

Rassegna Stampa

17 Novembre 2026

Indice

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA 6

Multirail, nuovo treno merci tra il Portogallo e Barcellona da febbraio 2027 7
shipmag.it - 16/11/2026

Nuovo servizio per il terminal intermodale di Vicenza della Ignazio Messina & C 8
messaggeromarittimo.it - 16/11/2026

Frecciarossa Bolzano - Roma confermato anche in inverno 10
ferrovie.info - 16/11/2026

Legge di Bilancio, Conftrasporto: più risorse per flotte ed energia 12
trasportale.it - 16/11/2026

FFS, la rete ferroviaria svizzera ripristina la corrente dopo un blackout in soli 5 minuti 14
ferrovie.info - 16/11/2026

Roma Termini, dal 16 al 21 novembre lavori notturni di rinnovo dei deviatoi 16
Ferrovie.it - 16/11/2026

Micronews ferroviarie del 16 novembre 2026, le notizie in aggiornamento 18
ferrovie.info - 16/11/2026

Where the Hanseatic League meets the Silk Road: the Baltic courts double-landlocked Uzbekistan 21
ship2shore.it - 16/11/2026

Gruppo FS, 25 miliardi di investimenti con il PNRR: raggiunti tutti gli obiettivi 24
Ferrovie.it - 16/11/2026

Porti e logistica nello sciopero Cgil, ma senza ferrovie 26
trasportoeuropa.it - 16/11/2026

Gruppo FS, circa 25 miliardi di investimenti con PNRR, raggiunti tutti i target 28
rottadeitrasporti.it - 16/11/2026

Multirail, in arrivo a febbraio il nuovo treno merci che collegherà Barcellona ed il Portogallo 29
Trasporti-Italia.com - 16/11/2026

Locomotiva Captrain sviata sulla linea Madrid-Ávila 30
trasportoeuropa.it - 16/11/2026

Il puzzle quotidiano di 10mila treni in viaggio in mezzo a 1.300 cantieri 32
LaGazzettaMarittima.it - 16/11/2026

FS, Inchingolo: 25 miliardi di investimenti con PNRR, raggiunti tutti i target 34
lastampa.it - 16/11/2026

Gruppo Fs: Inchingolo, circa 25 mld di investimenti con PNRR. Raggiunti tutti i target 36
FerPress.it - 16/11/2026

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA 37

La Lega Anseatica incontra la Via della Seta, la Lettonia ‘corteggia' l'Uzbekistan 38
ship2shore.it - 16/11/2026

Ve-Na di Navigazione raddoppia in Cina la commessa per un'altra nave general cargo 43
shippingitaly.it - 16/11/2026

I porti liguri in missione a Istanbul per rafforzare i collegamenti con la Turchia 45
corrieremarittimo.it - 16/11/2026

Federico Di Carlo nuovo vertice di Assotir 47
supplychainitaly.it - 16/11/2026

Asse con la Turchia per i porti liguri: a Istanbul traffici e corridoi digitali 48
ship2shore.it - 16/11/2026

Trasporti e logistica, la sfida dell'intermodalità per rilanciare la competitività italiana 49
Italiaoggi.it - 17/11/2026

Droni a idrogeno per consegnare farmaci e materiali sanitari: a Padova decolla la logistica del futuro 52
UominieTrasporti.it - 16/11/2026

The Ligurian port system with Liguria International at Logitrans in Istanbul 55
Informare.it - 15/11/2026

Via alla fase operativa del progetto Padova Sandbox per droni sanitari a idrogeno 57
supplychainitaly.it - 16/11/2026

Ricavi della logistica a 118 miliardi ma margini sotto pressione: M&A e intelligenza artificiale ridisegnano il settore 59
aircargoitaly.com - 16/11/2026

Valichi alpini, l'Europa viaggia senza una regia: e l'Italia paga il prezzo delle frontiere 61
UominieTrasporti.it - 16/11/2026

Trasporto marittimo, Napoli guida le imprese italiane sopra il milione di fatturato 65
messaggeromarittimo.it - 16/11/2026

Notizie dal trasporto e dalla logistica – 16 novembre 2026 67
trasportoeuropa.it - 16/11/2026

Nuova logistica di Ceva Logistics a Piacenza 70
trasportoeuropa.it - 16/11/2026

Porti di Roma e del Lazio: Crescono le crociere +10%, Civitavecchia: bene automotive e container 72
corrieremarittimo.it - 16/11/2026

Autotrasporto, fatturare non basta: come recuperare redditività 74
Trasporti-Italia.com - 16/11/2026

Scania e Acqua Sant'Anna, 5 camion elettrici per una logistica più responsabile 77
trasportale.it - 16/11/2026

Traffico marittimo Asia-USA: l'AI non traina la crescita 79
Logisticanews.it - 16/11/2026

CEVA Logistics ouvre un nouvel entrepôt à Castel San Giovanni 82
Informare.it - 16/11/2026

Best 2026, a Genova si discute il futuro della logistica italiana 83
Informazionimarittime.it - 16/11/2026

Progettare la rete logistica perché costituisca un vantaggio competitivo 84
Logisticanews.it - 17/11/2026

Contra Group rafforza la logistica del freddo e punta sul tailor-made 87
ship2shore.it - 16/11/2026

E-commerce, Black Friday e Natale mettono sotto pressione la logistica: pacchi in crescita del 40% 89
Milanofinanza.it - 16/11/2026

Il fondo della cassetta: un dettaglio che influenza le prestazioni del magazzino automatico 91
logisticaefficiente.it - 16/11/2026

Report Mediobanca: i corrieri espresso in cima per fatturato tra gli operatori di trasporto e logistica in Italia 93
supplychainitaly.it - 16/11/2026

Attacchi informatici colpiscono la logistica nordamericana 96
trasportoeuropa.it - 16/11/2026

Port of Civitavecchia, cruise passengers at +10.8% in the third quarter; stationary goods and ro-ro down 98
Informare.it - 16/11/2026

Cdp sottoscrive il minibond da 12 milioni di Brivio e Viganò 99
trasportoeuropa.it - 16/11/2026

I ritardi nel trasporto marittimo non favoriscono l'air cargo 101
shipmag.it - 16/11/2026

Autorità portuale, i porti del Lazio hanno sempre più peso nel Mediterraneo 102
Ansa.it - 16/11/2026

«Indispensabile trovare soldi per intermodalità, energia e flotte» 104
LaGazzettaMarittima.it - 16/11/2026

Cnpr forum su Trasporti: focus su intermodalità e innovazione 105
repubblica.it - 16/11/2026

Mercato da oltre 112 miliardi 107
Italia Oggi - 17/11/2026

Ocean Economy, le buone pratiche per ridurre l'inquinamento del mare 108
ilsole24ore.com - 16/11/2026

Aeroporto di Padova: al via i test dei droni a idrogeno verde, nel 2027 primi voli per logistica sanitaria 110
FerPress.it - 16/11/2026

Cna, il parlamento rafforzi le misure del Dl Autotrasporto 111
Ansa.it - 16/11/2026

Msc pronta a crescere nella cantieristica Verso l acquisto della tedesca Meyer Werft 112
Il Messaggero - 17/11/2026

Diesel Technic amplia attività logistiche in Germania 114
vietrasportiweb.com - 16/11/2026

L'IA rivoluziona la logistica del Black Friday 115
Italiaoggi.it - 16/11/2026

Sistema Portuale Ligure in Turchia con Liguria International 117
FerPress.it - 16/11/2026

Cantieri Meyer Werft Msc vicina all acquisto 118
Il Mattino - 17/11/2026

Brivio & Viganò: emesso primo minibond da 12 milioni interamente sottoscritto da Cassa Depositi e Prestiti 119
FerPress.it - 16/11/2026

La sfida della mobilità elettrica nella logistica 120
Il Giornale - 17/11/2026

Logistica, efficienza cercasi 121
Italia Oggi - 17/11/2026

A.P. Moller – Maersk inaugura il nuovo polo logistico integrato a Montevideo 123
FerPress.it - 16/11/2026

Autotrasporto: FAI apre la strada ai camion del futuro. Accordo per filiera industriale idrogeno in Italia 124
FerPress.it - 16/11/2026

The Rock-It Company apre un nuovo ufficio regionale a Nashville 125
lastampa.it - 17/11/2026

Priorità a tecnologia e digitale 126
Italia Oggi - 17/11/2026

Intermodalità parola chiave 127
Italia Oggi - 17/11/2026

DACHSER: una rete logistica globale che guarda al futuro 128
Il Giornale - 17/11/2026

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA

PUBBLICAZIONE: shipmag.it
PAESE: ITA
VISITE MENSILI: 49602.38
TIPOLOGIA: Web
AUTORE:
REACH: 1631
URL: www.shipmag.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
> 16 novembre 2026 alle ore 7:44
> Versione Online

Multirail, nuovo treno merci tra il Portogallo e Barcellona da febbraio 2027

Il treno effettuerà una fermata intermedia al terminal di Abroñigal, a Madrid, e collegherà le due destinazioni senza trasbordi



Il treno effettuerà una fermata intermedia al terminal di Abroñigal, a Madrid, e collegherà le due destinazioni senza trasbordi

Madrid – Multirail avvierà a febbraio 2027 un nuovo collegamento ferroviario merci tra Alfarelos, nel centro del Portogallo, e il terminal intermodale di La Llagosta, a Barcellona. Il servizio, sviluppato in collaborazione con l' operatore portoghese Combiway e con la trazione affidata a Captrain, partirà con due circolazioni settimanali, con l'intenzione di salire a tre.

Il treno effettuerà una fermata intermedia al terminal di Abroñigal, a Madrid, e collegherà le due destinazioni senza trasbordi . Il servizio è destinato al trasporto di container da 20, 25, 30, 40 e 45 piedi e casse mobili, per merci varie e rinfuse.

Da Barcellona sarà inoltre possibile raggiungere la rete ferroviaria europea, ampliando le opportunità per i traffici internazionali. L'iniziativa punta a rafforzare l'intermodalità lungo il corridoio iberico e a offrire alle imprese un'alternativa al trasporto stradale per i collegamenti tra Portogallo e Spagna. Multirail, società del gruppo Van den Bosch, opera nel trasporto ferroviario merci e gestisce già collegamenti tra la Catalogna e l'Andalusia.

L'articolo proviene da Shipmag .

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.98
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Giulia Sarti
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 16 novembre 2026 alle ore 11:38
> Versione Online

Nuovo servizio per il terminal intermodale di Vicenza della Ignazio Messina & C



Partnership srategica con GEODIS, Rail Logistics Europe e Captrain Italia

VICENZA – Cerimonia di inaugurazione al terminal intermodale di Vicenza gestito dalla Ignazio Messina & C del nuovo servizio che collega Vicenza a Noisy-le-Sec (Parigi).

Il nuovo servizio non vede la società operare da sola: il taglio del nastro ha dato infatti il via alla nuova partnership strategica con con i quali è stato possibile sviluppare l'attività che rappresenta una tappa significativa nel rafforzamento della connettività intermodale internazionale con l'obiettivo di collegare i mercati e sviluppare soluzioni di trasporto ferroviario merci transfrontaliere. Grazie a questo nuovo collegamento, le imprese del nord-est Italia avranno accesso diretto a una soluzione ferroviaria competitiva per la regione di Parigi, contribuendo allo sviluppo di catene di approvvigionamento più sostenibili in tutta Europa.

“Il nostro impegno è chiaro -scrive la società Ignazio Messina & C- ampliare le connessioni, aumentare la flessibilità e offrire soluzioni efficaci alle esigenze in evoluzione della logistica moderna, con affidabilità ed efficienza operativa al centro”.

Il nuovo collegamento prevede al momento una corsa a settimana nelle due direzioni, ma si pensa già di raddoppiare le frequenze da anno nuovo per raggiungere l'obiettivo di circa 6500 casse mobili annuali per merci alla rinfusa e merci varie.

I quasi 1000 chilometri che separano la Francia dall'Italia permetteranno anche un abbattimento delle emissioni con l'alternativa al tutto strada: il trasporto ferroviario di una spedizione da 1.475

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

tonnellate genera appena 7,7 tonnellate di CO_2 con una riduzione delle emissioni del 94% rispetto al trasporto su strada (124,7 tonnellate).

Tra le altre particolarità del nuovo servizio, u na capacità di carico fino a 28 tonnellate metriche di merce, rispetto alle 25 tonnellate di un trasporto su strada convenzionale e una m aggiore stabilità dei costi di trasporto in un contesto di prezzi del carburante volatili.

Le relazioni commerciali tra Francia e Italia si basano su un interscambio di beni e servizi pari a quasi 136 miliardi di euro nel 2025 con l'Italia che è attualmente il quarto partner commerciale della Francia, mentre la Francia è il secondo partner commerciale dell'Italia.

Iscriviti

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €90.29
REACH: 7983
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 242703.07
AUTORE: Veronica Pallotta
URL: www.ferrovie.info
> 16 novembre 2026 alle ore 16:25
> Versione Online

Frecciarossa Bolzano - Roma confermato anche in inverno



Il collegamento Frecciarossa tra Bolzano e Roma delle ore 13:12 sarà mantenuto anche con l'entrata in vigore dell'orario invernale.

La conferma arriva dopo un confronto tra la Provincia autonoma di Bolzano e Trenitalia, avviato per evitare una riduzione dell'offerta ferroviaria ad alta velocità tra l'Alto Adige e la capitale.

La modifica si era resa necessaria in seguito alla decisione della Regione Calabria, che finanzia il servizio Frecciarossa Bolzano-Sibari, di orientare il collegamento verso Milano e Torino anziché verso Bolzano. La conseguente soppressione della relazione avrebbe rischiato di eliminare anche la corsa diretta per Roma nella fascia centrale della giornata.

Salvato il collegamento delle 13:12

La cancellazione del Frecciarossa Bolzano-Sibari avrebbe avuto ripercussioni anche sull'offerta tra Bolzano e Roma. Senza una soluzione alternativa, tra la partenza del mattino delle 7:12 e quella successiva delle 15:12 si sarebbe creato un intervallo di circa otto ore senza collegamenti, con una situazione analoga anche nella direzione opposta.

La Provincia autonoma è quindi intervenuta avviando un confronto con Trenitalia per mantenere la relazione. «Si tratta di un collegamento molto richiesto dai passeggeri e importante per garantire un'offerta attrattiva verso sud», ha spiegato l'assessore provinciale alla Mobilità Daniel Alfreider , sottolineando che il dialogo con l'impresa ferroviaria ha permesso di raggiungere una soluzione positiva.

Il risultato è la conferma del collegamento con Roma anche nel periodo invernale, evitando il vuoto di servizio che si sarebbe determinato nella fascia oraria interessata dalla soppressione della relazione con Sibari.

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €90.29
REACH: 7983
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 242703.07
AUTORE: Veronica Pallotta
URL: www.ferrovie.info
> 16 novembre 2026 alle ore 16:25
> Versione Online

LEGGI ANCHE: Trentino-Alto Adige, consegnati due nuovi treni Alstom Coradia Stream ETR 104

Otto collegamenti giornalieri tra Bolzano e Roma

Come comunicato dal Dipartimento provinciale Infrastrutture e Mobilità, l'Alto Adige continuerà a disporre di otto collegamenti giornalieri ad alta velocità con Roma . Di questi, sei sono operati da Trenitalia e due da Italo.

L'offerta consente inoltre di raggiungere numerose destinazioni dell'Italia meridionale con un solo cambio. La conferma della corsa delle 13:12 contribuisce quindi a mantenere una distribuzione dei collegamenti lungo l'arco della giornata, elemento importante per chi utilizza il treno per spostamenti di lavoro o per viaggi a lunga percorrenza.

La Provincia punta sull'integrazione ferroviaria europea

La conferma del collegamento rientra nella strategia della Provincia autonoma di Bolzano volta a rafforzare il trasporto ferroviario come alternativa all'automobile. Alfreider ha ribadito la necessità di servizi efficienti, regolari e distribuiti nelle diverse fasce orarie, evidenziando il lavoro in corso con le imprese ferroviarie per migliorare l'offerta.

Tra gli obiettivi indicati dall'assessore figura anche il progetto di cooperazione tra Trenitalia, ÖBB e DB , finalizzato ad ampliare i collegamenti ferroviari tra Italia e Germania. L'iniziativa prevede l'introduzione di servizi Frecciarossa verso Monaco di Baviera a partire dall'estate 2027.

Il mantenimento della relazione Bolzano-Roma e il progetto di sviluppo dei collegamenti internazionali rappresentano due interventi su livelli diversi, ma accomunati dall'obiettivo di ampliare le possibilità di viaggio su ferro. Per l'Alto Adige, la conferma dell'offerta invernale evita soprattutto una significativa discontinuità nei collegamenti con la capitale e con il resto del Paese.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: trasportale.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.85
REACH: 96
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 2930.46
AUTORE:
URL: trasportale.it
> 16 novembre 2026 alle ore 11:36
> Versione Online

Legge di Bilancio, Conftrasporto: più risorse per flotte ed energia



Intermodalità, le criticità legate a ETS e cantieri ferroviari. In occasione dell'audizione sulla manovra, il presidente Pasquale Russo chiede interventi a sostegno del trasporto e della logistica Nel mirino anche le distorsioni del price cap sui carburanti.

Intermodalità, le criticità legate a ETS e cantieri ferroviari Più risorse per l'intermodalità strada-mare e strada-ferro, sostegni per il rinnovo delle flotte e misure per contenere i costi energetici. Sono le richieste di Conftrasporto in vista della Legge di Bilancio, illustrate dal presidente Pasquale Russo, anche vicepresidente di Confcommercio, a margine dell'audizione sulla manovra.

L'associazione richiama l'attenzione sulle difficoltà che stanno attraversando il trasporto e la logistica, in un contesto segnato dalle tensioni internazionali e dalle ripercussioni sull'intero sistema economico nazionale.

«Le tensioni internazionali stanno mettendo sotto pressione il trasporto, la logistica e, più in generale, l'intero sistema economico del Paese. Chiediamo che la legge di bilancio recepisca le istanze degli operatori, che da mesi affrontano una situazione di crescente difficoltà», dichiara Russo.

Tra le priorità indicate da Conftrasporto c'è il rafforzamento delle risorse destinate al trasporto intermodale strada-mare e strada-ferro

. Entrambi i comparti, secondo l'associazione, stanno risentendo degli effetti del sistema europeo di scambio delle emissioni (

ETS) e dei cantieri ferroviari, che stanno producendo conseguenze pesanti sul settore.

L'obiettivo è sostenere modalità di trasporto che contribuiscono all'integrazione della filiera logistica, intervenendo sulle criticità che ne condizionano l'operatività. Un altro fronte riguarda il sostegno alle

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

imprese per il rinnovo delle flotte e dei veicoli. Conftrasporto chiede che le risorse destinate all'energia siano orientate anche a favorire il ricambio dei mezzi e a contenere i costi energetici che gravano sugli operatori.

L'associazione sollecita inoltre una correzione degli effetti distorsivi del price cap sui carburanti, che, secondo la sua posizione, penalizza la distribuzione indipendente, soprattutto nel mercato extrarete, e le imprese di autotrasporto.

L'appello dell'Associazione di categoria Nel confronto sulla Legge di Bilancio, Conftrasporto riconosce la necessità di mantenere sotto controllo i conti pubblici, ma sottolinea che questo obiettivo deve accompagnarsi a misure concrete per sostenere il sistema produttivo.

«La tenuta dei conti pubblici è una priorità e non può essere messa in discussione. Ma proprio in questa fase è indispensabile mettere le imprese nelle condizioni di affrontare le difficoltà, con strumenti adeguati e risorse mirate. Le tensioni internazionali ed economiche rischiano di produrre conseguenze molto pesanti sulla competitività del sistema produttivo.

Non possiamo lasciare soli gli operatori », conclude Russo.

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €83.34
REACH: 7983
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 242703.07
AUTORE: Lorenzo Pallotta
URL: www.ferrovie.info
> 16 novembre 2026 alle ore 8:56
> Versione Online

FFS, la rete ferroviaria svizzera ripristina la corrente dopo un blackout in soli 5 minuti



Un nuovo sistema sviluppato dalle Ferrovie Federali Svizzere permette di ripristinare automaticamente l'alimentazione elettrica ferroviaria dopo un blackout , riducendo drasticamente i tempi di recupero.

Dal 13 novembre 2026 le FFS hanno attivato sull'intera rete svizzera una tecnologia in grado di ripristinare in soli cinque minuti la corrente di trazione in caso di interruzione elettrica generalizzata.

Un risultato significativo, considerando che finora il ripristino dell'alimentazione poteva richiedere diverse ore e doveva essere effettuato manualmente.

Un sistema automatico per ripristinare la corrente

L'affidabilità dell'alimentazione elettrica è un elemento fondamentale per garantire la regolarità del traffico ferroviario. Su incarico dell'Ufficio federale dei trasporti, le FFS assicurano l'approvvigionamento di corrente di trazione in tutta la Svizzera, consentendo a treni passeggeri e merci di circolare in sicurezza e puntualità.

Il nuovo sistema è stato sviluppato proprio per migliorare la stabilità della rete in caso di blackout , ovvero di un'interruzione elettrica che coinvolga l'intera rete di alimentazione ferroviaria. La tecnologia mantiene le centrali sempre pronte a produrre energia e consente di ripristinare automaticamente la rete, senza dover ricorrere alle precedenti procedure manuali.

Perché il ripristino richiede normalmente diverse ore

Il recupero dell'alimentazione dopo un blackout è un'operazione particolarmente complessa perché la rete elettrica deve mantenere costantemente il proprio equilibrio: la produzione di energia deve

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

corrispondere esattamente alle necessità di consumo.

Il nuovo sistema permette di superare le difficoltà legate alla riattivazione della rete, riducendo i tempi di ripristino a circa cinque minuti

Secondo le FFS, questo consentirà di limitare sensibilmente le soppressioni dei treni e i ritardi che potrebbero verificarsi in caso di un'interruzione generalizzata della corrente.

Non vuoi perderti le prossime notizie?

Ricevi direttamente le nuove notizie di Ferrovie.Info.

Telegram

WhatsApp

I test sulla rete ferroviaria in Ticino

Lo sviluppo della tecnologia è stato accompagnato da un lungo programma di sperimentazione. Dal 2021 sono stati effettuati numerosi test in ambienti di prova e attraverso simulazioni complesse.

Nel corso del 2026 le FFS hanno poi verificato il funzionamento del sistema anche in condizioni reali sulla rete di corrente di trazione in Ticino.

L'ultima prova si è svolta nella notte tra il 12 e il 13 novembre , quando è stato provocato intenzionalmente un blackout per verificare la capacità della tecnologia di ripristinare autonomamente l'alimentazione.

Attivazione su tutta la rete svizzera

La prova ha avuto esito positivo: la corrente di trazione è stata ripristinata automaticamente nel giro di cinque minuti. Sulla base dei risultati ottenuti, le FFS hanno deciso di adottare definitivamente il sistema , attivandolo sull'intera rete ferroviaria svizzera dal 13 novembre 2026.

La tecnologia potrà inoltre essere acquistata anche da altri operatori di rete, aprendo alla possibilità di estenderne l'utilizzo al di fuori della Svizzera.

Foto SBB CFF FFS

PUBBLICAZIONE: Ferrovie.it
PAESE: ITA **VISITE MENSILI:** 370617.20
TIPOLOGIA: Web **AUTORE:**
REACH: 12191 **URL:** www.ferrovie.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportation
> 16 novembre 2026 alle ore 10:44 > Versione Online

Roma Termini, dal 16 al 21 novembre lavori notturni di rinnovo dei deviatoi

Tra il 16 e il 21 novembre, Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) eseguirà una serie di...



da Brevi ferroviarie del 16 novembre 2026

di Redazione

Tra il 16 e il 21 novembre, Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) eseguirà una serie di interventi notturni di rinnovo dei deviatoi e delle campate di binario presso la stazione di Roma Termini.

Gli interventi interessano binari, scambi e intersezioni ferroviarie, componenti sottoposti a un utilizzo intenso e a sollecitazioni continue. Il loro rinnovo contribuirà a migliorare l'affidabilità dei percorsi dei treni in ingresso e in uscita dalla stazione e durante le manovre, riducendo il rischio di guasti e disservizi e garantendo nel tempo adeguati standard di regolarità della circolazione in uno dei principali nodi ferroviari del Paese.

Per le attività di armamento è previsto un investimento di circa 930 mila euro. Per l'esecuzione dei lavori saranno impegnate complessivamente circa 30 maestranze.

Gli interventi rientrano nelle attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e comporteranno modifiche alla circolazione per gli ultimi treni della sera.

Redazione - 16 novembre 2026

Commenta questa notizia sul forum...

Iscriviti alla newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

Unisciti al nostro canale WhatsApp per aggiornamenti in tempo reale.

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €115.75
REACH: 7983
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 242703.07
AUTORE: Lorenzo Pallotta
URL: www.ferrovie.info
> 16 novembre 2026 alle ore 8:20
> Versione Online

Micronews ferroviarie del 16 novembre 2026, le notizie in aggiornamento



Le notizie brevi dal mondo ferroviario, in Italia e all'estero, con aggiornamenti nel corso della giornata.

Una raccolta in costante evoluzione per seguire le novità su treni, infrastrutture, stazioni, trasporti e aziende del settore. L'articolo viene progressivamente aggiornato , entro la giornata, con nuove news.

ÖBB completa le consegne dei Desiro ML Cityjet

ÖBB ha ricevuto il 13 novembre alla stazione centrale di Vienna il 294° e ultimo elettrotreno Desiro ML Cityjet previsto dalla fornitura. L'introduzione dei convogli nella flotta era iniziata il 10 novembre 2014. L'intera serie sarà inoltre interessata da un programma di aggiornamento che prevede l'installazione del sistema di controllo della marcia dei treni ETCS.

Ferrovia Aosta-Pré-Saint-Didier, si valuta il futuro della linea

La ferrovia Aosta-Pré-Saint-Didier , lunga 31 chilometri e caratterizzata da nove gallerie e da un dislivello di circa 400 metri, è abbandonata dal dicembre 2015. Il nuovo piano regionale dei trasporti potrebbe prevederne la dismissione, ma tra le alternative figurano anche il ripristino integrale della linea, il ricorso ad autobus ad alta capacità e una possibile soluzione tram-treno fino a Courmayeur. RFI è stata invitata a un'audizione in Consiglio regionale per discutere del futuro della tratta.

Budapest-Belgrado, rinviata l'apertura della linea ferroviaria

L'avvio del servizio passeggeri sulla nuova ferrovia ad alta velocità Budapest-Belgrado , previsto per il 13 dicembre 2026, è stato rinviato a causa di problemi software nei sistemi di sicurezza. Le criticità

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

riguardano l'adattamento dell'ETCS tra le reti ungherese e serba. Prima dell'apertura sarà necessario che i controlli indipendenti e gli organismi di certificazione confermino la risoluzione dei problemi. Anche le modifiche agli orari ferroviari in Serbia sono state posticipate. Il progetto, avviato sulla base di piani risalenti al 2015, avrebbe dovuto essere completato inizialmente tra la fine del 2017 e il 2018.

La Fondazione FS premiata per il volume dedicato a Pietrarsa

La Fondazione FS Italiane ha conquistato il Premio OMI 2026 per la miglior monografia istituzionale d'impresa con il volume “Pietr'Arsa, da officina a museo ferroviario” . Il direttore generale Luigi Cantamessa ha ritirato il riconoscimento all'Università di Verona, ottenendo per la Fondazione la seconda affermazione dopo quella del 2024. Curata dallo storico Stefano Maggi, con introduzione di Paolo Rumiz, l'opera ripercorre la storia dell'ex officina di Portici, oggi Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa, e il suo ruolo nella memoria industriale italiana. Pubblicato nel 2024 in una tiratura limitata di 80 copie, il volume conta 480 pagine. L'ottava edizione del Premio OMI ha raccolto 46 opere, valutate da una giuria professionale e da una composta da studenti di comunicazione. Cantamessa ha sottolineato il valore del museo, che custodisce 55 locomotive e carrozze storiche, e il ruolo della Fondazione nella conservazione dell'identità e della memoria delle ferrovie italiane.

FS, oltre 1.300 operatori per il presidio integrato della sicurezza

Il Gruppo FS ha sviluppato un modello di presidio integrato affidato alla Direzione Security, che coordina la protezione di persone, viaggiatori, dipendenti e infrastrutture, insieme alla sicurezza informatica. La componente operativa conta oltre 1.300 operatori distribuiti sul territorio nazionale e supportati da strumenti tecnologici di monitoraggio e prevenzione. Il coordinamento è affidato a una Sala Operativa Centrale, attiva 24 ore su 24 e sette giorni su sette, che segue le situazioni di rischio, individua eventuali anomalie e mantiene i collegamenti con le strutture operative delle società del gruppo. Una specifica organizzazione si occupa inoltre di cyber security, proteggendo reti, infrastrutture, applicazioni e sistemi informativi e gestendo gli incidenti informatici. La Direzione Security cura anche i rapporti con le istituzioni competenti in materia di sicurezza e difesa, con l'obiettivo di prevenire minacce fisiche e digitali che potrebbero compromettere il funzionamento della rete e la regolarità dei servizi ferroviari.

Valsugana, il comitato diffida RFI per i ritardi nell'elettrificazione

Il Comitato mobilità sostenibile Trentino “Ing. Alberto Baccega” ha inviato una diffida a Rete Ferroviaria Italiana per i ritardi nei lavori di elettrificazione della linea della Valsugana , sulla tratta Trento-Borgo Valsugana Est. Il cantiere, che secondo il cronoprogramma iniziale doveva concludersi il 9 dicembre 2025, è ancora aperto e la fine dei lavori è stata ipotizzata soltanto per metà 2027. Nel reclamo, il portavoce Marco Moientale denuncia i disagi per i viaggiatori, tra autobus sostitutivi insufficienti o inadatti, passeggeri lasciati a terra, ritardi, soppressioni improvvise e carenze informative. Il comitato segnala inoltre problemi di usura dei bordini delle ruote dei treni Minuetto e chiede chiarimenti sulle possibili conseguenze per i futuri convogli Blues e Pop. Le richieste a RFI sono due: concludere il cantiere entro il 30 giugno 2027 e garantire nel frattempo un servizio ferroviario efficiente, anche con i treni diesel. La società avrà 30 giorni per rispondere, prima di un eventuale ricorso alle sedi competenti, compresa l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Multirail lancia un nuovo collegamento merci tra Portogallo e Barcellona

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €115.75
REACH: 7983
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 242703.07
AUTORE: Lorenzo Pallotta
URL: www.ferrovie.info
> 16 novembre 2026 alle ore 8:20
> Versione Online

Multirail avvierà a febbraio 2027 un nuovo collegamento ferroviario merci tra Alfarelos, nel centro del Portogallo, e il terminal intermodale di La Llagosta, a Barcellona. Il servizio, sviluppato in collaborazione con l'operatore portoghese Combiway e con la trazione affidata a Captrain, partirà con due circolazioni settimanali, con l'obiettivo di arrivare a tre. È prevista una fermata intermedia al terminal di Abroñigal, a Madrid, mentre il collegamento sarà effettuato senza trasbordi. I treni potranno trasportare container da 20, 25, 30, 40 e 45 piedi e casse mobili, destinati a merci varie e rinfuse. Da Barcellona sarà inoltre possibile accedere alla rete ferroviaria europea, ampliando le opportunità per i traffici internazionali. L'iniziativa punta a rafforzare l'intermodalità lungo il corridoio iberico e a offrire alle imprese un'alternativa al trasporto su strada. Multirail, società del gruppo Van den Bosch, gestisce già collegamenti merci tra la Catalogna e l'Andalusia.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €9.74
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 16 novembre 2026 alle ore 12:11
> Versione Online

Where the Hanseatic League meets the Silk Road: the Baltic courts double-landlocked Uzbekistan



At TransLogistica Uzbekistan 2026 in Tashkent, a full Latvian line-up - customs, veterinary control, post, airport, two free ports and the national railway - presented the Baltic as Central Asia's gateway to the EU, while Chinese, Georgian, Turkish and European forwarders filled the halls selling every other road to the sea Abduqodir Ismoilov

Tashkent (Uzbekistan) - The hall signs at Uzexpocentre speak Uzbek first and English second – “Quruq portlar, yuk terminallari / Dry ports, freight terminals” – and for three days (10–12 November) the 22nd edition of TransLogistica Uzbekistan, organised by Iteca Exhibitions, turned the capital of a country without a coastline into something very close to a port city.

The paradox deserves a line. Uzbekistan is one of only two double-landlocked countries on the planet (the other being tiny Liechtenstein), so in whatever direction its goods travel they must cross at least two borders before touching salt water. Yet the talk in the aisles was of terminals, free ports, container yards and transit days, as if the Baltic and the Black Sea were just beyond the ring road. The organisers advertise 75-plus exhibitors from 15 countries and some 6,700 trade visitors; the brochures and business cards collected by Ship2Shore on the second day alone came from 19 logistics companies based in Uzbekistan, China, Georgia, Lithuania, Estonia and Latvia, Türkiye, Russia, Kazakhstan and the United Arab Emirates.

The most coherent pitch of Wednesday came from the north. The Embassy of Latvia in Uzbekistan brought a morning-long forum under a title that sounds like a history lesson and works as a sales line: "Where the Hanseatic League Meets the Silk Road". The medieval merchant league that ran Riga's trade and the caravan routes through Samarkand and Bukhara never actually met; seven centuries later, in a white-walled conference room of a Tashkent exhibition centre, Latvia proposed the introduction – with its own ports as the place where Central Asian and Chinese cargo enters the European Union.

Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €9.74
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 16 novembre 2026 alle ore 12:11
> Versione Online

Ambassador Ģirts Jaunzems opened and closed the session, and in between the Latvians walked the audience through the whole chain, link by link: customs, with Ingrida Gulbe-Otanke, Deputy Director of the Customs Department of the State Revenue Service; e-commerce parcels, with Eligijus Jentkus of Latvijas Pasts; air cargo, with Nauris Sedols of RIX Riga Airport, sharing the stage with Uzbekistan's own FlyKhiva; training, with the Transport and Telecommunication Institute of Riga, led by Rector Mihails Savrasovs; and finally the heavy end of the offer, rail and ports, with Rinalds Pļavnieks (Board Member, Latvian Railways), Uldis Hmieļevskis (CEO, Liepāja Special Economic Zone) and Igors Udodovs (CEO, Freeport of Ventspils). A segment frankly titled "Myth Hunters" was devoted to the myths about logistics and transit through Latvia - a sign that the Baltic knows its reputation in Central Asia still needs work.

The most practical talk was perhaps the least glamorous. Tatjana Garanča, Deputy Director of the Border Control Department of Latvia's Food and Veterinary Service, showed forwarders and exporters how the EU actually checks food arriving at its border: an inverted pyramid that runs from the normal control regime (with reduced inspection frequency for reliable flows) through enhanced control and emergency measures with special import conditions, down to the narrow red tip of an import ban. Her next slide listed the EU databases - the Food and Feed Information Portal, food additives, allergens, novel food, the EU Pesticides Database - that an apricot exporter from the Fergana Valley should consult long before a refrigerated container leaves Tashkent. For a country that wants to sell more of its fruit and vegetables in Europe, this is not a technicality: it is the difference between a green lane and a closed one.

The Riga institute's presentation carried a message for the hosts as well as the guests. Citing the WorkforceEurope survey on transport automation, it showed that 64.2% of transport workers reported problems with digitalisation at work - 70.0% in rail, 63.2% on the road, but only 42.9% in maritime - and that ICT tops the list of skills needed for the future, rated important by 75.5% of respondents. Seafarers, it seems, have made peace with the screen sooner than railwaymen; it also drew a younger crowd, with students in the back rows.

A few steps away, a large illuminated map of "International rail transport corridors" put Latvia's offer into perspective. Of the nine numbered routes radiating from Tashkent, number one leads to the ports of the Baltic states – Riga, Tallinn and Klaipėda - "in transit through Kazakhstan and Russia". The others point to the Black Sea through the Trans-Caucasian corridor (Poti, Batumi), to the Gulf through Turkmenistan and Iran under the 2011 Ashgabat Agreement, to Russia's Pacific port of Nakhodka, to China's eastern ports via the Dostyk and Altynkol border crossings, and two more marked as prospective: the China–Kyrgyzstan–Uzbekistan railway and the Trans-Afghan line towards Iranian and Pakistani ports. The Baltic, in other words, is one door among nine, and the road to it still runs through two other countries.

The national operator is hedging accordingly. UTK – O'ztemiryo'lkonteyner, the container arm of Uzbek Railways, counts 17 logistics centres, 6 million tonnes of cargo a year and more than 1,000 containers, and has been a FIATA member since 2025. Its route map puts Riga next to Constanța, Poti, Mersin, Bandar Abbas and Karachi. It runs a joint venture with Germany's Rhenus Group in Andijan (UZCONTARGO ANDIJON, since December 2024), another in Urumqi with a Xinjiang railway logistics company (since July 2025) and, since 2 July 2026, a branch in Tbilisi to consolidate cargo from Europe. That Georgian desk is the telling detail: Uzbekistan already has a foot on the Middle Corridor.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €9.74
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 16 novembre 2026 alle ore 12:11
> Versione Online

Less than two years ago this magazine noted that containers were a rare sight in these parts. The exhibition floor told a different story, with dry ports being poured in concrete around the capital. Silkway Central Asia, a joint venture of PTC Holding and Uzbek Railways in the Yangiyo'l district, presented a 159.4-hectare logistics centre with 28.4 km of private railway track, a container terminal designed for 450,000 TEUs a year and a planned turnover of 8 million tonnes. ULS and HLC, a paired rail and road terminal near Tashkent, claim 220,000-plus TEUs a year, 54,000 m² of warehouses and two customs posts of their own. HYTRANS International Port (HTT), around 30,000 m² with three railway sidings totalling 1,000 m, presents itself as the first rail container terminal in Tashkent built with Chinese participation. DP World, through its subsidiary UNICO Logistics, reminded visitors from its stand that it moves "10% of global trade daily".

China, as expected, was everywhere. ZUEXPRESS, headquartered in Shanghai with offices in Xi'an, Yiwu, Kashgar, Khorgos, Osh, Almaty and Tashkent, sells a dedicated China–Uzbekistan line backed by more than 2,000 own containers. Qingdao Sea and Rail Logistics offers sea–rail transit from Southeast Asia, Japan and Korea through Qingdao and Lianyungang; Mammoth Trans fields 80 own TIR trucks and 12,000-plus partner vehicles; Yiwu's Suyi Import quotes 3–5 days to Uzbekistan by air, 20-30 by road and 30-40 by rail. Georgia answered with SKYLOG, which runs weekly Urumqi–Tbilisi charters and moves China-Georgia-EU cargo by rail or sea in 30-40 days, and with the digital forwarder Cargon, which counts more than 5,000 drivers.

The truck has not lost its place either. Russia's APS “The Solver” advertised 850 road trains, 28 years on the market and 26,000 transports a year, while Lithuania's Blunitrans collects partial loads across Europe every week for Central Asia, the Caucasus and the Middle East. The most revealing screen in the hall belonged to FLEXOBO, which calls itself Uzbekistan's first digital freight platform. At 12:20 on Wednesday its live board showed a reefer from Warsaw to Tashkent (4,638 km) for USD 9,000, a tent truck from Germany (5,494 km) for USD 5,000 – and a truck from China (2,714 km) for USD 13,000. Per kilometre, the shorter road from the East cost more than twice as much as the long one from the West. Ship2Shore readers will recognise the logic: freight follows imbalances, and the imbalance on these routes runs towards Europe.

The backdrop explains the crowd. Tashkent's transport and logistics concept to 2030 aims to triple logistics throughput and raise transit to 22 million tonnes a year; the Eurasian Development Bank estimates that the China–Kyrgyzstan–Uzbekistan railway alone could lift container traffic through the country from 100,000 to 500,000 TEU; according to the organisers, a Porto-Franco free customs zone opened at Navoi airport in October, and air cargo volumes have grown by 182% in five years.

The Hanseatic merchants built their fortune on being the place where everyone else's goods changed hands. Riga, Ventspils and Liepāja came to Tashkent with the same ambition. Whether Uzbek cargo eventually goes north to the Baltic, west across the Caspian, south to the Gulf or east to China will be decided less by history than by the numbers on screens like FLEXOBO's: price per kilometre, days in transit, hours at the border. On the evidence of this fair, Uzbekistan is no longer waiting for the sea to come to it. It is shopping for seas – and everyone, from Shanghai to Riga, has come to Tashkent to make an offer.

Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Ferrovie.it
PAESE: ITA **VISITE MENSILI:** 370617.20
TIPOLOGIA: Web **AUTORE:**
REACH: 12191 **URL:** www.ferrovie.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportation
> 16 novembre 2026 alle ore 10:44 > Versione Online

Gruppo FS, 25 miliardi di investimenti con il PNRR: raggiunti tutti gli obiettivi

ROMA - Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha raggiunto tutti i target previsti nell'ambito del...



da Brevi ferroviarie del 16 novembre 2026

di Redazione

ROMA - Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha raggiunto tutti i target previsti nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, completando gli obiettivi assegnati a fronte di circa 25 miliardi di euro di investimenti. A confermarlo è stato Giuseppe Inchingolo, Vicedirettore Generale Corporate del Gruppo FS, intervenuto al panel "Il treno dello sviluppo", nell'ambito dell'evento "L'Italia di Domani", organizzato dal quotidiano Domani al Museo dell'Ara Pacis di Roma.

Intervistato dal giornalista Stefano Vergine, Inchingolo ha illustrato lo stato di avanzamento dei principali interventi infrastrutturali e le prospettive di sviluppo della rete ferroviaria italiana.

Il PNRR ha rappresentato un'occasione importante per accelerare il potenziamento e l'ammodernamento delle infrastrutture. «Il fatto di esserci riusciti dimostra che il Gruppo Ferrovie dello Stato ha al proprio interno professionalità in grado di vincere anche sfide complesse», ha dichiarato Inchingolo, riferendosi alla gestione di un programma di investimenti caratterizzato da una notevole complessità tecnica e organizzativa.

Tra le opere strategiche in corso figurano il Terzo Valico dei Giovi, destinato a migliorare i collegamenti tra Genova, Milano e Torino, la nuova linea Brescia-Verona, attualmente interessata dalle attività di prova, e la Napoli-Bari. Proseguono inoltre i lavori sulle direttrici AV Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania-Messina, con l'attivazione progressiva delle tratte completate.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

Particolare attenzione è stata dedicata anche alla gestione dei cantieri e alle ripercussioni sulla circolazione. Sulla rete ferroviaria italiana circolano quotidianamente circa 10mila treni, utilizzati da due milioni di passeggeri, mentre sono circa 1.300 i cantieri contemporaneamente attivi, tra nuove infrastrutture e interventi di manutenzione.

Un quadro che rende particolarmente complessa la gestione dell'esercizio, ma che si inserisce nel più ampio processo di trasformazione della rete. Sul fronte della puntualità, Inchingolo ha evidenziato i primi risultati degli interventi effettuati: nell'estate 2026 la puntualità dei servizi Alta Velocità è cresciuta di otto punti percentuali rispetto allo stesso periodo del 2024.

Il rinnovo del materiale rotabile costituisce un altro elemento centrale del programma di ammodernamento. Sono previsti 1.081 nuovi treni regionali, per un investimento complessivo di sette miliardi di euro, ai quali si aggiungono 74 nuovi Frecciarossa di ultima generazione, per circa due miliardi. I nuovi convogli saranno caratterizzati da maggiore comfort, tecnologie aggiornate e soluzioni progettuali pensate anche per assicurare una migliore affidabilità in condizioni climatiche estreme.

Nel corso dell'incontro si è parlato infine del contributo dell'intelligenza artificiale alla sicurezza e alla manutenzione ferroviaria. Il Gruppo FS sta sviluppando applicazioni per il monitoraggio della rete e la manutenzione predittiva, attraverso sistemi diagnostici installati sui treni in servizio.

«La stiamo utilizzando molto anche per la manutenzione predittiva: stiamo dotando i treni in esercizio di sistemi di diagnostica in modo che ogni treno che passa sulla rete possa verificare se ci sono variazioni tra un primo e un secondo passaggio», ha spiegato Inchingolo.

L'intelligenza artificiale viene inoltre sperimentata per il controllo dell'infrastruttura attraverso droni in grado di individuare eventuali anomalie. Resta comunque centrale il contributo umano: il monitoraggio e il controllo della rete continuano a fare riferimento ai 16 centri di controllo di RFI distribuiti sul territorio nazionale.

Redazione - 16 novembre 2026

Commenta questa notizia sul forum...

Iscriviti alla newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro canale WhatsApp per aggiornamenti in tempo reale.

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €35.24
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 19:51
> Versione Online

Porti e logistica nello sciopero Cgil, ma senza ferrovie



Lo sciopero generale che la Cgil ha proclamato per l'intera giornata di venerdì 20 novembre riguarda i settori pubblici e privati, compresi gli appalti e i servizi strumentali. Il calendario degli scioperi del ministero dei Trasporti elenca tra i comparti coinvolti il trasporto marittimo, i porti, la circolazione e sicurezza stradale, le merci e la logistica, con modalità diverse da azienda ad azienda. Sono esclusi il trasporto aereo e quello ferroviario, merci su rotaia compreso, perché Cgil e Filt hanno esonerato i lavoratori di questi due settori dopo l'intervento della Commissione di Garanzia sull'attuazione della Legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali.

Nella proclamazione iniziale il personale del Gruppo FS avrebbe dovuto fermarsi dalle 21.00 del 19 novembre alle 20.59 del 20, quello di Italo per tutta la giornata del 20. Nel comunicato del 13 novembre Cgil e Filt spiegano di aver esonerato ferrovieri e addetti del trasporto aereo per non esporli a sanzioni e accusano la Commissione di limitare la libertà di sciopero e di favorire la "polverizzazione sindacale". Per il trasporto merci, il segretario generale della Filt Stefano Malorgio ha indicato due obiettivi: estendere i contratti di filiera per ridurre la frammentazione delle tutele e limitare il ricorso agli appalti. A questi si aggiungono, per l'intero comparto, il recupero del potere d'acquisto, il riconoscimento del lavoro su turni e la sicurezza del personale, anche rispetto alle aggressioni.

Nel trasporto ferroviario delle merci resta in calendario uno sciopero di 23 ore proclamato da altre sigle dalle 21.00 del 20 novembre alle 20.00 del 21. Cub Trasporti e Sgb Ferrovie lo hanno indetto il 7 ottobre per il personale delle imprese con attività ferroviaria, merci su rotaia comprese. Il 5 novembre si è aggiunta l'Assemblea nazionale Pdm/Pdb, per il personale di macchina e di bordo del Gruppo FS, Mercitalia Rail inclusa. Il 9 novembre è arrivata la Cat, con la stessa finestra oraria e un'ulteriore astensione dalle 9.00 alle 17.00 del 21 novembre per macchinisti, personale di bordo e tecnici polifunzionali di Sangritana, Evm Rail, Ermes Rail, Lte, TX Logistik, Altmann Rail e Bls Cargo. Le fasce garantite comunicate dalle imprese riguardano i treni regionali passeggeri, mentre per le merci, i servizi essenziali previsti dalla disciplina di settore coprono i trasporti di energia, prodotti energetici, risorse naturali, beni di prima necessità e merci pericolose.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €35.24
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 19:51
> Versione Online

Il calendario del ministero non registra scioperi nazionali dell'autotrasporto: in questo comparto, come nei magazzini, l'astensione del 20 novembre riguarda i lavoratori dipendenti , con modalità definite azienda per azienda. Per le merci aviotrasportate, dopo l'esclusione del settore aereo dallo sciopero generale, resta in calendario lo sciopero nazionale del personale Enav di sabato 21 novembre, dalle 13.00 alle 17.00, proclamato da Filt Cgil e Ugl Trasporto Aereo.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!

CONTENUTI SPONSORIZZATI

PUBBLICAZIONE: rottadeitrasporti.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.32
REACH: 53
CATEGORIA DEL SITO WEB:
VISITE MENSILI: 1637.56
AUTORE: Meta Time
URL: www.rottadeitrasporti.it
> 16 novembre 2026 alle ore 7:00
> Versione Online

Gruppo FS, circa 25 miliardi di investimenti con PNRR, raggiunti tutti i target



Il Vicedirettore Generale Corporate del Gruppo FS all'evento “L'Italia di Domani”, organizzato dal quotidiano Domani a Roma. Investimenti infrastrutturali, nuovi collegamenti ferroviari, manutenzione e innovazione tecnologica. Sono stati questi i temi al centro dell'intervento di Giuseppe Inchingolo, Vicedirettore Generale Corporate del Gruppo FS, al panel Il treno dello sviluppo , nell'ambito de L'Italia di Domani, l'evento organizzato dal quotidiano Domani al Museo dell'Ara Pacis di Roma, dove Inchingolo ha illustrato i risultati raggiunti dal Gruppo e le principali sfide per rendere il sistema ferroviario sempre più efficiente e capace di sostenere lo sviluppo dei territori.

Al centro del confronto i circa 25 miliardi di euro assegnati al Gruppo FS nell'ambito del PNRR e il raggiungimento degli obiettivi richiesti dalla Commissione europea; tra le opere strategiche figurano il Terzo Valico dei Giovi, la nuova linea Brescia-Verona, per la quale sono in corso le attività di prova, e la Napoli-Bari. Proseguono inoltre gli interventi sull'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria e sulla Palermo-Catania-Messina. Un altro tema affrontato è stato quello dei cantieri e del loro impatto sulla circolazione ferroviaria, una complessità che incide sulla gestione del servizio, ma che accompagna il processo di ammodernamento dell'infrastruttura. Sul fronte della puntualità, Inchingolo ha evidenziato i primi risultati degli investimenti nella manutenzione e nell'efficientamento della rete: l'Alta Velocità, nell'estate del 2026, ha una puntualità in crescita di otto punti percentuali rispetto all'estate 2024. Il miglioramento del servizio passa anche dal rinnovo della flotta, con un programma di 1.081 nuovi treni regionali e l'acquisto di 74 nuovi Frecciarossa di nuova generazione. In chiusura, spazio al ruolo dell'intelligenza artificiale nella sicurezza e nell'efficienza del sistema ferroviario.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Trasporti-Italia.com
PAESE: ITA **VISITE MENSILI:** 30904.42
TIPOLOGIA: Web **AUTORE:** Dario De Donato
REACH: 1016 **URL:** www.trasporti-italia.com
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Government
> 16 novembre 2026 alle ore 20:14 **> Versione Online**

Multirail, in arrivo a febbraio il nuovo treno merci che collegherà Barcellona ed il Portogallo

Da febbraio 2027 prenderà il via un nuovo servizio di trasporto ferroviario merci tra il Portogallo e Barcellona. Scopri i dettagli



Da febbraio 2027 prenderà il via un nuovo servizio di trasporto ferroviario merci tra Alfarelos, in Portogallo, e il terminal intermodale di La Llagosta, a Barcellona. Il collegamento sarà attivato da Multirail, in collaborazione con l'operatore portoghese Combiway, mentre Captrain si occuperà della trazione ferroviaria. Inizialmente sono previste due partenze alla settimana, con la possibilità di aumentare la frequenza a tre.

Trasporto ferroviario merci: collegamento diretto con fermata a Madrid

Il nuovo servizio consentirà di movimentare merci tra il Portogallo centrale e la Catalogna senza necessità di trasbordi, prevedendo un'unica fermata intermedia presso il terminal di Abroñigal, a Madrid. Il collegamento sarà dunque attrezzato per il trasporto di container da 20, 25, 30, 40 e 45 piedi, oltre che di casse mobili. Potranno essere movimentate diverse tipologie di carico, comprese merci generiche e prodotti sfusi.

L'obiettivo è rendere il trasporto ferroviario merci una soluzione più competitiva per le aziende che operano lungo le principali direttrici logistiche della penisola iberica. Grazie all'arrivo nel terminal di La Llagosta, le merci provenienti dal Portogallo potranno proseguire verso altre destinazioni europee sfruttando i collegamenti ferroviari disponibili da Barcellona. Il progetto contribuirà a sviluppare il trasporto ferroviario merci lungo il corridoio iberico, favorendo l'integrazione tra le reti logistiche portoghese e spagnola e offrendo un'alternativa alla movimentazione su gomma. L'iniziativa infatti si inserisce nella strategia di espansione di Multirail, azienda appartenente al gruppo Van den Bosch. Quest'ultimo già presente nel mercato ferroviario spagnolo con servizi attivi tra la Catalogna e l'Andalusia.

Leggi anche Treni, tratte dirette tra Milano e Aosta nei giorni con maggior affluenza

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €21.92
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 18:55
> Versione Online

Locomotiva Captrain sviata sulla linea Madrid-Ávila



La locomotiva di un treno merci Captrain è sviata alle 3.39 di domenica 15 novembre 2026 tra le stazioni di Robledo de Chavela e Zarzalejo, nella parte occidentale della Comunità di Madrid, sulla linea convenzionale Madrid-Ávila. Il macchinista, 33 anni e unico occupante del treno, è rimasto ferito lievemente. Adif, che gestisce l'infrastruttura, ha sospeso la circolazione su entrambi i binari del tratto e indica come prima ipotesi un distacco di terreno da una scarpata, legato al maltempo. Il convoglio era il treno 62402, partito da Trasona, nelle Asturie, e diretto a Sagunto, nella provincia di Valencia. Ha sviato la sola locomotiva, mentre i 17 carri carichi di prodotti siderurgici sono rimasti sui binari.

L'interruzione ha fermato anche i servizi passeggeri, che utilizzano la stessa infrastruttura convenzionale. I treni merci che usano questa linea sono stati soppressi perché non dispongono d'itinerari alternativi a causa dei lavori sulla ferrovia Algeciras-Madrid-Saragozza. Lunedì 16 novembre il ministro Carlos Cuerpo - vicepresidente del Governo e titolare dell'Economia, che dopo le dimissioni di Óscar Puente ha assunto anche le competenze sui Trasporti - ha dichiarato in un'intervista alla Cope di sperare in una rapida riapertura parziale della linea. La riapertura parziale riguarderebbe il binario meno colpito e consentirebbe di riprendere i servizi di Media Distancia e il traffico merci, con lavori e ispezioni visive in corso accanto alla galleria vicina a Zarzalejo. La decisione, ha precisato, dipende dai criteri dei tecnici sul posto. Nel pomeriggio del 16 novembre però non è stato confermato il ripristino.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €21.92
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 18:55
> Versione Online

CONTENUTI SPONSORIZZATI

PUBBLICAZIONE: LaGazzettaMarittima.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.65
REACH: 128
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 3892.22
AUTORE:
URL: www.lagazzettamarittima.it
> 16 novembre 2026 alle ore 7:37
> Versione Online

Il puzzle quotidiano di 10mila treni in viaggio in mezzo a 1.300 cantieri



Le Fs: investimenti per 25 miliardi col Pnrr, centrati tutti gli obiettivi

ROMA. Parlando di treni, è inevitabile che sotto la luce dei riflettori finiscano i guai, gli intoppi e i ritardi. Dalla trincea del colosso ferroviario i vertici del gruppo Fs segnalano che ogni giorno bisogna far quadrare una doppia esigenza di segno contrapposto: da un lato, far viaggiare quotidianamente sulla rete italiana «circa 10mila treni, utilizzati da due milioni di passeggeri»; dall'altro, lavorare in «circa 1.300 cantieri attivi contemporaneamente, tra nuove opere e manutenzione». La complessità del come tenere in equilibrio queste due necessità è chiaro che incida sulla gestione del servizio e, al tempo stesso, è impossibile farne a meno se si vuole ammodernare l'infrastruttura.

Ma qualche segnale positivo c'è. Ad esempio, le Fs sottolineano che nell'estate scorsa l'Alta Velocità ha fatto registrare «una puntualità in crescita di otto punti percentuali rispetto all'estate 2024». È un miglioramento che passa anche dal rinnovo della flotta: l'azienda ferroviaria pubblica segnala il proprio «programma di 1.081 nuovi treni regionali per un investimento di 7 miliardi di euro e l'acquisto di 74 nuovi Frecciarossa di nuova generazione, per circa 2 miliardi di euro».

Non poteva che essere questo uno degli argomenti – in tandem con gli investimenti infrastrutturali, i nuovi collegamenti ferroviari, le manutenzioni e l'innovazione tecnologica – che, nell'intervista al giornalista Stefano Vergine, sono state messe al centro dell'attenzione da Giuseppe Inchingolo, vicedirettore generale corporate del Gruppo Fs. L'occasione è stato il panel “Il treno dello sviluppo”, nell'ambito dell'evento intitolato “L'Italia di Domani”, che il quotidiano “Domani” ha organizzato a Roma al Museo dell'Ara Pacis.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: LaGazzettaMarittima.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.65
REACH: 128
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 3892.22
AUTORE:
URL: www.lagazzettamarittima.it
> 16 novembre 2026 alle ore 7:37
> Versione Online

Inchignolo ha anche insistito sul fatto che il Pnrr è stato un'importante opportunità per accelerare gli interventi di potenziamento e ammodernamento della rete: il riferimento del vicedirettore Fs è ai 25 miliardi di euro assegnati al Gruppo Fs nell'ambito del piano di utilizzo dei soldi europei (e al «raggiungimento degli obiettivi richiesti dalla Commissione europea»). Con una sottolineatura: occhi puntati sulla complessità organizzativa e ingegneristica di un programma di investimenti di questa portata («il fatto di esserci riusciti dimostra che il Gruppo Fs ha al proprio interno professionalità in grado di vincere anche sfide complesse»)

Si è parlato di grandi opere strategiche. Qui l'accento è cascato principalmente su tre realtà: il Terzo Valico dei Giovi («destinato a rafforzare i collegamenti tra Genova, Milano e Torino»), la nuova linea Brescia-Verona («sono in corso le attività di prova») e la Napoli-Bari. A ciò si aggiunga che vanno avanti i lavori sull'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria e sulla Palermo-Catania-Messina (è prevista l'attivazione progressiva delle tratte completate per offrire benefici concreti ai territori»).

Da ultimo ma non per importanza, l'accenno al ruolo dell'intelligenza artificiale nella sicurezza e nell'efficienza del sistema ferroviario. «Per noi l'intelligenza artificiale è fondamentale», dice Inchignolo. «La utilizziamo anche per il monitoraggio e il controllo della rete, anche se – avverte – rimane prioritaria l'attività dei 16 centri di controllo di Rfi sparsi sul territorio, perché la verifica umana è sempre una garanzia».

Il vicedirettore Fs tiene a spiegare che l'intelligenza artificiale viene adoperata in particolare anche per la manutenzione predittiva: «Stiamo dotando i treni in esercizio di sistemi di diagnostica in modo che ogni treno che passa sulla rete possa verificare se ci sono variazioni tra un primo e un secondo passaggio», segnala Inchingolo. Aggiungendo che su questa frontiera dell'innovazione si punta anche sull'uso della «sperimentazione di droni supportati dall'intelligenza artificiale per individuare possibili anomalie e rafforzare la sorveglianza dell'infrastruttura».

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

LA STAMPA.it

PUBBLICAZIONE: lastampa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €11469.12
REACH: 1163197
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 35361200.00
AUTORE:
URL: finanza.lastampa.it

> 16 novembre 2026 alle ore 8:31

> Versione Online

FS, Inchingolo: 25 miliardi di investimenti con PNRR, raggiunti tutti i target



Investimenti infrastrutturali, nuovi collegamenti ferroviari, manutenzione e innovazione tecnologica. Sono stati questi i temi al centro dell'intervento di Giuseppe Inchingolo, Vicedirettore Generale Corporate del Gruppo FS , al panel "Il treno dello sviluppo", nell'ambito de "L'Italia di Domani". Inchingolo ha illustrato i risultati raggiunti dal Gruppo e le principali sfide per rendere il sistema ferroviario sempre più efficiente e capace di sostenere lo sviluppo dei territori.

Al centro del confronto il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che ha rappresentato un'importante opportunità per accelerare gli interventi di potenziamento e ammodernamento della rete. Inchingolo ha ricordato i circa 25 miliardi di euro assegnati al Gruppo FS nell'ambito del PNRR e il raggiungimento degli obiettivi richiesti dalla Commissione europea , sottolineando la complessità organizzativa e ingegneristica di un programma di investimenti di questa portata. "Il fatto di esserci riusciti dimostra che il Gruppo Ferrovie dello Stato ha al proprio interno professionalità in grado di vincere anche sfide complesse", ha sottolineato Inchingolo.

Un altro tema affrontato è stato quello dei cantieri e del loro impatto sulla circolazione ferroviaria. Ogni giorno sulla rete italiana viaggiano circa 10mila treni, utilizzati da due milioni di passeggeri, mentre sono circa 1.300 i cantieri attivi contemporaneamente, tra nuove opere e manutenzione . Una complessità che incide sulla gestione del servizio, ma che accompagna il processo di ammodernamento dell'infrastruttura.

Sul fronte della puntualità, Inchingolo ha evidenziato i primi risultati degli investimenti nella manutenzione e nell'efficientamento della rete: l'Alta Velocità, nell'estate del 2026, ha una puntualità in crescita di otto punti percentuali rispetto all'estate 2024 . Il miglioramento del servizio passa anche dal rinnovo della flotta, con un programma di 1.081 nuovi treni regionali per un investimento di 7 miliardi di euro e l'acquisto di 74 nuovi Frecciarossa di nuova generazione, per circa 2 miliardi di euro. Convogli più moderni, confortevoli e tecnologicamente avanzati, progettati anche per garantire una maggiore affidabilità in condizioni climatiche estreme.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

LA STAMPA.it
PUBBLICAZIONE: lastampa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €11469.12
REACH: 1163197
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 35361200.00
AUTORE:
URL: finanza.lastampa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 8:31
> Versione Online

In chiusura, spazio al ruolo dell'intelligenza artificiale nella sicurezza e nell'efficienza del sistema ferroviario. " Per noi l'intelligenza artificiale è fondamentale . La utilizziamo anche per il monitoraggio e il controllo della rete, anche se rimane prioritaria l'attività dei 16 centri di controllo di RFI sparsi sul territorio, perché la verifica umana è sempre una garanzia. La stiamo utilizzando molto anche per la manutenzione predittiva: stiamo dotando i treni in esercizio di sistemi di diagnostica in modo che ogni treno che passa sulla rete possa verificare se ci sono variazioni tra un primo e un secondo passaggio", ha spiegato Inchingolo. Un percorso di innovazione che comprende anche la sperimentazione di droni supportati dall'intelligenza artificiale per individuare possibili anomalie e rafforzare la sorveglianza dell'infrastruttura.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: FerPress.it
PAESE: ITA **VISITE MENSILI:** 13310.90
TIPOLOGIA: Web **AUTORE:**
REACH: 437 **URL:** www.ferpress.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
> 16 novembre 2026 alle ore 8:42
> Versione Online

Gruppo Fs: Inchingolo, circa 25 mld di investimenti con PNRR. Raggiunti tutti i target

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – Investimenti infrastrutturali, nuovi collegamenti ferroviari, manutenzione e innovazione tecnologica. Sono stati questi i temi al centro dell'intervento di Giuseppe Inchingolo, Vicedirettore Generale Corporate del Gruppo FS, al panel "Il treno dello sviluppo", nell'ambito de "L'Italia di Domani", l'evento organizzato dal quotidiano Domani al Museo dell'Ara Pacis di Roma.

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati

Sei abbonato? Accedi >>

L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 400,00 + iva.

Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro

tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione:

segreteria@ferpress.it

">Leggi tutto >>

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €9.74
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 16 novembre 2026 alle ore 12:01
> Versione Online

La Lega Anseatica incontra la Via della Seta, la Lettonia ‘corteggia' l'Uzbekistan



A TransLogistica Uzbekistan 2026, Riga ha presentato il proprio sistema portuale e logistico come porta d'accesso all'UE per le merci dell'Asia centrale, in una manifestazione che ha visto operatori dei principali Paesi eurasiatici impegnati a promuovere corridoi di trasporto alternativi per intercettare i traffici della regione Abduqodir Ismoilov

Tashkent (Uzbekistan) - Non ha accesso al mare ed è circondato da Paesi che, a loro volta, non dispongono di sbocchi diretti sugli oceani.

Eppure, per 3 giorni, la capitale Tashkent si è trasformata in un punto d'incontro per imprese portuali, terminalisti, operatori ferroviari e spedizionieri internazionali, tutti interessati a conquistare una quota dei traffici dell'Uzbekistan. A contenderseli sono soprattutto i diversi corridoi che collegano l'Asia centrale ai mercati europei e ai principali scali marittimi del continente eurasiatico.

Il tutto nel contesto della 22ª edizione di TransLogistica Uzbekistan, organizzata da Iteca Exhibitions dal 10 al 12 novembre negli spazi dell'Uzexpocentre. Una manifestazione a cui hanno preso parte 75 espositori da 15 Paesi e circa 6.700 visitatori, e nella l'importanza della distanza geografica dal mare è sembrata tutto sommato relativa. Soltanto nella seconda giornata di lavori, Ship2Shore ha raccolto materiale e contatti di 19 imprese attive nel settore, provenienti da Uzbekistan, Cina, Georgia, Lituania, Estonia, Lettonia, Turchia, Russia, Kazakistan ed Emirati Arabi Uniti.

L'interesse per questo mercato è proprio dettato dalla condizione di Paese double landlocked, che impone all'Uzbekistan di scegliere molto attentamente i corridoi di trasporto attraverso i quali far transitare le merci per raggiungere gli scali marittimi internazionali.

Tra le delegazioni che hanno cercato con maggiore forza di attrarre l'attenzione, è stata soprattutto quella lettone a presentare un'offerta organica. L'Ambasciata di Lettonia in Uzbekistan ha dedicato un'intera mattinata a un forum intitolato “Where the Hanseatic League Meets the Silk Road”, ovvero “Dove la Lega Anseatica incontra la Via della Seta”. Il richiamo è a 2 grandi protagonisti della storia

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

SHIP2SHORE
PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €9.74
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 16 novembre 2026 alle ore 12:01
> Versione Online

degli scambi tra Oriente e Occidente: la Lega Anseatica, l'alleanza di città e mercanti che per secoli dominò buona parte dei commerci nel Nord Europa e nel Baltico, con Riga tra i suoi centri più importanti, e la Via della Seta, la vasta rete di itinerari lungo i quali viaggiavano merci, persone e conoscenze, attraversando anche città dell'Asia centrale come Samarcanda e Bukhara. Un collegamento ideale che la Lettonia vorrebbe oggi trasformare in un'opportunità concreta, proponendo i propri porti come punti d'ingresso nell'Unione Europea per le merci provenienti dall'Uzbekistan, dal resto dell'Asia centrale e dalla Cina.

Il forum, aperto e concluso dall'ambasciatore Ģirts Jaunzems, ha riunito rappresentanti di tutti i principali anelli della filiera logistica nazionale. Ingrida Gulbe-Otanke, vicedirettrice del Dipartimento doganale del Servizio delle entrate lettone, ha illustrato gli aspetti legati alle procedure di frontiera; Eligijus Jentkus di Latvijas Pasts si è concentrato sull' e-commerce; Nauris Sedols di RIX Riga Airport ha presentato le opportunità per il cargo aereo, insieme alla compagnia uzbeka FlyKhiva. Alla formazione è stato dedicato l'intervento di Mihails Savrasovs, rettore del Transport and Telecommunication Institute di Riga.

La parte più direttamente legata al trasporto delle merci ha visto invece protagonisti Rinalds Pļavnieks, membro del consiglio di amministrazione delle ferrovie lettoni, Uldis Hmieļevskis, amministratore delegato della Zona Economica Speciale di Liepāja, e Igors Udodovs, alla guida del porto franco di Ventspils. L'obiettivo era presentare una soluzione logistica integrata, nella quale la rete ferroviaria e gli scali baltici si affiancano ai servizi necessari per l'ingresso delle merci nel mercato comunitario. Non è mancata una sessione, significativamente intitolata “Myth Hunters”, dedicata a contrastare i luoghi comuni sulla logistica e sui transiti attraverso la Lettonia. Un segnale della consapevolezza, da parte di Riga, della necessità di rafforzare la propria immagine presso gli operatori centroasiatici.

A dimostrare quanto l'efficienza dei collegamenti dipenda anche da fattori diversi dalle infrastrutture è stato soprattutto l'intervento di Tatjana Garanča, vicedirettrice del Dipartimento per i controlli alle frontiere del Servizio alimentare e veterinario lettone. La dirigente ha illustrato il sistema europeo di verifica delle importazioni alimentari attraverso una piramide rovesciata: dal regime ordinario, che prevede controlli meno frequenti per i flussi considerati affidabili, si passa alle ispezioni rafforzate e alle misure straordinarie, fino ai divieti di importazione.

Un sistema che l'Uzbekistan vuole comprendere bene, considerando che il Paese è interessato ad ampliare le esportazioni ortofrutticole verso l'Europa. Prima ancora di organizzare il trasporto di un container refrigerato di albicocche dalla valle di Fergana, per esempio, un esportatore deve confrontarsi con i requisiti dell'UE, verificabili attraverso banche dati dedicate alla sicurezza alimentare, agli additivi, agli allergeni, ai nuovi alimenti e ai pesticidi. Per queste merci, conoscere e rispettare le procedure può fare la differenza tra un attraversamento regolare della frontiera e il blocco del carico.

Il tema delle competenze è stato affrontato anche dal Transport and Telecommunication Institute di Riga, che ha presentato alcuni risultati dell'indagine WorkforceEurope sull'automazione nel settore. Il 64,2% degli addetti intervistati ha segnalato difficoltà legate alla digitalizzazione del lavoro, con un'incidenza del 70% nel trasporto ferroviario, del 63,2% in quello stradale e del 42,9% nel marittimo. Le competenze ICT sono risultate le più importanti in prospettiva, indicate dal 75,5% del campione.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €9.74
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 16 novembre 2026 alle ore 12:01
> Versione Online

Il tentativo della Lettonia di accreditarsi come porta d'accesso al mercato europeo per le merci centroasiatiche si inserisce, però, in una competizione ben più ampia. A testimoniarlo, una grande mappa dei corridoi ferroviari internazionali esposta nei padiglioni della manifestazione, con 9 direttrici in partenza da Tashkent.

La prima conduce proprio ai porti baltici di Riga, Tallinn (Estonia) e Klaipėda (Lituania), attraverso Kazakistan e Russia. Le alternative comprendono i collegamenti transcaucasici verso Poti e Batumi, sul Mar Nero, e quelli diretti al Golfo attraverso Turkmenistan e Iran, sulla base dell'Accordo di Ashgabat del 2011. Altre rotte raggiungono Nakhodka, cittadina portuale russa affacciata sul Pacifico, oppure gli scali della Cina orientale attraverso i valichi di Dostyk e Altynkol. Nella stessa mappa figurano inoltre 2 progetti ancora da sviluppare: la ferrovia Cina-Kirghizistan-Uzbekistan e il corridoio trans-afghano verso i porti iraniani e pakistani.

Per gli operatori uzbeki, dunque, il Baltico rappresenta una delle possibili vie d'accesso al commercio marittimo internazionale, non necessariamente quella privilegiata. Lo conferma la strategia di UTK - O'ztemiryo'lkonteyner, società del gruppo ferroviario nazionale uzbeko specializzata nella gestione dei container e nell'organizzazione dei relativi trasporti, che dispone di 17 centri logistici, movimenta 6 milioni di tonnellate di merci all'anno, conta oltre 1.000 container ed è associata alla FIATA dal 2025. Nella sua rete di collegamenti Riga figura accanto a Costanza (Romania), Poti (Georgia), Mersin (Turchia), Bandar Abbas (Iran) e Karachi (Pakistan), a testimonianza di una strategia orientata a diversificare le direttrici commerciali.

UTK sta inoltre rafforzando la propria presenza lungo le principali direttrici commerciali eurasiatiche, anche attraverso accordi con operatori stranieri. Alla fine del 2024 ha avviato una collaborazione con il gruppo logistico tedesco Rhenus, dando vita alla joint venture UZCONTARGO ANDIJON, attiva ad Andijan, nell'Uzbekistan orientale, nella valle di Fergana. Nel luglio 2025 è stata poi costituita un'altra società mista a Urumqi, capoluogo della regione autonoma dello Xinjiang, nel nord-ovest della Cina, insieme a un operatore locale specializzato nella logistica ferroviaria. Più recente è l'apertura, il 2 luglio 2026, di un ufficio di rappresentanza a Tbilisi, capitale della Georgia, con il compito di consolidare le merci provenienti dall'Europa. Una scelta particolarmente significativa, che conferma l'interesse dell'operatore uzbeko per il Middle Corridor, la direttrice di trasporto multimodale che collega la Cina all'Europa attraversando l'Asia centrale, il Mar Caspio e il Caucaso.

Parallelamente all'espansione dei collegamenti internazionali, l'Uzbekistan sta investendo anche nel potenziamento delle proprie infrastrutture logistiche. Meno di 2 anni fa Ship2Shore osservava come i container fossero ancora una presenza piuttosto rara in questa parte dell'Asia centrale. Oggi il quadro appare decisamente diverso, come dimostrano i numerosi progetti di interporti e terminal intermodali in fase di sviluppo nell'area di Tashkent, alcuni dei quali sono stati presentati proprio durante la manifestazione.

Tra le iniziative più rilevanti figura quella di Silkway Central Asia, joint venture tra PTC Holding e le ferrovie uzbeke, impegnata nello sviluppo di un polo logistico di 159,4 ettari nel distretto di Yangiyo'l, nei pressi di Tashkent. Il progetto prevede 28,4 chilometri di binari ferroviari interni, un terminal container con una capacità di movimentazione di 450.000 TEUs all'anno e un volume di traffico complessivo stimato in 8 milioni di tonnellate. Sempre nell'area della capitale operano ULS e HLC, due terminal dedicati al trasporto ferroviario e stradale che dichiarano oltre 220.000 TEUs annui e dispongono di 54.000 metri quadrati di magazzini e 2 postazioni doganali proprie.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €9.74
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 16 novembre 2026 alle ore 12:01
> Versione Online

Tra le strutture presentate alla manifestazione c'è anche HYTRANS International Port (HTT), che si propone come il primo terminal ferroviario per container di Tashkent realizzato con la partecipazione cinese. L'impianto occupa una superficie di circa 30.000 metri quadrati ed è dotato di 3 binari di raccordo, per una lunghezza complessiva di 1.000 metri. Presente in fiera anche il gruppo emiratino DP World, attraverso la controllata UNICO Logistics, che ha ricordato ai visitatori dello stand le dimensioni della propria attività a livello internazionale, affermando di movimentare quotidianamente il 10% del commercio mondiale.

Come prevedibile, particolarmente significativa è stata la presenza degli operatori cinesi. Tra questi ZUEXPRESS, società con sede a Shanghai e uffici a Xi'an, Yiwu, Kashgar, Khorgos, Osh, in Kirghizistan, Almaty, in Kazakistan, e Tashkent, che propone un servizio dedicato tra Cina e Uzbekistan, potendo contare su oltre 2.000 container di proprietà. Qingdao Sea and Rail Logistics offre invece collegamenti intermodali marittimo-ferroviari per le merci provenienti dal Sud-est asiatico, dal Giappone e dalla Corea, attraverso i porti cinesi di Qingdao e Lianyungang.

Nel trasporto stradale è attiva Mammoth Trans, che dispone di 80 camion propri operanti in regime TIR e può fare affidamento su una rete di oltre 12.000 veicoli di aziende partner. Suyi Import, con sede a Yiwu, nella Cina orientale, propone invece spedizioni verso l'Uzbekistan con tempi di consegna indicativi compresi tra 3 e 5 giorni per via aerea, tra 20 e 30 giorni su strada e tra 30 e 40 giorni per ferrovia.

Anche la Georgia ha cercato di valorizzare il proprio ruolo nei collegamenti commerciali tra Cina ed Europa. SKYLOG opera servizi charter settimanali tra Urumqi e Tbilisi e offre trasporti ferroviari e marittimi lungo la direttrice Cina-Georgia-Unione Europea, con tempi di percorrenza compresi tra 30 e 40 giorni. Sul versante della digitalizzazione si distingue invece Cargon, spedizioniere georgiano che dispone di una rete di oltre 5.000 autisti.

Il trasporto stradale continua del resto a rivestire un ruolo importante nei collegamenti con l'Asia centrale, come dimostra anche la presenza in fiera della russa APS "The Solver", che ha presentato una flotta di 850 autoarticolati, 28 anni di attività e circa 26.000 trasporti effettuati annualmente. La lituana Blunitrans è invece specializzata nel trasporto di carichi parziali, che raccoglie settimanalmente in diversi Paesi europei per poi inoltrarli verso l'Asia centrale, il Caucaso e il Medio Oriente.

Un'indicazione concreta delle dinamiche che caratterizzano questo mercato è arrivata da FLEXOBO, che si presenta come la prima piattaforma digitale uzbeka per il trasporto merci. Mercoledì, alle 12:20, sullo schermo del suo stand erano visualizzate alcune quotazioni aggiornate in tempo reale: 9.000 dollari per un trasporto refrigerato da Varsavia a Tashkent, su una distanza di 4.638 chilometri; 5.000 dollari per un camion centinato in partenza dalla Germania, con un percorso di 5.494 chilometri; e 13.000 dollari per un trasporto dalla Cina, distante 2.714 chilometri.

Numeri che evidenziano quanto le tariffe possano variare indipendentemente dalle distanze percorse. Nel caso delle offerte visualizzate, il costo per chilometro del collegamento dalla Cina risultava infatti più che doppio rispetto a quello da Varsavia e oltre 5 volte superiore a quello dalla Germania, nonostante il tragitto fosse decisamente più breve. A incidere sui prezzi non è dunque soltanto la lunghezza del percorso, ma anche lo squilibrio tra i flussi di merci nelle 2 direzioni, particolarmente evidente lungo queste rotte commerciali che collegano l'Asia ai mercati europei.

Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €9.74
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 16 novembre 2026 alle ore 12:01
> Versione Online

A spiegare il crescente interesse degli operatori internazionali per l'Uzbekistan sono anche le prospettive di sviluppo del suo sistema logistico. La strategia per i trasporti e la logistica al 2030 punta a triplicare i volumi movimentati e a portare i traffici in transito attraverso il Paese a 22 milioni di tonnellate all'anno. Secondo le stime della Banca Eurasiatica di Sviluppo, la realizzazione della ferrovia Cina-Kirghizistan-Uzbekistan potrebbe da sola favorire un incremento del traffico container da 100.000 a 500.000 TEU. A rafforzare le ambizioni del Paese contribuisce anche il settore aereo: secondo quanto riferito dagli organizzatori della manifestazione, a ottobre è stata inaugurata presso l'aeroporto di Navoi una zona franca doganale denominata Porto-Franco, mentre negli ultimi 5 anni i volumi del cargo aereo sono cresciuti del 182%.

È in questo scenario che si inserisce l'iniziativa della Lettonia, intenzionata a rilanciare il ruolo dei porti di Riga, Ventspils e Liepāja nei collegamenti commerciali tra Asia ed Europa, recuperando idealmente la tradizione mercantile della Lega Anseatica. L'Uzbekistan, tuttavia, può oggi guardare a diverse direttrici per raggiungere i mercati internazionali: verso nord, attraverso i porti baltici; verso ovest, lungo le rotte che attraversano il Mar Caspio e il Caucaso; verso sud, in direzione del Golfo Persico; oppure verso est, attraverso i collegamenti con la Cina.

A determinare quali corridoi riusciranno ad attrarre i maggiori volumi di traffico saranno soprattutto la competitività dei costi di trasporto, i tempi di percorrenza e l'efficienza delle procedure di frontiera. Le tariffe mostrate da FLEXOBO offrono, da questo punto di vista, un esempio eloquente di quanto le condizioni economiche possano incidere sulla scelta degli itinerari. È proprio questa la prospettiva che emerge da TransLogistica Uzbekistan: pur non disponendo di un accesso diretto al mare, il Paese sta cercando di trasformare la propria posizione geografica in un'opportunità, sfruttando la concorrenza tra i diversi operatori e corridoi logistici per ampliare le possibilità di collegamento con i mercati internazionali. Una competizione alla quale, come dimostra la manifestazione di Tashkent, intendono partecipare protagonisti provenienti da tutta l'Eurasia, da Shanghai fino a Riga.

Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: shippingitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €44.25
REACH: 5869
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 178433.94
AUTORE:
URL: www.shippingitaly.it
> 16 novembre 2026 alle ore 15:30
> Versione Online

Ve-Na di Navigazione raddoppia in Cina la commessa per un'altra nave general cargo



La compagnia armatoriale napoletana ha esercitato l'opzione per un'altra newbuilding con il cantiere Cssc Guangxi dopo il primo accordo di maggio 2025 Ve-Na di Navigazione, società armatoriale con sede a Napoli riconducibile ad Antonio Scotto (Ecobulk), è tornata a rivolgersi al cantiere cinese Cssc Guangxi Shipbuilding per ordinare una seconda nuova nave general cargo da 9.200 tonnellate di portata lorda, proseguendo la collaborazione avviata lo scorso anno. Il contratto di costruzione, firmato nei giorni scorsi e ufficializzato dallo stabilimento produttivo asiatico, mantiene riservati sia il valore finanziario dell'operazione sia il calendario ufficiale di rilascio, ma secondo vari broker marittimi la consegna della nuova unità è programmata per il mese di luglio del 2028.

La nave avrà una lunghezza fuori tutto di 119,9 metri e una larghezza di 17 metri, con una velocità fissata a 13,2 nodi. Il cantiere ha posto particolare attenzione al profilo ambientale e all'efficienza energetica dell'impianto propulsivo equipaggiando la nave con un motore principale Man 8L 27/38, progettato per operare in piena conformità con le normative internazionali sulle emissioni Imo Tier III e con i requisiti dell'indice Eedi Phase 2.

Il nuovo ordine segue a quello siglato dalla compagnia partenopea con lo stesso cantiere di Guangxi nel maggio del 2025. Questa prima commessa ha raggiunto una fase avanzata dei lavori e si trova attualmente impegnata nelle fasi di allestimento e nelle prove di collaudo in banchina, in vista dell'entrata in servizio prevista nel corso del primo trimestre del 2027. Le due nuove costruzioni andranno ad affiancare la flotta di Ve-Na di Navigazione, specializzata nel comparto delle merci varie e attualmente attiva sul mercato con tre unità di proprietà.

Per Cssc Guangxi Shipbuilding questo accordo con l'armatore partenopeo porta a otto il numero complessivo di unità general cargo appartenenti alla serie da 9.200 tpl che il cantiere cinese si è aggiudicato presso operatori europei.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

PUBBLICAZIONE: shippingitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €44.25
REACH: 5869
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 178433.94
AUTORE:
URL: www.shippingitaly.it
> 16 novembre 2026 alle ore 15:30
> Versione Online

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: corrieremarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.00
REACH: 179
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 5455.22
AUTORE:
URL: www.corrieremarittimo.it
> 16 novembre 2026 alle ore 14:48
> Versione Online

I porti liguri in missione a Istanbul per rafforzare i collegamenti con la Turchia



Al Logitrans nuove opportunità di collaborazione

Istanbul – Al Logitrans nuove opportunità di collaborazione

Il sistema portuale ligure punta a rafforzare la propria presenza sul mercato turco e il ruolo di piattaforma logistica per i collegamenti tra il Mediterraneo, il Nord Italia e l'Europa centro-meridionale. È questo l'obiettivo della partecipazione congiunta delle Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Orientale a Logitrans , la fiera internazionale della logistica che si conclude oggi a Istanbul, con il supporto organizzativo di Liguria International, la società regionale per l'internazionalizzazione delle imprese.

Con oltre 4 milioni di TEU e 75 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2025, i due sistemi portuali rappresentano insieme il principale polo portuale italiano. Una dimensione che, unita alla complementarità degli scali e agli investimenti infrastrutturali in corso, costituisce la base della strategia di promozione internazionale sostenuta dalla Regione Liguria. L'obiettivo è consolidare l'attrattività dei porti di Genova, Savona e La Spezia nei confronti di un mercato, quello turco, che considera l'Italia un partner strategico. Anche nel 2026, i traffici dei tre scali confermano un andamento positivo.

La presenza a Istanbul ha consentito di presentare servizi e prospettive di sviluppo del sistema portuale ligure, favorendo nuove occasioni di contatto e il consolidamento delle relazioni commerciali. Alla manifestazione hanno partecipato anche PSA, Tarros Group, Spediporto, Assagenti, Contship Group e Circle Group.

Tra i momenti centrali della missione, l'incontro “Liguria: a strategic hub for Turkey, a gateway to Europe”, che si è svolto ieri nell'ambito della fiera. Ad aprire i lavori è stato il console italiano a

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: corrieremarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.00
REACH: 179
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 5455.22
AUTORE:
URL: www.corrieremarittimo.it
> 16 novembre 2026 alle ore 14:48
> Versione Online

Istanbul, Paolo Michele di Giandomenico, che ha richiamato i legami storici, culturali e commerciali tra la Liguria e la Turchia.

Sono intervenuti Bruno Pisano, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Alessandro Pittaluga, coordinatore progetti di Liguria International, e Leonardo Picozzi, marketing manager dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Il confronto ha coinvolto anche rappresentanti delle imprese e delle associazioni: Giampaolo Botta per Spediporto, Fabio Di Bella e Ozlem Ayyildiz per Tarros Group e Tarros Turkiye, Melania Molini per PSA, Edoardo Costantin per il Gruppo Contship e Luca Abatello per Circle Group.

Al centro del dibattito, i servizi disponibili e i progetti in corso per potenziare i collegamenti logistici tra la Turchia e l'Europa meridionale. In chiusura, il direttore generale di ICE Turchia, Marco Pintus, ha ricordato che nel 2025 l'interscambio commerciale tra Italia e Turchia ha raggiunto 26 miliardi di euro, sottolineando il contributo del trasporto marittimo allo sviluppo degli scambi tra i due Paesi.

La delegazione ligure ha successivamente incontrato UTIKAD, l'associazione degli spedizionieri turchi, rappresentata dal presidente Bilgehan Engin e dal direttore generale Alperen Guler. Il confronto si è concentrato sul ruolo dei porti liguri come punto di accesso per i flussi commerciali tra la Turchia, il Nord Italia e il Sud Europa. Dall'incontro è emerso un forte interesse a sviluppare ulteriormente queste relazioni, con l'impegno delle parti a organizzare nuovi appuntamenti per approfondire le possibili forme di collaborazione.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 7472.90
AVE: €1.14
AUTORE:
REACH: 245
URL: www.supplychainitaly.it
> 16 novembre 2026 alle ore 16:43
> Versione Online

Federico Di Carlo nuovo vertice di Assotir



L'imprenditore romano, specializzato nella logistica per la Gdo, punterà alla sicurezza e al contrasto delle pratiche distorsive nel settore dell'autotrasporto di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY

16 Novembre 2026

L'assemblea nazionale di Assotir, che si è tenuta a Roma lo scorso 13 novembre, ha eletto all'unanimità Federico Di Carlo come nuovo presidente. L'imprenditore romano ha cinquantatré anni, di cui oltre trenta trascorsi nel comparto dell'autotrasporto e alla guida di un'azienda specializzata nella distribuzione per la Grande distribuzione organizzata.

Membro del consiglio di presidenza di Assotir dal 2021 con l'incarico di responsabile nazionale della sezione Gdo, Di Carlo succede ad Anna Vita Manigrasso, che lascia la guida dell'organizzazione dopo diciassette anni di mandato.

Le linee programmatiche del nuovo corso, spiega l'associazione in una nota, confermano l'impegno di Assotir a tutela delle imprese di trasporto all'interno della filiera logistica. “Ringrazio l'Assemblea per questa elezione e Anna Vita Manigrasso per i 17 anni di straordinaria presidenza” ha commentato Di Carlo, aggiungendo: “Raccolgo questo testimone con l'impegno di non disperdere il grande lavoro svolto, ma di proseguirlo con rinnovata energia. Le nostre priorità restano chiare: riporteremo al centro dell'agenda il ripristino dei costi minimi della sicurezza e combatteremo senza tregua l'intermediazione parassitaria che danneggia il nostro comparto”.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.24
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 16 novembre 2026 alle ore 12:11
> Versione Online

Asse con la Turchia per i porti liguri: a Istanbul traffici e corridoi digitali



Le AdSP sono approdate a Logitrans con Liguria International e Circle Group per sviluppare i collegamenti logistici e virtuali con il Paese euroasiatico. Grimaldi registra un aumento del 65% dei traffici sulla linea Italia-Turchia nel primo semestre 2026 Il sistema portuale ligure punta sul mercato turco per consolidare il proprio ruolo nei collegamenti tra il Mediterraneo, il Nord Italia e l'Europa centro-meridionale. La partecipazione congiunta delle Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Orientale a Logitrans 2026, la manifestazione internazionale dedicata ai trasporti e alla logistica conclusasi il 13 novembre a Istanbul, ha rappresentato un'occasione per presentare agli operatori locali servizi, infrastrutture e prospettive di sviluppo degli scali di Genova, Savona e La Spezia.

check_circle Unlimited access to exclusive news, analysis and insights

check_circle Weekly newsletter

check_circle 3 email accounts for each company

125 €

650 €

You may also be interested in

PUBBLICAZIONE: Italiaoggi.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 29595
VISITE MENSILI: 899690.98
AUTORE:
URL: www.italiaoggi.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Government
> 17 novembre 2026 alle ore 2:53
> Versione Online

Trasporti e logistica, la sfida dell'intermodalità per rilanciare la competitività italiana

Al Cnpr forum il confronto tra politica e professionisti su infrastrutture, riforma dei porti, digitalizzazione e intelligenza artificiale per migliorare l'efficienza del sistema logistico italiano



La competitività del sistema Italia passa per l'efficientamento della rete intermodale logistica. Se ne è discusso nel corso del Cnpr forum "Trasporti e logistica, la sfida dell'efficienza", promosso dalla Cassa di previdenza dei ragionieri e degli esperti contabili presieduta da Luigi Pagliuca che ha visto protagonisti Alessandro Cattaneo, deputato di Forza Italia in commissione trasporti della Camera, Andrea Casu (Pd), vicepresidente della commissione trasporti a Montecitorio, Igor Iezzi, capogruppo della Lega in commissione affari costituzionali della Camera e Giulia Pastorella, parlamentare di Azione in commissione trasporti della Camera.

Il punto di vista dei professionisti

Nel corso dei lavori, moderati da Anna Maria Belforte, il punto di vista dei professionisti è stato espresso da Elisabetta Polentini, commercialista e revisore legale dell'Odcec di Roma: "Ridurre gli incentivi fiscali al trasporto su strada è una scelta miope se prima non si offrono alternative praticabili. Quali sono le opzioni per chi oggi si sposta in auto o trasporta merci su gomma? Il passaggio a modalità meno inquinanti richiede impegno: riconosciamo i costi ambientali del traffico, ma fatichiamo a cambiare abitudini radicate. Per convincere le persone a lasciare l'auto privata servono servizi pubblici affidabili e collegamenti comodi;

per le imprese occorrono soluzioni che integrino strada e ferrovia. Il cambio di modalità passa da una politica che intervenga sulla domanda di mobilità, coordinando gli investimenti nelle infrastrutture con l'organizzazione dei servizi. Così si può ridurre la congestione urbana e liberare spazio urbano. L'innovazione tecnologica è necessaria e dà risultati quando rende più semplice cambiare le nostre abitudini quotidiane".

Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

Le conclusioni sono state affidate a Paolo Longoni: ““Oltre l’85% delle merci movimentate sul territorio italiano viaggia su gomma.

La priorità è collegare strade, ferrovie e porti, integrando le reti fisiche con i sistemi informativi. Digitalizzare i nodi di interscambio e automatizzare i terminal di smistamento permette di ridurre i tempi di carico e scarico. La strada resta indispensabile per il servizio porta a porta: occorre quindi completare e potenziare i collegamenti tra aree industriali e poli logistici. Sulle medie e lunghe distanze, il dibattito sugli incentivi all’autotrasporto va accompagnato da investimenti che rendano ferrovia e mare alternative praticabili. L’intelligenza artificiale può anche contribuire a pianificare le spedizioni tenendo conto di traffico, condizioni meteo e altri fattori esterni. In questo modo si possono ridurre i viaggi a vuoto e limitare gli effetti delle interruzioni del servizio”.

Cattaneo (FI): innovazione digitale è la vera sfida

La logistica è un punto di forza dell’Italia e ha ancora ampi margini di crescita. Per sfruttarli servono infrastrutture efficienti e ben collegate. Accanto alle grandi vie di comunicazione,

occorre riorganizzare e rilanciare il sistema portuale con una strategia nazionale ed europea, rafforzando i collegamenti con gli aeroporti e le reti stradali e ferroviarie. L’obiettivo è rendere più rapido e semplice il passaggio delle merci da un mezzo di trasporto all’altro. In una prospettiva liberale, il compito delle istituzioni è creare le condizioni perché le imprese possano investire, competere ed esprimere appieno le proprie capacità. L’innovazione digitale è una delle sfide decisive del nostro tempo e va colta come un’opportunità per migliorare l’organizzazione del lavoro e la gestione dei flussi. Investire nelle tecnologie e nelle competenze è essenziale per colmare il divario di produttività che si è ampliato nel tempo. Una logistica più moderna può ridurre tempi e costi di trasporto, rendere più competitive le imprese italiane sui mercati internazionali e attrarre nuovi capitali.

Casu (Pd): mercato che supera 112 mld di euro

La priorità è investire nell’efficienza dell’intero sistema logistico italiano. La competitività si costruisce facendo lavorare insieme i diversi comparti di una filiera che, secondo i dati del Politecnico di Milano, vale oltre 112 miliardi di euro. Un settore di queste dimensioni richiede una politica industriale capace di collegare meglio porti, aeroporti, interporti e stazioni ferroviarie. Lo abbiamo visto anche in questi giorni: se si ferma la logistica, si ferma l’Italia. L’innovazione deve rispondere a esigenze concrete: ridurre i tempi di consegna, rendere più puntuali i pagamenti e, soprattutto, tutelare la sicurezza sul lavoro, che troppo spesso non è garantita. Per fare un salto di qualità, occorre affiancare all’integrazione tra i diversi mezzi di trasporto l’interoperabilità dei dati. In pratica, i sistemi informatici dei vari operatori devono poter dialogare, scambiare informazioni e utilizzarle per coordinare le spedizioni e gestire meglio gli imprevisti operativi. È così che si possono ridurre le attese e migliorare l’affidabilità del servizio lungo tutta la filiera.

Iezzi (Lega): avanti con riforma dei porti

La difficoltà principale è reperire le risorse per migliorare la rete dei trasporti. Le imprese chiedono di movimentare le merci più rapidamente e per questo servono interventi su strade, ferrovie e porti. Nonostante i vincoli di bilancio, con il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini abbiamo avviato 1.300 cantieri sulla rete ferroviaria. Nella stessa direzione va la riforma del sistema portuale, che

contiamo di approvare entro la fine dell'anno per rendere più razionale e coordinata la gestione degli scali. Resta il nodo del costo dei carburanti, che pesa sui bilanci delle aziende di trasporto e risente

delle tensioni internazionali. Un contesto più stabile aiuterebbe le imprese a programmare gli investimenti e a gestire meglio i costi. È poi il momento di riunire attorno a un tavolo istituzioni, imprese ed esperti per capire quali opportunità offra l'intelligenza artificiale. Le sue applicazioni sono ancora in gran parte da esplorare, ma possono cambiare il modo in cui si pianificano i percorsi, si organizzano le consegne e si coordinano i diversi operatori della filiera.

Pastorella (Azione): parola chiave è intermodalità

La parola chiave è intermodalità. Nessuna tecnologia e nessun investimento, da soli, possono fare la differenza. Per spostare persone e merci in modo efficiente, occorre progettare l'intero percorso e agevolare il passaggio tra strada, ferrovia, aereo e vie d'acqua. Sarebbe miope privilegiare un solo mezzo: la scelta deve dipendere dalle esigenze di ciascun tragitto

e dalla possibilità di combinare le diverse modalità. Il Piano per l'intermodalità esiste, ma nella riforma dei porti manca un raccordo con la pianificazione logistica. È una lacuna da colmare: gli scali vanno considerati parte di una rete che funziona solo se i suoi nodi sono ben collegati. Serve più coordinamento e bisogna lasciare spazio alle innovazioni, a partire dall'ultimo miglio. I droni possono offrire un contributo nei trasporti specializzati, per esempio nella consegna di materiale sanitario, e aiutare a raggiungere zone urbane dove il traffico rende gli spostamenti più lunghi e difficili. Occorre valutare in quali casi queste soluzioni rendano le consegne più rapide, affidabili e adatte alle esigenze locali. (riproduzione riservata)

Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: UominieTrasporti.it
PAESE: ITA
VISITE MENSILI: 67545.01
TIPOLOGIA: Web
AUTORE:
REACH: 2221
URL: www.uominietrasporti.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
> 16 novembre 2026 alle ore 8:52
> Versione Online

Droni a idrogeno per consegnare farmaci e materiali sanitari: a Padova decolla la logistica del futuro

Trasportare farmaci salvavita, campioni biologici e materiali sanitari urgenti da un ospedale all'altro utilizzando droni alimentati a idrogeno verde, prodotto direttamente nell'aeroporto di partenza. È questo l'obiettivo di Padova Sandbox, il progetto sperimentale avviato nel marzo 2025 all'aeroporto "Gino Allegri" di Padova, che entra ora nella fase operativa con i primi test dell'intera filiera energetica […]



Trasportare farmaci salvavita, campioni biologici e materiali sanitari urgenti da un ospedale all'altro utilizzando droni alimentati a idrogeno verde, prodotto direttamente nell'aeroporto di partenza. È questo l'obiettivo di Padova Sandbox, il progetto sperimentale avviato nel marzo 2025 all'aeroporto "Gino Allegri" di Padova, che entra ora nella fase operativa con i primi test dell'intera filiera energetica e di trasporto. La sperimentazione, autorizzata da ENAC, punta a verificare la fattibilità di un sistema di logistica sanitaria aerea che integri produzione, stoccaggio e distribuzione dell'idrogeno con l'impiego di droni cargo. Il traguardo è arrivare, nel corso del 2027, ai primi collegamenti sperimentali al di fuori dell'area aeroportuale, per mettere in comunicazione diversi poli logistici sanitari della Regione Veneto. L'iniziativa nasce dall'accordo per lo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata (Advanced Air Mobility) sottoscritto nel maggio 2024 da ENAC, Regione Veneto e Gruppo SAVE. L'aeroporto di Padova è gestito da Heron Air, mentre la componente tecnologica e operativa è affidata a H2G, divisione del Gruppo H2C specializzata nelle tecnologie per l'idrogeno verde.

Una filiera completa: dal fotovoltaico al rifornimento dei droni

L'elemento distintivo del progetto è la realizzazione di un ecosistema energetico autonomo, nel quale l'idrogeno necessario al volo viene prodotto all'interno dell'aeroporto. Il processo parte da un impianto fotovoltaico da 50 kW, installato nell'area Sandbox, che fornisce energia elettrica rinnovabile al sistema KEB (Key Energy Builder). Quest'ultimo gestisce la produzione di idrogeno mediante elettrolisi, il suo stoccaggio e la successiva erogazione.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: UominieTrasporti.it
PAESE: ITA **VISITE MENSILI:** 67545.01
TIPOLOGIA: Web **AUTORE:**
REACH: 2221 **URL:** www.uominietrasporti.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
> 16 novembre 2026 alle ore 8:52 > Versione Online

L'idrogeno viene quindi utilizzato per rifornire GH2, un drone cargo multicottero progettato per il trasporto di merci. La fase operativa prevede la verifica dell'intera sequenza, dalla produzione del combustibile al volo del velivolo all'interno del sedime aeroportuale, in regime SAIL II, corrispondente a un livello di rischio operativo molto basso.

I test serviranno a validare il funzionamento delle singole tecnologie e soprattutto la loro integrazione in un unico sistema, requisito fondamentale per un futuro impiego commerciale nel trasporto sanitario.

Cento chilometri di autonomia e dieci minuti per il rifornimento

Le caratteristiche tecniche del drone permettono di delineare le potenzialità della sperimentazione. Il GH2 è progettato per trasportare fino a 4 kg di materiali, con un'autonomia dichiarata di 100 chilometri e una velocità massima di 55 km/h. Il rifornimento di idrogeno richiede circa dieci minuti, mentre per un volo a pieno carico è previsto un consumo di 350 grammi di idrogeno verde.

Si tratta di prestazioni che potrebbero rendere questa tipologia di velivoli interessante per il trasporto di piccoli carichi sanitari ad alta priorità, soprattutto quando la rapidità della consegna rappresenta un elemento determinante.

Nella successiva fase di sperimentazione, il materiale sanitario sarà trasportato all'interno di un box refrigerato, per verificare anche il mantenimento delle condizioni necessarie alla conservazione dei prodotti durante il volo.

Nel 2027 i primi voli tra i poli sanitari del Veneto

Dopo le prove all'interno dell'aeroporto, il progetto prevede un passaggio più impegnativo: i voli BVLOS (Beyond Visual Line of Sight), effettuati oltre la linea di vista del pilota e controllati attraverso sistemi tecnologici dedicati.

Questa fase, prevista nel corso del 2027, consentirà di sperimentare collegamenti esterni allo scalo, con l'obiettivo di raggiungere differenti poli logistici sanitari della regione.

La prospettiva è quella di una rete di trasporto aereo dedicata alle esigenze del sistema sanitario, capace di movimentare rapidamente farmaci urgenti, materiali biomedicali e campioni biologici, affiancandosi ai tradizionali servizi di trasporto terrestre.

Il progetto si propone quindi di verificare non soltanto la sostenibilità ambientale dei voli, ma anche la loro effettiva utilità operativa, misurando le prestazioni del trasporto e le condizioni di conservazione dei materiali.

ENAC: «Un sistema a diretto supporto della collettività»

L'iniziativa rientra nella strategia nazionale per lo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata, che punta a introdurre nuovi servizi di trasporto attraverso velivoli innovativi, anche a pilotaggio remoto.

Carmela Tripaldi, Direttore Centrale Standard Tecnici e Operatività Aeronautica ENAC, sottolinea: «Accompagnare il Sistema Paese verso modelli di servizi aerei sostenibili, basati su mezzi innovativi,

Onclusive Tutti i diritti riservati https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

capaci di ridurre i tempi di percorrenza, i consumi energetici e le emissioni, è uno degli obiettivi che ENAC sta portando avanti negli ultimi anni e che ci sta proiettando in un futuro della mobilità aerea che è già presente. A breve, pubblicheremo anche l'aggiornamento del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Area Avanzata, che ha rappresentato un'iniziativa pionieristica italiana, che traccia i risultati raggiunti e semplifica gli obiettivi da perseguire, in coerenza con la Drone Strategy europea. In questo ambito rientra anche il progetto "Padova Sandbox", presentato alcuni giorni fa in sede EASA, che mira a realizzare un sistema a diretto supporto della collettività attraverso l'innovazione del concetto di mobilità».

L'obiettivo di lungo periodo è trasformare la sperimentazione in un servizio organizzato, integrato con le esigenze delle strutture sanitarie regionali. Diego Ruzza, Assessore regionale alla Mobilità e Trasporti, dichiara: «Siamo orgogliosi di essere la prima Regione ad aver contribuito ad avviare una Sandbox così strutturata la più avanzata sperimentazione a livello nazionale nella Mobilità Aerea Avanzata. L'obiettivo finale è passare dalla fase di prova all'avvio di una vera e propria rete regionale di trasporto aereo con droni dedicati: l'obiettivo principale è soddisfare la mobilità di collegamento connessa principalmente alla logistica del farmaco con i poli ospedalieri della regione garantendo altresì un trasporto tempestivo e sicuro di materiali biomedicali, campioni biologici e farmaci salvavita urgenti. Abbiamo costruito questo percorso a partire dal Piano Regionale dei Trasporti, insieme ad ENAC e al Gruppo SAVE che ha coinvolto il partner tecnologico H2C. Oggi la programmazione diventa sperimentazione sul campo, al servizio del sistema sanitario e dei cittadini veneti con una rilevante attenzione all'ambiente trattandosi di sistema alimentato da idrogeno la cui produzione è strettamente connessa alla sperimentazione stessa». La sperimentazione proseguirà nei prossimi mesi all'interno dell'area aeroportuale, prima di affrontare la fase dei collegamenti esterni. Corrado Fischer, Direttore Operativo del Gruppo SAVE, conferma il calendario: «Siamo molto soddisfatti per il lavoro che stiamo portando avanti nel rispetto delle tempistiche previste, con l'entusiasmo di un gruppo operativo coeso, impegnato in un'attività che sta dando concretezza alla Mobilità Aerea Avanzata e ai suoi sviluppi, in un'ottica di utilità sociale e ambientale. In questi mesi proseguiremo con la sperimentazione all'interno dell'area Sandbox nell'aeroporto di Padova, poi passeremo alla fase più delicata ma anche più entusiasmante che porterà, nella seconda metà del prossimo anno, al primo volo di un drone ad idrogeno verde esterno allo scalo».

PUBBLICAZIONE: InforMare
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €4.46
REACH: 496
CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences
VISITE MENSILI: 15087.27
AUTORE:
URL: www.informare.it
> 15 novembre 2026 alle ore 4:36
> Versione Online

The Ligurian port system with Liguria International at Logitrans in Istanbul

Services and projects to strengthen logistical connections between Turkey and Southern Europe were highlighted



The Ligurian port system presented itself at Logitrans, the logistics fair that ended on Friday in Istanbul. With the organizational support of Liguria International, regional company for the internationalization of companies, the two Port System Authorities of the Ligurian Sea Western and Eastern presented the services and perspectives of the ports of Genoa, Savona and La Spezia, whose confirmed a positive trend also in 2026. Among the Companies operating in the Ligurian ports, at the Turkish fair PSA, Tarros Group, Spediporto, Assagenti, Contship participated Group and Circle Group, which have initiated new contacts and consolidated relationships already in place. The heart of the Ligurian mission in Istanbul was the meeting "Liguria: a strategic hub for Turkey, a gateway to Europe" organized last Thursday as part of the fair, which opened with the greeting of the Italian consul to Istanbul, Paolo Michele di Giandomenico, who recalled the ties historical, cultural and commercial between Liguria and Turkey. They are speakers Bruno Pisano, president of the System Authority Port of the Eastern Ligurian Sea, Alessandro Pittaluga, project coordinator of Liguria International, and Leonardo Picozzi, marketing manager of the Port System Authority of the Sea Western Liguria. For companies and associations they have represented the opportunities of the two port systems Giampaolo Botta, who spoke as general manager of Spediporto, Fabio Di Bella, as

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: InforMare
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €4.46
REACH: 496
CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences
VISITE MENSILI: 15087.27
AUTORE:
URL: www.informare.it
> 15 novembre 2026 alle ore 4:36
> Versione Online

network sales coordinator of Tarros, Ozlem Ayyildiz, as sales manager of Tarros Turkiye, Melania Molini, as head of Intermodal Italy of PSA, Edoardo Costantin, in his capacity as Head of Intermodal Sales of the Contship Group, and Luca Abatello, CEO and president of Circle Group. At the heart of the ongoing interventions, services and projects to strengthen the logistics links between Turkey and Southern Europe. In the director of ICE Turkey, Marco Pintus, recalled whereas in 2025 trade between Italy and Turkey has reached €26 billion and underlined the role of the maritime transport to support these exchanges. Subsequently, the Ligurian delegation met the association of Turkish freight forwarders UTIKAD, represented by the President Bilgehan Engin and the Managing Director Alperen Guler. To the The centre of the discussion, the role of Ligurian ports as a gateway to access for traffic between Turkey and the markets of Northern Italy and of Southern Europe. The meeting highlighted a strong interest in the development of these relations and the parties agreed on subsequent appointments to learn more about the opportunities for collaboration.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 7472.90
AVE: €2.77
AUTORE:
REACH: 245
URL: www.supplychainitaly.it
> 16 novembre 2026 alle ore 16:43
> Versione Online

Via alla fase operativa del progetto Padova Sandbox per droni sanitari a idrogeno



I velivoli autonomi metteranno saranno impiegati nella logistica del farmaco per i poli ospedalieri della Regione Veneto di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY

16 Novembre 2026

Entra nel vivo il progetto sperimentale ‘Padova Sandbox' per l'utilizzo di droni alimentati a idrogeno nel trasferimento di merci sanitarie, e che comprende anche il processo di produzione, stoccaggio ed erogazione del vettore energetico.

Avviata a marzo 2025 all'Aeroporto Gino Allegri di Padova, e gestita da Heron Air, l'iniziativa avvierà ora la sua fase operativa, che consisterà nella sperimentazione dell'intera sequenza di attività: innanzitutto, la produzione di energia elettrica con elettrolisi attraverso un impianto fotovoltaico di 50 kW installato all'interno della Sandbox; poi l'utilizzo dell'energia elettrica verde per le funzioni dell'impianto Keb (Key Energy Builder) che consistono nella produzione, lo stoccaggio e l'erogazione di idrogeno verde; quindi il rifornimento con l'idrogeno verde di un drone multicottero cargo, denominato GH2; infine il volo del drone all'interno del sedime aeroportuale in regime Sail II (livello molto basso di rischio).

I prossimi mesi, spiegano in una nota Enac, Regione Veneto e Gruppo Save, serviranno per continuare a testare l'intero ecosistema progettato, seguiranno quindi le attività di sperimentazione al di fuori dell'area aeroportuale Beyond Visual Line Of Sight (Bvlos), in una modalità di volo in cui il pilota non ha contatto visivo con il mezzo, con l'obiettivo di collegare differenti poli logistici sanitari della Regione Veneto. Quest'ultima fase, prevista nel corso del 2027, prevede che siano monitorati i parametri di trasferimento in volo del materiale sanitario, che sarà trasportato con un box refrigerato attraverso lo stesso idrogeno prodotto in aeroporto.

Questo tipo di velivoli, ricordano i promotori dell'iniziativa, impiega dieci minuti per il rifornimento, ed è in grado di percorrere fino a 100 km, trasportando complessivamente 4 kg di materiali e

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.77
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 16 novembre 2026 alle ore 16:43
> Versione Online

consumando per il volo a pieno carico solo 350 grammi di idrogeno verde ad una velocità massima di 55km/h.

Commentando l'avvio di questa fase del progetto, Carmela Tripaldi, Direttore Centrale Standard Tecnici e Operatività Aeronautica Enac ha annunciato: “A breve, pubblicheremo anche l'aggiornamento del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Area Avanzata, che ha rappresentato un'iniziativa pionieristica italiana, che traccia i risultati raggiunti e semplifica gli obiettivi da perseguire, in coerenza con la Drone Strategy europea”.

Relativamente a Padova Sandbox, Diego Ruzza, Assessore regionale alla Mobilità e Trasporti della Regione Veneto, ha evidenziato: “L'obiettivo finale è passare dalla fase di prova all'avvio di una vera e propria rete regionale di trasporto aereo con droni dedicati: l'obiettivo principale è soddisfare la mobilità di collegamento connessa principalmente alla logistica del farmaco con i poli ospedalieri della regione garantendo altresì un trasporto tempestivo e sicuro di materiali biomedicali, campioni biologici e farmaci salvavita urgenti. ”.

Corrado Fischer, Direttore Operativo del Gruppo Save, infine ha sottolineato: “ In questi mesi proseguiremo con la sperimentazione all'interno dell'area Sandbox nell'aeroporto di Padova, poi passeremo alla fase più delicata ma anche più entusiasmante che porterà, nella seconda metà del prossimo anno, al primo volo di un drone ad idrogeno verde esterno allo scalo”.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: aircargoitaly.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.12
REACH: 146
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 4440.98
AUTORE:
URL: www.aircargoitaly.com
> 16 novembre 2026 alle ore 8:47
> Versione Online

Ricavi della logistica a 118 miliardi ma margini sotto pressione: M&A e intelligenza artificiale ridisegnano il settore



Il settore si consolida con 38 operazioni M&A in dieci mesi e punta sull'intelligenza artificiale: l'ha adottata il 48% delle aziende committenti, e l'85% ne ottiene benefici in linea o superiori alle attese Il mercato italiano della logistica conto terzi chiude il 2026 con un fatturato stimato di 117,7 miliardi di euro, in crescita del 4% nominale rispetto ai 113,2 miliardi del 2025. È il terzo anno consecutivo di espansione dopo la contrazione del 2023, quando i ricavi erano scesi a 108,4 miliardi (-10,7% in termini reali). Depurata dall'inflazione, prevista al 3,4% per l'anno in corso, la crescita reale si ferma però a un modesto +0,6%. Sono le stime dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano appena presentate a Milano.

Per leggere i conti del settore il dato chiave è l'andamento dei fattori produttivi. Nel 2026 l'energia elettrica è rincarata del 29,8% e il diesel del 19,6%, complice la crisi in Medio Oriente; più contenuti gli aumenti di Lng (+8,2%) e Cng (+7,3%). Il costo del lavoro sale del 2%, i canoni degli immobili logistici si stabilizzano e il costo del denaro resta sostanzialmente fermo (-1%). Gli operatori hanno trasferito quasi integralmente i rincari sui committenti: l'indice del costo di trasporto segna +6,4% nei contratti "contract" e +7,7% nello "spot". Con una domanda sostanzialmente stabile, però, la pressione sui margini diventa progressiva. A contenere l'impatto, secondo il responsabile scientifico Marco Melacini, è stato il lavoro sull'indicizzazione dei contratti portato avanti negli ultimi anni.

La compressione della redditività alimenta le operazioni straordinarie. Nei primi dieci mesi del 2026 si contano 38 operazioni di M&A che hanno coinvolto aziende italiane della logistica, dopo le 48 del 2025 e le 40 di ciascuno dei due anni precedenti. Di queste, 10 riguardano l'integrazione di spedizionieri o lo sviluppo di terminal portuali, mentre 28 puntano a consolidare il network territoriale. Il numero di imprese continua intanto a scendere: circa 78.000 nel 2024, -1,5% in un anno e -32% dal 2009. Al netto degli scambi interni alla filiera, il mercato vale 68,4 miliardi: l'autotrasporto pesa per 23,1 miliardi, seguito da spedizionieri (16,2), operatori logistici (14,1), corrieri ed espressi (9,4) e gestori di magazzino (5,3). L'incidenza della terziarizzazione sul totale dei costi logistici resta stabile al 43,3%.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: aircargoitaly.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.12
REACH: 146
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 4440.98
AUTORE:
URL: www.aircargoitaly.com
> 16 novembre 2026 alle ore 8:47
> Versione Online

Cambia anche il modello operativo. I dipendenti diretti dei principali operatori logistici sono quasi raddoppiati, da 23.000 nel 2017 a oltre 43.000. Il personale diretto è oggi la soluzione più diffusa nella gestione dei magazzini (56% dei casi), spesso affiancata dalla somministrazione (52%), mentre l'affidamento a cooperative o Srl terze si ferma al 22%. Una scelta che porta più costi fissi nei bilanci degli operatori, in cambio di un maggiore controllo su qualità e compliance.

Per difendere la marginalità i fornitori puntano su servizi a più alto valore aggiunto. Nel 2025 il 32% dei fornitori ricava da servizi innovativi oltre il 10% del fatturato, contro il 14% del 2024 e l'11% del 2023. Crescono assemblaggio e personalizzazione a supporto delle strategie di reshoring e postponement dei clienti, Advanced Visibility, Smart Contract, pooling dei pallet e servizi di economia circolare. Entro tre anni oltre la metà dei fornitori offrirà almeno metà dei servizi innovativi mappati dall'Osservatorio in ciascun ambito.

Il trend più rilevante resta l'intelligenza artificiale. Il 48% delle aziende committenti ha introdotto sistemi di AI nella logistica e nella supply chain, contro il 30% del 2025. Il ritorno percepito è positivo: l'85% registra benefici in linea (64%) o superiori (21%) alle attese, solo il 5% si dice deluso. Prevalgono Generative AI (71%) e Predictive AI (64%), ma l'Agentic AI è già al 42% e l'Embodied AI muove i primi passi (13%). L'AI però non è plug-and-play: nell'81% dei casi ha richiesto modifiche ai processi, e il 38% delle aziende li ha ridisegnati in modo profondo. Sul fronte dei rischi pesano soprattutto gli attacchi informatici (6 su 10), seguiti da perdita di dati riservati e difficoltà nello stimare costi e benefici (5,9). Il 67% delle aziende ha già avviato misure di mitigazione.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: UominieTrasporti.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 2221
VISITE MENSILI: 67545.01
AUTORE: Pietro Spirito
URL: www.uominietrasporti.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
> 16 novembre 2026 alle ore 7:59
> Versione Online

Valichi alpini, l'Europa viaggia senza una regia: e l'Italia paga il prezzo delle frontiere

Nel corso degli ultimi decenni abbiamo «logisticamente» dimenticato che sopra la testa geografica dell'Italia ci sono le Alpi a separarci dai mercati, mentre abbiamo concentrato tutta la nostra attenzione verso l'orizzonte marittimo. Si vive spesso di onde emozionali anche nell'analisi scientifica dei fenomeni. Poi è compito della realtà ricondurci alla dimensione effettiva delle questioni. Il […]



Nel corso degli ultimi decenni abbiamo «logisticamente» dimenticato che sopra la testa geografica dell'Italia ci sono le Alpi a separarci dai mercati, mentre abbiamo concentrato tutta la nostra attenzione verso l'orizzonte marittimo. Si vive spesso di onde emozionali anche nell'analisi scientifica dei fenomeni. Poi è compito della realtà ricondurci alla dimensione effettiva delle questioni.

Il nostro Paese ha un forte orientamento all'export: circa il 66% degli scambi commerciali avviene con altri Paesi europei. L'orografia italiana obbliga che le merci importate o esportate via terra, in relazione al centro nord Europa, debbano necessariamente attraversare il sistema dei valichi alpini (oltre l'80% dell'interscambio commerciale). La rete dei collegamenti è formata da 11 valichi di frontiera, stradali e ferroviari.

L'esplosione dei traffici transfrontalieri

Tra il 1999 ed il 2024 i traffici alpini sono aumentati da 160,6 milioni di tonnellate a 220,8 milioni, con un incremento complessivo del 37,5%. Le quote di mercato sono evolute nella direzione di consolidare la supremazia indiscussa della strada: in questo stesso periodo il traffico stradale è aumentato del 51%, mentre il traffico ferroviario solo del 12,8%, nonostante tutti gli auspici di differente orientamento da parte delle istituzioni comunitarie e dei governi nazionali. Due terzi del traffico nell'insieme dei valichi alpini si concentra lungo l'asse austriaco, per la robustezza dei legami economici tra Italia e Germania: non tutte le direttrici si equivalgono.

Uniontrasporti ha presentato uno studio che merita attenzione, innanzitutto per aver rimesso la questione alpina al centro della discussione sull'assetto logistico nazionale ed europeo: "Analisi di

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

resilienza del sistema dei valichi alpini". Dopo qualche decennio di ubriacatura sulla globalizzazione dobbiamo tornare ad occuparci attivamente delle finestre strategiche di casa nostra, quelle dalle quali dipende l'elasticità del sistema logistico alle spalle della catena produttiva ancora concentrata nella pianura padana, nonostante tutte le terze Italie raccontate nei passati decenni…

Dobbiamo cominciare con una presa di consapevolezza sulla situazione strutturale dei valichi, a partire dalla forte differenziazione delle condizioni trasportistiche tra le differenti direttrici alpine, innanzitutto in termini di ripartizione modale. Nel caso dei traffici da e verso la Francia, la ferrovia oggi presenta una quota di mercato pari solo al 2,7%, mentre la direttrice svizzera evidenzia una quota di mercato ferroviaria del 70,3% e quella austriaca del 25,9%.

La politica elvetica

La Svizzera è l'unico Paese del sistema territoriale alpino che ha messo in campo una coerente politica dei trasporti ai valichi. La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), introdotta nel 2001, ha modificato il rapporto economico tra trasporto stradale e ferroviario. L'aumento del peso massimo autorizzato degli autocarri da 28 a 40 tonnellate, accompagnato da una fiscalità specifica, ha ridotto il numero dei mezzi in circolazione aumentando la capacità di trasporto. Gli investimenti nelle grandi infrastrutture ferroviarie, con particolare riferimento ai tunnel di base del Lötschberg, del Gottardo e del Ceneri, hanno messo in sicurezza la crescita della capacità per lo sviluppo del trasporto ferroviario merci. Intanto continua il sostegno al trasporto combinato non accompagnato e ai servizi di trasporto intermodale. Sostanzialmente, i governi svizzeri hanno messo in campo costantemente una politica di programmazione e regolazione dei flussi che ha attribuito alla ferrovia un ruolo strutturale nelle relazioni di traffico internazionali.

Come spesso accade nella vita, per analizzare le vicende economico-sociali non bisogna mai utilizzare il teorema del pollo di Trilussa, nei numeri ma anche nelle scelte di politica economica: se io mangio un pollo intero e tu nulla, non abbiamo mangiato metà pollo a testa. Peraltro, dal punto di vista dei volumi complessi, la direttrice austriaca, come abbiamo già sottolineato, rappresenta i due terzi del traffico complessivo, perché costituisce il collegamento più vocazionale tra Italia e Germania. La rete di collegamenti alpini è teoricamente multimodale, ma la sua resilienza, allo stato attuale, è messa a dura prova da una serie di "colli di bottiglia" infrastrutturali che riducono drasticamente la capacità reale di trasporto. A soffrire sono soprattutto le connessioni ferroviarie, ma la congestione poi si riflette inevitabilmente sulle infrastrutture e sul traffico stradale. La competitività del sistema economico europeo viene messa a dura prova perché parliamo di un sistema di connessione che lega le tre principali economie della Unione Europea: Francia, Italia e Germania.

Le connessioni con Francia e Germania

Lungo l'asse italo-francese, il sistema soffre per la chiusura prolungata del tunnel ferroviario del Fréjus, causata dalla frana della Maurienne dell'agosto 2023. Questo blocco ha costretto il traffico merci a spostarsi massicciamente sulla strada e, in particolare, sui valichi di Ventimiglia e del Monte Bianco (a sua volta interessato da un piano di manutenzione straordinaria pluriennale per il rifacimento della volta – circa 15 settimane all'anno fino al 2040). L'attuale sofferenza deriva dalla difficoltà, da parte degli operatori ferroviari, a recuperare le importanti quote di traffico che si sono trasferite su gomma. L'asse italo-svizzero, sempre strategico per il traffico ferroviario, risente dei lavori in corso proprio per l'ulteriore potenziamento della capacità ferroviaria. Sebbene il Tunnel di base del Gottardo sia tornato alla piena operatività nel settembre 2024, l'asse del Sempione è

interessato da cantieri intensivi per l'adeguamento ferroviario ai 4 metri (profilo P400), che limita la capacità di carico intermodale, e dal vasto progetto di ristrutturazione della Galleria del Sempione, previsto per il quadriennio 2025-2030.

Infine, lungo l'asse italo-austriaca il Brennero rimane il punto di massima tensione politica e operativa. Subisce, infatti, la pressione combinata delle restrizioni tirolesi, dei disagi causati dagli interventi di manutenzione del ponte Lueg sull'A13, avviati a gennaio 2025 con previsione di conclusione nel 2030, a cui si somma l'adeguamento di gallerie e viadotti dell'autostrada del Tauri (A10) fino al 2027, che compromette la fluidità dei flussi verso il valico di Tarvisio.

Un sistema vulnerabile

Il confronto tra gli scenari simulati nello studio di Uniontrasporti evidenzia una scarsa ridondanza: ogni interruzione multipla di elementi infrastrutturali nei valichi alpini si trasforma in uno shock economico importante. Il sistema, infatti, non soffre per "singoli eventi gestibili", ma per la concomitanza di interruzioni. La severità delle criticità evidenzia che oggi l'Italia non ha margini di manovra: qualsiasi accavallamento di lavori o eventi naturali di instabilità sui valichi principali genera un impatto economico immediato e destabilizzante.

L'analisi evidenzia l'estrema vulnerabilità del sistema dei valichi: la mancanza di pochi elementi chiave è sufficiente a mandare in crisi l'intero mosaico infrastrutturale. Con l'aumento dei fenomeni meteorologici estremi e un calendario fitto di cantieri complessi, l'interruzione prolungata delle infrastrutture non è più un'eventualità statistica, ma una certezza temporale. Nonostante le simulazioni si basino su valutazioni cautelative, i risultati indicano che il restringimento di soli due grandi corridoi porta rapidamente alla saturazione dei restanti, causando il blocco dei flussi sulle arterie interessate.

Le principali criticità rilevate includono innanzitutto le barriere burocratico-finanziarie. In caso di dirottamento dei flussi verso la Svizzera, il limite principale non è il volume di traffico, ma la procedura di transito. L'imposizione di cauzioni fino a 10.000 € per mezzo rappresenta un "collo di bottiglia" finanziario insostenibile per molte imprese logistiche e operatori doganali. Esistono poi i limiti dell'infrastruttura ferroviaria. Le linee storiche presentano sagome limitate e un orario già saturato dal traffico passeggeri. Senza interventi mirati, la rete non è tecnicamente in grado di assorbire i carichi merci deviati. Vanno tenuti in conto anche i limiti della rete stradale. I passi alpini (come quello del Gottardo) e le arterie secondarie (come la Statale di Ventimiglia SS1 o la Statale del Brennero SS12) raggiungono rapidamente il limite di servizio, necessitando di manutenzioni d'urgenza e protocolli stagionali (neve, vento, frane); inoltre, in alcuni casi, la deviazione è preclusa ai trasporti eccezionali, ai mezzi fuori sagoma e ad alcune classi ADR, restringendo drasticamente le opzioni operative.

Le priorità e la sfida alla competitività dell'Europa

Lo scenario che emerge dallo studio di Uniontrasporti mette in chiara evidenza che sono necessari interventi strutturali e tecnologici di lungo periodo. Innanzitutto, occorre assicurare il rispetto dei cronoprogrammi degli investimenti infrastrutturali alpini: il completamento delle nuove infrastrutture (es. BBT – Tunnel di Base del Brennero e NLTL – Nuova Linea Torino-Lione) è fondamentale. Tali opere agiscono come un "cuscinetto di resilienza", riducendo drasticamente la magnitudo dell'impatto economico a parità di interruzione simulata.

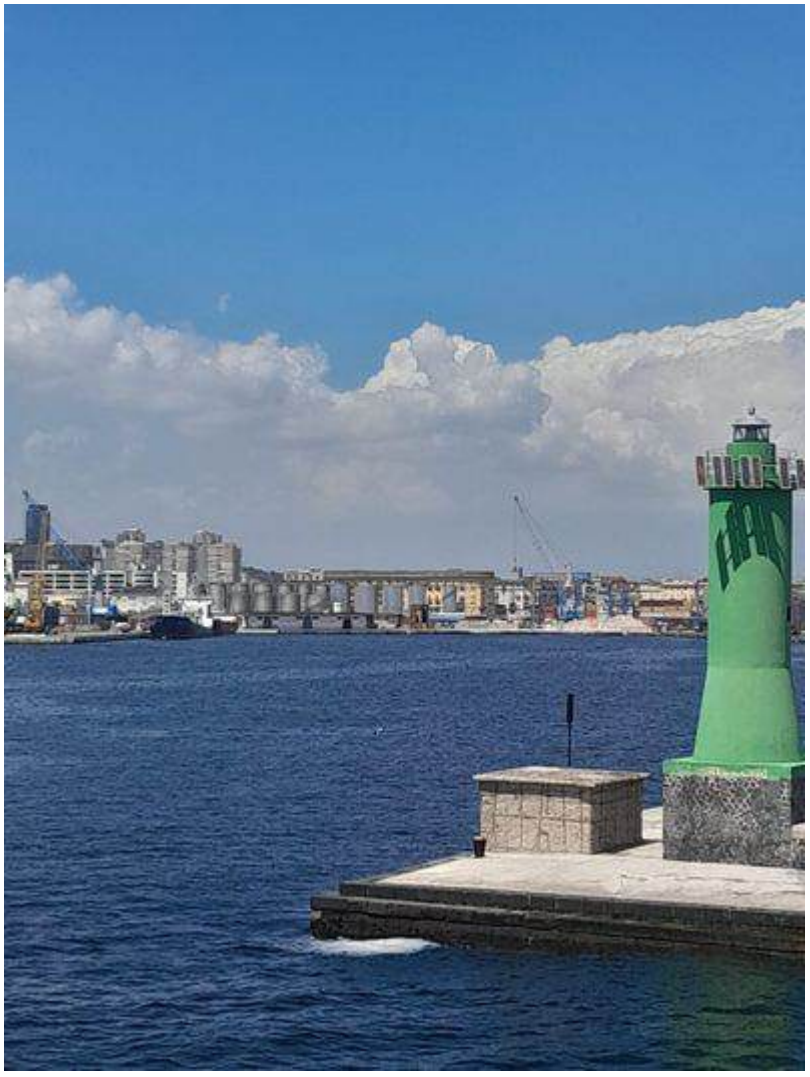
Poi è indispensabile la digitalizzazione e gestione intelligente dei flussi, innanzitutto mediante la implementazione di sistemi di prenotazione dei transiti (Slot Management) per ottimizzare la capacità residua. Tale misura è volta a mitigare l'incremento dei costi operativi, agendo su variabili chiave: il valore del tempo, la riduzione dei tempi di fermo e delle attese improduttive, i costi operativi del veicolo e la ottimizzazione dei consumi e della manutenzione attraverso flussi più fluidi.

Infine, diventa urgente una governance transfrontaliera integrata, con il superamento della gestione frammentata su base nazionale a favore di una regia europea coordinata. È necessario evitare che decisioni unilaterali su un singolo valico (es. il Brennero o lo stesso tunnel del Monte Bianco) generino esternalità negative e paralisi sistemiche sull'intera economia nazionale.

La questione dei valichi è una sfida alla competitività dell'intera Unione Europea, è dunque imperativo che alle soluzioni tecniche e modellistiche qui presentate segua una forte iniziativa politica per una governance europea dei transiti che eviti l'isolamento logistico dell'Italia, snodo imprescindibile per l'integrità dei flussi commerciali continentali. La resilienza si ottiene costruendo una ridondanza infrastrutturale e una governance coordinata dei flussi che per l'Italia significa acquisire affidabilità nei collegamenti transalpini necessari per la competitività globale.

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €4.75
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Andrea Puccini
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 16 novembre 2026 alle ore 8:57
> Versione Online

Trasporto marittimo, Napoli guida le imprese italiane sopra il milione di fatturato



Sono 141 le società del comparto con ricavi superiori a quella soglia. La provincia partenopea ne concentra il 33,3%, seguita da Genova e Milano NAPOLI – Il trasporto marittimo italiano conta 141 società con un fatturato superiore a un milione di euro . Di queste, quasi una su tre ha sede nella provincia di Napoli, che si conferma il principale polo territoriale del comparto. Seguono Genova e Milano , mentre più distanziate si collocano Messina e Roma. È quanto emerge dall' Atlante delle filiere italiane, elaborato da Clientium sulla base dei dati camerali e dei bilanci depositati dalle società. Nel complesso, le imprese del trasporto marittimo che hanno presentato un bilancio sono 490: quelle con ricavi oltre il milione rappresentano il 28,8%, una quota leggermente superiore alla media nazionale di tutti i settori economici, pari al 28,1%.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €4.75
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Andrea Puccini
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 16 novembre 2026 alle ore 8:57
> Versione Online

All'interno del gruppo delle 141 società, sono 47 quelle che superano i 10 milioni di euro di fatturato, a conferma della presenza di realtà imprenditoriali di dimensioni più strutturate accanto a un tessuto composto prevalentemente da aziende di minore dimensione.

La distribuzione geografica evidenzia una forte concentrazione nelle prime tre province. Napoli occupa la prima posizione con 47 società sopra il milione di euro di ricavi, pari al 33,3% del totale nazionale. Al secondo posto si trova Genova, con 12 imprese (8,5%), seguita da Milano con 10 (7,1%). Le prime tre province rappresentano complessivamente il 48,9% delle società censite . A seguire figurano Messina e Roma, entrambe con sette imprese, Venezia con sei, Sassari e Salerno con cinque ciascuna.

La presenza di società con ricavi superiori al milione interessa complessivamente 30 province sulle 107 considerate dall'analisi. Un dato che restituisce una geografia del settore caratterizzata da una marcata concentrazione, ma con attività distribuite anche in diversi altri territori costieri e nei principali centri economici del Paese.

Napoli in testa anche nella graduatoria comunale

Scendendo al livello dei comuni, Napoli mantiene nettamente la leadership con 29 società. Seguono Genova con 10, Milano con nove e Roma con sette. Messina e Venezia contano invece cinque imprese ciascuna. L'analisi comunale consente quindi di individuare con maggiore precisione i principali nuclei territoriali del trasporto marittimo, offrendo una fotografia della localizzazione delle aziende e della loro dimensione economica.

“Il milione di fatturato è la soglia in cui un'impresa smette di crescere solo con il passaparola e comincia ad avere bisogno di un'attività commerciale organizzata”, osserva Arnold Koci, founder di Clientium . La conoscenza della distribuzione delle aziende, aggiunge, rappresenta un'informazione utile soprattutto per chi opera nei servizi e nelle forniture alle imprese.

L'Atlante delle filiere italiane è stato realizzato considerando le società di capitali attive con ultimo bilancio depositato relativo al 2023 o a un esercizio successivo e ricavi superiori a zero. La base nazionale comprende 941.169 società, delle quali 264.210 con fatturato oltre il milione di euro. Per il comparto del trasporto marittimo sono stati utilizzati i codici ATECO 50.1 e 50.2. I ricavi sono quelli risultanti dal bilancio della singola società e vengono attribuiti al comune della sede legale. Restano escluse dall'indagine le ditte individuali e le società di persone.

L'Atlante è consultabile in formato aperto con licenza Creative Commons CC BY 4.0 sul sito . Le tabelle complete sono disponibili su richiesta.

LEGGI ANCHE:

Trasporto marittimo 2024: l'Istat attesta la crescita del traffico passeggeri

Iscriviti

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €42.98
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 19:41
> Versione Online

Notizie dal trasporto e dalla logistica – 16 novembre 2026



Evergreen torna a Suez

Il ritorno delle portacontainer sulla rotta di Suez procede per singoli servizi e partenze. L'8 novembre 2026 Evergreen ha fatto transitare la Ever Eon, da 16.556 teu, sul collegamento Neu7 dell'Ocean Alliance tra Asia ed Europa settentrionale. Il 15 novembre ha attraversato il Canale anche la One Continuity, da 8.110 teu, impiegata sul servizio Fe1 della Premier Alliance. Altri tre servizi dell'alleanza preparano il rientro, ma non sono stati indicati nomi e calendario. Per Yang Ming è programmato a dicembre il ritorno attraverso Suez del collegamento Asia-Mediterraneo Md1, con uno scalo a Sokhna. La nuova rotazione prevede 12 navi invece delle 16 impiegate via Capo di Buona Speranza: il percorso più breve libera così capacità utilizzabile su altre rotte, con possibili pressioni al ribasso sui noli. Nell'immediato, la sovrapposizione degli arrivi delle navi provenienti dai due itinerari potrebbe però aumentare la congestione portuale.

Ecs e Thai nel cargo per l'Europa

Ecs Group e Thai Airways hanno unificato nel 2026 l'organizzazione commerciale cargo nei mercati europei affidati al gruppo, con l'obiettivo di coordinare le vendite, ottimizzare i carichi e gestire i ricavi su scala regionale. Le controllate in Francia, Italia, Belgio, Svizzera, Danimarca e Svezia applicano gli stessi livelli di servizio e una strategia commerciale condivisa, estesa alla Finlandia e a sei Paesi dell'Europa centro-orientale serviti senza voli diretti. Il coordinamento riguarda soprattutto spedizioni di farmaci, alimentari e beni di lusso e punta anche a evitare sovrapposizioni nelle vendite tra mercati nazionali. In Italia la rappresentanza è affidata a Globe Air Cargo dal 2006. Thai Airways collega quotidianamente Milano Malpensa, Parigi, Bruxelles, Stoccolma, Copenaghen e Zurigo con Bangkok, utilizzando le stive dei voli passeggeri. Da dicembre 2026 i collegamenti da Parigi passeranno da uno a due al giorno, mentre da gennaio 2027 quelli da Zurigo saliranno a undici frequenze settimanali.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €42.98
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 19:41
> Versione Online

La Difesa olandese cerca autotrasportatori

La Difesa olandese cerca imprese di autotrasporto per circa 10mila viaggi annui, divisi fra container e merci a carico completo, nell'ambito del programma Ecosysteem Logistiek. Le due gare puntano a garantire capacità civile anche in preparazione e durante crisi o guerre. I contratti potranno durare sette anni, prorogabili di altri tre. Per i container sono previsti circa 5mila viaggi l'anno nei Paesi Bassi e nel resto d'Europa, con avvio del servizio il primo novembre 2027. Altri 5mila viaggi riguardano il trasporto merci, affidabile a un massimo di cinque operatori. Le imprese dovranno mettere a disposizione camion e autisti quando necessario; i volumi indicati non costituiscono quantitativi minimi garantiti. Per la gara container sono richieste tariffe chilometriche, orarie per il personale e giornaliere per i mezzi. L'ultimo tratto verso il fronte resterà affidato ai militari.

Etanolo per le portacontainer

L'etanolo entra nel trasporto marittimo con prove di navigazione e primi bunkeraggi commerciali, offrendo un'alternativa alle navi già attrezzate per utilizzare metanolo. Maersk ha annunciato a ottobre il rifornimento della Maersk Halifax con circa 5.000 tonnellate di bioetanolo certificato a Singapore, dopo un'operazione negli Stati Uniti a settembre. Uno studio della Maritime Ethanol & Methanol Alliance, diffuso l'11 novembre 2026 con il contributo tecnico di Abs, indica che l'impiego sulle navi predisposte per combustibili alcolici richiede modifiche limitate. L'interesse per gli armatori è ampliare le possibilità di approvvigionamento, riducendo la dipendenza dal solo metanolo a basse emissioni. L'etanolo offre circa il 35% di energia in più per unità di massa rispetto al metanolo, restando però sotto il gasolio marino. Il beneficio climatico dipende dalla materia prima e dal processo produttivo. Nell'ambito del FuelEU Maritime, l'etanolo da mais incontra inoltre un limite: ai biocarburanti da colture alimentari e foraggere vengono assegnati fattori emissivi che ne penalizzano il contributo alla conformità. Restano determinanti il costo dell'energia consegnata alla nave, la disponibilità nei porti e la verifica delle singole configurazioni tecniche.

Walmart amplia le consegne con droni

Walmart e Zipline hanno annunciato un accordo pluriennale per aggiungere 300 siti di consegna tramite droni negli Stati Uniti, con possibilità di ulteriori ampliamenti. L'intesa estende la collaborazione avviata nel 2021, che al momento dell'annuncio contava 21 siti operativi congiunti. Non sono stati resi pubblici il calendario delle attivazioni e l'elenco delle nuove ubicazioni. Il progetto sfrutta la rete dei punti vendita Walmart per recapitare piccoli ordini di prodotti idonei anche in trenta minuti, nelle aree abilitate. Il personale prepara e carica gli acquisti, mentre il trasporto avviene con velivoli automatizzati. Il drone rimane in quota e cala tramite un cavo un modulo contenente la merce, depositandolo in uno spazio esterno presso il domicilio, come un giardino o un vialetto. Il servizio affianca le consegne terrestri e può essere selezionato attraverso i canali digitali per gli indirizzi raggiunti.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €42.98
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 19:41
> Versione Online

Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!

CONTENUTI SPONSORIZZATI

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €19.77
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 18:19
> Versione Online

Nuova logistica di Ceva Logistics a Piacenza



Ceva Logistics potenzia la presenza in Italia con un nuovo magazzino di 50mila metri quadrati a Castel San Giovanni, in provincia di Piacenza. La struttura sarà dedicata alle attività di Daikin - azienda specializzata nei sistemi di riscaldamento, ventilazione e climatizzazione – fornendole capacità aggiuntiva per la crescita dei volumi. Il sito servirà per la distribuzione delle merci a livello nazionale e da qui Ceva potrà ottimizzare i processi operativi, mantenendo la flessibilità richiesta dall'evoluzione della filiera logistica di Daikin. L'apertura rientra nell'ampliamento della collaborazione europea tra le due aziende. All'inizio del 2026 Ceva inaugurò per Daikin un magazzino di 27mila metri quadrati a Tórtola de Henares, in Spagna. L'immobile è preso in locazione con un contratto pluriennale firmato con Ctp, proprietario e sviluppatore del polo logistico. Con la nuova struttura la rete di Ceva dedicata alla logistica contrattuale in Italia conta 33 magazzini, per una superficie complessiva di 526mila metri quadrati.

Il 31 marzo 2026 Ceva ha annunciato il completamento dell'acquisizione del 100% del gruppo Fagioli. Sono così entrati in Ceva circa 450 addetti del gruppo, insieme con competenze ingegneristiche, tecnici e attrezzature specializzate. Con l'acquisizione, Ceva segue direttamente tutte le fasi dei progetti industriali complessi: progettazione e ingegnerizzazione della movimentazione, preparazione e gestione del trasporto, spostamento dei carichi eccezionali, sollevamento, consegna e installazione finale.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €19.77
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 18:19
> Versione Online

CONTENUTI SPONSORIZZATI

Tutti i diritti riservati

PUBBLICAZIONE: corrieremarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.44
REACH: 179
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 5455.22
AUTORE:
URL: www.corrieremarittimo.it
> 16 novembre 2026 alle ore 14:15
> Versione Online

Porti di Roma e del Lazio: Crescono le crociere +10%, Civitavecchia: bene automotive e container



CIVITAVECCHIA – Il sistema portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta conferma il proprio peso nel panorama marittimo e logistico nazionale e mediterraneo. I dati relativi ai primi nove mesi del 2026 evidenziano una crescita sostenuta del comparto crocieristico, mentre sul fronte commerciale emerge una sostanziale tenuta dei traffici, con risultati positivi in alcuni segmenti strategici.

Tra gennaio e settembre i tre scali hanno registrato complessivamente 3.128.564 passeggeri crocieristi, in aumento del 10% rispetto allo stesso periodo del 2025. In crescita anche gli accosti delle navi da crociera, saliti a 775, con un incremento del 13,1%.

Il principale contributo arriva da Civitavecchia, che si conferma il fulcro del traffico crocieristico del sistema. Nei primi nove mesi dell'anno il porto ha movimentato 3.123.520 passeggeri, segnando un aumento del 9,8% su base annua. Particolarmente significativa la crescita dei passeggeri imbarcati e sbarcati, che hanno raggiunto quota 1.672.722, con un incremento del 19,3%. Un risultato che rafforza il posizionamento dello scalo come home port internazionale. Gli accosti crocieristici sono stati 752, in aumento del 12,7%.

Sul fronte delle merci, Civitavecchia ha movimentato circa 6,17 milioni di tonnellate, registrando una crescita dello 0,9% rispetto ai primi nove mesi del 2025. La dinamica positiva interessa diversi comparti: le rinfuse liquide segnano un incremento del 25,7%, i traffici containerizzati crescono del 6,3% in tonnellate e del 2,9% in TEU, mentre l'automotive mette a segno un aumento del 40,4%, confermandosi uno dei segmenti strategici dello scalo.

Nel complesso, Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta hanno movimentato 9,84 milioni di tonnellate di merci nei primi nove mesi dell'anno. Il dato evidenzia una flessione dell'1,3% rispetto allo stesso periodo del 2025, a fronte di una buona capacità di tenuta del sistema, sostenuta soprattutto dalle

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

performance delle rinfuse liquide, dei container e dell'automotive. In aumento dell'8,2% anche gli accosti navali complessivi, a conferma della maggiore intensità operativa dei tre porti.

Fiumicino mantiene la propria funzione strategica a servizio dell'aeroporto internazionale "Leonardo da Vinci", assicurando le forniture di prodotti energetici necessarie al traffico aereo. Nel periodo considerato lo scalo ha movimentato oltre 2,39 milioni di tonnellate di merci, con un incremento degli accosti del 15,2%.

Prosegue intanto il percorso di crescita e diversificazione di Gaeta, che registra una dinamica particolarmente significativa nel settore crocieristico. I passeggeri sono passati da 1.908 a 5.044, con un aumento del 164,4%, mentre gli accosti delle navi da crociera sono cresciuti del 27,8%. Ancora più marcata la progressione dei passeggeri in transito, aumentati del 210% rispetto ai primi nove mesi del 2025.

Sebbene i volumi siano ancora contenuti in valore assoluto, i risultati indicano le potenzialità di sviluppo di Gaeta nel segmento delle crociere boutique. L'Autorità di Sistema Portuale punta a valorizzare lo scalo come destinazione per navi di dimensioni contenute e per un'offerta turistica orientata alla qualità del territorio, alla storia, alla cultura e al paesaggio. Una strategia coerente con le caratteristiche del porto e con l'obiettivo di promuovere un modello di crescita sostenibile, in grado di generare valore anche per la città e il territorio circostante.

"I numeri ci dicono che il nostro sistema portuale continua a crescere nelle sue diverse vocazioni", dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Raffaele Latrofa.

"Civitavecchia consolida il proprio ruolo tra i grandi porti crocieristici del Mediterraneo e cresce in comparti commerciali importanti come automotive e container. Fiumicino conferma una funzione strategica per il sistema aeroportuale e guarda allo sviluppo del nuovo porto commerciale. Gaeta sta iniziando a mostrare concretamente le potenzialità di una crescita turistica diversa, più selettiva e legata alla qualità del territorio."

"La sfida adesso è trasformare questi numeri in valore: più investimenti, più servizi, più lavoro e maggiori ricadute economiche sui territori. È questa la direzione sulla quale stiamo lavorando per Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta."

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Trasporti-Italia.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €14.73
REACH: 1016
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 30904.42
AUTORE: Marta Bettini
URL: www.trasporti-italia.com
> 16 novembre 2026 alle ore 17:52
> Versione Online

Autotrasporto, fatturare non basta: come recuperare redditività



Nell' autotrasporto il fatturato cresce. Questo non significa necessariamente che le imprese guadagnino di più. Il costo del carburante, quello del personale, gli oneri finanziari e le inefficienze operative continuano ad assorbire una parte importante dei ricavi. E anche quando le tariffe aumentano, recuperare redditività non è scontato.

A mettere in evidenza questa situazione è il report Freight Insights 2026 dell'Osservatorio MOST, presentato all'11° Forum di Conftrasporto.

Secondo il preconsuntivo, il fatturato complessivo del trasporto merci in Italia raggiunge i

98 miliardi di euro. Il 44% in più rispetto al 2019. La redditività media degli ultimi tre anni, misurata attraverso il rapporto tra EBITDA e fatturato, si attesta invece al

5,9%.

Il dato sul fatturato racconta un comparto cresciuto in valore. Quello sulla redditività richiama l'attenzione su una questione diversa:

quanto riescono effettivamente a trattenere le aziende dopo aver sostenuto i costi della propria attività?

Autotrasporto: i costi che assorbono la crescita Il rapporto mostra quanto siano aumentate le principali voci di spesa rispetto al periodo precedente alla pandemia.

Tra il 2019 e il 2026 il costo della manodopera è cresciuto del 18%, quello degli spazi del

30% e l'energia elettrica del 73%. Ancora più marcato l'aumento del costo del denaro, pari al

111%.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Trasporti-Italia.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €14.73
REACH: 1016
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 30904.42
AUTORE: Marta Bettini
URL: www.trasporti-italia.com
> 16 novembre 2026 alle ore 17:52
> Versione Online

Per le imprese di autotrasporto il carburante resta uno dei fattori più delicati. Il prezzo del diesel è aumentato del

34% rispetto al 2019, con un incremento del 19,6% nel confronto tra il 2025 e il 2026.

A confermarne il peso è anche l'indagine condotta dall'Osservatorio su 320 imprese di autotrasporto

. La spesa per il carburante risulta rilevante indipendentemente dalla dimensione aziendale, ma nelle realtà più piccole assume più frequentemente il ruolo di principale voce di costo.

Una differenza che può incidere sulla capacità di assorbire i rincari. Una grande flotta può distribuire alcune spese su un numero elevato di mezzi e servizi.

Per un piccolo trasportatore, invece, anche una variazione relativamente contenuta del costo chilometrico può pesare sulla redditività di un contratto.

Il mercato ha reagito all'aumento dei costi anche attraverso l'adeguamento delle tariffe.

Secondo il Transport Index contenuto nel report Freight Insights 2026, i prezzi del trasporto sono aumentati del

6,4% nei contratti continuativi e del 7,7% nel mercato spot rispetto al 2025.

Ma c'è un altro dato che merita attenzione. Considerando le tariffe al netto della componente carburante, gli incrementi scendono al 2,3% per i contratti e al 3,7% per il mercato spot

.

Una parte significativa degli aumenti tariffari riflette quindi il maggiore costo del carburante, senza tradursi necessariamente in un analogo miglioramento dei margini

.

L'adeguamento dei prezzi rimane uno strumento fondamentale per difendere i conti aziendali.

Non sempre è possibile trasferire integralmente i rincari ai clienti. Alcuni rapporti commerciali hanno una forte pressione competitiva.

Il risultato dipende anche dalla capacità di organizzare i servizi, contenere i costi per chilometro e utilizzare i veicoli nel modo più efficiente possibile

.

I chilometri percorsi non hanno tutti lo stesso valore La redditività di un trasporto si gioca anche lontano dal momento della fatturazione.

Un camion fermo nel traffico, un'attesa prolungata prima dello scarico o un viaggio di ritorno senza merce possono modificare sensibilmente il risultato economico di una tratta.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Trasporti-Italia.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €14.73
REACH: 1016
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 30904.42
AUTORE: Marta Bettini
URL: www.trasporti-italia.com
> 16 novembre 2026 alle ore 17:52
> Versione Online

Il rapporto Freight Insights dedica ampio spazio proprio agli effetti della congestione stradale

. Per il 2025 stima un costo complessivo di 4,86 miliardi di euro per il sistema logistico ed economico italiano, considerando i soli spostamenti intercomunali.

Di questi, 2,03 miliardi sono attribuiti ai veicoli industriali e 2,83 miliardi ai veicoli commerciali.

Si tratta di una stima economica del tempo perso a causa della congestione, non di una spesa direttamente sostenuta dalle aziende per lo stesso importo. Il dato, tuttavia, aiuta a comprendere quanto le condizioni della rete stradale possano incidere sull'efficienza complessiva dei trasporti.

Il report segnala inoltre criticità nella disponibilità di vettori su alcune tratte internazionali, soprattutto verso i mercati nei quali risulta più difficile trovare carichi di ritorno

.

Sono problemi differenti, ma hanno una conseguenza comune: aumentano le risorse necessarie per effettuare un servizio e possono ridurne la convenienza economica

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: trasportale.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 2930.46
AVE: €1.07
AUTORE:
REACH: 96
URL: trasportale.it
> 16 novembre 2026 alle ore 11:55
> Versione Online

Scania e Acqua Sant'Anna, 5 camion elettrici per una logistica più responsabile



Per una logistica più responsabile. Presentata nello stabilimento di Vinadio la partnership tra Acqua Sant'Anna, Ballario Trasporti e Scania Italia Cinque mezzi pesanti elettrici sono già impiegati per il trasporto delle merci. Ballario dispone di sei veicoli elettrici su una flotta di 70 mezzi e di tre colonnine di ricarica.

Per una logistica più responsabile Unire committenza, operatore logistico e costruttore per rendere più sostenibile il trasporto pesante. È l'obiettivo della collaborazione tra Acqua Sant'Anna, Ballario Trasporti e Scania Italia, presentata nello stabilimento dell'azienda di Vinadio, in frazione Roviera. Al centro del progetto ci sono cinque camion interamente elettrici

Scania, già impiegati in modo strutturale per il trasporto dei prodotti Sant'Anna, e un modello di cooperazione che punta a condividere responsabilità e investimenti lungo tutta la filiera.

L'iniziativa, avviata in primavera (marzo, ndr) e sviluppata nel corso del 2026, coinvolge tre realtà con competenze complementari: Acqua Sant'Anna come committente, Ballario Trasporti per la gestione logistica e operativa, Scania Italia per la fornitura dei veicoli e il supporto tecnico. L'obiettivo è portare anche nella Valle Stura una modalità di trasporto sostenibile, ecologica e silenziosa, migliorando la convivenza tra le attività logistiche e il territorio.

«Assicurare un modello di business percorribile: siamo orgogliosi di questo primo passo e spero che molti ci imitino», ha dichiarato

Luca Cheri, amministratore delegato di Acqua Sant'Anna

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: trasportale.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 2930.46
AVE: €1.07
AUTORE:
REACH: 96
URL: trasportale.it
> 16 novembre 2026 alle ore 11:55
> Versione Online

. La particolarità del progetto è legata anche alle caratteristiche geografiche dell'area, con lo stabilimento situato a quasi mille metri di altitudine e collegamenti stradali non sempre agevoli.

«In questo caso siamo a mille metri in montagna, ma è un valore: salgo senza carico così spendo meno energia e scendo carico», ha spiegato Cheri, descrivendo l'organizzazione dei viaggi in funzione dei dislivelli e dei carichi trasportati.

I cinque veicoli coinvolti sono Scania 40 R elettrici e percorrono complessivamente circa

650 chilometri nell'arco di 24 ore. Sono impiegati nei collegamenti tra lo stabilimento di Acqua Sant'Anna a Vinadio e il magazzino di Ballario Trasporti a Magliano Alpi, in provincia di Cuneo, distante circa 67 chilometri.

Per Ballario Trasporti, azienda con sede a Trinità, l'iniziativa si inserisce in un percorso di elettrificazione già avviato: la flotta conta 70 veicoli, di cui sei elettrici, e dispone di tre colonnine di ricarica. L'impiego dei camion a batteria si accompagna alla produzione di energia fotovoltaica, con l'obiettivo di integrare la gestione dei mezzi con la disponibilità di energia.

«Per noi Scania è il costruttore migliore sul mercato, abbiamo sposato il loro ciclo produttivo e abbiamo unito la nostra produzione di fotovoltaico, eliminato gli idrocarburi e trasformato in chilowatt», ha dichiarato

Giuseppe Perotti di Ballario Trasporti. Il progetto ha richiesto un lavoro di analisi e pianificazione delle infrastrutture, dei percorsi e delle modalità operative. La collaborazione è stata avviata a marzo, dopo una prima fase di valutazione e una sperimentazione con un veicolo in prova, che ha preceduto la decisione di formalizzare l'intesa. A luglio è stata installata la prima colonnina.

Le infrastrutture indicate per il progetto hanno una potenza di 400 kW per colonnina.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Logisticanews.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.09
REACH: 213
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 6487.61
AUTORE: Andrea Lombardo
URL: www.logisticanews.it
> 16 novembre 2026 alle ore 21:04
> Versione Online

Traffico marittimo Asia-USA: l'AI non traina la crescita



Per mesi il mercato della logistica internazionale ha attribuito buona parte della crescita dei traffici tra Asia e Stati Uniti al boom degli investimenti nell'intelligenza artificiale e alla corsa globale alla costruzione di nuovi data center. Tuttavia, l'analisi condotta da Sea-Intelligence sui dati dello US Census Bureau racconta una realtà diversa. La peak season 2026 sulla principale rotta container mondiale non sembra essere alimentata dall'AI, bensì dalla ripresa delle importazioni di beni di consumo e materiali destinati alla produzione industriale. Una conclusione che ridisegna le prospettive del trasporto marittimo transpacifico e offre spunti significativi per l'intera filiera logistica.

Leggi anche:

Il boom dei container non nasce dall'intelligenza artificiale

L'indagine prende in esame le importazioni containerizzate dall'Asia agli Stati Uniti nel periodo compreso tra gennaio 2022 e settembre 2026, misurate in tonnellate metriche e suddivise in sette macro-categorie merceologiche. Lo scopo dell'analisi era verificare se la crescita dei traffici marittimi sulla rotta transpacifica fosse effettivamente collegata all'espansione degli investimenti nell'intelligenza artificiale e alla costruzione di infrastrutture digitali sempre più avanzate.

I risultati mostrano che i componenti tecnologici a più alto valore aggiunto, come i chip destinati ai sistemi di AI e gran parte delle apparecchiature informatiche avanzate, non vengono trasportati prevalentemente via mare ma attraverso il trasporto aereo . Si tratta di merci caratterizzate da elevato valore economico, grande sensibilità ai tempi di consegna e peso contenuto, caratteristiche che rendono il cargo aereo la soluzione più efficiente sotto il profilo logistico e commerciale.

Questa evidenza ridimensiona una delle convinzioni più diffuse degli ultimi anni, secondo cui il boom dell'intelligenza artificiale sarebbe destinato a generare automaticamente una crescita dei volumi containerizzati. In realtà, almeno per quanto riguarda i prodotti tecnologici più strategici, il trasporto marittimo non rappresenta il principale beneficiario di questa trasformazione industriale.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Logisticanews.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.09
REACH: 213
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 6487.61
AUTORE: Andrea Lombardo
URL: www.logisticanews.it
> 16 novembre 2026 alle ore 21:04
> Versione Online

Data center e infrastrutture: nessun impatto rilevante sui volumi

Ancora più interessante appare l'analisi relativa ai materiali necessari per la costruzione dei data center. Sea-Intelligence ha individuato specifiche categorie merceologiche riconducibili alle infrastrutture fisiche utilizzate per realizzare queste strutture e ne ha monitorato l'andamento all'interno dei flussi commerciali tra Asia e Stati Uniti.

I dati indicano che il peso delle importazioni relative ai materiali per i data center è rimasto sostanzialmente stabile nel periodo osservato . Non emergono quindi incrementi tali da giustificare l'attuale fase di espansione del traffico containerizzato. Se l'AI fosse realmente il principale motore della crescita della domanda di trasporto marittimo, ci si aspetterebbe infatti un aumento significativo delle importazioni di tali materiali, fenomeno che non trova conferma nei dati disponibili.

L'assenza di una correlazione diretta tra sviluppo dell'intelligenza artificiale e aumento dei traffici container suggerisce che le dinamiche attuali debbano essere ricercate altrove, in particolare nei comparti tradizionalmente più rilevanti per il commercio marittimo internazionale.

I consumi tornano a guidare il commercio transpacifico

La crescita della peak season 2026 sembra infatti essere sostenuta soprattutto dalla domanda di beni di consumo. Le categorie che registrano le performance più significative comprendono abbigliamento, giocattoli, giochi, articoli sportivi e biciclette, merci che rappresentano da sempre una componente fondamentale delle importazioni statunitensi provenienti dall'Asia.

Il rafforzamento dei flussi di queste categorie evidenzia il ruolo centrale della spesa dei consumatori americani nella determinazione dei volumi containerizzati. Il fenomeno può essere interpretato come il risultato di una maggiore attività di riassortimento da parte dei retailer e di una rinnovata domanda nel mercato interno degli Stati Uniti.

Allo stesso tempo, i dati dimostrano come la struttura della supply chain globale continui a essere fortemente dipendente dal sistema produttivo asiatico. Nonostante le strategie di diversificazione e reshoring avviate negli ultimi anni da molte imprese occidentali, l'Asia mantiene una posizione dominante come piattaforma manifatturiera destinata al mercato nordamericano.

Materie prime e semilavorati rafforzano i traffici marittimi

Oltre alla crescita dei beni destinati al consumo finale, l'analisi segnala una forte espansione delle importazioni di materie prime e prodotti intermedi. Plastiche, carta, materiali per il packaging e articoli di ferramenta mostrano incrementi significativi e contribuiscono in maniera sostanziale all'aumento complessivo dei volumi movimentati lungo la rotta Asia-USA.

Si tratta di prodotti che alimentano direttamente l'attività industriale e manifatturiera e che rappresentano un indicatore importante dello stato di salute delle catene di produzione. L'aumento delle importazioni di semilavorati suggerisce che la domanda non provenga esclusivamente dal commercio al dettaglio, ma coinvolga anche numerosi comparti produttivi statunitensi.

Per gli operatori logistici questa tipologia di merce comporta esigenze specifiche in termini di capacità di trasporto, movimentazione portuale e gestione dei magazzini. L'incremento dei volumi

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Logisticanews.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.09
REACH: 213
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 6487.61
AUTORE: Andrea Lombardo
URL: www.logisticanews.it
> 16 novembre 2026 alle ore 21:04
> Versione Online

richiede infatti elevati livelli di efficienza operativa per garantire continuità e competitività lungo l'intera catena logistica.

Le implicazioni per armatori e operatori logistici

Le conclusioni dell'analisi offrono indicazioni importanti per compagnie di navigazione, terminal portuali, spedizionieri e operatori della logistica integrata. La crescita osservata nel 2026 appare infatti legata prevalentemente a fattori economici tradizionali, piuttosto che a un nuovo ciclo espansivo generato dall'intelligenza artificiale.

Ciò significa che l'evoluzione futura dei traffici containerizzati continuerà a dipendere soprattutto dall'andamento dei consumi statunitensi, dalle politiche commerciali, dalla gestione delle scorte e dalla capacità delle imprese di sostenere la domanda interna. In questo contesto, eventuali rallentamenti dei consumi potrebbero incidere rapidamente sui flussi logistici internazionali.

Per il comparto marittimo emerge quindi una considerazione fondamentale: non tutta la crescita economica si traduce automaticamente in maggiore domanda di trasporto containerizzato. Mentre l'AI rappresenta un potente motore di sviluppo per alcuni segmenti della logistica, soprattutto nel cargo aereo, il traffico marittimo tra Asia e Stati Uniti continua a essere guidato principalmente dai consumi delle famiglie, dalla produzione industriale e dalla movimentazione di merci tradizionali. Almeno allo stato attuale, la principale rotta commerciale del mondo segue ancora le dinamiche dell'economia reale più che quelle della rivoluzione digitale.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: InforMare
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.29
REACH: 496
CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences
VISITE MENSILI: 15087.27
AUTORE:
URL: www.informare.it
> 16 novembre 2026 alle ore 4:43
> Versione Online

CEVA Logistics ouvre un nouvel entrepôt à Castel San Giovanni

50 000 mètres carrés de surface sont consacrés aux activités de Daikin



La société logistique CEVA Logistics du groupe CMA CGM possède Un nouvel entrepôt de 50 000 mètres carrés a été inauguré à Castel San Giovanni, près de Piacenza, qui sera dédiée aux activités de Daikin, une entreprise spécialisée dans les systèmes de chauffage, ventilation et climatisation. Le projet fait partie de la voie d'expansion du partenariat européen entre la CEVA et Daikin, Suite à l'inauguration, plus tôt cette année, d'une nouvelle Entrepôt de 27 000 mètres carrés à Tórtola de Henares, en L'Espagne. La nouvelle structure du Castel San Giovanni devient partie intégrante de la Le réseau de CEVA de 33 entrepôts dédiés à la logistique en Italie, pour une superficie totale de 526 000 mètres carrés.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Informazionimarittime.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.91
REACH: 346
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 10537.31
AUTORE:
URL: www.informazionimarittime.com
> 16 novembre 2026 alle ore 12:21
> Versione Online

Best 2026, a Genova si discute il futuro della logistica italiana

Confetra, Assologistica, Fedespedi, Fedit, e Spediporto parteciperanno alla manifestazione organizzando un evento incentrato su filiera e competitività Confetra con Assologistica Fedespedi Fedit , e Spediporto , partecipano a BEST, Blue Economy Summit & Trade Show , in programma a Genova dal 16 al 19 novembre. La manifestazione riunisce imprese, istituzioni e protagonisti della Blue Economy per approfondire le trasformazioni che interessano il commercio globale, il trasporto marittimo, i porti e la logistica. Al centro del confronto saranno il ruolo strategico del Mediterraneo, lo sviluppo delle infrastrutture, la transizione energetica, l'innovazione tecnologica e le competenze necessarie alla crescita del settore.

La partecipazione intende ribadire il ruolo decisivo della logistica, del trasporto e della spedizione per la competitività dell'economia italiana e per il posizionamento del Paese nei nuovi equilibri commerciali internazionali. Nell'ambito della manifestazione, giovedì 19 novembre alle ore 15.00, Assologistica, Confetra, Fedespedi, Fedit, e Spediporto organizzeranno l'evento: "Regole che creano valore. Filiera e competitività nella logistica italiana".

L'incontro sarà dedicato al rapporto tra qualità delle regole, efficienza della filiera e capacità competitiva delle imprese. Norme chiare, coerenti e adeguate alle trasformazioni del settore costituiscono una condizione essenziale per sostenere gli investimenti, favorire l'innovazione e valorizzare il contributo della logistica alla crescita del Paese.

L'appuntamento offrirà un'occasione di confronto sul futuro della filiera, con l'obiettivo di promuovere un sistema logistico più efficiente, integrato e competitivo, capace di accompagnare lo sviluppo dell'economia nazionale e di rafforzare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo.

Condividi

Tag Confetra

Articoli correlati

Tutti i diritti riservati

PUBBLICAZIONE: Logisticanews.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.09
REACH: 213
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 6487.61
AUTORE: Andrea Lombardo
URL: www.logisticanews.it
> 16 novembre 2026 alle ore 23:02
> Versione Online

Progettare la rete logistica perché costituisca un vantaggio competitivo



Nell'ambito del moderno supply chain management , la capacità di competere non dipende esclusivamente dall'efficienza delle attività operative. Prima di pianificare trasporti, approvvigionamenti e gestione delle scorte, è necessario definire la struttura entro cui tali processi prenderanno forma. Per questo motivo il network design logistico rappresenta una delle discipline più rilevanti nella progettazione e nell' ottimizzazione della supply chain

La progettazione della rete logistica consiste nel definire la configurazione dei nodi che compongono una filiera, stabilendo come fornitori, impianti produttivi, magazzini, centri distributivi e clienti finali debbano essere collegati tra loro. Tali scelte influenzano direttamente il costo del servizio, la resilienza organizzativa e la capacità dell'impresa di adattarsi ai cambiamenti del mercato.

In un contesto ormai connotato stabilmente dall'instabilità geopolitica, dall'aumento dei costi logistici e dalla crescente pressione normativa sui temi ESG, la progettazione della rete non rappresenta più soltanto una scelta tecnica. È diventata una leva strategica capace di generare un autentico vantaggio competitivo.

La rete logistica come asset strategico

Ogni supply chain può essere rappresentata come una rete composta da nodi e collegamenti. I nodi identificano gli attori coinvolti nel processo di creazione del valore, mentre i collegamenti rappresentano i flussi fisici, informativi e finanziari che attraversano la filiera.

La distribuzione geografica di tali risorse determina il comportamento dell'intero sistema. Una rete troppo concentrata può beneficiare di economie di scala, ma risultare vulnerabile alle interruzioni operative. Una rete molto distribuita può garantire maggiore vicinanza ai mercati, aumentando tuttavia complessità e costi gestionali.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Logisticanews.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.09
REACH: 213
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 6487.61
AUTORE: Andrea Lombardo
URL: www.logisticanews.it
> 16 novembre 2026 alle ore 23:02
> Versione Online

Per questa ragione il network design logistico viene classificato tra le decisioni strategiche. Una volta localizzati impianti e infrastrutture, eventuali modifiche richiedono investimenti significativi e tempi di realizzazione spesso incompatibili con le esigenze di breve periodo.

Comprendere l'architettura della Supply Chain

Una rete logistico-produttiva è generalmente articolata su più livelli. A monte si trovano i fornitori di materie prime e componenti; a valle gli impianti di trasformazione, i centri distributivi e i mercati finali. L'insieme di queste relazioni costituisce l'architettura della supply chain.

L'analisi della rete mira a comprendere come i flussi attraversino i diversi livelli e come le decisioni assunte in un singolo nodo possano produrre effetti sull'intero sistema. La chiusura di un magazzino, la delocalizzazione di uno stabilimento o l'ingresso di un nuovo fornitore modificano infatti gli equilibri economici e operativi della filiera.

La ricerca operativa affronta tali problematiche mediante modelli quantitativi basati sulla rappresentazione della rete come un grafo di nodi e archi: è da questo approccio che derivano i modelli di location-allocation , che vale la pena approfondire.

Resilienza, sostenibilità e nuovi obblighi normativi

Negli ultimi anni la progettazione delle reti logistiche è stata influenzata da una maggiore attenzione verso la resilienza e la sostenibilità . Le imprese sono oggi chiamate a valutare non soltanto costi e livelli di servizio, ma anche rischi operativi, impatti ambientali e responsabilità lungo l'intera catena del valore.

Lo standard ISO 28000:2022 introduce un sistema di gestione dedicato alla sicurezza e alla resilienza delle supply chain, promuovendo l'identificazione preventiva dei rischi che possono compromettere la continuità operativa.

In ambito europeo, la Direttiva (UE) 2024/1760 sulla Corporate Sustainability Due Diligence (CSDDD) impone alle grandi organizzazioni di identificare e gestire gli impatti ambientali e sociali generati dalle proprie attività e dalle proprie catene del valore, rafforzando il ruolo strategico della progettazione della supply chain.

Anche il Regolamento (UE) 2024/1679 relativo alla rete transeuropea dei trasporti TEN-T attribuisce un ruolo centrale alla realizzazione di infrastrutture logistiche integrate, resilienti e sostenibili, riconoscendone l'importanza per la competitività del sistema economico europeo.

Dal network design al Location Problem

La configurazione della rete rappresenta il fondamento di qualsiasi percorso di ottimizzazione della supply chain . Solo dopo aver definito l'architettura generale del sistema è possibile affrontare le scelte relative ai flussi, ai livelli di capacità e ai costi logistici.

In altre parole, prima di decidere come movimentare materiali e prodotti, occorre stabilire dove collocare le risorse che renderanno possibile tali flussi. È proprio da questa esigenza che nasce il

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Logisticanews.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.09
REACH: 213
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 6487.61
AUTORE: Andrea Lombardo
URL: www.logisticanews.it
> 16 novembre 2026 alle ore 23:02
> Versione Online

Location Problem , uno dei temi centrali del location allocation problem e del moderno network design logistico

La domanda successiva da porsi, per un'azienda, è come determinare quanti impianti aprire e dove localizzarli, valutando gli effetti che tali decisioni producono su costi, livelli di servizio e competitività della rete logistica.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €5.75
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 16 novembre 2026 alle ore 11:00
> Versione Online

Contra Group rafforza la logistica del freddo e punta sul tailor-made



In un mercato globalizzato, il gruppo italiano sviluppa soluzioni personalizzate di Cold Storage, trasporto a temperatura controllata e distribuzione attraverso le sedi internazionali e la rete Whereflow Logistics Hubs È da questa considerazione che parte la strategia di Contra Group, realtà italiana attiva nel settore delle spedizioni internazionali e della logistica integrata, che punta a rafforzare la propria presenza nel segmento del Cold Storage e del trasporto a temperatura controllata attraverso un approccio orientato al tailor-made. Il gruppo valorizza così la personalizzazione del servizio, costruendo soluzioni logistiche attorno alle caratteristiche delle merci, ai mercati di destinazione e alle necessità operative dei singoli clienti.

Una filosofia che trova applicazione nella catena del freddo, dove la conservazione delle merci è determinante quanto il trasporto.

Dal settore food & beverage ai prodotti con particolari esigenze di conservazione, diventa necessaria una maggiore integrazione tra spedizioni, operazioni doganali, stoccaggio refrigerato e distribuzione.

È proprio su questa integrazione che Contra Group sta concentrando lo sviluppo della propria offerta, facendo leva sulla presenza diretta nei principali mercati internazionali e sulle competenze delle proprie sedi operative.

Negli Stati Uniti e nel Regno Unito, attraverso Contra America e Contra UK, il gruppo sta sviluppando soluzioni per prodotti alimentari freschi e surgelati, integrando trasporto internazionale, formalità doganali, magazzinaggio a temperatura controllata e distribuzione locale. L'offerta comprende anche gestione delle scorte, picking e preparazione degli ordini per produttori ed esportatori.

A completare questa strategia è Whereflow Logistics Hubs, società dell'ecosistema Contra specializzata in warehousing e distribuzione conto terzi, che attraverso la propria rete di strutture e

Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

partner logistici contribuisce ad ampliare le soluzioni di stoccaggio, anche refrigerato e congelato, e gestione delle merci.

La presenza in Italia, Regno Unito, Stati Uniti e Messico consente di coniugare dimensione internazionale e conoscenza diretta dei mercati, adattando i servizi alle specificità commerciali e normative di ciascun Paese.

Il rafforzamento della catena del freddo si inserisce in una strategia più ampia: consolidare il ruolo di Contra Group come partner logistico integrato, capace di affiancare le aziende nella movimentazione delle merci, nella gestione dell'intera supply chain e nella consulenza.

In un settore sempre più orientato alla standardizzazione, il gruppo punta sulla flessibilità e sulla conoscenza del business dei propri clienti, coniugando la forza di una rete internazionale con un servizio costruito su misura.

PUBBLICAZIONE: Milanofinanza.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3313.05
REACH: 228486
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 6945985.36
AUTORE: Francesca Gerosa
URL: www.milanofinanza.it
> 16 novembre 2026 alle ore 15:05
> Versione Online

E-commerce, Black Friday e Natale mettono sotto pressione la logistica: pacchi in crescita del 40%



I dati raccolti da Spring Gds durante il picco estivo del 2026 in Italia sono un riferimento utile per leggere le criticità operative per la logistica dell'e-commerce in vista dei prossimi periodi di maggior attività

Aggiungi Milano Finanza alle tue fonti preferite su Google per non perderti i nostri contenuti

La stagione degli acquisti natalizi si conferma uno dei banchi di prova più impegnativi per la logistica dell'e-commerce . Tra Black Friday, Cyber Monday e shopping di Natale , l'incremento delle vendite si traduce in una pressione sulle reti di distribuzione, chiamate a gestire volumi più elevati senza compromettere tempi e qualità del servizio.

Una dinamica già evidente nei dati del 2025 : secondo Spring Gds, tra il 15 ottobre e il 31 dicembre i volumi medi giornalieri di pacchi movimentati nella rete europea sono aumentati del 40% rispetto alla media del resto dell'anno.

Un'accelerazione che impone ai retailer di considerare la logistica non più soltanto come una funzione operativa, ma come una componente strategica della competitività. La capacità di assorbire i picchi di domanda , garantire la puntualità delle consegne e contenere le anomalie può infatti incidere direttamente sull'esperienza del cliente e sulla fidelizzazione.

Le criticità operative

A fotografare alcune delle criticità operative è anche il picco nell 'estate 2026 in Italia . I dati raccolti da Spring Gds mostrano infatti che il 36% delle problematiche rilevate ha riguardato i pacchi in attesa di ritiro, mentre il 35% è riconducibile a tentativi di consegna non riusciti. Seguono i ritardi, con il 14% , e i resi o le spedizioni non consegnabili, che rappresentano l'8%.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Milanofinanza.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3313.05
REACH: 228486
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 6945985.36
AUTORE: Francesca Gerosa
URL: www.milanofinanza.it
> 16 novembre 2026 alle ore 15:05
> Versione Online

Numeri che evidenziano come il problema non sia esclusivamente legato alla disponibilità di capacità logistica. Una parte significativa delle difficoltà nasce, infatti, nell'ultimo miglio , tra destinatari non reperibili, informazioni incomplete e gestione delle opzioni alternative di consegna e ritiro.

«La peak season mette sotto pressione ogni fase delle operazioni e-commerce. Quando i volumi crescono del 20, del 30 o perfino del 40%, anche le piccole inefficienze possono trasformarsi in complessità operative importanti», spiega Gabriele Bavera , managing director di Spring Gds Italia . «Chi si organizza in anticipo ha più margine per gestire questa pressione: sa dove si concentreranno i flussi, pianifica la capacità di conseguenza e si assicura che ogni pacco parta con le informazioni corrette».

La qualità dei dati diventa un fattore competitivo

In questo scenario, la preparazione della stagione di punta passa anche dalla qualità delle informazioni che accompagnano ogni spedizione. Indirizzi, numeri di telefono, e-mail dei destinatari, peso e dimensioni effettive dei colli e, quando richieste, informazioni fiscali devono essere verificati prima della partenza. Errori o omissioni possono tradursi in rallentamenti, tentativi di consegna falliti e costi aggiuntivi.

La questione assume una rilevanza ancora maggiore per le spedizioni internazionali. Le operazioni cross-border richiedono descrizioni accurate dei prodotti, codici doganali HS corretti, indicazione del Paese di origine e del valore della merce, oltre alla documentazione prevista per ciascun mercato.

Il quadro regolatorio rende questi adempimenti sempre più centrali. Le modifiche alle normative doganali negli Stati Uniti e nell'Unione Europea, introdotte rispettivamente a ottobre e a novembre, richiedono agli operatori una maggior attenzione alla completezza delle informazioni e alla c orretta gestione degli eventuali dazi . Una documentazione imprecisa può comportare il blocco delle spedizioni o ritardi proprio nei momenti in cui la rapidità della consegna rappresenta un elemento decisivo.

La pianificazione della capacità deve procedere insieme alla verifica dei dati e alla comunicazione con i clienti, ai quali vanno offerte informazioni chiare sulle modalità di consegna e sulle alternative disponibili in caso di assenza.

La pressione, del resto, non si esaurisce con il Natale. In diversi mercati la peak season può proseguire fino ai primi giorni di gennaio , per poi lasciare spazio alla stagione dei saldi. Per i retailer, la sfida logistica si estende dunque all'intero quarto trimestre e richiede un presidio continuativo della filiera. (riproduzione riservata)

Tutti i diritti riservati https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: logisticaefficiente.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.45
REACH: 282
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 8596.27
AUTORE:
URL: www.logisticaefficiente.it
> 16 novembre 2026 alle ore 13:24
> Versione Online

Il fondo della cassetta: un dettaglio che influenza le prestazioni del magazzino automatico

Quando si sceglie una cassetta per la logistica, vengono subito verificate le dimensioni: lunghezza, larghezza e altezza devono essere compatibili con gli spazi disponibili e con le unità di carico utilizzate. Tuttavia, due cassette con le stesse dimensioni possono comportarsi diversamente durante la movimentazione.

Una parte importante della differenza sta nel fondo: geometria, nervature, superfici di appoggio e rigidità determinano il comportamento del contenitore all'interno dell'impianto. Per questo, iMiLOG valuta queste caratteristiche in funzione delle condizioni operative e del sistema di movimentazione.

Rulliere, nastri e punti di trasferimento: ogni contatto conta.

Il fondo deve sostenere il contenuto e interagire correttamente con rulliere, nastri trasportatori, punti di trasferimento e sistemi di stoccaggio automatico. Durante il percorso, la cassetta incontra superfici e condizioni di appoggio differenti: una geometria non adeguata può causare interferenze, instabilità o difficoltà di transito.

È quindi importante considerare la distribuzione del carico e la deformazione della base nelle condizioni di utilizzo previste. Una flessione eccessiva può compromettere sia la stabilità del contenitore che la sua compatibilità con il sistema di movimentazione.

Il contatto ripetuto tra il fondo e i rulli può generare un ambiente eccessivamente rumoroso. Nelle movimentazioni continue, livelli elevati di rumorosità possono incidere sulla sicurezza, sulla salute dei lavoratori e sulla produttività aziendale.

Oltre a rappresentare un fattore di disturbo, può rendere più difficile mantenere la concentrazione e comunicare con chiarezza, aumentando l'affaticamento mentale nel corso della giornata lavorativa.

Anche per questo, la rumorosità durante la movimentazione è un aspetto da considerare nella scelta della cassetta.

Compatibilità con l'intero percorso esistente

Quando una cassetta deve essere inserita in un impianto già operativo, occorre verificarne la compatibilità con le superfici di appoggio, le guide e le protezioni.

Anche gli angoli sono importanti: sulle rulliere, una forma non adeguata può interferire con le interruzioni delle guide laterali, ostacolando il passaggio del contenitore.

La cassetta deve quindi essere dimensionata non soltanto per contenere il prodotto, ma anche per transitare in modo efficiente lungo l'intero percorso logistico.

Le soluzioni possono variare in base alle esigenze.

Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: logisticaefficiente.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.45
REACH: 282
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 8596.27
AUTORE:
URL: www.logisticaefficiente.it
> 16 novembre 2026 alle ore 13:24
> Versione Online

iMiLOG affianca utenti finali e system integrator nella progettazione di cassette per l'intralogistica e i magazzini automatizzati , valutando tutti questi aspetti per individuare la soluzione più adatta. Perché anche un dettaglio come il fondo può contribuire all'affidabilità e all'efficienza dell'intero sistema.

https://imilog.it/

Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.55
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 16 novembre 2026 alle ore 14:33
> Versione Online

Report Mediobanca: i corrieri espresso in cima per fatturato tra gli operatori di trasporto e logistica in Italia



Dopo Fedex, Dhl Express e Sda spicca, con fatturtao oltre il miliardo di euro, Arcese Holding di
REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY

16 Novembre 2026

Tre corrieri espresso – ovvero FedEx Express, Dhl Express e Sda – sono stati i principali operatori del settore logistica e spedizioni in Italia nel 2025 per volume di affari, se si escludono alcune compagnie di navigazione case di spedizioni e grandi gruppi attivi anche nel segmento passeggeri come Fs o Ita Airways.

In cima alla lista compare FedEx Express Italy , con fatturato in netto aumento sul 2024 (+14,8%) a 1,672 miliardi di euro e dipendenti pure in forte ascesa (4.609, +112 unità), a fronte però di un marcato calo del risultato di competenza degli azionisti del gruppo (da 12,3 a 4,1 milioni di euro, -66,7%). Il corriere Usa è seguito dal collega Dhl Express Italy , con volume d'affari stabile (1,548 miliardi di euro, +0,3%). Anche il numero di dipendenti è in linea con quello dell'anno precedente (3.806), mentre il risultato scende da 45,9 a 31,7 milioni (-31%). Il terzo posto è dell'italiana Sda , parte di Poste Italiane, con un fatturato in aumento a 1,279 miliardi di euro (+9,1%). La società, che nel corso del 2024 aveva trasferito il ramo d'azienda dedicato alla logistica integrata alla neonata Poste Logistics , a cavallo dell'operazione è passata da un risultato positivo per 7,8 milioni a un rosso di 35,5 milioni di euro, mentre i suoi dipendenti sono di contro aumentati (da 1.166 a 1.249, +83 unità).

Sopra il miliardo di euro per volume d'affari, tra gli operatori di trasporto e logistica, si colloca anche Arcese Holding , dal fatturato in lieve diminuzione (a 1.009 milioni di euro, -1,2%). Il risultato scende in modo marcato da 27,8 a 1,7 milioni (-94%), mentre i dipendenti crescono di 95 unità, a quota 3.842. Tra le attività significative dello scorso esercizio, lo sviluppo del progetto Xca, in joint venture

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

con la famiglia Conti, che ha acquisito il ramo d'azienda di Autotrade & Logistics e il polo automotive del Faldo.

Si aggiudica il quinto posto per volume d'affari Autosped G , parte del gruppo Gavio, con un fatturato in calo a 807,6 milioni (-2%) e un risultato in flessione a 14,3 milioni (-21 milioni; -59,5%), ma con dipendenti in aumento di 78 unità a 2.583.

Scorrendo la lista quindi il turno di Fercam Holding , che invece nel 2025 ha visto il volume d'affari aumentare lievemente (+3,5%) a 715,8 milioni, ma il risultato scendere nettamente (-94,1%) da 119,2 a 7,1 milioni. Pressoché stazionario il numero dei dipendenti, che si assestano a 1.512 unità (-3).

Anche il settimo posto è appannaggio di una holding, la BB che controlla aziende come Italtrans, Logistica Italtrans, Kamila, E-Trade, Sil, Aktiva e Lodotruck. La società nel 2025 ha portato il fatturato a crescere (+3,8%) a 711,6 milioni di euro, parallelamente passando da una perdita di 15,2 milioni a un risultato positivo per 5,5 milioni nel 2025. In lieve aumento anche i dipendenti, cresciuti di 48 unità a 3.651.

Segue in ottava posizione Ellisse Compagnia Finanziaria , società che controlla BCube con il 100% delle azioni. Nel 2025, il suo fatturato risulta in calo del 6,4% a 456,7 milioni, a fronte però di un risultato in forte ascesa, da 6,9 a 16,5 milioni (+139%), mentre i dipendenti scendono di 132 unità a 4.403.

Si passa poi ad Arco Spedizioni , con fatturato in crescita da 355,4 a 381,1 milioni (+7,2%). Il risultato nel 2025 aumenta leggermente, da 17,1 a 17,7 milioni (+3,9%), mentre i dipendenti raggiungono le 865 unità (+31).

Ancora una holding si trova quindi in 10ma posizione con la B&V Holding che controlla Brivio e Viganò. La società nel 2025 è riuscita ad aumentare a 321,1 milioni (+13,7%) il fatturato, così come (+20,2%) il risultato netto, a quota 13,1 milioni. Corposo anche l'incremento dei dipendenti, che da 1.551 salgono a 2.179 unità (+628).

La posizione successiva è quindi del gruppo Torello , attivo nell'autotrasporto, il cui fatturato nel 2025 scende a 281,5 milioni (-3,9%). Netto però il miglioramento del risultato, che da negativo passa a un attivo di 4,4 milioni (+6,9 milioni), a fronte però di un forte calo (-351) dei dipendenti che scendono a 2.059 unità.

L'autotrasporto occupa anche la 12esima posizione con AutaMarocch i, dal volume d'affari in forte ascesa a 258,3 milioni (+35,6%), ma dal risultato in netto calo a 2 milioni (-24,5%), mentre i dipendenti aumentano a 1.081 (+136). Da ricordare che lo scorso anno la società ha acquisto la maggioranza di F.lli Dissegna, operatore specializzato nel trasporto intermodale e a temperatura controllata.

Interessante notare in 13esima posizione Mercitalia Shunting & Terminal , la divisione del polo merci di Fs dedicata a gestione di terminal e attività di manovra ferroviaria, che chiude il 2025 con fatturato in aumento a 236,6 milioni (+10%), risultato che passa da una perdita di 1,4 milioni a un profitto di 5,9 milioni e dipendenti in crescita a 2.469 unità (+121).

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.55
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 16 novembre 2026 alle ore 14:33
> Versione Online

Subito dopo è il turno di Leonardo Logistics , controllata di Leonardo dedicata alla logistica integrata e presente in 70 siti sul territorio italiano. L'azienda nel 2025 ha visto aumentare fatturato (a 193,8 milioni, +8,7%), il risultato (6,1 milioni +124%) e i dipendenti a 1.133 (+39; +3,6%).

Mercitalia compare nuovamente in 15esima posizione con la divisione Intermodal , dai numeri in calo. Nel 2025 Il fatturato diminuisce lievemente da 188,2 a 184,9 milioni (-3,3 milioni; -1,8%), mentre la perdita netta aumenta da 5,6 a 10,9 milioni, e i dipendenti crescono da 73 a 77 (+4).

Successivamente si incontra Geodis . La controllata italiana del gruppo francese di logistica e trasporto su strada registra un calo del fatturato a 173,8 milioni di euro (-21,1%) ma una riduzione delle perdite (da 62,1 a 20,9 milioni). Parallelamente calano anche i dipendenti, da 1.197 a 719 (-478). Da segnalare che nel 2025 il gruppo ha annunciato la chiusura del magazzino di Carpiano, nel Milanese, dopo la decisione di Amazon di spostare le attività a Ceva Logistics, decisione che però da sola non spiega l'intera contrazione del personale.

Proseguendo nella lista è poi la volta di Smet . Il gruppo salernitano di trasporto su strada vede nel 2025 il fatturato calare da 137,2 a 131,5 milioni -4,2%) e il risultato scendere 6,2 milioni (-1 milione; -13,9%). Anche i dipendenti diminuiscono, da 212 a 199 (-13; -6,1%).

Spicca poi sul 18esimo gradino la giovanissima Poste Logistics. Nata, come ricordato sopra, nel 2024, la società nel 2025 ha portato il fatturato da 61,7 a 128,1 milioni (+107,6%), con un risultato in aumento 6,6 milioni (+6,3%) e dipendenti pure in crescita a 135 unità (+29).

Stabile invece il volume d'affari di Af Logistics , parte di Af Ferrari, a 125,8 milioni di euro (+0,6%). Nel 2025 la società ha più che triplicato il risultato, portandolo da 4,9 a 17,6 milioni. Anche i dipendenti sono aumentati nettamente, con l'ingresso di 325 addetti, a un totale di 1.162 unità.

Nella lista si incontra poi la filiale italiana di Raben , con fatturato in aumento a 124,1 milioni di euro (+3,1%) ma perdite in peggioramento a 3,5 milioni. Sostanzialmente stabili a 258 unità i dipendenti.

Chiude infine l'elenco Marcevaggi , attiva nella logistica di prodotti chimici attraverso Star e nle trasporto di gas e nel rifornimento aeroportuale con Levorato Marcevaggi. Il suo fatturato sale da 105,3 a 122,5 milioni (+17,3 milioni; +16,4%), mentre il risultato netto diminuisce da 3,4 a 2,9 milioni (-0,5 milioni; -15,2%). I dipendenti aumentano da 390 a 395 (+5; +1,3%).

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
VISITE MENSILI: 90113.65
TIPOLOGIA: Web
AUTORE: Michele Latorre
REACH: 2964
URL: www.trasportoeuropa.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
> 16 novembre 2026 alle ore 19:17
> Versione Online

Attacchi informatici colpiscono la logistica nordamericana

L'11 novembre 2026 Maersk ha confermato l'estrazione di dati da un sistema ereditato con una precedente acquisizione. WhiteArmor, il gruppo che rivendica l'attacco, chiede 5 milioni di dollari. Lo stesso gruppo rivendica le intrusioni di ottobre a J.B. Hunt, Ryder ed Echo Global Logistics.



Tra ottobre e novembre 2026 la logistica è stata soggetta a una serie di ciberattacchi attuati dal gruppo WhiteArmor. Il più recente è stato comunicato l'11 novembre 2026 da A.P. Moller-Maersk, che ha individuato un accesso non autorizzato, con estrazione di dati, a uno dei suoi sistemi locali ereditati da una precedente acquisizione, aggiungendo di avere avviato un'indagine e messo in sicurezza il sistema. Secondo il gruppo danese non sono emersi elementi che indichino conseguenze sugli altri sistemi del gruppo o su quelli di clienti e fornitori collegati tramite Api ed Edi. I clienti possono quindi continuare a prenotare e gestire le spedizioni sulle sue piattaforme. Per Maersk i primi risultati dell'indagine indicano con forza che non sono stati divulgati dati sensibili, e la compagnia si è impegnata a informare clienti e soggetti coinvolti se emergeranno elementi nuovi.

L’evento è collegato alla rivendicazione, avvenuta nel fine settimana precedente, del gruppo criminale WhiteArmor sul furto di circa 100 GB di dati dalla piattaforma sviluppata da LF Logistics. È la società di logistica conto terzi con sede a Hong Kong che Maersk ha rilevato nel 2022 per 3,6 miliardi di dollari (circa 3,2 miliardi di euro). Gli estorsori chiedono 5 milioni di dollari in bitcoin (circa 4,5 milioni di euro) e hanno dato trenta giorni di tempo per il pagamento. Dicono di possedere quasi 30mila profili di autisti, ricevute di consegna firmate, registrazioni di magazzino con ordini d'acquisto e avvisi di spedizione, 27.842 registri di dispositivi mobili con numeri di telefono, indirizzi email e codici Imei, 33 account con i massimi privilegi d'amministrazione e password conservate in chiaro. Su quest'ultimo punto un portavoce di Maersk ha precisato che le password erano protette e che i codici ottenuti dagli attaccanti erano monouso e già scaduti.

WhiteArmor era già comparso a ottobre nella cronaca della logistica statunitense. Intorno al 23 ottobre 2026 inserì J.B. Hunt nel suo sito di estorsione, sostenendo di avere sottratto 140.838 schede di dipendenti e chiedendo 5 milioni di dollari. In una delle cause depositate contro l'azienda compare anche l'elenco completo di quanto il gruppo dice di possedere: 1,7 milioni di contatti di

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

vettori, 38,2 milioni di fatture, 973 caselle di posta Microsoft 365 e informazioni su 374mila organizzazioni. J.B. Hunt ha confermato un accesso non autorizzato a una porzione isolata del proprio sistema informatico. L'accesso è stato revocato e sono state attivate le procedure di risposta con una società specializzata e con le forze dell'ordine. Per l'azienda i sistemi sono operativi e la capacità di servire i clienti non è stata interrotta.

Il 28 ottobre è stata la volta di Ryder ed Echo Global Logistics. Per Ryder il gruppo rivendica 18,75 milioni di righe di dati, fra cui nomi, telefoni e indirizzi email di consumatori, dati personali di autisti e dipendenti, chiavi Api in chiaro e credenziali dei sistemi telematici, e chiede 20 milioni di dollari (circa 17,9 milioni di euro). Per Echo Global Logistics la richiesta è di 10 milioni di dollari (circa 8,9 milioni di euro), a fronte di 2,06 milioni di righe sui reclami, 153.727 carichi e 261.440 preventivi. Ryder non ha commentato la vicenda ed Echo non ha risposto alle richieste di chiarimento. Secondo Ben Wilkens, responsabile della sicurezza informatica della National Motor Freight Traffic Association, WhiteArmor prende di mira anche server web vulnerabili.

Antonio Illariuzzi

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno

inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa?

Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!

PUBBLICAZIONE: InforMare
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.38
REACH: 496
CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences
VISITE MENSILI: 15087.27
AUTORE:
URL: www.informare.it
> 16 novembre 2026 alle ore 11:15
> Versione Online

Port of Civitavecchia, cruise passengers at +10.8% in the third quarter; stationary goods and ro-ro down

In the first nine months of 2026, the port system, with Fiumicino and Gaeta, closed at 9.84 million tons (-1.3%)



Between July and September 2026, the port of Civitavecchia handled 2,238,290 tons of goods, practically as many as in the same period in 2025, and welcomed 1,570,365 cruise passengers, with a increase of +10.8%. Passengers grew the most embarked and disembarked with a total of 881,404 units (+22.7%), while those in transit fell by -1.5% to 688,961 units. If in the third quarter of this year the total figure for goods is at a standstill, the various sectors have shown opposite trends. The liquid bulk cargo grew by +16.8% to 401,306 tons, almost all made up of refined products (389,565 tons, +26,7%). Dry bulk cargo also increased with 186,650 tons (+40.3%) thanks to metallurgical products (111,626 tons, +16.1%) and raw minerals and cements (51,524 tonnes compared to 3.200); Coal, which weighed 21,855 tons a year ago, has zeroed out in the quarter. A slowdown in miscellaneous goods that had totalled 1,650,334 tonnes (-7.8%): ro-ro traffic was decreased to 1,415,953 tons (-9.1%), in a quarter in which heavy vehicles also fell by -8.5% (48,360 units); i containers fell by -3.3% to 223,415 tonnes, with a container handling of 28,310 TEUs (-4.9%), with full containers at 16,976 TEUs (-7.3%) and voids at 11,334 TEUs (-0.9%). The automotive sector Confirmation of growth: cars in policy for the quarter are 59,774 (+21.6%). On the passenger front, scheduled traffic in Civitavecchia is decreased by -6.7% to 814,645 people. In the first nine months of 2026, the three airports of Civitavecchia, Fiumicino and Gaeta administered by the System Authority Ports of the Center-North Tyrrhenian Sea have moved 9.84 million tonnes of goods, with a total of 9.84 million tonnes of goods, decrease of -1.3% on the corresponding period of 2025. In the third quarter, the port system stopped at about 3.4 million tons of goods, down by about -12%.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €28.37
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 17:23
> Versione Online

Cdp sottoscrive il minibond da 12 milioni di Brivio e Viganò



Il 13 novembre 2026 il Gruppo Brivio & Viganò (B&V Logistics) ha annunciato di aver emesso il suo primo minibond: 12 milioni di euro con durata di sette anni, sottoscritti per intero da Cassa Depositi e Prestiti (Cdp). Per Alessandro Cappelletti, direttore finanziario e dei sistemi informativi del Gruppo, l'emissione permette di affiancare al credito bancario una nuova fonte di finanziamento per gli investimenti, che riguarderanno la flotta e le infrastrutture operative. Gli interventi riguarderanno la flotta e le infrastrutture operative e, secondo Cappelletti, serviranno a migliorare efficienza e prestazioni ambientali e a sostenere l'evoluzione tecnologica. L'amministratore delegato Mauro Brivio ha definito la partecipazione di Cdp "un importante segnale di fiducia" nell'identità del Gruppo, nei risultati raggiunti e nella strategia di sviluppo.

Per Cdp è la prima applicazione attraverso un minibond del recente accordo con la Banca Europea per gli Investimenti (Bei) a sostegno di Pmi e imprese a media capitalizzazione. Vincenzo Paolo Carbonara, responsabile Finanza per la Crescita di Cdp, ha spiegato che l'intesa consente di mettere a disposizione delle aziende risorse finanziarie a condizioni vantaggiose , per finanziarne investimenti e percorsi di crescita. L'operazione è stata strutturata con il supporto di Global Strategy (Gruppo Abc Company), che in qualità di arranger ha affiancato il management di B&V Logistics nell'accesso al mercato obbligazionario.

Nel 2026 il gruppo lombardo ha investito anche nella flotta e nell'assistenza ai veicoli. A giugno sono entrati nella flotta nove trattori Daf XF 480, per il trasporto refrigerato per la grande distribuzione organizzata, soprattutto tra Lombardia e Nord Italia. In autunno Orange Service, società del Gruppo, ha inaugurato a Vignate, nell'area metropolitana di Milano, un centro di assistenza per veicoli industriali e commerciali, che ha comportato un investimento di 13 milioni di euro. L'impianto sorge su 17mila metri quadrati complessivi, di cui 5mila coperti, ed entra nella rete ufficiale Mercedes-Benz Trucks di Daimler Truck Italia. Il 2 ottobre 2026 Certiquality ha rilasciato a Brivio & Viganò Logistics la prima certificazione ambientale Iso 14001:2015, riferita alle unità operative di Pozzuolo Martesana e Montichiari e valida fino al 1° ottobre 2029.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €28.37
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 17:23
> Versione Online

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!

CONTENUTI SPONSORIZZATI

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: shipmag.it
PAESE: ITA
VISITE MENSILI: 49602.38
TIPOLOGIA: Web
AUTORE:
REACH: 1631
URL: www.shipmag.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
> 16 novembre 2026 alle ore 7:41
> Versione Online

I ritardi nel trasporto marittimo non favoriscono l'air cargo

È quanto emerso durante una conferenza internazionale sul trasporto aereo delle merci a Miami



È quanto emerso durante una conferenza internazionale sul trasporto aereo delle merci a Miami

Miami – I ritardi nel trasporto marittimo possono spingere le aziende a trasferire le spedizioni dalla nave all'aereo, ma il cambio di modalità comporta costi elevati e difficoltà organizzative. È quanto emerso durante una conferenza internazionale sul trasporto aereo delle merci a Miami, dove esponenti del settore, tra cui rappresentanti della International Air Cargo Association (Tiaca), hanno analizzato le conseguenze delle interruzioni nelle principali rotte commerciali.

Il passaggio dal trasporto marittimo a quello aereo può garantire la continuità delle forniture quando i colli di bottiglia portuali o le criticità lungo le rotte compromettono i tempi di consegna. La soluzione, però, richiede una riorganizzazione della catena logistica, dalla disponibilità di capacità cargo alla gestione delle spedizioni, delle procedure doganali e delle consegne finali.

Le aziende devono inoltre valutare attentamente quali merci trasferire: il trasporto aereo offre tempi più rapidi, ma presenta costi sensibilmente superiori e capacità limitata rispetto alle navi. La scelta è particolarmente delicata per i carichi urgenti e di alto valore, per i quali il ritardo può provocare interruzioni della produzione o perdite commerciali.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €15945.23
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 11:58
> Versione Online

Autorità portuale, i porti del Lazio hanno sempre più peso nel Mediterraneo



I dati dei primi nove mesi del 2026 confermano il peso del sistema portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta nel quadro logistico e marittimo nazionale e mediterraneo. Il comparto crocieristico registra complessivamente 3.128.564 passeggeri, con una crescita del 10% rispetto allo stesso periodo del 2025. Aumentano anche gli accosti delle navi da crociera, che raggiungono quota 775, con un incremento del 13,1%.

A trainare il settore è ancora una volta Civitavecchia, che nei primi nove mesi del 2026 ha movimentato 3.123.520 crocieristi, con una crescita del 9,8% rispetto all'anno precedente. Particolarmente significativo il dato relativo ai passeggeri imbarcati e sbarcati, che raggiungono quota 1.672.722, con un aumento del 19,3%. Nel complesso, i tre porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta hanno movimentato nei primi nove mesi dell'anno 9,84 milioni di tonnellate di merci.

Fiumicino conferma il proprio ruolo strategico a servizio del principale scalo aeroportuale nazionale, l'aeroporto internazionale "Leonardo da Vinci", assicurando l'approvvigionamento dei prodotti energetici necessari al traffico aereo. Nei primi nove mesi del 2026 il porto ha movimentato oltre 2,39 milioni di tonnellate di merci e registrato un incremento degli accosti pari al 15,2%.

Particolarmente interessante anche l'andamento di Gaeta, che continua il proprio percorso di crescita e diversificazione.

Nei primi nove mesi del 2026 i crocieristi sono passati da 1.908 a 5.044, con un incremento del 164,4%, mentre gli accosti delle navi da crociera sono cresciuti del 27,8%. Ancora più marcato l'aumento dei passeggeri in transito, pari al 210% rispetto allo stesso periodo del 2025.

"I numeri ci dicono che il nostro sistema portuale continua a crescere nelle sue diverse vocazioni - spiega il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Raffaele Latrofa - Civitavecchia consolida il proprio ruolo tra i grandi porti crocieristici del Mediterraneo e cresce in comparti commerciali importanti come automotive e container. Fiumicino conferma una funzione strategica per il sistema

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

aeroportuale e guarda allo sviluppo del nuovo porto commerciale. Gaeta sta iniziando a mostrare concretamente le potenzialità di una crescita turistica diversa, più selettiva e legata alla qualità del territorio. La sfida adesso è trasformare questi numeri in valore: più investimenti, più servizi, più lavoro e maggiori ricadute economiche sui territori. È questa la direzione sulla quale stiamo lavorando per Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta".

Tutti i diritti riservati

PUBBLICAZIONE: LaGazzettaMarittima.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.74
REACH: 128
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 3892.22
AUTORE:
URL: www.lagazzettamarittima.it
> 16 novembre 2026 alle ore 7:47
> Versione Online

«Indispensabile trovare soldi per intermodalità, energia e flotte»



Russo (Conftrasporto): le imprese non possono esser lasciate sole

ROMA. «Le imprese non possono essere lasciate sole: sono indispensabili più risorse per intermodalità, flotte ed energia». È quel che dice Pasquale Russo, presidente di Conftrasporto e vicepresidente di Confcommercio, a margine dell'audizione sulla legge di bilancio: «Le tensioni internazionali – sottolinea – stanno mettendo sotto pressione il trasporto, la logistica e, più in generale, l'intero sistema economico del Paese: chiediamo che la legge di bilancio recepisca le istanze degli operatori, che da mesi affrontano una situazione di crescente difficoltà».

A giudizio di Russo, occorre «rafforzare le risorse destinate all'intermodalità strada-mare e strada-ferro». La ragione è presto detta: l'una e l'altra vivono una fase di «difficoltà per gli effetti dell'Ets e dei cantieri ferroviari, che stanno producendo conseguenze pesanti sul settore». Allo stesso tempo, il numero uno di Conftrasporto mette l'accento sul fatto che è è necessario «sostenere il rinnovo delle flotte e dei veicoli, aiutando le imprese a contenere i costi energetici». A ciò si aggiunga che è necessario «correggere gli effetti distorsivi del price cap, che penalizza la distribuzione indipendente dei carburanti, soprattutto in extrarete, e le imprese di autotrasporto».

Sia chiaro, la tenuta dei conti pubblici «è una priorità e non può essere messa in discussione». Ma – aggiunge Russo – proprio in questa fase è «indispensabile mettere le imprese nelle condizioni di affrontare le difficoltà, con strumenti adeguati e risorse mirate». Russo rimarca che le tensioni internazionali ed economiche «rischiano di produrre conseguenze molto pesanti sulla competitività del sistema produttivo: non possiamo lasciare soli gli operatori», conclude.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: repubblica.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €111.01
REACH: 7656
CATEGORIA DEL SITO WEB:
VISITE MENSILI: 232763.00
AUTORE:
URL: finanza.repubblica.it
> 16 novembre 2026 alle ore 11:29
> Versione Online

Cnpr forum su Trasporti: focus su intermodalità e innovazione



(Teleborsa) - "La logistica è un punto di forza dell'Italia e ha ancora ampi margini di crescita ". Lo ha ribadito Alessandro Cattaneo , deputato di Forza Italia in Commissione Trasporti della Camera, intervenuto nel corso del Cnpr forum "Trasporti e logistica, la sfida dell'efficienza" , promosso dalla Cassa di previdenza dei ragionieri e degli esperti contabili presieduta da Luigi Pagliuca.

"Per sfruttarli - ha sottolineato Cattaneo - servono infrastrutture efficienti e ben collegate. Accanto alle grandi vie di comunicazione, occorre riorganizzare e rilanciare il sistema portual e con una strategia nazionale ed europea, rafforzando i collegamenti con gli aeropor ti e le reti stradali e ferroviarie. L'obiettivo è rendere più rapido e semplice il passaggio delle merci da un mezzo di trasporto all'altro. In una prospettiva liberale, il compito delle istituzioni è creare le condizioni perché le imprese possano investire, competere ed esprimere appieno le proprie capacità. L'innovazione digitale

è una delle sfide decisive del nostro tempo e va colta come un'opportunità per migliorare l'organizzazione del lavoro e la gestione dei flussi".

"La priorità è investire nell'efficienza

dell'intero sistema logistico italiano. La competitività si costruisce facendo lavorare insieme i diversi comparti di una filiera che, secondo i dati del Politecnico di Milano, vale oltre 112 miliardi di euro. Un settore di queste dimensioni richiede una politica industriale capace di collegare meglio porti, aeroporti, interporti e stazioni ferroviarie ", ha commentato Andrea Casu (PD), vicepresidente della Commissione Trasporti a Montecitorio, aggiungendo "per fare un salto di qualità, occorre affiancare all'integrazione tra i diversi mezzi di trasporto l'interoperabilità dei dati . In pratica, i sistemi informatici dei vari operatori devono poter dialogare, scambiare informazioni e utilizzarle per coordinare le spedizioni e gestire meglio gli imprevisti operativi. È così che si possono ridurre le attese e migliorare l'affidabilità del servizio lungo tutta la filiera".

L'impegno del governo è stato sottolineato da Igor Iezzi , capogruppo della Lega in Commissione Affari Costituzionali della Camera. "La difficoltà principale è reperire le risorse per migliorare la rete

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: repubblica.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €111.01
REACH: 7656
CATEGORIA DEL SITO WEB:
VISITE MENSILI: 232763.00
AUTORE:
URL: finanza.repubblica.it
> 16 novembre 2026 alle ore 11:29
> Versione Online

dei trasporti. - ha sottolineato - Le imprese chiedono di movimentare le merci più rapidamente e per questo servono interventi su strade, ferrovie e porti. Nonostante i vincoli di bilancio, con il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini abbiamo avviato 1.300 cantieri sulla rete ferroviaria. Nella stessa direzione va la riforma del sistema portuale, che contiamo di approvare entro la fine dell'anno per rendere più razionale e coordinata la gestione degli scali. Resta il nodo del costo dei carburanti , che pesa sui bilanci delle aziende di trasporto e risente delle tensioni internazionali".

Intermodalità è la parola chiave per Giulia Pastorella , parlamentare di Azione in Commissione Trasporti della Camera, secondo cui "nessuna tecnologia e nessun investimento, da soli, possono fare la differenza. Per spostare persone e merci in modo efficiente, occorre progettare l'intero percorso e agevolare il passaggio tra strada, ferrovia, aereo e vie d'acqua. Sarebbe miope privilegiare un solo mezzo : la scelta deve dipendere dalle esigenze di ciascun tragitto e dalla possibilità di combinare le diverse modalità. Il Piano per l'intermodalità esiste, ma nella riforma dei porti manca un raccordo con la pianificazione logistica. È una lacuna da colmare : gli scali vanno considerati parte di una rete che funziona solo se i suoi nodi sono ben collegati".

Nel corso dei lavori moderati da Anna Maria Belfort e, il punto di vista dei professionisti è stato espresso da Elisabetta Polentini , commercialista e revisore legale dell'Odcec di Roma. " Ridurre gli incentivi fiscali al trasporto su strada è una scelta miope se prima non si offrono alternative praticabili. - ha affermato - Quali sono le opzioni per chi oggi si sposta in auto o trasporta merci su gomma? Il passaggio a modalità meno inquinanti richiede impegno: riconosciamo i costi ambientali del traffico, ma fatichiamo a cambiare abitudini radicate. Per convincere le persone a lasciare l'auto privata servono servizi pubblici affidabili e collegamenti comodi ; per le imprese occorrono soluzioni che integrino strada e ferrovia . Il cambio di modalità passa da una politica che intervenga sulla domanda di mobilità, coordinando gli investimenti nelle infrastrutture con l'organizzazione dei servizi. Così si può ridurre la congestione urbana e liberare spazio urbano. L'innovazione tecnologica è necessaria e dà risultati quando rende più semplice cambiare le nostre abitudini quotidiane".

Le conclusioni sono state affidate a Paolo Longoni , il quale ha ricordato che "oltre l'85% dei trasporti merci interni italiani viaggia su gomma. L'investimento strategico non può essere costituito da un singolo intervento ma occorre lo studio, l'esame per una corretta intersezione tra il sistema informativo e quello intermodale , quello che attiene ai collegamenti strade – ferrovie – porti. I nodi di interscambio dovrebbero essere incentivati

a una immediata digitalizzazione con l'automazione dei terminal di smistamento per ridurre i tempi di carico e scarico. Il trasporto su strada in Italia resta una componente non sostituibile per cui vanno completati e potenziati i collegamenti tra le aree industriali e quelle logistiche. Ci sono poi diverse opinioni sugli incentivi ai trasporti su strada e sull'efficienza sulle medie e lunghe distanze. La frammentazione delle imprese di trasporto la gomma sembra l'unico sistema efficiente per il porta a porta. Servirebbe un approccio integrato con il ferro e il mare".

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

ItaliaOggi

PUBBLICAZIONE: Italia Oggi
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €3213.00
REACH: 69000
AUTORE: N.D.
PAGINA: 32
SUPERFICE: 9.00 %

> 17 novembre 2026 alle ore 0:00



IL COMMENTO DI ANDREA CASU

Mercato da oltre 112 miliardi

La priorità è investire nell'efficienza dell'intero sistema logistico italiano. La competitività si costruisce facendo lavorare insieme i diversi comparti di una filiera che, secondo i dati del Politecnico di Milano, vale oltre 112 miliardi di euro. Un settore di queste dimensioni richiede una politica industriale capace di collegare meglio porti, aeroporti, interporti e stazioni ferroviarie. Lo abbiamo visto anche in questi giorni: se si ferma la logistica, si ferma l'Italia. L'innovazione deve rispondere a esigenze concrete: ridurre i tempi di consegna, rendere più puntuali i pagamenti e, soprattutto, tutelare la sicurezza sul lavoro, che troppo spesso non è garantita. Per fare un salto di qualità, occorre affiancare all'integrazione tra i diversi mezzi di trasporto l'interoperabilità dei dati. In pratica, i sistemi informatici dei vari operatori devono poter dialogare, scambiare informazioni e utilizzarle per coordinare le spedizioni e gestire meglio gli imprevisti operativi. È così che si possono ridurre le attese e migliorare l'affidabilità del servizio lungo tutta la filiera.



Andrea Casu

Onclusive
FERMERCI
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: ilsole24ore.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €16290.71
REACH: 1123497
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 34154308.90
AUTORE: Niccolò Gramigni
URL: www.ilsole24ore.com
> 16 novembre 2026 alle ore 10:52
> Versione Online

Ocean Economy, le buone pratiche per ridurre l’inquinamento del mare



Nel report di One Ocean Foundation vengono analizzate 70 aziende di tutto il mondo nei settori del trasporto marittimo, cantieristica navale, porti, logistica, pesca e acquacoltura. Un report che analizza quali tecnologie e tecniche usano davvero le aziende dell'economia del mare per ridurre il proprio impatto sull'oceano: “ Good Practices in the Ocean Economy” , realizzato da One Ocean Foundation cerca di offrire un quadro completo sulle pratiche adottate da 70 aziende, in tutto il mondo, di quattro settori: trasporto marittimo, cantieristica navale, porti e logistica, pesca e acquacoltura. One Ocean Foundation, fondata nel 2018, è un'organizzazione senza scopo di lucro che promuove l'economia blu attraverso soluzioni volte alla protezione dell'oceano.

Leggendo i quattro settori come un unico sistema, emerge una risposta condivisa al cambiamento climatico: 68 aziende su 70 (97%) riportano almeno una pratica per ridurre emissioni di gas serra e inquinamento atmosferico. All'interno dei settori vengono prese in considerazione in totale quattro “pressioni”: oltre ai già citati gas serra, il report individua come pressioni “rifiuti marini”, “perdita di biodiversità” e “contaminanti”. Se il 97% delle aziende dedica attenzione alla riduzione di gas serra e inquinamento atmosferico, la percentuale si abbassa quando si parla degli altri indicatori e diventa al 63% per i rifiuti marini, al 60% per la biodiversità e al 57% per i contaminanti. Solo 27 aziende su 70 (39%) agiscono su tutte e quattro le pressioni . Secondo il report, le aziende si muovono di più dove una parte del beneficio ritorna a loro attraverso costi ridotti, tutela degli stock o richieste dei clienti.

Secondo il report ci sono tre lacune comuni. Intanto i fondali sono la parte più trascurata: soltanto tre aziende hanno pratiche che si occupano di questo tema. C'è poi il problema relativo ai rifiuti. Il 61% delle aziende ha pratiche per i rifiuti che produce, ma solo 6 su 54 rimuovono i rifiuti già in acqua o tracciano gli attrezzi a rischio di dispersione. Nessun porto del campione, viene spiegato, «usa sistemi di intelligenza artificiale o satelliti per individuare i rifiuti galleggianti: la visione artificiale è ormai di routine per seguire i container in banchina, ma non viene puntata sull'acqua». Infine se si escludono le due pratiche riportate principalmente come misure di efficienza dei consumi, come la riduzione della velocità delle imbarcazioni, la quota di aziende che agisce sulla biodiversità scende dal 60% al 37%.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: ilsole24ore.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €16290.71
REACH: 1123497
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 34154308.90
AUTORE: Niccolò Gramigni
URL: www.ilsole24ore.com
> 16 novembre 2026 alle ore 10:52
> Versione Online

E' interessante evidenziare come l'oceano compare negli obiettivi ma non sempre negli impegni.

Circa 6 aziende su 10 (62%) citano nei propri report l'Obiettivo di Sviluppo Sostenibile (Sdg) 14, “Life Below Water”. L'adesione cresce con la dipendenza diretta dalle risorse marine: pesca e acquacoltura raggiungono l'82%, porti il 71%, trasporto marittimo il 55%, cantieristica il 44 per cento. Ma questi dati non raccontano tutto. Infatti su 42 aziende che citano l'Sdg 14, undici lo elencano soltanto, 26 lo collegano a una strategia, a una politica o ad azioni concrete, e solo 5 lo legano a un target specifico o a un obiettivo misurabile. Il silenzio sull'Sdg 14, viene spiegato, «non significa sempre disinteresse per l'oceano: molte aziende riportano su altri standard, come gli Esrs europei o il framework internazionale Tnfd, e pubblicano azioni sul mare senza collegarle all'obiettivo». Da segnalare anche che il «77% delle aziende sostiene iniziative di tutela dell'oceano promosse da Ong o da altre organizzazioni ambientali, con finanziamenti o con la partecipazione diretta».

Jan Pachner, segretario generale di One Ocean Foundation, ha detto che «per anni abbiamo misurato quanto le aziende fossero consapevoli del proprio impatto sull'oceano. Con questo report facciamo un passo avanti, concentrandoci sulle soluzioni che le imprese hanno già messo in pratica». «I risultati – ha affermato - mostrano che la riduzione delle emissioni è ormai una priorità consolidata, ma che la tutela dell'oceano non può fermarsi al carbonio: fondali, biodiversità e rifiuti marini richiedono la stessa attenzione, concretezza e capacità di misurazione. Le soluzioni tecnologiche per affrontare queste sfide esistono già; la sfida è integrarle sistematicamente nei modelli di business. Per costruire una Blue Economy realmente sostenibile, dobbiamo passare da un approccio di sola mitigazione del danno a uno di rigenerazione attiva che riconosca il valore dell'intero ecosistema marino e contribuisca attivamente alla sua salvaguardia».

Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: FerPress.it
PAESE: ITA **VISITE MENSILI:** 13310.90
TIPOLOGIA: Web **AUTORE:**
REACH: 437 **URL:** www.ferpress.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
> 16 novembre 2026 alle ore 11:03 **> Versione Online**

Aeroporto di Padova: al via i test dei droni a idrogeno verde, nel 2027 primi voli per logistica sanitaria

(FERPRESS) – Padova, 16 NOV – Entra nel vivo il progetto sperimentale “Padova Sandbox” avviato a marzo 2025 all’Aeroporto “Gino Allegri” di Padova, gestito da Heron Air, che prevede l’utilizzo di droni alimentati a idrogeno per il trasferimento di merci sanitarie, in un processo sostenibile che comprende produzione, stoccaggio ed erogazione del vettore energetico.

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati

Sei abbonato? Accedi >>

L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 400,00 + iva.

Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro

tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione:

segreteria@ferpress.it

">Leggi tutto >>

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €7273.26
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 16 novembre 2026 alle ore 11:44
> Versione Online

Cna, il parlamento rafforzi le misure del Dl Autotrasporto

Il Parlamento ha l'occasione di rafforzare le misure a sostegno delle imprese del trasporto merci e persone, particolarmente esposte al rialzo dei prezzi dei carburanti.

È quanto sottolinea la Cna in merito al Dl Autotrasporto, attualmente all'esame della Commissione Ambiente del Senato, in una nota.

La confederazione valuta positivamente la scelta del Governo di recepire le proposte delle associazioni maggiormente rappresentative del settore, introducendo interventi selettivi a favore delle imprese più colpite dagli aumenti dei costi energetici.

Il passaggio parlamentare rappresenta ora un'opportunità per ampliare la platea dei beneficiari, rafforzare le tutele delle imprese e favorire gli investimenti in innovazione in un comparto che dipende per il 95% dai derivati del petrolio.

In questa direzione, Cna esprime apprezzamento per alcuni emendamenti presentati dai gruppi parlamentari. Tra le priorità figura la proroga al 31 marzo 2027 del termine per compensare il credito d'imposta sul gasolio relativo ai mesi da marzo ad agosto, attualmente in scadenza a dicembre.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Il Messaggero

PUBBLICAZIONE: Il Messaggero
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €41440.14
REACH: 671000
AUTORE: F. Pac.
PAGINA: 15
SUPERFICE: 19.00 %

> 17 novembre 2026 alle ore 0:00



Msc pronta a crescere nella cantieristica Verso l'acquisto della tedesca Meyer Werft

LA CROCIERISTICA

ROMA Msc, fedele alla sua filosofia di colosso mondiale integrato dei trasporti marittimi, si appresta a crescere nella cantieristica. Secondo il settimanale tedesco *Der Spiegel* il gruppo di proprietà della famiglia Aponte, e primo al mondo nel trasporto container, già nelle prossime ore potrebbe chiudere l'accordo per acquisire l'80,73 per cento del costruttore navale della Germania Meyer Werft, in mano al governo federale e alla Bassa Sassonia, entrati come azionisti nel 2024 per salvare gli storici cantieri tedeschi. Il resto è detenuto dalla famiglia Meyer.

In realtà, un portavoce della Regione ha smentito le tempistiche riportate dal settimanale, confermando però che le trattative sono in corso. In questa direzione, dovrebbe tenersi in settimana un vertice tra le parti. Soprattutto, stando alle anticipazioni di *Der Spiegel*, il conglomerato ginevrino avrebbe acconsentito sia al mantenimento della quota in mano ai Meyer sia alla possibilità che la dinastia possa crescere nell'azionariato, lasciando però a Msc un saldo controllo sui cantieri.

L'operazione per il gruppo ginevrino ha una fortissima valenza strategica. In questa fase i principali cantieri che costruiscono navi da crociera sono saturi, fanno fatica ad avere slot liberi per nuove commesse. Contemporaneamente i produttori asiatici non garantiscono ancora gli standard qualitativi del Vecchio Continente. Quindi le imbarcazioni vanno realizzate in Europa.

Tutto questo avviene in un settore, quello della crocieristica, che registra una costante crescita dei suoi volumi di vendita e che necessita sempre di più di nuove imbarcazioni e strutture logistiche come i terminal. Proprio in quest'ottica si comprende meglio il senso dell'acquisizione, con Msc che si occuperebbe in Germania anche di manutenzioni e che, soprattutto, avrebbe il controllo diretto su un cantiere fondamentale per i suoi piani di crescita della flotta, riducendo tempi di consegna e costi e controllando al meglio le specifiche tecniche delle future navi.

MANUTENZIONI E RIPARAZIONI

Msc è già presente nelle attività di cantieristica, anche se più sul versante di manutenzioni e riparazioni, con una serie di investimenti effettuati negli ultimi anni, per esempio con quote rilevanti nella Nuova Meccanica Navale, nell'Edr Antwerp Shipyard o nella Palumbo Malta Shipyard. Tutte realtà che si occupano di riparazioni, manutenzione e ammodernamento delle navi da crociera, mercantili o traghetti. E che soprattutto lavorano anche per clienti esterni. Da registrare poi che lo scorso ottobre Msc in partnership con la tedesca Rheinmetall ha annunciato l'operazione su un cantiere in Romania, a Mangalia, che si occuperà di costruire imbarcazioni civili e militari.

In questa direzione si potrebbe registrare un'importante salto di qualità con Meyer Werft, uno dei più grandi costruttori al mondo di navi da crociera, fondato in Bassa Sassonia alla fine del Settecento e che dal 2024 ha visto un fortissimo ridimensionamento della famiglia Meyer. In quell'anno il governo federale e quello del Land rilevarono poco più dell'80 per cento dell'azienda, iniettando 400 milioni nel capitale e offrendo una garanzia pubblica sull'80 per cento di una linea di credito da 2,6 miliardi.

Lo scorso dicembre Meyer Werft aveva annunciato una maxi commessa dalla stessa Msc Crociere con un ordine da 10 miliardi per la costruzione di 4+2 navi da 5.400 passeggeri, che garantirebbe la piena operatività dello stabilimento di Papenburg fino al 2035. Un ordine finora rimasto in stand-by vista sia l'instabilità che sconta tutto il settore in questa fase storica sia i problemi del costruttore tedesco.

F. Pac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL GRUPPO DELLA FAMIGLIA APONTE SI RAFFORZEREBBE NELLE OPERAZIONI PER RINNOVARE LA SUA FLOTTA

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

Il Messaggero

PUBBLICAZIONE: Il Messaggero
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €41440.14
REACH: 671000
AUTORE: F. Pac.
PAGINA: 15
SUPERFICE: 19.00 %

> 17 novembre 2026 alle ore 0:00



Una nave da crociera Msc in navigazione

Onclusive
FERMERCI
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: vietrasportiweb.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.38
REACH: 37
CATEGORIA DEL SITO WEB:
VISITE MENSILI: 1133.14
AUTORE:
URL: www.vietrasportiweb.it
> 16 novembre 2026 alle ore 9:20
> Versione Online

Diesel Technic amplia attività logistiche in Germania

Diesel Technic Group ha approvato uno dei piani di finanziamento più imponenti della sua storia, destinato a trasformare e potenziare profondamente il quartier generale di Kirchdorf nel corso dei prossimi anni. L'intervento getterà le fondamenta per sostenere la crescita aziendale e perfezionare la catena logistica, assicurando allo stabilimento un futuro solido e competitivo. Grazie a una gestione più fluida dei flussi interni, i clienti potranno beneficiare di un catalogo articoli ancora più ricco e di tempistiche di consegna sensibilmente più veloci per i ricambi a marchio DT Spare Parts.

Per realizzare questa espansione l'azienda ha messo a budget quasi 100 milioni di euro. I cantieri resteranno attivi per circa tre anni e porteranno a un significativo incremento delle superfici riservate al deposito merci, alla movimentazione e agli uffici amministrativi.

Il nuovo polo sarà caratterizzato da un magazzino verticale automatizzato da 8.500 metri quadrati, alto 40 metri e capace di ospitare fino a 70.000 pallet . Accanto a questa struttura sorgerà una torre logistica su quattro livelli, alta 26 metri, che accoglierà le zone dedicate alla preparazione, allo stoccaggio e alla spedizione degli ordini, oltre a nuovi ambienti per gli uffici del reparto logistico

Secondo l' amministratore delegato, l'ingegner Steffen Vondran Con questo progetto ci impegniamo in un investimento mirato per le prestazioni, la competitività e lo sviluppo a lungo termine di Diesel Technic Group. L'espansione evidenzia la nostra fiducia nella sede di Kirchdorf e crea le condizioni per una crescita costante, affidabile, efficiente e orientata al cliente. In questo modo, investiamo non solo nella modernizzazione degli edifici e delle tecnologie, ma anche in condizioni di lavoro più attrattive per i nostri dipendenti"

Il nuovo hub integrerà dieci baie di carico per i mezzi pesanti, otto postazioni riservate ai corrieri espresso e una colonnina dedicata alla ricarica dei camion elettrici. I progetto include inoltre la posa di un impianto fotovoltaico da 1.400 kWp. Nonostante la forte spinta verso l'automazione, i lavoratori rimarranno il punto focale dell'intero impianto. L'adozione di sistemi "goods-to-person" (merce all'uomo) e di postazioni studiate secondo rigorosi principi ergonomici consentirà di alleggerire lo sforzo fisico e migliorare il benessere quotidiano. Parallelamente allo sviluppo del cantiere, l'azienda ha già avviato una campagna di selezione per inserire nuove risorse, con particolare attenzione proprio al comparto logistico.

La realizzazione dell'opera procederà per tappe programmate: dopo le prime attività di preparazione dell'area, partiranno le opere edili vere e proprie, seguite dal montaggio e dalla messa in funzione del magazzino verticale. La conclusione definitiva dei lavori è fissata per la metà del 2029.

Con l'avvio di questo cantiere si apre una nuova fase storica per lo stabilimento di Kirchdorf. L'espansione doterà Diesel Technic di un'infrastruttura moderna, sostenibile e ad alta efficienza, pronta a supportare l'espansione del gruppo nei decenni a venire.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Italiaoggi.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €330.43
REACH: 29595
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 899690.98
AUTORE: Filippo Merli
URL: www.italiaoggi.it
> 16 novembre 2026 alle ore 15:54
> Versione Online

L'IA rivoluziona la logistica del Black Friday



Con volumi di lavoro aumentati del 200%, Logista utilizza l'intelligenza artificiale per gestire le richieste di spedizione dei clienti. L'adozione di agenti intelligenti ha incrementato del 41% i casi gestiti rispetto all'anno precedente Aggiungi ItaliaOggi alle tue fonti preferite su Google per non perderti i nostri contenuti

L' intelligenza artificiale irrompe anche nella logistica. In particolare nel periodo del Black Friday , che rappresenta uno dei momenti di maggiore pressione per la filiera. Con sconti e promozioni le richieste dei clienti si moltiplicano, con un picco che non si concentra più in pochi giorni, ma si estende per diverse settimane, mettendo a dura prova reti distributive, customer care e sistemi operativi.

L'impatto del Black Friday sulla logistica

Logista , il principale distributore in Europa di prodotti e servizi per i punti vendita, in occasione del Black Friday registra un'impennata senza precedenti nel settore delle consegne a domicilio, sia B2b sia B2c . Le richieste dei clienti spaziano dal monitoraggio delle spedizioni alla gestione dei reclami, modifiche di indirizzo, variazioni delle date di consegna o ritiro e richiesta di informazioni sullo stato delle spedizioni. Nei giorni di massima operatività, i volumi arrivano a superare il 200% rispetto a una normale settimana lavorativa.

Agenti intelligenti per la gestione del cliente

Per affrontare questa complessità, Logista ha introdotto agenti intelligenti in grado di interagire direttamente con i clienti attraverso i principali canali di contatto e, quando necessario, operare autonomamente sui sistemi aziendali per creare o modificare spedizioni e gestire le richieste. L'azienda sta progressivamente integrando l'intelligenza artificiale nei processi e nelle attività delle

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Italiaoggi.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €330.43
REACH: 29595
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 899690.98
AUTORE: Filippo Merli
URL: www.italiaoggi.it
> 16 novembre 2026 alle ore 15:54
> Versione Online

diverse business unit e nei diversi paesi europei in cui opera, con l'obiettivo di sviluppare un'architettura IA comune e integrata.

I risultati ottenuti con l'IA

I risultati ottenuti dall'implementazione dell' IA nei sistemi operativi sono significativi: quasi il 90% delle richieste pervenute via mail viene chiuso con risposta automatica e il numero di casi gestiti è aumentato del 41% rispetto all'anno precedente. Il 93% delle chat via web viene gestito e concluso senza intervento umano e il 70% delle interazioni telefoniche tramite call center viene risolto autonomamente dall'intelligenza artificiale. Gli agenti IA non si limitano a fornire informazioni, ma possono accedere ai sistemi di gestione del trasporto, aggiornare le spedizioni, modificare gli indirizzi e pianificare nuove operazioni, riducendo drasticamente i tempi di risposta e aumentando la capacità operativa.

«L'adozione dell' Agentic AI non è soltanto una sfida tecnologica, ma soprattutto organizzativa», ha sottolineato il corporate digital transformation director di Logista Dario Scalora . «Per trasformare il potenziale dell'intelligenza artificiale in risultati concreti servono regole chiare, controllo dei rischi, attenzione alla sicurezza e un forte coinvolgimento delle persone».

Il caso di studio di Logista è stato presentato al convegno «Trasformare la logistica, governare il cambiamento - Intelligenza artificiale, modelli di terziarizzazione e innovazione nei servizi», promosso dall' Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet , uno degli osservatori digital innovation della Polimi school of management del Politecnico di Milano

(riproduzione riservata)

Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: FerPress.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 437
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 13310.90
AUTORE:
URL: www.ferpress.it
> 16 novembre 2026 alle ore 8:36
> Versione Online

Sistema Portuale Ligure in Turchia con Liguria International

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – Con oltre quattro milioni di TEU e 75 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2025, le due Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Orientale costituiscono insieme il principale polo portuale italiano. La dimensione dei traffici, la complementarità degli scali e gli investimenti infrastrutturali in corso sono alla base di una promozione internazionale comune, che Regione Liguria sostiene per rafforzare il ruolo dei porti liguri nei collegamenti tra il Mediterraneo e i mercati del Nord Italia e dell’Europa centro-meridionale.

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati

Sei abbonato? Accedi >>

L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 400,00 + iva.

Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro

tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione:

segreteria@ferpress.it

">Leggi tutto >>

IL MATTINO

PUBBLICAZIONE: Il Mattino
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €6407.10
REACH: 426000
AUTORE: N.D.
PAGINA: 11
SUPERFICE: 5.00 %

> 17 novembre 2026 alle ore 0:00



Il gruppo Aponte pronto a rafforzarsi

Cantieri Meyer Werft Msc vicina all'acquisto

Msc si appresta a crescere nella cantieristica. Secondo il settimanale tedesco der Spiegel, il gruppo di proprietà della famiglia Aponte, e primo al mondo nel trasporto container, già nelle prossime ore potrebbe chiudere l'accordo per acquisire l'80,37% del costruttore navale della Germania Meyer Werft, in mano al governo federale e alla Bassa Sassonia, entrati come azionisti nel 2024 per salvare gli storici cantieri tedeschi. Il resto è detenuto dalla famiglia Meyer. In realtà, un portavoce della Regione ha smentito le tempistiche riportate dal settimanale, confermando però che le trattative sono in corso. In questa direzione, dovrebbe tenersi in settimana un vertice tra le parti. Il conglomerato ginevrino avrebbe acconsentito sia al mantenimento della quota in mano ai Meyer sia alla possibilità che la dinastia possa crescere nell'azionariato, lasciando a Msc un saldo controllo sui cantieri. L'operazione per il gruppo ginevrino ha una fortissima valenza strategica: in questa fase i principali cantieri che costruiscono navi da crociera sono saturi.

Onclusive
FERMERCI
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: FerPress.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 437
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 13310.90
AUTORE:
URL: www.ferpress.it
> 16 novembre 2026 alle ore 11:47
> Versione Online

Brivio & Viganò: emesso primo minibond da 12 milioni interamente sottoscritto da Cassa Depositi e Prestiti

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – Il Gruppo Brivio & Viganò (B&V Logistics) annuncia il perfezionamento della sua prima emissione obbligazionaria del valore complessivo di 12 milioni di euro e della durata di sette anni, interamente sottoscritta da Cassa Depositi e Prestiti (CDP).

L’operazione segna un nuovo passaggio nel percorso di sviluppo del Gruppo, che amplia e diversifica le proprie fonti di finanziamento affiancando strumenti di mercato alternativi ai tradizionali canali bancari.

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati

Sei abbonato? Accedi >>

L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 400,00 + iva.

Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro

tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione:

segreteria@ferpress.it

">Leggi tutto >>

il Giornale

PUBBLICAZIONE: Il Giornale
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €6048.00
REACH: 314000
AUTORE: N.D.
PAGINA: 30
SUPERFICE: 6.00 %

> 17 novembre 2026 alle ore 0:00



La sfida della mobilità elettrica nella logistica

Accanto ai progetti di innovazione sociale, ROM-E ha rappresentato un'importante occasione per approfondire uno dei temi più strategici per il settore dei trasporti: la mobilità elettrica applicata alla logistica.

Per DACHSER, il percorso verso una logistica a basse emissioni passa attraverso la sperimentazione continua e l'analisi concreta delle tecnologie disponibili. Dal 2022 il gruppo sviluppa il progetto E-Mobility Sites presso alcune sedi pilota in Germania, dove vengono testati camion elettrici a batteria, infrastrutture di ricarica e sistemi intelligenti di gestione energetica. L'obiettivo è comprendere come integrare efficacemente la mobilità elettrica nelle attività quotidiane del trasporto merci e preparare l'intera rete logistica alle trasformazioni che caratterizzeranno i prossimi anni. Le esperienze maturate hanno dimostrato che la transizione energetica non riguarda esclusivamente i veicoli, ma coinvolge infrastrutture, pianificazione operativa e processi organizzativi.

Si tratta di una sfida complessa che richiede una visione di sistema, ma che rappresenta un passaggio fondamentale per costruire modelli logistici sempre più efficienti e competitivi, come dimostra l'impegno di DACHSER nello sviluppo di soluzioni innovative per una logistica sempre più sostenibile ed efficiente.

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

ItaliaOggi

PUBBLICAZIONE: Italia Oggi
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €8211.00
REACH: 69000
AUTORE: FILIPPO ROSSI
PAGINA: 32
SUPERFICE: 23.00 %

> 17 novembre 2026 alle ore 0:00



L'argomento al centro del Forum organizzato da Cassa ragionieri ed esperti contabili

Logistica, efficienza cercasi

Innovazione e IA per migliorare trasporti e movimenti

Pagina a cura
DI FILIPPO ROSSI

La competitività del sistema Italia passa per l'efficientamento della rete intermodale logistica. Se ne è discusso nel corso del Cnpr forum "Trasporti e logistica, la sfida dell'efficienza", promosso dalla Cassa di previdenza dei ragionieri e degli esperti contabili presieduta da Luigi Pagliuca che ha visto protagonisti Alessandro Cattaneo, deputato di Forza Italia in commissione trasporti della Camera, Andrea Casu (Pd), vicepresidente della commissione trasporti a Montecitorio, Igor Iezzi, capogruppo della Lega in commissione affari costituzionali della Camera e Giulia Pastorella, parlamentare di Azione in commissione trasporti della Camera. Nel corso dei lavori, moderati da Anna Maria Belforte, il punto di vista dei professionisti è stato espresso da Elisabetta Polentini, commercialista e revisore legale dell'Odcec di Roma: "Ridurre gli incentivi fiscali al trasporto su strada è una scelta miope se prima non si offrono alternative praticabili. Quali sono le opzioni per chi oggi si sposta in auto o trasporta merci su gomma? Il passaggio a modalità meno inquinanti richiede impegno: riconosciamo i costi ambientali del traffico, ma fatichiamo a cambiare abitudini radicate. Per convincere le persone a lasciare l'auto privata servono servizi pubblici affidabili e collegamenti comodi; per le imprese occorrono soluzioni che integrino strada e ferrovia. Il cambio di modalità passa da una politica che intervenga sulla domanda di mobilità, coordinando gli investimenti nelle infrastrutture con l'organizzazione dei servizi. Così si può ridurre la congestione urbana e liberare spazio urbano. L'innovazione tecnologica è necessaria e dà risultati quando rende più semplice cambiare le nostre abitudini quotidiane".

Le conclusioni sono state affidate a Paolo Longoni: "Oltre l'85% delle merci movimentate sul territorio italiano viaggia su gomma. La priorità è collegare strade, ferrovie e porti, integrando le reti fisiche con i sistemi informativi. Digitalizzare i nodi di interscambio e automatizzare i terminal di smistamento permette di ridurre i tempi di carico e scarico. La strada resta indispensabile per il servizio porta a porta: occorre quindi completare e potenziare i collegamenti tra aree industriali e poli logistici. Sulle medie e lunghe distanze, il dibattito sugli incentivi all'autotrasporto va accompagnato da investi-

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

PUBBLICAZIONE: Italia Oggi
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €8211.00
REACH: 69000
AUTORE: FILIPPO ROSSI
PAGINA: 32
SUPERFICE: 23.00 %
> 17 novembre 2026 alle ore 0:00



menti che rendano ferrovia e mare alternative praticabili. L'intelligenza artificiale può anche contribuire a pianificare le spedizioni tenendo conto di traffico, condizioni meteo e altri fattori esterni. In questo modo si possono ridurre i viaggi a vuoto e limitare gli effetti delle interruzioni del servizio".

© Riproduzione riservata

L'IA può contribuire a pianificare le spedizioni tenendo conto di traffico, condizioni meteo e altri fattori esterni. In questo modo si possono ridurre i viaggi a vuoto e limitare gli effetti delle interruzioni del servizio

Pagina a cura di
CASSA RAGIONIERI
ED ESPERTI CONTABILI

PUBBLICAZIONE: FerPress.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 437
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 13310.90
AUTORE:
URL: www.ferpress.it
> 16 novembre 2026 alle ore 10:17
> Versione Online

A.P. Moller – Maersk inaugura il nuovo polo logistico integrato a Montevideo

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – A.P. Moller – Maersk (Maersk) ha inaugurato il suo nuovo stabilimento logistico a Montevideo, ampliando le proprie capacità di logistica integrata in Uruguay grazie a una piattaforma progettata per supportare i flussi internazionali di merci e riunire in un'unica sede i servizi per container, carichi e logistica.

La struttura è stata ufficialmente inaugurata durante un evento a Montevideo alla presenza del Presidente della Repubblica Orientale dell'Uruguay, Yamandú Orsi, del Segretario della Presidenza, Alejandro Sánchez, e della Ministra dei Trasporti e dei Lavori Pubblici, Lucía Etcheverry, insieme ad Antonio Dominguez, Presidente per l'America Latina e i Caraibi di Maersk, Ricardo Rocha, Presidente per la Costa Orientale del Sud America di Maersk, oltre a clienti, partner commerciali e dirigenti.

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati

Sei abbonato? Accedi >>

L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 400,00 + iva.

Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro

tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione:

segreteria@ferpress.it

">Leggi tutto >>

PUBBLICAZIONE: FerPress.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 437
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 13310.90
AUTORE:
URL: www.ferpress.it
> 16 novembre 2026 alle ore 10:32
> Versione Online

Autotrasporto: FAI apre la strada ai camion del futuro. Accordo per filiera industriale idrogeno in Italia

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – Dalle tecnologie ai distributori, fino ai camion. FAI ha avviato un progetto per portare l'idrogeno nel trasporto pesante e costruire una filiera industriale al servizio dell'autotrasporto.

La Federazione Autotrasportatori Italiani ha sottoscritto un accordo con la Fondazione Social Economic Development Enrico Mattei (SED) nel corso del Forum internazionale «Il Metodo Mattei 2026», a Roma. L'intesa, firmata per FAI dal segretario generale Carlotta Caponi, punta a sviluppare un sistema integrato che comprenda la produzione di idrogenomediante elettrolisi, lo stoccaggio, la distribuzione e il rifornimento dei mezzi pesanti.

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati

Sei abbonato? Accedi >>

L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 400,00 + iva.

Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro

tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione:

segreteria@ferpress.it

">Leggi tutto >>

LA STAMPA.it

PUBBLICAZIONE: lastampa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €5174.32
REACH: 1372498
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 41723965.73
AUTORE:
URL: www.lastampa.it

> 17 novembre 2026 alle ore 0:25

> Versione Online

The Rock-It Company apre un nuovo ufficio regionale a Nashville

LA STAMPA

The Rock-It Company, un leader globale nel settore degli eventi live e della logistica dei beni di lusso, ha annunciato l'apertura di una nuova sede regionale a Nashville, Tennessee, rafforzando la sua presenza in uno dei mercati della cultura e della musica live più importanti al mondo. La sede di Nashville riunisce l'intera piattaforma Rock-It con sedi dedicate per Rock-It Cargo, Rock-It Sports, CARS by Rock-It e DIETL by Rock-It e serve da centro regionale per il portafoglio generale di logistica specializzata dell'azienda.

Questo comunicato stampa include contenuti multimediali. Visualizzare l'intero comunicato qui:

Il testo originale del presente annuncio, redatto nella lingua di partenza, è la versione ufficiale che fa fede. Le traduzioni sono offerte unicamente per comodità del lettore e devono rinviare al testo in lingua originale, che è l'unico giuridicamente valido.

Vedi la versione originale su businesswire.com:

Contatto per i media

Angus Brown

La responsabilità editoriale e i contenuti di cui al presente comunicato stampa sono a cura di Business Wire

Commenta

Onclusive

Tutti i diritti riservati

https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

ItaliaOggi

PUBBLICAZIONE: Italia Oggi
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €3213.00
REACH: 69000
AUTORE: N.D.
PAGINA: 32
SUPERFICE: 9.00 %

> 17 novembre 2026 alle ore 0:00



LE PAROLE DI ALESSANDRO CATTANEO

Priorità a tecnologia e digitale

La logistica è un punto di forza dell'Italia e ha ancora ampi margini di crescita. Per sfruttarli servono infrastrutture efficienti e ben collegate. Accanto alle grandi vie di comunicazione, occorre riorganizzare e rilanciare il sistema portuale con una strategia nazionale ed europea, rafforzando i collegamenti con gli aeroporti e le reti stradali e ferroviarie. L'obiettivo è rendere più rapido e semplice il passaggio delle merci da un mezzo di trasporto all'altro. In una prospettiva liberale, il compito delle istituzioni è creare le condizioni perché le imprese possano investire, competere ed esprimere appieno le proprie capacità. L'innovazione digitale è una delle sfide decisive del nostro tempo e va colta come un'opportunità per migliorare l'organizzazione del lavoro e la gestione dei flussi. Investire nelle tecnologie e nelle competenze è essenziale per colmare il divario di produttività che si è ampliato nel tempo. Una logistica più moderna può ridurre tempi e costi di trasporto, rendere più competitive le imprese italiane sui mercati internazionali e attrarre nuovi capitali.



Alessandro Cattaneo

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

ItaliaOggi

PUBBLICAZIONE: Italia Oggi
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €3213.00
REACH: 69000
AUTORE: N.D.
PAGINA: 32
SUPERFICE: 9.00 %

> 17 novembre 2026 alle ore 0:00

L'INTERVENTO DI GIULIA PASTORELLA

Intermodalità parola chiave

La parola chiave è intermodalità. Nessuna tecnologia e nessun investimento, da soli, possono fare la differenza. Per spostare persone e merci in modo efficiente, occorre progettare l'intero percorso e agevolare il passaggio tra strada, ferrovia, aereo e vie d'acqua. Sarebbe miope privilegiare un solo mezzo: la scelta deve dipendere dalle esigenze di ciascun tragitto e dalla possibilità di combinare le diverse modalità. Il Piano per l'intermodalità esiste, ma nella riforma dei porti manca un raccordo con la pianificazione logistica. È una lacuna da colmare: gli scali vanno considerati parte di una rete che funziona solo se i suoi nodi sono ben collegati. Serve più coordinamento e bisogna lasciare spazio alle innovazioni, a partire dall'ultimo miglio. I droni possono offrire un contributo nei trasporti specializzati, per esempio nella consegna di materiale sanitario, e aiutare a raggiungere zone urbane dove il traffico rende gli spostamenti più lunghi e difficili. Occorre valutare in quali casi queste soluzioni rendano le consegne più rapide, affidabili e adatte alle esigenze locali.



Giulia Pastorella

Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

il Giornale

PUBBLICAZIONE: Il Giornale
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €14112.00
REACH: 314000
AUTORE: N.D.
PAGINA: 30
SUPERFICE: 14.00 %

> 17 novembre 2026 alle ore 0:00

SPECIALE

DACHSER: una rete logistica globale che guarda al futuro

Per comprendere il valore delle iniziative presentate durante ROM-E è utile partire da chi le promuove. DACHSER è una delle principali realtà internazionali nel settore della logistica integrata e dei trasporti, attiva nella distribuzione terrestre delle merci, nella logistica alimentare a temperatura controllata e nella contract logistics, che integra trasporto, stoccaggio e servizi a valore aggiunto lungo l'intera supply chain. La solidità del gruppo trova riscontro anche nei risultati raggiunti nel 2025. L'azienda ha registrato un fatturato di 8,3 miliardi di euro, gestendo 86,2 milioni di spedizioni e movimentando 46,7 milioni di tonnellate di merci attraverso una rete che conta circa 37.500 collaboratori a livello globale. Tra i principali ambiti di attività spicca la divisione European Logistics, dedicata alla distribuzione su strada delle merci in Europa attraverso una rete capillare di collegamenti e hub logistici. Accanto a questa opera la divisione Food Logistics, specializzata nel trasporto e nella gestione di prodotti alimentari, inclusi quelli a temperatura controllata, che negli ultimi anni ha registrato una crescita significativa all'interno del gruppo. Un ulteriore pilastro è rappresentato dalla Contract Logistics, che combina servizi di trasporto e stoccaggio con attività personalizzate per la gestione della supply chain. Nel 2025 il gruppo ha superato i quattro milioni di posti pallet disponibili nei propri magazzini distribuiti a livello internazionale, confermando il proprio ruolo di partner logistico strategico per aziende di differenti settori. In questo contesto, la sostenibilità rappresenta una leva di sviluppo e innovazione. Investimenti in digitalizzazione, efficientamento dei processi, nuove tecnologie e azioni per il clima fanno parte di una strategia di lungo periodo che prevede oltre 350 milioni di euro di investimenti nel 2026.



Onclusive
Tutti i diritti riservati
https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/