutualistico, MBA, Andrea Cicini, CEO, Gruppo Matches, Michela Dominicis, Presidente, Banca delle Visite, Riccardo Tomaselli, Coordinatore Nazionale, Health Italia SpA, Mauro Barboni, Valore Salute

Annachiara Annino (Lattanzio KIBS), Armando Casella ( DVA-rea e DVA), Gianfranco De Angelis (UIR), Giacomo Falsetta (LCA Studio Legale), Luigi Goffredo (COSTIM Real Estate), Francesco Mastro (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale) e Gianpaolo Serpagli (CEPIM Interporto di Parma).

La terza roundtable della mattinata, “Filieri di approvvigionamento e internazionalizzazione. Le nuove sfide per le PMI del Made in Italy”, organizzata con Galiotto Consulting e moderata da Nathania Zevi e Alexandre Galiotto, ha approfondito il tema della competitività delle imprese italiane nei mercati globali tra logistica, formazione e strategie di crescita e ha visto la partecipazione come speaker di Massimiliano De Lindegg (Train Expert), Enrico Morgante (CFLI), Luca Piemontese (Studio Legale UBFP), Diego Ruzza (Assessore a Trasporti, Mobilità e Lavori Pubblici, Regione Veneto) e Roberto Santori (Made in Italy Community e Challenge Network).

A chiudere la sessione mattutina, l’incontro “Può la fiducia diventare infrastruttura del trasporto? La nascita di Golia Exchange, la nuova borsa relazionale”, moderato da Nicolò Berghinz e realizzato con Infogestweb Golia, ha posto al centro il valore delle relazioni e delle piattaforme digitali nel rafforzare connessioni e affidabilità nel settore, con gli interventi di: Thomas Biolo (Biolo Trasporti), Claudio Carrano (Infogestweb, Golia360), Nicolò Calabrese (Trans.eu), Diego Ruzza (Regione Veneto), Matteo Rossi e Ernesto Tammaro (360PAY).

Nel pomeriggio, spazio a “Progetto Salute Solidale”, organizzato con Valore Salute e moderato da Andrea Cicini, che ha evidenziato il ruolo crescente del welfare aziendale e della sanità integrativa come leve di sviluppo sociale e organizzativo grazie



### ALIS ACADEMY - #ILOVEITS: IL LAVORO PARTE DA QUI

Mauro Colombo, Direttore Generale, Fondazione ITS TTF, Eugenio Massolo, Presidente, FAIMM  
 Laura Castellani, Direttore, ITSSixellence Lazio, Nicolò Berghinz Responsabile Sviluppo e Relazioni Esterne  
 ALIS, Sigfrido Pilone, Direttore, ITS Meccatronica Torino, Laura Speri, Direttore, ITS Academy LAST,  
 Francesca Menazzi, Head of HR & Organization, Logistica Uno Europe



### MADE IN ITALY TRA RADICI E FUTURO: STORIE DI IMPRESA, INNOVAZIONE E TERRITORIO

Giuseppe Venier, Amministratore Delegato, UMANA, Claudio Forlani, Founder & CEO, PGM, Roberto Santori,  
 Founder, Made in Italy Community e CEO, Challenge Network, Andrea Cicini, CEO, Gruppo Matches  
 Benedetto Ferone, Commercial & Business Development Director, Isolmec SpA, Franco Zanellato, Founder,  
 ZANELLATO



### PROCESSI E STRATEGIE DI ESPANSIONE SUI MERCATI INTERNAZIONALI PER STARTUP E PMI INNOVATIVE

Angelo Bassi, Amministratore Unico Qoobi, Luigi Migliorini, Amministratore Unico ENPHOS, Gianmarco  
 Ponticelli, Vicepresidente Fondazione ENEF, Tommaso D'Onofrio, Presidente ATLAS, Mattia Esposito,  
 amministratore delegato ATLAS NEXT, Paolo Gagliardi, Management board Start factory Startup mentor

al confronto tra: Mauro Barboni (Valore Salute), Gianmarco In-  
 gafù Del Monaco (Federazione  
 Nazionale Startup), Michela  
 Dominicis (Banca delle Visite),  
 Marco Piano (MBA) e Riccardo  
 Tomaselli (Health Italia).

La seconda tappa di ALIS Aca-  
 demy, “#ILOVEITS: il lavoro  
 parte da qui”, moderata da Ni-  
 colò Berghinz, ha visto il coin-  
 volgimento di ITS e operatori  
 HR in un confronto dinamico  
 sulle opportunità formative e  
 occupazionali per i giovani,  
 attraverso i contributi di Lau-  
 ra Castellani (ITSSixellence  
 Lazio), Mauro Colombo (Fon-  
 dazione ITS TTF), Eugenio  
 Massolo (FAIMM), Francesca  
 Menazzi (Logistica Uno Euro-  
 pe), Sigfrido Pilone (ITS Mec-  
 catronica Torino) e Laura Speri  
 (ITS Academy LAST).

A seguire, la tavola rotonda  
 “Made in Italy tra radici e futuro:  
 storie di impresa, innovazione e  
 territorio”, realizzata con Made  
 in Italy Community e moderata  
 da Andrea Cicini, ha valorizzato  
 esperienze imprenditoriali capaci  
 di coniugare tradizione, crescita  
 e innovazione e ha offerto un di-  
 battito interessante tra Benedetto  
 Ferone (Isolmec SpA), Claudio  
 Forlani (PGM), Roberto Santori  
 (Made in Italy Community e  
 Challenge Network), Giuseppe  
 Venier (UMANA) e Franco Za-  
 nellato (Zanellato).

A chiudere la giornata, la roun-  
 dtable “Processi e strategie di  
 espansione sui mercati interna-  
 zionali per startup e PMI inno-  
 vative”, moderata da Gianmarco  
 Ponticelli, ha approfondito stru-  
 menti e percorsi per sostenere  
 l'internazionalizzazione e la com-  
 petitività delle imprese emergenti  
 insieme a Angelo Bassi (Qoobi),  
 Tommaso D'Onofrio (ATLAS),  
 Mattia Esposito (ATLAS NEXT),  
 Paolo Gagliardi (Start factory),  
 Federica Ingrosso (SIMEST) e  
 Luigi Migliorini (ENPHOS).

# Giovedì 12 marzo 2026

## ALIS HUB: TERZO GIORNO TRA NUOVE TECNOLOGIE, COMPETENZE E TRANSIZIONE



### PROCESSO ALL'ELETTRIFICAZIONE

Luca Barassi, Direttore, Trasportare Oggi Matteo Gizzi, Head of E-mobility Market Intelligence, MOTUS-E Sabrina Loner, E Mob | Product | Homologation Director, Volvo Trucks Italia Matteo Battisacco, Supply Chain Manager, Codognotto Group



### DEMOGRAFIA E CAPITALE UMANO: LA VERA SFIDA INDUSTRIALE DELL'ITALIA NELLA GEOPOLITICA DELLE FILIERE

Angelica De Vito, Sustainability Manager, EY Gelila Guenzi, Founder, Gelila Guenzi Consulting Gianmarco Ponticelli, Fondazione ENEF Achille Ducoli, Presidente, SIRIP Marco Rossi, CEO, Risposta Serramenti SRL Pietro Vivone, Presidente Nazionale, FedAPI



### OLTRE LA MODA DELL'AI: TRASFORMARE IL DIVARIO DIGITALE IN OPPORTUNITÀ PER LA SUPPLY CHAIN

Luca Saporetti, Global Leader Supply Chain, Logistica e Acquisti, Consorzio Melinda, Erika Carboni, Supply Chain Manager, Italia Zuccheri, Fabio Cabib, Supply Chain & Procurement Consultant, McKinsey Luca Parodi, Logistics Director, Paglieri S.p.A., Monica Paternesi, ANSA Economia Nicolò Calabrese, Country Manager Italia, CargoON, Elisabetta Saccani, Procurement & Purchasing Director, Gruppo Casalasco, Elena Bassoli, Group Logistics & Customer Service Manager, Zuegg

**B**en 7 le tavole rotonde che hanno animato il palco di ALIS HUB nella terza giornata di LET EXPO 2026, con un programma ricco di contenuti e spunti sui principali trend del settore. Al centro del dibattito innovazione, sostenibilità, capitale umano e trasformazione digitale.

La mattinata si è aperta con “Processo all'elettificazione”, moderata da Luca Barassi, che ha visto il confronto tra operatori del settore sulle prospettive della mobilità elettrica nel trasporto merci. A seguire, la sessione “Demografia e capitale umano: la vera sfida industriale dell'Italia nella geopolitica delle filiere”, moderata da Gianmarco Ponticelli, ha approfondito il tema della disponibilità di competenze e del ruolo delle risorse umane nella competitività del sistema produttivo.

Ampio spazio poi all'innovazione digitale con “Oltre la moda dell'AI: trasformare il divario digitale in opportunità per la supply chain”, realizzata con Trans.eu e moderata da Monica Paternesi, che ha riunito manager ed esperti per un confronto sull'impatto concreto dell'intelligenza artificiale nei processi logistici. Il tema è stato ulteriormente sviluppato nella successiva roundtable “Logistica intelligente: tra innovazione, AI e



### LOGISTICA INTELLIGENTE: TRA INNOVAZIONE, AI E IOT

Nicola Sguela, Responsabile Linea di Business IoT e Video Telematica, WAY Giuseppe Andrea De Pascalis, Head of Key Account Management, Würth Italia Massimiliano Campanella, Direttore, La Rotta dei Trasporti Leonardo Lorenzetto, Presale Eng. & Solution Architect, Sirtel Umberto De Sanctis, Aerospace Lead Auditor and Expert, DNV Giorgio Noce, AD, TIP Italia Paolo Del Monte, Sales Transformation & LinkedIn Sales Navigator Strategy Advisor



### PRONTO INTERVENTO AMBIENTALE: INNOVAZIONE, TRACCIABILITÀ E FUTURO NELLA GESTIONE DEL RISCHIO AMBIENTALE

Nicola Baldo, Vicepresidente Confcommercio Verona, Lisa Casali, Manager Pool Ambiente, Fabio Giordani, Pragmatica Ambientale, Beatrice Tacchini, ALIS Channel, Ignazio Messina, Vicepresidente ANCI, Paola Brambilla, Giurista ambientale e Coordinatrice della Commissione VIA



### ALIS ACADEMY - MODELLI DI COLLABORAZIONE PER COSTRUIRE E VALORIZZARE I TALENTI DI DOMANI

Clemente Borrelli, Direttore Generale, ITS Academy "G. Caboto", Emanuela Di Luca, Direttore, ITS Ortona, Maria Pia Masi, Enterprise Sales Leader Transport & Logistics, ManpowerGroup Nicolò Berghinz, Responsabile Relazioni Esterne ALIS Antonio Gaetano, Partner, ITS Academy Iridea, esperto di formazione per le imprese Tiziano Minuti Human Resources Communications Manager at Caronte & Tourist S.p.A. Marco Della Puppa, Direttore, ITS Marco Polo Academy

IoT", moderata da Massimiliano Campanella, evidenziando il ruolo delle tecnologie avanzate nella gestione dei flussi e delle infrastrutture.

Nel pomeriggio, spazio a "Pronto intervento ambientale: innovazione, tracciabilità e futuro nella gestione del rischio ambientale", realizzata con Pragmatica Ambientale e moderata da Beatrice Tacchini, che ha posto l'attenzione sulla prevenzione e gestione dei rischi ambientali.

La terza tappa di ALIS Academy, "Modelli di collaborazione per costruire e valorizzare i talenti di domani", moderata da Nicolò Berghinz, ha visto il coinvolgimento di ITS, imprese e operatori del lavoro in un confronto sulle competenze necessarie per il futuro del settore.

A chiudere la giornata, la sessione "ESG e sostenibilità nella supply chain: da obbligo normativo a vantaggio competitivo", moderata da Benedetta Piscitelli, ha approfondito il ruolo dei criteri ESG come leva strategica per la crescita e la competitività delle imprese.



### ESG E SOSTENIBILITÀ NELLA SUPPLY CHAIN: DA OBBLIGO NORMATIVO A VANTAGGIO COMPETITIVO

Francesco Ventura, Founder & CEO, VDP Gianmarco Ponticelli, Vicepresidente, Fondazione ENEF Simone Saviantoni, Principal Sustainability, AFRY Management Consulting Marco Zanolli, General Manager, ASTL Benedetta Piscitelli, ALIS Channel Eleonora Peroni, Sales Account Manager & Partner, Up2You Luigi Dalla Pozza, Responsabile Relazioni esterne, GPS srl Alfredo Guacci Esposito, Counsel, Watson Farley & Williams Massimo Bagatti, Direttore Commerciale, ESG RENT

# Venerdì 13 marzo 2026

## ALIS HUB: LE ROUNDTABLE DELLA GIORNATA CONCLUSIVA



### COMUNICARE IL FUTURO: INNOVARE OGGI PER CRESCERE DOMANI

Luca Padovani, AD, Linde Material Handling Verona SpA Francesco Rogato, Head of Shipping, AITHER  
Michela Mauri, Segment Manager Airports & Ports, Schneider Electric Spa Elisabetta Gallina, Giornalista  
Pietro Romano, Gamma Invest Claudio Stamile, Manager of AI R&D & Market Solutions, Fastweb + Vodafone  
Francesco Nigro, Head of Business Development, Risk & Analytics, WTW



### DALLA VISIONE ALL'AZIONE: STRATEGIE E OPPORTUNITÀ DEI NUOVI SCENARI DI MERCATO

Abramo Vincenzi, CEO, ACCUDIRE Lorenzo Inglese, Supply Chain Director, Lyreco Italia Alessandro Curioni,  
Fondatore e Presidente di Di.Gi. Academy, Sergio Luciano, Direttore Economy e ALIS Magazine Alberto Maggi,  
CEO, Multitrax Sabrina Loner, E Mob | Product | Homologation Director, Volvo Trucks Italia Andrea Botti,  
Sustainability Expert, EETRA

Il palco di ALIS HUB nel padiglione 2 ha chiuso i lavori dell'edizione 2026 con due tavole rotonde dedicate ai temi della comunicazione, dell'innovazione e degli scenari di mercato. Un confronto conclusivo che ha riunito imprese, esperti e stakeholder per riflettere sulle sfide future del settore.

In apertura, la sessione "Comunicare il futuro: innovare oggi per crescere domani", moderata da Elisabetta Gallina, ha visto il contributo di rappresentanti del mondo industriale, tecnologico e della consulenza, offrendo una panoramica sulle strategie di comunicazione e innovazione a supporto della crescita sostenibile delle imprese.

A seguire, la roundtable "Dalla visione all'azione: strategie e opportunità dei nuovi scenari di mercato", moderata da Sergio Luciano, ha approfondito le dinamiche evolutive del settore tra trasformazione digitale, supply chain e competitività, con il contributo di manager ed esperti provenienti da realtà industriali e innovative.

Dall'ultima giornata è emersa con forza la necessità di proseguire nel percorso di collaborazione tra imprese e istituzioni per affrontare le sfide della transizione e cogliere le opportunità offerte dai nuovi modelli di sviluppo.

Anche per il 2026 il bilancio di ALIS HUB si conferma più che positivo: numerosi momenti di confronto, elevata qualità dei contenuti e ampia partecipazione di operatori e stakeholder hanno consolidato il ruolo centrale della piattaforma nel dibattito su logistica e trasporti.



# Il partner per l'energia del futuro

**Sistema Energy** progetta e realizza soluzioni fotovoltaiche in autoconsumo per le aziende, guidandole in un percorso di transizione energetica rapido, **chiaro** e **affidabile**. Grazie all'esperienza ultradecennale e multidisciplinare del team, offre soluzioni **PPA on-site** su misura, che trasformano l'energia in un **vantaggio competitivo**.



[sistemaenergy.it](http://sistemaenergy.it)

# ALIS PER IL SOCIALE: UNA CRESCITA CONDIVISA

**L**etExpo 2026 ha potuto contare, come nelle precedenti edizioni, su un intero padiglione interamente dedicato al mondo del sociale e del terzo settore con un ricco programma dedicato, con momenti di intrattenimento ed attività sportive e, soprattutto, con la partecipazione attiva di 50 realtà (tra ETS, APS, onlus, fondazioni, ASD, associazioni no profit ed organizzazioni di volontariato) radicate su tutto il territorio nazionale ed impegnate quotidianamente nelle attività di inclusione, volontariato, solidarietà, ricerca scientifica e nel sostegno alle fasce più deboli. Il padiglione 1 di "ALIS per il Sociale", che ha potuto contare per questa quinta edizione anche sul patrocinio del Ministro delle Disabilità - a testimonianza della vicinanza, dell'attenzione e della grande sensibilità mostrata anche quest'anno dal Ministro Alessandra Locatelli - oltre alla consueta disponibilità e supporto del Comune di Verona con l'Assessorato alle Politiche Sociali.

Di seguito i partecipanti di quest'anno, che hanno avuto l'opportunità di presentare ed esporre le loro attività, i loro progetti solidali, le loro iniziative benefiche: AGBD Associazione Sindrome di Down; A.M.I.C.I. ETS; A.N.I.Ma.S.S. ODV - Associazione Nazionale Italiana Malati Sindrome di Sjogren; ABEO ODV Verona; ADOCES Verona - Associazione Donatori Cellule Staminali Empoietiche di Verona e Provincia ODV; AIAS - Associazione Italiana Assistenza Spastici; AIL - Associazione Italiana contro le Leucemie; Linfomi e Mieloma - Sezione Verona ODV; Amici senza Barriere - Daniela Zamboni O.D.V.; APS Equestre Horse Valley Asd; ASD Lastrigiana; ASD Keleuthos APS Centro Studi Educativi; Associazione A.G.A.R.A.S.; Associazione Alzheimer Verona ODV; Associazione Anziani e Disabili "La cancellata" ONLUS Verona; Associazione Dopolavoro Ferroviario di Verona (DLF); Associazione Progetto Sorriso ODV; Associazione Radio Studio Verona APS; As-

soviazione Villa Buri Onlus; Azienda ULSS 9 Scaligera; Banca delle Visite ETS; BeGreat Srl; Centro Polifunzionale Don Calabria Fondazione ETS; CAI Club Alpino Italiano - Sezione Tregnago; CAI Club Alpino Italiano - Sezione Verona; Comitato Italiano per l'UNICEF - Fondazione ETS; Consiglio Italiano per i rifugiati - ETS; Cooperativa di Solidarietà Lautari Onlus; Croce Bianca Verona ODV-ETS; DBA Italia ODV; FEVOSS ODV Federazione di servizi di Volontariato Socio Sanitario; Fondazione Costruiamo il Futuro ETS; Fondazione Fevoss Santa Toscana; Fondazione Grimaldi Ente Filantropico; Fondazione Occhi Azzurri Impresa Sociale; Fondazione Santobono Pausilipon; Gi.A.DA. APS Verona; Gruppo ASPERGER Veneto ODV; Il Sorriso Arriva Subito - ISAS; Il Sorriso di Beatrice ODV; Il sorriso di Stefano Associazione ODV con la squadra El niño con il sorriso; L'Acero di Daphne ODV; ODV Più di Uno ETS; Società Cooperativa Sociale Ape'n Down; Te-



Inaugurazione padiglione ALIS per il Sociale a LetExpo 2026



Federico Bricolo, Eugenio Grimaldi, Ministro A. Locatelli e Guido Grimaldi alla premiazione del LetExpo Junior Cup con le maglie Hellas Verona 4 Special



Torneo inaugurale\_Team ALIS vs. Team Verona



Il Ministro Salvini con le associazioni del padiglione 1



Torneo inaugurale\_Team Verona con il capitano Damiano Tommasi vs. Team Comfoter Esercito con il capitano Vito Galantino



Diana Fabrizi, relazioni istituzionali ALIS, con il Ministro Alessandra Locatelli

atro Scientifico S.C.S.; U.N.I.V.O.C. Unione Nazionale Italiana Volontari Pro Ciechi - Sezione di Verona; Un calcio Per Tutti Onlus ETS.

Il programma del padiglione 1 di LetExpo 2026 si è aperto con una partecipata ed apprezzata esecuzione di brani musicali a cura della Fanfara della Brigata alpina "Julia" dell'Esercito Italiano, che hanno dato il via alla vera e propria inaugurazione con il taglio del nastro effettuato dal Presidente di ALIS Guido Grimaldi, Presidente di ALIS per il Sociale Eugenio Grimaldi, Presidente di Veronafiere Federico Bricolo, Assessore del Comune di Verona

Luisa Ceni e tutte le organizzazioni ed associazioni espositrici, che hanno poi presentato le rispettive realtà moderati da Maria Baleri e Andrea Cicini. Non solo inaugurazione però. Quest'anno il padiglione dedicato al terzo settore e al sociale è stato il punto di incontro per visite istituzionali (ad iniziare da quella del Vicepresidente del Consiglio Matteo Salvini proprio nella prima giornata), toccanti testimonianze, esibizioni musicali, spettacoli di circo contemporaneo (con la rappresentazione dei Circensemata - i Giocolieri della Val Di Fassa) e, soprattutto, tanti momenti sportivi che hanno avuto il merito di

evidenziare ancora di più l'aspetto della solidarietà e dell'inclusione sociale e hanno catturato l'attenzione di visitatori, giovani, espositori, atleti. Nella giornata inaugurale, molto importante la sessione "Let's Play!" introdotta dai saluti di Danilo Merlo, Presidente Freedom FC Women, e Zaccaria Tommasi, Responsabile Area Tecnica femminile Hellas Verona Women, che hanno introdotto la Partita amichevole di calcio femminile tra Primavera Hellas Verona Women e Primavera Freedom FC Women. Martedì 10 marzo si è concluso con il coinvolgente e simbolico momento partecipativo del Quadrangolare inaugurale tra le squadre Team ALIS, Team LetExpo, Team Comfoter Esercito e Team Verona con giocatori ex-Gialloblù capitanati dal Sindaco della città di Verona Damiano Tommasi. Nella seconda giornata, oltre alla firma del pallone per la ricerca scientifica, si è tenuta l'emozionante presentazione del libro "Ero cintura nera, e le ho prese da una mosca" a cura dell'autore Massimo Formiga (dipendente di Veronafiere): una storia di coraggio e resilienza che dal trauma subito per un incidente porta a una nuova rinascita. Si è poi svolto il Triangolare di solidarietà "LetExpo Social Match", in-

trodotto dall'esibizione lirica di Daniela Cavicchini, soprano volontaria dell'Associazione GIADA, e disputato tra le squadre Nazionale Giornalisti, Nazionale TikTokers e Team Amici della Ricerca sulla SLA. Anche questo torneo ha dimostrato come il calcio possa essere uno strumento efficace di sensibilizzazione e solidarietà e, in particolare, ha rappresentato l'occasione per presentare, da parte del Prof. Gianluigi Zanusso dell'Università degli Studi di Verona, l'innovativo progetto di ricerca sulla SLA 'DEFINEALS', sostenuto da AriSLA. Il secondo e il terzo giorno hanno inoltre ospitato il consueto torneo di calcio a 5 "LetExpo Champions Cup", disputato tra le squadre Team Amici della Ricerca sulla SLA, Team Fondazione Grimaldi "Spes Clus Custodes" e Team Verona All Stars, mentre nella giornata di giovedì si è tenuto il bellissimo Quadrangolare di calcio inclusivo "LetExpo Junior Cup" che ha visto sfidarsi le squadre giovanili di ASD Lastrigiana, El Niño col Sorriso, Hellas Verona For Special e Un Calcio per Tutti onlus. Questo torneo è uno degli appuntamenti più sentiti, intensi e partecipati di LetExpo e, anche quest'anno, alla premiazione dei giovani atleti ha preso parte il Mini-

stro Alessandra Locatelli (che ha anche visitato con grande coinvolgimento tutte le associazioni espositrici del padiglione) insieme a Guido Grimaldi, Eugenio Grimaldi e Federico Bricolo. A LetExpo, come sempre, ampio spazio viene dato ai confronti e ai dibattiti e anche in questo caso il mondo del sociale è stato protagonista. Sul palco di Casa ALIS sono intervenuti nel panel IL RUOLO DI SOCIETÀ, MONDO DEL LAVORO E TERZO SETTORE PER COSTRUIRE UNA VERA INCLUSIONE, moderati da Massimo Gilletti, Alessandra Locatelli, Ministro per le Disabilità, Nicola Graziano, Presidente Unicef Italia, Eugenio Grimaldi, Presidente ALIS per il Sociale, Flavia Matrisciano, Direttore Generale Fondazione Santobono Pausilipon e Walter Rizzetto, Presidente Commissione Lavoro Camera dei Deputati; mentre nella sessione LA VOCE DELLE ASSOCIAZIONI DI ALIS PER IL SOCIALE, moderata da Andrea Cicini, hanno partecipato: Mauro Albano CAI (Club Alpino Italiano) sezione di Verona, Andrea Amighini, Società Cooperativa Sociale Ape'n Down, Cristina Detti, Un calcio per tutti onlus, Lucia Marotta, Associazione nazionale italiana malati Sindrome di Sjogren, Stefano Regondi, CIR (Con-



Visitatori nel padiglione 1



Il Presidente di ALIS per il Sociale Eugenio Grimaldi nel padiglione 1



le attività sociali nel padiglione 1



Andrea Bonina, ALIS Service, consegna le medaglie del torneo di calcio femminile



Maria Baleri intervistata da Radio Studio Verona



lo spettacolo dei Circensemia

siglio Italiano per i Rifugiati) e Claudio Eugenio Scarmagnani, Progetto Sorriso. Sul palco di ALIS Café invece, nel panel IMPRESE E TERZO SETTORE A CONFRONTO PER COSTRUIRE VALORE CONDIVISO moderato da Roberto D'Antonio e Beatrice Tacchini di ALIS Channel, sono intervenuti come relatori, tra gli altri: Andrea Bonomelli, Presidente Comunità Lautari, Eugenio Grimaldi, Presidente ALIS per il Sociale, Flavia

Matrisciano, Direttore Generale Fondazione Santobono Pausilipon e Anna Maria Nalini, Presidente Associazione Gi.A.DA. APS Verona. Il ringraziamento per il successo del padiglione 1 va in primis a tutte le organizzazioni presenti, chi per il primo anno e chi continuando a dare fiducia al progetto di LetExpo, e ovviamente anche allo staff di ALIS e Veronafiere insieme anche al presentatore e commentatore delle gare Max Menegon,

agli arbitri delle gare calcistiche, ai tecnici audio e service, al presidio sanitario sempre presente. Per ALIS è prioritario mettere a confronto mondo pubblico e mondo privato e, in questo caso specifico, è prioritario anche prestare massima attenzione nei confronti delle imprese, del Terzo Settore e di tutti coloro che, ogni giorno, contribuiscono a fare sistema, sostenendo la coesione sociale e la crescita del Paese.



# Da sempre innoviamo il mondo del lavoro

Da 50 anni siamo protagonisti di un'evoluzione costante.  
Perché le **esigenze** delle persone cambiano e le aziende hanno bisogno  
di **strumenti concreti** per rispondere alle **nuove aspettative**.

Edenred offre **soluzioni digitali** e **flessibili** che  
migliorano la **qualità della vita** di chi lavora e sostengono  
la **crescita delle organizzazioni**.



Scopri di più su  
[edenred.it](https://edenred.it)





## **Ticket Restaurant®**

Il **buono pasto** più diffuso e utilizzato in Italia, per **qualsiasi occasione**.



## **Buono Acquisto**

Soddisfa ogni desiderio per le **spese di tutti i giorni** e lo **shopping**.



## **Welfare**

Strumenti **100% digitali** e servizi **su misura**, per ogni esigenza.



## **Engagement**

La soluzione con **sconti e convenzioni**, per aumentare il **coinvolgimento**.

**Edenred. Da sempre. Ovunque.**



# GEPOLITICA, DAZI E SUPPLY CHAIN GLOBALI AL CENTRO DEL TRADE & COMPLIANCE SUMMIT

L'evento dedicato ai temi del commercio internazionale si terrà a maggio in un castello storico di Parma

*di Mattia Carbognani*

In un momento storico caratterizzato da crescenti tensioni geopolitiche, politiche commerciali sempre più aggressive e normative internazionali in continua evoluzione, le imprese si trovano ad affrontare uno scenario di crescente complessità nella gestione delle operazioni con l'estero. Il ritorno dei dazi su numerosi prodotti industriali, l'utilizzo delle tariffe come strumento di politica economica e strategica, le tensioni sui corridoi logistici internazionali e l'aumento delle restrizioni commerciali stanno modificando in modo profondo il contesto nel quale operano le aziende europee.

In questo scenario nasce il Trade & Compliance Summit, l'evento dedicato ai temi del commercio internazionale, della compliance doganale e della gestione dei rischi nelle filiere globali, che si terrà il 22 maggio a Parma, all'interno di una location particolarmente suggestiva: un castello storico nel cuore del territorio parmense. Il Summit rappresenterà un momento di confronto tra imprese, operatori logistici e professionisti che ogni giorno si confrontano con le sfide della globalizzazione, con l'obiettivo di analizzare in chiave operativa le trasformazioni che stanno interessando il commercio internazionale.

Negli ultimi mesi, infatti, le tensioni geopolitiche hanno riportato al centro del dibattito il ruolo strategico delle politiche tariffarie e delle normative commerciali. I dazi statunitensi su acciaio, alluminio e numerosi prodotti industriali europei sono tornati a incidere sulle esportazioni delle imprese, mentre nuovi strumenti di difesa commerciale e misure restrittive stanno

**Mattia Carbognani**

Ceo dello Studio Carbognani

**CARBOGNANI**  
Global Trading Consultants

modificando gli equilibri tra i principali blocchi economici mondiali.

Parallelamente, le crisi geopolitiche che coinvolgono diverse aree del mondo stanno mettendo sotto pressione le catene di approvvigionamento globali, con ripercussioni sui trasporti marittimi, sui costi energetici e sull'affidabilità dei flussi logistici internazionali.

In un contesto di questo tipo, aspetti come classificazione doganale, export control, gestione contrattuale delle operazioni internazionali diventano elementi determinanti per la sostenibilità economica delle operazioni commerciali. Il Trade & Compliance Summit nasce proprio per affrontare questi temi con un approccio concreto e multidisciplinare.

Durante l'evento, relatori di massimo livello provenienti dal mondo della consulenza e dell'operatività delle filiere

internazionali analizzeranno alcuni dei temi oggi più strategici per le imprese:

- l'evoluzione delle politiche tariffarie globali e l'impatto dei dazi sulle esportazioni europee;
- la crescente centralità della compliance doganale nei processi decisionali aziendali;
- la gestione dei rischi geopolitici nelle supply chain internazionali;
- le implicazioni operative per le aziende produttrici e per gli operatori logistici;
- il ruolo della logistica internazionale nella stabilità dei flussi commerciali.

Il Summit si rivolge infatti non soltanto alle imprese manifatturiere ed esportatrici, ma anche agli operatori della logistica, ai trasportatori, agli

spedizionieri e ai professionisti del commercio internazionale, sempre più coinvolti nella gestione di un contesto normativo e geopolitico complesso. La crescente instabilità del quadro internazionale rende sempre più evidente come la compliance doganale non possa più essere considerata un semplice adempimento tecnico, ma rappresenti oggi una vera e propria leva strategica per la governance delle filiere internazionali.

Comprendere in anticipo l'impatto di nuovi dazi, strutturare correttamente i flussi commerciali, gestire con attenzione origine e classificazione delle merci e presidiare i profili normativi delle operazioni internazionali significa oggi proteggere la marginalità aziendale e rafforzare la resilienza delle imprese.

Il Trade & Compliance Summit del 22 maggio nasce proprio con questo obiettivo: cre-

are un momento di dialogo ad alto livello tra imprese e operatori del settore, per analizzare insieme le trasformazioni in atto nel commercio internazionale e individuare strumenti concreti per affrontare le sfide dei mercati globali.

Tutte le informazioni sull'evento sono disponibili al seguente link: <https://trade-compliance-summit.carbognani.srl/>

Gli associati ALIS potranno inoltre usufruire di uno sconto del 10% sull'iscrizione, utilizzando il codice promozionale ALIS10 in fase di registrazione. In un contesto in cui dazi, geopolitica e normative internazionali stanno ridefinendo gli equilibri del commercio globale, momenti di confronto come il Trade & Compliance Summit rappresentano un'occasione preziosa per rafforzare la consapevolezza delle imprese e sviluppare una visione strategica delle operazioni internazionali.

# MEDIOLANUM GRANDI PATRIMONI



Diego Selva  
Direttore Investment Banking  
Banca Mediolanum S.p.A.

Silvia Lazzarini  
Direttore Generale  
Mediolanum Fiduciaria S.p.A.

Stefano Volpato  
Direttore Commerciale  
Banca Mediolanum S.p.A.

Alberto Lionello Martini  
Direttore Wealth Management  
Banca Mediolanum S.p.A.

**LA CONSULENZA DEDICATA  
ALLA GESTIONE DEI GRANDI PATRIMONI**  
UN TEAM DI PROFESSIONISTI CON COMPETENZE ELEVATE  
AL FIANCO DELLE FAMIGLIE ITALIANE

CONSULENZA EVOLUTA

PASSAGGIO GENERAZIONALE

SERVIZI FIDUCIARI

WEALTH PLANNING

ASSET PROTECTION

INVESTMENT BANKING

**mediolanum**  
PRIVATE BANKING

# FERIE DEI MARITTIMI, SOLUZIONI IN ALTO MARE

La sentenza della Corte di Cassazione ha aperto una delicata questione di riallineamento dei valori contrattuali

*di Tiziano Minuti*

ormai nota sentenza della Corte di Cassazione, sezione lavoro, n. 25120 del 12 settembre 2025

estende anche ai lavoratori marittimi un principio in astratto condivisibile, quello cioè della comparabilità della retribuzione dei giorni di ferie con quella dei giorni di effettivo lavoro al fine di evitare un effetto disincentivante verso questo istituto contrattuale di estrema delicatezza. È utile preliminarmente chiarire che i marittimi erano stati esclusi da quest'applicazione in ragione della "specialità" del lavoro marittimo, ossia per quelle norme – contenute principalmente nel Codice della Navigazione, ma anche rivenienti dalla legislazione sovranazionale – che lo regolano in maniera specifica dato l'ambiente di lavoro particolare (la nave), i rischi della navigazione e la natura internazionale dell'attività. Tutta la contrattazione collettiva – nazionale e aziendale – poggia su queste fondamenta.

Ora, accade che la suprema Corte abbia deciso di superare questa impostazione, saltandola a piè pari e riscrivendo le premesse del sistema negoziale del settore. Che dire? Nulla quaestio. Se non per il fatto, tutt'altro che trascurabile, che gli accordi in corso di vigenza sono stati stipulati e sottoscritti (da entrambe le parti, ma in particolare dalle imprese e dalle associazioni datoriali) previa un'accurata valutazione dei costi che adesso – dovendosi calcolare sulla retribuzione delle giornate di ferie istituiti all'epoca esclusi – risulterebbe seriamente sottostimata. Di qui la posizione di Confitarma, Assarmatori e delle associazioni del rimorchio, che chiedono ai sindacati nazionali un riallineamento dei valori contrattuali "a

saldi invariati", senza cioè costi aggiuntivi impropri, anche perché determinati da un terzo non stipulante. Ciò consentirebbe di avviare i prossimi negoziati di rinnovo evitando un doppio impatto economico per le imprese del settore.

Questo, tuttavia, riguarda il futuro. Il tema più delicato riguarda il passato (e, conseguentemente, il presente, che diventa "passato" per ogni giorno di mancata armonizzazione). Mentre già si assiste a un profluvio di atti di "diffida e messa in mora", sono in corso accurati approfondimenti da parte di consulenti legali di parte datoriale sui termini di prescrizione e sulle voci salariali da computare anche sulla retribuzione delle giornate di ferie, questioni giuridico/tecniche di assoluta rilevanza soprattutto per le ricadute economiche che potranno produrre alle aziende del settore.

Il punto, però, è che le regole stanno cambiando a partita in corso. È come se il ministro dei Trasporti stabilisse che il via libera semaforico non avviene più a luce verde, ma a luce blu, e decidesse di multare tutti coloro che sono passati col verde da quando hanno preso la patente! Con buona pace della "certezza del diritto" caposaldo della nostra cultura giuridica.

L'assoluta buona fede e correttezza delle imprese nell'applicazione dei contratti collettivi, nazionali e di secondo livello, potrebbe dunque giustificare un intervento normativo che le esenti dal gravame degli arretrati. L'auspicio è che almeno essa sia adeguatamente valorizzata in giudizio o in eventuali accordi sindacali extragiudiziali che, tuttavia, allo stato non sembrano una prospettiva tangibile, considerata la natura giuridica dell'istituto delle ferie.

#### Tiziano Minuti

Human Resources  
Communications Manager  
Caronte & Tourist





**Stefania Accardi**

Responsabile Ufficio Avvocatura  
Adsp Mar Tirreno centro-settentrionale



# LA RIFORMA DELLA GOVERNANCE PORTUALE

Il disegno di legge di riforma della Legge 28 gennaio 1994, n. 84:  
assetto sistemico, criticità applicative e prospettive di coordinamento

*di Stefania Accardi*

## Civitavecchia

Il porto



Il disegno di legge di riforma della L. 84/94 si presenta come un intervento di riassetto organico della governance portuale italiana, destinato a incidere in modo strutturale sull'equilibrio tra programmazione strategica nazionale, gestione territoriale degli scali e finanziamento delle infrastrutture marittime. In linea di continuità con il percorso di razionalizzazione, avviato dal D.Lgs. 169/2016, si rafforza la dimensione unitaria del sistema, riconducendo alla competenza statale la realizzazione delle infrastrutture strategiche

e raccordando tale opzione con gli obiettivi di integrazione funzionale nella Rete transeuropea dei trasporti.

L'ampliamento delle finalità della legge n. 84/1994 (art. 1 Ddl), con l'esplicita inclusione della progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, segna un primo passaggio concettuale rilevante. L'infrastruttura portuale viene elevata a oggetto di programmazione statale diretta, con conseguente legittimazione di un intervento centrale in sede di indirizzo e nella fase

attuativa. Questa evoluzione potrebbe tuttavia comportare un profilo problematico legato al coordinamento con la competenza concorrente delle Regioni ai sensi dell'articolo 117 Cost. La soluzione, già in parte accolta nell'architettura del testo, potrebbe essere rafforzata attraverso una formalizzazione più incisiva, prevedendo che l'individuazione delle infrastrutture strategiche avvenga previa intesa in sede di Conferenza Unificata, così da consolidare la legittimazione costituzionale dell'intervento statale e prevenire conflitti di attribuzione.

**“ La configurazione della Porti d'Italia Spa come soggetto in house, interamente partecipata dal Mit e dal Mef, consente l'affidamento diretto delle opere strategiche, in coerenza con la qualificazione delle relative attività come servizi di interesse economico generale ”**

## Ravenna

Il porto



Il perno operativo della riforma è rappresentato dall'art. 2, che istituisce la Porti d'Italia S.p.A., interamente partecipata dal ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La configurazione come soggetto in house consente l'affidamento diretto delle opere strategiche, in coerenza con la qualificazione delle relative attività come servizi di interesse economico generale ai sensi dell'articolo 106 TFUE. Il modello societario assicura flessibilità organizzativa e rapidità esecutiva ma pone la

necessità di delimitare il perimetro delle funzioni affidate, per evitare sovrapposizioni con le competenze delle AdSP e garantire piena compatibilità con la disciplina europea sugli aiuti di Stato. In questa prospettiva appare opportuno specificare i criteri di qualificazione degli interventi come "strategici", introducendo parametri oggettivi legati all'inserimento nelle reti TEN-T, all'impatto intermodale o alla rilevanza macroeconomica dell'opera, così evitando incertezze applicative rispetto alla disciplina sugli aiuti di Stato, garantendo una chiara sepa-

razione contabile tra attività istituzionali ed eventuali attività di mercato e riducendo il rischio di contenzioso in sede europea.

Su altro fronte, la tipizzazione normativa introdotta dall'art. 3, degli interventi in nuove opere, manutenzioni straordinarie e manutenzioni ordinarie costituisce uno degli elementi ordinanti del nuovo sistema. Le prime due categorie, ove qualificate come strategiche, sono affidate alla competenza della società statale, mentre alle AdSP restano le funzioni di gestione ordinaria, pianificazione e ri-

lascio delle concessioni. Tale riparto appare coerente con un principio di specializzazione funzionale ma impone un coordinamento procedurale stabile tra livello centrale e territoriale, al fine di evitare disallineamenti tra progettazione strategica e assetto pianificatorio locale. In questa direzione, una possibile soluzione potrebbe essere data dalla previsione di conferenze di servizi permanenti tra Porti d'Italia e singole AdSP, con funzioni di monitoraggio congiunto dello stato di avanzamento dei progetti e di raccordo tecnico-amministrativo.

# OROSCOPO

a cura di Cassandra

## ARIETE

Questo è il vostro momento: energia da vendere sia fisica che mentale, buona disposizione verso i cambiamenti, senza riserve. Saturno vi renderà efficienti e organizzati: sul lavoro questo vi sarà molto utile e riuscirete e metterete in pratica le vostre idee senza difficoltà. Marte e Mercurio vi aiuteranno a definire i vostri obiettivi e a vedere di realizzarli. Qualche tensione in famiglia ove tenderete a voler esercitare un controllo eccessivo: moderatevi.

## TORO

Positività sarà la parola chiave di questo mese: Venere vi renderà più aperti e fiduciosi nell'istaurare nuove relazioni, vi renderà piacevoli i momenti passati con gli amici e la socialità ne avrà da guadagnare. Si risveglieranno i sensi e sarete appassionati e spontanei, vi godrete al meglio questo inizio di primavera. Anche i rapporti con fratelli e sorelle saranno giocosi, improntati al buon vivere. Novità in campo finanziario.

## GEMELLI

Vi sentirete bene, in forma e desiderosi di nuovi incontri, stimolanti dal punto di vista della comunicazione, dello studio e del dialogo: Mercurio vi sarà di sostegno. In ambito professionale potrebbero esserci delle tensioni dovute più al vostro umore ballerino e impulsivo che non a problemi pratici: nella seconda parte del mese la situazione migliorerà e riuscirete a imporvi con buoni argomenti e facilità di esposizione.

## CANCRO

Vi sentirete stanchi e desiderosi di pace, di stare per conto vostro e meditare sui fatti importanti che vi hanno scossi recentemente. Saturno e Nettuno in aspetto critico non aiuteranno: vi sentirete a tratti un po' depressi e a tratti confusi, nervosi: sarete portati ad isolarvi un po' per ritrovare la vostra vena "mistica" e per riprendere studi in questa direzione che avevate interrotto tempo fa. Per contro avrete buone possibilità e novità in ambito professionale dove Venere vi sarà amica.

## PESCI

Se non vi lascerete trascinare da un umore fluttuante questo mese potrete impegnarvi con determinazione e rinnovata creatività a ritagliarvi un posto nel mondo: sarete consapevoli delle vostre qualità e delle vostre possibilità e con buona energia troverete il modo di farvi conoscere dagli altri nella vostra espressione migliore. Non dimenticatevi di avere cura di voi stessi, del vostro corpo e della vostra anima che con tanti impegni potreste tralasciare.

## LEONE

Questo mese la parola d'ordine sarà condivisione: avrete modo grazie al sostegno di Saturno e Nettuno di risolvere una serie di questioni noiose che vi affliggono da tempo, delle quali vi sentite responsabili, con una rinnovata creatività. Saranno soluzioni a lungo termine che saranno utili anche a chi vi è vicino. L'energia non vi mancherà e con il sostegno di Venere potrete impiegarla nelle relazioni che saranno soddisfacenti.

## ACQUARIO

Con lucidità e prontezza questo mese potrete dedicarvi a rinforzare la vostra situazione finanziaria e vi dedicherete con inusuale interesse a questo settore della vostra vita: buone capacità relazionali, comunicazione facilitata da un Mercurio propizio e una determinazione che non sempre vi è familiare grazie a Marte riuscirete ad ottenere ottimi risultati. Scarsa risposta invece nelle relazioni, specie in famiglia, dove troverete qualche resistenza.

## VERGINE

Con Mercurio e Marte contrari inizierete il mese con fastidio, con piccole noie di salute, nervosismo e tensione ansiosa: cercate di non riflettere sul lavoro queste problematiche o vi troverete a discutere con i colleghi per ogni piccola cosa. Sarete di umore ballerino e vedete nemici anche dove non ce ne sono. Venere in compenso vi porterà piaceri in ambito sociale, momenti piacevoli con gli amici e nuovi interessanti incontri.

## CAPRICORNO

Pur essendo un mese non particolarmente sereno con Saturno e Nettuno in aspetto critico che vi renderanno la vita dura nell'ambiente immediato, avrete buone intuizioni e lucidità per portare avanti progetti interessanti in ambito finanziario che potranno soddisfare le vostre ambizioni: acquisizioni interessanti vi faranno dimenticare le rogne e il supporto di Venere vi darà un periodo felice in famiglia.

## SAGITTARIO

Periodo molto positivo per voi: sarete attivi in ogni ambito e riuscirete a completare una serie di progetti che avevate in corso con grande soddisfazione. Il meglio lo avrete in ambito familiare dove vi proprorete obiettivi audaci che si riveleranno solidi e nello stesso tempo leggeri e creativi. Nella seconda metà del mese l'interesse si sposterà in ambito intellettuale: nuovi studi e grande vivacità soddisferanno il desiderio di novità.

## SCORPIONE

Avrete questo mese una grande capacità dialettica, comunicazione fluente e sarete convincenti in ogni direzione: in famiglia soprattutto riuscirete ad essere al top e avrete grandi soddisfazioni specie con i figli: porterete avanti progetti coinvolgenti e creativi, per il piacere di tutti, progetti solidi che avranno vita lunga. Sarete vivaci anche sessualmente e renderete onore alla vostra fama di grandi esperti della materia.

## BILANCIA

Vi sentirete stanchi e un po' confusi: Saturno e Nettuno in aspetto critico porteranno qualche malessere e un po' di maretta sul lavoro: ci saranno ritardi e fraintendimenti con i colleghi che renderanno problematico il raggiungimento degli obiettivi che vi siete preposti. Venere propizia vi consentirà di avere momenti sereni con il partner che vi faranno superare le piccole negatività. Dopo la metà del mese recupererete anche una buona energia.

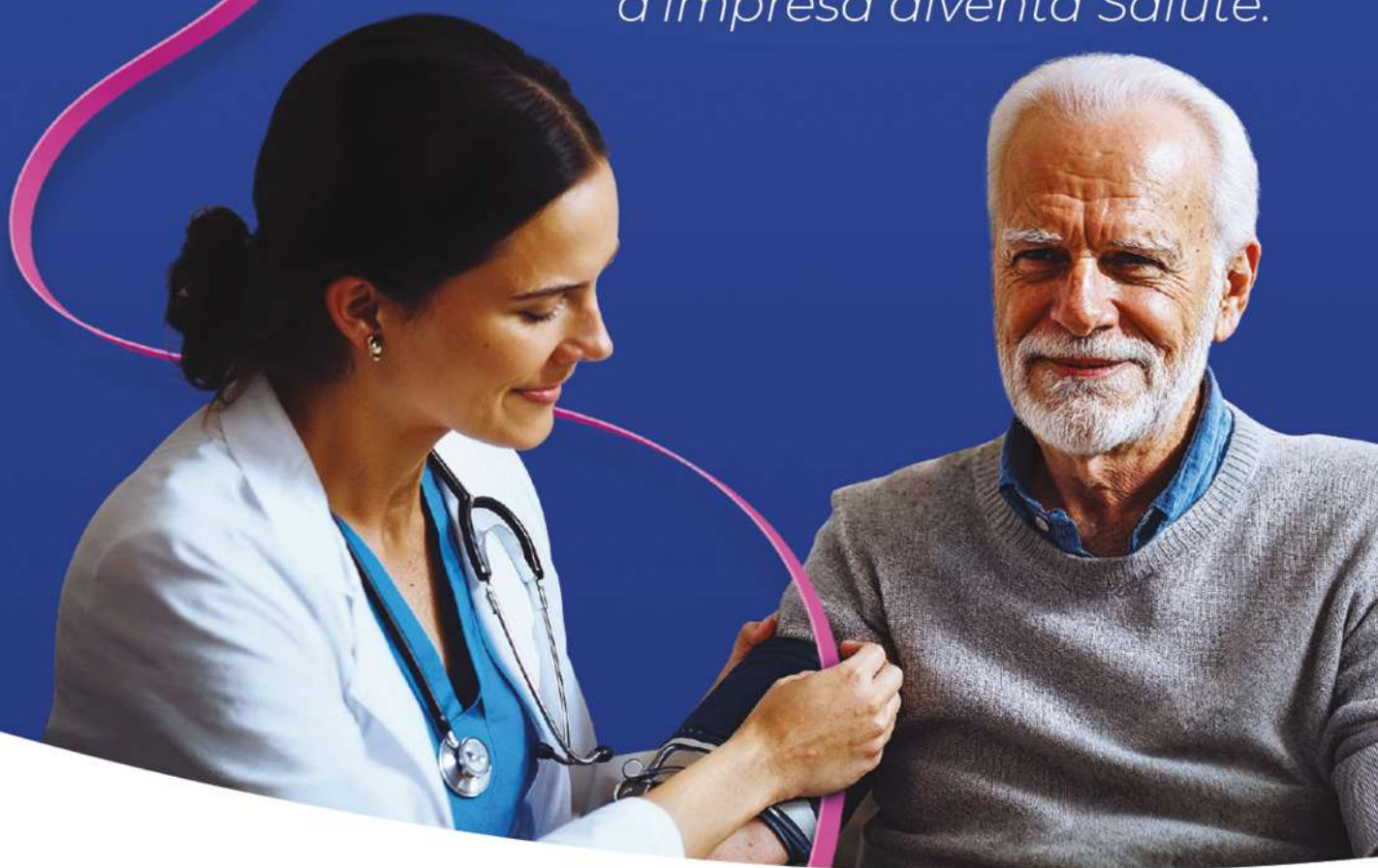


Un caffè sospeso  
migliora la giornata, una

*visita  
donata*

migliora la vita.

*La responsabilità sociale  
d'impresa diventa Salute.*



Protezione e sicurezza diventano Salute e Benessere per le persone. Scegli Banca delle Visite come progetto di impatto sociale per la tua impresa: insieme per una comunità più forte, sana e proiettata al futuro.



[info@bancadellevisite.it](mailto:info@bancadellevisite.it)



**La Banca  
delle Visite**

[www.bancadellevisite.it](http://www.bancadellevisite.it)

Una giornata di formazione e networking  
dedicata alla **trade compliance**  
e alla **sostenibilità** in una location storica

**Workshop, one-to-one  
e cena di gala.**

**22-05-26**

Castello di Felino  
Parma

# Trade Compliance Summit



**Scopri il programma  
e prenota il tuo biglietto**