FERMERCI

ASSOCIAZIONE OPERATORI NEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

Rassegna Stampa

18 Novembre 2026

Indice

FERMERCI - web 5

Trasporto ferroviario merci in crisi: nel 2026 stimato un ulteriore calo dell'8% dei treni-km 6
ferrovie.info - 17/11/2026

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA 9

Jsw Infrastructure porta il modello portuale sulla ferrovia con un terminal affidato per 35 anni 10
shipmag.it - 17/11/2026

Ferrovia Bolzano - Merano, avanti con il potenziamento: esaminate nuove proposte progettuali 11
ferrovie.info - 17/11/2026

Consegnato il primo ETR.108 da 200 km/h per la Regione Toscana 13
Ferrovie.it - 17/11/2026

Sheinbaum propone il treno interoceanico in Messico all'Apec 15
Ansa.it - 18/11/2026

Toscana: consegnato primo treno regionale 200 km/h. Viaggio inaugurale da Arezzo a Firenze 17
FerPress.it - 17/11/2026

STRISCIUGLIO , AD FS: «MUTARE CANTIERI IN SERVIZI» 18
Libero - 18/11/2026

FS dice addio a 115 locomotive diesel 19
MF (ITA) - 18/11/2026

Terzo Valico, ancora extracosti: “da 10,6 a 13, 7 milioni”. Scavo gallerie concluso a fine 2027 20
repubblica.it - 17/11/2026

MIT: Rixi a Parigi incontra Tabarot. ETS marittimo e collegamenti Italia-Francia al centro del confronto 21
FerPress.it - 17/11/2026

FS dice addio a 115 locomotive diesel 22
Milanofinanza.it - 18/11/2026

Progetto Simandou, la Guinea cerca investitori internazionali per ferro, ferrovia e porto 23
Italiaoggi.it - 17/11/2026

Rixi incontra Tabarot: confronto su ETS marittimo, isole e collegamenti ferroviari 25
messaggeromarittimo.it - 17/11/2026

Sciopero Cgil venerdì 20 novembre. Dai taxi alla scuola, ecco tutti i settori coinvolti 27
Milanofinanza.it - 17/11/2026

Avigliana-Orbassano, i dubbi della Regione “Servono garanzie sui rischi per l acqua” 29
La Stampa - 18/11/2026

Lavori del Nodo ferroviario a Brignole, via Gropallo chiusa fino alla primavera 31
Il Secolo XIX - 18/11/2026

Ferrovie.it 33
Ferrovie.it - 17/11/2026

Sciopero 20 novembre 2026, porti e logistica a rischio 35
Trasporti-Italia.com - 18/11/2026

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA 36

Contributi carburante 2026: in quali Regioni e come fare domanda 37
Trasporti-Italia.com - 17/11/2026

Giachino: infrastrutture e logistica troppo sottovalutate da un Paese che ha bisogno di crescere 41
messaggeromarittimo.it - 17/11/2026

Food, la logistica diventa leva strategica 43
Logisticamanagement.it - 17/11/2026

Prima operazione in Italia nell'immobiliare logistico italiano per Nvelop 46
supplychainitaly.it - 17/11/2026

Fermo autotrasporto il 7 dicembre, USB: stop agli straordinari dal 2 dicembre 47
Trasporti-Italia.com - 17/11/2026

Pil: Meloni, +50% impatto economia del mare, c'e' ancora potenziale immenso 48
ilsole24ore.com - 17/11/2026

Coop Consorzio Nord Ovest sceglie System Logistics 49
ilgiornaledellalogistica.it - 17/11/2026

Trasporti più connessi per la crescita 51
Il Tempo - 18/11/2026

La sovranità dei dati: in pole per competere 56
Logisticanews.it - 18/11/2026

Meloni, 'blue economy da record ma c'è ancora grande potenziale da esprimere' 59
Ansa.it - 17/11/2026

UMANA, 2.500 POSTI PER NATALE 60
Il Sole 24 Ore - 18/11/2026

Al via il nuovo polo logistico di Daikin a Castel San Giovanni sotto gestione di Ceva Logistics 61
supplychainitaly.it - 17/11/2026

Logistica conto terzi europeo in crescita fino al 2027 63
trasportoeuropa.it - 17/11/2026

Molto shipping nell'ennesimo pacchetto di sanzioni europee antirusse 66
shippingitaly.it - 17/11/2026

CEVA Logistics: nuovo hub di 50.000 mq a Castel San Giovanni (Piacenza) 68
ilgiornaledellalogistica.it - 17/11/2026

Autotrasporto, dai piccoli vettori del Sud un appello all’unità: «Ripartiamo dalle imprese e cambiamo metodo» 70
UominieTrasporti.it - 17/11/2026

Container, la capacità globale supera i 21,6 milioni di teu 72
shipmag.it - 18/11/2026

Volare Shipping compra da Trafigura la settima superpetroliera per 210 milioni 73
shipmag.it - 17/11/2026

Scania, tre trattori elettrici per l'Acqua Sant'Anna 74
allestimenti-trasporti.it - 17/11/2026

Porto di Amburgo, il traffico merci nei primi nove mesi del 2026 cala del 2,6% 76
shipmag.it - 17/11/2026

Scania, Ballario Trasporti e Acqua Sant'Anna: il trasporto in elettrico Scania per una logistica più responsabile 77
rivistalogisticaetrasporti.it - 17/11/2026

Ballario elettrifica l’autotrasporto di acqua minerale 79
trasportoeuropa.it - 17/11/2026

A Padova la logistica sanitaria basata su droni a idrogeno 81
Ansa.it - 17/11/2026

Presentazione del libro: “Porti d'Italia. Innovazione logistica, sostenibilità e futuro dei territori” 82
corrieremarittimo.it - 17/11/2026

Come cambia il lavoro in magazzino? Cinque voci a Logisticamente On Air 84
Logisticamente.it - 17/11/2026

L'ambiziosa società piemontese ASF Merlo si prende la scena come operatore logistico integrato, trasportatore e spedizioniere 86
ship2shore.it - 17/11/2026

Logistica Sicura, Assologistica e Carabinieri: seconda tappa incontri territoriali a Castel San Giovanni 87
corrieremarittimo.it - 17/11/2026

Medlog, nuovo locomotore per il terminal di Poti 88
shipmag.it - 17/11/2026

Italia-Francia, Rixi rilancia i dossier infrastrutturali: dall'ETS alla Genova-Marsiglia 89
ship2shore.it - 17/11/2026

Christian Giacomin alla guida di Hellmann Worldwide Logistics in Italia 91
aircargoitaly.com - 17/11/2026

Brindisi, via all'innovazione sostenibile del porto 92
Informazionimarittime.it - 17/11/2026

FERMERCI - WEB

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: Rosario Calia
URL: www.ferrovie.info
> 17 novembre 2026 alle ore 8:20
> Versione Online

Trasporto ferroviario merci in crisi: nel 2026 stimato un ulteriore calo dell'8% dei treni-km



Il trasporto ferroviario merci italiano continua ad attraversare una fase difficile, senza segnali concreti di inversione di tendenza.

A fare il punto sulle criticità e sulle prospettive del comparto è Angelo Cotroneo , del Dipartimento Nazionale Mobilità di Uiltrasporti.

Treni-km ai livelli del 2015

Il 2026 si avvia a chiudersi ancora in negativo per il trasporto ferroviario merci in Italia. Nemmeno la seconda metà dell'anno ha portato segnali di inversione di tendenza per un comparto che, pur essendo strategico per la logistica nazionale, fatica a decollare: la quota di mercato resta ferma intorno al 12% rispetto al trasporto su gomma. L'efficienza energetica e l'intermodalità, da sole, non bastano più a sostenere il settore.

I numeri fotografano una situazione preoccupante , con volumi di traffico che rischiano di riportare il settore indietro di oltre un decennio.

«È presumibile che a fine anno ci sia l'ennesima contrazione rispetto al 2025, attestandosi intorno ai 47,5 milioni di treni-km, con un'ulteriore perdita di circa l'8%», spiega Cotroneo. «Se ciò avvenisse, si comprometterebbe il lavoro fatto negli ultimi anni».

Il nodo centrale non è solo la flessione dei volumi, ma la progressiva perdita di competitività rispetto alla strada: quando un traffico abbandona la ferrovia, recuperarlo diventa estremamente complesso.

Sul rallentamento pesano certamente fattori esterni – dai cantieri legati al PNRR sulla rete ferroviaria alle tensioni internazionali, passando per il conflitto russo-ucraino, la crisi in Medio Oriente e la stagnazione dell'economia europea – ma per il sindacato sarebbe riduttivo fermarsi a questi elementi.

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

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: Rosario Calia
URL: www.ferrovie.info
> 17 novembre 2026 alle ore 8:20
> Versione Online

«In Italia manca una vera strategia industriale per il rilancio del trasporto ferroviario merci», sottolinea Cotroneo. «Da anni si parla di sostenibilità e transizione ecologica, ma servono scelte concrete, risorse e una programmazione credibile, altrimenti ci allontaneremo sempre di più dagli obiettivi europei fissati per il 2030».

LEGGI ANCHE: Fermerci chiede una strategia industriale per rilanciare il trasporto ferroviario merci

Il nodo degli investimenti e la Legge di Bilancio

In un mercato segnato da margini sempre più stretti e costi di gestione elevati, per le Imprese Ferroviarie diventa difficile programmare l'acquisto di nuove locomotive, carri e tecnologie

«Non si può chiedere alle aziende di investire se operano nell'incertezza», avverte Cotroneo. «Il sostegno pubblico deve accompagnare lo sviluppo e non limitarsi a tamponare le emergenze, altrimenti il rischio è di avere ripercussioni sulla continuità aziendale e sui livelli occupazionali».

Sul fronte politico, le anticipazioni sulla prossima Legge di Bilancio non lasciano ben sperare: all'orizzonte non sembrano emergere interventi strutturali, rischiando di trasformare la manovra nell'ennesima occasione mancata. Le imprese hanno bisogno di conoscere oggi le condizioni economiche dei prossimi tre o cinque anni per poter pianificare assunzioni e nuovi collegamenti.

Per superare la logica delle misure temporanee, Uiltrasporti indica quattro priorità chiare:

il rafforzamento del Ferrobonus

la stabilizzazione degli incentivi per il trasporto combinato

il sostegno agli investimenti per l'acquisto di locomotive e carri

la compensazione economica per i disagi causati dai cantieri infrastrutturali.

«Investire sulla ferrovia non è un costo, ma una scelta che produce benefici per l'intero Paese: meno congestione sulle autostrade, minore impatto ambientale e maggiore sicurezza stradale», ribadisce l'esponente di Uiltrasporti.

Tutela del lavoro e visione industriale

Sul piano sindacale, la battaglia principale riguarda la qualità del lavoro . Uiltrasporti chiede da tempo l'applicazione uniforme del CCNL della Mobilità (Area contrattuale Attività Ferroviarie) in tutte le Imprese Ferroviarie.

«Non è più accettabile che la concorrenza si giochi sulla riduzione del costo del lavoro e dei diritti», afferma Cotroneo. «La competizione deve basarsi sull'efficienza, sulla qualità dei servizi e sull'innovazione, non sul dumping contrattuale». Un impegno che il sindacato ha portato anche nelle sedi istituzionali, presentando le proprie proposte durante l'audizione al CNEL sul disegno di legge dedicato al rilancio del trasporto merci su ferro.

La richiesta finale è dunque quella di un vero Piano Nazionale di sviluppo , dotato di risorse certe e obiettivi misurabili, che metta al centro sia gli investimenti tecnici sia le persone, attraverso nuove

assunzioni e formazione.

«Il trasporto ferroviario merci non può restare una risorsa strategica soltanto nei convegni», conclude Cotroneo. «Il Governo e le istituzioni devono cambiare passo e costruire una politica industriale di lungo periodo. Altrimenti, mentre l'Europa parla di sostenibilità, in Italia continueremo a perdere treni, traffici e posti di lavoro».

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA

PUBBLICAZIONE: shipmag.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €8.75
REACH: 1631
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 49602.38
AUTORE:
URL: www.shipmag.it
> 17 novembre 2026 alle ore 9:00
> Versione Online

Jsw Infrastructure porta il modello portuale sulla ferrovia con un terminal affidato per 35 anni



La controllata del gruppo svilupperà il nuovo hub merci di New Shambhu lungo il Dedicated Freight Corridor indiano. L'investimento è contenuto, ma segna un'espansione strategica nella logistica terrestre

Nuova Delhi – Jsw Infrastructure rafforza la propria presenza nella logistica ferroviaria indiana attraverso il nuovo Gati Shakti Multi-Modal Cargo Terminal di New Shambhu, vicino a Rajpura, nel Punjab . Il progetto è stato assegnato da Dedicated Freight Corridor Corporation of India a Jsw Minerals Rail Logistics , controllata indiretta del gruppo.

Il contratto comprende progettazione, costruzione, sviluppo e gestione del terminal per 35 anni . Il valore iniziale è stimato in 600 milioni di rupie , circa 6,7 milioni di dollari . I lavori dovranno iniziare entro tre mesi dall'approvazione del progetto ingegneristico o dalla consegna dei terreni e concludersi entro 18 mesi

La struttura sorgerà lungo il Dedicated Freight Corridor e servirà un bacino industriale comprendente Rajpura, Ambala, Chandigarh e Shimla . Tra i flussi potenzialmente intercettabili figurano acciaio, prodotti chimici, ceramica e sale , trasferiti dalla strada ai collegamenti ferroviari a lunga percorrenza.

La rilevanza dell'operazione non risiede tanto nelle dimensioni finanziarie quanto nel modello industriale . Jsw Infrastructure, cresciuta nella gestione di porti e terminal marittimi, estende il proprio controllo ai nodi interni della catena logistica . Il gruppo segue così la tendenza dei maggiori terminal operator internazionali, che puntano a controllare non soltanto la banchina, ma anche il trasporto terrestre e l'accesso ai distretti produttivi.

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

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €107.65
REACH: 7983
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 242703.07
AUTORE: Veronica Pallotta
URL: www.ferrovie.info
> 17 novembre 2026 alle ore 17:40
> Versione Online

Ferrovia Bolzano - Merano, avanti con il potenziamento: esaminate nuove proposte progettuali



Prosegue il percorso di progettazione per il potenziamento della linea ferroviaria Bolzano-Merano.

Martedì 17 novembre, a Bolzano, si è riunito nuovamente il tavolo istituzionale che coinvolge Provincia autonoma, Comuni, proprietari dei terreni interessati e società ferroviarie. Al centro dell'incontro gli ultimi sviluppi del progetto e una serie di proposte per introdurre ulteriori miglioramenti.

Dopo il sostanziale completamento dell'ottimizzazione del tracciato, il lavoro si sta concentrando sugli aspetti tecnici di dettaglio e sul coordinamento con gli enti locali e i soggetti coinvolti. L'obiettivo è definire una soluzione condivisa, tenendo conto delle esigenze del territorio in vista delle successive fasi progettuali e autorizzative.

Tracciato ottimizzato, ora il confronto sui dettagli

La fase attuale punta a perfezionare il progetto attraverso il contributo dei Comuni e dei proprietari delle aree interessate. Secondo l'assessore provinciale alla Mobilità e alle Infrastrutture Daniel Alfreider , il confronto avviato sta permettendo di raccogliere nuove indicazioni e proposte utili a migliorare la soluzione progettuale.

Alfreider ha evidenziato l'importanza della collaborazione tra le diverse parti, sottolineando che il percorso dovrà portare anche all'inserimento del tracciato negli strumenti urbanistici dei Comuni coinvolti. La finalità dichiarata è realizzare una linea ferroviaria efficiente tra Bolzano e Merano, in grado di rispondere alle necessità della mobilità nei prossimi decenni.

LEGGI ANCHE: Raddoppio Bolzano - Merano, ambientalisti e Provincia a confronto sulle varianti del progetto

Nuove proposte dai proprietari dei terreni

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

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €107.65
REACH: 7983
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 242703.07
AUTORE: Veronica Pallotta
URL: www.ferrovie.info
> 17 novembre 2026 alle ore 17:40
> Versione Online

Nel corso della riunione, Kurt Hafner , portavoce dei proprietari dei terreni interessati dal progetto, ha presentato ulteriori proposte di ottimizzazione elaborate dai soggetti che rappresenta.

Le indicazioni saranno ora sottoposte alla valutazione dei tecnici della Provincia e di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) , chiamati a verificarne la fattibilità tecnica. Si tratta di contributi che potranno essere presi in considerazione nel lavoro di affinamento della soluzione progettuale, una volta completate le necessarie verifiche.

Passaggi a livello e stazione di Ponte Adige

Un altro filone di attività riguarda l'eliminazione dei passaggi a livello esistenti. Su questo fronte FS Engineering sta sviluppando la progettazione di dettaglio. Quando gli elaborati saranno disponibili, verranno organizzati confronti specifici con i singoli Comuni interessati, così da valutare le esigenze locali e coordinare le soluzioni previste.

Il tavolo ha affrontato anche il tema dell'area della stazione di Ponte Adige . Il Comune di Bolzano, insieme ai proprietari dei terreni della zona, ha elaborato alcune ipotesi per migliorare i collegamenti e l'accessibilità dell'area.

Tra gli aspetti esaminati figurano i percorsi ciclabili, i collegamenti stradali e la possibilità di raggiungere le rive dell'Adige con i mezzi necessari agli interventi di soccorso in acqua. Si tratta di questioni che affiancano la progettazione ferroviaria e riguardano l'integrazione della nuova infrastruttura con il contesto circostante.

Il ruolo dei Comuni nelle prossime fasi

La partecipazione degli enti locali è stata indicata come un elemento centrale anche dai rappresentanti dei Comuni presenti al tavolo. Hansjörg Zelger , portavoce dei sindaci, ha sottolineato come il confronto periodico consenta di rendere progressivamente più concreti gli elaborati e di integrare nella progettazione le diverse esigenze di mobilità dei territori coinvolti.

Il lavoro proseguirà quindi attraverso ulteriori verifiche tecniche e momenti di coordinamento tra Provincia, amministrazioni comunali, proprietari dei terreni e società ferroviarie. Le prossime attività serviranno a chiarire gli aspetti ancora aperti, consolidare le scelte progettuali e preparare il percorso verso le successive procedure autorizzative.

Il potenziamento della Bolzano-Merano resta dunque in una fase di definizione e affinamento. Il sostanziale completamento dell'ottimizzazione del tracciato rappresenta un passaggio importante, ma prima di arrivare alle procedure successive sarà necessario completare il confronto sui dettagli tecnici e sulle ricadute locali dell'intervento.

Onclusive
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
> 17 novembre 2026 alle ore 16:14 > Versione Online

Consegnato il primo ETR.108 da 200 km/h per la Regione Toscana

FIRENZE - È stato consegnato alla Toscana il primo dei sei nuovi ETR.108 di Trenitalia con...



da News ferroviarie del 17 novembre 2026

di Redazione

FIRENZE - È stato consegnato alla Toscana il primo dei sei nuovi ETR.108 di Trenitalia con velocità massima di 200 km/h, destinati ai collegamenti sulla direttrice Firenze-Arezzo-Roma via Direttissima. Il convoglio ha effettuato il viaggio inaugurale martedì 17 novembre da Arezzo a Firenze Santa Maria Novella, con fermate intermedie a Montevarchi, San Giovanni Valdarno e Figline Valdarno.

Alla presentazione hanno partecipato il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, l'assessore regionale alle Infrastrutture e ai Trasporti Filippo Boni e la direttrice regionale Toscana di Trenitalia, Natalia Giannelli.

La fornitura comprende complessivamente sei convogli di questo gruppo. Il secondo è atteso entro la fine del 2026, mentre la consegna dell'intero lotto di ETR.108 per la Toscana è prevista entro il 2027.

1

1. Foto Gruppo FS

Le caratteristiche del nuovo treno

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

L'ETR.108 con allestimento Regionale può raggiungere i 200 km/h e offre una capacità complessiva di 1.076 passeggeri, di cui 618 seduti, distribuiti su otto carrozze.

Gli interni dispongono di sedute di nuova generazione, climatizzazione e sistemi di informazione e sicurezza con 60 monitor LCD e 72 telecamere di sorveglianza. Particolare attenzione è stata riservata all'accessibilità, con rampe automatiche per la salita a bordo e spazi privi di barriere architettoniche. Sono inoltre disponibili 16 posti per biciclette, comprese quelle a pedalata assistita.

2

2. Foto Gruppo FS

I treni sono prodotti negli stabilimenti Alstom di Savigliano, Sesto San Giovanni e Bologna. Secondo i dati comunicati da Trenitalia, oltre il 96% dei materiali impiegati è riciclabile, mentre le soluzioni tecnologiche adottate consentono una riduzione dei consumi energetici fino al 35%.

L'introduzione dei nuovi convogli si inserisce nel programma di rinnovo previsto dal Contratto di Servizio tra Trenitalia e Regione Toscana, valido fino al 2034. L'accordo prevede investimenti complessivi per 1,3 miliardi di euro e l'arrivo di 100 nuovi treni, con 912,6 milioni destinati al materiale rotabile. Di questi, 128,9 milioni sono finanziati dalla Regione Toscana e 783,7 milioni da Trenitalia.

Con la consegna del nuovo convoglio sale a 78 il numero dei treni arrivati in Toscana nell'ambito del contratto: 29 elettrotreni a doppio piano, 19 elettrotreni a piano singolo e 30 convogli ibridi a tripla alimentazione.

3

3. Foto Gruppo FS

Redazione - 17 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: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 18 novembre 2026 alle ore 1:19
> Versione Online

Sheinbaum propone il treno interoceanico in Messico all'Apec

La presidente del Messico Claudia Sheinbaum ha presentato martedì 17 novembre a Shenzhen il treno dell'Istmo di Tehuantepec come alternativa al Canale di Panama per il trasporto internazionale di merci. (ANSA)



L'infrastruttura presentata come un'alternativa al Canale di Panama

La presidente del

Messico Claudia Sheinbaum ha presentato martedì 17 novembre a

Shenzhen il treno dell'Istmo di Tehuantepec come alternativa al

Canale di Panama per il trasporto internazionale di merci.

Durante il vertice imprenditoriale dell'Apec la leader ha

illustrato le opportunità del Piano Messico per facilitare il

transito tra il Pacifico e il Golfo del Messico. "È già l'inizio

di un'alternativa al Canale di Panama", ha affermato davanti

agli investitori asiatici.

A differenza della via centroamericana, il progetto messicano

prevede il trasferimento su rotaia tra i porti di Salina Cruz e

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

Coatzacoalcos. Il corridoio, le cui operazioni di trasporto sono iniziate nel dicembre 2023, fa parte di un piano da 2.500 chilometri di nuove linee. Nel difendere il proprio modello economico, Sheinbaum ha sottolineato che "lo sviluppo di una nazione non deve significare la caduta o la stagnazione di un'altra".

La proposta giunge in un momento di tensioni politiche attorno al Canale di Panama, dopo che le pressioni degli Stati Uniti hanno portato all'annullamento della concessione al conglomerato cinese CK Hutchison per due terminal. Pur promuovendo la nuova rotta commerciale transoceanica, durante l'incontro non sono stati annunciati impegni finanziari diretti da parte di Pechino per l'opera messicana.

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
> 17 novembre 2026 alle ore 14:18 **> Versione Online**

Toscana: consegnato primo treno regionale 200 km/h. Viaggio inaugurale da Arezzo a Firenze

(FERPRESS) – Firenze, 17 NOV – È stato consegnato in Toscana il nuovo treno del Regionale di Trenitalia a 200 Km/h dedicato alla linea Firenze – Arezzo – Roma.

A presentare il nuovo treno che oggi ha fatto il viaggio inaugurale dalla stazione di Arezzo a quella di Firenze Santa Maria Novella con fermate intermedie a Montevarchi, San Giovanni Valdarno, Figline Valdarno erano presenti: Eugenio Giani, Presidente della Regione Toscana, insieme a Filippo Boni, Assessore Regionale della Toscana alle infrastrutture, ai trasporti, all'urbanistica, al governo del territorio e Natalia Giannelli, Direttore Regionale Toscana di Trenitalia.

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 >>

Libero

PUBBLICAZIONE: Libero
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €3150.00
REACH: 204000
AUTORE: N.D.
PAGINA: 24
SUPERFICE: 3.00 %

> 18 novembre 2026 alle ore 0:00



PILLOLE

STRISCIUGLIO, AD FS: «MUTARE CANTIERI IN SERVIZI»

«La sfida è quella di trasformare i cantieri in servizi per i cittadini e le imprese: con collegamenti più rapidi, territori più accessibili e nuove opportunità di crescita. Si tratta di un percorso che non si esaurisce con la fine del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr). Servono continuità degli investimenti e una programmazione di lungo periodo per completare gli itinerari e portare i benefici delle nuove infrastrutture nella vita quotidiana delle persone». Così Gianpiero Strisciuglio, amministratore delegato e direttore generale del gruppo Ferrovie dello Stato, durante il suo intervento all'appuntamento «Competitività Paese: la legacy del Pnrr e le nuove politiche europee per la crescita» organizzato da Italiacamp.

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

PUBBLICAZIONE: MF (ITA)
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €5110.00
REACH: 98970
AUTORE: Angela Zoppo
PAGINA: 13
SUPERFICE: 7.00 %
> 18 novembre 2026 alle ore 0:00



FS dice addio a 115 locomotive diesel

di Angela Zoppo

Una fine inevitabile ma sostenibile per 115 locomotive diesel della flotta FS. Rete Ferroviaria Italiana si prepara a dismetterle come materiali da destinare a smaltimento e riciclo ed ha avviato una consultazione di mercato per questi mezzi, che equivalgono a quasi 6.000 tonnellate di materiale, distribuiti in 38 siti di 13 regioni italiane. Alle locomotive si aggiunge un lotto opzionale di 22 cosiddetti rotabili: carrozze, bagagliai e automotrici, per altre mille tonnellate.

In testa alla classifica dei depositi c'è Milano Smistamento con 22 locomotive per mille tonnellate, seguito da Verona Santa Lucia (14 unità, 802 tonnellate), Bologna Interporto (9,6 tonnellate), Cervignano Smistamento (8,5 tonnellate), Bari Lamasinata (8,3 tonnellate) e Marcianise (7,4 tonnellate). L'operazione si inserisce nel percorso di sostenibilità ambientale del gruppo Fs e consentirà di recuperare materie prime, bonificare i vecchi mezzi e liberare spazi ferroviari.

L'ultimo viaggio dei locomotori sarà su strada. Nessuna potrà più muoversi sui binari, nemmeno al traino. I mezzi dovranno essere sollevati e caricati interi sui camion, con trasporti eccezionali a spese delle imprese incaricate della dismissione. Nei depositi sarà consentita soltanto la messa in sicurezza dei rotabili ai fini del trasporto. La partita si giocherà tra valore dei materiali recuperabili, a cominciare da acciaio e rame, e costi di trasporto, bonifica e smaltimento. (riproduzione riservata)

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

PUBBLICAZIONE: repubblica.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €158.65
REACH: 28793
CATEGORIA DEL SITO WEB:
VISITE MENSILI: 875323.00
AUTORE:
URL: genova.repubblica.it
> 17 novembre 2026 alle ore 12:55
> Versione Online

Terzo Valico, ancora extracosti: “da 10,6 a 13, 7 milioni”. Scavo gallerie concluso a fine 2027



Il punto dell'assessore Giampedrone in consiglio regionale. D'Angelo, pd: “Il peso dei ritardi e dei costi non si scarichi sui lavoratori”

Ancora extracosti per il Terzo Valico ferroviario Genova-Milano. Ad annunciarlo, nel consiglio regionale ligure, l'assessore alle Infrastrutture Giacomo Giampedrone, in risposta a una interrogazione presentata dal consigliere del Pd Simone D'Angelo : "Lo scavo delle gallerie secondo le nuove previsioni sarà concluso a fine 2027 e il costo dell'opera è salito da 10,6 a 13,7 milioni di euro, con un aumento di circa 3 milioni di euro".

"Rfi-rete ferroviaria italiana e i sindacati- precisa l'assessore- si sono confrontati e il tavolo ha portato alla rassicurazione occupazionale, con la salvaguardia dei posti di lavoro, in un cantiere in cui l'avanzamento dei lavori arriva al 97%. Manca l'ultimo segmento".

La preoccupazione dei lavoratori proviene dall'aumento dei costi e dal potenziale arresto dei lavori, a cui l'assessore ha quindi fornito una generale rassicurazione.

Molto meno soddisfatta la reazione di Simone D'Angelo: "È ingiustificabile- reagisce- che il peso dei ritardi di un'opera iniziata nel 2012, ricada sui lavoratori. È La politica che deve dare una risposta e attivarsi per ottenere dal governo le garanzie necessarie al futuro del cantiere. Il governo ha espresso la volontà di inserire due milioni e mezzo nella legge di bilancio per finanziare i lavori del terzo valico. Chi metterà il resto? ad ogni interrogazione slitta in avanti il termine ultimo dell'opera conclusa, in una ripetizione che per ora non vede la fine".

Nnnn

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

PUBBLICAZIONE: FerPress.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 437
VISITE MENSILI: 13310.90
AUTORE:
URL: www.ferpress.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
> 17 novembre 2026 alle ore 8:59
> Versione Online

MIT: Rixi a Parigi incontra Tabarot. ETS marittimo e collegamenti Italia-Francia al centro del confronto

(FERPRESS) – Roma, 17 NOV – La revisione dell'ETS marittimo, la tutela dei collegamenti con le grandi isole e il rafforzamento delle connessioni ferroviarie e marittime tra Italia e Francia. Questi i principali temi affrontati dal viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, con il ministro francese dei Trasporti, Philippe Tabarot, a Parigi, a margine del Forum Trasporti Italia-Francia 2026.

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: Milanofinanza.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1159.57
REACH: 228486
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 6945985.36
AUTORE: Angela Zoppo
URL: www.milanofinanza.it
> 18 novembre 2026 alle ore 3:00
> Versione Online

FS dice addio a 115 locomotive diesel



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

Una fine inevitabile ma sostenibile per 115 locomotive diesel della flotta FS. Rete Ferroviaria Italiana si prepara a dismetterle come materiali da destinare a smaltimento e riciclo ed ha avviato una consultazione di mercato per questi mezzi, che equivalgono a quasi 6.000 tonnellate di materiale, distribuiti in 38 siti di 13 regioni italiane. Alle locomotive si aggiunge un lotto opzionale di 22 cosiddetti rotabili: carrozze, bagagliai e automotrici, per altre mille tonnellate.

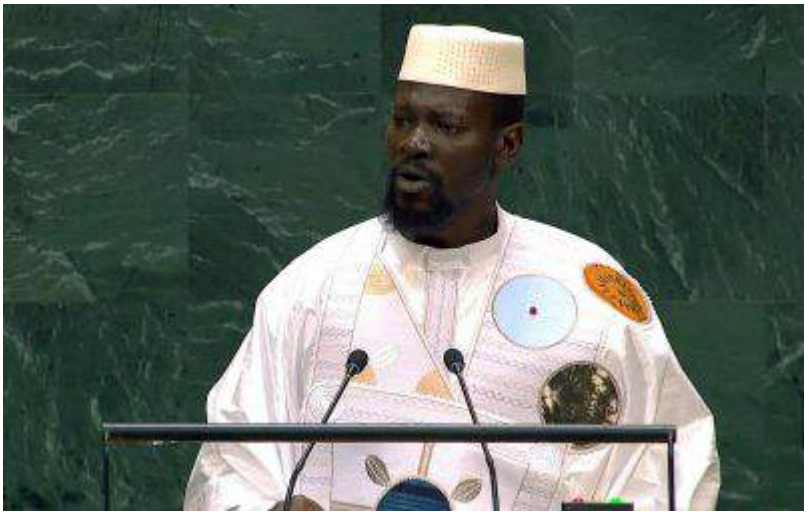
In testa alla classifica dei depositi c'è Milano Smistamento con 22 locomotive per mille tonnellate, seguito da Verona Santa Lucia (14 unità, 802 tonnellate), Bologna Interporto (9,6 tonnellate), Cervignano Smistamento (8,5 tonnellate), Bari Lamasinata (8,3 tonnellate) e Marcianise (7,4 tonnellate). L'operazione si inserisce nel percorso di sostenibilità ambientale del gruppo Fs e consentirà di recuperare materie prime, bonificare i vecchi mezzi e liberare spazi ferroviari.

L'ultimo viaggio dei locomotori sarà su strada. Nessuna potrà più muoversi sui binari, nemmeno al traino. I mezzi dovranno essere sollevati e caricati interi sui camion, con trasporti eccezionali a spese delle imprese incaricate della dismissione. Nei depositi sarà consentita soltanto la messa in sicurezza dei rotabili ai fini del trasporto. La partita si giocherà tra valore dei materiali recuperabili, a cominciare da acciaio e rame, e costi di trasporto, bonifica e smaltimento. (riproduzione riservata)

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

PUBBLICAZIONE: Italiaoggi.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €429.13
REACH: 29595
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 899690.98
AUTORE: Giampiero Di Santo
URL: www.italiaoggi.it
> 17 novembre 2026 alle ore 16:16
> Versione Online

Progetto Simandou, la Guinea cerca investitori internazionali per ferro, ferrovia e porto



Doumbouya punta a 20 miliardi di dollari per il grande progetto minerario e infrastrutturale. L'Italia è presente con il Piano Mattei, il progetto agricolo e il programma sanitario Dream Aggiungi ItaliaOggi alle tue fonti preferite su Google per non perderti i nostri contenuti

C'è il Piano Mattei, con il suo Pagita, Progetto agricolo finanziato al 90% dall'Italia, c'è anche il progetto sanitario Dream (in collaborazione con l'Università di Roma Tor Vergata e la Comunità di Sant'Egidio) e sono stati conclusi anche accordi di collaborazione agroalimentare nella coltivazione di caffè, cacao e riso. Ma soprattutto c'è l'appello agli investitori nazionali e internazionali lanciato dal presidente Mamadi Doumbouya , affinché «colgano le opportunità» offerte dal grande progetto minerario, ferroviario e portuale di Simandou , frutto della collaborazione tra lo Stato guineano e i gruppi Baowu Steel, Chinalco, Rio Tinto e Winning International, per il quale sarà necessario mobilitare 20 miliardi di dollari. Oltre 17,85 miliardi di euro nell'ambito di un piano infrastrutturale che collegherà, tramite una ferrovia di 650 chilometri, il giacimento di minerale di ferro non ancora sfruttato più grande del mondo, con riserve stimate di circa 4 miliardi di tonnellate e una purezza media eccezionale (tra il 65% e il 68%) al porto in acque profonde di Morébaya, dal quale il prezioso minerale partirà alla volta dei mercati internazionali.

Tra ferro e bauxite

Benvenuti in Guinea, il paese che condivide parte del nome con altri due Stati africani (Papua Nuova Guinea e Guinea Equatoriale) e che grazie alle sue risorse minerarie, il ferro ma soprattutto la bauxite, dalla quale si estrae con un processo di raffinazione l'alluminio, vuole scalare posizioni nell'economia mondiale e diventare, oltre che un grande esportatore di materie prime, un produttore e venditore oltreconfine di beni industriali e di consumo . Un obiettivo ambizioso, come ha spiegato Doumbouya, intervenuto al Simandou Mining Summit, organizzato dal governo sull'isola di Kassa, al largo della costa di Conakry: «La Guinea non si accontenterà più di esportare le proprie risorse allo

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

stato grezzo: le trasformerà», ha affermato il presidente, che ha annunciato in particolare la prevista costruzione di un impianto siderurgico e la nascita di nuove raffinerie di allumina. Lo Stato guineano ha una partecipazione del 15% nella Compagnie du TransGuinéen, la società incaricata di realizzare ferrovia e porto nell'ambito di un programma di sviluppo nazionale che prevede investimenti per oltre 200 miliardi di dollari (circa 179 miliardi di euro) in 15 anni.

Il programma Simandou 2040

Doumbouya ha presentato anche il programma Simandou 2040 destinato a fare dell'abbondanza di risorse naturali un motore per la creazione di posti di lavoro, la formazione, lo sviluppo imprenditoriale e l'industrializzazione, e ha anche sottolineato l'importanza delle opportunità di investimento offerte dalla Guinea nei settori minerario, energetico, agricolo, logistico, digitale e turistico, purché i partner internazionali rispettino gli impegni assunti. «Cercate visibilità: il programma Simandou 2040 traccia la rotta. Cercate opportunità: vi stanno aspettando», ha detto Doumbouya.

L'Italia e il Piano Mattei

Roma, con il Progetto agricolo Guinea-Italia della durata di tre anni e dotato di un budget totale di 5 milioni di euro (finanziato al 90% dall'Italia) è già pronta a fare la sua parte per modernizzare l'orticoltura, rafforzare la sicurezza alimentare e sostenere l'emancipazione di donne e giovani. Gli interventi previsti si concentreranno sullo sviluppo di un'area di orticoltura nelle città di Conakry e Kankan e sul rafforzamento delle capacità di 6.000 produttori beneficiari attraverso programmi di formazione. Il piano prevede anche il sostegno e il finanziamento di oltre 100 iniziative imprenditoriali. C'è poi il programma Dream (Drug Resource Enhancement against Aids and Malnutrition), un'iniziativa sanitaria gestita dalla Comunità di Sant'Egidio che offre diagnosi, cure gratuite per l'HIV/AIDS, supporto nutrizionale attraverso centri sanitari (come quelli di Conakry e Dubreka, quest'ultimo alimentato al 100% da energia solare), e laboratori di biologia molecolare.

I numeri dell'interscambio

Infine l'interscambio tra Italia e Guinea, modesto nei numeri, ma in grande crescita. Nel 2024 è più che raddoppiato rispetto all'anno precedente, da 81,3 milioni di euro a 179,4 milioni di euro , con un'ulteriore accelerazione nel 2025, quando ha toccato i 279,8 milioni.

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €4.70
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Andrea Puccini
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 17 novembre 2026 alle ore 9:09
> Versione Online

Rixi incontra Tabarot: confronto su ETS marittimo, isole e collegamenti ferroviari



A Parigi, a margine del Forum Trasporti, il viceministro italiano e il ministro francese discutono della revisione degli oneri ambientali europei e delle infrastrutture transfrontaliere PARIGI – La revisione dell'ETS marittimo , la salvaguardia dei collegamenti con le grandi isole e il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e stradali tra Italia e Francia. Sono stati questi i principali argomenti al centro dell'incontro a Parigi tra il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, e il ministro francese dei Trasporti, Philippe Tabarot, avvenuto a margine del Forum Trasporti Italia-Francia 2026.

Sul fronte de contestando il rischio che i nuovi oneri ambientali si traducano in un aggravio dei costi per gli operatori e, di conseguenza, per cittadini e imprese. Particolare attenzione è stata riservata alla continuità territoriale con le grandi isole, per evitare che l'applicazione delle regole comunitarie possa incidere sulla sostenibilità economica dei collegamenti marittimi.

L'obiettivo indicato dal viceministro è quello di conciliare la transizione ambientale con la competitività del trasporto marittimo, evitando aumenti tariffari non accompagnati da benefici ambientali proporzionati. Nel colloquio è stato affrontato anche il tema della disponibilità di jet fuel prodotto in Europa, considerato strategico per rafforzare l'autonomia industriale ed energetica del continente.

Ampio spazio è stato dedicato alle infrastrutture ferroviarie transfrontaliere. assicurando che al completamento del tunnel di base corrisponda quello delle tratte di accesso sui due versanti. Il collegamento dovrà infatti consentire una reale integrazione tra le reti ferroviarie nazionali, superando le criticità che ancora condizionano i flussi di passeggeri e merci attraverso le Alpi.

Un altro dossier riguarda la dorsale ferroviaria costiera Genova-Marsiglia . Per questa direttrice è stata sottolineata l'esigenza di definire un quadro finanziario e operativo che permetta di procedere con la progettazione e la realizzazione degli interventi. Il collegamento viene considerato strategico

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

per integrare i sistemi portuali dei due Paesi con le rispettive reti ferroviarie e rafforzare la continuità dei trasporti lungo l'arco mediterraneo.

Tra i temi affrontati anche la gestione del traforo del Monte Bianco, con particolare riferimento alla sicurezza, alla programmazione delle chiusure e alla necessità di garantire la continuità del traffico tra i due Paesi.

Per il Tunnel di Tenda , invece, è stata condivisa l'importanza di arrivare al completamento dei lavori. In questo contesto è stato annunciato un appuntamento nei primi giorni di Dicembre a Limone Piemonte, in occasione della conclusione dell'intervento.

Il confronto ha riguardato inoltre il rilancio della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia e il collegamento Nizza-Monaco-Ventimiglia , oltre alla ripartenza dell'Autostrada Ferroviaria Alpina . Quest'ultima rappresenta uno degli strumenti individuati per favorire il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e ridurre la pressione del traffico pesante sugli attraversamenti alpini.

Automotive e competitività industriale

Nel colloquio tra i due rappresentanti di governo è entrato infine il capitolo delle politiche europee per l'automotive . Italia e Francia hanno affrontato la necessità di un coordinamento sulle regole comunitarie, con particolare attenzione alla tutela della produzione industriale europea e alla competitività delle imprese del settore.

Un confronto che si inserisce nel più ampio quadro delle relazioni infrastrutturali ed economiche tra i due Paesi, dove trasporto marittimo, logistica ferroviaria e industria automobilistica rappresentano ambiti strettamente connessi alle strategie europee sulla mobilità e sulla transizione energetica.

LEGGI ANCHE:

Vertice Italia-Francia: si rafforza la dimensione marittima del Trattato del Quirinale

Iscriviti

PUBBLICAZIONE: Milanofinanza.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1855.31
REACH: 228486
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 6945985.36
AUTORE: Raffaele Crocitti
URL: www.milanofinanza.it
> 17 novembre 2026 alle ore 15:33
> Versione Online

Sciopero Cgil venerdì 20 novembre. Dai taxi alla scuola, ecco tutti i settori coinvolti



Possibili disagi ferroviari sabato 21 a causa dello stop indetto da Sgb e Cub trasporti

La Cgil ha proclamato uno sciopero generale per l'intera giornata di venerdì 20 novembre, il quinto di fila, che coinvolgerà cento piazze in tutta Italia. Il motivo dello sciopero è la manovra proposta dal governo. Una mobilitazione che coinciderà con quella degli studenti e con lo sciopero generale indetto dai Cobas.

Incroceranno le braccia i lavoratori del settore scolastico e sanitario , oltre ad alcune aziende di trasporti locali , compresi porti e taxi . Continueranno a lavorare regolarmente invece, dopo l'intervento della Commissione di garanzia, il trasporto aereo , quello ferroviario e il trasporto merci su rotaia

Uno sciopero ulteriore rispetto a quello della Cgil riguarderà però i treni . Lo hanno indetto Sgb (Sindacato generale di base) e Cub trasporti e scatterà dalle 21.00 di venerdì 20, fino alle 20.00 di sabato 21.

Atm a Milano , Atvo a Venezia , Anm a Napoli e Amtab a Bari sono escluse dallo sciopero. Nelle altre città bus, tram e metro si fermeranno nel rispetto delle fasce di garanzia. I mezzi potrebbero non circolare a Torino dalle 9 alle 12 e dalle 15 a fine servizio, a Genova dalle 9 alle 17.30 e dalle 20.30 a fine servizio, a Bologna dalle 8.30 alle 16.30 e dalle 19.30 a fine servizio, a Firenze dalle 8.15 alle 12.30 e dalle 14.30 a fine servizio, a Roma dalle 8.30 alle 17 e dalle 20 a fine servizio, a Palermo dalle 8.30 alle 17.30 e dalle 20.30 a fine servizio.

Ventiquattro ore di sciopero anche per i taxi , che garantiscono servizi minimi. Per quanto riguarda il trasporto via mare , nei collegamenti con le isole maggiori annunciati ritardi di 24 ore alla partenza della nave, mentre peri collegamenti con isole minori lo sciopero è dalle 00.01 alle 24 (in entrami i casi ad esclusione di linee e servizi essenziali). Incrociano le braccia per l'intera giornata anche i lavoratori del trasporto merci e logistica e gli addetti alla viabilità di autostrade e Anas , che

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

garantisce i servizi minimi funzionali ad assicurare la sicurezza della circolazione stradale.
(riproduzione riservata)

LA STAMPA

PUBBLICAZIONE: La Stampa
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €102870.00
REACH: 769000
AUTORE: GIULIA RICCI
PAGINA: 30
SUPERFICE: 45.00 %

> 18 novembre 2026 alle ore 0:00



Per la prima volta anche la giunta Cirio ammette "l'esigenza di approfondimenti". E sui tempi della tratta: "Non ci sono date certe"

Avigliana-Orbassano, i dubbi della Regione "Servono garanzie sui rischi per l'acqua"

IL CASO

GIULIA RICCI

«Non è quindi possibile, allo stato attuale, indicare una data certa per la conclusione dell'intero procedimento». Si parla dell'Avigliana-Orbassano, la tratta nazionale della Torino-Lione. A certificare il ritardo, per la prima volta, è la Regione Piemonte. Che nel rispondere a una interrogazione urgente di Alleanza verdi e sinistra usa toni molto diversi verso l'opera sempre strenuamente difesa: «La realizzazione dell'infrastruttura non può prescindere dalla piena tutela della risorsa idrica e dalla preventiva verifica della compatibilità delle soluzioni progettuali con le caratteristiche dell'acquifero» sostiene l'assessore Enrico Bussalino.

Così, nello stesso giorno in cui il viceministro ai Trasporti Edmondo Rixi, a Parigi, definiva l'Alta velocità «irrinunciabile», il governo di centrodestra del Piemonte, per la prima volta, tentennava. A minare le certezze la questione dell'acqua potabile, come già sottolineato più volte dall'Uncem, da Smat, e dalla Regione stessa in alcuni pareri. C'è innanzitutto la galleria di 8 chilometri sotto la Collina Morenica che rischierebbe di drenare o inquinare le falde acquifere, con un danno non indifferente sulle risorse potabili: si parla di un eventuale impatto sul 20% delle acque della Città di Torino; l'interferenza con gli acquedotti, tra cui 7 pozzi potabili strategici; la deviazione dell'alveo di corsi d'acqua tutelati.

Così, dopo che il tema è stato risollevato durante il terzo incontro sull'opera al Grattacielo, ieri la capogruppo di Avs Alice Ravinale ha chiesto chiarimenti. E la Regione, che negli ultimi mesi sembrava nicchiare, ha dovuto ammettere apertamente come «la tutela delle risorse idriche sotterranee» sia uno «degli elementi di maggiore attenzione». L'assessore Bussalino ha spiegato come siano state chieste a Rfi «varie integrazioni» al progetto, sottolineando «l'esigenza di disporre di elementi tecnici adeguati a dimostrare che le modalità di realizzazione e impermeabilizzazione delle gallerie siano tali da evitare fenomeni di interconnessione tra le diverse falde e da garantire la salvaguardia degli approvvigionamenti idrici».

La problematica, quindi, c'è. E preoccupa non poco. Soprattutto, rallenterà per forza di cose i tempi. Ora il progetto definitivo dell'Avigliana-Orbassano è in «fase di istruttoria» al Ministero dell'Ambiente, dove si sta avviando la procedure di valutazione di impatto. Ma la Regione «ha trasmesso le proprie osservazioni e richieste di approfondimento, che dovranno essere adeguatamente considerate ai fini della valutazione complessiva del progetto». Insomma, i tempi si allungano, e non esiste «una data certa». Per dirla con le parole di Ravinale «siamo a un binario morto. A fronte dei ritardi ormai certi rispetto a quanto dichiarato da Telt, che si uniscono ai nuovi ritardi della sezione trasnfrontaliera della Torino-Lione, la domanda resta una sola: per quale ragione si stanno tenendo bloccati 827 milioni di euro su un progetto non ancora approvato, varato a partire da esigenze trasportistiche ferme al 2008 e mai aggiornate? Noi continuiamo a ripeterlo: quei soldi si liberino – conclude – e vadano al trasporto pubblico di cui ha davvero bisogno il territorio, a partire dalla Metro 1». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ravinale (Avs) "Siamo a un binario morto. A fronte dei ritardi, la domanda resta una sola: perché tenere bloccati gli 827 milioni di euro?"

La cronistoria

1

2001
l'accordo tra Italia e Francia sulla Tav La nuova tratta Avigliana–Orbassano viene inserita nell'elenco delle opere strategiche

LA STAMPA

PUBBLICAZIONE: La Stampa
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €102870.00
REACH: 769000
AUTORE: GIULIA RICCI
PAGINA: 30
SUPERFICE: 45.00 %

> 18 novembre 2026 alle ore 0:00



3
2025
Viene presentato il progetto definitivo aggiornato (24 km, di cui circa 17 in galleria). Depositato il progetto definitivo al Ministero

2
2008
Studio sul modello di esercizio ferroviario con flussi e capacità della linea, la base teorica per giustificare la necessità della nuova linea

4
2026
Si apre la Conferenza dei servizi sul territorio. Per l'opera sono stati stanziati 827 milioni, all'appello mancano ancora 2,92 miliardi



Il rendering di Rfi della nuova stazione di Avigliana per la tratta nazionale della Torino-Lione

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

IL SECOLO XIX

PUBBLICAZIONE: Il Secolo XIX
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €32460.00
REACH: 217000
AUTORE: Licia Casali
PAGINA: 16
SUPERFICE: 30.00 %

> 18 novembre 2026 alle ore 0:00



Lavori del Nodo ferroviario a Brignole, via Gropallo chiusa fino alla primavera

Prolungato il blocco al traffico di un tratto della strada, resta il passaggio pedonale Assemblea pubblica in piazza Manzoni. L'assessore Ferrante: «Disagi necessari»

Licia Casali

Resterà chiuso fino alla primavera il tratto di via Gropallo compreso tra via Felice Romani e via di Montesano. La strada – molto usata dagli automobilisti per raggiungere via Peschiera da corso Montegrappa – è chiusa al transito veicolare dalle 21 di lunedì 18 maggio. Oggi alle 17: 30, nella sala del Consiglio del Municipio Bassa Valbisagno in piazza Manzoni, si svolgerà un'assemblea pubblica per fornire ai cittadini un aggiornamento sull'avanzamento dei lavori.

La chiusura della strada si è resa necessaria per consentire l'intervento di Cociv sotto la stazione ferroviaria di Brignole, nell'ambito dei lavori del Nodo ferroviario di Genova. Il divieto di transito, inizialmente previsto fino al 4 settembre, è stato prorogato al 4 aprile 2027, ma la fine lavori potrebbe slittare ancora. In via Gropallo resta così il limite di velocità a 30 chilometri orari e la possibilità di passare solo per i veicoli diretti o provenienti dalle proprietà laterali carrabili nel tratto compreso tra salita delle Fieschine e via Felice Romani. Garantito invece il transito pedonale in sicurezza.

«L'amministrazione è stata aggiornata sullo stato di avanzamento delle attività relative al progetto del Sestuplicamento e sulla sequenza di esecuzione degli interventi, che si inseriscono nel quadro delle opere collegate alla realizzazione della nuova infrastruttura ferroviaria – spiega il consorzio Cociv – Attualmente sono in corso le attività, a cura di Ireti, per lo spostamento provvisorio dei sottoservizi, oggetto di una variante-modifica richiesta da Rfi. A questa fase seguirà la realizzazione della nuova fognatura, per la quale si stima attualmente una conclusione tra aprile e maggio. Saranno poi necessari ulteriori interventi per la posa definitiva dei sottoservizi, anch'essi ricompresi nell'ambito della variante. La sequenza delle attività comporta tempi di esecuzione articolati e il mantenimento della chiusura del tratto stradale per il periodo necessario a completare gli interventi. Le attività sono organizzate in modo da garantire l'accessibilità ai passi carrai, fatta eccezione per eventuali situazioni temporanee, oggetto di approfondimenti». Ireti, dal canto suo, comunica di aver spostato lateralmente le tubazioni di acqua e gas per garantire le forniture e liberare il sottosuolo per i lavori. Prevista anche la posa di un collettore fognario profondo. Al termine degli interventi le tubazioni torneranno poi nella collocazione originaria.

Probabile quindi che la fine dei lavori non arrivi prima di primavera inoltrata. «L'assemblea pubblica è un appuntamento che abbiamo voluto per garantire la massima trasparenza ai cittadini – sottolinea Massimo Ferrante, assessore comunale ai Lavori pubblici – I lavori termineranno in primavera, abbiamo chiesto la presenza di Cociv, Rfi e Ireti per rispondere a tutti i quesiti che verranno posti. È giusto che i cittadini possano essere aggiornati sul cronoprogramma, sono lavori che interessano la comunità: il Nodo di Genova è un progetto di grande importanza per tutta la città, permetterà di avere più treni regionali. Abbiamo coinvolto le giunte dei Municipi Bassa Valbisagno e Centro-est perché sono quelli interessati dal cantiere». «Noi abbiamo principalmente ricadute sulla mobilità – spiega Fabrizio Ivadi, presidente del Municipio Bassa Valbisagno – La chiusura della strada incide anche sulle vie circostanti: chi vive in corso Montegrappa usava quel tratto sia per parcheggiare che per raggiungere più facilmente via Assarotti». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SECOLO XIX

PUBBLICAZIONE: Il Secolo XIX
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €32460.00
REACH: 217000
AUTORE: Licia Casali
PAGINA: 16
SUPERFICE: 30.00 %

> 18 novembre 2026 alle ore 0:00





Va Gropallo, chiusa al traffico da maggio nell'ambito dei lavori del Nodo ferroviario di Genova che termineranno in primavera PAMBIANCHI

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

PUBBLICAZIONE: Ferrovie.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €60.10
REACH: 12191
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 370617.20
AUTORE:
URL: www.ferrovie.it
> 17 novembre 2026 alle ore 15:26
> Versione Online

Ferrovie.it



Simulato un incidente ferroviario lungo la linea del Gargano per verificare le procedure di emergenza e il coordinamento tra personale ferroviario e squadre di soccorso. L'esercitazione si è svolta il 17 novembre 2026 e ha coinvolto Ferrovie del Gargano, in qualità di impresa ferroviaria, il Gestore dell'infrastruttura e il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Lo scenario ha previsto un incidente a un treno partito dalla stazione di Cagnano Varano e già in marcia da alcuni chilometri lungo la linea. L'attività è stata organizzata per verificare l'efficacia dei protocolli di intervento, con particolare attenzione alle procedure di allertamento, alle comunicazioni e al coordinamento tra i diversi soggetti coinvolti.

Durante la simulazione sono state testate le modalità operative previste dai rispettivi piani di emergenza, mettendo alla prova l'organizzazione delle squadre e la gestione delle operazioni di soccorso.

Le esercitazioni periodiche costituiscono uno strumento per verificare il livello di preparazione del personale, individuare eventuali criticità e migliorare il coordinamento in caso di situazioni reali di emergenza.

Al termine dell'attività, Ferrovie del Gargano ha rivolto un ringraziamento al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco per la collaborazione.

👉 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.

👉 Condividi:

PUBBLICAZIONE: Trasporti-Italia.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €4.27
REACH: 1016
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 30904.42
AUTORE: Marta Bettini
URL: www.trasporti-italia.com
> 18 novembre 2026 alle ore 5:40
> Versione Online

Sciopero 20 novembre 2026, porti e logistica a rischio



Lo sciopero del 20 novembre 2026 potrebbe rallentare la movimentazione delle merci in Italia. La mobilitazione generale della CGIL coinvolge porti, magazzini e logistica, mentre ferrovie e trasporto aereo restano esclusi. Per imprese, autisti e spedizionieri il nodo sarà capire dove potranno verificarsi rallentamenti e quali collegamenti resteranno operativi. Venerdì 20 novembre i lavoratori dei settori interessati potranno aderire all’astensione secondo le modalità previste dalle rispettive categorie. Nei porti, le operazioni di carico e scarico potrebbero subire ritardi

; nei magazzini e nelle piattaforme distributive, eventuali assenze potrebbero incidere sulla preparazione e sullo smistamento delle spedizioni.

La proclamazione, tuttavia, non equivale a un fermo totale delle attività. L’impatto dipenderà dalle adesioni effettive, dall’organizzazione delle singole aziende e dai servizi che dovranno essere garantiti.

Autotrasporto: non tutti i camion si fermano Anche i conducenti dipendenti delle imprese di autotrasporto possono partecipare alla mobilitazione. Non significa però che il 20 novembre tutti i camion resteranno parcheggiati: la protesta riguarda i lavoratori aderenti, non un blocco generalizzato della circolazione dei mezzi pesanti

.

Per chi deve consegnare o ritirare merci è quindi importante confrontarsi con vettori, terminal e operatori logistici.

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

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA

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
> 17 novembre 2026 alle ore 12:53
> Versione Online

Contributi carburante 2026: in quali Regioni e come fare domanda



I contributi per il carburante autotrasporto 2026 sono previsti soltanto in alcune Regioni. In alcuni casi coprono fino al 70% dell'aumento costi sostenuti dalle imprese. Le Regioni sono: Sicilia, Calabria, Sardegna. Basilicata e Friuli Venezia Giulia. Hanno stanziato risorse per fronteggiare il caro carburante.

Non tutti i bandi sono aperti.

Cambiano importi, requisiti, scadenze e modalità di richiesta. Vediamo dove sono disponibili gli aiuti e cosa devono fare gli autotrasportatori per ottenerli.

La Calabria è la Regione con la procedura più avanzata. Ha stanziato 10 milioni di euro per sostenere le imprese di autotrasporto merci con codice ATECO 49.41.00 e sede legale oppure unità operativa sul territorio regionale.

Le domande potranno essere presentate dalle ore 10 del 18 novembre 2026, attraverso la piattaforma telematica di

Fincalabra.

Il contributo copre il 60% del maggior costo sostenuto per gasolio, benzina, GPL, metano e GNL.

Acquisti dal 1° marzo al 30 settembre 2026. Il calcolo si basa sulla differenza tra i prezzi medi mensili dei carburanti e quelli del periodo gennaio-febbraio 2026.

L'importo riconosciuto deve superare 500 euro. Può raggiungere 300.000 euro per impresa

. Va rispettato il regime de minimis.

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

Attenzione alla procedura. Le richieste saranno esaminate in ordine cronologico. Fino all'esaurimento delle risorse.

Gli acquisti all'estero non sono ammessi.

Sicilia, 30 milioni di euro: contributi fino al 70% In Sicilia sono stati stanziati complessivamente 30 milioni di euro. Questi fondi servono a compensare l'aumento del prezzo del gasolio.

L'agevolazione può arrivare al 70% della maggiore spesa sostenuta dal 1° marzo al 31 dicembre 2026, calcolata rispetto al prezzo medio nazionale di febbraio.

È prevista una prima quota fino a 50.000 euro per impresa. Gli importi ulteriori, entro il limite del 70%, richiedono invece l'autorizzazione della Commissione europea.

Al 17 novembre, tuttavia, il bando e la piattaforma per presentare domanda non risultano ancora pubblicati

.

Il termine annunciato è il 30 novembre 2026, ma FIAP ha chiesto di adeguare la scadenza alla data effettiva di apertura della procedura.

Sardegna: 23 milioni tra contributi e credito d'imposta Anche la Sardegna interviene contro il caro carburante. A disposizione 23 milioni di euro, suddivisi in due strumenti.

La prima misura prevede 20 milioni di contributi a fondo perduto destinati all'autotrasporto merci e al trasporto marittimo per conto terzi, compreso il trasporto combinato strada-mare.

La seconda mette a disposizione 3 milioni attraverso un credito d'imposta rivolto alle imprese di autotrasporto e logistica, con un limite collegato all'

IRAP dovuta per il 2025

.

Possono rientrare anche aziende con sede legale fuori dalla Sardegna, purché dispongano di una presenza operativa stabile nell'isola e rispettino i requisiti previsti.

Gli avvisi attuativi devono ancora essere pubblicati. Le procedure saranno gestite telematicamente dall'Agenzia Sarda delle Entrate, con il supporto di SFIRS.

Basilicata: 7 milioni anche per il trasporto merci La Basilicata ha approvato due linee di intervento. Si tratta di complessivi 17 milioni di euro

. Sono finanziati attraverso risorse legate alle estrazioni di idrocarburi.

Di questi, 10 milioni sono destinati ad agricoltura, pesca e acquacoltura, mentre 7 milioni riguardano altre attività economiche, tra cui l'autotrasporto

.

Il sostegno sarà calcolato considerando i consumi medi storici dell'impresa, rapportati al periodo di attività.

Per conoscere importi effettivamente riconoscibili, requisiti e scadenze bisognerà attendere la pubblicazione dell'avviso, subordinata al completamento della procedura europea.

Friuli Venezia Giulia: domande già chiuse Diversa la situazione in Friuli Venezia Giulia, dove gli interventi contro il caro carburante sono già stati attivati.

I contributi riguardavano anche le imprese di autotrasporto e i maggiori costi sostenuti tra il 1° marzo e il 15 giugno 2026.

Le finestre per presentare domanda si sono chiuse rispettivamente il 15 settembre e il 6 novembre 2026

. Al momento, quindi, non è possibile accedere a quei bandi.

Per richiedere gli aiuti regionali, le imprese devono innanzitutto verificare l'apertura del bando e i requisiti previsti dalla propria Regione.

Tra i documenti generalmente necessari figurano fatture dei rifornimenti, report delle carte carburante, carte di circolazione, documentazione sulla disponibilità dei mezzi e prove dei pagamenti

.

Chi utilizza una cisterna aziendale deve predisporre anche i registri relativi ai consumi

.

Servono inoltre le dichiarazioni sugli aiuti pubblici già ricevuti, le credenziali digitali e la firma del legale rappresentante.

In Calabria è obbligatoria anche la certificazione del calcolo del contributo da parte di un professionista abilitato, secondo le disposizioni del bando. Sono inoltre previste specifiche dichiarazioni amministrative.

La presentazione autonoma è possibile, purché la documentazione sia completa e rispetti le indicazioni regionali.

Un aspetto fondamentale riguarda la cumulabilità con il credito d'imposta nazionale previsto per il gasolio acquistato da marzo al 5 ottobre 2026.

I due sostegni possono interessare gli stessi acquisti, ma devono rispettare precisi limiti.

Secondo FIAP, per i costi già agevolati dal credito nazionale, il contributo regionale può coprire la differenza fino al limite del 70% della maggiore spesa, nei casi soggetti a tale intensità massima.

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
> 17 novembre 2026 alle ore 12:53
> Versione Online

Restano inoltre applicabili i limiti dei singoli regimi di aiuto e il divieto di superare i costi sostenuti.

Per evitare riduzioni, revoche e richieste di restituzione, ogni impresa dovrebbe predisporre un prospetto delle fatture e delle agevolazioni già ottenute o richieste.

Prima di inoltrare la domanda è quindi indispensabile consultare il bando regionale e verificare la corretta cumulabilità degli aiuti

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

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.82
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Giulia Sarti
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 17 novembre 2026 alle ore 10:12
> Versione Online

Giachino: infrastrutture e logistica troppo sottovalutate da un Paese che ha bisogno di crescere



I tempi di realizzazione fanno la differenza per la crescita del PIL

GENOVA – “Le infrastrutture, la logistica e i trasporti sono ancora troppo sottovalutati sia dalla classe politica e governativa sia dalla pubblica opinione eppure i Romani, con le strade consolari che collegarono e svilupparono i Paesi europei, diedero una altissima lezione”.

L'ex sottosegretario ai trasporti Mino Giachino ha esordito così nel suo dialogo con alcuni giornalisti presenti al Blue Economy summit in corso a Genova.

“Non a caso le scelte sulle infrastrutture hanno sempre fatto capo ai vertici di Governo, da Giulio Cesare a Cavour, sino a Aldo Moro che inaugurava l'Autostrada del Sole malgrado la sinistra, come scrisse l'Unità, non ne capisse la importanza.

Allo stesso tempo ha una visione limitata chi dice che la Nuova Diga foranea del porto di Genova rappresenterà una svolta per lo scalo ligure. La Nuova Diga, portata avanti negli ultimi dieci anni da alcuni politici e alcuni imprenditori lungimiranti, all'inizio fu contrastata da alcuni che pensavano solo ai propri interessi, invece insieme al Terzo Valico, la galleria che consentirà alla linea ferroviaria che partendo dai terminal portuali della Lanterna passando dalla Svizzera arriverà sino al grande mercato europeo, rappresenterà una svolta per l'economia dell'intero Paese, che da anni cresce dello zero virgola”.

“La Nuova Diga -continua Giachino- consentirà attraverso l'aumento dei traffici la crescita della logistica e dei trasporti italiani. Genova con le infrastrutture elencate sarà il porto più vicino e green per i commerci tra l'Europa, l'Africa e l'Oriente diventando la Capitale della logistica del Sud Europa.

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

Così come la Pianura Padana che, quando sarà terminata la TAV, diventerà la più grande Area logistica del Sud Europa perché il Corridoio Mediterraneo metterà in rete sia il Corridoio Genova-Rotterdam che il Palermo-Brennero-Berlino. Parole importanti -chiude Giachino- ho ascoltato dal vicepresidente Fitto sui programmi europei. Ecco che i tempi di realizzazione delle infrastrutture fanno la differenza per la crescita del PIL, del lavoro e il benessere degli italiani".

Iscriviti

PUBBLICAZIONE: Logisticamanagement.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.73
REACH: 119
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 3637.08
AUTORE:
URL: www.logisticamanagement.it
> 17 novembre 2026 alle ore 7:50
> Versione Online

Food, la logistica diventa leva strategica



Negli ultimi anni, dopo momenti di crescita costante, il mercato del Food si sta avviando verso una fase ancora dinamica ma più selettiva. In particolare, nei prossimi tre-cinque anni il consumatore ricercherà sempre più nei prodotti e nelle aziende qualità ed esperienze distintive, prestando al contempo maggiore attenzione alla trasparenza della filiera, alla sostenibilità e al valore complessivo dell'acquisto. Qualità e gusto restano il punto di partenza, ma a questi si affiancano nuove aspettative: materie prime selezionate e certificate, maggiore tracciabilità, attenzione all'impatto ambientale e la capacità di offrire un'esperienza coerente nei diversi mercati e canali. In questo scenario vediamo emergere tre tendenze principali. La prima è una maggiore integrazione tra prodotto, brand ed esperienza. La seconda è la crescente rilevanza della sostenibilità, che deve tradursi in azioni concrete lungo la filiera e non restare solo comunicazione. La terza è l'evoluzione dei modelli di acquisto che diventano sempre più omnicanali e internazionali, richiedendo assortimenti, disponibilità e livelli di servizio coerenti tra retail, e-commerce e canali wholesale.

“ In questo scenario, essere competitivi per noi significa quindi essere capaci di coniugare una forte identità di marca con innovazione, qualità costante e partner logistici in grado di essere sufficientemente flessibili da adattarsi rapidamente ai cambiamenti della domanda nel nostro settore e agli eventi esterni che potrebbero compromettere le nostre attività

”, dichiara Francesco Bruzzone, Supply Chain Manager di Venchi

.

Logistica e trasporti come leva strategica In un contesto simile, logistica e trasporti smettono di essere un'attività correlata, diventando una vera e propria componente essenziale della strategia aziendale: incidono direttamente sulla disponibilità del prodotto, sul time-to-market e, soprattutto, sulla capacità di preservarne qualità e integrità lungo tutta la filiera. In questo contesto l'incertezza si manifesta in forme sempre più frequenti ed erratiche — variazioni improvvise della domanda, picchi

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

stagionali, tensioni sui trasporti, vincoli di capacità, possibili interruzioni delle rotte a causa di eventi esterni — ed è per questo che la resilienza non può essere affidata soltanto alla capacità di reagire quando il problema emerge: deve essere progettata all'interno della supply chain.

Questo significa costruire un modello logistico in cui la flessibilità sia una vera capability operativa. Rete, processi e partnership devono permettere di gestire rapidamente scenari diversi, attivando alternative per il mezzo di trasporto, capacità aggiuntiva o soluzioni distributive differenti, senza compromettere la qualità del prodotto e il livello di servizio al cliente. Questo è possibile attraverso una maggiore diversificazione e razionalizzazione della rete, il rafforzamento della cold chain monitorando il più possibile la temperatura di trasporto dei prodotti, una migliore integrazione digitale con i partner logistici e una visibilità sempre più completa su flussi, stock e stati operativi — accompagnate da forecast più strutturati, standard comuni e KPI condivisi, necessari per identificare tempestivamente le criticità e decidere più rapidamente.

L'omnicanalità che si sta sviluppando, amplifica questa esigenza: retail, e-commerce, wholesale e mercati internazionali hanno profili di domanda, lead time e livelli di servizio molto differenti. La supply chain deve quindi essere abbastanza standardizzata da garantire controllo e coerenza, ma anche sufficientemente flessibile da adattarsi alle esigenze dei singoli canali e mercati. In questo percorso il ruolo dei partner logistici diventa centrale: non si tratta più di semplice capacità di esecuzione, ma di partner in grado di contribuire alla progettazione di soluzioni alternative, anticipare i rischi e supportare la costruzione di una supply chain più flessibile, visibile e sostenibile. La vera resilienza nasce dalla capacità di prepararsi a più scenari prima che l'incertezza si manifesti, non dal limitarsi a gestirne gli effetti.

Le esigenze specifiche del Food e il ruolo del Freight Forwarder Il settore Food porta quindi con sé esigenze logistiche particolarmente complesse, deve coniugare velocità, qualità del prodotto, conformità normativa e controllo dei costi, all'interno di supply chain sempre più globali, caratterizzate da elevata variabilità della domanda, stagionalità dei prodotti e aspettative crescenti dei consumatori in termini di disponibilità e freschezza. Tra le priorità emergono la puntualità delle consegne, la capacità di gestire volumi flessibili, il mantenimento della corretta temperatura lungo tutta la catena distributiva e il rispetto delle normative nazionali e internazionali in materia di sicurezza alimentare, tracciabilità e qualità — a cui si aggiunge la crescente diffusione di modelli distributivi multicanale con consegne verso la Grande Distribuzione Organizzata, il canale Horeca, l'e-commerce e i punti vendita specializzati.

È in questo contesto che possiamo osservare l’evoluzione nel ruolo del Freight Forwarder che, da semplice organizzatore del trasporto, diventa un vero e proprio partner strategico. Un operatore specializzato può garantire una gestione integrata dei flussi, offrendo competenze doganali, monitoraggio in tempo reale delle spedizioni, soluzioni a temperatura controllata e una rete internazionale in grado di mitigare rischi e interruzioni.

“ La capacità di progettare soluzioni personalizzate, combinando diverse modalità di trasporto e garantendo piena visibilità lungo l'intero percorso della merce, è oggi un fattore chiave per sostenere la competitività delle aziende del settore Food, preservando qualità del prodotto e livello di servizio

” aggiunge Stefano Manzoni, Dry and Perishable Food - Business Development Specialist di DHL Global Forwarding

PUBBLICAZIONE: Logisticamanagement.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.73
REACH: 119
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 3637.08
AUTORE:
URL: www.logisticamanagement.it
> 17 novembre 2026 alle ore 7:50
> Versione Online

.

Prospettive per il futuro Guardando ai prossimi anni, la competitività del settore Food sarà sempre più legata alla capacità di rendere la supply chain più digitale, trasparente, resiliente e sostenibile. La digitalizzazione è uno dei principali driver di trasformazione: strumenti avanzati di controllo e analisi dei dati consentono già oggi di monitorare le spedizioni in tempo reale, prevedere ritardi, ottimizzare i percorsi e migliorare la pianificazione delle scorte. Parallelamente, le tecnologie di tracciabilità avanzata offrono una visibilità sempre maggiore lungo l'intera filiera, elemento fondamentale sia per la sicurezza alimentare sia per la fiducia dei consumatori.

Anche le soluzioni intermodali avranno un ruolo crescente: l'integrazione tra trasporto stradale, ferroviario e marittimo permetterà di ridurre costi, emissioni e dipendenza da singole modalità di trasporto, aumentando la resilienza delle supply chain. Sul fronte operativo, l'automazione dei magazzini, supportata da sistemi intelligenti di movimentazione e gestione degli stock, consentirà di incrementare produttività, precisione e rapidità di evasione degli ordini — aspetti essenziali per un mercato che richiede consegne sempre più frequenti e tempi di risposta minimi.

Il vero elemento distintivo, tuttavia, sarà l'integrazione tra tecnologia e competenze logistiche. Le aziende del settore Food avranno bisogno di partner in grado non solo di mettere a disposizione strumenti innovativi, ma anche di interpretare i dati e trasformarli in decisioni operative efficaci. In questo scenario, il Freight Forwarder del futuro sarà sempre più un orchestratore della supply chain, capace di garantire efficienza, sostenibilità e continuità operativa in un contesto globale sempre più complesso.

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

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.92
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 17 novembre 2026 alle ore 14:35
> Versione Online

Prima operazione in Italia nell'immobiliare logistico italiano per Nvelop



La società annuncia lo sviluppo di un sito brownfield a sud di Milano

di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY

17 Novembre 2026

A distanza di oltre un anno dall'approdo in Italia, sotto la guida di Jean Luc Saporito, la società di sviluppo immobiliare Nvelop ha annunciato la sua prima operazione nella Penisola.

L'iniziativa prenderà forma a Borgo San Giovanni, comune in provincia di Lodi, situato a sud di Milano, e consisterà nello sviluppo, su un vecchio sito industriale, di uno spazio logistico di grado A di 20mila metri quadrati. L'inizio del lavori avrà luogo a inizio 2027.

Sbarcata nella Penisola nel 2025, Nvelop sul suo sito web spiega di avere trai suoi obiettivi location in Germania e in Italia, di puntare ad acquisizioni di siti brownfield e greenfiel, con o senza permessi a costruire, dalla superficie di oltre 30mila metri quadrati, per sviluppi relativi a magazzini di distribuzione ‘big box', poli per la logistica urbana o di tipo light industrial, nonché data center.

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

PUBBLICAZIONE: Trasporti-Italia.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.39
REACH: 1016
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 30904.42
AUTORE: Marta Bettini
URL: www.trasporti-italia.com
> 17 novembre 2026 alle ore 7:04
> Versione Online

Fermo autotrasporto il 7 dicembre, USB: stop agli straordinari dal 2 dicembre



Il fermo autotrasporto entra nel calendario delle proteste di dicembre. USB Lavoro Privato annuncia il blocco degli straordinari dal 2 dicembre 2026 e uno sciopero nazionale dei camionisti per lunedì 7. Una mobilitazione che punta al cuore della logistica italiana e riaccende lo scontro su stipendi, orari e sicurezza di chi passa le giornate al volante.

Fermo autotrasporto, contratto CCNL La rottura arriva dopo l'incontro del 12 novembre al Ministero del Lavoro. USB, attraverso il Coordinamento Nazionale Autisti Riuniti, riferisce che le 17 associazioni datoriali e cooperative convocate non si sono presentate al tentativo di conciliazione.

Al tavolo erano presenti i delegati Giovanni Bel Fiore e Luigi Conte.

Le associazioni, secondo la ricostruzione sindacale, hanno inviato una nota per spiegare la loro assenza: le materie contestate sarebbero già regolate dal contratto collettivo nazionale di settore

. Per USB, invece, è proprio quel sistema di regole a lasciare irrisolti problemi quotidiani.

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

PUBBLICAZIONE: ilsole24ore.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2117.79
REACH: 1123497
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 34154308.90
AUTORE:
URL: www.ilsole24ore.com
> 17 novembre 2026 alle ore 10:19
> Versione Online

Pil: Meloni, +50% impatto economia del mare, c'e' ancora potenziale immenso

'Su cantieristica, nautica, dimensione subacquea e tech' (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 17 nov - In questi anni, 'l'impatto dell'economia del mare sul Prodotto interno lordo e' cresciuto del 50% e il settore ha tagliato diversi record, in termini di export cantieristico, di movimentazione merci, di trasporto passeggeri. Pero' io sono convinta che questo settore abbia ancora un potenziale immenso da esprimere: penso alla cantieristica, alla nautica, alla portualita', alla logistica, ma anche alle nuove frontiere della dimensione subacquea e delle tecnologie applicate al mare.

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

PUBBLICAZIONE: ilgiornaledellalogistica.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 10636.57
AVE: €3.39
AUTORE:
REACH: 349
URL: ilgiornaledellalogistica.it
> 17 novembre 2026 alle ore 10:33
> Versione Online

Coop Consorzio Nord Ovest sceglie System Logistics



Servire ogni giorno una rete capillare di punti vendita significa governare migliaia di referenze, flussi ad alta intensità e livelli di servizio sempre più sfidanti. Una complessità che rende la logistica un asset determinante per la capacità della grande distribuzione di crescere, evolvere e rispondere con continuità alle esigenze dei territori. È in questa prospettiva che Coop Consorzio Nord Ovest ha scelto System Logistics per l'evoluzione del polo di Pieve Emanuele (MI), principale hub logistico del Consorzio e snodo fondamentale per il rifornimento della rete delle Cooperative nel Nord Ovest.

Il progetto e i suoi obiettivi Il progetto nasce per rafforzare la capacità dell'hub di governare volumi elevati, migliaia di referenze e profili di rotazione differenti, assicurando alla rete standard di servizio costanti e una maggiore capacità di adattamento nel tempo.

La soluzione è stata progettata da System Logistics a partire dall'analisi dei flussi e delle priorità operative di Coop Consorzio Nord Ovest.

Ne nasce un'architettura intralogistica nella quale ogni tecnologia assolve una funzione specifica

: garantire capacità alle scorte, automatizzare con elevate prestazioni la preparazione degli ordini e gestire in modo efficiente anche la parte più ampia e frammentata dell'assortimento.

L'intralogistica del futuro al servizio dell'evoluzione della rete Il primo perimetro comprende un magazzino autoportante ad alta intensità, con una capacità di circa 30.000 posti pallet, destinato a consolidare le scorte e alimentare con continuità i processi di preparazione degli ordini. La soluzione consentirà di ottimizzare l'utilizzo degli spazi, aumentare la disponibilità dei prodotti e rendere più stabile il flusso di approvvigionamento verso la rete.

Il cuore ad alte prestazioni dell'impianto sarà il MOPS – Modular Order Picking System, basato sulla tecnologia LogiMate di System Logistics. Il sistema automatizzerà la gestione dei colli e la

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

composizione dei pallet misti destinati ai punti vendita, trasformando una delle fasi più complesse della logistica distributiva in un processo governabile, preciso e ripetibile.

Grazie al software proprietario Systore e all'algoritmo Best Fit, la disposizione dei prodotti sarà definita tenendo conto di peso, formato, stabilità e sequenza di rifornimento.

Il valore della soluzione non si esaurisce quindi nella velocità di picking: pallet costruiti secondo logiche funzionali alle attività nei negozi significano meno errori e rilavorazioni, maggiore qualità in uscita dal magazzino e processi di scarico e rifornimento più fluidi nei punti vendita. A completare l'architettura sarà un sistema AutoStore, parte dell'offerta System Logistics grazie alla collaborazione con un partner tecnologico specializzato, e dedicato alle referenze a minore rotazione.
L'automazione permetterà inoltre di affidare alle tecnologie le attività di picking e movimentazione più ripetitive e fisicamente impegnative, mentre le persone saranno chiamate a svolgere funzioni più qualificate di conduzione, controllo e supervisione.

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

PUBBLICAZIONE: Il Tempo
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €60030.00
REACH: 168000
AUTORE: BRUNO MARRONE
PAGINA: 16
SUPERFICE: 69.00 %

> 18 novembre 2026 alle ore 0:00



Strategia Tecnologie e competenze per colmare i divari di produttività e aiutare le Pmi che vanno all'estero

Trasporti più connessi per la crescita

Cruciale investire risorse per rafforzare la logistica con collegamenti e integrazioni tra scali portuali, aeroporti, strade e linee ferroviarie

BRUNO MARRONE

«La logistica è un punto di forza dell'Italia e ha ancora ampi margini di crescita. Per sfruttarli servono infrastrutture efficienti e ben collegate». Alessandro Cattaneo, deputato di Forza Italia in commissione trasporti alla Camera, ha aperto così il suo intervento al Cnpr forum «Trasporti e logistica, la sfida dell'efficienza», promosso dalla Cassa di previdenza dei ragionieri e degli esperti contabili, presieduta da Luigi Pagliuca.

Al centro del confronto, il collegamento tra le reti di trasporto, le risorse per gli investimenti e il ruolo delle tecnologie digitali.

Per Cattaneo occorre rilanciare il sistema portuale con una strategia nazionale ed europea, rafforzando i collegamenti degli scali con aeroporti, strade e ferrovie. L'obiettivo è rendere più semplice il passaggio delle merci da un mezzo all'altro.

In questa prospettiva, spetta alle istituzioni creare le condizioni perché le aziende possano investire. Tecnologie e competenze, ha aggiunto, servono a colmare il divario di produttività, ridurre tempi e costi di trasporto e rendere più competitive le imprese italiane sui mercati internazionali.

«Se si ferma la logistica, si ferma l'Italia», ha osservato Andrea Casu (Pd), vicepresidente della commissione trasporti di Montecitorio. Secondo i dati del Politecnico di Milano richiamati dal deputato, la filiera vale oltre 112 miliardi di euro.

Per Casu, la partita della competitività si gioca sulla capacità di far lavorare insieme i diversi comparti, con una politica industriale che colleghi meglio porti, aeroporti, interporti e stazioni. L'innovazione va misurata su risultati concreti: consegne più rapide, pagamenti puntuali e, soprattutto, maggiore sicurezza sul lavoro. Per coordinare le spedizioni e reagire agli imprevisti, inoltre, i sistemi informatici dei diversi operatori devono poter scambiare e utilizzare gli stessi dati.

Sulle risorse si è soffermato Igor Iezzi, capogruppo del-

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

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

PUBBLICAZIONE: Il Tempo
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €60030.00
REACH: 168000
AUTORE: BRUNO MARRONE
PAGINA: 16
SUPERFICE: 69.00 %

> 18 novembre 2026 alle ore 0:00



la Lega in commissione affari costituzionali alla Camera. Il deputato leghista ha ricordato i 1.300 cantieri ferroviari che, secondo quanto riferito, sono stati avviati con il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini. Ha inoltre indicato nella riforma dei porti, che conta di vedere approvata entro fine anno, uno strumento per coordinare la gestione degli scali portuali.

A pesare sui bilanci delle aziende, ha aggiunto, è il costo dei carburanti, esposto alle tensioni internazionali. Iezzi ha proposto un confronto tra istituzioni, imprese ed esperti sulle applicazioni dell'intelligenza artificiale alla pianificazione dei percorsi e all'organizzazione delle consegne.

«La parola chiave è intermodalità», ha sottolineato Giulia Pastorella, deputata di Azione in commissione trasporti.

Per muovere persone e merci in modo efficiente, ha spiegato, occorre progettare l'intero tragitto, scegliendo come combinare strada, ferrovia, aereo e vie d'acqua. A suo giudizio, nella riforma dei porti manca un raccordo con la pianificazione logistica: gli scali devono essere parte di una rete e il loro funzionamento dipende anche dai collegamenti con gli altri nodi. Per l'ultimo miglio, Pastorella ha invitato a valutare il contributo dei droni, per esempio nella consegna di materiale sanitario o per raggiungere aree urbane congestionate.

Nel dibattito, moderato da Anna Maria Belforte, Elisabetta Polentini, commercialista e revisore legale dell'Odcec di Roma, ha richiamato le condizioni necessarie per ridurre il ricorso alla gomma.

«Ridurre gli incentivi fiscali al trasporto su strada è una scelta miope se prima non si offrono alternative praticabili».

Per i cittadini servono servizi pubblici affidabili e collegamenti comodi; per le imprese, soluzioni che integrino strada e ferrovia. Coordinare gli investimenti nelle infrastrutture con l'organizzazione dei servizi può alleggerire la congestione urbana e facilitare il cambiamento delle abitudini di spostamento.

Nelle conclusioni Paolo Longoni, consigliere dell'istituto nazionale esperti contabili, ha ricordato che oltre l'85% del trasporto interno delle merci viaggia su gomma. La strada resta essenziale per il porta a porta, anche per la frammentazione delle imprese del settore. Per questo vanno potenziati i collegamenti tra aree industriali e poli logistici. Sulle medie

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

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

PUBBLICAZIONE: Il Tempo
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €60030.00
REACH: 168000
AUTORE: BRUNO MARRONE
PAGINA: 16
SUPERFICE: 69.00 %

> 18 novembre 2026 alle ore 0:00



e lunghe distanze, invece, servono risorse per integrare la gomma con il ferro e il mare. Digitalizzare i punti di interscambio e automatizzare i terminal di smistamento, ha concluso, può ridurre i tempi di carico e scarico.

©Riproduzione riservata

OBIETTIVO

Rendere semplice il passaggio delle merci da un mezzo all'altro

85

PER CENTO
La quota del trasporto interno delle merci viaggia su gomma e per questo vanno potenziati i collegamenti tra aree industriali e poli logistici

FORUM

Organizzato dalla Cassa di previdenza ragionieri ed esperti contabili

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

PUBBLICAZIONE: Il Tempo
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €60030.00
REACH: 168000
AUTORE: BRUNO MARRONE
PAGINA: 16
SUPERFICE: 69.00 %

> 18 novembre 2026 alle ore 0:00







MERCI
In alto un centro logistico con i container A destra in senso orario Alessandro Cattaneo (Fi), Giulia Pastorella (Azione), Andrea Casu (Pd) e Igor Iezzi (Lega)

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

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

PUBBLICAZIONE: Il Tempo
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €60030.00
REACH: 168000
AUTORE: BRUNO MARRONE
PAGINA: 16
SUPERFICE: 69.00 %

> 18 novembre 2026 alle ore 0:00





Onclusive
FERMERCI
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
> 17 novembre 2026 alle ore 23:05
> Versione Online

La sovranità dei dati: in pole per competere



Nella logistica moderna in genere e, quindi, anche in quella europea, il dato è diventato una risorsa strategica al pari delle flotte, dei magazzini e delle infrastrutture di trasporto. Ogni spedizione genera un patrimonio informativo che comprende posizione delle merci, tempi di percorrenza, consumi energetici, condizioni di trasporto, disponibilità delle risorse e rilevamenti delle performance. La capacità di essere competitivi per imprese e operatori logistici si sta rapidamente spostando nell'ambito della capacità di governare queste informazioni , che sta rapidamente diventando uno dei principali fattori di crescita.

Tuttavia, proprio la maggior digitalizzazione della supply chain di cui questi dati (e gli strumenti per controllarli) sono figli ha sollevato una domanda fondamentale: chi controlla realmente il valore generato dai dati? Se fino a pochi anni fa il problema consisteva nel raccogliere informazioni, oggi il vero problema è garantirne l'accesso, la sicurezza e la possibilità di utilizzo secondo regole trasparenti.

L'affermazione assume contorni ancor più definiti se si considera quanto le aziende di logistica affidino a fornitori terzi i servizi di digitalizzazione necessari: è in questo contesto che il concetto di sovranità dei dati assume un ruolo centrale nelle strategie europee per il futuro della logistica.

Il dato come patrimonio della filiera

L' evoluzione tecnologica che ha portato in breve tempo il settore a infarcirsi di veicoli connessi, sensori IoT, piattaforme cloud e sistemi di automazione ha moltiplicato la quantità di informazioni disponibili lungo la catena logistica.

Un trasportatore che opera con una moderna flotta telematica può conoscere in tempo reale la posizione dei mezzi, i consumi di carburante, gli stili di guida e le esigenze di manutenzione. Un terminal portuale può monitorare i movimenti dei container e prevedere possibili congestioni

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
> 17 novembre 2026 alle ore 23:05
> Versione Online

operative. Un magazzino automatizzato è in grado di raccogliere dati continui sui flussi delle merci e sull'utilizzo delle risorse.

Secondo la Strategia Europea per i Dati della Commissione Europea , l'economia continentale sta entrando in una fase in cui il valore creato dalle informazioni diventa un elemento essenziale della competitività industriale. Per la logistica significa che il vantaggio non dipende più esclusivamente dalla capacità di trasportare merci, ma anche dalla capacità di trasformare i dati in decisioni più rapide ed efficaci.

Quando il controllo dei dati diventa un problema

L'aumento della digitalizzazione ha però introdotto nuove forme di dipendenza

Molti operatori utilizzano piattaforme sviluppate da soggetti esterni per gestire flotte, magazzini o attività di monitoraggio. In diversi casi, le informazioni generate dall'operatività quotidiana finiscono all'interno di ecosistemi proprietari che rendono difficile il trasferimento dei dati verso altri fornitori o l'integrazione con servizi differenti.

Per una piccola impresa di autotrasporto, ad esempio, perdere la disponibilità dei dati storici raccolti dai propri veicoli può significare rinunciare a strumenti di analisi utili per ottimizzare consumi e manutenzione. Analogamente, un operatore logistico che non riesca ad accedere pienamente alle informazioni generate dai propri processi rischia di dipendere dalle scelte tecnologiche di soggetti terzi.

La sovranità dei dati nasce proprio come risposta a queste criticità. Non implica isolamento o chiusura dei sistemi, ma la possibilità per le imprese di mantenere il controllo sulle modalità di utilizzo delle informazioni che contribuiscono a generare.

Sicurezza e fiducia nella supply chain digitale

La questione assume una rilevanza ancora maggiore alla luce della crescente esposizione a rischi informatici.

La Direttiva NIS2 ha ampliato gli obblighi di cybersicurezza per numerosi settori strategici, compresi i trasporti e la logistica. Il principio è semplice: in un'economia sempre più connessa, la sicurezza dei dati rappresenta una condizione essenziale per garantire che le operazioni non si fermino.

Un attacco informatico che colpisce una piattaforma di gestione portuale, un operatore ferroviario o un centro logistico può infatti produrre conseguenze lungo tutta la catena di approvvigionamento. Per questo la protezione delle informazioni non deve essere considerata soltanto un tema tecnologico, ma un elemento integrante della gestione del rischio aziendale.

Proprio la capacità di dimostrare controllo, tracciabilità e protezione dei dati sta diventando un fattore distintivo nei rapporti tra partner logistici, clienti industriali e autorità pubbliche.

Un'opportunità per le piccole e medie imprese

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
> 17 novembre 2026 alle ore 23:05
> Versione Online

La sovranità dei dati viene spesso associata alle grandi piattaforme digitali, ma potrebbe rivelarsi particolarmente importante per le PMI che rappresentano la struttura portante della logistica europea.

Grazie alle nuove regole introdotte da Data Act e Data Governance Act , le imprese più piccole possono accedere a strumenti che favoriscono la condivisione sicura delle informazioni e riducono il rischio di essere escluse dagli ecosistemi digitali dominati dai grandi operatori.

L'emergere di iniziative come Gaia-X e dei Data Space europei va proprio in questa direzione. L'obiettivo è costruire ambienti interoperabili nei quali i dati possano essere condivisi mantenendo trasparenza, controllo e fiducia tra le parti coinvolte.

La competitività passa dal controllo del dato

Per lungo tempo il successo nella logistica è stato misurato attraverso indicatori tradizionali come tempi di consegna, capacità di carico o ottimizzazione delle rotte. Questi elementi continueranno naturalmente a essere importanti, ma nei prossimi anni saranno sempre più influenzati dalla qualità delle informazioni disponibili.

Le imprese che sapranno raccogliere, proteggere e valorizzare i propri dati avranno una maggiore capacità di prevedere criticità, ottimizzare risorse e sviluppare servizi innovativi. Al contrario, chi considererà il dato un semplice sottoprodotto dell'attività operativa rischierà di perdere progressivamente capacità decisionale e autonomia.

La sovranità dei dati rappresenta quindi molto più di una questione normativa o tecnologica. È un elemento destinato a influenzare direttamente la competitività della logistica europea, determinando la capacità degli operatori di governare la trasformazione digitale anziché subirla.

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

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €10909.89
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 17 novembre 2026 alle ore 9:40
> Versione Online

Meloni, 'blue economy da record ma c'è ancora grande potenziale da esprimere'



"In questi anni l'impatto dell'economia del mare sul prodotto interno lordo è cresciuto del 50% e il settore ha tagliato diversi record in termini di export cantieristico, di movimentazione merci, di trasporto passeggeri.

Però io sono convinta che questo settore abbia ancora un potenziale immenso da esprimere.

Penso alla cantieristica, alla nautica, alla portualità, alla logistica, ma anche alle nuove frontiere della dimensione subacquea, delle tecnologie applicate al mare, ambiti nei quali l'Italia esprime già eccellenze riconosciute a livello mondiale, ma dove possiamo e dobbiamo fare molto di più". Lo ha affermato la presidente del Consiglio Giorgia Meloni, intervenuta con un videomessaggio a Best, il summit della blue economy promosso da Blue Media a Genova.

"Il mare - ha spiegato - è una risorsa strategica, sostiene l'export, garantisce gli approvvigionamenti, alimenta le filiere produttive, offre opportunità di lavoro e di crescita. Siamo partiti da questa consapevolezza per costruire una politica del mare che fosse in grado di unire competenze, risorse e visione".

"Il piano del mare - ha continuato Meloni - ci ha portato a un risultato significativo: la legge per la valorizzazione della risorsa mare, il primo provvedimento organico dedicato a questo settore". "La geografia - ha poi concluso - ci offre un vantaggio unico. Essere una piattaforma al centro del Mediterraneo, fulcro di uno spazio strategico per gli scambi commerciali, le rotte energetiche e gli equilibri globali. La nostra sfida è rafforzare sempre di più questo ruolo, investendo nelle infrastrutture, nelle interconnessioni e nell'innovazione".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

PUBBLICAZIONE: Il Sole 24 Ore
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €2350.00
REACH: 679000
AUTORE: N.D.
PAGINA: 29
SUPERFICE: 1.00 %
> 18 novembre 2026 alle ore 0:00



UMANA, 2.500 POSTI PER NATALE

Per il Natale 2026, Umana offre oltre 2.500 opportunità di lavoro in Italia, dalla logistica ai negozi, passando per il mondo della moda e i servizi alla persona. In questo periodo, come ogni anno, si presentano nuove occasioni per entrare nel mondo del lavoro: Umana lancia la campagna di recruiting su scala nazionale, con più di 2.500 posizioni aperte in tutta Italia per il periodo che va dal Black Friday (27 novembre) fino alle festività di fine anno. Di più su www.ilsole24ore.com

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

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.13
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 17 novembre 2026 alle ore 11:41
> Versione Online

Al via il nuovo polo logistico di Daikin a Castel San Giovanni sotto gestione di Ceva Logistics



Esteso su 50mila metri quadrati, potrebbe ampliarsi entro il 2030 con nuovi spazi per 30mila metri quadrati di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY

17 Novembre 2026

Ceva Logistics ha annunciato di avere potenziato la propria capacità operativa in Italia con un nuovo magazzino di 50.000 metri quadrati a Castel San Giovanni, vicino a Piacenza.

Il polo, di proprietà di Ctp (dopo l'acquisizione dallo sviluppatore Vld del gruppo Fbh), sarà dedicato alle attività logistiche per Daikin, specialista nei sistemi di riscaldamento, ventilazione e climatizzazione (Hvac), offrendo all'azienda giapponese capacità aggiuntiva per sostenere la crescita futura.

La struttura – ha commentato Claudio Boschetti, responsabile Contract Logistics Product per l'Italia di Ceva Logistics – “ci consentirà di offrire al nostro cliente

una maggiore capacità operativa e soluzioni logistiche flessibili, pensate per accompagnarne la crescita nel lungo periodo. Allo stesso tempo, il trasferimento

graduale delle attività testimonia il nostro impegno nel garantire continuità operativa, affidabilità e standard di servizio elevati in ogni fase della supply chain”

Secondo quanto emerso nei passaggi autorizzativi che hanno preceduto la realizzazione del polo, Daikin – già presente a Castel San Giovanni dal 2021 – punta a creare nella località piacentina il suo hub per l'intero Sud Europa, tramite lo sviluppo in due fasi (la prima da 50mila metri quadrati la seconda da 25mila metri quadrati) di un nuovo impianto, dal valore stimato di 60 milioni di euro. A giugno 2025 era stata indicata per la conclusione della prima tranche di lavori la metà del 2026, mentre per la seconda si stimava l'avvio nel primo trimestre 2027 e il termine a metà del 2030. L'obiettivo allora dichiarato era quello di incrementare le movimentazioni – attualmente pari a circa

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

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.13
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 17 novembre 2026 alle ore 11:41
> Versione Online

2,36 milioni di pezzi – con capacità per ulteriori 2,5 milioni di pezzi in entrata e in uscita (per 440mila metri cubi), grazie alla attività di 60 nuovi addetti in magazzino e 10 in ufficio.

Per Ceva Logistics, il progetto si inserisce nel percorso di ampliamento della partnership europea con Daikin, in cui rientra anche la gestione di un nuovo magazzino di 27.000 metri quadrati a Tórtola de Henares, in Spagna. Relativamente all'Italia, per l'operatore logistico parte del gruppo Cma Cgm l'inaugurazione del nuovo polo porta la rete a contare complessivamente33 strutture, per una superficie totale di 526.000 metri quadrati sul territorio nazionale

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
> 17 novembre 2026 alle ore 12:10
> Versione Online

Logistica conto terzi europeo in crescita fino al 2027



Foto: Yale

Nel 2025 il mercato europeo della logistica conto terzi ha raggiunto 229,7 miliardi di dollari (+8,1%), dopo il -20,7% del 2023 e il modesto recupero del 2024. Armstrong & Associates prevede 252 miliardi nel 2026 e 264,8 nel 2027 (+5,1%), con la gestione dei trasporti che salirebbe a 135,1 miliardi, circa il 51% del totale.

Il magazzinaggio e la distribuzione a valore aggiunto

valgono

57,3 miliardi di dollari (+7,6%), circa un quarto del mercato europeo. Cresce ogni anno dal 2016 e dovrebbe arrivare a 63,9 miliardi, ma nel 2027 il suo aumento (+3,1%) sarebbe inferiore a quello del mercato complessivo.

In Italia l'Osservatorio del Politecnico di Milano stima per il 2026 un fatturato di 117,7 miliardi di euro con un +4% nominale, e conta 38 fusioni e acquisizioni nei primi dieci mesi dell'anno.

Nel 2025 il mercato europeo della logistica conto terzi è cresciuto più di quello statunitense , che però ha una dimensione molto superiore . Il confronto si ricava dai tre rapporti che Armstrong & Associates (A&A) ha pubblicato nel corso del 2026: quello mondiale, "Retraced", aggiornato a ottobre; quello europeo, "Consolidation and Disruption", diffuso il 12 novembre; quello sugli Stati Uniti, "Reshaping", uscito a giugno. Nel rapporto mondiale il Nord America vale va 376,5 miliardi di dollari (336,2 miliardi di euro) nel 2025, circa 1,64 volte il mercato europeo, mentre per l'intero mercato globale la società di ricerca statunitense prevede nel 2027 una crescita del 6,9%.

Le differenze tra le due sponde dell'Atlantico riguardano anche i fattori di rischio. Il rapporto mondiale descrive le spedizioni internazionali nordamericane come legate soprattutto alle importazioni e quindi esposte in modo diretto al trattamento doganale delle merci, dalla classificazione al valore fino all'origine. Lo spostamento delle forniture verso il Messico apre opportunità per il trasporto

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

transfrontaliero e, nello stesso tempo, complica la gestione dei flussi. In Europa la politica tariffaria statunitense agisce invece per via indiretta, sull'economia delle rotte e sulla riorganizzazione dei traffici. Negli Stati Uniti, A&A segnala inoltre la concorrenza per i terreni industriali tra grandi magazzini e data center. Per confrontare le aree geografiche, lo studio aggrega la gestione dei trasporti nazionali e il trasporto dedicato su contratto

Il rapporto europeo conferma la ripresa dopo il crollo del 20,7% del 2023 e il modesto aumento dell' 1,7% del 2024. Nel 2025 il mercato ha raggiunto 229,7 miliardi di dollari (205,1 miliardi di euro), con un aumento dell'8,1%. La crescita dovrebbe accelerare al 9,7% nel 2026, a 252 miliardi di dollari (225 miliardi di euro), e rallentare al 5,1% nel 2027, quando il mercato toccherebbe 264,8 miliardi (236,4 miliardi di euro). I ricavi della logistica conto terzi equivalgono al 10,2% dei costi logistici europei, una quota vicina alla media mondiale del 10%. Per A&A il peso relativamente contenuto dell'Europa nel mercato globale dipende soprattutto dal ciclo industriale e dalla composizione delle attività, più che da un minore ricorso all'esternalizzazione.

La gestione dei trasporti resta a centro del mercato europeo. Nel 2025 valeva 113 miliardi di dollari (100,9 miliardi di euro), il 49,2% del totale, e nel 2027 dovrebbe salire a 135,1 miliardi (120,6 miliardi di euro), circa il 51%: è il segmento che, secondo l'analisi, guiderà la crescita. Lo stoccaggio e la distribuzione a valore aggiunto, che A&A identifica con la contract logistics europea, ha generato nel 2025 ricavi per 57,3 miliardi di dollari (51,2 miliardi di euro), con un aumento del 7,6%. Pesa circa un quarto del mercato, il 24,9%, ed è cresciuto ogni anno dal 2016 al 2025, con un tasso medio annuo del 4,4%, sostenuto dalla gestione degli ordini del commercio elettronico e dalla domanda di magazzini più vicini ai clienti. Il segmento dovrebbe raggiungere 62 miliardi di dollari nel 2026 e 63,9 miliardi nel 2027 (57,1 miliardi di euro), con un aumento del 3,1% nell'ultimo anno, inferiore a quello dell'intero mercato, e la sua quota scenderebbe al 24,1%. Dal 2023 è il secondo segmento, davanti alle spedizioni internazionali, che nel 2025 hanno recuperato il 10,8% a 56,1 miliardi di dollari (50,1 miliardi di euro), restando però il 36,9% sotto il picco del 2021.

Negli Stati Uniti il mercato della logistica conto terzi ha raggiunto nel 2025 i 323,4 miliardi di dollari (288,7 miliardi di euro), il 40,8% in più dell'Europa, con una crescita del 5%. Più alto è anche il peso sui costi logistici, pari al 12,71%, circa due punti e mezzo sopra il dato europeo. La gestione dei trasporti nazionali , da sola, vale 128,3 miliardi di dollari (114,6 miliardi di euro) e insieme ai 32 miliardi del trasporto dedicato su contratto porta la gestione dei trasporti a 160,3 miliardi. Le spedizioni internazionali arrivano a 85,9 miliardi, il magazzinaggio e la distribuzione a valore aggiunto a 72,7 miliardi (64,9 miliardi di euro), con un aumento del 4,4%, mentre A&A conta a parte 4,5 miliardi di software per la contract logistics. Lo stoccaggio statunitense supera quello europeo del 26,9% in valore assoluto, ma pesa meno nel mercato nazionale: il 22,5%, contro il 24,9% europeo. Il rapporto prevede una crescita di tutti e quattro i segmenti nel 2026 e nel 2027.

In Italia i principali dati arrivano dall'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano, presentato il 12 novembre 2026. Per il 2026 l'Osservatorio stima il fatturato delle aziende italiane di logistica conto terzi in 117,7 miliardi di euro, con una crescita del 4% nominale rispetto al 2025 che si riduce allo 0,6% in termini reali. Alla presentazione è emersa la pressione sui margini, per i rincari dei fattori produttivi a fronte di una domanda sostanzialmente stabile. Il dato non si può affiancare a quelli di A&A, perché misura il fatturato dell'intera filiera italiana e non un segmento del mercato europeo. Nei primi dieci mesi del 2026 l'Osservatorio ha contato 38 operazioni di fusione e acquisizione che hanno coinvolto aziende italiane della logistica, contro le 48 dell'intero 2025 e le 40

di ciascuno dei due anni precedenti. Dieci riguardano l'integrazione di spedizionieri o lo sviluppo di terminal portuali, le altre 28 soprattutto il rafforzamento delle reti sul territorio.

Anna Maria Boidi

© 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: shippingitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €72.34
REACH: 5869
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 178433.94
AUTORE:
URL: www.shippingitaly.it
> 17 novembre 2026 alle ore 11:21
> Versione Online

Molto shipping nell'ennesimo pacchetto di sanzioni europee antirusse



Nel nuovo elenco armatori, gestori navali, assicuratori e reti finanziarie che sostengono la flotta ombra di Mosca L'Unione Europea ha imposto una nuova serie di sanzioni contro armatori, gestori navali, assicuratori e reti finanziarie che sostengono la flotta ombra russa, ampliando i suoi sforzi per smantellare l'infrastruttura marittima alla base delle esportazioni di petrolio russo.

Le misure annunciate lunedì aggiungono 12 persone e 101 entità alla lista delle sanzioni dell'UE, tra cui società con sede negli Emirati Arabi Uniti, in Oman, alle Seychelles e in Cina che, secondo Bruxelles, sono coinvolte nel trasporto o nel commercio di petrolio russo.

Le ultime sanzioni vanno oltre le singole petroliere e prendono di mira le società e le persone che possiedono, gestiscono, assicurano e finanziano le loro operazioni. Tra i sanzionati figurano i cittadini russi Igor Konfino e Daniil Mosin, identificati dall'UE come dirigenti di White Agate Marine, Citrine Marine e Serpentine Marine, società proprietarie di navi già soggette a sanzioni europee.

Secondo la Gazzetta ufficiale dell'UE , diverse di queste navi erano precedentemente di proprietà del colosso armatoriale russo Sovcomflot o di società collegate. L'UE afferma che le strutture di proprietà e gestione mantengono legami con Sovcomflot pur operando con petroliere impegnate in pratiche di trasporto marittimo ad alto rischio.

Le sanzioni prende di mira anche una rete di società con sede a Dubai coinvolte nel trasporto di petrolio russo, tra cui Lidoil Dmcc, Spikoil Dmcc, Lynx Ship Management, Stalwart Shipmanagement, Grace Shipmanagement e Greenlight Shipmanagement. Secondo funzionari dell'UE, Lidoil gestisce petroliere che trasportano petrolio greggio e prodotti petroliferi russi tramite società di comodo, mentre Spikoil gestisce le navi per suo conto. Le informazioni contenute negli elenchi rivelano anche

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

i legami finanziari che sostengono tali operazioni. La Lead Capital, con sede a Mosca e affiliata di Lidoil, è stata sanzionata per aver contribuito a raccogliere finanziamenti in Russia a sostegno della rete di petroliere.

Un altro obiettivo è rappresentato dalle assicurazioni marittime.

L'UE ha designato la Balance Insurance, con sede a Mosca, che, a suo dire, ha fornito copertura assicurativa alla petroliera Garuda, una nave precedentemente sanzionata per pratiche di navigazione ad alto rischio durante il trasporto di petrolio greggio russo. L'inclusione di una compagnia assicurativa evidenzia lo sforzo volto a limitare i servizi che consentono alle petroliere sanzionate di rimanere operative, anche quando le singole navi sono già state inserite nella lista nera.

Bruxelles ha inoltre sanzionato la Jsc Petersburg Oil Terminal, che gestisce un terminal petrolifero nella regione di San Pietroburgo, estendendo le misure alle infrastrutture a supporto delle esportazioni energetiche russe.

Le designazioni marittime rientrano in un pacchetto di sanzioni più ampio che prende di mira i settori energetico e finanziario della Russia. Quasi 50 banche e istituzioni finanziarie russe sono state inoltre aggiunte alla lista, nell'ambito degli sforzi dell'UE per limitare l'accesso di Mosca ai finanziamenti.

In base a tali misure, le persone fisiche e le società designate sono soggette al congelamento dei beni, mentre alle persone fisiche e alle imprese dell'UE è vietato mettere a loro disposizione, direttamente o indirettamente, fondi o risorse economiche. Le persone incluse nell'elenco sono inoltre soggette al divieto di ingresso nell'UE.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

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

PUBBLICAZIONE: ilgiornaledellalogistica.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 10636.57
AVE: €2.13
AUTORE:
REACH: 349
URL: ilgiornaledellalogistica.it
> 17 novembre 2026 alle ore 9:04
> Versione Online

CEVA Logistics: nuovo hub di 50.000 mq a Castel San Giovanni (Piacenza)



Si trova a Castel San Giovanni, vicino a Piacenza, il nuovo hub logistico di 50.000 metri quadrati di CEVA Logistics . Situata in uno dei principali corridoi logistici italiani, la struttura sarà dedicata alle attività di

Daikin, azienda specializzata nei sistemi di riscaldamento, ventilazione e climatizzazione (HVAC), consolidando ulteriormente la collaborazione di lunga data tra le due aziende e garantendo la capacità operativa necessaria a sostenere la crescita futura di Daikin.

Il progetto si inserisce nel percorso di ampliamento della partnership europea tra CEVA e Daikin, a seguito dell'inaugurazione, all'inizio di quest'anno, di un nuovo magazzino di 27.000 metri quadrati a Tórtola de Henares, in Spagna.

Un hub strategico per sostenere la crescita futura Il polo beneficia di una posizione strategica all'interno di uno dei principali corridoi logistici italiani, che rappresenta uno snodo fondamentale per la distribuzione delle merci a livello nazionale. La nuova sede consentirà a CEVA Logistics di ottimizzare ulteriormente i processi operativi e di gestire la futura crescita dei volumi, mantenendo al contempo la flessibilità necessaria per rispondere alle esigenze in continua evoluzione della supply chain del cliente.

Claudio Boschetti, Contract Logistics Product Head, Italy di CEVA Logistics, ha dichiarato: "Questa struttura ci consentirà di offrire al nostro cliente una maggiore capacità operativa e soluzioni logistiche flessibili, pensate per accompagnarne la crescita nel lungo periodo. Allo stesso tempo, il trasferimento graduale delle attività testimonia il nostro impegno nel garantire continuità operativa, affidabilità e standard di servizio elevati in ogni fase della supply chain".

Un impegno di lungo periodo nel mercato italiano L'apertura della nuova struttura è sostenuta da un contratto di locazione pluriennale sottoscritto con CTP, proprietario e sviluppatore dell'immobile

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

logistico.

PUBBLICAZIONE: UominieTrasporti.it
PAESE: ITA **VISITE MENSILI:** 67545.01
TIPOLOGIA: Web **AUTORE:**
REACH: 2221 **URL:** www.uominietrasporti.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
> 17 novembre 2026 alle ore 14:52 > Versione Online

Autotrasporto, dai piccoli vettori del Sud un appello all'unità: «Ripartiamo dalle imprese e cambiamo metodo»

La redazione di Uomini e Trasporti ha ricevuto una lettera dal Coordinamento Autotrasportatori Autonomi firmata da Anna Katia Caputo. Il nuovo organismo, che ancora non ha una forma giuridica definita, si è costituito all'indomani delle proteste di piazza che nelle scorse settimane hanno coinvolto le imprese di autotrasporto del Mezzogiorno. Riunisce aziende di Basilicata, Calabria, Puglia, Molise e Campania e interviene […]



La redazione di Uomini e Trasporti ha ricevuto una lettera dal Coordinamento Autotrasportatori Autonomi firmata da Anna Katia Caputo. Il nuovo organismo, che ancora non ha una forma giuridica definita, si è costituito all'indomani delle proteste di piazza che nelle scorse settimane hanno coinvolto le imprese di autotrasporto del Mezzogiorno. Riunisce aziende di Basilicata, Calabria, Puglia, Molise e Campania e interviene nel dibattito sulle regole del settore, rivendicando il ruolo svolto dai piccoli vettori nelle recenti mobilitazioni.

A suscitare la reazione è stato il nostro articolo sul convegno «Autotrasporto, esperienze europee a confronto», organizzato da Assotir presso la Biblioteca del Senato, durante il quale sono stati analizzati i modelli normativi di Francia e Spagna, con particolare attenzione ai rapporti tra committenza e vettori, alla subvezione e alla tutela delle imprese rispetto all'aumento dei costi.

Pubblichiamo di seguito integralmente la lettera

Leggendo il resoconto sul vostro articolo sul convegno «Autotrasporto, esperienze europee a confronto» organizzato presso la Biblioteca del Senato e che ha visto tra i protagonisti Assotir, si assiste ad una ricostruzione dei fatti che merita alcune doverose precisazioni, soprattutto per rispetto della verità storica e di chi, nelle scorse settimane, ha messo in gioco la propria azienda e la propria faccia nelle piazze ed ai tavoli istituzionali.

L'associazione mette a confronto i modelli europei (Francia e Spagna) e denuncia lo squilibrio contrattuale tra grandi operatori e piccoli vettori. Nel mirino l'assenza di proporzionalità tra fatturato e

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

subappalto.

1. Il mito della fuel surcharge e il silenzio prima dello sciopero Fa specie leggere oggi richiami accorati alla necessità di sanzioni, costi minimi e tutele reali contro il caro gasolio da parte di un mondo associativo che, fino alla vigilia dello sciopero, non aveva correttamente affrontato in modo strutturale le problematiche legate al carburante. Per lungo tempo diverse associazioni di categoria hanno liquidato le richieste della base sostenendo che la clausola della fuel surchargefosse di per sé sufficiente a risolvere il problema, ignorando sistematicamente ciò che ogni trasportatore viveva sulla propria pelle: senza controlli, sanzioni e strumenti coercitivi, l'adeguamento restava lettera morta di fronte allo strapotere della committenza e della sub-vezione selvaggia. Che oggi si scopra improvvisamente che le norme senza sanzioni non bastano suona come una tardiva ammissione di quanto denunciato in solitaria dai vettori in protesta.

2. L'incontro con il MIT del 20 ottobre 2026: il vero punto di svolta. Le criticità oggi sbandierate nei convegni — dallo squilibrio contrattuale nella filiera alla necessità di regole stringenti su sub-vezione e reale copertura dei costi d'esercizio — giacciono sui tavoli permanenti del Ministero da anni, senza che mai si fosse arrivati a una sintesi risolutiva. Se oggi queste tematiche sono finalmente al centro dell'agenda politica con un livello di dettaglio e compiutezza mai visti prima, una buona parte del merito va attribuito alla determinazione e alla chiarezza con cui i portavoce dei trasportatori di diverse regioni del Mezzogiorno hanno rappresentato la categoria nell'incontro del 20 ottobre 2026 con il MIT davanti al Ministro Salvini, al Viceministro Rixi e ai vertici apicali del Ministero e continuato a rappresentare nel successivo incontro del 28 ottobre 2026 nella sede romana. In quelle sedi, senza filtri né mediazioni al ribasso, sono stati portati sul tavolo tutti i nodi strutturali del settore, costringendo le istituzioni a confrontarsi con la realtà concreta delle imprese.

3. Un risveglio tardivo e sospetto. Appare, pertanto, quantomeno fuori tempo massimo — per non dire sospetto — che questa improvvisa accelerazione e questo rinnovato attivismo su dossier rimasti dormienti per anni si siano "risvegliati" proprio adesso, dietro la spinta di associazioni rimaste a loro volta assopite mentre le imprese venivano stritolate dai costi ed a queste veniva caldamente suggerita l'escogita della concorrenza come giustificazione di questo problema. Mentre altri Stati Europei da tempo hanno trovato il modo di superare il nodo concorrenza, le associazioni nostrane se ne sono fatte scudo. Anche se talune problematiche sono state argomento degli Stati Generali dell'Autotrasporto, il tempismo, purtroppo, è stato pessimo in quanto si tratta di situazioni denunciate da anni e lasciate incancrenire.

Si invoca oggi «l'unità sui contenuti tra le associazioni», ma i contenuti veri — quelli che hanno sbloccato l'impasse e aperto l'attuale fase di confronto — sono stati portati avanti da chi ha avuto il coraggio di scendere in strada e sedersi al tavolo del MIT del 20 e 28 ottobre con proposte concrete, non da chi oggi tenta di intestarsi a posteriori una battaglia che fino a poche settimane fa riteneva superflua.

Detto questo, lo scontro sterile non giova a nessuno e il momento storico impone maturità. La porta dei trasportatori autonomi resta aperta a un confronto sincero e costruttivo con tutti, a patto che cambi radicalmente il metodo: le sigle rappresentative devono imparare ad ascoltare molto di più le reali istanze operative di chi sta sulla strada tutti i giorni, a partire dai piccoli vettori. Sono proprio le micro e piccole imprese – l'ossatura vera dell'autotrasporto italiano — a pagare il prezzo più alto delle distorsioni del mercato: solo rimettendo queste ultime al centro dell'agenda si potrà costruire quella vera unità d'intenti di cui il settore ha disperatamente bisogno.

PUBBLICAZIONE: shipmag.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 1631
VISITE MENSILI: 49602.38
AUTORE:
URL: www.shipmag.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
> 18 novembre 2026 alle ore 5:59
> Versione Online

Container, la capacità globale supera i 21,6 milioni di teu

Cresce ancora l'offerta nei servizi di linea regolari (+0,8% su ottobre e +1,4% su base annua), mentre la flotta mondiale tocca quota 32,8 milioni di teu



Cresce ancora l'offerta nei servizi di linea regolari (+0,8% su ottobre e +1,4% su base annua), mentre la flotta mondiale tocca quota 32,8 milioni di teu

Pechino – La capacità offerta dai servizi di linea container a livello mondiale ha raggiunto i 21,6 milioni di teu a novembre 2026, segnando una progressione dello 0,8% rispetto a ottobre e dell' 1,4% su base annua . Il dato conferma la costante espansione dell'offerta nel trasporto marittimo containerizzato, in uno scenario di mercato ancora fortemente condizionato dalla riallocazione delle navi lungo le principali rotte commerciali internazionali.

Sul fronte strutturale, la flotta globale ha raggiunto complessivamente i 32,8 milioni di teu , a cui si affianca un portafoglio ordini dei cantieri navali pari a ulteriori 14,9 milioni di teu . Si tratta di un volume particolarmente significativo — oltre il 45% della capacità attualmente in esercizio — che anticipa una massiccia ondata di consegne nei prossimi anni, destinata a ridefinire gli equilibri tra domanda e offerta sul mercato globale.

L'analisi di novembre 2026 fotografa la distribuzione della capacità sui dieci principali corridoi commerciali , mettendo a confronto i servizi programmati a novembre 2025, ottobre 2026 e novembre 2026. L'evoluzione degli itinerari e il progressivo aumento del tonnellaggio disponibile restano quindi elementi centrali nelle strategie delle compagnie di navigazione, chiamate a bilanciare la crescita dell'offerta e ad adeguare i propri network ai mutamenti della domanda mondiale.

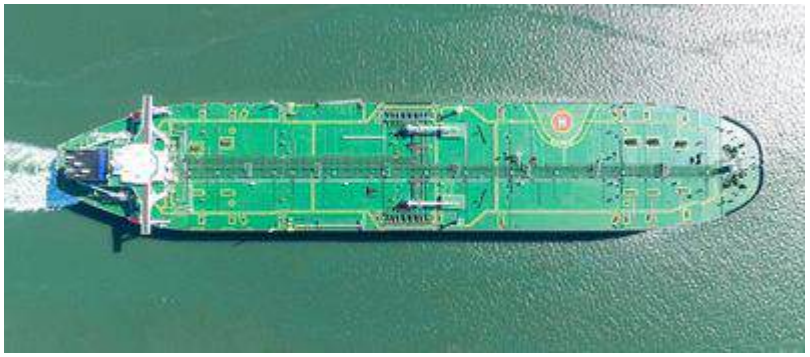
L'articolo proviene da Shipmag .

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
> 17 novembre 2026 alle ore 8:40
> Versione Online

Volare Shipping compra da Trafigura la settima superpetroliera per 210 milioni

L'operazione sarà finanziata con liquidità disponibile e leasing a lungo termine



L’operazione sarà finanziata con liquidità disponibile e leasing a lungo termine

Singapore – Volare Shipping ha concordato l’acquisto di una superpetroliera Vlcc di nuova generazione, dotata di scrubber, da una società affiliata a Trafigura Maritime Logistics, suo azionista di maggioranza indiretto, per 210 milioni di dollari. La nave, battezzata Veni Vidi Vici, è in prova in mare presso il cantiere cinese Hengli e sarà consegnata il 20 novembre.

Il perfezionamento è atteso entro il mese, subordinato al finanziamento e alle consuete condizioni di chiusura. L’operazione sarà finanziata con liquidità disponibile e leasing a lungo termine. Come consulente finanziario ha operato Fearnley Securities, del gruppo Astrup Fearnley.

Con la consegna, la flotta salirà a sette Vlcc in servizio, a cui si aggiungeranno otto nuove costruzioni attese tra il 2027 e il 2028. Quotata su Euronext Growth Oslo dal 5 ottobre e gestita commercialmente dal braccio navale di Trafigura, la società punta su una crescita “disciplinata”, ha spiegato l’amministratore delegato Alexandre Duff, sottolineando l’acquisto a una valutazione interessante e l’obiettivo di avere una delle flotte più giovani del settore.

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

PUBBLICAZIONE: allestimenti-trasporti.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: 0.00
REACH: 0
CATEGORIA DEL SITO WEB:
VISITE MENSILI:
AUTORE: Meta Time
URL: allestimenti-trasporti.it
> 17 novembre 2026 alle ore 17:21
> Versione Online

Scania, tre trattori elettrici per l'Acqua Sant'Anna



Una logistica più efficiente, competitiva e green: è questo l'obiettivo del progetto di Acqua Sant'Anna , una delle principali realtà italiane nel settore delle acque minerali, Ballario Trasporti e Scania Piemonte , che hanno messo a sistema le rispettive competenze per agevolare la transizione energetica verso soluzioni di trasporto innovative, rispettose dell'ambiente e sostenibili economicamente.

Il progetto prevede l'impiego di tre trattori BEV Scania 40 R , equipaggiati con sei pacchi batterie , pari a una capacità installata di 535 kWh (dei quali 480 kWh effettivamente utilizzabili), e di motore elettrico di 400 kW , equivalenti a circa 540 CV . Impiegati nelle attività di trasporto legate a Acqua Sant'Anna, i veicoli hanno fatto registrare un consumo medio inferiore a 1 kWh/km , con un'autonomia, in questo specifico contesto operativo, superiore ai 500 chilometri

La ricarica viene effettuata presso la sede principale di Ballario Trasporti, utilizzando anche l'energia prodotta dall' impianto fotovoltaico installato nel sito per promuovere l'impiego di energia da fonti rinnovabili nelle operazioni di trasporto . Per Ballario, società di Trinità (Cuneo) specializzata in trasporti e in logistica , il progetto rappresenta una scelta strategica che guarda al futuro del settore.

L'investimento in nuove soluzioni di movimentazione delle merci richiede, infatti, visione industriale, pianificazione e la capacità di affrontare sfide che spaziano dall'organizzazione operativa fino allo sviluppo delle infrastrutture abilitanti. Accanto alla committenza e all'operatore logistico, la Casa svedese ha svolto il ruolo di consulente a tutto campo . Lo ha fatto mettendo a disposizione il proprio patrimonio di competenze e supportando l'analisi delle missioni e l'individuazione della soluzione più adatta alle esigenze operative.

Scania Piemonte ha accompagnato il progetto in ogni fase, affiancando la società cuneese nella scelta del veicolo e garantendo l'assistenza necessaria alla sua operatività. “Oggi sempre più aziende riconoscono nel trasporto elettrico non solo una scelta responsabile dal punto di vista ambientale, ma anche un'opportunità per rafforzare la propria competitività. Scania vuole accompagnare questa evoluzione sviluppando, insieme alle aziende che condividono questa visione,

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

soluzioni concrete che consentano agli attori della filiera logistica di mantenere un ruolo rilevante in futuro", ha dichiarato Fredrik Swartling , Amministratore Delegato di Scania Italia.

Leggi Allestimenti & Trasporti ! Per abbonarti o ricevere maggiori informazioni clicca qui: https://allestimenti-trasporti.it/richiesta-informazioni/

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
> 17 novembre 2026 alle ore 11:08 **> Versione Online**

Porto di Amburgo, il traffico merci nei primi nove mesi del 2026 cala del 2,6%

La ripresa estiva non basta a colmare il ritardo accumulato nella prima parte dell'anno tra scioperi, cantieri nei terminal e tensioni energetiche legate al conflitto in Iran

Amburgo – Il porto di Amburgo archivia i primi nove mesi del 2026 con 84,5 milioni di tonnellate di merci movimentate, segnando una flessione del 2,6% su base annua . Il dato risente delle difficoltà del primo semestre, solo in parte compensate dalla ripresa registrata nel terzo trimestre. Sul bilancio pesano il maltempo di inizio anno , gli scioperi , gli interventi di ammodernamento dei terminal e la volatilità energetica legata alla guerra in Iran .

Nel dettaglio, il traffico container si è attestato a 6,1 milioni di TEU , in calo del 2,8% rispetto allo stesso periodo del 2025 (-2,6% in tonnellaggio), ma con un netto miglioramento nel terzo trimestre. Sul fronte geografico emergono segnali contrastanti: i traffici con gli Stati Uniti restano penalizzati dalle barriere commerciali (-9,8%), mentre gli scambi con la Cina , primo partner commerciale dello scalo tedesco, hanno quasi recuperato i livelli dello scorso anno (-0,6%). In crescita invece i flussi con Finlandia (+15,7%) , Singapore (+9,3%) , India (+7,8%) e Sri Lanka (+3,7%) .

Il comparto delle rinfuse ha raggiunto complessivamente 23,9 milioni di tonnellate (-2,6%). All'interno del segmento prosegue la crescita delle rinfuse secche (+1,7%) , trainate dalla ripresa delle esportazioni di cereali e delle importazioni di minerali, che hanno parzialmente bilanciato la flessione delle rinfuse liquide (-13,3%) . Da aprile, infatti, le tensioni sui mercati energetici globali legate al conflitto in Iran hanno ridotto le importazioni tedesche di prodotti petroliferi, favorendo la produzione delle raffinerie interne.

Inversione di tendenza infine per le merci varie convenzionali , che chiudono i nove mesi in territorio positivo a 853.000 tonnellate (+2,0%) grazie al buon andamento nella movimentazione di macchinari e veicoli. Secondo la Hamburg Port Authority , i cantieri in corso nei terminal container rallentano temporaneamente l'operatività ma gettano le basi per rafforzare la competitività dello scalo nel lungo periodo.

L'articolo proviene da Shipmag .

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

PUBBLICAZIONE: rivistalogisticaetrasporti.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.55
REACH: 50
CATEGORIA DEL SITO WEB:
VISITE MENSILI: 1545.52
AUTORE:
URL: www.trucknews.it
> 17 novembre 2026 alle ore 15:04
> Versione Online

Scania, Ballario Trasporti e Acqua Sant'Anna: il trasporto in elettrico Scania per una logistica più responsabile



A Vinadio, presso la sede di Acqua Sant'Anna, una partnership di filiera si concretizza attraverso l'introduzione di tre veicoli elettrici Scania, a supporto dell'evoluzione del trasporto merci verso soluzioni operative all'avanguardia. La transizione energetica del trasporto merci è una delle principali sfide che il settore dovrà affrontare nei prossimi anni. Per vincerla servono soluzioni all'avanguardia e una collaborazione sempre più stretta tra tutti gli attori coinvolti nella catena del valore. Ne è un esempio il progetto di Acqua Sant'Anna, Ballario Trasporti e Scania Piemonte, che mette a sistema le competenze dei tre partner per rendere la logistica più efficiente e competitiva

Acqua Sant'Anna è una delle principali realtà italiane nel settore delle acque minerali. Nel tempo ha sviluppato un approccio orientato all'innovazione e al miglioramento continuo, principi che trovano applicazione anche nella gestione della logistica e del trasporto merci. Infatti, da qui nasce la collaborazione con Ballario Trasporti e Scania.

“Per Acqua Sant'Anna l'attenzione a soluzioni responsabili non è una novità, ma un impegno da sempre prioritario che si protrae nel tempo”, commenta Luca Cheri, Amministratore Delegato Acqua Sant'Anna. “Da anni perseguiamo una visione orientata all'innovazione nella logistica, investendo e scegliendo al nostro fianco partner d'eccellenza che condividono i nostri stessi valori. Questa collaborazione con Ballario Trasporti e Scania per l'introduzione dei nuovi veicoli elettrici rappresenta la naturale evoluzione di un percorso di filiera volto a rendere la nostra logistica pronta a raccogliere le sfide del futuro ”.

Per Ballario, il progetto rappresenta una scelta strategica che guarda al futuro del settore. L'investimento in nuove soluzioni di trasporto richiede infatti visione industriale, pianificazione e la capacità di affrontare sfide che spaziano dall'organizzazione operativa fino allo sviluppo delle infrastrutture necessarie.

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

PUBBLICAZIONE: rivistalogisticaetrasporti.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB:
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 1545.52
AVE: €0.55
AUTORE:
REACH: 50
URL: www.trucknews.it
> 17 novembre 2026 alle ore 15:04
> Versione Online

Nel dettaglio, il progetto prevede l'impiego di tre trattori stradali elettrici Scania 40 R A4x2NB, equipaggiati con sei pacchi batterie per una capacità energetica installata di 535 kWh (capacità utilizzabile 480 kWh) e una potenza di 400 kW, pari a circa 540 CV. Impiegati nelle attività di trasporto legate a Acqua Sant'Anna, i mezzi hanno registrato un consumo medio inferiore a 1 kWh/km, con un'autonomia in questo specifico contesto operativo superiore ai 500 km. La ricarica viene effettuata presso la sede principale di Ballario Trasporti, utilizzando anche l'energia prodotta dall'impianto fotovoltaico presente nel sito, favorendo l'impiego di energia da fonti rinnovabili nelle operazioni di trasporto.

Accanto alla committenza e all'operatore logistico, Scania si è dimostrata un consulente di fiducia che ha messo a disposizione il proprio patrimonio di competenze e ha supportato l'analisi delle missioni e l'individuazione della soluzione più adatta alle esigenze operative. Scania Piemonte ha accompagnato il progetto in ogni fase, affiancando il cliente nella scelta del veicolo e garantendo l' assistenza necessaria alla sua operatività.

Più che un progetto tecnologico, questa esperienza rappresenta un esempio concreto di come la responsabilità condivisa possa accelerare il percorso di trasformazione del trasporto merci, creando valore per l'intera filiera e contribuendo all'evoluzione del sistema logistico e alla sua competitività.

calendar_month

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
> 17 novembre 2026 alle ore 10:41
> Versione Online

Ballario elettrifica l’autotrasporto di acqua minerale

Ballario Trasporti impiega tre trattori elettrici Scania 40 R per il trasporto dell’acqua minerale di Acqua Sant’Anna a Vinadio. Autonomia dichiarata superiore a 500 chilometri e ricarica presso la sede del trasportatore, anche con energia fotovoltaica.



A Vinadio, presso la sede di Acqua Sant'Anna, il trasporto dell'acqua minerale passa all'elettrico con tre trattori stradali Scania 40 R A4x2NB impiegati da Ballario Trasporti con la collaborazione di Scania Piemonte. L’amministratore delegato di Acqua Sant’Anna, Luca Cheri, lega l’introduzione dei veicoli elettrici agli investimenti e alla scelta dei fornitori compiuti negli anni, definendola la “naturale evoluzione di un percorso di filiera”. Per Ballario Trasporti, l’investimento richiede la pianificazione dei turni e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie. Un investimento di questo tipo, spiega l'azienda, richiede visione industriale e pianificazione, oltre alla capacità di gestire questioni che vanno dall'organizzazione dei turni allo sviluppo delle infrastrutture necessarie. Scania ha contribuito al passaggio dal diesel all’elettrico analizzando le attività di trasporto e individuando il veicolo più adatto. Scania Piemonte ha poi affiancato il cliente nella scelta del mezzo e garantisce l'assistenza necessaria alla sua operatività.

I trattori sono equipaggiati con sei pacchi batterie, per una capacità energetica installata di 535 kWh, di cui 480 kWh utilizzabili, e con una potenza di 400 kW, pari a circa 540 cavalli. In esercizio i camion hanno registrato un consumo medio inferiore a 1 kWh/km e un'autonomia superiore ai 500 km. La ricarica avviene presso la sede principale di Ballario Trasporti, dove i veicoli possono usare anche l'energia prodotta dall'impianto fotovoltaico del sito.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 2964
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
> 17 novembre 2026 alle ore 10:41
> 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!

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €8392.22
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE:
URL: teleborsa.ansa.it
> 17 novembre 2026 alle ore 13:30
> Versione Online

A Padova la logistica sanitaria basata su droni a idrogeno



(Teleborsa) – Entra nella fase operativa il progetto Padova Sandbox , autorizzato da ENAC : un sistema integrato che produce idrogeno verde direttamente in aeroporto per alimentare droni cargo capaci di trasportare fino a 4 kg di merci per 100 chilometri.

Dopo i test nello scalo, nel 2027 partiranno i voli sperimentali tra i poli logistici sanitari del Veneto , con l'obiettivo di realizzare Nel Veneto una rete regionale per il trasporto urgente di farmaci , campioni biologici e materiali biomedicali, basata su una flotta di droni cargo con base all'aeroporto Allegri di Padova

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, che saranno in grado di trasportare fino a 4 kg di merci per 100 chilometri.

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), che a sua volta gestisce la produzione di idrogeno mediante elettrolisi, il suo stoccaggio e il successivo rifornimento destinato al GH2 , drone cargo multicottero progettato per il trasporto di merci.

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

PUBBLICAZIONE: corrieremarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.76
REACH: 179
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 5455.22
AUTORE:
URL: www.corrieremarittimo.it
> 17 novembre 2026 alle ore 10:41
> Versione Online

Presentazione del libro: “Porti d'Italia. Innovazione logistica, sostenibilità e futuro dei territori”



NAPOLI – Che cosa accade intorno a un porto quando cambiano le rotte, le tecnologie e il modo di trasportare le merci? Da questa domanda prende forma “ Porti d'Italia. Innovazione logistica, sostenibilità e futuro dei territori” – “Dalla logistica all'energia: sostenibilità” il volume pubblicato da Guida Editore, è scritto e curato da Irina Di Ruocco , Phd in economia applicata, ingegnere civile, economista dei trasporti specializzata in infrastrutture logistica e sviluppo territoriale. La presentazione del libro è in programma lunedì 23 novembre, alle ore 18, a Napoli, negli spazi di Guida Editori, in via Bisignano 11. Accanto all'autrice interverranno Umberto Masucci, presidente di The International Propeller Clubs, Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, e Pietro Spirito, già presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

Il libro raccoglie una serie di casi studio sul settore marittimo-portuale nazionale, raccontati attraverso l'esperienza sul campo di alcuni presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. Un'analisi concreta per comprendere le dinamiche, le criticità e le prospettive strategiche degli scali italiani.

«Il libro guarda ai porti italiani attraverso i loro rapporti con le città, le infrastrutture e le attività economiche» – spiegato l'autrice, Irina Di Rocco per Corriere marittimo – «Le scelte che riguardano uno scalo hanno effetti che si estendono oltre le banchine: incidono sul lavoro, sui collegamenti ferroviari e stradali, sull'ambiente e sulla vita dei quartieri vicini. Comprendere questi legami aiuta a leggere le trasformazioni della portualità e le decisioni che ne orienteranno lo sviluppo.

Attraverso casi di studio e contributi di rappresentanti delle istituzioni portuali, il volume affronta alcuni dei problemi che gli scali si trovano a gestire: migliorare i collegamenti con l'entroterra, ridurre le emissioni, integrare le informazioni tra soggetti diversi e conciliare le esigenze operative con quelle delle comunità locali. La digitalizzazione e i gemelli digitali sono esaminati nelle loro applicazioni concrete, dalla gestione dei flussi alla possibilità di valutare gli effetti di un intervento prima di realizzarlo.

Una particolare attenzione è dedicata al rapporto tra porto e città. L'accesso al mare, la trasformazione degli spazi di waterfront e gli impatti delle attività logistiche pongono questioni che richiedono il confronto tra amministrazioni, imprese e cittadini. Anche da queste relazioni dipende la qualità dello sviluppo portuale».

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

Conclude l'autrice: «Il libro si rivolge a chi lavora nei trasporti e nella pianificazione, a studiosi e studenti, ma anche a chi desidera capire meglio il ruolo dei porti nell'economia e nei territori italiani. Offre una lettura che collega gli aspetti tecnici alle scelte pubbliche e alle loro conseguenze, riportando al centro una questione concreta: come accompagnare la crescita dei porti migliorando anche i luoghi di cui fanno parte».

PUBBLICAZIONE: Logisticamente.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 9481.88
AVE: €1.67
AUTORE:
REACH: 311
URL: www.logisticamente.it
> 17 novembre 2026 alle ore 8:03
> Versione Online

Come cambia il lavoro in magazzino? Cinque voci a Logisticamente On Air



Quali attività cambieranno con l'intelligenza artificiale e l'automazione? E come si collegano queste prospettive alle esigenze di chi, oggi, deve gestire un magazzino? La nuova puntata di Logisticamente On Air, dal titolo

"Logistica: le sfide di oggi, il magazzino di domani", parte dal futuro del lavoro per tornare alle decisioni quotidiane delle imprese. Rocco Lapenta accompagna l'ascolto attraverso cinque testimonianze.

Il lavoro che cambia Ad aprire l'episodio sono Antonio Rizzi, professore dell'Università di Parma, e Paolo Azzali, direttore di Logisticamente.it

. I loro interventi offrono prospettive differenti sulle trasformazioni delle attività operative e d'ufficio, ponendo al centro il rapporto tra persone e tecnologie.

Le priorità di oggi Il percorso prosegue con Luigi Fava, Internal Logistic & Warehousing Manager di Casalasco, sul tema dei picchi stagionali, e

Stefano Pedrona di Muovo, sulle priorità per un'impresa alimentare che vuole digitalizzare la supply chain.

Rossella Carapezzi di Verlingue introduce il ruolo della consulenza nella gestione dei rischi della filiera agroalimentare. Un ultimo contributo di Azzali riporta l'attenzione alle scelte del management. Quali problemi affrontare per primi? E come orientarsi tra esigenze operative e prospettive di trasformazione? Le voci raccolte nell'episodio offrono diversi punti di osservazione da cui partire.

La puntata è disponibile sui canali di Logisticamente On Air.

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

PUBBLICAZIONE: Logisticamente.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.67
REACH: 311
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services
VISITE MENSILI: 9481.88
AUTORE:
URL: www.logisticamente.it
> 17 novembre 2026 alle ore 8:03
> Versione Online

Iscriviti alla nostra newsletter gratuita e al nostro canale di Spotify per non perdere le prossime puntate!

Se vuoi essere presente nella prossima puntata del podcast e conoscere i costi e tutte le informazioni, scrivi a

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.17
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 17 novembre 2026 alle ore 8:07
> Versione Online

L'ambiziosa società piemontese ASF Merlo si prende la scena come operatore logistico integrato, trasportatore e spedizioniere



Il gruppo di Cuneo ha di recente effettuato investimenti strategici in piattaforme logistiche e intermodali a Torino e Alessandria ed ora guata l'espansione sui mercati esteri, cominciando dal Nord Africa. In vista altre acquisizioni di società in Italia a breve termine di Angelo Scorza

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: corrieremarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.55
REACH: 179
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 5455.22
AUTORE:
URL: www.corrieremarittimo.it
> 17 novembre 2026 alle ore 9:00
> Versione Online

Logistica Sicura, Assologistica e Carabinieri: seconda tappa incontri territoriali a Castel San Giovanni



CASTEL SAN GIOVANNI (PIACENZA),– Prosegue il percorso di incontri territoriali promosso da Assologistica insieme all'Arma dei Carabinieri nell'ambito del progetto «Logistica Sicura». La seconda tappa si è svolta nella sede di GXO a Castel San Giovanni, con la partecipazione dei rappresentanti delle istituzioni, delle forze dell'ordine e delle principali imprese logistiche del territorio piacentino. All'incontro hanno preso parte il comandante provinciale dell'Arma dei Carabinieri di Piacenza, colonnello Paolo Leoncini, insieme al comandante del Reparto Operativo, tenente colonnello Michele Laghi, e al comandante del Nucleo Carabinieri Ispettorato del Lavoro, luogotenente Paolo Taurino.

Presenti anche Claudio Giordano, capo di Gabinetto del prefetto di Piacenza, e Alessandro Renzo, amministratore delegato di GXO.

Per Assologistica sono intervenuti Paolo Guidi e Giovanni De Ponti, insieme ai rappresentanti di alcune delle principali aziende logistiche attive nel territorio piacentino.

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
> 17 novembre 2026 alle ore 6:40
> Versione Online

Medlog, nuovo locomotore per il terminal di Poti

Il servizio prevede quattro convogli a settimana da 60 teu ciascuno



Il servizio prevede quattro convogli a settimana da 60 teu ciascuno

Poti – Medlog, divisione logistica del gruppo MSC, ha accolto un nuovo locomotore nel proprio terminal di Poti, sul Mar Nero. Lo comunica la stessa società, secondo cui il mezzo renderà le operazioni ferroviarie «più rapide, flessibili ed efficienti». Ogni investimento, spiega Medlog, risponde all'obiettivo di servire meglio i clienti e di farsi trovare pronti alla crescita della domanda.

Il deposito Medlog di Poti, esteso su dieci ettari, è l'hub dei treni blocco avviati a ottobre 2025 verso il Tbilisi Dry Port. Il servizio prevede quattro convogli a settimana da 60 teu ciascuno e ha ridotto il transito a circa 13 ore, dai due-tre giorni precedenti. La società ringrazia clienti e partner per «la fiducia continua».

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

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €7.21
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 17 novembre 2026 alle ore 15:32
> Versione Online

Italia-Francia, Rixi rilancia i dossier infrastrutturali: dall'ETS alla Genova-Marsiglia



A Parigi il confronto con il ministro Tabarot sui costi ambientali del trasporto marittimo, la Torino-Lione, i collegamenti ferroviari transalpini e il rilancio dell'Autostrada Ferroviaria Alpina La revisione dell'ETS marittimo e il futuro dei collegamenti infrastrutturali tra Italia e Francia sono stati al centro dell'incontro svoltosi a Parigi tra il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, e il ministro francese dei Trasporti, Philippe Tabarot, a margine del Forum Trasporti Italia-Francia 2026.

Sul fronte della normativa ambientale europea, Rixi ha ribadito la necessità di rivedere l'ETS marittimo, affinché i nuovi costi a carico degli operatori non finiscano per compromettere la competitività dei collegamenti via mare, soprattutto quelli con le grandi isole. La preoccupazione riguarda le possibili ricadute sulle tariffe per passeggeri e imprese, a fronte di benefici ambientali che, secondo la posizione italiana, potrebbero non essere proporzionati agli oneri introdotti. Nel corso dell'incontro è stata inoltre sottolineata l'importanza di garantire la disponibilità di jet fuel prodotto in Europa, in un'ottica di maggiore autonomia industriale ed energetica.

Ampio spazio è stato riservato alle infrastrutture ferroviarie transfrontaliere. Per la Torino-Lione, Rixi ha insistito sulla necessità di procedere in modo coordinato con la realizzazione del tunnel di base e con il completamento delle tratte di accesso sui due versanti. Un passaggio indispensabile per assicurare l'effettiva integrazione delle reti ferroviarie nazionali e consentire all'opera di esprimere pienamente il proprio potenziale sul traffico passeggeri e merci.

Tra i dossier bilaterali figura anche la dorsale costiera Genova-Marsiglia, considerata strategica per l'integrazione dei sistemi portuali e ferroviari dei due Paesi. Per trasformare il progetto in un collegamento operativo occorre individuare le risorse finanziarie e definire un quadro attuativo che permetta di avviare la progettazione e successivamente realizzare gli interventi necessari. L'obiettivo è migliorare la continuità dei collegamenti lungo l'arco mediterraneo, valorizzando le connessioni tra gli scali marittimi e le rispettive reti terrestri.

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

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €7.21
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 17 novembre 2026 alle ore 15:32
> Versione Online

Il confronto ha toccato anche la gestione del traforo del Monte Bianco, con particolare riferimento alla sicurezza, alla programmazione delle chiusure e alla necessità di limitare le ripercussioni sul traffico transfrontaliero. Per il Tunnel di Tenda, invece, è stata condivisa l'esigenza di portare a termine i lavori. La conclusione dell'intervento sarà al centro di un appuntamento previsto nei primi giorni di dicembre a Limone Piemonte.

Sul versante ferroviario sono stati esaminati inoltre il rilancio della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia, il collegamento Nizza-Monaco-Ventimiglia e la ripartenza dell'Autostrada Ferroviaria Alpina. Quest'ultimo dossier assume particolare rilievo nella prospettiva di trasferire quote crescenti di traffico merci dalla strada alla rotaia, migliorando l'efficienza dei collegamenti attraverso l'arco alpino e offrendo alle imprese nuove opportunità di trasporto intermodale.

In chiusura, Rixi e Tabarot hanno affrontato le politiche europee per l'automotive, condividendo l'esigenza di mantenere aperto il confronto tra i due Paesi sulle regole comunitarie. Al centro della discussione la salvaguardia della capacità produttiva europea e della competitività dell'industria automobilistica, in una fase di profonda trasformazione del settore.

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

PUBBLICAZIONE: aircargoitaly.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.72
REACH: 146
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 4440.98
AUTORE:
URL: www.aircargoitaly.com
> 17 novembre 2026 alle ore 15:57
> Versione Online

Christian Giacomin alla guida di Hellmann Worldwide Logistics in Italia



Il manager conta una lunga esperienza nel settore delle spedizioni aeree Christian Giacomin è il nuovo Country Managing Director per l'Italia di Hellmann Worldwide Logistics. Ad annunciare la nomina è stata la stessa azienda tedesca, attiva nel settore dei trasporti e della logistica. Giacomin, che guiderà l'azienda dalla sede di Milano, arriva da una esperienza più che ventennale in Dhl Global Forwarding, dove ha ricoperto l'incarico di Vice President Regional Strategic Carrier & Gateway Management ed è stato responsabile della divisione dedicata al cargo aereo. A inizio carriera, nel 2001, ha lavorato anche nel customer service center di Lufthansa Cargo.

"Con oltre 25 anni di esperienza nelle spedizioni internazionali e nel cargo aereo, Christian porta con sé una vasta competenza nel settore, una profonda conoscenza del mercato e un forte impegno verso clienti, partner e team. Nel corso della sua carriera ha ricoperto diversi ruoli operativi, commerciali e di leadership, maturando una visione a 360 gradi dell'industria della logistica e delle sue sfide in continua evoluzione" si legge nell'annuncio di Hellmann Worldwide Logistics. Il manager, aggiunge l'azienda, lavorerà "a stretto contatto con il team locale e con la più ampia rete europea per promuovere una crescita redditizia, consolidare le partnership con clienti e vettori e sviluppare ulteriormente una struttura altamente performante e orientata al cliente in uno dei mercati logistici chiave d'Europa".

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

PUBBLICAZIONE: Informazionimarittime.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 10537.31
AVE: €2.71
AUTORE:
REACH: 346
URL: www.informazionimarittime.com
> 17 novembre 2026 alle ore 17:05
> Versione Online

Brindisi, via all'innovazione sostenibile del porto

Al centro di un progetto europeo, due studi di fattibilità sulla logistica dell'eolico offshore galleggiante e sulla filiera dell'idrogeno verde Rafforzare l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle infrastrutture portualia Brindisi , valorizzando il potenziale della blue economy e accompagnando la transizione energetica e digitale del sistema produttivo: è questo l'obiettivo dell'accordo di collaborazione sottoscritto da ARTI – Agenzia Regionale per la Tecnologia, il Trasferimento Tecnologico e l'Innovazione e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) , presieduta da Francesco Mastro, nell'ambito di BLUE TECH - Blue Technologies for competitiveness and sustainable innovation of SMEs, progetto strategico finanziato dal Programma Interreg VI-A Grecia-Italia 2021-2027.

L'intesa mette a sistema le competenze dell'Agenzia regionale e quelle dell'Autorità portuale per dare attuazione all'azione sperimentale prevista nel porto di Brindisi, con particolare riferimento alle aree di Costa Morena e Capo Bianco. L'accordo consentirà di integrare le attività di ricerca e modellazione tecnologica con la conoscenza delle infrastrutture, dei processi operativi e delle esigenze del sistema portuale, creando le condizioni per sviluppare e testare soluzioni innovative applicabili alla logistica portuale.

ARTI, in qualità di capofila di BLUE TECH, è responsabile del coordinamento e della realizzazione delle attività progettuali, oltre che del raccordo con i partner e gli stakeholder coinvolti. Nell'ambito dell'azione pilota di Brindisi, l'Agenzia curerà gli studi e lo sviluppo del gemello digitale (Digital Twin), mettendo a disposizione competenze tecniche e capacità di coordinamento e assicurando il raccordo con gli obiettivi del progetto europeo.

Il programma di lavoro prevede, in particolare, due studi di fattibilità: il primo dedicato alle infrastrutture e ai processi logistici necessari per la gestione dei componenti destinati all'eolico offshore galleggiante; il secondo focalizzato sulla catena logistica dell'idrogeno verde. A queste attività si affiancherà la realizzazione di un gemello digitale del porto, uno strumento che permetterà di modellare i processi operativi, simulare differenti scenari di gestione dei flussi logistici e valutare le prestazioni ambientali. Un pannello di controllo dedicato consentirà agli operatori portuali e alle piccole e medie imprese di visualizzare i dati operativi e sperimentare diverse configurazioni organizzative.

Condividi

Tag porti brindisi

Articoli correlati

Tutti i diritti riservati