



Rassegna Stampa

02 Ottobre 2026

Indice

FERMERCICI - stampa	6
Ferrovia merci, il paradosso italiano: più investimenti sulla rete, meno treni Sui binari Porto&interporto - 01/09/2026	7
SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA	8
Madrid: in calo Ferrovial lastampa.it - 01/10/2026	9
Prevenzione in treni e stazioni per combattere i tumori al seno Avvenire - 02/10/2026	10
La corrente si produce fra i binari del treno La Repubblica - Green & Blue - Green & Blue - 30/09/2026	14
In Spain, more than 1.9 billion euros to improve road and rail connections at ports Informare.it - 01/10/2026	16
I treni hanno trasformato l'Europa, è ora di andare oltre i confini Il Foglio - 02/10/2026	18
Stadler HGem 4/4, due locomotive ibride a cremagliera per la linea del Rochers-de-Naye ferrovie.info - 01/10/2026	23
Canelli e la sfida novarese di Silicon Box: "Cambierà il volto della città" lastampa.it - 02/10/2026	26
Metrans potenzia il terminal di Poznan: capacità in crescita dell'80% shipmag.it - 01/10/2026	28
Porti, container e treni spingono Augusta Il Sole 24 Ore - 02/10/2026	29
Ferrovia della Val Venosta, disservizi dopo l'elettrificazione e il debutto dei nuovi treni ferrovie.info - 01/10/2026	31
L'interporto torinese Sito cerca un socio privato trasportoeuropa.it - 01/10/2026	34
Associazione prepara esposto su incidente Frecciarossa nel Lametino Ansa.it - 01/10/2026	36
Turchia, maxi ferrovia sul Mar Nero. nuovo corridoio merci da 14 milioni di tonnellate l'anno shipmag.it - 01/10/2026	37
Operazioni portuali: approvato il nuovo regolamento per gli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta Informazionimarittime.it - 01/10/2026	39
Stop di Aspi Marcia indietro sulla Gronda L'Espresso - 02/10/2026	40
Variante della Val di Riga, avanzamento dei lavori oltre il 50 per cento Ansa.it - 01/10/2026	42
Palermo - Agrigento, riaperta l'intera linea dopo i lavori di potenziamento ferrovie.info - 01/10/2026	44

L'Adsp compie un importante passo avanti per la concessione di Interminal a Gaeta shippingitaly.it - 01/10/2026	46
MVR AG ordina due locomotive a cremagliera da Stadler per la manutenzione delle infrastrutture FerPress.it - 01/10/2026	48
Nelle valli senza bus né treni. Il caro carburanti consuma gli stipendi di chi vive in montagna lastampa.it - 01/10/2026	49
Infrastrutture: Saipem al servizio della mobilità del futuro tra competenze e innovazione adnkronos.com - 01/10/2026	51
Ritorna il FrecciaRosa di FS Screening e consulenze in stazione e a bordo dei treni Libero - 02/10/2026	52
Linea Campoleone-Nettuno, due avvistamenti tra la 483.040 FORAIL e un merci per Overall ferrovie.info - 01/10/2026	59
Sciopero oggi 2 ottobre: trasporti, scuola e sanità. Chi si ferma, il calendario adnkronos.com - 02/10/2026	61
Ricavi Maltauro oltre i 900 milioni: centrati tutti gli obiettivi del Pnrr Il Sole 24 Ore - 02/10/2026	64
La prevenzione sale sul Frecciarosa Il Tempo - 02/10/2026	65
Wabtec, commessa da 700 milioni in Guinea Il Sole 24 Ore - 02/10/2026	69
SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA	71
Caro gasolio, l'autotrasporto scrive a Giorgia Meloni: «Incontro urgente, intervenire subito sull'extrarete» UominieTrasporti.it - 01/10/2026	72
CHEP apre il suo più grande hub logistico in Italia rottadeitrasporti.it - 01/10/2026	74
Spagna, DeCA digitale obbligatorio dal 5 ottobre 2026: cosa cambia per l'autotrasporto Logisticamente.it - 01/10/2026	75
Tempi morti e costi aziendali: come rispondere? messengeromarittimo.it - 01/10/2026	77
Quando la logistica incontra il franchising: Mail Boxes Etc. lancia il nuovo modello per e-commerce e fulfillment UominieTrasporti.it - 01/10/2026	79
Cma Cgm completa l'acquisizione di FedEx Supply Chain Informazionimarittime.it - 01/10/2026	81
DHL Health Logistics Campus di Santa Palomba: una logistica organizzata con cura ilgiornaledellalogistica.it - 01/10/2026	82
Seconda commissione. Presidente De Berti illustra Pdl 122 di cui è primo firmatario Ansa.it - 01/10/2026	85
PRP Genova, il confronto con l'autotrasporto messengeromarittimo.it - 01/10/2026	87
Brt fa il suo ingresso nel consiglio direttivo di Alis LaGazzettaMarittima.it - 01/10/2026	90

Ports of Genoa: confronto su piano regolatore portuale con associazioni dell'autotrasporto FerPress.it - 01/10/2026	92
AV e linee storiche, un sistema unico per far crescere la capacità ferroviaria UominieTrasporti.it - 01/10/2026	93
Les Contships commanderont 10 navires d'alimentation avec des options pour 10+10 autres Informare.it - 01/10/2026	97
Logistica, a Colleferro un nuovo hub per la ricerca spaziale Italiaoggi.it - 01/10/2026	98
Binari mobili. I "Corridoio 5" nato per collegare Kyiv a Lisbona ha cambiato nome, direzioni, lunghezza e scopo, ma è rimasto un progetto cruciale per l'intero continente europeo. Doveva servire per il commercio, oggi è sempre più una questione di difesa Il Foglio - 02/10/2026	100
Sempre più integrati i business di Grendi e Dario Perioli ship2shore.it - 01/10/2026	104
Noli container Asia-Europa in calo da dodici settimane trasportoeuropa.it - 01/10/2026	106
Notizie dal trasporto e dalla logistica - 1 ottobre 2026 trasportoeuropa.it - 01/10/2026	108
Russi colpiscono una scuola a Kiev. Mosca: intercettati 330 droni ucraini ilsole24ore.com - 01/10/2026	111
Cosco trasforma una bulk carrier in portacontainer da 2.528 teu shipmag.it - 01/10/2026	112
LOGISTICS NETWORK DESIGN (Definizione della Rete Distributiva) logisticaefficiente.it - 01/10/2026	113
Contships will order 10 feeder vessels with options for a further 10+10 Informare.it - 01/10/2026	115
Cosco trasforma una supramax in portacontainer: prima conversione completata in tre mesi shipmag.it - 01/10/2026	116
Cornetto, FHP Group: "Porti e inland unico sistema per l'industria" messengeromarittimo.it - 01/10/2026	118
Ctp annuncia sei nuovi progetti logistici e fa rotta sul Sud Italia supplychainitaly.it - 01/10/2026	120
Pmi autotrasporto e sindacati vogliono regole al subappalto trasportoeuropa.it - 01/10/2026	122
Protesta autotrasportatori, lunedì manifestazione in Cittadella regionale Ansa.it - 01/10/2026	124
LÉON VINCENT OVERS RILEVA SEATRAM MF (ITA) - 02/10/2026	125
Approvato il nuovo regolamento delle operazioni portuali a Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta Informare.it - 01/10/2026	126
Spagna: Ministero dei Trasporti stanZIA oltre 1,9 mld per migliorare collegamenti stradali e ferroviari nei porti FerPress.it - 01/10/2026	128
Anita, associazioni autotrasporto scrivono a governo su emergenza gasolio	129

Ansa.it - 01/10/2026

Ncv rileva Autotrasporti Turci specialista del trasporto macchinari trasportoeuropa.it - 01/10/2026	130
Trimble Arc Agent: cosa significa rendere la logistica agent-ready Trasporti-Italia.com - 01/10/2026	132
Dfds raddoppia il servizio tra Egitto e Italia con una seconda nave ro-ro shipmag.it - 01/10/2026	135
Mail Boxes Etc. lancia un nuovo modello di logistica in franchising rottadeitrasporti.it - 01/10/2026	136
Autotrasporto, continuano le acquisizioni: NCV compra Autotrasporti Turci e punta sul trasporto specializzato UominieTrasporti.it - 01/10/2026	137
Hanwha Ocean, commessa da 500 milioni di dollari per due lng carrier shipmag.it - 01/10/2026	139
Ncv Logistica Evoluta si allarga nel trasporti di macchinari rilevando Autotrasporti Turci supplychainitaly.it - 01/10/2026	140
Logistica: Fedriga, sistema unico tra porti-interporti Nord Adriatico FerPress.it - 01/10/2026	142
Lo sbarco di Amazon alle porte di Cuneo: un brindisi augurale e poi via alle consegne lastampa.it - 01/10/2026	143
Trieste e la logistica dell'Alto Adriatico guardano al futuro: la parola d'ordine è cooperazione infrastrutturale. FerPress.it - 01/10/2026	145
Pallet, CHEP apre a Lacchiarella il suo più grande hub in Italia: 35 mila mq alle porte di Milano UominieTrasporti.it - 01/10/2026	146
Competitività e innovazione per la logistica europea logisticaefficiente.it - 01/10/2026	148
X-Press Feeders torna nel mercato delle petroliere con quattro suezmax shipmag.it - 01/10/2026	150
Dalle associazioni dell'autotrasporto appello al Governo sul caro gasolio Il Sole 24 Ore - 02/10/2026	151
Cna Roma, caro carburanti pesa su autotrasporto, 2mila euro in più al mese Ansa.it - 01/10/2026	152
Mille tir al giorno in città: il progetto per allargare il porto di Palermo repubblica.it - 01/10/2026	153

FERMERCICI - STAMPA

Onclusive
FERMERC

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA



Madrid: in calo Ferrovial



Rosso per la società spagnola di infrastrutture per il settore trasporti , che sta segnando un calo del 2,29%.

Lo scenario tecnico visto ad una settimana del titolo rispetto all'indice Ibex 35 , evidenzia un rallentamento del trend di Ferrovial rispetto all' indice azionario della Borsa di Madrid , e ciò rende il titolo potenziale obiettivo di vendita da parte degli investitori.

Lo scenario di breve periodo di Ferrovial evidenzia un declino dei corsi verso area 45,95 Euro con prima area di resistenza vista a 47,16. Le attese sono per un ampliamento della fase negativa verso il supporto visto a 45,48.

Le indicazioni sono da considerarsi meri strumenti di informazione, e non intendono in alcun modo costituire consulenza finanziaria, sollecitazione al pubblico risparmio o promuovere alcuna forma di investimento.

(A cura dell'Ufficio Studi Teleborsa)



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

Prevenzione in treni e stazioni per combattere i tumori al seno

Riparte il progetto FrecciaRosa: Gruppo Fs
con Fondazione IncontraDonna
e con il supporto di Aiom portano avanti
per tutto ottobre la campagna
di sensibilizzazione con la possibilità
di prenotare teleconsulti

GREGORIO MASSA

Ogni anno in Italia vengono diagnosticati più di 390mila nuovi casi di tumore, circa 176mila dei quali tra le donne. Ma dentro questi numeri ce n'è un altro che racconta quanto spazio esista ancora per la prevenzione: oltre 70mila neoplasie potrebbero essere evitate attraverso stili di vita più sani, controlli regolari e una maggiore adesione ai programmi di diagnosi precoce. È da qui che riparte FrecciaRosa, la campagna promossa dal Gruppo FS insieme a Fondazione IncontraDonna, che per tutto il mese di ottobre porterà medici, volontari, informazione e consulenze direttamente sui treni e nelle stazioni italiane.

Giunta alla sedicesima edizione, l'iniziativa coinvolgerà Freccia, Intercity e treni del Regiona-

le di Trenitalia. Dal lunedì al venerdì, su una serie di collegamenti indicati sul sito di Trenitalia, i passeggeri potranno incontrare a bordo i professionisti messi a disposizione dall'Associazione Italiana di Oncologia Medica (AIOM) e ricevere gratuitamente informazioni e consulenze sulla prevenzione oncologica. Sarà inoltre possibile prenotare teleconsulti, per ottenere indicazioni da approfondire successivamente nelle strutture del Servizio sanitario nazionale. Medici e volontari di Fondazione IncontraDonna distribuiranno anche il "Vademecum Salute", realizzato in collaborazione con il ministero della Salute e disponibile in formato digitale e in diverse lingue. L'obiettivo è trasformare luoghi attraversati ogni giorno da milioni di persone in occasioni per

parlare di salute, raggiungendo anche chi difficilmente cercherebbe autonomamente quelle informazioni. Ieri l'iniziativa è stata presentata in una conferenza stampa a cui hanno partecipato anche Giuseppe Inchingolo, Vicedirettore Generale Corporate del Gruppo FS, Francesca Stacchiotti, Chief People, Culture and Transformation Officer del Gruppo FS, Adriana Bonifacino, Fondatrice di Fondazione IncontraDonna e Marcello Gemmato, Sottosegretario alla Salute.

«Il Gruppo FS conferma il proprio impegno nel promuovere una cultura della prevenzione e della salute, mettendo la propria rete e i propri treni al servizio delle persone. Da sedici anni portiamo questo messaggio nei luoghi attraversati quotidianamente da milioni di viaggiatori».



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

tori, con l'obiettivo di rendere l'informazione e la prevenzione sempre più accessibili e vicine alle comunità. - ha dichiarato Francesca Stacchiotti, Chief People, Culture and Transformation Officer del Gruppo FS -. Quest'anno, accanto alle consulenze gratuite a bordo e alle nuove tappe territoriali, abbiamo voluto ampliare ulteriormente il messaggio attraverso l'illuminazione di 40 stazioni RFI: un segnale concreto che coinvolge l'intera rete ferroviaria e che vuole ricordare a tutti quanto sia importante prendersi cura della propria salute. Per il Gruppo FS prendersi cura delle persone significa anche promuovere, dentro e fuori l'azienda, una cultura dell'ascolto, della prevenzione e del benessere, mettendo al centro le persone e i loro bisogni. È un impegno che riguarda anche le nostre colleghe e i nostri colleghi, perché la salute e la qualità della vita sono parte integrante di un ambiente di lavoro attento, inclusivo e capace di generare valore. FrecciaRosa è un viaggio che facciamo insieme alle istituzioni, ai professionisti della salute e alle associazioni, con la convinzione che la prevenzione sia un patrimonio di tutti».

«La prevenzione non è soltanto una scelta individuale, ma una responsabilità collettiva che coinvolge istituzioni, professionisti e cittadini - ha sottolineato presentando FrecciaRosa il sottosegretario alla Salute Marcello Gemmato -. Promuovere la cultura della prevenzione significa incentivare corretti stili di vita e favorire l'adesione ai programmi di screening, strumenti fondamentali per intercettare la malattia nelle sue fasi iniziali. Il nostro impegno è fare in modo che la prevenzio-

ne sia sempre più efficace e accessibile, riducendo le disuguaglianze e garantendo a tutti le stesse opportunità di tutela della salute».

È soprattutto il tumore della mammella a mostrare quanto sia importante riuscire ad accorciare questa distanza. Nel 2025 sono state oltre 53mila le donne interessate dalla neoplasia più frequentemente diagnosticata nella popolazione femminile. La mammografia gratuita biennale è assicurata sull'intero territorio nazionale, ma, secondo i dati richiamati da Fondazione IncontraDonna, solo il 58% delle donne vi si sottopone regolarmente. Un divario che rende la disponibilità dello screening soltanto il primo passaggio: occorre anche convincere le persone ad aderire.

«Il 40% di tutte le neoplasie è evitabile intervenendo sui comportamenti quotidiani ed eseguendo esami regolari e percorsi di sorveglianza secondo indicazione», ha ricordato Adriana Bonifacino, fondatrice di IncontraDonna. Quest'anno la campagna punta in particolare anche sulla salute metabolica e sull'obesità, considerate tra le grandi sfide sanitarie contemporanee e correlate al rischio di numerose forme tumorali.

FrecciaRosa quest'anno allarga ulteriormente il proprio raggio d'azione. Le attività non si fermeranno ai vagoni. Per la prima volta arriveranno nella stazione RFI di Cosenza e nello scalo FS Logistix di Sampierdarena, a Genova, che si aggiungono all'appuntamento nello scalo romano di San Lorenzo. «FS Logistix è salita a bordo di FrecciaRosa già da due anni. In collaborazione con la Fondazione IncontraDonna e con la ASL di Roma, abbiamo avviato un per-

corso di prevenzione e divulgazione di corretti stili di vita all'interno dell'hub logistico di Roma San Lorenzo - ha spiegato Sabrina De Filippis, Amministratrice Delegata di FS Logistix -. Nelle iniziative realizzate nei due anni precedenti abbiamo registrato oltre 600 presenze, anche grazie alla vicinanza con l'università, che ha favorito la partecipazione di tanti giovani. Alla luce di questo importante risultato, abbiamo deciso non solo di replicare l'iniziativa a Roma, ma di estenderla anche a Genova».

E la rete ferroviaria diventerà anche uno strumento simbolico di sensibilizzazione: 40 stazioni RFI sono state illuminate di rosa nelle serate del 30 settembre e del primo ottobre; Cosenza tornerà a illuminarsi il 19 e 20 ottobre.

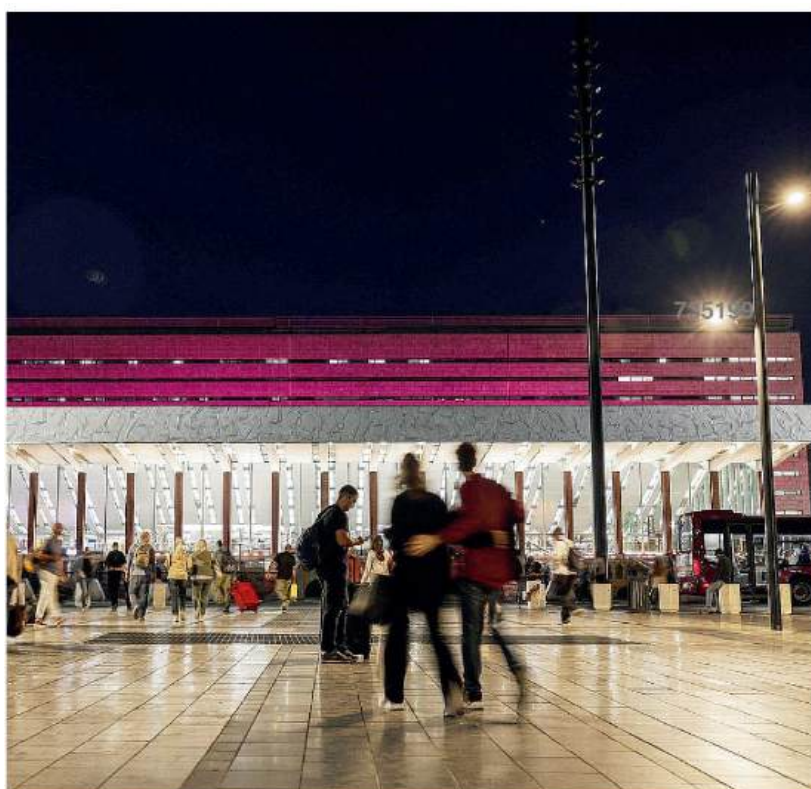
L'iniziativa, patrocinata dal ministero della Salute e dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, ha ricevuto per il quarto anno consecutivo la Medaglia del Presidente della Repubblica. Al progetto partecipa anche Farmindustria, che richiama un altro versante della lotta alle patologie femminili, quello della ricerca: sono circa 1.200 i medicinali rivolti alle donne attualmente in sviluppo clinico nel mondo e quasi la metà riguarda i tumori al seno.

La sfida resta quindi è continuare a migliorare diagnosi e terapie e contemporaneamente fare in modo che gli strumenti già disponibili raggiungano davvero le persone. Per un mese, sui treni italiani, la prevenzione prova letteralmente ad andare loro incontro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00



Nelle foto sopra due
delle stazioni
illuminate di rosa:
quella di Reggio Emilia
AV e (in alto) e quella
di Roma Termini.
Sotto, un momento
della conferenza
stampa di ieri / Gruppo FS



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00





> 30 settembre 2026 alle ore 0:00

La corrente si produce fra i binari del treno

I pannelli solari si posano e si rimuovono come un tappeto meccanico, senza fermare i vagoni né interrompere la manutenzione



ra un binario e l'altro corrono in media sessanta centimetri di spazio inutilizzato. Moltiplicate quella striscia per cinquemila chilometri di rete ferroviaria e otterrete una superficie enorme, fino ad oggi invisibile. Sun-Ways ha deciso di non sprecarla. La startup svizzera

ha trasformato un'intuizione apparentemente semplice in una tecnologia funzionante: installare pannelli fotovoltaici negli spazi vuoti tra i binari, quei corridoi di terra e pietrisco da sempre ignorati, trasformandoli in superfici di generazione elettrica.

Il primo banco di prova è stato il villaggio di Buttes, nel Canton Neuchâtel. Qui, a partire dall'aprile del 2024, Sun-Ways ha avviato un progetto pilota in collaborazione con TransN, l'azienda cantonale di trasporto pubblico. Il tratto scelto era breve, poco più di cento metri, ma sufficiente per dimostrare che il

sistema regge il peso e le vibrazioni dei convogli, delle escursioni termiche della montagna. Il potenziale, se i numeri reggono alla scala, è tutt'altro che trascurabile. Sun-Ways stima che, applicata all'intera rete ferroviaria svizzera, la tecnologia potrebbe coprire fino al 30% del fabbisogno energetico del trasporto pubblico nazionale. Una quota significativa, ottenuta senza consumare un solo metro quadro di suolo agricolo o naturale in più.

Uno degli aspetti più ingegnosi del progetto riguarda proprio la manutenzione. I pannelli di Sun-Ways sono progettati per essere posati e rimossi meccanicamente grazie a un sistema su ruote che scorre lungo gli stessi binari, come un tappeto che si arrotola e si srotola su richiesta. Questo significa che un intervento ordinario sulla sede ferroviaria non richiede smontaggio manuale né interruzioni prolungate del servizio. «È proprio questa reversibilità a rendere il sistema credibile agli occhi degli operatori ferroviari», ha spiegato il team di Sun-Ways, sottolineando come la tecnologia sia stata concepita fin dall'inizio per integrarsi con le logiche operative del settore, e non per imporsi su di



> 30 settembre 2026 alle ore 0:00

esse.

Non stupisce, allora, che l'idea abbia varcato i confini alpini. A febbraio, la SNCF – la compagnia ferroviaria nazionale francese, primo proprietario terriero e primo consumatore di elettricità del paese – ha firmato una partnership con Sun-Ways per testare la tecnologia sulla propria rete, che si estende per quasi trentamila chilometri. Valutazioni simili sono in corso anche in Italia e in Corea del Sud. Il progetto si inserisce in un contesto europeo in rapida evoluzione: l'Unione europea ha fissato l'obiettivo di raddoppiare il traffico ferroviario entro il 2030, e le ferrovie cercano con urgenza modi per decarbonizzare non solo i passeggeri che trasportano, ma anche i consumi energetici delle proprie infrastrutture. In questo scenario, trasformare i binari in generatori diffusi di energia pulita non è più una suggestione visionaria, ma una risposta concreta a una pressione reale. La sfida, ora, è passare dalla prova di concetto alla produzione industriale, mantenendo costi competitivi e garantendo che i pannelli possano essere rimossi rapidamente. Se questa transizione riuscirà, le ferrovie potranno smettere di essere solo infrastrutture del movimento per diventare anche infrastrutture dell'energia: arterie che, mentre connettono città e territori, ricaricano il sistema che le fa funzionare. **G.R.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le traversine
I pannelli piazzati
fra i binari
ferroviari



In Spain, more than 1.9 billion euros to improve road and rail connections at ports

Port authorities will contribute €875.1 million



The Spanish government has announced an investment program €1.93 billion for projects to improve the connectivity of Spanish ports. The plan has been approved by the Ministry of Transport and Mobility Sustainable through the Puertos del Estado entity and provides that the port authorities contribute 875.1 to this budget million euros. Overall, the programme comprises 60 projects: 43 rail and 17 road. Based on type, 21 projects concern the last mile connections, 25 the general network and 14 terminals. As part of this plan, the following have been signed: 16 agreements with ADIF, the company that manages the network national railway, to finance projects with a total value of 1.1936 billion euros, with a contribution from the port system equal to 457.6 million euros. Recently completed fund projects include the widening of the tracks at the Lezo station (Pasajes), the ADIF terminal in Escombreras, the access road to the port of Sagunto (Valencia), the rail access to the Cabezuela del Port of Cádiz and the Marchamalo intermodal terminal (Guadalajara). In the coming months and during 2027, The completion of further works, such as the access to the Ferrol outport, the right of way tracks on the line Algeciras-Bobadilla and new rail links to the ports of Seville and Castellón. The objective of this "Fund for land access to ports", established in 2014, is financing road and rail connection projects located in the outside the port service areas, thus favoring intermodal freight transport and strengthening competitiveness of Spanish ports. At the same time, the



Distribution Committee of the Distribution Fund interport clearing, which operates within the Puertos del Estado, approved the initial proposal for the allocation of resources within the state port system for 2027, for a total of 47.5 million euros. These funds will be allocated to: aids to navigation (€10 million); authorities subject to specific conditions of isolation, insularity or the status of an outermost region (€10.5 million); security initiatives (1.6 million euros); the "Puertos 4.0" (€7.5 million); and other purposes (€17.9 million); million euros). Port authorities will contribute to the 5% of that budget, except for those located in the archipelagos of the Canary Islands and the Balearic Islands, in Ceuta, Melilla and Seville, which will contribute 2.5%.



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

In carrozza**I treni hanno trasformato l'Europa,
è ora di andare oltre i confini***Apostolos Tzitzikostas*

A PAGINA 4

In carrozza

Le **ferrovie** e i **treni** hanno permesso di realizzare l'**ambizione** europea di **scambi** e **mobilità**. E ci indicano una **via virtuosa** per l'integrazione

I progetti del commissario.

La ferrovia ha trasformato l'Europa e il modo di stare insieme dei suoi cittadini. Può continuare a farlo, però non è ancora la migliore versione di sé stessa: i progressi sono visibili ma disomogenei. Il piano d'azione c'è, e anche la tabella di marcia, l'obiettivo è **andare oltre i confini**

Apostolos Tzitzikostas

Dove sarebbe l'Europa senza i treni? La ferrovia ha alimentato la rivoluzione industriale europea, garantendo un trasporto rapido, economico e affidabile di merci, materie prime e lavoratori. Ha reso possibili gli scambi transfrontalieri, ha contribuito a trainare il boom manifatturiero.



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

turiero italiano di fine Ottocento e ha aperto la possibilità di fare un viaggio di piacere a tutte le classi sociali. Non è un'esagerazione dire che la ferrovia ha trasformato l'Europa.

Il mio messaggio, oggi, è semplice: la ferrovia può continuare a trasformare l'Europa, sostenendo la crescita economica, il trasporto di massa e la sostenibilità. E in questi tempi instabili può anche aiutarci a difendere il nostro continente.

Ma la ferrovia non è ancora la migliore versione di sé stessa. Con l'impegno di tutti, può diventarlo.

All'inizio di questo mese ho partecipato all'inaugurazione di InnoTrans a Berlino, la principale fiera mondiale delle tecnologie per i trasporti e una vetrina dell'industria ferroviaria globale. Vedere i nostri treni nuovi di zecca pronti a sfrecciare sulla rete ferroviaria europea, mi ha reso orgoglioso. Dobbiamo dare valore alla leadership industriale dell'Europa in questo settore, ma non possiamo darla per scontata. Abbiamo tutti gli ingredienti per avere successo. Ora dobbiamo fare le scelte giuste per mantenere questa leadership.

Per cominciare, l'Ue sta costruendo una rete ferroviaria europea più integrata. La rete transeuropea di trasporto (TEN-T) collega le principali arterie ferroviarie del continente. Standard tecnici come l'ERTMS consentono ai treni di circolare oltre frontiera. Abbiamo investito miliardi nella rete, insieme con una normativa per migliorare l'interoperabilità, i servizi transfrontalieri e la gestione della capacità.

Per completare la TEN-T – entro il 2030 per la rete centrale, il 2040 per la rete centrale estesa e il 2050 per la rete globale – in alcuni punti servono nuovi binari. Ma cemento e acciaio sono solo una parte dell'equazione. Il nostro obiettivo è offrire una ferrovia connessa, interoperabile e ad alte prestazioni oltre i confini, per passeggeri e merci.

I progressi sono visibili, anche se disomogenei. L'alta velocità si è estesa in diversi stati membri, con l'Italia in prima linea. I collegamenti tran-



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

sfrontalieri crescono e l'ERTMS è in fase di diffusione.

Ma alcuni ostacoli restano ostinati: la capacità insufficiente in certi valichi, i diversi sistemi tecnici e operativi nazionali e i colli di bottiglia intorno ai grandi terminal merci e ai porti.

In breve, l'architettura normativa c'è, i finanziamenti esistono e i progetti avanzano. La sfida è la velocità di attuazione.

E la geografia rende l'Italia centrale in questo sforzo. Come porta d'accesso tra l'Europa centrale e settentrionale e il Mediterraneo, l'Europa dipende da collegamenti ferroviari efficienti attraverso le Alpi e da solide connessioni con i porti italiani.

L'Italia è già al centro di alcuni dei progetti transfrontalieri più strategici d'Europa, tra cui la Torino-Lione e la galleria di base del Brennero.

Il collegamento Torino-Lione offrirà un'alternativa all'aereo sull'asse Parigi-Milano-Roma. Il tunnel del Moncenisio, lungo 57,5 chilometri, è il fulcro di un progetto transfrontaliero più ampio, che richiede investimenti sia in Francia sia in Italia, tra cui nuove linee di accesso e il potenziamento di quelle esistenti.

La galleria del Brennero eliminerà un importante collo di bottiglia tra Italia e Austria. Dei 230 chilometri previsti, 221 sono già stati scavati, con oltre 2,8 miliardi di euro di finanziamenti dell'Unione europea. L'apertura del tunnel è prevista per il 2032. Ora l'attenzione deve spostarsi sulle linee di accesso: in Austria sono per lo più completate, mentre in Italia importanti tratte, tra cui la Fortezza-Ponte Gardena, sono in corso o in procinto di partire.

Tra gli altri progetti strategici figurano la ferrovia Napoli-Bari, il potenziamento della Palermo-Catania-Messina e il ponte sullo Stretto di Messina.

Nel 2025 ho inoltre presentato il Piano d'azione per collegare l'Europa con l'alta velocità ferroviaria. E' una tabella di marcia per estendere l'alta velocità transfrontaliera, collegare le principali città europee e ridurre i tempi di viaggio. Entro il 2030 Berlino e Copenaghen saranno a quattro ore di treno l'una dall'altra, contro le sette di oggi. E nuovi collegamenti renderanno possibile entro il 2035 il tragitto Parigi-Lisbona via Madrid.

Quest'anno presenteremo una strategia di finanziamento per individuare gli strumenti finan-



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

ziari che permettano investimenti rapidi nelle infrastrutture e nel materiale rotabile dell'alta velocità.

L'alta velocità funziona particolarmente bene quando garantisce un chiaro risparmio di tempo. L'Italia lo dimostra. Su tratte come Milano-Roma e Roma-Napoli la ferrovia è molto competitiva ed è diventata un'opzione interurbana attraente, contribuendo nell'ultimo decennio a ridurre una parte dei voli nazionali.

L'Italia è relativamente avanzata nell'alta velocità, e la concorrenza in regime di libero accesso ha avuto un ruolo. Imprese diverse possono far circolare i propri treni sulla stessa infrastruttura ad alta velocità – una soluzione ancora relativamente rara in Europa.

Questo modello è molto rilevante a livello dell'Unione europea. Mostra come investimenti infrastrutturali, apertura del mercato e qualità del servizio possano lavorare insieme per spingere i passeggeri a passare dall'aereo e dalla strada alla ferrovia.

I tempi sono cambiati. Ma l'importanza di una rete ferroviaria efficiente, resiliente e moderna no. Completeremo questa rete lavorando insieme: il settore ferroviario, gli stati membri e la Commissione europea.

Perché la rete ferroviaria europea deve andare oltre i confini.

*Apostolos Tzitzikostas è **commissario europeo per i Trasporti sostenibili e il Turismo***

*Entro il 2030, Berlino e
Copenaghen saranno a quattro
ore di treno l'una dall'altra,
contro le sette di oggi
L'Italia è al centro di alcuni
progetti transfrontalieri strategici
d'Europa, tra cui la Torino-Lione
e il tunnel del Brennero*



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00





Stadler HGem 4/4, due locomotive ibride a cremagliera per la linea del Rochers-de-Naye

MVR ordina a Stadler due locomotive ibride a cremagliera HGem 4/4 per la manutenzione della linea Montreux-Rochers-de-Naye. Entreranno in servizio nel 2029.



La ferrovia svizzera Montreux-Rochers-de-Naye si prepara a rinnovare anche i mezzi destinati alla manutenzione dell'infrastruttura.

Transports Montreux-Vevey-Riviera (MVR) ha infatti ordinato a Stadler due nuove locomotive ibride a cremagliera del tipo HGem 4/4, progettate per operare lungo la ripida linea di montagna che collega Montreux con Les Rochers-de-Naye.

Le locomotive saranno costruite nello stabilimento Stadler di Bussnang, nel Canton Turgovia, ed entreranno in servizio nel 2029. La consegna si inserisce nel programma di ammodernamento della linea, che comprende anche otto nuovi elettrotreni panoramici a cremagliera e l'installazione di un moderno sistema di segnalamento.

Due locomotive ibride per la manutenzione

Il contratto sottoscritto da MVR e Stadler prevede la fornitura di due locomotive a cremagliera HGem 4/4, destinate a sostituire progressivamente i mezzi attualmente utilizzati per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria tra Montreux e Les Rochers-de-Naye.

Le nuove unità saranno a quattro assi e avranno una lunghezza di 13,5 metri. La loro progettazione tiene conto delle caratteristiche della linea, che presenta pendenze impegnative e richiede veicoli specifici per le attività di servizio.

LEGGI ANCHE: Ferrovie: MVR affida a Stadler il rinnovo della flotta per Rochers-de-Naye

Alimentazione elettrica e diesel



Uno degli elementi caratteristici delle nuove locomotive è il sistema di trazione ibrido, che consentirà di operare sia sotto la linea aerea di contatto sia utilizzando il motore diesel. Questa soluzione permetterà di impiegare i mezzi in differenti condizioni operative, offrendo maggiore flessibilità nelle attività di manutenzione della linea e dell'infrastruttura.

La potenza massima alle ruote sarà di 1.320 kW, mentre lo sforzo massimo di trazione allo spunto raggiungerà i 220 kN. La velocità massima è fissata a 25 km/h, in linea con la destinazione d'uso dei veicoli.

Non vuoi perderti le prossime notizie?

Ricevi direttamente le nuove notizie di Ferrovie.Info.

Le caratteristiche tecniche delle HGem 4/4

Le locomotive saranno realizzate per lo scartamento di 800 mm e avranno una larghezza di 2,234 metri e un'altezza di 3,6 metri. Il diametro delle ruote sarà di 686 mm, mentre la distanza tra i perni dei carrelli sarà pari a 2.640 mm. L'alimentazione elettrica prevista è a 1.500 V in corrente continua.

La configurazione ibrida consentirà comunque di proseguire le attività anche in modalità diesel, in base alle esigenze di esercizio. La cabina sarà caratterizzata da ampie finestre frontali e laterali, pensate per migliorare la visibilità del personale di condotta. Stadler ha inoltre prestato attenzione all'ergonomia e alla funzionalità della postazione di guida.

Otto nuovi treni panoramici dal 2029

Le due locomotive fanno parte di un programma di rinnovo più ampio. Nel maggio 2025 MVR aveva già ordinato a Stadler otto nuovi elettrotreni panoramici a cremagliera, anch'essi destinati alla linea del Rochers-de-Naye e attesi in servizio nel 2029.

I nuovi convogli saranno lunghi circa 40 metri e potranno trasportare fino a 216 passeggeri. Progettati specificamente per il servizio turistico sulla ferrovia di montagna, saranno costruiti nello stabilimento di Bussnang.

Nuovo sistema di segnalamento NOVA Pro

Il programma di ammodernamento comprende anche il rinnovo degli impianti di sicurezza. Stadler equipaggerà l'intera linea, lunga circa 11 chilometri, con il sistema di segnalamento CBTC NOVA Pro.

Il sistema integrerà funzioni di protezione dei treni, gestione del traffico e automazione. Sarà installato sia sui nuovi treni passeggeri sia sulle locomotive di servizio, consentendo di coordinare i veicoli con la nuova tecnologia di segnalamento.

Parallelamente, MVR sta investendo nel rinnovo dell'infrastruttura, con interventi sulla linea di contatto, sull'alimentazione elettrica, sugli scambi e su altri impianti ferroviari. I lavori saranno eseguiti per fasi fino all'inizio del 2029.

La modernizzazione della ferrovia del Rochers-de-Naye

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

REACH: 7983

CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportation

VISITE MENSILI: 242703.07

AUTORE: Lorenzo Pallotta

URL: www.ferrovie.info



> 1 ottobre 2026 alle ore 8:30

> [Versione Online](#)

Con il rinnovo dei mezzi di servizio, dei treni passeggeri e degli impianti di segnalamento, MVR punta ad aggiornare l'intero sistema ferroviario della linea Montreux-Rochers-de-Naye. L'intervento riguarda una ferrovia a cremagliera di circa 11 chilometri, che collega Montreux con la località montana di Les Rochers-de-Naye, affacciata sulle Alpi e sul Lago Lemano.

L'entrata in servizio dei nuovi veicoli e l'introduzione del sistema NOVA Pro sono previste nel 2029.



Canelli e la sfida novarese di Silicon Box: “Cambierà il volto della città”



Il sindaco-commissario governativo potrà accelerare l'iter di costruzione. L'avvio del cantiere in primavera, la produzione entro i primi mesi 2029 Sindaco Canelli, due settimane fa a Novara, alla presenza del ministro Urso, aveva invitato tutti a restare con i piedi per terra. Adesso può dire che è fatta?

«E' fatto il percorso più importante, pre-avvio della vera e propria fase dell'insediamento che era l'istruttoria tecnico finanziaria di Invitalia che consente di dare rilevante sostegno pubblico per far arrivare una delle più importanti attrattive degli investimenti che il nostro Paese possa vantare in questo momento. Ora c'è la certezza che si può fare perché senza il sostegno pubblico sarebbe impossibile. Si entra nel vivo dell'operazione».

Gli altri passaggi?

«Ora serve la determina, un passaggio consequenziale, e il contratto vero e proprio ma nel frattempo Silicon Box ha riattivato i motori della progettazione che nel giro di qualche settimana porteranno a depositarlo per iniziare l'iter accelerato per il rilascio dell'autorizzazione unica, quello che prevede un commissario straordinario»

Un ruolo che il Governo ha assegnato a lei.

«Potrò accelerare i percorsi per il rilascio delle autorizzazioni a costruire. Non perderemo tempo».

Novara è pronta a questa sfida epocale?

«Sì. Se siamo arrivati a questo traguardo è perché avevamo già impostato le attività coinvolgendo vari enti, ora possiamo procedere in modo più attento e preciso».

Non ravvisa punti deboli?



«Dal punto di vista generale, con l'avvio di questo insediamento che dovrebbe attivare la produzione a fine 2028-inizio 2029, la città è pronta eccome. Ovviamente ci sono cose da fare, molte sono in corso, per un adeguato impatto sul territorio. Sono temi che stiamo affrontando con industriali e università in modo particolare ma anche con sindacati e altre realtà del territorio».

Serviranno abitazioni.

«E ci sono molte iniziative di edilizia residenziale, alcune filiere imprenditoriali credono fortemente nel progetto. E' stato appena depositato un progetto di 200 appartamenti in zona San Paolo, oltre a varie altre iniziative. Ci sono anche iniziative sotto il profilo pubblico, ad esempio quelle degli studentati. L'arrivo di Silicon Box porterà anche all'irrobustimento dell'impianto della didattica universitaria. Nuovi studenti, più collaborazione tra enti di ricerca e ateneo, senza contare che una fabbrica come questa porterà altri soggetti a insediarsi qui».

Serviranno anche più scuole, trasporti, infrastrutture.

«Abbiamo già costruito tre nuovi asili, il quarto sorgerà a San Paolo in vista dei nuovi alloggi a S.Paolo, sui trasporti abbiamo già varato un nuovo piano industriale con la Sun, nei prossimi giorni avremo una riunione con il rettore per ragionare sullo spazio dell'ex Olcese retrostante la stazione, per didattica collegata a Silicon».

Novara dovrà essere più raggiungibile.

«Dobbiamo migliorare i collegamenti con Milano, ora abbiamo nuovi argomenti per tornare a chiedere una fermata del treno ad alta velocità a ridosso di Novara.

Domenico Rossi, consigliere regionale d'opposizione, saluta la notizia positiva e invita a governare il cambiamento. Il futuro di Novara va progettato anche con chi oggi è all'opposizione?

«Dalle opposizioni ho sentito solo apprezzamento, sono sicuro che da parte loro e da parte di chiunque governerà nei prossimi anni ci sarà senso di responsabilità nel cogliere nel miglior modo possibile questa grande occasione».

Quello di Silicon Box sarà un progetto di ampio respiro temporale?

«Hanno investito miliardi per lo stabilimento europeo a Novara con un progetto a lungo termine, pensando già agli spazi per ampliarsi.

Si è sentito con il ceo?

«Sì, non vede l'ora di iniziare. E' quello che chiedono i suoi investitori».



Mettrans potenzia il terminal di Poznan: capacità in crescita dell'80%

L'ampliamento rafforza i collegamenti ferroviari tra la Polonia e i principali mercati europei, aumentando capacità, spazi di stoccaggio ed efficienza nelle operazioni intermodali



L'ampliamento rafforza i collegamenti ferroviari tra la Polonia e i principali mercati europei, aumentando capacità, spazi di stoccaggio ed efficienza nelle operazioni intermodali

Poznan – Mettrans, società del gruppo Hhla, ha completato l'ampliamento del terminal intermodale di Gądko, vicino a Poznań, in Polonia, aumentando in modo significativo la capacità di movimentazione dei container.

Grazie ai nuovi interventi, la capacità di stoccaggio è salita da 8.850 a 11.800 teu, mentre quella annuale di movimentazione è aumentata di quasi l'80%, raggiungendo circa 590.000 teu. Il progetto ha previsto l'installazione di due nuove gru ferroviarie a controllo remoto, l'ampliamento dei binari e la realizzazione di nuove aree per lo stoccaggio e le operazioni. I tre binari già presenti sono stati allungati oltre i 750 metri, permettendo al terminal di gestire anche i treni merci più lunghi.

Sono stati inoltre realizzati 53.000 metri quadrati di nuove aree operative e introdotti sistemi digitali per rendere più efficienti le operazioni. I nuovi varchi automatici consentono di identificare i container e controllarne le condizioni al momento dell'ingresso nel terminal. Gądko rappresenta uno dei principali hub della rete intermodale di Mettrans e collega il mercato polacco con i principali centri economici europei. La rete della società si estende oggi dal Mare del Nord e dal Baltico fino all'Adriatico e al Mar Nero, raggiungendo 15 Paesi europei. Nel 2025 Mettrans ha movimentato complessivamente 1,6 milioni di teu. L'ampliamento del terminal di Gądko è stato realizzato anche grazie al cofinanziamento del Piano nazionale polacco per la ripresa e la resilienza (Kpo).



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

Porti, container e treni spingono Augusta

L'intervento sul terminal vale 116,25 milioni secondo il Piano operativo triennale

Infrastrutture

Nino Amadore

AUGUSTA (SIRACUSA)

Il porto di Augusta amplia la capacità commerciale e prepara una nuova geografia industriale. Le nuove banchine container sono collaudate e utilizzabili, il raccordo ferroviario ha come traguardo il 2027 e il Piano regolatore punta ad aumentare gli spazi logistici, concentrare la cantieristica e liberare parte del fronte urbano dalle attività portuali. È il percorso per diversificare un'economia ancora dominata dai traffici petroliferi destinati al polo industriale siracusano di cui Augusta è perno fondamentale.

L'intervento sul terminal container vale 116,25 milioni secondo il Piano operativo triennale dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale: ulteriori 116 mila metri quadrati di piazzali e 575 metri di banchina. La costruzione, realizzata da Icm con Sidra, si è conclusa a gennaio. «Sono collaudate e utilizzabili», conferma Francesco Di Sarcina, commissario straordinario dell'AdSP.

Sulle nuove aree è in corso il trasferimento di Est, l'operatore che nel 2024 aveva annunciato quasi 24 milioni di investimenti per 86 mila metri quadrati in concessione per 25 anni. L'amministrazione giudiziaria disposta a marzo nei confronti della società non ha interrotto, secondo l'AdSP, il programma operativo. «Gli investimenti stanno proseguendo», dice Di Sarcina. Resta da quantificare la quota effettivamente realizzata. Nel 2025 Augusta ha movimentato 75.689 teu, il 91,9% in più sull'anno precedente, anche per il trasferimento dei container da Catania. La specializzazione assegna prevalentemente traghetti e crociere a Catania, contenitori, rinfuse e cantieristica ad Augusta.

Su 22,86 milioni di tonnellate movimentate dallo scalo augustano, tuttavia, 20,84 milioni sono rinfuse liquide. Il collegamento ferroviario, da circa 104,6 milioni e interamente finanziato, dovrà raccordare il porto alla rete nazionale. Rfi ha aggiudicato progettazione esecutiva e lavori nel febbraio 2025; il gruppo FS indica l'attivazione nel 2027. Il cantiere è aperto e accompagna l'ampliamento del terminal. La cornice è il nuovo Piano regolatore, destinato a sostituire quello del 1968. Adottato a giugno, ha acquisito, secondo l'AdSP, i pareri dei tre Comuni interessati e della Regione. Restano il passaggio al Consiglio superiore dei lavori pubblici e la valutazione ambientale strategica. «Teoricamente da gennaio si può approvare il piano», afferma Di Sarcina.

Il Prp prevede un polo cantieristico a Punta Cugno, con prospettive nelle demolizioni navali e nell'eolico offshore. Conferma le aree del petrolchimico e punta ad alleggerire le funzioni portuali lungo la costa dell'isola, compatibilmente con la presenza militare. È stata abbandonata l'ipotesi di piazzali nelle saline. L'elettrificazione delle banchine è programmata per 32,6 milioni: i lavori proseguono, ma i tagli mettono a rischio il completamento e gli allacciamenti. Per l'offshore le risorse indicate scendono da circa 49,8 a 24,36 milioni, ancora da assegnare formalmente secondo Di Sarcina. L'Autorità privilegia l'assemblaggio delle turbine sui galleggianti, rinviando le strutture per costruirli. Il reintegro annunciato per il 2027 resta da formalizzare. Porto e industria sono anche al centro del



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

protocollo "Invest in Syracuse", promosso da Confindustria Siracusa, Camera di commercio, AdSP e Irsap. «La politica deve dare continuità ai risultati che Augusta ha cominciato a ottenere - afferma Giampiero Reale, presidente di Confindustria Siracusa -. Il rallentamento dei finanziamenti per l'eolico offshore e l'incertezza sulla guida dell'Autorità portuale rischiano di indebolire questa ripresa. Servono risorse e una presidenza

competente: se partiamo e poi ci fermiamo, trasmettiamo agli operatori internazionali il solito messaggio di un Sud inaffidabile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Reale (presidente di Confindustria Siracusa):
«La politica dia continuità ai risultati che stiamo ottenendo»



Ferrovia della Val Venosta, disservizi dopo l'elettificazione e il debutto dei nuovi treni



La regolarità del servizio ferroviario in Val Venosta e le difficoltà seguite all'introduzione dei nuovi treni elettrici sono state al centro di un incontro che si è svolto il 30 settembre a Silandro.

Al confronto hanno partecipato l'assessore provinciale alla Mobilità Daniel Alfreider, il direttore del Dipartimento Martin Vallazza e Michael Prader di STA – Strutture Trasporto Alto Adige, insieme ai sindaci e ai rappresentanti del settore turistico.

Sul tavolo i disservizi segnalati dai passeggeri e le misure necessarie per migliorare l'affidabilità della linea, interessata da un profondo rinnovamento tecnologico legato all'elettificazione e all'introduzione del sistema europeo di controllo della circolazione ETCS di livello 2.

Nuovi treni e sistemi da integrare

L'elettificazione della ferrovia della Val Venosta comporta il rinnovamento non soltanto del materiale rotabile, ma anche dell'alimentazione elettrica e dei sistemi che regolano la circolazione e garantiscono la sicurezza.

In prospettiva, i nuovi treni elettrici potranno collegare la valle con Merano e Bolzano e, in una fase successiva, proseguire fino a Innsbruck.

La linea della Val Venosta è la prima ferrovia regionale in Italia a utilizzare il sistema europeo di controllo dei treni ETCS di livello 2.



L'introduzione contemporanea di più tecnologie ha però evidenziato difficoltà nel coordinamento tra i diversi apparati, in particolare nel sistema di gestione automatica della circolazione e in alcuni componenti dei nuovi treni.

I problemi tecnici si traducono in ritardi e irregolarità del servizio. Secondo quanto riferito dai tecnici, la presenza di più sistemi nuovi rende talvolta più complessa l'individuazione delle cause dei singoli inconvenienti.

LEGGI ANCHE: Variante ferroviaria della Val di Riga, lavori oltre il 50% e nuova fase per il ponte sull'Isarco

Alstom al lavoro per risolvere i problemi

I nuovi treni vengono sottoposti a test e introdotti progressivamente in servizio. La fase iniziale sta quindi interessando in modo particolare i passeggeri della Val Venosta, che continuano a fare i conti con le difficoltà operative.

Michael Prader ha spiegato che gran parte dei problemi riscontrati è già stata risolta. Una squadra tecnica del costruttore Alstom è presente sul posto per intervenire sulle criticità ancora aperte.

L'obiettivo indicato da STA è arrivare a un servizio affidabile con una frequenza di un treno ogni ora.

Il cambio a Laces e le autorizzazioni per Merano

Al momento i nuovi treni elettrici non possono ancora raggiungere Merano. Per l'accesso alla rete ferroviaria di Merano sono necessarie le autorizzazioni di RFI, dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA) e di ANSFISA.

Il servizio è pertanto suddiviso in due tratte: i treni elettrici circolano tra Malles e Laces, mentre i convogli diesel collegano Lasa e Merano.

Entrambe le sezioni sono servite con una frequenza oraria. Per consentire la coincidenza a Laces anche in presenza di ritardi, è stato previsto un margine di circa 30 minuti. Questa soluzione allunga i tempi di viaggio, mentre gli autobus sostitutivi della linea B250 continuano a collegare Malles e Merano ogni mezz'ora.

I treni diesel resteranno in servizio fino al 2030, mentre il rilascio delle autorizzazioni per l'estensione dei servizi elettrici verso Merano è atteso per l'inizio del 2027.

Obiettivo, migliorare la regolarità del servizio

Il ripristino di un servizio regolare rappresenta il passaggio necessario per poter ampliare l'offerta ferroviaria e migliorare i collegamenti verso Merano.

Gli investimenti in nuovi treni e infrastrutture sono parte di un programma di ammodernamento che punta a rendere la linea più efficiente nel lungo periodo. Per i successivi sviluppi dell'offerta non è ancora disponibile una data definitiva.

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €115.75

REACH: 7983

CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportation

VISITE MENSILI: 242703.07

AUTORE: Lorenzo Pallotta

URL: www.ferrovie.info



[> Versione Online](#)

> 1 ottobre 2026 alle ore 13:57

Oltre alla risoluzione delle criticità tecniche, sarà necessario completare l'iter autorizzativo per l'impiego dei treni sulle reti ferroviarie italiana e austriaca.

La programmazione dei prossimi passi guarda al 2027. Il confronto tra i vertici della Mobilità altoatesina, i Comuni e i rappresentanti del turismo proseguirà con ulteriori incontri, per raccogliere le esigenze del territorio e verificare i progressi sul servizio.



L'interporto torinese Sito cerca un socio privato



Giovedì, 1 Ottobre 2026 13:14

C'è un filo rosso che lega strettamente i destini della tratta italiana della nuova ferrovia Torino-Lione tra Avigliana e Torino Orbassano con l'Interporto Sito collocato in stretta connessione con lo scalo merci FS a sud della tangenziale torinese. La piattaforma intermodale che non ha mai vissuto momenti veramente brillanti, per lo meno dal punto di vista ferroviario, è alla ricerca di un'occasione per rilanciarsi e guardare al futuro con un ruolo più propositivo.

L'obiettivo dell'interporto torinese è diventare un crocevia a servizio dei traffici merci generati dalla nuova ferrovia ad alta capacità tra Italia e Francia che ha nel tunnel di base del Moncenisio l'opera infrastrutturale più significativa. Questa circostanza favorevole sembra l'unica carta disponibile per dare al polo intermodale torinese una funzione significativa anche nel trasporto ferroviario. Del resto, la variante ferroviaria disegnata a sud della linea storica tra Avigliana e Torino Orbassano è stata così espressamente progettata proprio per valorizzare l'interporto e la vocazione intermodale torinese. Non dobbiamo dimenticare che nelle prime ipotesi progettuali le Ferrovie avevano disegnato un tracciato a nord del capoluogo che avrebbe collegato direttamente la nuova linea con Chivasso e quindi con la Torino-Milano escludendo completamente la realtà logistica torinese. Solo la determinazione della Regione e della città di Torino, insieme alle categorie economiche, hanno favorito a suo tempo questa svolta.

La nuova tratta in variante della ferrovia tra Avigliana e Torino Orbassano, in fase avanzata di progettazione, diventa dunque la spinta per rilanciare l'Interporto Sito, che però a questo punto non può contare solo sulle infrastrutture attuali, ma deve potenziare lo scalo e adeguare il livello tecnologico complessivo. Secondo la Regione Piemonte occorre preventivare un investimento dell'ordine dei 150 milioni di euro nei prossimi anni. Per finanziare la trasformazione dell'hub, le Autorità regionali hanno annunciato la predisposizione di un bando di gara internazionale finalizzato all'ingresso di capitali privati, italiani o stranieri. L'operazione punta a coprire i costi degli interventi mantenendo tuttavia la maggioranza pubblica e la regia istituzionale del polo logistico torinese. In



primo luogo, è previsto il potenziamento del fascio binari e delle aree di stoccaggio oltre a sviluppare la gestione logistica delle merci.

La Società Interporto di Torino (Sito) ha un controllo prevalentemente pubblico con in primo piano la finanziaria regionale Finpiemonte Partecipazioni (con il 52,74%), seguita da Socotras e FS Logistix. La situazione gestionale vive una fase a dir poco delicata. Il Piano industriale 2023-2026 è stato approvato dall'assemblea dei soci nel maggio 2023, sottoscritto quindi anche da Finpiemonte e dalla Regione, ma senza predisporre, come si legge nel bilancio 2025, "le coperture finanziarie necessarie per sostenere gli importanti investimenti proposti nel Piano". E l'esercizio 2025, al netto di ammortamenti e svalutazioni si è chiuso con una perdita che sfiora i 500mila euro. Alcuni interventi di potenziamento avviati negli anni precedenti, come l'allungamento di alcuni binari a modulo 750 metri e l'adeguamento delle aree di movimentazione sono stati resi possibili solo grazie a un contributo rilevante del ministero dei Trasporti.

A questo punto è essenziale condurre in porto, superando le opposizioni già delineate a livello locale, la progettazione e la realizzazione della variante Avigliana-Torino Orbassano, lunga 24 chilometri con un tracciato che include una galleria naturale di otto chilometri sotto la collina morenica seguita da una galleria artificiale lunga circa la metà della prima per poi concludersi con un tratto all'aperto e una complessa interconnessione nel terminal di Orbassano. Questo investimento si completa con l'adeguamento in sede della linea ferroviaria storica da Bussoleno, dove termina l'interconnessione con il tunnel di base del Moncenisio, fino ad Avigliana, dove sono previsti la realizzazione di due nuove sottostazioni elettriche, l'adeguamento del segnalamento e la soppressione di due passaggi a livello ancora presenti.

Piermario Curti Sacchi

© 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



Associazione prepara esposto su incidente Frecciarossa nel Lametino



L'Associazione consumatore e utenti (Acu) ha annunciato che sta preparando un esposto da presentare alla Procura della Repubblica di Lamezia Terme sull'incidente ferroviario che il 25 settembre scorso ha coinvolto un Frecciarossa lungo la tratta Nocera Terinese-Falerna-Lamezia Terme.

Nell'occasione il convoglio ha travolto i cavi elettrici caduti, forse, per il maltempo, tranciandoli e provocando il blocco della circolazione per alcune ore.

"Come Acu - afferma l'avvocato Sergio Tomaino, presidente regionale dell'Associazione - stiamo preparando l'esposto affinché vengano accertate le cause dell'incidente ed eventuali responsabilità, anche in relazione alla manutenzione della linea ferroviaria".

L'attenzione dell'Acu, dopo le segnalazioni ricevute dai viaggiatori, "è la documentazione fotografica che manifesta dubbi sulle condizioni dell'infrastruttura ferroviaria".

L'Associazione parla di "segni di usura e corrosione alla base di uno dei pali che sostenevano la linea elettrica" e chiede di "chiarire se il cedimento sia stato realmente determinato dal maltempo o se possano esserci altre cause legate alle condizioni della struttura e alla manutenzione".

L'Associazione, afferma Tomaino, "chiederà inoltre a Rfi di rendere pubblica la relazione tecnica relativa all'intervento effettuato dopo l'incidente e di fornire informazioni sui controlli e sulla manutenzione eseguiti sulla rete, con particolare riferimento a frequenza delle verifiche, interventi e riparazioni. Gli utenti - sostiene l'Associazione - hanno diritto non solo alla qualità del servizio, ma soprattutto alla sicurezza della rete ferroviaria e alla trasparenza sulle condizioni delle infrastrutture".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Turchia, maxi ferrovia sul Mar Nero. nuovo corridoio merci da 14 milioni di tonnellate l'anno

La linea Samsun-Sarp supererà i 500 chilometri e raggiungerà il confine con la Georgia. Il progetto si inserisce nella nuova rete ferroviaria turca tra Europa e Asia



La linea Samsun-Sarp supererà i 500 chilometri e raggiungerà il confine con la Georgia. Il progetto si inserisce nella nuova rete ferroviaria turca tra Europa e Asia

Ankara – La Turchia prepara un nuovo grande corridoio ferroviario lungo il Mar Nero, destinato a rafforzare non soltanto la mobilità interna ma soprattutto le connessioni merci tra Europa, Anatolia e Caucaso. Il progetto prevede una linea ad alta velocità e alta capacità di oltre 500 chilometri tra Samsun e Sarp, al confine con la Georgia, attraversando Ordu e Trabzon in un'area oggi priva di un collegamento ferroviario continuo.

La nuova infrastruttura sarà progettata per un utilizzo misto passeggeri-merci e per velocità fino a 250 km/h. Le previsioni indicano circa 12 milioni di passeggeri e soprattutto 14 milioni di tonnellate di merci all'anno, un volume che attribuisce al progetto una rilevanza logistica ben superiore a quella di una tradizionale linea ferroviaria regionale.

Il valore strategico della Samsun-Sarp deriva dalla sua integrazione con gli altri grandi progetti ferroviari turchi. Samsun sarà infatti collegata ad Ankara attraverso il nuovo asse proveniente dalla capitale: la sezione Ankara-Delice è già operativa, mentre nel 2025 sono iniziati i lavori sui circa 120 chilometri successivi verso Çorum, destinati a essere completati entro il 2029. Sono inoltre avanzate le procedure per proseguire verso Merzifon e Havza, con oltre 290 chilometri complessivamente interessati dai cantieri e numerose opere tra gallerie, ponti e viadotti.

La rete in costruzione punta progressivamente a collegare i principali poli industriali e logistici del Paese anche con i porti di Bandırma, Izmir, Antalya e Mersin, rafforzando l'intermodalità ferro-mare. Con il prolungamento fino a Sarp, la direttrice del Mar Nero aggiungerebbe inoltre un nuovo accesso verso la Georgia e il Caucaso, aumentando le possibilità di integrazione con i corridoi terrestri che collegano Europa e Asia.



Ankara sta parallelamente lavorando sull'interoperabilità tecnica con il sistema europeo. Le nuove locomotive elettriche nazionali della famiglia E5000, consegnate alle ferrovie turche dal 2025, sono le prime del Paese certificate secondo le Specifiche tecniche di interoperabilità europee. Insieme alle nuove infrastrutture, questo sviluppo conferma una strategia che punta a trasformare la Turchia in un grande nodo ferroviario e intermodale sulle relazioni Europa-Asia, con un ruolo crescente anche per il trasporto internazionale delle merci.

L'articolo proviene da Shipmag .



Operazioni portuali: approvato il nuovo regolamento per gli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta



L'inserimento della componente ferroviaria assume particolare rilievo alla luce del completamento delle opere su binario dell'ultimo miglio Aggiornando la disciplina del 2021, il comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha approvato all'unanimità il nuovo regolamento per lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali nei tre scali laziali. Le modifiche intervengono, in particolare, su tre aspetti: la semplificazione delle procedure amministrative relative alle autorizzazioni ex articolo 16 della legge 84/94; l'introduzione della disciplina relativa all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria portuale e al servizio di manovra ferroviaria in autoproduzione nel porto di Civitavecchia; la revisione della disciplina della sosta temporanea delle merci sulle aree demaniali.

Secondo l'AdSP, l'inserimento nel regolamento della componente ferroviaria assume particolare rilievo alla luce del completamento delle opere dell'ultimo miglio ferroviario di Civitavecchia e dell'entrata in operatività del nuovo sistema infrastrutturale. In questa prima fase viene prevista l'autoproduzione dei servizi ferroviari, nelle more dell'eventuale individuazione di un gestore del servizio di interesse generale, qualora ne ricorrano le condizioni.

Condividi

Tag porti civitavecchia

Articoli correlati

ECONOMIA L'INFRASTRUTTURA DI GENOVA

Stop di Aspi Marcia indietro sulla Gronda

GIUSEPPE FILETTO

Non bastano 40 anni dal progetto preliminare e 9 da quello esecutivo. Per la realizzazione della Gronda di Genova hanno poco peso pure gli oltre 140 milioni di euro già spesi per le attività propedeutiche all'avvio dei lavori (indagini geologiche, espropri già pagati, spostamento di sottoservizi interferenti, apertura dei cantieri zero) e addirittura per l'allestimento nel 2022 dei campi base per ospitare 5mila dipendenti. «Ma quel progetto – afferma oggi **Edoardo Rixi** (Lega) viceministro alle Infrastrutture – era stato fatto per non essere realizzato». Lo dice il braccio destro di **Matteo Salvini**. «Siamo in Italia», aggiunge, affermando che, «finora, sono state solo parole». E sperpero di denari pubblici, provenienti dai pedaggi autostradali. La sindaca di Genova **Silvia Salis** ribatte al viceministro: «È frustrante parlare di un'opera

Nonostante i 140 milioni già spesi, Autostrade non fa partire i cantieri. Le risorse non bastano e c'è il no del governo all'aumento dei pedaggi. Sulle modifiche al tracciato sì di Salis

per la quale si sono spesi fiumi di parole, ma verso la quale, a oggi, non si sa, invece, quali siano i finanziamenti certi».

Parliamo del tracciato autostradale che dovrebbe intercettare, dirottare e convogliare (da cui il nome Gronda) il traffico proveniente da Francia meridionale e Spagna, sulla direttiva per Trieste; da Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Toscana, bypassando il capoluogo ligure; e favorire i flussi portuali su gomma verso il Centro Europa. Qualcosa come 40mila veicoli che ogni 24 ore transitano da quella strozzatura che è il nodo di Genova. La realizzazione dell'opera sarebbe a carico di Aspi, che in futuro recupererebbe i costi dai pedaggi autostradali, attraverso una proroga di 4 anni della concessione rispetto alla scadenza, oggi fissata al 2038. Con un principio di accordo e un budget attorno agli 8 miliardi di euro che nel

2017 l'allora ministro dei Trasporti **Graziano Delrio** aveva sostanzialmente negoziato con la Ue per sbloccare il finanziamento. Anche se, dopo il crollo del Ponte Morandi, la firma sul progetto, da parte di Mit, Autostrade ed enti locali, è rimasta sulla penna.

Adesso, la Grande Opera è destinata a diventare più di una incompiuta, mentre la Liguria e le regioni confinanti fanno i conti con una rete autostradale congestionata, cantieri continui su viadotti e gallerie ispezionate e chiusi (o limitati al traffico) dalle diverse inchieste aperte dalla magistratura dopo il crollo del Morandi. Aspi ha fatto sapere di non avere alcuna intenzione di far partire i lavori, nonostante – oltre ai 140 milioni di euro già spesi – siano state avviate le procedure di gara per ulteriori 700 milioni.

La controllata, di una cordata che fa capo allo Stato (attraverso Cdp), sostiene che per realizzare i 72 chilometri di tracciato – 50 dei quali in 25 gallerie, più 37 viadotti (16 nuovi e 21 ammodernati) – non sono sufficienti gli 8 miliardi di euro preventivati nel 2017. Au-





tostrade - contattata attraverso il suo ufficio stampa - se da una parte riafferma «la priorità della Gronda autostradale», dall'altra «preferisce non parlare e affidare il destino dell'opera alla politica».

Parla il viceministro: «I tunnel scavati per costruire il Terzo Valico (il passante ferroviario ad alta velocità Genova-Milano) hanno rilevato che sulle dorsali appenniniche siamo in presenza di gas e di amianto; gli scavi vanno a rilento e lievitano i costi di smaltimento delle rocce ricche di asbesto». Aspi nel suo Piano economico-finanziario, oltre alla Gronda, ha in programma la realizzazione del Passante di Bologna, della terza corsia della A1 nel tratto Firenze Sud-Incisa, la riqualificazione sempre della A1 tra Barberino e Firenze, la realizzazione del Tunnel Subportuale di Genova e la Tangenziale di Modena. Quel programma di investimenti era stato calcolato in 14,5 miliardi di euro, dal 2017 ad oggi lievitato a 30. Tant'è che Aspi per rientrare negli investimenti propone un aumento dei pedaggi autostradali. Ipotesi però non

TRAFFICO

L'A10 Genova-Savona, interessata dalla variazione di tracciato della Gronda

condivisa né da Rixi né da Salvini.

Sicché, la Gronda torna al punto di partenza. Soprattutto dopo la ricostruzione del Ponte Morandi costata ad Autostrade più di 300 milioni di euro. «Quel progetto di tracciato alto (dal punto di vista della latitudine, ndr) ha una sua criticità», ripete oggi il viceministro. E allora Aspi, per ridurre i costi, ripropone un'opera che possa utilizzare parte dell'attuale A10 (Genova-Savona) tra i caselli di Arenzano e l'allacciamento con la A7 Genova-Milano; soprattutto, che possa usufruire del nuovo Ponte San Giorgio (l'ex Morandi). Con una riduzione dei tempi di realizzazione stimata in 6/8 anni. Un'ipotesi accolta da Salvini - più concentrato sul Ponte sullo Stretto - condivisa dal genovese Rixi, ma che, mentre ripete che «occorre fare la Gronda perché una priorità in un territorio gravato dal traffico pesante, da gallerie e viadotti ormai vetusti», rimpalla al Comune e al territorio: «La decisione spetta alla città, ma qualunque sia, deve essere condivisa - ripete - Voglio rispettare la volontà espressa a suo tempo dal dibattito pubblico».

L'ipotesi di tracciato era stata scelta attraverso un "debat public", una procedura di democrazia partecipata avviata nel 2009 dall'allora sindaco di Genova **Marta Vincenzi** (Pd). E per non interferire pesantemente sul tessuto urbano, i cittadini avevano deciso che dovesse passare più a Nord, lontano dalle case. Sull'inversione di marcia di Autostrade, Silvia Salis sostiene di avere «una posizione chiara, in linea generale non contraria alla realizzazione di infrastrutture, ma che

siano finanziate». E si mostra disponibile ad abbandonare l'ipotesi di Gronda Alta: «Nessuna preclusione a un progetto diverso, più ridotto, considerato che sono cambiati i traffici, i tempi e le risorse - precisa la sindaca - ma che sia un'opera sostenibile e non devastante». Una apertura destinata a provocare più di un mal di pancia nel campo largo e soprattutto tra le associazioni ambientaliste. Tant'è che sull'inversione di rotta di Aspi e del Mit i parlamentari liguri del Pd, **Valentina Ghio** (Commissione Trasporti), **Alberto Pandolfo** e **Luca Pastorino** attaccano il vicepremier Matteo Salvini: «Siamo di fronte all'ennesimo cambio di linea del governo, che dopo anni di annunci, false partenze e promesse, rimette tutto in discussione senza indicare tempi, alternative credibili e coperture».

Foto: L. Zennaro / Ansa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Variante della Val di Riga, avanzamento dei lavori oltre il 50 per cento



I lavori per la Variante ferroviaria della Val di Riga hanno superato il 50 per cento dell'avanzamento complessivo.

Lo stato del progetto è stato verificato nel corso di un sopralluogo nel cantiere a cui hanno preso parte l'assessore provinciale alle infrastrutture e alla mobilità, Daniel Alfreider, i rappresentanti di Rete Ferroviaria Italiana, di Sta-Strutture Trasporto Alto Adige e della ripartizione Mobilità della Provincia, insieme ai sindaci dei Comuni direttamente interessati e delle località limitrofe.

La nuova linea avrà uno sviluppo di circa 3,8 chilometri e permetterà di collegare direttamente la linea ferroviaria della Val Pusteria con la linea del Brennero.

"Quando si parla della Variante della Val di Riga si pensa spesso al nuovo ponte, ma il progetto è molto più ampio - ha sottolineato Alfreider - Parliamo di quasi quattro chilometri di nuova linea ferroviaria, con gallerie naturali, il passaggio sotto l'autostrada, lo spostamento dei binari sulla linea del Brennero e il nuovo attraversamento dell'Isarco. È un cantiere tecnicamente molto complesso e per questo va riconosciuto il lavoro delle imprese, dei tecnici, dei minatori e di tutte le persone impegnate nella sua realizzazione".

Il tracciato attraversa un'area infrastrutturale particolarmente delicata, nella quale convivono ferrovia, autostrada, viabilità statale e fiume Isarco. Proprio per questo le diverse fasi del cantiere vengono coordinate per limitare quanto più possibile le interferenze con le infrastrutture esistenti, come spiegato dai tecnici competenti.

Giuseppe Romeo, della direzione Investimenti Area Nord Est di Rfi, ha ricordato che i lavori hanno ormai superato il 50 per cento dell'avanzamento complessivo. Nel corso dell'anno è stata riattivata la linea ferroviaria della Val Pusteria, è stata ripristinata la strada statale interessata dal cantiere e sono stati deviati circa due chilometri della linea del Brennero, creando lo spazio necessario per il nuovo raccordo ferroviario.



"Le lavorazioni stanno procedendo con un buon ritmo - ha spiegato Romeo - È già stata scavata gran parte della galleria naturale e nelle prossime fasi è previsto l'arrivo della grande gru necessaria al varo del ponte sul fiume Isarco. Entro novembre è inoltre programmato il completamento della deviazione dell'autostrada, così da poter proseguire i lavori limitando le interferenze tra il cantiere e l'esercizio della A22".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Palermo - Agrigento, riaperta l'intera linea dopo i lavori di potenziamento



Dopo mesi di interruzioni torna interamente percorribile la ferrovia tra Palermo e Agrigento. Da oggi è infatti ripresa la circolazione ferroviaria tra Lercara Diramazione e Agrigento Centrale, ultimo tratto della linea interessato dagli interventi di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura realizzati da Rete Ferroviaria Italiana.

La riapertura segue quella del 14 settembre, quando era stato riattivato il tratto tra Fiumetorto e Lercara Diramazione, consentendo così di ripristinare l'intero collegamento ferroviario tra Palermo e Agrigento secondo le tempistiche previste dal programma dei lavori.

Gli interventi sulla linea

I cantieri hanno interessato numerosi punti della linea con l'obiettivo di migliorarne le prestazioni e l'affidabilità. Nel solo tratto tra Lercara Diramazione e Agrigento sono stati completati interventi di consolidamento e sostituzione su 19 opere, tra ponti, viadotti, sottovia e opere idrauliche, oltre che su un tratto della sede ferroviaria.

Complessivamente sono 41 le opere di attraversamento sostituite o consolidate lungo la linea, considerando anche le 22 strutture sulle quali si era intervenuti in precedenza.

È stata inoltre completata la manutenzione dell'armamento ferroviario nella stazione di Agrigento Centrale e nelle gallerie San Gerlando e San Giusippuzzo.

LEGGI ANCHE: Palermo-Catania, riaperta l'intera linea: dal 1° ottobre torna anche il collegamento con Agrigento

Gli interventi tecnologici



I lavori hanno interessato anche gli impianti e le tecnologie ferroviarie. Sono stati rinnovati gli impianti di trazione elettrica tra Cammarata e Campofranco e quelli della stazione di Agrigento Bassa. In diversi tratti della linea è stata inoltre posata la fibra ottica.

Durante il periodo di interruzione sono proseguiti anche due interventi particolarmente attesi ad Agrigento, relativi alla realizzazione delle nuove fermate Agrigento Ospedale e Agrigento Fontanelle.

È proseguita inoltre l'installazione dell' ERTMS , il sistema europeo per la supervisione e il controllo della circolazione ferroviaria, destinato a migliorare la gestione del traffico e la regolarità del servizio.

I numeri dei lavori

Nel complesso, l'indisponibilità della linea tra Fiumetorto e Agrigento Centrale ha consentito di realizzare numerosi interventi sull'infrastruttura.

Sono stati sostituiti 21 ponti, consolidate 4 gallerie, rinnovati e risanati 22 chilometri di armamento ferroviario e interessati da interventi sulla massicciata altri 9 chilometri.

A questi lavori si aggiungono il rinnovo degli impianti elettrici, l'adeguamento della trasmissione dati agli standard in fibra ottica e le modifiche al sistema di distanziamento dei treni tra Sciarra e Fiumetorto.

Treni di ultima generazione da novembre

Il prossimo passaggio è previsto già a novembre. Una volta completato il processo di certificazione, secondo il cronoprogramma potranno circolare sulla linea treni di ultima generazione.

Gli interventi realizzati puntano, secondo Rfi, a garantire miglioramenti in termini di affidabilità, comfort di viaggio, regolarità del servizio e standard di sicurezza.

Un investimento da 85 milioni di euro

Il programma estivo di lavori, che ha interessato anche la linea Palermo-Catania , ha comportato un investimento complessivo di circa 85 milioni di euro.

Alle attività hanno partecipato contemporaneamente 12 imprese appaltatrici e circa 300 tra operai e tecnici, compreso il personale di Rfi impegnato nella gestione degli appalti.



L'Adsp compie un importante passo avanti per la concessione di Interterminal a Gaeta



La port authority stipulerà l'accordo procedimentale con l'azienda dei Di Sarno mentre rimane ancora in bilico la posizione di Steinweg – Gmt. Ok all'autoproduzione dei servizi ferroviari Nel lungo percorso intrapreso parallelamente da Interterminal e da Gmt Steinweg per ottenere spazi in concessione nel porto di Gaeta, percorso che ha visto anche sovrapposizioni e l'apertura di conseguenti liti , la società facente capo a Intergroup potrebbe aver segnato un sorpasso.

Una nota dell'Autorità di sistema portuale ha infatti reso noto il mandato, da parte del Comitato di gestione, a procedere con la stipula “dell'accordo procedimentale con Interterminal Srl, finalizzato al rilascio della concessione ex articolo 18 della legge 84/94 sul piazzale Regina Sofia. Il procedimento, particolarmente articolato e sviluppatosi nel corso di un lungo iter amministrativo, aveva visto la presentazione di istanze da parte di Interterminal e GMT, oltre a otto opposizioni e una domanda concorrente successivamente rigettata. La Commissione istruttoria, anche alla luce delle osservazioni formulate nel corso del procedimento, ha scelto di non considerare alternativi i due operatori, individuando invece una soluzione fondata sulla loro possibile complementarietà e rideterminando le superfici originariamente richieste”.

L'ente ha quindi spiegato che “per Interterminal la superficie prevista è stata così fissata in 34.200 metri quadrati, con una riduzione di oltre 11.000 metri quadrati rispetto alla richiesta iniziale. La rimodulazione consente di mantenere una riserva strategica di aree pubbliche, la piena fruibilità del ponte sul Fosso Arzano e una viabilità pubblica tra le aree interessate dalle concessioni, funzionale anche alla sicurezza e all'accessibilità delle banchine”.

È sempre l'Adsp ad aver puntualizzato che “resta parallelamente aperta l'interlocuzione con Gmt, alla quale è stata formulata una distinta proposta di accordo procedimentale relativa a circa 29.700 metri quadrati. Un incontro è fissato per il prossimo 9 ottobre, termine entro il quale è attesa la posizione definitiva dell'operatore”.



“La soluzione individuata – ha commentato il presidente dell'Adsp Raffaele Latrofa – nasce proprio dall'obiettivo di non perdere traffici e opportunità di sviluppo per il porto di Gaeta, salvaguardando nello stesso tempo gli spazi pubblici e la possibilità di crescita del sistema portuale. Le due proposte rivolte a Interterminal e Gmt sono autonome e indipendenti. Con Gmt l'interlocuzione resta aperta e auspichiamo che possa concludersi positivamente, nello spirito di complementarietà che ha guidato l'intera istruttoria”.

Sempre per il porto di Gaeta, il Comitato ha approvato l'allineamento al 31 dicembre 2033 della durata dell'autorizzazione ex articolo 16 rilasciata a Futura Srl per lo svolgimento delle operazioni portuali, uniformandola alla durata della relativa concessione demaniale ex articolo 18.

Il Comitato, inoltre, ha approvato all'unanimità il nuovo “Regolamento per lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali nei tre scali del network”, che aggiorna la disciplina del 2021. “Le modifiche intervengono, in particolare, su tre aspetti: la semplificazione delle procedure amministrative relative alle autorizzazioni ex articolo 16 della legge 84/94; l'introduzione della disciplina relativa all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria portuale e al servizio di manovra ferroviaria in autoproduzione nel porto di Civitavecchia (consentita, nelle more dell'eventuale individuazione di un gestore del servizio di interesse generale, qualora ne ricorrano le condizioni); la revisione della disciplina della sosta temporanea delle merci sulle aree demaniali”.

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

MVR AG ordina due locomotive a cremagliera da Stadler per la manutenzione delle infrastrutture

(FERPRESS) – Roma, 1 OTT – Transports Montreux–Vevey–Riviera (MVR AG), società controllata dalla Montreux-Berner Oberland Railway (MOB), e Stadler hanno firmato un contratto per la fornitura di due locomotive a cremagliera HGem 4/4. Queste locomotive sostituiranno gradualmente il materiale rotabile attualmente utilizzato per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria tra Montreux e Les Rochers-de-Naye.

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 >>



Nelle valli senza bus né treni. Il caro carburanti consuma gli stipendi di chi vive in montagna



Un operaio forestale di Alto lavora a Ormea e spende 200 euro al mese, un docente di Caprauna 300 per andare a Genova. Ecco chi paga l'aumento dei prezzi «Partendo da Alto, devo andare tutti i giorni ad Ormea per lavoro, sono 50 km tra andata e ritorno. In tutto sono 200 euro al mese di carburante». Di caro carburanti e dell'impatto che ha avuto nelle zone montane ne sa qualcosa Giuseppe Scialabba, che ha 47 anni e di lavoro fa l'operaio forestale per la Regione. Abita da 15 anni ad Alto, un paesino di qualche centinaio di abitanti al confine tra Cuneese e Liguria. Secondo un'analisi fatta dalla Provincia ed elaborata da La Stampa, è il paese in cui si spende di più per un viaggio verso Cuneo con i prezzi attuali del carburante (30 euro per chi ha un'auto con un motore di media potenza). «Per superare il colle e arrivare a Ormea prima mi bastavano 100 euro al mese, ora non più. Facendo un rapido calcolo, da qualche mese spendo 50 euro a settimana di benzina, che devo decurtare dallo stipendio», racconta.

Come molti abitanti della montagna, Giuseppe non può usare i mezzi pubblici: bus e treni qui non ci sono. «Spiacenti, non siamo riusciti a calcolare le indicazioni per il trasporto pubblico da Ormea ad Alto», risponde Google Maps alla richiesta di percorrere il tragitto in pullman. Si tratta di strade in salita e in discesa, che portano l'auto a consumare di più e quindi i cittadini a spendere maggiormente per vivere. Oltre al costo per il carburante, è anche questione di trovarlo prima di rimanere a piedi. «Di distributori ce ne sono pochi in alta valle – prosegue Scialabba -. Ce n'è uno a Ormea e un altro ad Albenga, nel Savonese. Se devo andarci apposta scelgo quello di Albenga, perché la strada è in discesa e consumo meno».

Nei giorni scorsi le tre grandi compagnie petrolifere presenti in Italia (Eni, Ip e Q8) hanno deciso di applicare un tetto massimo ai prezzi, ovvero 1,99 per la benzina e 2,19 per il gasolio. Il problema è che nelle valli cuneesi queste compagnie non sono sempre presenti e le pompe sono affidate a distributori indipendenti, che possono anche decidere di non abbassare le tariffe. «L'auto mi serve per tutti i servizi di base: i primi Pronto soccorso disponibili sono ad Albenga, Ceva o Mondovì, in ogni caso distanti diversi chilometri da dove abito. Siamo tagliati fuori, non ci ascoltano se siamo molto piccoli». Il rincaro si deve, per la maggior parte, al blocco dello stretto di Hormuz, da cui



passava il 20% del petrolio mondiale e che è stato chiuso a marzo come risposta degli attacchi degli Usa all'Iran. In questi mesi hanno fatto notizia soprattutto le imprese della logistica, che hanno reclamato i continui sconti sulle accise (le tasse sui carburanti), decise dal Governo a marzo per combattere il rincaro.

Ma anche tra il popolo delle valli c'è chi ha sempre dovuto gestire una gran quantità di chilometri, spesso non rimborsati dai datori di lavoro. «Nel 2025 ho fatto 38 mila km, quest'anno sono a 29 mila, contando che sono stato un mese fermo. Vuol dire in media 3 mila al mese e più di 700 a settimana». Massimo Ruaro è residente a Caprauna, un altro piccolo paese vicino ad Alto. Insegna diritto all'Università di Genova, ma si occupa anche di tenere corsi di formazione agli agenti della polizia penitenziaria di tutto il Piemonte. «Quasi sempre viaggio in macchina, con il treno non è fattibile per gli orari. Caprauna è messa meglio di altri paesini, come posizione, però si impiega almeno mezz'ora solo per raggiungere l'autostrada». Anche per Ruaro ha un costo molto alto scegliere di continuare ad abitare in paese. «Circa 300 euro al mese vanno via solo di diesel – spiega -. Quando è possibile chiedo il rimborso spese all'Università, ma spesso non posso».

Infrastrutture: Saipem al servizio della mobilità del futuro tra competenze e innovazione

Il business Infrastrutture di Saipem continua a crescere, forte di risultati che includono progetti realizzati per circa 10 miliardi di euro, oltre 1000 km di binari ferroviari posati e importanti opere stradali e sotterranee. Tra i cantieri più significativi figura il passante



Il business Infrastrutture di Saipem continua a crescere, forte di risultati che includono progetti realizzati per circa 10 miliardi di euro, oltre 1000 km di binari ferroviari posati e importanti opere stradali e sotterranee. Tra i cantieri più significativi figura il passante ferroviario Alta Velocità di Firenze, con lo scavo di due gallerie sotto il centro cittadino e la realizzazione della nuova stazione AV Belfiore. Innovazione, sostenibilità e sicurezza rappresentano i pilastri dell'approccio dell'azienda, che guarda al futuro con nuove opportunità di sviluppo nel settore delle infrastrutture.



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

Ritorna il FrecciaRosa di FS Screening e consulenze in stazione e a bordo dei treni

*Quella di quest'anno
è la sedicesima edizione
dell'importante progetto
del Gruppo Ferrovie dello Stato
e Fondazione Incontradonna.
Un'iniziativa per promuovere
la salute delle donne*

VITTORIA LEONI

Da Nord a Sud, la prevenzione oncologica torna a viaggiare sulla rete ferroviaria italiana: 40 stazioni si illuminano di rosa e Freccie, Intercity e Regionale di Trenitalia diventano per tutto ottobre luoghi di informazione e consulenza gratuita. È la sedicesima edizione di FrecciaRosa, il progetto promosso da Gruppo FS e Fondazione IncontraDonna con il supporto dell'Associazione Italiana di Oncologia Medica (AIOM). L'iniziativa si estende an-



che «a terra», per la prima volta nella stazione RFI di Cosenza e nello scalo FS Logistix di Sampierdarena, Genova, affiancando l'appuntamento già previsto presso lo scalo di San Lorenzo a Roma.

RFI sarà inoltre protagonista di una speciale «accensione» di 40 stazioni, illuminate di rosa nelle serate del 30 settembre e del 1° ottobre, dalle ore 20, per richiamare l'attenzione sull'importanza della prevenzione. La stazione di Cosenza tornerà ad accendersi di rosa pure il 19 e 20 ottobre.

La campagna è stata presentata a Roma da Giuseppe Inchingolo, Vicedirettore Generale Corporate del Gruppo FS; Sabrina De Filippis, ad e dg di FS Logistix; Francesca Stacchiotti, Chief People, Culture and Transformation Officer del Gruppo FS; Adriana Bonifacino, Fondatrice di Fondazione IncontraDonna; Rocco Bellantone, Presidente dell'Istituto Superiore di Sanità; Marcello Gemmato, Sottosegretario alla Salute; Manuela Tamburo De Bella, Responsabile UOS Reti Cliniche Ospedaliere e Monitoraggio DM 70/2015 di AGENAS. Testimonial dell'iniziativa, è l'attrice Elena Sofia Ricci.

«La prevenzione non è solo una



scelta individuale, ma una responsabilità collettiva che coinvolge istituzioni, professionisti e cittadini» ha sottolineato Marcello Gemmato aggiungendo che «promuovere la cultura della prevenzione significa incentivare corretti stili di vita e favorire l'adesione ai programmi di screening, strumenti fondamentali per intercettare la malattia nelle sue fasi iniziali».

PER LA SALUTE DELLE PERSONE

«Il Gruppo FS conferma il proprio impegno nel promuovere una cultura della prevenzione e della salute, mettendo la propria rete e i propri treni al servizio delle persone» ha dichiarato Francesca Stacchiotti, «da 16 anni portiamo questo messaggio nei luoghi attraversati quotidianamente da milioni di viaggiatori, con l'obiettivo di rendere l'informazione e la prevenzione sempre più accessibili e vicine alle comunità».

«Ottobre sarà anche nel 2026 un mese interamente dedicato alla prevenzione del tumore del seno e di tutte le altre principali patologie oncologiche» ha affermato Adriana Bonifacino. «Quest'anno intendiamo porre particolare attenzione alla salute metabolica e all'obesità, strettamente collegate al rischio di



numerosi tumori. Il grave eccesso di peso in Italia riguarda più del 10% della popolazione adulta. Il 40% di tutte le neoplasie è evitabile intervenendo sui comportamenti quotidiani ed eseguendo esami regolari e percorsi di sorveglianza secondo indicazione». Per il tumore al seno» ha aggiunto Bonifacino, «la diagnosi precoce è la forma più efficace di prevenzione e la mammografia gratuita biennale è assicurata in tutta Italia». L'obiettivo di FrecciaRosa è quindi sensibilizzare e incentivare la partecipazione ai programmi di screening organizzati dalle Regioni. «FS Logistix è salita a bordo di FrecciaRosa già da due anni. In collaborazione con la Fondazione IncontraDonna e con la ASL di Roma, abbiamo avviato un percorso di prevenzione e divulgazione di corretti stili di vita all'interno dell'hub logistico di Roma San Lorenzo. Nelle iniziative realizzate nei due anni abbiamo registrato oltre 600 presenze, anche grazie alla vicinanza con l'Università, che ha favorito la partecipazione di tanti giovani» ha detto Sabrina De Filippis, ad e dg di FS Logistix.

«Il cancro non è una sola ed unica malattia ma più di 200 diverse patologie» ha sottolineato Nicola Silve-



stris, Segretario Nazionale AIOM. «Oggi conosciamo meglio le neoplasie e le loro caratteristiche e abbiamo sviluppato nuove terapie più efficaci e su misura del singolo paziente. Questi progressi hanno portato in Italia a un calo complessivo del 9% dei decessi oncologici nell'ultimo decennio. Contro i tumori, però, si può anche giocare d'anticipo: la prevenzione primaria e secondaria è imprescindibile». In Italia ogni anno vengono diagnosticati oltre 390mila nuovi casi di tumore, di cui circa 176mila riguardano le donne. Oltre 70mila potrebbero essere evitati attraverso stili di vita sani e una maggiore adesione ai programmi di prevenzione e diagnosi precoce. Particolare attenzione va al carcinoma mammario, la neoplasia più frequentemente diagnosticata nella popolazione femminile, che nel 2025 ha interessato oltre 53mila donne.

PREVENZIONE A BORDO TRENO

FrecciaRosa, che ha ricevuto il patrocinio del Ministero della Salute e della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha ottenuto per il IV anno consecutivo la Medaglia del Presidente della Repubblica.

Per tutto il mese di ottobre, dal lunedì al venerdì, i viaggiatori che

scelgono Freccie, Intercity o treni del Regionale di Trenitalia, su una lista di tratte disponibile sul sito di Trenitalia, potranno ricevere a bordo un servizio gratuito di informazione e consulenza medica sulla prevenzione oncologica, grazie ai professionisti di AIOM. Sarà poi possibile prenotare teleconsulti, per ricevere chiarimenti e suggerimenti da approfondire successivamente presso le strutture del Servizio sanitario nazionale. Medici e volontari di Fondazione IncontraDonna saranno presenti sui treni anche per distribuire il «Vademecum Salute», realizzato in collaborazione con il Ministero della Salute, disponibile anche in formato digitale e tradotto in più lingue. ■



Stazione Termini a Roma illuminata di rosa per il FrecciaRosa di Ferrovie dello Stato, programma per la prevenzione e la salute delle donne

> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00



Da sinistra: Sabrina De Filippis, Elena Sofia Ricci, Adriana Bonifacino, Francesca Stacchiotti e Andrea Botticelli



Linea Campoleone-Nettuno, due avvistamenti tra la 483.040 FORAIL e un merci per Overail



La linea ferroviaria Campoleone-Nettuno è stata interessata il 29 settembre da due movimenti ferroviari che hanno visto protagoniste la locomotiva 483.040 di FORAIL e la 494.521 di Akiem, quest'ultima impiegata a noleggio da Medway.

Nel corso della giornata si sono svolte una corsa isolata per la conoscenza della linea e una tradotta merci diretta al raccordo dello stabilimento Overail di Campo di Carne.

I due avvistamenti hanno interessato la tratta della linea FL8 tra Campoleone e Nettuno, con passaggi ad Aprilia e Campo di Carne. Il movimento merci ha riguardato un convoglio di pianali vuoti, destinato al raccordo ferroviario che serve l'impianto di produzione di traverse.

La 483.040 FORAIL in corsa di conoscenza linea

A metà mattinata è stata avvistata ad Aprilia la locomotiva 483.040 di FORAIL, impegnata in una corsa isolata tra Roma Smistamento e Nettuno, con successivo ritorno verso la Capitale.

Il movimento era finalizzato alla conoscenza della linea, attività necessaria per consentire al personale di acquisire familiarità con il percorso e le sue caratteristiche operative. La locomotiva appartiene alla famiglia TRAXX F140 DC, nella versione a corrente continua utilizzata sulla rete ferroviaria italiana.

Un treno merci diretto al raccordo Overail



Nel primo pomeriggio è poi arrivato a Campo di Carne un treno merci composto da pianali vuoti, trainato dalla locomotiva , appartenente ad Akiem e utilizzata a noleggio da Medway

Dopo l'arrivo in stazione, il convoglio è stato inoltrato in retromarcia sul raccordo che collega Campo di Carne allo stabilimento Overail , dove vengono prodotte traverse ferroviarie. Per raggiungere l'impianto, la locomotiva ha utilizzato il modulo diesel (Last Mile) di cui è equipaggiata la TRAXX DC3, permettendo così la manovra sul raccordo non elettrificato.

Il rientro verso Roma Smistamento

Una volta lasciati i carri all'interno dello stabilimento, la locomotiva è rientrata in stazione a Campo di Carne. Da qui ha ripreso il viaggio verso Roma Smistamento in composizione isolata.

Il movimento ha completato le operazioni ferroviarie della giornata sulla tratta.

LEGGI ANCHE: Forail, nuove livree per le 483 040 e 483 041

FORAIL, l'impresa ferroviaria del Gruppo Salcef

FORAIL è una società controllata dal Gruppo Salcef , attiva nel trasporto ferroviario merci e nella manutenzione dei veicoli ferroviari.

La società ha ottenuto nel 2024 la licenza per il trasporto ferroviario di merci e affianca alle attività di trasporto i servizi legati alla logistica e al supporto dei cantieri infrastrutturali.

La flotta comprende le locomotive elettriche 483.040 e 483.041, entrambe appartenenti alla famiglia TRAXX F140 DC. Le due unità sono state cedute a Salcef da TFI – Trasporti Ferroviari Italiani e sono destinate alle attività ferroviarie del gruppo.

Le locomotive, progettate per il servizio merci sotto alimentazione a 3 kV in corrente continua, possono essere impiegate per il trasferimento di materiali e mezzi destinati ai cantieri, oltre che per le altre esigenze di trasporto ferroviario della società.

Sciopero oggi 2 ottobre: trasporti, scuola e sanità. Chi si ferma, il calendario

Scatta il primo sciopero di ottobre 2026. Tutti i dettagli su orari, treni, trasporti locali e le proteste in programma nelle città.



Il mese degli scioperi comincia oggi, venerdì 2 ottobre. E' in programma il primo grande stop - tra treni, scuola e sanità - che apre una lunga serie di proteste che toccheranno svariati comparti nelle prossime settimane, aprendo un calendario fitto di mobilitazioni che si concluderà il 30 ottobre. La prima giornata di agitazione generale è stata proclamata dalla Confederazione Sindacale Lavoratori Europei con l'adesione del sindacato Fi-si.

La protesta di oggi coinvolgerà un ampissimo raggio di categorie lavorative, spaziando dai trasporti alla pubblica amministrazione. Nello specifico, lo stop interesserà ferrovie, sanità e metalmeccanici, scuola ed enti locali, forze dell'ordine e vigilanza privata, marittimi, lavoratori dell'agricoltura e del settore allevamento. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, le sigle sindacali hanno precisato che lo sciopero sarà circoscritto alla fascia oraria compresa tra le 11 e le 14, limitando così i disagi per i viaggiatori.

Alla base della mobilitazione nazionale ci sono pesanti rivendicazioni economiche e sociali. La Cisl ha sintetizzato le ragioni dello stop attorno a punti chiave: il taglio dei prezzi di carburanti e generi di prima necessità, una minore pressione fiscale e rincari salariali adeguati per far fronte al costo della vita. Tra le richieste figurano inoltre la spinta verso un'effettiva indipendenza energetica e l'adozione di politiche a sostegno della crescita e della competitività delle imprese italiane.

Il calendario delle proteste nel mese di ottobre prosegue con un fitto susseguirsi di mobilitazioni locali e nazionali che toccheranno trasporti, scuola, giustizia e telecomunicazioni.



Si comincia il 3 ottobre a Genova con lo sciopero del personale Amt proclamato da Cub Trasporti: per il servizio urbano le fasce di stop sono previste dall'inizio del servizio alle 5.30, dalle 9.30 alle 17 e dalle 21 a fine servizio, mentre per l'extraurbano lo stop si terrà dall'inizio del servizio alle 6, dalle 9 alle 17 e dalle 20 a fine servizio, e per la ferrovia Genova-Casella dalle 6.30, dalle 9.30 alle 17.30 e dalle 20.30 a fine servizio. Dal 5 al 7 ottobre è, poi, prevista l'astensione nazionale dei magistrati onorari, proclamata da Nuova Magistratura Onoraria per chiedere la stabilizzazione e protestare contro le differenze di trattamento rispetto ai colleghi entrati in servizio prima del 2017, con un sit-in fissato per il 6 ottobre davanti al ministero della Giustizia.

L'8 ottobre la protesta si sposta in Sicilia con lo sciopero dei lavoratori di Fs Security dalle 6 alle 22 proclamato da Fast Confsal e Orsa Trasporti, che non bloccherà automaticamente la circolazione ferroviaria regionale, seguito dal 12 al 13 ottobre dallo stop del personale Rfi sempre in Sicilia, indetto da Uiltrasporti dalle 21 del 12 alle 21 del 13. Il 9 ottobre sarà invece la volta del trasporto pubblico locale a Milano, Como e Monza della Brianza a causa di due proteste di Atm Milano e Net indette da Confial Trasporti e Ai Cobas, mentre il 10 ottobre a Firenze si fermeranno per 24 ore i dipendenti della tramvia Gest proclamati da Cobas Lavoro Privato, con fasce garantite dalle 6.30 alle 9.30 e dalle 17 alle 20. Il 12 ottobre si fermerà anche l'Amtab a Bari dalle 8.30 alle 12.30.

Un momento di forte impatto sarà il 14 ottobre con lo sciopero generale regionale proclamato dalla Cgil in Toscana per l'intera giornata nei settori pubblici e privati: esclusi il trasporto aereo e il personale Gest di Firenze, lo stop ferroviario è fissato dalle 9.01 alle 17 e quello del trasporto pubblico locale durerà quattro ore con modalità variabili. Dal 15 al 16 ottobre si bloccherà il trasporto marittimo di Napoli e Salerno per lo sciopero dei lavoratori dell'Autorità portuale del Mar Tirreno Centrale indetto da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti per l'intera durata delle due giornate. Il 15 ottobre toccherà anche al trasporto pubblico locale di Foggia con l'Ataf (dalle 00 alle 5.30, dalle 8.30 alle 12.30 e dalle 15.30 a fine servizio) e al trasporto merci su rotaia in Lombardia per i lavoratori di Db Cargo Italia, fermi dalle 0.00 alle 23.59.

Il 16 ottobre si preannuncia particolarmente critico per via dello sciopero nazionale di 24 ore del personale navigante di EasyJet, dello stop di 24 ore del personale Sicuritalia IVRI all'aeroporto di Venezia, dello stop del personale Eav a Napoli dalle 19.30 alle 23.30, della mobilitazione di 24 ore del personale Arriva Italia a Bergamo e dello sciopero nazionale dei Vigili del Fuoco proclamato da Fp Cgil dalle 10 alle 14. Infine, dal 16 al 20 ottobre è previsto il blocco dei servizi di autotrasporto merci per conto terzi in Sicilia, dalle 0.01 del 16 fino alla mezzanotte del 20 ottobre.

Per la scuola sono tre le date da segnare in rosso: 2 e 30 ottobre, in occasione degli scioperi generali, e 16 ottobre, quando è prevista la mobilitazione nazionale di settore. La scuola si ferma infatti il 16 ottobre per lo sciopero nazionale di tutto il personale docente, dirigente e Ata, di ruolo e precario, proclamato da Sisa per l'intera giornata. Al centro della protesta ci sono i salari, con la richiesta di un incremento del 20% degli stipendi per recuperare l'inflazione, e il lavoro precario.

Il mese si chiude poi con un secondo sciopero generale, quello del 30 ottobre, proclamato da Usi-Cit per l'intera giornata. La mobilitazione riguarda il personale dipendente pubblico e privato, scuola compresa, ma sono esclusi i settori del trasporto aereo, ferroviario, pubblico locale e marittimo. La protesta è stata proclamata contro l'aumento delle spese militari, la produzione e l'esportazione di armi e per le rivendicazioni indicate dall'organizzazione sindacale.



Scioperi, il 2 ottobre il primo stop generale: treni, scuola e sanità, tutte le date Scioperi ottobre 2026, si apre e si chiude con due 'generalì': dalla scuola ai trasporti, tutte le date



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

Ricavi Maltauro oltre i 900 milioni: centrati tutti gli obiettivi del Pnrr

Il gruppo veneto punta a raggiungere il miliardo di fatturato a fine 2027

Costruzioni

Marco Morino

La curva dei ricavi di Maltauro, gruppo delle costruzioni basato a Vicenza, dovrebbe superare a fine anno la soglia dei 900 milioni di euro, per poi puntare con decisione a quota 1 miliardo a fine 2027. Lo anticipa al Sole 24 Ore il presidente del gruppo Icm-Impresa costruzioni Maltauro, Gianfranco Simonetto.

Icm ha chiuso il primo semestre 2026 con un fatturato consolidato di 437 milioni di euro, in aumento del 19% rispetto ai primi sei mesi del 2025 e del 25% rispetto allo stesso periodo del 2024. Un trend in crescita, che consente a Maltauro di prevedere a fine anno un fatturato complessivo vicino ai 930 milioni di euro, in linea con il piano industriale 2026-2028 approvato nei mesi scorsi. L'incremento rispetto al 2025 sarebbe del 15,6%, quando il fatturato risultò pari a 804 milioni di euro (+13% sul 2024) con un Ebitda di oltre 52 milioni. Un programma che punta a superare il miliardo di euro di ricavi entro il 2027, attraverso un piano di acquisizioni di nuove commesse da 2,4 miliardi di euro nell'arco del triennio, di cui 1,8 miliardi in Italia (1,2 miliardi nel settore infrastrutturale e 600 milioni nell'edilizia) e 600 milioni di euro all'estero.

Intanto, Icm ha da poco ultimato le nuove banchine container del porto commerciale di Augusta, in Sicilia, un cantiere finalizzato al potenziamento della capacità operativa dello scalo che sorge in provincia

di Siracusa e allo sviluppo dei traffici marittimi (si veda altro articolo in pagina). Si tratta di un intervento di ingegneria marittima e geotecnica tra i più complessi realizzati nel sistema portuale italiano. La commessa vale circa 130 milioni di euro e la quota di competenza Icm è del 70 per cento. I lavori hanno incluso la realizzazione di nuove banchine e piazzali per la movimentazione dei container, oltre agli impianti idrici, antincendio, elettrici, di smaltimento delle acque e alle attrezzature necessarie per la piena operatività portuale. L'inaugurazione è prevista nei prossimi mesi.

Dice Simonetto: «In questi anni, un contributo importante è arrivato dal Pnrr. Aver raggiunto gli obiettivi e rispettato le scadenze su tutte le opere finanziate dal piano, distribuite sull'intero territorio nazionale, è un risultato che testimonia l'impegno dei nostri lavoratori (circa 2.100, ndr) e la capacità del gruppo di gestire cantieri complessi e diffusi. Questo traguardo rafforza le basi del nostro piano industriale e ci dà ulteriore slancio per affrontare le sfide dei prossimi anni, che includono anche il rafforzamento sui mercati esteri».

Maltauro gestisce oggi un portafoglio ordini di circa 3,4 miliardi di euro, rappresentato per il 72% da opere infrastrutturali, di cui la gran parte sul territorio nazionale. In Italia, il gruppo veneto è impegnato, tra gli altri, nei cantieri dell'alta

velocità ferroviaria Brescia-Vercelli, della nuova linea tranviaria Sir2 che attraversa la città di Padova, nella variante ferroviaria Val di Riga (Alto Adige), nella linea 10 della metropolitana di Napoli e in altre opere ferroviarie in Basilicata. In particolare, per quanto riguarda la Val di Riga (committente Rfi), il

progetto vale oltre 150 milioni di euro e prevede la realizzazione di un collegamento diretto tra la ferrovia della Val Pusteria e la linea ferroviaria del Brennero. Sempre in Italia, i piani di sviluppo interessano infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie, attività di manutenzione stradale e ferroviaria, infrastrutture idriche (dighe) e, nel settore dell'edilizia, la realizzazione di ospedali, data center ed edifici civili e industriali di gestione complessa.

Intanto, pochi giorni fa, in anticipo rispetto al programma, Maltauro ha consegnato alle ferrovie federali austriache Öbb il tratto ferroviario Linz-Wels interamente modernizzato in località Marchtrenk, attraverso la costruzione di nuovi binari, al rinnovo della stazione locale e alla realizzazione di diversi sottopassaggi. Restano da completare le opere esterne e il ripristino dei terrapieni e delle aree verdi, con la consegna finale dell'intervento prevista per fine dicembre 2026.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La società ha ultimato le nuove banchine container del porto di Augusta: commessa da 130 milioni



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

Iniziativa Gruppo Fs e fondazione IncontraDonna rinnovano la campagna per le diagnosi oncologiche

La prevenzione sale sul Frecciarosa

Per tutto ottobre visite gratuite per le donne a bordo di Freccie, Intercity e regionali. Medici dell'Aiom anche in tre stazioni

LEONARDO VENTURA

■ La prevenzione oncologica viaggia in treno. Per il sedicesimo anno consecutivo torna Frecciarosa, il progetto promosso dal gruppo Fs e dalla fondazione IncontraDonna per sensibilizzare i cittadini sull'importanza della prevenzione e della diagnosi precoce. Per tutto il mese di ottobre, a bordo di Freccie, Intercity e treni del regionale di Trenitalia, i viaggiatori potranno ricevere gratuitamente informazioni e consulenze mediche sulla prevenzione oncologica grazie ai professionisti messi a disposizione dall'Associazione italiana di oncologia medica (Aiom).

Un appuntamento che quest'anno si amplia anche fuori dai treni. Le attività di prevenzione arrivano per la prima volta nella stazione Rfi di Cosenza e nello scalo Fs Logistix di Sampierdarena, a Genova, oltre all'appuntamento già previsto nello scalo di San Lorenzo a Roma.

E la rete ferroviaria diventa protagonista anche di

un messaggio simbolico: 40 stazioni Rfi sono state illuminate di rosa nelle serate del 30 settembre e del primo ottobre, a partire dalle 20, per richiamare l'attenzione sull'importanza della prevenzione. Cosenza tornerà ad accendersi di rosa anche il 19 e 20 ottobre. La campagna è stata presentata ieri mattina a Roma da Giuseppe Inchingolo, vicedirettore generale corporate del gruppo Fs; Francesca Stacchiotti, chief people, culture and transformation officer del Gruppo Fs; Sabrina De Filippis, amministratore delegato e direttore generale di Fs Logistix; Adriana Bonifacino, gondatrice di fondazione IncontraDonna; Rocco Bellantone, presidente dell'istituto superiore di sanità; Marcello Gemmato, sottosegretario alla Salute; Manuela Tamburo De Bella, Responsabile Uos Reti cliniche ospedaliere e monitoraggio Dm 70/2015 di Agenas. Testimonial dell'iniziativa l'attrice Elena Sofia Ricci.



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

«Il Gruppo Fs conferma il proprio impegno nel promuovere una cultura della prevenzione e della salute, mettendo la propria rete e i propri treni al servizio delle persone. Da sedici anni portiamo questo messaggio nei luoghi attraversati quotidianamente da milioni di viaggiatori, con l'obiettivo di rendere l'informazione e la prevenzione sempre più accessibili e vicine alle comunità», ha dichiarato Francesca Stacchiotti, chief people, culture and transformation officer del gruppo Fs.

«Fs Logistix è salita a bordo di Freccia Rosa già da due anni. In collaborazione con la Fondazione Incontra Donna e con la Asl di Roma, abbiamo avviato un percorso di prevenzione e divulgazione di corretti stili di vita all'interno dell'hub logistico di Roma San Lorenzo – ha detto Sabrina De Filippis, amministratore delegato e direttore generale di Fs Logistix -. Nelle iniziative realizzate nei due anni precedenti abbiamo registrato oltre 600 presenze, anche grazie alla vicinanza con l'università, che ha favorito la partecipazione di tanti giovani. Alla luce di questo importante risultato, abbiamo deciso non solo di replicare l'iniziativa a Roma, ma

di estenderla anche a Genova».

Innumeri raccontano la portata della sfida. In Italia vengono diagnosticati ogni anno oltre 390 mila nuovi casi di tumore, circa 176 mila dei quali riguardano le donne.

Oltre 70 mila potrebbero essere evitati attraverso l'adozione di stili di vita sani e una maggiore adesione ai programmi di prevenzione e diagnosi precoce. Particolare attenzione è rivolta al carcinoma mammario, la neoplasia più frequentemente diagnosticata nella popolazione femminile, che nel 2025 ha interessato oltre 53 mila donne.

Durante tutto il mese di ottobre, dal lunedì al venerdì, i passeggeri che viaggeranno sulle tratte interessate dal progetto potranno quindi incontrare a bordo i professionisti Aiome ricevere un servizio gratuito di informazione e consulenza medica sulla prevenzione oncologica. Sarà inoltre possibile prenotare teleconsulti, per ricevere chiarimenti e suggerimenti da approfondire successivamente presso le strutture del Servizio sanitario nazionale.

Frecciarosa è ormai un appuntamento consolidato sul fronte della sensibiliz-



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

zazione alla salute.

La campagna ha ricevuto il patrocinio del ministero della Salute e della Presidenza del consiglio dei ministri e, per il quarto anno consecutivo, ha ottenuto la medaglia del presidente della Repubblica.

Dai convogli alle stazioni, il messaggio è sempre lo stesso: portare la prevenzione più vicino alle persone, nei luoghi attraversati ogni giorno da milioni di cittadini. E quest'anno, per ricordarlo, a illuminarsi di rosa sarà un'intera parte della rete ferroviaria.

© Riproduzione riservata

MESSAGGIO

40 stazioni Rfi sono state illuminate di rosa il 30 settembre e il 1° ottobre

PASSATO

Nelle iniziative dei 2 anni precedenti registrate oltre 600 presenze

390

MILA

I nuovi casi di tumore ogni anno circa 176mila riguardano le donne. Oltre 70mila potrebbero essere evitati attraverso l'adozione di stili di vita sani e una maggiore adesione ai programmi di prevenzione.



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00



STAZIONE

A Termini la
scritta
illuminata di
rosa per
l'iniziativa

A destra
partendo da
sinistra De
Filippis, Ricci,
Bonifacino,
Stacchiotti e
Botticelli



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

Wabtec, commessa da 700 milioni in Guinea

Cresce in Africa il gruppo Usa, leader nei sistemi frenanti per le ferrovie

Sistemi frenanti

Filomena Greco

TORINO

Ha all'attivo due nuove commesse, di cui una capace di proiettare Wabtec - player americano del settore ferroviario con un forte radicamento produttivo in Italia - sul mercato africano. Si tratta dell'accordo di servizio pluriennale da oltre 700 milioni di dollari con La Compagnie du TransGuinéen per la manutenzione e il supporto della flotta di locomotive del progetto minerario Simandou, in Guinea. La seconda commessa, invece, è stata annunciata nel corso di InnoTrans, Salone dedicato al settore ferroviario a Berlino: Alpha Trains e Wabtec Dellner hanno firmato un'intesa per negoziare un contratto pluriennale relativo alla revisione degli accoppiatori della flotta ferroviaria passeggeri di Alpha Trains.

«L'Italia è un paese di riferimento per il Gruppo - spiega Filippo Scotti, presidente di Rolling Stock Component Group e Country Strategic Sponsor per l'Italia - e in questo momento stiamo esportando all'estero tecnologia sviluppata in Italia. Il centro di Piossasco è un punto di riferimento per le tecnologie frenanti mentre il nostro centro di Avellino rappresenta una eccellenza per i sistemi di frizione e pastiglie frenanti». La tecnologia frenante di Wabtec, ad esempio, è quella che equipaggia il Freccia 1000.

Il colosso americano, leader nella fornitura di sistemi per il settore ferroviario con 11 miliardi di dollari di ricavi, conta in Italia mille addetti su tre stabilimenti tra cui quello di Piossasco dove si

concentrano le competenze avanzate nei sistemi di sicurezza ferroviaria, nelle tecnologie di frenatura e nelle attività di ingegneria e validazione dei sistemi. In particolare, il polo piemontese del Gruppo rappresenta un centro di eccellenza globale per i sistemi frenanti destinati al trasporto urbano e metropolitano e contribuisce ai progetti ferroviari di grandi città in tutto il mondo. «Le nostre tecnologie - aggiunge Scotti - danno un contributo importante alla sostenibilità dei sistemi di trasporto perché riducono il particolato emesso in fase di frenatura. Abbiamo sviluppato una serie di prodotti che abbiamo definito Green, omologati in Italia e fuori, con clienti importanti come ad esempio la Metro di Parigi».

Nel triennio 2023-2025 il Gruppo ha investito in Italia 2,9 milioni sul fronte della sostenibilità, 15,9 milioni per attrezzature industriali e oltre 30 milioni in Ricerca e Sviluppo. «Stiamo facendo investimenti in tecnologia, innovazione e prodotto, a parità di footprint e di presenza industriale in Italia» aggiunge Scotti. L'orientamento all'innovazione, aggiunge, resta un punto essenziale per il Gruppo, in relazione a esigenze di sostenibilità e sicurezza. In relazione al settore della mobilità, merci e passeggeri, «l'Italia resta uno dei mercati migliori a livello europeo. In generale, questo comparto - commenta Scotti - negli ultimi venti anni ha mostrato grande resilienza a fattori esterni macroeconomici, dal Covid all'aumento dei costi delle materie prime fino alla crisi in Medio Oriente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

**In Italia mille addetti su
tre stabilimenti tra cui
quello di Piossasco con
competenze avanzate
nei sistemi di sicurezza**



Colosso Usa. Produce sistemi frenanti per treni, trasporto urbano e metropolitano

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA



Caro gasolio, l'autotrasporto scrive a Giorgia Meloni: «Incontro urgente, intervenire subito sull'extrarete»

L'autotrasporto torna a bussare a Palazzo Chigi e chiama in causa direttamente Giorgia Meloni. Lo fa con una lettera unitaria indirizzata alla presidente del Consiglio, al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti e al viceministro Edoardo Rixi, e per conoscenza al sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Alfredo Mantovano. A [...]



L'autotrasporto torna a bussare a Palazzo Chigi e chiama in causa direttamente Giorgia Meloni. Lo fa con una lettera unitaria indirizzata alla presidente del Consiglio, al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti e al viceministro Edoardo Rixi, e per conoscenza al sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Alfredo Mantovano. A firmarla sono tutte le associazioni di rappresentanza del trasporto e della logistica presenti nel Comitato centrale dell'Albo: da Anita a Cna Fita, Confartigianato Trasporti e Fai, fino a Fedit, Fiap, Sna Casartigiani, Confcooperative, Legacoop, Unatras, Assotir e Trasportounito. La richiesta è quella di convocare con urgenza un nuovo incontro con il Governo sul caro gasolio, in una fase che le organizzazioni definiscono di «estrema criticità». A rendere ancora più complicata la situazione si è aggiunto negli ultimi giorni un effetto paradossale delle iniziative messe in campo da alcune compagnie petrolifere per calmierare i prezzi.

Come già aveva denunciato Paolo Uggè, presidente di FAI-Confrtrasporto, gli sconti introdotti alla pompa da Eni e successivamente da IP possono infatti trasformarsi in un boomerang per l'autotrasporto. Le flotte professionali acquistano il carburante nell'extrarete, attraverso forniture dirette, e su questo mercato le riduzioni applicate alle stazioni di servizio non vengono automaticamente trasferite. Nel frattempo, proprio la diminuzione dei prezzi visibili alla pompa starebbe spingendo alcuni committenti a chiedere ai trasportatori una riduzione delle tariffe. È questo uno dei punti centrali della lettera inviata al Governo: «I tagli, applicati da alcune compagnie petrolifere al prezzo del gasolio alla pompa non trovano, paradossalmente, riscontro al prezzo fissato negli acquisti extrarete di cui si rifornisce prevalentemente l'autotrasporto professionale». Una situazione che le associazioni definiscono «ingiustificabile», chiedendo esplicitamente al Governo di intervenire con una «moral suasion per uniformare le condizioni di mercato».



Il problema arriva dopo mesi nei quali il gasolio professionale ha registrato aumenti molto pesanti. Il monitoraggio Figisc pubblicato da Uomini e Trasporti aveva già mostrato che negli ultimi due mesi il prezzo medio nazionale del gasolio extrarete è aumentato di oltre l'11%, dopo un rialzo del 13,3% tra giugno e luglio.

Che cosa chiedono le associazioni

C'è una scadenza che rende urgente il confronto: il 6 ottobre termina il taglio generalizzato delle accise. Le associazioni vogliono sapere quali strumenti il Governo intenda mettere in campo dal giorno successivo e chiedono contemporaneamente di riaprire diversi dossier rimasti sul tavolo dopo l'accordo raggiunto a Palazzo Chigi il 22 maggio. Nella lettera la richiesta viene formulata in modo molto netto: «Siamo a chiedere la convocazione di un incontro urgente per affrontare l'attuale crisi, a partire dagli strumenti da mettere in campo dal 6 ottobre, quando finirà il taglio generalizzato delle accise». Ma il carburante non è l'unico tema. Le associazioni chiedono anche di aumentare le risorse destinate al credito d'imposta sul gasolio, giudicando insufficiente lo stanziamento attuale, e di spostare il termine del 31 dicembre per la compensazione del credito tramite F24. Il confronto dovrà servire inoltre a verificare che cosa sia stato effettivamente realizzato del protocollo sottoscritto a maggio con il Governo. Nell'elenco entrano l'istituzione della Consulta dell'autotrasporto e della logistica, l'erogazione dei ristori già riconosciuti alla categoria e soprattutto l'operatività del Fondo investimenti da 590 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare.



CHEP apre il suo più grande hub logistico in Italia



CHEP apre il suo più grande hub logistico in Italia

Il nuovo Centro Servizi alle porte di Milano gestisce il maggior volume di pallet movimentati da CHEP in Italia. La struttura rafforza la capacità operativa dell'azienda nel Paese e integra soluzioni avanzate di automazione, digitalizzazione e sostenibilità.

CHEP, azienda leader nei servizi per la supply chain, parte del Brambles Group, annuncia l'apertura del nuovo Centro Servizi di Lacchiarella, a sud di Milano, una struttura strategica progettata per sostenere la crescita dell'azienda in Italia e rafforzarne capacità, efficienza operativa e qualità del servizio. 35.000 metri quadrati di efficienza e modernità, progettati e sviluppati in collaborazione con AF Group, partner storico di CHEP. Nasce così una piattaforma per il futuro, in grado di supportare la crescita del business per la prossima decade, e oltre.

Lacchiarella è oggi il più grande Centro Servizi CHEP in Italia per volumi gestiti a livello nazionale, con una capacità significativamente superiore rispetto al sito precedente.

Il nuovo Centro Servizi si caratterizza anche per l'elevata automazione a supporto dell'operatività. L'ispezione dei pallet, infatti, è totalmente automatizzata grazie ad un sistema di telecamere che analizza ogni bancale, verificandone la conformità agli standard di Qualità, decretandone la necessità di riparazione o lavaggio, se necessario. Con l'obiettivo di migliorare costantemente la Qualità dei pallet in circolo, sono integrati in linea sistemi automatici per la rimozione di contaminazioni superficiali, misurazione dell'umidità del legno, verniciatura e rilevazione di marchi fitosanitari ISPM-15.



Spagna, DeCA digitale obbligatorio dal 5 ottobre 2026: cosa cambia per l'autotrasporto



Dal 5 ottobre 2026 il documento di controllo amministrativo utilizzato nel trasporto pubblico di merci su strada in Spagna dovrà essere necessariamente digitale. Il passaggio al DeCA, Documento de Control Administrativo elettronico, introduce nuovi requisiti per operatori e sistemi informatici e anticipa alcuni degli elementi della più ampia digitalizzazione europea delle informazioni sul trasporto merci. La novità sarà al centro anche di un webinar organizzato il

24 settembre da IRU e TransFollow, dedicato alle conseguenze della normativa spagnola per trasportatori, caricatori e imprese europee in vista dell'attuazione del regolamento eFTI.

La disciplina pubblicata dal Ministero spagnolo dei Trasporti stabilisce le caratteristiche che dovranno rispettare i sistemi utilizzati per generare e gestire i documenti elettronici di controllo amministrativo. Il DeCA dovrà essere creato prima dell'inizio effettivo del servizio e prodotto nativamente in formato digitale: non saranno quindi validi documenti ottenuti semplicemente scansando moduli cartacei.

Il file dovrà essere in formato PDF, con dimensione massima di 5 MB, e riportare nei metadati data e ora di creazione ed eventuale modifica. Dovrà inoltre contenere un codice QR collegato a un indirizzo web univoco, attraverso il quale il documento possa essere reso disponibile in caso di controllo. I file dovranno essere conservati per almeno un anno.

L'obbligo comprende anche le operazioni di cabotaggio effettuate sul territorio spagnolo

. Restano invece fuori da questo specifico regime i trasporti internazionali che attraversano solo in parte la Spagna, per i quali continuano a essere utilizzati i documenti previsti dalle convenzioni internazionali applicabili.

Il collegamento con eFTI La normativa spagnola prevede già un raccordo con il



Regolamento europeo eFTI (Electronic Freight Transport Information)

. Quando le informazioni richieste vengono gestite e presentate secondo lo schema previsto dal Regolamento UE 2020/1056 e dai relativi atti di attuazione, non è necessario presentare il DeCA secondo il formato specifico stabilito dalla risoluzione spagnola.

A livello europeo, il regolamento eFTI sarà pienamente applicabile dal 9 luglio 2027

. Da quella data le autorità degli Stati membri dovranno accettare le informazioni sul trasporto merci trasmesse elettronicamente dagli operatori attraverso piattaforme eFTI certificate. Il quadro riguarda il trasporto stradale, ferroviario, aereo e per vie navigabili interne.

In questo percorso rientra anche l' eCMR, la versione elettronica della lettera di vettura CMR per il trasporto stradale internazionale. IRU considera la diffusione dell'eCMR uno degli elementi utili alla transizione verso uno scambio digitale e interoperabile delle informazioni tra trasportatori, caricatori e autorità.

Secondo IRU, l'introduzione obbligatoria della documentazione digitale in Spagna rappresenta un passaggio utile per valutare in anticipo gli effetti operativi della progressiva digitalizzazione del trasporto merci europeo. Il confronto previsto il 24 settembre sarà incentrato soprattutto sul livello di preparazione delle imprese, sugli investimenti necessari e sulla possibilità di integrare i nuovi adempimenti nei processi digitali già utilizzati dalle aziende.

Per gli operatori che lavorano sul mercato spagnolo, il passaggio del 5 ottobre comporta quindi non soltanto la sostituzione del documento cartaceo, ma anche la necessità di verificare che software, modalità di generazione dei documenti, archiviazione e accesso ai dati rispettino i requisiti previsti dalla normativa nazionale, tenendo contemporaneamente conto della futura interoperabilità con il quadro eFTI europeo.

Ricevi la newsletter gratuita per rimanere aggiornato sulle ultime novità del mondo della logistica



Tempi morti e costi aziendali: come rispondere?



Roberto Vidoni, ceo Autamarocchi punta sulla digitalizzazione

TRIESTE – Sono i tempi morti i veri costi per un'azienda di logistica e trasporto.

Ne è convinto Roberto Vidoni CEO di Autamarocchi , che proprio quest'anno ha compiuto quarant'anni di attività.

Anni in cui le cose sono cambiate ma che hanno permesso all'azienda di collegare l'Adriatico con l'Europa centro orientale sempre meglio.

“Negli anni abbiamo seguito la crescita dei porti, e oggi ci sono mercati che possono dare ancora tanto in termini di volumi”.

Vidoni cita, per quel che riguarda il trasporto container Trieste, Koper e Rijeka . “Ma parliamo anche del mercato austriaco e ungherese, e di quello del sud della Germania legato per il 90% ai porti del nord, Rotterdam, Anversa, Amburgo.”

La sfida della digitalizzazione

La sfida di oggi, dopo quattro decenni, è anche per Autamarocchi quella della digitalizzazione : “Dobbiamo essere veloci nelle interconnessioni, non si può girare più con la carta sui camion, ma nemmeno ai gate, ma bisogna essere connessi in maniera digitale”.

L'auspicio è che il 2027 possa essere l'anno dell'EMCR dopo tanti anni durante i quali se ne è parlato.

Questo, dice, darebbe una svolta importante ai tempi di consegna delle merci: “ Il nostro vero costo riguarda i tempi morti . Le attese ai porti, le attese alle soste di carico, lo scarico, danneggiano il nostro lavoro quotidiano, ma creano anche malumori negli autisti”.

PUBBLICAZIONE: messengeromarittimo.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €2.32

REACH: 381

CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme

VISITE MENSILI: 11609.91

AUTORE: Giulia Sarti

URL: www.messengeromarittimo.it



[> Versione Online](#)

> 1 ottobre 2026 alle ore 17:00

Il loro mestiere, dice Vidoni, è guidare e viaggiare, l'attesa è un danno anche nei suoi confronti.

LEGGI ANCHE:

Autamarocchi, 40 anni di crescita tra strada e intermodalità

Iscriviti



Quando la logistica incontra il franchising: Mail Boxes Etc. lancia il nuovo modello per e-commerce e fulfillment

Quando la logistica incontra il franchising, il magazzino diventa parte integrante della formula di affiliazione. È la strada scelta da Mail Boxes Etc. (MBE), che lancia in Italia un nuovo modello di logistica in franchising, combinando il tradizionale Centro MBE con uno spazio dedicato alle attività di logistica e fulfillment. Un'evoluzione del modello con cui Mail Boxes Etc. [...]



Quando la logistica incontra il franchising, il magazzino diventa parte integrante della formula di affiliazione. È la strada scelta da Mail Boxes Etc. (MBE), che lancia in Italia un nuovo modello di logistica in franchising, combinando il tradizionale Centro MBE con uno spazio dedicato alle attività di logistica e fulfillment. Un'evoluzione del modello con cui Mail Boxes Etc. opera da anni al servizio soprattutto di imprese e professionisti attraverso una rete di centri che offre servizi di spedizione, imballaggio, logistica, e-commerce, stampa e marketing. In Italia la rete conta oggi circa 600 Centri MBE e dispone complessivamente di oltre 50 mila metri quadrati di superfici dedicate ai magazzini. Il nuovo format punta ora a trasformare questa presenza capillare in una rete di operatori in grado di occuparsi di una parte sempre più ampia della supply chain delle aziende clienti.

Dal magazzino alla consegna: un unico interlocutore

Il principio è quello del one-stop shop logistico. Il franchisee può gestire per conto del cliente l'integrazione con le piattaforme e-commerce, il ritiro e lo stoccaggio della merce, l'inventario, la preparazione e l'imballaggio degli ordini, le spedizioni e infine i resi. L'obiettivo è rivolgersi soprattutto alle micro, piccole e medie imprese, che spesso non dispongono internamente delle dimensioni, delle tecnologie o delle competenze necessarie per organizzare direttamente tutte le attività logistiche legate all'e-commerce.

Il magazzino e le spedizioni in franchising

La novità riguarda anche il modo di entrare nel mercato. Il progetto si rivolge infatti sia a nuovi imprenditori sia a operatori che già lavorano nella logistica e che vogliono utilizzare il modello e il



marchio MBE per sviluppare l'attività. «Con questo lancio apriamo una nuova fase nello sviluppo del franchising Mail Boxes Etc. in Italia, mettendo la nostra esperienza nella logistica a disposizione di chi vuole investire nel settore», spiega Daniele Simone, Country Manager di Mail Boxes Etc. Italia. MBE mette a disposizione degli affiliati piattaforme tecnologiche per la gestione dei clienti, delle spedizioni e del magazzino, oltre ad accordi quadro con partner dei trasporti, della logistica e dell'imballaggio. Il pacchetto comprende anche formazione specialistica, assistenza operativa, supporto commerciale, campagne nazionali e strumenti di marketing.



Cma Cgm completa l'acquisizione di FedEx Supply Chain



CEVA Logistics, la filiale logistica del gruppo armatoriale francese, diventa uno dei principali fornitori di servizi di contract logistics in Nord America FedEx Corp. ha annunciato il completamento della vendita della controllata FedEx Supply Chain al gruppo Cma Cgm per un valore aziendale di 1,4 miliardi di dollari. Termina così un percorso di acquisizione già reso noto nel mese di luglio.

La società armatoriale francese ha spiegato che con l'integrazione delle risorse e dei quasi diecimila dipendenti di FedEx Supply Chain, CEVA Logistics, la filiale logistica del gruppo Cma Cgm, diventa uno dei principali fornitori di servizi di contract logistics in Nord America, triplicando quasi la presenza di CEVA Logistics nell'area con l'aggiunta di quasi 3,2 milioni di metri quadrati di spazi di magazzino. La presenza di CEVA Logistics in Nord America potrà contare su oltre 240 siti, con una forza lavoro di circa ventimila dipendenti.

Condividi

Articoli correlati



DHL Health Logistics Campus di Santa Palomba: una logistica organizzata con cura



La logistica Life Sciences & Healthcare è oggi parte integrante della qualità del prodotto e della continuità terapeutica. Declinazione operativa di tale principio è il DHL Health Logistics Campus di Santa Palomba – 92 mila metri quadrati alle porte di Roma , di cui circa 30 mila coperti – uno dei cinque poli italiani di DHL Supply Chain dedicati alla sanità. Magazzini a temperatura controllata, automazione e sistemi di tracciabilità realizzano una sempre più attenta customizzazione del servizio e supportano una strategia nazionale orientata a integrare la logistica con i processi dell'industria farmaceutica.

Per comprendere il ruolo del polo logistico, occorre osservare insieme operatività e visione. Ci guidano in questo percorso

Valentina Bruno, Site Manager del DHL Health Logistics Campus, che ne illustra organizzazione e tecnologie, e

Gianni Piroddi, BU Director – Biopharma, Health & Beauty Care e Medical Devices di DHL Supply Chain Italia, che inserisce l'esperienza del Centro nella più ampia strategia Healthcare del Gruppo.

Alla scoperta dell'hub Valentina Bruno, Site Manager del DHL Health Logistics Campus “Una delle aree più recenti del sito, inaugurata all'inizio dell'anno – spiega Valentina Bruno

-, è l'officina GMP, Good Manufacturing Practices, regolamentata e certificata da AIFA.

L'autorizzazione rilasciata dall'Agenzia Italiana del Farmaco ci consente di effettuare tutte le attività di confezionamento secondario sui medicinali, sia che siano già in commercio, sia ancora in fase di sperimentazione” “L'area è completamente separata dal resto del magazzino”, precisa. “Accessi distinti, procedure di vestizione dedicate, sovrappressione, ricircolo continuo dell'aria e gestione controllata dei materiali garantiscono gli standard richiesti dalla normativa”.



Accanto alle tradizionali aree operative a temperatura ambiente, è stata realizzata una sezione in grado di funzionare costantemente tra 2 e 8 °C, che consente di effettuare attività anche su vaccini, insuline, farmaci oncologici e altri prodotti termosensibili. “Nel nostro caso – specifica Bruno -, il tempo fuori dai 2-8 gradi viene abbattuto completamente, perché sono solo due o tre i minuti di transito dalla cella di stoccaggio all’officina. Abbiamo tre celle frigorifere, per una capacità complessiva di circa 1.700 posti pallet. Anche il carico e lo scarico dei mezzi avvengono sempre a 2-8 gradi, per cui il prodotto non esce mai dalla propria temperatura di conservazione”.

Una soluzione che riduce drasticamente l’esposizione dei prodotti fuori dalla temperatura controllata e che consente di intervenire rapidamente anche su attività di riconfezionamento o personalizzazione: “Avere un’officina autorizzata in prossimità dello stoccaggio – aggiunge – significa limitare i navettaggi verso il sito produttivo e le doppie manipolazioni, per poter essere veloci, rapidi e flessibili”. Un dato restituisce meglio di molti numeri il ruolo svolto dal Campus romano: “

L’anno scorso abbiamo gestito in celle come quelle descritte il 100% dei vaccini antinfluenzali distribuiti in Italia”.

DHL Supply Chain diventa dunque una vera estensione della fabbrica farmaceutica: “Le aziende clienti – continua Bruno – ci delegano lo stoccaggio, la preparazione, la distribuzione e, se serve, anche le attività secondarie. Possiamo realizzare l’ultima parte di customization della fabbrica, trasformandoci in una sua appendice”.

La continuità operativa del polo è garantita da sistemi ridondanti. “Ogni impianto dispone di due motori. Uno mantiene la temperatura, il secondo rappresenta il backup. Siamo dotati di allarmi continui che raggiungono il personale reperibile, pronto a intervenire efficacemente in caso di necessità”, assicura la Site Manager.

Anche la gestione della quarantena dei lotti segue la stessa logica. I prodotti possono essere trasferiti nei magazzini DHL ancora prima del rilascio commerciale, mentre il produttore completa le verifiche qualitative. Così, conferma, “quando il rilascio avviene, il farmaco può essere immediatamente disponibile per la distribuzione”.

Automazione e digitalizzazione Se l’officina GMP racconta l’evoluzione dei servizi a valore aggiunto, il cuore operativo del campus mostra invece come automazione e digitalizzazione stiano trasformando il lavoro quotidiano, con l’obiettivo di aumentare efficienza e qualità senza sostituire il fattore umano.

“I robot collaborativi Locus – continua Valentina Bruno -, introdotti nel 2022 per supportare le attività di picking, svolgono le attività più pesanti e ripetitive, che riducono la produttività personale. Tutte le attività “intelligenti” continuano invece a essere svolte dall’operatore, che verifica la correttezza delle operazioni. Il sistema riceve gli ordini direttamente dal Warehouse Management System e organizza automaticamente le missioni, ottimizzando i percorsi in funzione dell’ubicazione dei prodotti e dei volumi da preparare”.

Un principio che si riflette anche sulla sicurezza dei lavoratori: le postazioni di picking sono separate dai percorsi dei carrelli elevatori, riducendo il rischio di interferenze fra mezzi e persone.



Il secondo pilastro della trasformazione digitale è la tracciabilità : DHL ha sviluppato un sistema basato sulla tecnologia RFID che accompagna ogni collo lungo l'intera filiera.

“Entro fine anno tutte le nostre etichette – spiega la Site Manager – saranno dotate di un tag RFID che consente una tracciabilità completa fino al livello del singolo collo

. Ogni etichetta è univoca e ci permette di dare visibilità ai nostri clienti su tutte le fasi della filiera”. I portali RFID, leggendo automaticamente tutti i colli presenti sul pallet in pochi secondi, registrano automaticamente tutto ciò che viene caricato: “E’ così assicurata corrispondenza completa tra quanto preparato e quanto caricato, senza possibilità di errore”. “La stessa logica prosegue nella rete distributiva grazie a Eurodifarm – conclude – società del gruppo DHL dedicata al trasporto farmaceutico che ha installato la tecnologia RFID in tutti i propri siti”.



Seconda commissione. Presidente De Berti illustra Pdl 122 di cui è primo firmatario



Audizioni su SS 309 Romea e su realizzazione Polo logistico adiacente l'Oasi protetta Lycaena. shorturl.at/SjFAM Nel corso della seduta odierna della Seconda commissione consiliare permanente (territorio, infrastrutture, trasporti, lavori pubblici, ambiente, difesa del suolo, cave, torbiere e miniere), presieduta da Elisa De Berti (Lega- LV), vicepresidente Jonatan Montanariello (Pd), segretario Anna Leso (Fdl), è stato presentato, dal primo firmatario, il Presidente De Berti, il Progetto di legge n.

122 "Modifiche e integrazioni alla L.R.

n. 39/2017 'Norme in materia di edilizia residenziale pubblica' e successive modificazioni".

La proposta normativa interviene sulla L.R. n. 39/2017 introducendo alcune modifiche finalizzate a garantire che il patrimonio abitativo pubblico sia destinato a coloro che ne abbiano effettiva necessità e ne facciano un utilizzo conforme alle finalità previste dalla normativa regionale. Introduce anche nuovi requisiti e condizioni di permanenza per gli alloggi pubblici; rafforza il sistema dei controlli e migliora il sistema di monitoraggio e valutazione delle politiche regionali nel settore dell'edilizia residenziale pubblica.

La commissione, presente l'assessore regionale Marco Zecchinato, ha ascoltato il Responsabile della Struttura Territoriale ANAS S.p.A. del Veneto e del Friuli - Venezia Giulia per acquisire informazioni in ordine agli interventi programmati sulla Strada Statale 309 Romea, con particolare riferimento ai tempi di realizzazione e alle misure previste per la messa in sicurezza dell'arteria.

Inoltre, i commissari hanno audito i Sindaci di Salzano e Martellago, il Presidente del Comitato 'Fronte dell'Oasi Lycaena', il Presidente del Circolo 'Legambiente Miranese', i referenti della Federazione Italiana 'Ambiente e Bicicletta (FIAB)' di Mirano e della Riviera del Brenta, per acquisire



informazioni in ordine al progetto di realizzazione di un Polo logistico adiacente l'Oasi protetta Lycaena, a Salzano.



PRP Genova, il confronto con l'autotrasporto



Si chiedono spazi e infrastrutture per sostenere la crescita dei traffici. Al centro del confronto aree di accumulo e sosta dei mezzi pesanti, viabilità e organizzazione dei flussi GENOVA – La crescita dei traffici portuali non può prescindere da un adeguato potenziamento della capacità del sistema terrestre di movimentare le merci. È questo uno dei temi affrontati nel confronto sul nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) con le associazioni dell'autotrasporto e della logistica, tra cui A.Li.A.I./ALIA-CLAAI, CNA Fita, Confartigianato Trasporto, FAI Liguria, Federlogistica, FIAP Autotrasporti, Legacoop Liguria, Osservatorio Trasporti e Trasportounito. Al centro della discussione è stata posta la necessità di una pianificazione che consideri in maniera integrata banchine e terminal, viabilità, collegamenti e spazi a terra. L'obiettivo è accompagnare l'incremento delle movimentazioni evitando che l'aumento dei flussi portuali si traduca in ulteriori criticità sulla rete urbana, attraverso una gestione più efficace degli accessi e dei tempi di attesa dei mezzi pesanti.

Più efficienza con un uso diverso degli spazi

Uno degli elementi caratterizzanti del nuovo Piano è la scelta di puntare principalmente sull'ottimizzazione delle aree già disponibili. Gli scenari delineati prevedono un incremento delle superfici portuali contenuto, nell'ordine dell'8%, ma considerato sufficiente a determinare un aumento significativo della capacità complessiva attraverso una diversa organizzazione degli spazi e delle relative funzioni. L'impostazione punta quindi a concentrare lo sviluppo sulla capacità di utilizzare in maniera più efficiente le aree esistenti, accompagnando gli interventi con opere che dovranno essere sostenibili sotto il profilo tecnico ed economico e compatibili con gli obiettivi di sicurezza e tutela ambientale.

Una particolare attenzione è stata riservata alle aree di accumulo e sosta dei camion, considerate una componente essenziale per governare i flussi in un sistema portuale strettamente integrato con



il tessuto urbano.

Per il bacino di Sampierdarena , il PRP contempla l'ipotesi di un polo di accumulo nell'area di San Benigno/Sanità , destinato a gestire i flussi dei mezzi pesanti diretti verso il porto e a impedire che le attese si riversino sulla viabilità cittadina. Una soluzione finalizzata anche a rendere più regolare e prevedibile l'accesso alle aree operative.

Nella stessa prospettiva viene considerata la realizzazione di un nuovo autoparco sulla sponda destra del Polcevera . Il Piano guarda inoltre alle aree interessate dai processi di riconversione di Cornigliano , individuandole tra quelle che potrebbero accogliere funzioni portuali, logistiche e industriali. Tra le possibili destinazioni rientrano anche attività legate all'autotrasporto e alla movimentazione delle rinfuse solide, inserite in un quadro più ampio di riorganizzazione degli spazi e delle attività produttive.

Un capitolo specifico del confronto ha riguardato il bacino di Pra' . Le associazioni hanno evidenziato la necessità che, in tutti gli scenari di sviluppo considerati dal PRP, venga garantita un'adeguata disponibilità di aree per la sosta e l'accumulo dei mezzi pesanti.

L'obiettivo è individuare soluzioni in grado di agevolare l'afflusso e il deflusso dei camion e di migliorare l'utilizzo degli spazi già disponibili, indipendentemente dalla realizzazione delle nuove opere contemplate nelle diverse configurazioni del Piano.

Dal confronto è emersa anche la necessità di considerare la dimensione territoriale della logistica , tenendo insieme l'organizzazione della filiera su scala di macroarea e le ricadute sulle aree direttamente interessate dalle attività portuali. “Quando i porti crescono, deve crescere anche la capacità dell'intero sistema di movimentare le merci in entrata e in uscita”, ha sottolineato il presidente dell'AdSp del Mar Ligure Occidentale Matteo Paroli , secondo il quale il nuovo Piano dovrà assumere un orizzonte almeno ventennale, considerando non solo la capacità delle banchine e dei terminal, ma anche gli spazi a terra, la viabilità, i collegamenti e le aree necessarie alla sosta e all'accumulo dei mezzi pesanti.

Paroli ha richiamato in particolare la conformazione geografica della Liguria e la conseguente limitatezza degli spazi disponibili, elementi che rendono necessario, secondo il presidente dell'AdSp, un utilizzo particolarmente attento delle aree.

Da qui la scelta di privilegiare l'efficientamento dell'esistente, utilizzando un'espansione contenuta come strumento per incrementare la capacità complessiva del sistema . Nel disegno del PRP rientrano quindi anche l'integrazione tra infrastrutture, viabilità e ferro e l'organizzazione delle aree destinate all'autotrasporto e alla gestione dei flussi dei camion.

Il confronto con le associazioni dell'autotrasporto rappresenta una delle tappe del percorso di interlocuzione avviato dall'Autorità di Sistema portuale sul nuovo Piano Regolatore Portuale di Genova , che proseguirà nelle prossime settimane con gli altri rappresentanti del cluster marittimo-logistico e con i soggetti del territorio.

LEGGI ANCHE:

Piano Regolatore Portuale di Genova, prosegue il confronto

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €5.52

REACH: 381

CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme

VISITE MENSILI: 11609.91

AUTORE: Andrea Puccini

URL: www.messaggeromarittimo.it



[> Versione Online](#)

> 1 ottobre 2026 alle ore 8:17

Iscriviti



Brt fa il suo ingresso nel consiglio direttivo di Alis



Guido Grimaldi: stiamo attraente i protagonisti della logistica

ROMA. «L'adesione di Brt conferma inoltre la capacità di Alis di attrarre protagonisti di primo piano della logistica, dei trasporti e dei servizi, consolidando il proprio ruolo di punto di riferimento per la crescita del Sistema Paese e per la promozione di una mobilità delle merci sempre più efficiente, moderna e sostenibile». Guido Grimaldi, presidente dell'associazione che raggruppa imprese, istituzioni e enti che operano sul fronte della intermodalità sostenibile, annuncia in questo modo l'ingresso di Brt nel consiglio dei soci dell'associazione.

Questo gruppo ha alle spalle quasi un secolo di storia e viene descritto come il punto di riferimento nei servizi espressi: può contare – si afferma – su oltre 200 filiali, una rete di oltre 12.400 punti di ritiro Brt-fermopoint e “locker”, poli logistici distribuiti su tutto il territorio nazionale e una capacità operativa che le consente di gestire spedizioni a livello globale (movimentandone ogni anno circa 220 milioni). Negli ultimi anni ha rafforzato l'innovazione e la sostenibilità con oltre 1.200 veicoli elettrici.

«Diamo il benvenuto a una delle realtà più importanti e autorevoli nel panorama della logistica e del trasporto espresso», è stato detto annunciando l'ingresso di Brt.

Così il commento di Stefania Pezzetti, amministratrice delegata di Brt: «L'ingresso nel consiglio dei soci di Alis rappresenta per Brt un'importante opportunità per contribuire attivamente al confronto sul futuro della logistica e dei trasporti. Condividiamo con l'associazione l'impegno a promuovere un settore sempre più efficiente, innovativo e sostenibile, in grado di supportare la competitività delle

PUBBLICAZIONE: LaGazzettaMarittima.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €0.95

REACH: 128

CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shipping

VISITE MENSILI: 3892.22

AUTORE:

URL: www.lagazzettamarittima.it



[> Versione Online](#)

> 1 ottobre 2026 alle ore 6:26

imprese e lo sviluppo dei territori. Come operatore che ogni giorno connette aziende e mercati in Italia e nel mondo, riteniamo fondamentale favorire il dialogo e la collaborazione tra tutti gli attori della filiera per affrontare le trasformazioni in corso e coglierne le opportunità». Aggiungendo poi: «Siamo orgogliosi di mettere la nostra esperienza e la dimensione internazionale di Geopost al servizio di una visione comune orientata alla crescita e all'innovazione del settore».

Ports of Genoa: confronto su piano regolatore portuale con associazioni dell'autotrasporto

(FERPRESS) – Genova, 1 OTT – La crescita dei traffici portuali deve essere accompagnata da una capacità adeguata di movimentare le merci anche a terra. È questo uno dei temi centrali emersi nel confronto del nuovo Piano Regolatore Portuale con le associazioni dell'autotrasporto A.Li.A.I./ALIA – CLAAI, CNA FITA, Confartigianato Trasporto, FAI Liguria, Federlogistica, FIAP Autotrasporti, Legacoop Liguria, Osservatorio trasporti, Trasportounito.

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.

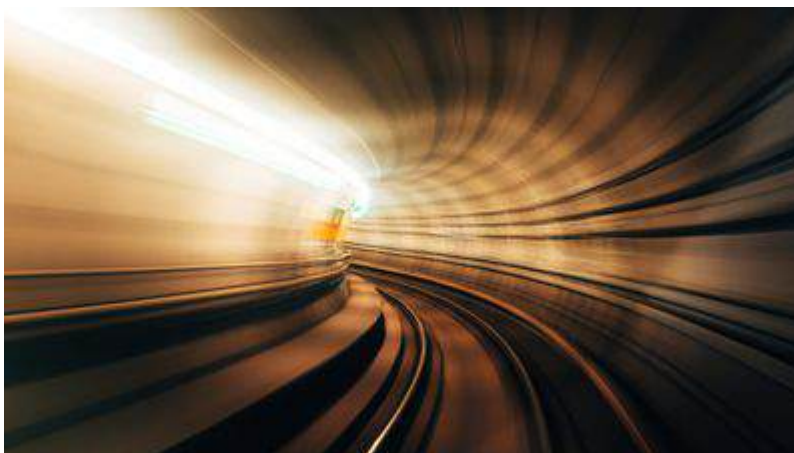
Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione:

segreteria@ferpress.it

">Leggi tutto >>



AV e linee storiche, un sistema unico per far crescere la capacità ferroviaria



Le linee ad alta velocità e quelle storiche possono funzionare come un unico sistema, aumentando la capacità complessiva della rete ferroviaria. L'esperienza della Milano-Bologna dimostra come l'AV possa liberare spazio per treni merci e regionali sulle linee convenzionali. Un modello che dovrebbe guidare anche le scelte sulle nuove infrastrutture, a partire dalla dorsale Adriatica. Prima di costruire nuove linee, però, occorre valutare domanda, capacità necessaria, costi e impatto ambientale. Ho letto con grande interesse l'articolo sul paradosso delle linee AV/AC di Pietro Spirito e Giuseppe Cassino, due colleghi che stimo e con i quali ho condiviso parte del mio percorso professionale. Le loro considerazioni sul perché, sulle linee AV, non siano mai circolati treni merci, sono assolutamente condivisibili. A quanto da loro sostenuto, aggiungo un'ulteriore considerazione: per garantire ai treni AV che corrono sui binari a 300 km/h, un adeguato confort di marcia e preservare la sicurezza alle alte velocità, è necessario mantenere il piano di rotolamento delle rotaie in perfetto stato. E questo mal si coniuga con il transito di treni merci pesanti che hanno un impatto molto aggressivo sul binario e determinano quindi maggiori attività di manutenzione dell'infrastruttura.

Ma poi, è necessario e conveniente che i treni merci circolino sulle linee AV? La mia risposta è no, dato che, una linea AV dedicata ai treni a 250/300 Km/h (ma in alcuni casi, come la DD Roma – Firenze, anche ai nuovi treni regionali veloci da 200 Km/h) determina un aumento della capacità disponibile sulle linee convenzionali, utilizzabile sia dai treni merci che dai treni del trasporto regionale. Ad esempio, ricordo l'effetto positivo che si ebbe con l'apertura della linea AV Milano – Bologna

: i treni merci, che circolavano sulla linea storica, beneficiarono immediatamente del maggior numero di tracce disponibili e della riduzione dei tempi di percorrenza, derivante dal venir meno della necessità di effettuare continue precedenza rispetto ai treni viaggiatori di lunga percorrenza. Allora ero responsabile di un'impresa di trasporto ferroviario merci: i nostri treni che percorrevano la linea Milano – Bologna beneficiarono di tracce più veloci, con riduzione dei tempi di percorrenza anche di 60' rendendo il trasporto merci più efficace e più conveniente.



I treni merci, impostati con velocità massima di 80 – 90 km/h, risultano infatti omotachici rispetto ai treni regionali veloci ed IC, che pur raggiungendo velocità massime di 160 km/h (o superiori nel caso degli IC), per effetto delle fermate intermedie, hanno una velocità commerciale compresa tra 70 e 100 km/h. Avere circolazioni omotachiche, sia sulla linea AV che sulla linea storica, consente quindi di massimizzare la capacità complessiva del sistema composto dalle due linee, determinando effettivamente un corridoio ad «Alta Capacità». In tal senso, davvero le linee AV hanno contribuito allo sviluppo di corridoi AC.

Gli effetti sopra descritti erano certamente conosciuti quando, siamo negli anni '90, fu progettata la rete AV. In Italia esisteva solo la linea Direttissima Roma – Firenze, con velocità di tracciato di 250 Km/h. In Francia, già dal 1981, era in esercizio la linea AV Parigi Lione, con velocità fino a 300 Km/h e realizzata secondo un criterio che prevedeva la circolazione dei soli treni TGV. Il percorso infatti presenta pendenze importanti, superabili solo dai treni viaggiatori ad alta velocità, al fine di seguire il più possibile l'orografia collinare dei territori attraversati, riducendo al minimo il ricorso a lunghi viadotti e gallerie, e quindi riducendo i costi di realizzazione e l'impatto ambientale. Stesso criterio veniva utilizzato per la prima linea AV tedesca (la Wurzburg – Hannover del 1991) e la Francoforte – Colonia (2002), la prima linea tedesca a 300 km/h, anch'essa con pendenze elevate affrontabili solo dai leggeri elettrotreni AV.

Perché in Italia si sceglie di progettare le linee a 300 Km/h con pendenze limitate e raggi di curvatura di oltre 5.000 metri in grado di essere percorse anche dai pesanti treni merci?

Pur consapevoli che queste caratteristiche costruttive avrebbero determinato un rilevante aumento dei costi di realizzazione rispetto alle linee realizzate in Francia e Germania, come in effetti è avvenuto? Probabilmente la vera ragione non è di ordine tecnico, ma politica. Ai tempi in Italia vi era una forte avversione ai progetti di realizzazione di linee ferroviarie AV, derivanti da pregiudizi, poi rilevatisi del tutto fallaci, che l'alta velocità fosse un servizio di elite (allora si usava l'espressione del treno per i ricchi), da contrapporre alla necessità di modernizzazione del servizio ferroviario dedicato ai pendolari ed alla necessità di rilanciare il trasporto ferroviario delle merci, che aveva la quota modale di gran lunga più bassa, tra i grandi paesi europei.

A chi allora contestava i progetti AV sfuggì che, proprio la realizzazione di queste linee, avrebbe creato il presupposto (come in effetti avvenuto) per potenziare i servizi ferroviari regionali, che finalmente avrebbero avuto più spazio a disposizione nelle linee storiche, e per rilanciare il trasporto ferroviario delle merci. Oltre che realizzare un moderno ed efficace servizio di trasporto nazionale, a disposizione di tutti (dal business man al turista, dai pendolari delle medie e lunghe distanze agli studenti) che, su alcune tratte, ha annientato la concorrenza di altre modalità di trasporto (dall'auto all'aereo) anche grazie al positivo effetto generato dalla concorrenza tra più operatori del trasporto. Ma chi allora ha coniato la dizione AV/AC, necessaria a superare queste contrarietà, era certamente consapevole che i treni merci non sarebbero mai circolati sulle linee AV!

Ora che si progettano le nuove linee AV Salerno – Reggio Calabria e la dorsale Adriatica (entrambe con costi relevantissimi) sarebbe importante non rifare gli stessi errori. Mi soffermo sulla Adriatica, che conosco meglio per le mie origini marchigiane. Il progetto riguarda al momento la tratta Bologna – Rimini ma ci sono studi di fattibilità, per l'intera linea, da Bologna a Lecce, con costi presunti vicini (o forse superiori) ai 100 miliardi di euro. La prima domanda da farsi è se ha senso realizzare una nuova linea di 800 km con caratteristiche AV, ovvero se la domanda di traffico prevedibile nei prossimi 30 anni necessita di tale opera colossale. La risposta non può essere univoca: la tratta



Bologna – Rimini è prossima alla saturazione, per la presenza di traffico eterogeneo (treni AV, IC e regionali, merci, oltre al servizio suburbano di Bologna) e del flusso in forte crescita dei treni estivi a servizio della riviera romagnola. Situazione paragonabile a quella della tratta Rimini – Ancona, dove però manca una componente importante, quella dei treni suburbani che, per la loro ridotta velocità commerciale, riducono significativamente la capacità della linea. Tra Ancona e Pescara il traffico si riduce, per la minore domanda del trasporto regionale. Tra Pescara e Foggia la componente del trasporto regionale è ancora più modesta ed il servizio di maggior interesse per i viaggiatori è quello dei treni lunga percorrenza che garantiscono i collegamenti con le città del nord Italia. Tra Foggia e Bari potranno in futuro verificarsi situazioni di saturazione, per la concomitante presenza dei treni che percorreranno la nuova linea Napoli – Foggia mentre tra Bari e Lecce/Taranto le linee esistenti a doppio binario non hanno criticità.

Certamente è necessario (e prioritario) intervenire con una nuova infrastruttura sulla tratta Bologna – Rimini, dedicata ai treni viaggiatori ad alta velocità ma anche ai nuovi treni IC e Regionali Veloci, da 200 Km/h.

La velocità massima di questa linea dovrebbe essere di

250 Km/h ; una linea da 300 Km/h non avrebbe senso considerato che, nella tratta di 110 km, la differenza di percorrenza tra 300 e 250 Km/h, al netto dei tempi di accelerazione e decelerazione sarebbe di soli 3'.

La linea storica verrebbe dedicata ai treni regionali ed ai treni merci che, nella tratta Imola – Bologna, potrebbero condividere la capacità della linea con i treni del servizio suburbano di Bologna. Un intervento così realizzato potrebbe ridurre la percorrenza della tratta Rimini – Bologna, rispetto ad oggi, fino a 20' per i treni che non effettuano fermate intermedie

. I treni più veloci, che percorrono interamente la linea AV da Bologna a Milano, garantirebbero tempi di percorrenza di tutto rispetto: Rimini – Milano in 1h 45', Ancona Milano in 2h 40' Pescara Milano in 3h 45'. Nella tratta Rimini – Ancona non avrebbe significato una nuova linea AV (necessariamente arretrata rispetto alla linea della costa) in quanto lo scopo commerciale sia dei treni AV che degli IC è servire le numerose località turistiche della costa: Riccione, Pesaro, Senigallia... che sarebbero penalizzate da una nuova linea AV arretrata. Per questa tratta, come per la Ancona – Pescara, sarebbero invece da prevedere by pass specifici in particolare per i treni merci e i treni notturni lunga percorrenza, ad esempio tra Rimini e Pesaro e le circonvallazioni ferroviarie di Ancona e Pescara, eliminando in tal modo i colli di bottiglia più evidenti, come quello tra Falconara ed Ancona dove l'infrastruttura attuale è condivisa con i treni della linea Ancona – Roma, sulla quale sono in atto importanti interventi di potenziamento.

Un modello simile a quello che verrà posto in essere lungo l'asse del Brennero, a seguito del completamento del tunnel di base, dove saranno realizzate le circonvallazioni ferroviarie di Trento e Bolzano dedicate ai treni merci, senza necessità di quadruplicare l'intera linea. Detto che la linea tra Pescara e Foggia è stata ammodernata di recente (ancora da completare il raddoppio tra Termoli e Lesina!) potrebbe considerarsi l'opportunità di una nuova linea con velocità di percorrenza di 250 km/h Foggia e Bari, che completerebbe la Napoli – Bari e garantirebbe anche una riduzione dei tempi di percorrenza dei treni AV della linea Adriatica, oltre che consentire lo sviluppo di un servizio suburbano nell'area metropolitana di Bari.



Un potenziamento siffatto della dorsale Adriatica avrebbe costi sensibilmente inferiori ed un impatto ambientale meno rilevante rispetto ad una nuova linea AV, che presenterebbe una sequenza ininterrotta di viadotti e gallerie, tra le colline e le valli marchigiane ed abruzzesi. Chi obietta che in tal modo non potrà realizzarsi un forte trasferimento modale delle merci dalla strada alla ferrovia (auspicabile anche per decongestionare l'autostrada A14 in particolare nella tratta Marche Sud e Abruzzo) dovrebbe prendere in considerazione un'alternativa tante volte ipotizzata, ma mai seriamente verificata: utilizzare il mare per il cabotaggio marittimo per il trasporto dei containers in ingresso nel mediterraneo (o dai porti del sud Italia) e diretti nei porti dell'alto Adriatico. Qualche buon esempio in tal senso già esiste, con un servizio di traghetti dai porti della Turchia ai porti di Trieste e Capodistria.

Anche in questo caso, prima di parlare di nuove linee ferroviarie e terze corsie autostradali, sarebbe necessario un attento esame delle origini e destinazioni delle merci, oltre che dei passeggeri

. La domanda, o meglio la sua ipotizzabile evoluzione nel tempo, sia per il trasporto dei viaggiatori che delle merci, dovrà essere il driver che ispira i modelli di esercizio, ed i conseguenti interventi di potenziamento delle infrastrutture, minimizzano i costi e l'impatto ambientale.



Les Contships commanderont 10 navires d'alimentation avec des options pour 10+10 autres

Lettre d'intention avec le groupe chinois Hubei Guangji Green Energy Shipbuilding Group Co



La Greek Contships Logistics Corp., par l'intermédiaire de sa filiale CLC Newbuildings Inc. a signé une lettre d'intention avec le Chantier naval chinois Groupe de construction navale d'énergie verte Hubei Guangji Co. pour la construction de 30 nouveaux transporteurs de conteneurs d'alimentation génération. L'accord prévoit une commande initiale de 10 unités, avec des options pour deux autres lots de 10 navires chacun. Le nouveau les navires seront basés sur le projet ContshipMax CV1300 développé en collaboration avec SDARI. La conception inclut des porte-conteneurs avec un Capacité de 1 324 EVP, avec 340 poignées pour conteneurs Réfrigéré. Contships exploite actuellement une flotte de 27 porte-conteneurs avec une capacité comprise entre 900 et 2 000 EVP.



Logistica, a Colleferro un nuovo hub per la ricerca spaziale

Il comune laziale ospita un nuovo hub logistico per Avio, gestito da Mvn. La struttura, con 24mila metri quadri, è un investimento strategico per la crescita industriale e l'innovazione nel Lazio



Colleferro si fa spazio. Pochi giorni fa, nel Comune in provincia di Roma, è stato inaugurato un nuovo hub logistico che si configura come un'infrastruttura all'avanguardia e progettata per ottimizzare la supply chain di Avio, leader internazionale nel settore spaziale con oltre due miliardi di ricavi nel 2025 che ha sede proprio a Colleferro.

Il nuovo asset, che sarà gestito da Mvn, società del gruppo Msc, rappresenta un intervento di primaria importanza per il Centro-Sud Italia e per consolidare la presenza operativa e di solution maker di Mvn nel Lazio. La struttura è stata concepita come un hub di eccellenza, perfettamente integrato nel tessuto produttivo regionale e strategico per servire le realtà industriali più avanzate del territorio.

Le caratteristiche della nuova struttura logistica

Con una superficie coperta di oltre 24mila metri quadri, un'altezza utile di 12 metri e 25 baie di carico, l'infrastruttura si configura come una piattaforma ad alto potenziale per la supply chain locale e nazionale. Mvn ha scelto un immobile che ospita un'area relax esterna dedicata ai collaboratori, circondata da un bosco appositamente piantumato, oltre a punti di ricarica per auto e bici elettriche. Il complesso si trova in una posizione particolarmente favorevole anche dal punto di vista dei collegamenti, lungo l'asse dell'A1 e tra Roma e Frosinone, con accessibilità verso gli aeroporti romani e lo scalo marittimo di Civitavecchia.

«Questo hub non è solo un centro di stoccaggio, ma un vero e proprio acceleratore industriale per il territorio, capace di supportare la crescita e l'evoluzione dei volumi operativi del nostro partner con standard qualitativi d'eccellenza», ha spiegato Mvn in una nota. «Grazie alla nostra capacità di



operare come partner 5PI, abbiamo ingegnerizzato processi logistici su misura per rispondere alle esigenze di massima precisione richieste da un leader globale come Avio».

Il ruolo di Avio nel settore aerospaziale

Avio offre soluzioni competitive per lanciare carichi istituzionali, governativi e commerciali in orbita terrestre attraverso la famiglia di razzi Vega. Grazie alle competenze e all'esperienza accumulate in oltre cinquant'anni di storia, il gruppo laziale compete con i principali attori internazionali nel campo della propulsione solida e liquida per lanciatori spaziali. La società ha inoltre concluso un aumento di capitale da 400 milioni di euro destinato al potenziamento della capacità produttiva e alla realizzazione di un nuovo stabilimento negli Stati Uniti. Parallelamente, proseguono gli investimenti sulle infrastrutture di Colleferro e sulle attività legate sia allo spazio sia alla difesa.

Le reazioni delle istituzioni

«L'apertura del nuovo polo è un investimento nel futuro», ha detto in un messaggio il ministro degli Esteri, Antonio Tajani. «Logistica, infrastrutture e innovazione sono essenziali per rendere le nostre imprese più competitive, rafforzare le filiere produttive e accompagnarle sui mercati internazionali». (riproduzione riservata)



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

Binari mobili. Il “Corridoio 5” nato per collegare Kyiv a Lisbona ha cambiato nome, direzioni, lunghezza e scopo, ma è rimasto un progetto cruciale per l'intero continente europeo. Doveva servire per il commercio, oggi è sempre più una questione di difesa

Beatrice Latini-Rostand

Su una grande cartina dell'Europa, un insieme di linee colorate attraversa il continente come le linee della metropolitana in una grande città. “E’ la rappresentazione più suggestiva della Rete transeuropea dei trasporti (Ten-T)”, dice Maurizio Bufalini, direttore di Telt, la società franco-italiana che scava il tunnel della Torino-Lione, “le tratte sono i pezzi della metropolitana e le città sono le stazioni”. Tra quelle linee ce n’è una verde che attraversa il continente da est a ovest, dalla pianura Padana fino alle Alpi. Semplice, sulla carta. Nella realtà cambia nome, percorso e persino scopo, a seconda di chi la racconta e di quando la si guarda. Non è un difetto: è la natura di un’opera che attraversa cinque stati, decenni, priorità politiche diverse, e strenue opposizioni come quella al Tav.

La prima cosa che cambia è il nome. In origine si chiamava “Corridoio 5”, era stato definito tra la conferenza paneuropea sui trasporti di Creta nel 1994 e quella di Helsinki nel 1997 per collegare merci e passeggeri da Venezia a Kyiv. “All’epoca l’Unione europea voleva abbattere le frontiere nazionali, ben definite nel trasporto ferroviario”, spiega Antoine Pecqueur, giornalista e autore di “Géopolitique du rail” (Éditions Autrement, 2021): “L’idea, fin da subito, è fluidificare i flussi di merci a livello continentale”. Nel 2004 la linea diventa la Lisbona-Kyiv, una formula rimasta in voga ma ormai imprecisa perché, nel 2013, il progetto si ridefinisce, e il nuovo “Corridoio mediterraneo” va da Algeciras, in Spagna, al



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

confine con l'Ucraina. Perché lì, e non fino in Portogallo? "Non c'è una ragione davvero oggettiva", spiega Mathieu Grosch, ex eurodeputato e coordinatore europeo del corridoio, "è piuttosto una questione di equilibrio tra i corridoi": scelte di sistema, non un mistero da svelare.

Nello stesso 2013, due giornalisti, Luca Rastello e Andrea De Benedetti, si mettono in cammino lungo la linea. Ne esce "Binario morto" (Chiarelettere, 2013), il racconto di un tracciato lontano dall'essere lineare o finito. "Nel dibattito di allora c'era un invitato di pietra", racconta De Benedetti, "gli altri paesi coinvolti sembravano aspettare solo noi al banchetto della Torino-Lione, come se fosse tutto già pronto tranne il famigerato tunnel, ma nessuno era mai andato a verificare". Dal viaggio, ricorda De Benedetti, che è scrittore e insegnante, "sono venute fuori questioni grottesche": per esempio, "arrivati a Trieste in cerca del treno per Lubiana, abbiamo finito per affittare una macchina, perché il collegamento non c'era e non esiste tuttora".

Oggi, però, secondo Grosch, il Corridoio mediterraneo non va pensato come un binario unico. "Non c'è solo il treno", precisa l'ex eurodeputato, "ci sono la strada, i porti, la navigazione interna, gli aeroporti". Una logica multimodale che sulla cartina si denota nello sdoppiamento della linea verde. Dopo Milano, verso ovest, il corridoio passa sia dalla costa ligure verso la Francia, via Ventimiglia, sia dalle montagne piemontesi, nel tunnel che si sta scavando tra Susa e Saint-Jean-de-Maurienne, quello del movimento No Tav, che dura da più di vent'anni. Una linea sulla carta, due percorsi nella realtà, perché, come nota Pecqueur, "i binari costano caro, e presuppongono per forza dei soldi pubblici".

Le cifre, in effetti, sono astronomiche. Completare tutto il Corridoio mediterraneo costa, secondo Grosch, tra i 55 e i 60 miliardi di euro, di cui l'Unione europea finanzia al massimo il 15-20 per cento; il resto tocca agli stati e ad altre fonti. Sulla sola Torino-Lione l'Europa investe di più: Bufalini indica "oltre 14 miliardi" per la sezione transfrontaliera del tunnel, un quarto a testa per Italia e Francia, il restante 50 per cento dall'Ue. "L'Europa ha bisogno del treno, ma il treno ha bisogno dell'Europa", riassume Grosch.

Infine cambia lo scopo. Non più solo le merci: anche l'ecologia, e sempre più la difesa. "L'obiettivo



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

finale di tutta l'operazione del Ten-T è la decarbonizzazione", dichiara Bufalini, "quello che consuma meno è la ferrovia". Un obiettivo che passa anche dai consumi quotidiani: l'ipermobilità delle merci, per il direttore di Telt, non è un ricordo degli anni Novanta, è il modo in cui viviamo oggi. "Escluso l'ultimo miglio, che deve essere fatto col camioncino di Amazon – spiega – se non c'è il treno, quelle cose girano su navi container gigantesche che poi salgono sui camion".

Infine c'è la difesa. "L'ecologia resta un elemento molto importante, ma ora si aggiunge questo", dice Grosch. Dopo l'invasione russa dell'Ucraina, Commissione europea e Nato insistono sulla "military mobility", la possibilità di spostare rapidamente truppe e mezzi in caso di crisi. A novembre 2025 la Commissione e l'Alto rappresentante hanno presentato una Joint Communication sulla Military Mobility, svolta storica per la Difesa europea, con l'obiettivo di un'area di mobilità militare dell'Unione europea entro la fine del 2027. Sul Corridoio mediterraneo i militari di ogni paese segnalano ai progettisti i punti deboli – i ponti, per esempio – e le opere urgenti, "mentre la strategia resta materia riservata", spiega Grosch.

E il tunnel della Torino-Lione? Per Bufalini non cambia niente: "Rispetta già lo standard massimo civile, che coincide con quello militare". Un progetto nato per il commercio, dunque, ma compatibile di fondo anche per esigenze militari. "Il 31 dicembre 2033 la Torino-Lione sarà in funzione", garantisce Bufalini. Grosch frena: le linee di accesso, soprattutto in Francia, potrebbero non essere pronte in tempo, e la data finale deve ancora essere confermata. Sul futuro del corridoio si lascia andare a un auspicio: "Spero che domani sarà un corridoio di ricostruzione, invece che di difesa".

Resta la cartina, con le sue linee colorate e pulite come una mappa della metropolitana. Bufalini l'aveva detto fin dall'inizio, come un elogio: "E' la rappresentazione più suggestiva". Ma un continente, a differenza di una metropolitana, non ha una sola direzione.



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

*Nel 2025, l'Ue ha presentato un
documento sulla mobilità militare
che rappresenta una svolta storica e
ha una data finale nel 2027*



Sempre più integrati i business di Grendi e Dario Perioli



A un anno dall'acquisizione il bilancio del deal è positivo: nuovi servizi marittimi e un'offerta logistica sempre più ampia e strutturata. Una dinamica particolarmente evidente nel porto di Marina di Carrara, dove Grendi al suo terminal, base delle linee ro-ro per la Sardegna e dei due nuovi collegamenti con il Nord Africa, affianca adesso anche il MDC Terminal, gestito da Dario Perioli.

Come detto, le due aziende hanno competenze e specializzazioni diverse, ma che ben si integrano tra loro: Grendi mette a disposizione le linee marittime ro-ro, il proprio terminal a Marina di Carrara e la rete logistica, mentre Dario Perioli porta i servizi terminalistici, l'agenzia marittima, le spedizioni, la dogana e i collegamenti regolari con il Nord Africa: verso la Tunisia con Sahel Line e verso l'Algeria con CNAN Med, il vettore di bandiera algerino di cui l'azienda è socia.

Nel primo anno la collaborazione ha dato i risultati più immediati sul piano commerciale: i clienti di Grendi possono usare i servizi di Dario Perioli e le rotte per il Nord Africa. I clienti di Dario Perioli

possono usare le linee per la Sardegna e la rete logistica di Grendi. Le due strutture commerciali seguono insieme le richieste che toccano più servizi, e questo ha creato nuovi traffici e consolidato quelli esistenti.

Un altro risultato tangibile di questa integrazione è il servizio ro-ro tra Marina di Carrara e il porto algerino di Djen Djen, partito a gennaio 2026 (dopo alcuni scali test nell'ultimo trimestre del 2025) e sviluppato congiuntamente da Dario Perioli, CNAN Med e Grendi. La linea mensile trasporta merce rotabile e unitizzata e comprende anche l'assistenza doganale e logistica. È il primo collegamento regolare di questo tipo su questa rotta. Da Marina di Carrara continuano inoltre le rotazioni container e multipurpose di CNAN Med verso i porti algerini.

Sulla Tunisia l'integrazione ha aggiunto un nuovo collegamento per Radès, il porto di Tunisi, che parte da Marina di Carrara, passa da Cagliari sfruttando i collegamenti giornalieri di Grendi per la Sardegna e fa una partenza settimanale da Cagliari verso Radès. Si aggiunge ai servizi diretti di Sahel Line per Sousse e Sfax, che Dario Perioli gestisce da anni.



Oltre al trasporto marittimo, la collaborazione – sottolinea il gruppo Grendi in una nota – riguarda le fasi che vengono prima e dopo la nave: movimentazione in terminal, agenzia marittima, casa di spedizione, dogana e proseguimento della merce fino a destinazione attraverso la rete di Grendi. Le sinergie si estendono all'organizzazione dei due terminal del gruppo a Marina di Carrara, ai trasporti e alle funzioni di supporto, come i sistemi informativi, l'amministrazione e il controllo di gestione.

“Quando abbiamo firmato l'accordo con il Gruppo Grendi, il potenziale era chiaro sulla carta: due aziende con valori comuni e competenze e servizi complementari, presenti nello stesso porto, con clienti e rotte che potevano sommarsi” ha spiegato Michele Giromini, Amministratore Delegato del gruppo Dario Perioli. “Dopo un anno possiamo dire che quelle attese si sono avverate e non sono rimaste potenziali. Abbiamo aperto nuove linee verso l'Algeria e la Tunisia, le nostre persone iniziano a lavorare insieme su diversi progetti e processi e i clienti hanno una estensione geografica delle soluzioni con unico riferimento integrato per tutta la spedizione, dal porto di partenza alla consegna finale. Il fatto che possiamo gestire i nostri terminal in funzione delle esigenze delle linee e della merce ci permette di costruire servizi su misura per ogni cliente valorizzando entrambi i brand che sono un patrimonio con oltre 300 anni di storia sommata insieme”.

“Marina di Carrara è il centro della nostra strategia” ha aggiunto Giromini. “Dario Perioli lavora sia

qui sia a La Spezia e vediamo che l'integrazione tra i due scali funziona. L'Autorità di Sistema considera entrambi i porti meritevoli di sviluppo e lo dimostra con interventi concreti, per migliorarne la potenzialità e capacità operativa a terra e in banchina”.

L'AD di Dario Perioli ha quindi sottolineato l'impegno dell'ente “nel seguire tutti i complessi passaggi previsti dall'iter per giungere all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Ora occorre che il piano, che sostituirà quello del 1981, venga approvato in tempi brevi. Chi investe nel porto ha bisogno di regole certe per programmare traffici, mezzi e occupazione”.



Noli container Asia-Europa in calo da dodici settimane

Il World Container Index di Drewry scende dell'1% a 4.434 dollari per feu, trascinato dalla rotta Asia-Europa, dove Shanghai-Genova perde il 3%. Golden Week, più transiti a Suez e un lieve aumento della capacità inducono Drewry a prevedere nuovi ribassi la prossima settimana.



Il World Container Index elaborato da Drewry per i noli spot medi del trasporto marittimo di container è sceso a 4.434 dollari per container da 40 piedi nella rilevazione diffusa il 1° ottobre 2026, con una flessione settimanale dell'1% determinata soprattutto dai noli sulla rotta Asia-Europa. Dal 17 settembre, quando l'indice composito era a 4.500 dollari, la flessione cumulata arriva all'1,5%, mentre il confronto annuo resta ampiamente positivo: +166%.

La contrazione più evidente della settimana riguarda la rotta Shanghai-Genova, scesa a 3.702 dollari per feu (-3%), mentre sulla Shanghai-Rotterdam il nolo si è fermato a 3.399 dollari (-2%). Rispetto ai 4.016 e ai 3.626 dollari di metà settembre, in due settimane Genova segna una riduzione del 7,8% e Rotterdam del 6,3%. su questa direttrice corridoio i noli stanno scendendo ormai da dodici settimane consecutive, una serie che Drewry collega alla debolezza della domanda, anche se nel confronto con un anno fa i valori restano più che raddoppiati: +105% per Genova e +111% per Rotterdam. Sull'andamento pesa anche l'offerta di stiva. Il Container Capacity Insight di Drewry conta cinque partenze cancellate sull'Asia-Europa per la prossima settimana, una in meno rispetto alle sei di questa, e quindi una capacità programmata in lieve crescita. A questa si somma la capacità effettiva aggiunta dall'aumento dei transiti nel canale di Suez, che nella settimana 39 sono stati superiori del 68% rispetto alla stessa settimana del 2025. Resta aperta l'incognita sull'attività degli Houthis, mentre le perturbazioni nello Stretto di Hormuz continuano a incidere sulle attività marittime.

Sul transpacifico il quadro è più stabile. La rotta Shanghai-New York è cresciuta a 10.428 dollari per feu (+1%), il valore più alto tra le rotte rilevate, mentre la Shanghai-Los Angeles è rimasta a 7.835 dollari, appena tre dollari sotto la settimana precedente. Sono queste le due rotte con gli aumenti annui più ampi: +257% per Los Angeles e +226% per New York. I vettori continuano a governare la capacità con le cancellazioni, che scendono da tredici a dieci nella prossima settimana. L'analista definisce la domanda ancora solida, ma la chiusura delle fabbriche cinesi durante la Golden Week



ridurrà i volumi in partenza, da cui la previsione di un calo dei noli già nella prossima rilevazione. Più avanti, la proroga della tregua commerciale tra Stati Uniti e Cina potrebbe sostenere una ripresa della domanda diretta negli Usa al termine delle festività.

Sulle rotte di ritorno verso l'Asia i valori restano contenuti: la Rotterdam-Shanghai è salita a 613 dollari per feu (+2%), mentre la Los Angeles-Shanghai è ferma a 791 dollari. Sull'Atlantico la New York-Rotterdam ha guadagnato l'1%, a 1.118 dollari, e la Rotterdam-New York è rimasta praticamente invariata a 3.116 dollari, con un incremento annuo del 73%. Per invertire la tendenza sull'Asia-Europa, le compagnie marittime hanno annunciato aumenti delle tariffe Fak nella seconda metà di ottobre, a festività concluse. Drewry, che si attende un mercato volatile nel breve periodo per l'effetto combinato di domanda, capacità e sviluppi geopolitici, giudica incerta l'applicazione di questi rincari e per la prossima settimana prevede sul corridoio un ulteriore calo dei noli.

M.G.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

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

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



Notizie dal trasporto e dalla logistica – 1 ottobre 2026



Giovedì, 1 Ottobre 2026 18:43

Dfds raddoppia la Trieste Damietta

Dal 15 ottobre Dfds raddoppierà il collegamento ro-ro tra Trieste e Damietta, inserendo sulla linea la Ark Futura e passando da una a due partenze settimanali in entrambe le direzioni. La compagnia motiva il potenziamento con la crescita registrata dal servizio, che collega direttamente Italia ed Egitto. Da Damietta le partenze avverranno il lunedì e il venerdì, mentre da Trieste il lunedì e il giovedì. La rotta fu avviata a fine novembre 2024 con frequenza settimanale e con l'obiettivo di arrivare successivamente a due partenze alla settimana. Il traffico riguarda soprattutto prodotti ortofrutticoli freschi, tessili e merci industriali. Il collegamento è impostato come corridoio logistico tra l'Egitto e i mercati europei, sfruttando anche i servizi ferroviari che uniscono Trieste all'Europa centrale. A Damietta il progetto comprende un terminal dedicato e la collaborazione con Pan Marine Shipping Services, mentre sul versante italiano è stato sviluppato con Samer & Co. Shipping. Dfds aveva già segnalato una crescita dei traffici delle proprie attività con l'Egitto nei mesi di maggio, giugno e luglio 2026. Con la seconda nave la linea offrirà complessivamente quattro partenze alla settimana, due per ciascun porto. La Ark Futura è stata costruita nel 1996 e successivamente modificata, con una capacità di 2.308 metri lineari.

Agility prova i treni autonomi

Parallel Systems e Agility hanno avviato una collaborazione per valutare sviluppo, finanziamento e impiego di sistemi ferroviari merci autonomi nei Paesi del Golfo, nell'area Emea e in altri mercati internazionali. L'intesa è ancora preliminare: non sono stati indicati corridoi, clienti, investimenti o tempi per l'entrata in servizio. Parallel propone veicoli ferroviari semoventi, autonomi e a trazione elettrica a batteria, capaci di operare singolarmente o aggregati e destinati soprattutto ai collegamenti intermodali di corto e medio raggio. La società indica un'autonomia potenziale fino a 500 miglia, circa 805 chilometri, con container intermodali, dato che non risulta ancora validato nelle condizioni operative del Golfo. Le parti dovranno prima individuare i corridoi economicamente sostenibili, adattare il sistema al contesto regionale, effettuare sperimentazioni e ottenere le



necessarie autorizzazioni. Tra le possibili applicazioni ci sono le navette tra porti e terminal interni, i collegamenti con parchi industriali e centri logistici e il trasferimento su ferrovia di flussi oggi movimentati su strada. Negli Stati Uniti la tecnologia di Parallel è ancora in sperimentazione in Georgia attraverso un programma articolato in sette fasi autorizzato dalla Federal Railroad Administration.

DP World aggira Hormuz

DP World ha avviato un servizio marittimo quindicinale tra India e Medio Oriente che collega Cochin e Nhava Sheva con Fujairah, Sohar e Aden, evitando il transito nello Stretto di Hormuz. Il collegamento Mgr Ifr utilizza le portacontainer Marsa Virgo e Marsa Zenith ed è un feeder regionale. Al primo scalo della Marsa Virgo a Cochin sono stati movimentati oltre 1.000 teu, mentre la capacità commerciale dichiarata supera 500 teu per nave e viaggio. Fujairah e Sohar, entrambi esterni a Hormuz, consentono di raggiungere direttamente piattaforme logistiche sul Golfo di Oman, dalle quali le merci possono proseguire attraverso collegamenti marittimi o terrestri. Il servizio non costituisce però un'alternativa diretta per i porti situati all'interno del Golfo Persico, per i quali è necessaria un'ulteriore distribuzione regionale. L'iniziativa arriva durante una forte contrazione del traffico commerciale attraverso Hormuz e offre quindi a DP World uno strumento per diversificare gli instradamenti dall'India. Il collegamento parte inoltre da un terminal in crescita: nell'agosto 2026 l'Ictt di Cochin ha movimentato 97.952 teu, il 51% in più rispetto allo stesso mese del 2025.

Dachser acquisisce Drummond

Dachser acquisisce Drummond Distribution e trasforma una collaborazione avviata nel 2008 in una presenza diretta nella logistica scozzese. L'azienda familiare acquisita dispone di cinque sedi nella Central Belt, circa 46.500 metri quadrati di magazzini, 100 autocarri e 80 rimorchi, con 175 dipendenti. Nel 2025 Drummond ha generato un fatturato di circa 20 milioni di sterline, mentre il valore dell'acquisizione non è stato comunicato. Il fulcro della rete è Armadale, nel West Lothian, lungo il corridoio tra Glasgow ed Edimburgo. Drummond opera nella distribuzione di beni industriali e prodotti alimentari a temperatura ambiente, servendo anche destinazioni nelle Highlands e nelle principali aree della Scozia. Con l'operazione Dachser internalizza quindi un anello già collegato alla propria rete europea di trasporto groupage. L'attuale dirigenza di Drummond resterà alla guida della continuità operativa, mentre i precedenti proprietari usciranno gradualmente dall'azienda. Per Dachser l'acquisizione permette di passare da una copertura affidata a un partner a una rete proprietaria in Scozia, senza sovrapposizioni con proprie sedi preesistenti.

Lvo controlla Seatram

Léon Vincent Overseas ha acquisito la maggioranza di Seatram Logistics Group, spedizioniere internazionale genovese fondato nel 1986, mentre la famiglia Bruzzo e gli altri soci restano nel gruppo. L'operazione porta Seatram sotto il controllo del gruppo francese Lvo, a sua volta controllato da Mml Capital Partners, impegnato in una strategia di crescita internazionale attraverso acquisizioni. Luca Bruzzo e il suo gruppo dirigente continueranno a operare nella società, garantendo continuità gestionale dopo il cambio di controllo. Seatram dichiara 104 addetti, sette uffici di proprietà e 150.000 teu movimentati annualmente tra importazioni ed esportazioni. La rete è sviluppata in particolare verso Oceania, Sud Africa e Americhe, mentre Lvo dispone di competenze nelle rotte Nord-Sud e nel trasporto groupage. Per la sola Seatram Spa, nel 2025 i ricavi sono stati pari a 46,9 milioni di euro, contro 46,5 milioni nel 2024, mentre l'utile netto è sceso da 3,8 a 2,1

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €42.98

REACH: 2964

CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles

VISITE MENSILI: 90113.65

AUTORE: le

URL: www.trasportoeuropa.it



[> Versione Online](#)

> 1 ottobre 2026 alle ore 16:46

milioni di euro. L'integrazione punta ad ampliare le destinazioni presidiate, aumentare i volumi e combinare le rispettive competenze nel trasporto internazionale. Non sono stati comunicati il prezzo dell'operazione, la percentuale esatta acquisita da Lvo, la quota rimasta ai precedenti soci e la data effettiva del completamento della transazione.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

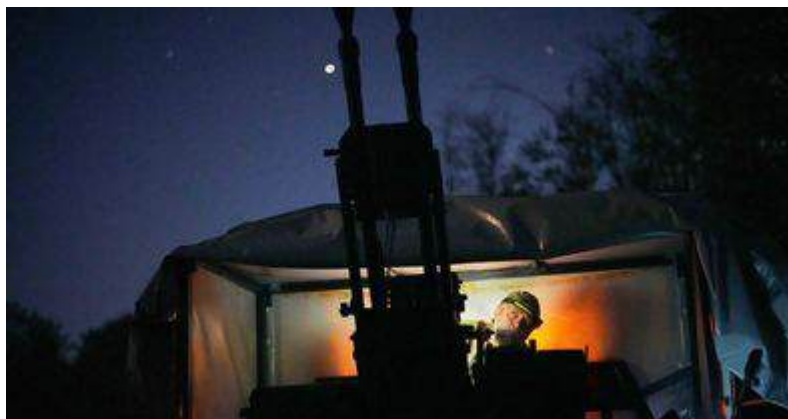
Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

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

Russi colpiscono una scuola a Kiev. Mosca: intercettati 330 droni ucraini



Secondo Mosca, che non menziona la scuola, a Kiev è stato colpito un «centro di trasporto e logistica». Questa mattina un drone ha colpito un edificio scolastico nel distretto di Solomiansky, a Kiev, lo ha annunciato il sindaco della capitale, Vitali Klitschko. «E' scoppiato un incendio», ha scritto, precisando che «i bambini si trovavano nel rifugio». I servizi di emergenza si stanno recando sul posto.



Cosco trasforma una bulk carrier in portacontainer da 2.528 teu

La nave è stata noleggiata da X-Press Feeders e dovrebbe entrare in servizio regionale nei prossimi giorni



La nave è stata noleggiata da X-Press Feeders e dovrebbe entrare in servizio regionale nei prossimi giorni

Pechino – Il cantiere Cosco (Guangdong) Shipyard ha portato a termine la prima conversione di una nave Supramax bulk carrier in portacontainer, aprendo una strada alternativa alla costruzione di nuove unità per rispondere alla domanda di capacità nel trasporto container. La nave, originariamente denominata Pu Tuo Hai, è stata costruita nel 2007 e disponeva di una portata lorda di circa 53.000 tonnellate. Entrata nel cantiere cinese il 10 giugno, ha completato i lavori poco più di tre mesi dopo, uscendo con il nuovo nome di Singapore River e una capacità di 2.528 teu. La nave è già stata noleggiata da X-Press Feeders e, dopo il trasferimento a Ningbo, dovrebbe essere impiegata a partire da ottobre su un servizio di linea regionale.

La conversione ha richiesto una serie di interventi significativi per adattare lo scafo e gli spazi di carico al trasporto dei container. Le quattro gru di bordo sono state rimosse, mentre la plancia è stata rialzata di due ponti. Le stive sono state inoltre equipaggiate con cell guide, consentendo di sistemare i container fino a sette livelli di altezza. Anche le caratteristiche operative della nave sono cambiate. Il pescaggio è stato ridotto da 12,6 a 12 metri, mentre la portata lorda è scesa da 53.000 a 48.000 tonnellate. Sono invece rimaste invariate le principali dimensioni dello scafo, con una lunghezza di 190 metri e una larghezza di 32,29 metri. L'operazione rappresenta un caso particolarmente significativo perché riguarda una nave originariamente progettata per il trasporto di rinfuse secche e ora destinata al traffico containerizzato.



LOGISTICS NETWORK DESIGN (Definizione della Rete Distributiva)

Un appropriato design e un'adeguata gestione della rete distributiva consente non solo di soddisfare le attese del cliente ma anche di garantire un'elevata qualità del servizio riducendo i costi logistici globali. L'obiettivo della rete distributiva è definire il livello di controllo sui flussi, collegamenti logistici fornitori/stabilimenti, stabilimenti/mercati e le eventuali le relazioni con le 3PL.

Quali sono gli elementi che condizionano la configurazione del network distributivo ?
Fondamentalmente sono quattro:

gli attributi della merce (es Densità di peso e di valore, deperibilità, obsolescenza, etc.)

le caratteristiche spazio-temporali della domanda (es localizzazione dei punti di origine e di consegna, stagionalità, etc.)

il livello di servizio (es tempo di ciclo, disponibilità, frequenza di consegna, dimensioni dei lotti, puntualità, affidabilità, etc.)

i costi logistici (trasporto, magazzini, manodopera, costo delle aree

I passi metodologici per la definizione del network distributivo sono:

la dichiarazione degli obiettivi di servizio e la loro declinazione all'interno della supply chain

la definizione delle politiche di gestione delle scorte

il numero dei livelli della rete

il numero di depositi per livello

la localizzazione, tipologia e dimensione dei depositi

l'allocazione scorte sicurezza

le decisioni in-house vs. outsourcing

Le tipologie di costruzioni delle reti logistiche sono:

Rete a un livello Garantisce una buona copertura e completezza dello stock (l'ordine del cliente è soddisfatto a partire dallo stock presente nel Magazzino Centrale), minori costi di housing, di handling e dei sistemi informativi dovute alle "economie di scala". L'inevitabile lontananza del magazzino centrale da alcuni clienti però porta o a maggiori costi distributivi o a un decadimento del livello di servizio inteso come tempi di resa del trasporto.



Rete a due livelli Garantisce un elevato servizio dovuto ad un Lead-Time di consegna ristretto ma aumenta considerevolmente la difficoltà di previsione della domanda e di localizzazione delle scorte. Aver frazionato la merce su più magazzini periferici porta ad un costo maggiore di handling (doppia movimentazione), di stock (replicazione di alcuni codici), dei sistemi informativi e dei navettaggi (tra magazzino centrale e periferie). Basso costo della distribuzione secondaria (dovuto alla minor distanza dei magazzini periferici ai clienti). I depositi periferici consentono di razionalizzare i trasporti in ingresso dal livello superiore della rete (depositi centrali o fornitori) e di essere "vicini" ai punti di consegna. Nei depositi periferici sono presenti le scorte necessarie a far fronte alla domanda dei clienti finali di loro pertinenza geografica. Il ripristino dello stock può avvenire sia in modalità pull sia in modalità push dal deposito centrale.

Reti miste Le caratteristiche principali sono quelle della rete di "secondo livello". Inoltre vi possono essere collegamenti diretti fabbrica - cliente, collegamenti deposito centrale – cliente, l'utilizzo di Transit Point (piattaforme dove le merci provenienti dal magazzino centrale a carichi completi vengono smistate e trasferite su automezzi più piccoli per la consegna locale) e l'utilizzo delle logiche di Cross Docking (la richiesta del cliente è soddisfatta direttamente dal fornitore, il quale invia al magazzino centrale un ordine massivo, il magazzino poi si adopera a smistare il materiale "pre-allocato" ai diversi punti di consegna).

[Torna al sommario](#)



Contships will order 10 feeder vessels with options for a further 10+10

Letter of Intent with China's Hubei Guangji Green Energy Shipbuilding Group Co



The Greek Contships Logistics Corp., through its subsidiary CLC Newbuildings Inc., has signed a letter of intent with the Chinese shipyard Hubei Guangji Green Energy Shipbuilding Group Co. for the construction of 30 new feeder container carriers generation. The agreement provides for an initial order for 10 units, with options for two further batches of 10 ships each. The new ships will be based on the ContshipMax CV1300 project developed in collaboration with SDARI. The design includes container ships with a 1,324 TEU capacity, with 340 container grips refrigerated. Contships currently operates a fleet of 27 container carriers with a capacity between 900 and 2,000 TEUs.



Cosco trasforma una supramax in portacontainer: prima conversione completata in tre mesi



La bulk carrier Pu Tuo Hai da 53.000 dwt è diventata la Singapore River da 2.528 teu. Una seconda unità è già in conversione e sarà noleggiata da X-Press Feeders

Pechino – Cosco completa un'insolita operazione di riconversione navale trasformando una bulk carrier supramax da 53.000 dwt in una portacontainer da 2.528 teu. Secondo Alphaliner, si tratta della prima di almeno due conversioni dello stesso tipo realizzate da Cosco Shipping Heavy Industry (Guangdong), in un momento in cui il settore sperimenta soluzioni sempre più flessibili tra trasporto bulk e container.

La Pu Tuo Hai, unità Diamond 53 costruita nel 2007, era entrata nel cantiere di Guangzhou il 10 giugno ed è uscita poco più di tre mesi dopo con il nuovo nome di Singapore River. La nave ha già trovato impiego presso X-Press Feeders e, dopo il trasferimento in zavorra verso Ningbo, dovrebbe entrare in un servizio di linea regolare nel corso di ottobre.

L'intervento ha comportato modifiche strutturali significative: sono state eliminate le quattro gru originarie, la plancia è stata rialzata di due ponti e nelle stive sono state installate guide cellulari che permettono di impilare i container fino a sette livelli. Il pescaggio è stato ridotto da 12,6 a 12 metri, facendo scendere la portata da 53.000 a circa 48.000 tonnellate, mentre lunghezza e larghezza sono rimaste rispettivamente di 190 e 32,29 metri.

È stato mantenuto anche il motore Man B&W originale, con una velocità massima di circa 15,5 nodi. Una prestazione modesta rispetto alle portacontainer tradizionali, ma considerata adeguata per servizi regionali e feeder. Intanto Cosco ha già avviato la conversione della gemella Jiu Hua Hai, che dovrebbe entrare a sua volta in charter con X-Press tra la fine di ottobre e l'inizio di novembre.

Il progetto si inserisce in una tendenza più ampia verso navi e flotte capaci di adattarsi a differenti tipologie di carico. In Cina è già stata convertita quest'anno una kamsarmax in una portacontainer da

PUBBLICAZIONE: shipmag.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €16.84

REACH: 1969

CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media

VISITE MENSILI: 59858.35

AUTORE:

URL: www.shipmag.it



[> Versione Online](#)

> 1 ottobre 2026 alle ore 11:54

3.607 teu, mentre Cosco Shipping Bulk ha ordinato Newcastlemax da 210.000 dwt progettate per trasportare anche container oltre a rinfuse e general cargo. Dopo gli esperimenti nati durante la pandemia, la conversione della Singapore River mostra quindi come la contaminazione tra bulk e container stia evolvendo da soluzione emergenziale a possibile strumento strutturale di flessibilità della flotta.



Cornetto, FHP Group: “Porti e inland unico sistema per l'industria”



Dall'Adria Shipping Summit le prospettive per l'intermodalità di FHP Intermodal dell'ad Accomando TRIESTE – Per FHP Group , partner di Adria Shipping Summit a Trieste, non sono solo i porti i nodi centrali delle attività, c'è da considerare anche tutto quello che ne sta alle spalle: “Noi serviamo le filiere industriali del Nord-Est attraverso i nostri porti -dice l'ad di FHP Group Paolo Cornetto – che rappresentano gli anelli di congiunzione di una catena logistica che alimenta direttamente le principali industrie del paese. Ecco perchè non dobbiamo guardare all'inland e ai porti come due cose separate, ma come parte di un sistema”.

Porti che si preparano anche alle sfide future come quella del corridoio IMEC : “Stiamo cercando di attrezzare i nostri scali affinché possano essere più competitivi in termini di infrastrutture, performance, mezzi, ed essere pronti a cogliere nuove opportunità e nuovi volumi”.

Resta il problema dei fondali : “Le navi sono sempre più grandi e i nostri porti fanno fatica ad accoglierle. Anche nel settore delle rinfuse non abbiamo un porto rinfusiero con un pescaggio che superi i 12 metri, quando le Panamax a pieno carico chiedono sicuramente più fondale. Questo è un tema che dobbiamo affrontare tutti insieme come sistema”.

Un aspetto che si ritrova anche nella bozza di riforma portuale : “Il vantaggio della riforma -secondo Cornetto- sta nella possibilità di dare un indirizzo strategico nazionale rispetto a tante spinte locali”.

C'è poi da vedere, aggiunge, come verrà calato nell'operatività e su questo qualche dubbio ancora resta.

Il settore ferroviario “soffre”

“Le imprese ferroviarie soffrono ma sono forti”. E' la sintesi del messaggio lanciato nel panel che si è concentrato sulla rete ferroviaria da Angelo Accomando, ad di FHP Intermodal , la società della “famiglia” FHP nata circa dieci mesi fa dalle controllate LOTRAS e CFI Intermodal.



“Sono stati mesi stimolanti e interessanti nei quali siamo riusciti a portare a casa l'integrazione di due entità che avevano business differenti ma che man mano si stanno armonizzando , pronti per il 2027 con l'adeguamento delle infrastrutture, per dare un servizio intermodale che viene sempre più richiesto anche a causa degli incrementi dei costi del gasolio”.

Per l'intermodalità potrebbe quindi essere il momento “buono” di svolta : “Ci aspettano ancora mesi difficili con molti cantieri, ma adesso vediamo una fine e buone prospettive”.

In questo contesto, il terminal FHP di Foggia che faceva parte di Lotras sarà uno dei primi ad avere la capacità di 750 metri come modulo linea, che significa una capacità maggiorata del 20-25%.

“Dovremo muoverci anche verso i nostri “competitors”, cioè l'autotrasporto per costruire insieme un nuovo approccio verso l'intermodalità, dimostrando che possiamo essere assolutamente complementari”.

Una via obbligata per tutti secondo Accomando e anche la più conveniente dal punto di vista economico.

LEGGI ANCHE:

FHP Intermodal: dal 1° Gennaio la nuova società della famiglia FHP

Consalvo dall'Adria Shipping Summit: “L'Alto Adriatico chiamato a lavorare insieme”

Iscriviti



Ctp annuncia sei nuovi progetti logistici e fa rotta sul Sud Italia



La società di sviluppo immobiliare ha spiegato di mirare agli snodi portuali, senza escludere “un'estensione alle isole” di Redazione SUPPLY CHAIN ITALY

1 Ottobre 2026

Ctp, gruppo che opera in Europa come proprietario, sviluppatore e gestore di immobili logistici e industriali, sbarcato in Italia circa un anno fa, ha annunciato il lancio di sei nuovi progetti nel mercato della Penisola, in particolare nel Nord e nel Centro Italia.

Nel dettaglio, le realizzazioni avverranno nei nuovi poli di CTPark Alessandria, CTPark Novara Sant'Agabio, CTPark Padova Vescovana e CTPark Frosinone, mentre un nuovo lotto si aggiungerà a Castel San Giovanni, nell'hub già operativo. Le consegne degli immobili sono previste tra il quarto trimestre 2027 e il terzo trimestre 2028. I nuovi progetti si affiancano a quello di CTPark Padova Due Carrare, il cui cantiere partirà a ottobre 2026 e che porterà ‘in dote’ alla società 30.871 mq di Gla nel 2027.

Parallelamente Ctp continuerà a fare rotta sul Centro Sud, considerato la “direzione prioritaria dei prossimi investimenti”, puntando sugli snodi portuali e senza escludere, “in presenza di opportunità, un'estensione anche alle isole”.

A questo scopo la società ha annunciato di avere già aperto, a supporto, una sede a Roma, la sua seconda in Italia dopo quella di Segrate. Negli uffici della capitale operano quattro addetti, che si sommano ai dieci attivi in quelli milanesi. Obiettivo della società è di portare lo staff a contare 20 dipendenti nel 2027.

Attualmente il portafoglio di Ctp in Italia conta 5 asset per 208.500 metri quadrati di Gla complessivi: 94.700 metri quadrati già operativi (Pavia, Bari, Firenze e Castel San Giovanni 02) e 113.800 metri quadrati in consegna tra fine 2026 e inizio 2027 (Castel San Giovanni 01). I presidi nel Centro Sud –

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €1.71

REACH: 245

CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government

VISITE MENSILI: 7472.90

AUTORE:

URL: www.supplychainitaly.it



[> Versione Online](#)

> 1 ottobre 2026 alle ore 14:16

ovvero quelli di Firenze e Bari – in particolare rispondono alla domanda dei settori moda, agroalimentare, meccanica e aerospazio del territorio.



Pmi autotrasporto e sindacati vogliono regole al subappalto



Giovedì, 1 Ottobre 2026 17:37

Il 29 settembre 2026 la federazione europea dei sindacati dei trasporti Etf e l'Unione Europea delle piccole e medie imprese di autotrasporto Uetr hanno portato al Parlamento Europeo la richiesta di una disciplina sulle catene di subappalto nel trasporto stradale. L'incontro, ospitato a Bruxelles dall'eurodeputato svedese Johan Danielsson, aveva l'obiettivo d'inserire tale questione nel dibattito sul futuro quadro europeo del lavoro di qualità. Le richieste riguardano un quadro normativo ancora da scrivere, perché oggi non esiste una Direttiva sul subappalto nell'autotrasporto.

Etf descrive una tipica filiera in cui il primo committente affida l'autotrasporto a un fornitore logistico, a uno spedizioniere o a un vettore, che a sua volta può riaffidarlo a diversi sottolivelli. Ciò comporta che il vettore che esegue il viaggio e l'autista possono ignorare quali soggetti compongano la filiera e quali livelli contrattuali, sociali e di conformità imponga il committente iniziale. In questa opacità i sindacati vedono il rischio di dumping sociale, di evasione degli obblighi retributivi e contributivi e di una concorrenza fondata sulla compressione del costo del lavoro. Come esempio concreto, Etf porta il caso di autisti tagiki assunti in Lituania e impiegati nell'Europa occidentale tramite subappalti a imprese con sede in Austria e nei Paesi Bassi, dove individuare il datore effettivo e le tutele applicabili diventa difficile. Al centro delle richieste sindacali c'è un tetto massimo di due livelli di subappalto e a tale soglia aggiunge la responsabilità solidale di committente, appaltatori e subappaltatori lungo l'intera filiera e la parità di trattamento su retribuzioni, contributi, fisco, salute e sicurezza e diritti collettivi. Etf chiede anche regole che rendano omogeneo ruolo e responsabilità di agenzie e altri intermediari e un rafforzamento delle ispezioni e della cooperazione tra Autorità nazionali, anche oltre confine, in un'attività in cui vettore, autista e committente si trovano spesso in Paesi diversi.

La Uetr è meno prescrittiva sulla soglia numerica del subappalto, ma ha un impianto compatibile con le richieste sindacali. L'organizzazione considera il subappalto e le piattaforme d'intermediazione strumenti legittimi e potenzialmente efficienti, ma giudica problematiche le filiere troppo lunghe e non trasparenti perché favorirebbero il dumping sociale, una concorrenza distorta e l'indebolimento del



potere negoziale e dei margini delle piccole imprese. Ma il fronte imprenditoriale è diviso, come dimostra la presa di posizione espressa dall'Iru lo stesso 29 settembre, che prende le distanze da questa iniziativa. L'Iru, che si definisce componente sociale datoriale nel Comitato di dialogo sociale settoriale UE per il trasporto stradale e rappresenta operatori di ogni dimensione, ricorda che pratiche, assetti di mercato e approcci al subappalto variano molto tra gli Stati membri e quindi non esiste una posizione comune degli operatori europei a favore di un intervento UE. In pratica, afferma, l'impostazione di Etf e Uetr non può essere presentata come rappresentativa della parte datoriale nel suo complesso.

Il Parlamento Europeo ha già affrontato a febbraio 2026, quando ha adottato una relazione sulle catene di subappalto e sul ruolo degli intermediari, che Uetr ha accolto come base per future azioni in ambito UE. Però sulla forma, sull'ambizione e sul contenuto di un'eventuale proposta la Commissione mantiene la piena discrezionalità. Il servizio di ricerca del Parlamento Europeo (Eprs) colloca trasporto, logistica, costruzioni e agricoltura tra i settori in cui filiere complesse e transfrontaliere si prestano più facilmente a pratiche fraudolente e ricorda che il diritto comunitario contiene già disposizioni contro gli abusi, che però sono disperse tra diversi testi su distacco dei lavoratori, sanzioni ai datori, tratta, lavoro stagionale e lavoro tramite piattaforme.

Sempre nel contesto del lavoro, il 15 settembre 2026 la Commissione Europea ha adottato il Fair Labour Mobility Package, che contiene cinque proposte legislative su mobilità del lavoro, portabilità digitale dei documenti previdenziali e rafforzamento dell'Autorità Europea del Lavoro (Ela). Il pacchetto interviene sugli strumenti di verifica transfrontaliera, cioè documenti digitali di sicurezza sociale, compresi gli A1 per i lavoratori distaccati, e un'Ela con poteri rafforzati nel sostegno alle ispezioni e alla cooperazione tra Stati membri, senza però fissare limiti ai livelli di subappalto. Quest'ultimo rientra nel Quality Jobs Act, l'iniziativa legislativa che la Commissione ha annunciato entro la fine del 2026 e che a oggi non è stata presentata. Tra le cinque possibili aree d'intervento ci sono la gestione algoritmica e intelligenza artificiale nel lavoro, salute e sicurezza, diritti dei lavoratori nelle catene di subappalto, transizioni giuste, applicazione delle norme e ruolo delle parti sociali. Il testo completo non è però ancora disponibile.

Antonio Illariuzzi

© 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



Protesta autotrasportatori, lunedì manifestazione in Cittadella regionale



Gli autotrasportatori calabresi si preparano a una giornata di mobilitazioni.

Lunedì 5 ottobre a partire dalle 7 è in programma una manifestazione alla Cittadella a Catanzaro.

A renderlo noto è Fedralog Calabria - Federazione trasporti e logistica Calabria. L'associazione di categoria aveva già annunciato il fermo dei servizi dell'autotrasporto per il prossimo 9 ottobre. "La decisione di anticipare la manifestazione nasce dalla grave situazione che continua a interessare il comparto dell'autotrasporto, aggravata dall'aumento dei costi di esercizio, del carburante e dalle difficoltà economiche che quotidianamente le imprese sono costrette ad affrontare", spiegano gli organizzatori, aggiungendo che "ad oggi non è arrivato dalla Regione Calabria un riscontro concreto alle richieste avanzate dal settore".

La federazione precisa che la manifestazione "non comporterà il fermo generale dell'autotrasporto" e che le attività del settore continueranno regolarmente. L'iniziativa, viene sottolineato, si svolgerà senza blocchi stradali e nel rispetto della sicurezza, della libera circolazione e delle indicazioni delle autorità competenti.

"Non chiediamo privilegi, ma attenzione e risposte concrete per un settore che ogni giorno garantisce la movimentazione delle merci e rappresenta una componente fondamentale dell'economia regionale", afferma Fedralog Calabria.

"Auspichiamo che la giornata di lunedì possa rappresentare l'occasione per aprire finalmente un confronto serio e costruttivo con la Regione Calabria e con le altre istituzioni interessate".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



PUBBLICAZIONE: MF (ITA)

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Print

AVE: €1460.00

REACH: 98970

AUTORE: N.D.

PAGINA: 18

SUPERFICE: 2.00 %



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

LÉON VINCENT OVERS RILEVA SEATRAM

■ Seatram Logistics Group, società di spedizioni e logistica fondata a Genova dalla famiglia Bruzzo 40 anni fa, fatturato di 46,9 milioni di euro nel 2025 a fronte di un utile di 2,1 milioni, ha ceduto la maggioranza a Léon Vincent Overseas, player francese anch'esso spedizioniere controllato a sua volta dal fondo di Private Equity Mml Capital Partners.



Approvato il nuovo regolamento delle operazioni portuali a Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Via libera all'accordo procedimentale con Interterminal a Gaeta



Ieri il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha approvato all'unanimità il nuovo regolamento per lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali nei tre scali del network, che aggiorna la disciplina del 2021. Le modifiche intervengono, in particolare, su tre aspetti: la semplificazione delle procedure amministrative relative alle autorizzazioni ex articolo 16 della legge 84/94; l'introduzione della disciplina relativa all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria portuale e al servizio di manovra ferroviaria in autoproduzione nel porto di Civitavecchia; la revisione della disciplina della sosta temporanea delle merci sulle aree demaniali. L'ente portuale ha evidenziato che l'inserimento nel regolamento della componente ferroviaria assume particolare rilievo alla luce del completamento delle opere dell'ultimo miglio ferroviario di Civitavecchia e dell'entrata in operatività del nuovo sistema infrastrutturale. In questa prima fase viene prevista l'autoproduzione dei servizi ferroviari, nelle more dell'eventuale individuazione di un gestore del servizio di interesse generale, qualora ne ricorrano le condizioni. «Con questo provvedimento - ha sottolineato il presidente dell'AdSP, Raffaele Latrofa - adeguiamo le regole alla nuova realtà infrastrutturale e operativa del porto. Il completamento dell'ultimo miglio ferroviario non rappresenta soltanto un'opera realizzata, ma uno strumento che deve essere messo nelle condizioni di funzionare pienamente. Allo stesso tempo introduciamo elementi di semplificazione e maggiore



chiarezza delle procedure, dando agli operatori il tempo necessario per adeguarsi alle nuove disposizioni». Il regolamento sarà infatti recepito con successivo decreto presidenziale, prevedendo una fase transitoria prima della sua piena entrata in vigore, prevista a gennaio 2027. Il Comitato ha inoltre approvato diversi provvedimenti amministrativi riguardanti le concessioni demaniali nei tre porti. Per Fiumicino è stato approvato il subingresso della Semarpo Srl nella concessione relativa ad un'area di 1.700 metri quadrati al Molo di Levante destinata alle attività di cantiere navale. Per Gaeta, particolare rilievo ha assunto il provvedimento relativo alla proposta di accordo procedimentale con Interterminal Srl, finalizzato al rilascio della concessione ex articolo 18 della legge 84/94 sul piazzale Regina Sofia. L'autorità portuale ha ricordato che il procedimento, particolarmente articolato e sviluppatosi nel corso di un lungo iter amministrativo, aveva visto la presentazione di istanze da parte di Interterminal e GMT, oltre a otto opposizioni e una domanda concorrente successivamente rigettata. La Commissione istruttoria, anche alla luce delle osservazioni formulate nel corso del procedimento, ha scelto di non considerare alternativi i due operatori, individuando invece una soluzione fondata sulla loro possibile complementarietà e rideterminando le superfici originariamente richieste. Per Interterminal la superficie prevista è stata così fissata in 34.200 metri quadrati, con una riduzione di oltre 11.000 metri quadrati rispetto alla richiesta iniziale. La rimodulazione consente di mantenere una riserva strategica di aree pubbliche, la piena fruibilità del ponte sul Fosso Arzano e una viabilità pubblica tra le aree interessate dalle concessioni, funzionale anche alla sicurezza e all'accessibilità delle banchine. Il Comitato ha quindi dato mandato al presidente e agli uffici di procedere alla stipula dell'accordo con Interterminal e alla predisposizione del relativo disciplinare di concessione. Il provvedimento è stato approvato con tre voti favorevoli e un'astensione. Resta parallelamente aperta l'interlocuzione con GMT, alla quale è stata formulata una distinta proposta di accordo procedimentale relativa a circa 29.700 metri quadrati. Un incontro è fissato per il prossimo 9 ottobre, termine entro il quale è attesa la posizione definitiva dell'operatore. «Su Gaeta - ha spiegato Latrofa - stiamo portando verso la conclusione un procedimento molto complesso, che viene da lontano e sul quale la struttura dell'Autorità ha svolto un lavoro particolarmente approfondito». «La soluzione individuata - ha aggiunto - nasce proprio dall'obiettivo di non perdere traffici e opportunità di sviluppo per il porto di Gaeta, salvaguardando nello stesso tempo gli spazi pubblici e la possibilità di crescita del sistema portuale. Le due proposte rivolte a Interterminal e GMT sono autonome e indipendenti. Con GMT l'interlocuzione resta aperta e auspichiamo che possa concludersi positivamente, nello spirito di complementarietà che ha guidato l'intera istruttoria». Infine, sempre per il porto di Gaeta, il Comitato ha approvato l'allineamento al 31 dicembre 2033 della durata dell'autorizzazione ex articolo 16 rilasciata a Futura Srl per lo svolgimento delle operazioni portuali, uniformandola alla durata della relativa concessione demaniale ex articolo 18.

Spagna: Ministero dei Trasporti stanZIA oltre 1,9 mld per migliorare collegamenti stradali e ferroviari nei porti

(FERPRESS) – Roma, 1 OTT – Il Ministero spagnolo dei Trasporti e della Mobilità Sostenibile, tramite gli Enti Portuali Statali, ha approvato il programma aggiornato del Fondo Finanziario per l'Accessibilità dei Terreni Portuali, che mobiliterà 1,93 miliardi di euro per interventi volti a migliorare la connettività dei porti spagnoli entro il 2026. Gli enti portuali pubblici contribuiscono a questo bilancio con 875,1 milioni di euro.

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 >>



Anita, associazioni autotrasporto scrivono a governo su emergenza gasolio

Le associazioni dell'autotrasporto e della logistica presenti nel Comitato centrale dell'Albo nazionale hanno scritto una lettera unitaria al Governo per richiamarne l'attenzione sul perdurare della situazione di criticità che sta affrontando il comparto a fronte dell'emergenza dovuta al caro gasolio.

Lo rende noto Anita.

La comunicazione congiunta parte dall'ultimo problema sorto in ordine di tempo e che "deve trovare una rapida soluzione": i tagli applicati da alcune compagnie petrolifere al prezzo del gasolio alla pompa "non trovano riscontro nel prezzo fissato per gli acquisti extrarete", dove si riforniscono gli operatori del trasporto stradale delle merci.

Sulla scorta del dialogo avviato lo scorso 22 maggio a Palazzo Chigi, le associazioni scrivono per chiedere un nuovo incontro con il Governo per affrontare l'attuale crisi a partire dagli strumenti da mettere in campo dal 6 ottobre, quando finirà il taglio generalizzato delle accise a cui si aggiungono la necessità di adeguare lo stanziamento, già risultato insufficiente, a copertura del credito d'imposta gasolio e lo spostamento del termine attualmente fissato al 31 dicembre per la compensazione del credito in F24.

L'incontro, inoltre, sarà utile per verificare lo stato di attuazione del protocollo di maggio, con particolare riferimento alla istituzione della Consulta dell'autotrasporto e della logistica, alla erogazione dei ristori finora concessi alla categoria e alla operatività del Fondo investimenti da 590 milioni per il rinnovo del parco veicolare.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Ncv rileva Autotrasporti Turci specialista del trasporto macchinari



Giovedì, 1 Ottobre 2026 11:20

Foto: NCV

Ncv Logistica Evoluta ha acquisito Autotrasporti Turci, impresa di Castelvetro di Modena specializzata nel trasporto conto terzi di carrelli elevatori, piattaforme aeree e macchine da cantiere. La cooperativa di Valsamoggia, nel bolognese, ha annunciato l'operazione il primo ottobre 2026 senza comunicarne l'importo e con questa acquisizione avvia la crescita per linee esterne prevista dal piano industriale 2026-2029, approvato dall'assemblea dei soci lo scorso giugno. Fondata nel 1981, Autotrasporti Turci opera tra le province di Modena, Reggio Emilia e Bologna per costruttori e società di noleggio di macchinari e carrelli elevatori per trasportare carrelli telescopici, retrattili, commissionatori e transpallet, piattaforme aeree verticali, telescopiche e articolate, spazzatrici stradali, macchine movimento terra e gru per l'edilizia. L'azienda ha tredici dipendenti e una flotta di veicoli industriali con rampa di carico e semirimorchi a pianale ribassato.

Ncv dichiara oltre 150 veicoli industriali, più di 350 addetti e 60mila metri quadrati di magazzini coperti e proprio alla crescita esterna deve la propria origine. La sigla sta per Nuova Camp Veloci e risale al 1985, anno in cui la Cooperativa Veloci, nata nel 1973 per i servizi urgenti ed espressi, incorporò la Camp (Cooperativa Autotrasporti Mercato), attiva dal 1974 nei trasporti industriali e alimentari. Seguirono l'incorporazione della Cooperativa Stampa nel 1992 e, tra il 1997 e il 2004, l'ingresso nel Consorzio Freccia Verde, prima come partecipazione e poi con l'acquisizione. Oggi la sua offerta comprende trasporti a carico completo e parziale, groupage, nevette tra piattaforme, distribuzione alimentare e farmaceutica, trasporti speciali e fuori sagoma, cui si aggiungono gestione di magazzino, movimentazione, imballaggio e manutenzioni.

Nel frattempo la rete di Ncv si è estesa per fasi. Il polo di Santo Stefano Ticino, nel milanese, ha aperto nel 2007 ed è dedicato soprattutto all'alimentare, i depositi di Anzola dell'Emilia sono diventati operativi nel 2011 con 5.500 metri quadrati e sono stati ampliati nel 2013 e nel 2015, il magazzino di



Calderara di Reno, da 8.400 metri quadrati, risale al 2019 e infine nel 2024 è stato inaugurato il polo di Valsamoggia da 23mila metri quadrati, destinato alla logistica di Deichmann. La prossima apertura è prevista nel Lazio.

L'operazione arriva al termine di un risanamento dei conti della cooperativa: Ncv ha chiuso il bilancio del 2024 con ricavi per 35,3 milioni di euro, con aumento del 2,4% sull'anno precedente. È così tornata all'utile dopo cinque esercizi in perdita: il margine Ebitda è salito dallo 0,5% al 2,7% e l'indebitamento complessivo è sceso dell'8,1%, mentre circa un milione di euro di investimenti è andato a impianti e sistemi informatici. Gabriele Battistin, direttore generale di Ncv, ha richiamato proprio questo passaggio: la cooperativa, "dopo aver superato anni di difficoltà e dopo essere ritornata in bonis, affronta ora il sentiero dello sviluppo". Ha poi descritto Turci come "un investimento sul territorio e un allargamento della nostra compagine". Mirco Di Ninno, direttore amministrazione, finanza e controllo, ha precisato che l'operazione rispetta "rigorosi criteri di sostenibilità finanziaria e creazione di valore" e Samanta Zucca, presidente della cooperativa, ha indicato le ricadute sulla base sociale: "Con Turci aumentiamo la nostra base cooperativa e aggiungiamo nuove competenze", garantendo "continuità occupazionale".

Tre studi hanno affiancato Ncv. Cpm&Partners Sta, con gli avvocati Christian Perrone e Anna Ayoub, ha curato i profili giuslavoristici e legali. Bdo Italia ha seguito la parte finanziaria con Giovanni Roberti e Bianca Varcasia, e quella fiscale con Andrea Appendino e Niccolò Bisceglia. Wst Law Firm, con le avvocate Paola Tascione e Claudia D'Angela, ha seguito gli aspetti legali e la redazione degli atti di compravendita. I soci venditori si sono affidati a Baldi Finance per l'assistenza finanziaria e negoziale, con Francesco Mainini e Matteo Maestroni. Hanno incaricato inoltre lo studio Baldi Prati & Partners. Qui le avvocate Elettra Prati e Sara Mandelli hanno curato la parte contrattuale e quella giuslavoristica, e Luca Rinaldi gli aspetti fiscali e societari.

© 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



Trimble Arc Agent: cosa significa rendere la logistica agent-ready



Logistica agent-ready, tra agenti AI, dati integrati e automazione dei processi digitali A Trimble Insight Europe 2026 Transporeon ha mostrato il passaggio dall'AI che assiste l'operatore all'AI che può intervenire nei processi operativi.

Transport execution, procurement, market intelligence e freight audit rientrano in un portafoglio che Transporeon sta rendendo compatibile con agenti AI, mantenendo regole, tracciabilità e controllo umano.

Il punto più interessante emerso dalla presentazione di Trimble Arc Agent a Insight Europe 2026, svoltosi a Bruxelles il 22 e 23 settembre, riguarda ciò che viene costruito intorno all'agente AI.

Transporeon sta rendendo il proprio portafoglio di soluzioni "agent-ready", cioè predisposto per integrarsi con agenti AI capaci non soltanto di fornire informazioni, ma anche di intervenire su attività operative.

Il 23 settembre Transporeon ha annunciato nuove funzionalità che interessano market intelligence, procurement, planning, execution, visibility, dock & yard e freight settlement

Combinare con Arc Agent, queste capacità devono permettere di collegare processi oggi ancora frammentati tra sistemi, e-mail e documenti.

È qui che si può individuare il vero cambio di prospettiva: non aggiungere semplicemente un chatbot al software logistico, ma predisporre prodotti e processi affinché un agente possa svolgere determinate attività al loro interno, entro limiti stabiliti dall'azienda.



Da AI-powered ad agent-ready L'intelligenza artificiale è già presente da tempo nei software dedicati ai trasporti. Può contribuire alla previsione degli ETA, all'analisi delle tariffe, alla pianificazione o alla rilevazione delle eccezioni

Con l'AI basata su agenti cambia però il tipo di interazione. Trimble distingue esplicitamente

Arc Agent dai software di AI generalista che producono informazioni o raccomandazioni: l'agente è progettato per completare attività all'interno dei processi Trimble esistenti e per agire nel rispetto delle regole aziendali, con tracciabilità delle azioni, percorsi di approvazione e accessi basati sui ruoli

La definizione di "agent-ready" utilizzata da Transporeon rende concreto questo principio.

A Trimble Insight Europe 2026, a Bruxelles, sono state presentate nuove capacità del

Transportation Management System che rendono il portafoglio agent-ready e che, insieme ad Arc, consentono di automatizzare processi di trasporto

Perché l'agente possa intervenire, non è sufficiente che interroghi i dati. Nei prodotti supportati deve poter recuperare informazioni, aggiornarle e avviare azioni autorizzate, lasciando una traccia delle attività svolte.

È nell'area del Transport Execution che il concetto diventa particolarmente evidente.

Transporeon ha annunciato che i propri prodotti di execution possono lavorare con agenti AI come

Trimble Arc Agent. Gli utenti possono così recuperare, aggiornare e agire sui dati di trasporto utilizzando il linguaggio naturale

È proprio il verbo agire a segnare la differenza rispetto a una normale interfaccia conversazionale.

L'obiettivo non è soltanto chiedere al sistema quale spedizione presenta un problema, ma consentire all'agente di occuparsi anche di alcune delle attività successive, quando queste rientrano nel suo ambito operativo.

Transporeon fa due esempi: il follow-up con i vettori e le richieste di documenti mancanti

. Le capacità dell'agente, combinate con la nuova funzione Autonomous Execution, possono supportare queste attività ricorrenti ed estendere quindi l'automazione all'interno del Transport Execution.

Sono attività apparentemente semplici, ma rappresentative di una parte consistente del lavoro amministrativo nella gestione quotidiana dei trasporti.



Un documento mancante, per esempio, può obbligare un operatore a individuare la spedizione, verificare cosa manca, risalire al soggetto coinvolto, effettuare il sollecito e controllare successivamente l'esito

.

Il punto dell'approccio basato su agenti AI è collegare alcune di queste operazioni all'interno di un unico processo, anziché automatizzare soltanto un singolo passaggio.



Dfds raddoppia il servizio tra Egitto e Italia con una seconda nave ro-ro

Dal 15 ottobre la compagnia impiegherà la Ark Futura sulla rotta Damietta-Trieste, portando a due le partenze settimanali per direzione e aumentando la capacità dedicata al traffico merci



Dal 15 ottobre la compagnia impiegherà la Ark Futura sulla rotta Damietta-Trieste, portando a due le partenze settimanali per direzione e aumentando la capacità dedicata al traffico merci

Trieste – Dfds potenzia il collegamento marittimo per il trasporto merci tra Egitto e Italia con l'introduzione di una seconda nave ro-ro sul servizio che collega il porto egiziano di Damietta con Trieste. A partire dal 15 ottobre, la compagnia impiegherà la Ark Futura, affiancandola all'unità già operativa sulla rotta. L'inserimento della seconda nave consentirà di raddoppiare la frequenza del collegamento e di aumentare la capacità disponibile, offrendo agli operatori una maggiore scelta nelle partenze e più flessibilità nell'organizzazione dei trasporti.

La linea era stata avviata da Dfds nel novembre 2024, segnando l'apertura del primo collegamento diretto della compagnia dedicato al traffico merci tra Egitto e Italia. Secondo Dfds, il servizio ha registrato una crescita significativa dalla sua inaugurazione, rendendo necessario un rafforzamento dell'offerta. Con due navi in servizio, il collegamento prevede due partenze settimanali in entrambe le direzioni.

Da Damietta le partenze saranno programmate il lunedì e il venerdì, mentre da Trieste le navi partiranno il lunedì e il giovedì. Il potenziamento consolida così il ruolo della rotta nel collegamento tra il Mediterraneo orientale e l'Europa meridionale, ampliando le opzioni disponibili per il trasporto di merci tra i due mercati.



Mail Boxes Etc. lancia un nuovo modello di logistica in franchising

Mail Boxes Etc. annuncia il lancio in Italia del suo modello di logistica in franchising in Italia.



Il nuovo modello si fonda sull'esperienza maturata da Mail Boxes Etc. nella logistica e sulla presenza della sua Rete sul territorio italiano, dove conta circa 600 Centri MBE e oltre 50.000 metri quadrati di superficie complessiva dedicata ai magazzini.

In occasione del Salone del Franchising di Milano – in corso a Milano dall'1 al 3 ottobre presso l'Allianz MiCo – Mail Boxes Etc., una delle più grandi reti di Centri multiservizi a livello globale, annuncia il lancio in Italia del suo modello di logistica in franchising: un modello che integra la formula del Centro MBE con un magazzino dedicato alla attività di logistica e fulfillment. Il progetto offre a nuovi imprenditori e operatori logistici l'opportunità di sviluppare un'attività al servizio delle imprese, unendo la conoscenza del mercato locale alle competenze, alle tecnologie e al supporto di un brand internazionale.

L'evoluzione dell'e-commerce, la digitalizzazione e l'internazionalizzazione delle imprese alimentano la richiesta di servizi logistici sempre più articolati. Per chi intende investire nella logistica, questo scenario rappresenta un'opportunità per affiancare le micro, piccole e medie imprese (MPMI) con soluzioni su misura, proponendosi come interlocutore unico per coordinare magazzino, ordini ecommerce e spedizioni.

Oltre alle piattaforme tecnologiche per la gestione di clienti, spedizioni e magazzino, il modello mette a disposizione accordi quadro con partner selezionati nei settori dei trasporti, della logistica e dell'imballaggio, formazione specialistica e affiancamento operativo. Completano l'offerta il supporto commerciale, le campagne nazionali e gli strumenti di marketing per promuovere l'attività sul territorio, oltre a un'insegna dedicata per il magazzino.



Autotrasporto, continuano le acquisizioni: NCV compra Autotrasporti Turci e punta sul trasporto specializzato

Continuano le acquisizioni nell'autotrasporto italiano, in un mercato nel quale aggregazioni e operazioni societarie stanno progressivamente ridisegnando dimensioni e specializzazioni degli operatori. Questa volta a muoversi è NCV Logistica Evoluta, storica cooperativa bolognese attiva nel trasporto e nella logistica integrata, che ha acquisito Autotrasporti Turci S.r.l., impresa di Castelvetro di Modena specializzata nel trasporto industriale conto terzi. L'operazione [...]



Continuano le acquisizioni nell'autotrasporto italiano, in un mercato nel quale aggregazioni e operazioni societarie stanno progressivamente ridisegnando dimensioni e specializzazioni degli operatori. Questa volta a muoversi è NCV Logistica Evoluta, storica cooperativa bolognese attiva nel trasporto e nella logistica integrata, che ha acquisito Autotrasporti Turci S.r.l., impresa di Castelvetro di Modena specializzata nel trasporto industriale conto terzi. L'operazione rappresenta il primo passo della strategia di crescita per linee esterne prevista dal Piano industriale 2026-2029 di NCV, approvato dall'assemblea dei soci lo scorso giugno. L'obiettivo è ampliare il perimetro di attività della cooperativa entrando in maniera più strutturata in un segmento specializzato del trasporto industriale.

Turci, dal 1981 nel trasporto macchinari

Fondata nel 1981, Autotrasporti Turci opera in particolare nel trasporto di carrelli elevatori, piattaforme aeree, spazzatrici stradali, macchine movimento terra e gru per l'edilizia. Una nicchia nella quale l'azienda modenese ha costruito negli anni rapporti con produttori e società di noleggio di macchinari e mezzi per la movimentazione. Turci conta oggi 13 dipendenti e dispone di una flotta composta da motrici con rampa di carico e bilici con pianale ribassato. Per NCV l'ingresso della società consente quindi di acquisire non soltanto volumi, ma soprattutto competenze e mezzi



dedicati a trasporti con caratteristiche specifiche, complementari rispetto alle attività già svolte dal gruppo. L'acquisizione rafforza inoltre il presidio di NCV in Emilia, mettendo in relazione la presenza della cooperativa nel Bolognese con quella di Turci nell'area compresa tra Modena, Reggio Emilia e Bologna.

NCV: «Dopo gli anni difficili, ora parte lo sviluppo»

L'operazione assume un significato particolare anche nel percorso recente della cooperativa. «L'acquisizione di Autotrasporti Turci rappresenta una nuova milestone per la cooperativa, che dopo aver superato anni di difficoltà e dopo essere ritornata in bonis, affronta ora il sentiero dello sviluppo», spiega Gabriele Battistin, direttore generale di NCV. «Come previsto dal Piano Industriale 2026-2029, la crescita per linee esterne rappresenta un'importante leva strategica per lo sviluppo di NCV. Turci si integra in modo sinergico nel nostro modello di business e, allo stesso tempo, rappresenta un investimento sul territorio e un allargamento della nostra compagine». La presidente della cooperativa Samanta Zucca sottolinea invece l'aspetto occupazionale e cooperativo dell'operazione: «In un mercato in profonda trasformazione, questa acquisizione si pone in netta controtendenza rispetto al settore. Con Turci aumentiamo la nostra base cooperativa e aggiungiamo nuove competenze con l'obiettivo di consolidare il nostro percorso di crescita, garantendo continuità occupazionale».

Oltre 350 addetti e 150 mezzi. Prossima tappa il Lazio

Con l'acquisizione, NCV prosegue un percorso di espansione che negli ultimi anni ha riguardato anche la propria infrastruttura logistica. La cooperativa dispone oggi di oltre 150 mezzi di trasporto, più di 350 addetti e circa 60 mila metri quadrati coperti di magazzini, con sedi e piattaforme tra Bologna e Milano. Nel 2024 ha inaugurato a Valsamoggia un nuovo polo logistico di 23 mila metri quadrati e ora prepara un ulteriore allargamento geografico: è infatti prevista a breve l'apertura di una nuova sede nel Lazio.



Hanwha Ocean, commessa da 500 milioni di dollari per due Lng carrier

Il cantiere sudcoreano costruirà due unità per un armatore africano, con consegna prevista entro novembre 2029



Il cantiere sudcoreano costruirà due unità per un armatore africano, con consegna prevista entro novembre 2029

Seul – Hanwha Ocean ha messo a segno una nuova importante commessa nel segmento delle navi per il trasporto di gas naturale liquefatto. Il cantiere sudcoreano ha ricevuto un ordine del valore di 680 miliardi di won, pari a circa 500 milioni di dollari, per la costruzione di due Lng carrier destinate a un armatore africano il cui nome non è stato reso noto.

Il contratto prevede la consegna delle due navi entro il 2 novembre 2029. Il valore della commessa equivale a circa il 5,3% dei ricavi realizzati da Hanwha Ocean nel 2025, confermando il peso del segmento Lng nel portafoglio ordini del gruppo. La nuova commessa porta inoltre a circa 2,13 miliardi di dollari il valore complessivo degli ordini acquisiti da Hanwha Ocean nel solo mese di settembre.

Il mese si è infatti rivelato particolarmente positivo per il cantiere, che ha raccolto ordini anche in altri segmenti del trasporto marittimo. Tra le principali commesse figurano tre VLGC destinati a un armatore dell'Oceania e sei portacontainer da 13.650 teu alimentate a Lng commissionate dalla compagnia taiwanese Yang Ming.

L'articolo proviene da Shipmag.



Ncv Logistica Evoluta si allarga nel trasporti di macchinari rilevando Autotrasporti Turci



L'operazione si inserisce nella strategia di crescita per linee esterne prevista dal Piano Industriale 2026-2029 della coop bolognese di Redazione SUPPLY CHAIN ITALY

1 Ottobre 2026

Ncv Logistica Evoluta, storica cooperativa bolognese attiva nei servizi di trasporto e logistica integrata, ha acquisito Autotrasporti Turci Srl, azienda di Castelvetro di Modena specializzata nel trasporto industriale conto terzi di macchinari e mezzi di movimentazione per l'edilizia e la logistica.

L'operazione, spiega, rappresenta un primo passo concreto nella strategia di crescita per linee esterne prevista dal Piano Industriale 2026-2029 di Ncv, approvato dall'Assemblea dei Soci lo scorso giugno, e amplia il perimetro di attività della coope in un segmento specializzato del trasporto industriale.

Fondata nel 1981, Autotrasporti Turci opera tra le province di Modena, Reggio Emilia e Bologna, fornendo servizi di trasporto di carrelli elevatori, piattaforme aeree, spazzatrici stradali, macchine movimento terra e gru per l'edilizia, avendo tra i clienti produttori e operatori del noleggio. L'azienda, che conta 13 dipendenti, dispone di una flotta composta da motrici con rampa di carico e bilici con pianale ribassato.

Per Ncv, l'acquisizione integra competenze e attività complementari al proprio modello di business, rafforzando inoltre il presidio del territorio emiliano. L'operazione, ha commentato il direttore generale Gabriele Battistin, "rappresenta una nuova milestone per la cooperativa, che dopo aver superato anni di difficoltà e dopo essere ritornata in bonis, affronta ora il sentiero dello sviluppo.



L'operazione, ha aggiunto Mirco Di Ninno, Direttore Amministrazione Finanza e Controllo di Ncv, "presenta una forte coerenza industriale e strategica e contribuirà a rafforzare il nostro posizionamento competitivo". Inoltre, ha evidenziato Samanta Zucca, presidente della cooperativa, "si pone in netta controtendenza rispetto al settore".

Attiva da decenni nella logistica integrata e nei trasporti, Ncv conta oltre 150 mezzi di trasporto, più di 350 addetti e 60.000 metri quadrati coperti di magazzini. La sua presenza territoriale oggi include piattaforme tra Bologna e Milano, un nuovo polo logistico inaugurato nel 2024 a Valsamoggia di 23.000 metri quadrati e una imminente apertura nel Lazio.

Per Ncv l'operazione è stata seguita da Cpm&Partners Sta, con gli avvocati Christian Perrone e Anna Ayoub, per gli aspetti giuslavoristici e legali da Bdo Italia con gli advisor, i dott. Giovanni Roberti e Bianca Varcasia per gli aspetti finanziari e per quelli fiscali i dott. Andrea Appendino e Niccolò Bisceglia, e da Wst Law Firm con gli avvocati Paola Tascione e Claudia D'Angela per la parte legale e di redazione degli atti di compravendita. I soci venditori sono stati assistiti da Baldi Finance, con l'ing. Francesco Mainini e il dott. Matteo Maestroni per l'advisory finanziaria e

negoziale, mentre gli aspetti legali e fiscali sono stati affidati allo studio Baldi Prati & Partners con gli avvocati Elettra Prati e Sara Mandelli che hanno seguito, rispettivamente, la parte contrattualistica e giuslavoristica e il dott. Luca Rinaldi che ha curato gli aspetti fiscali e societari.

Logistica: Fedriga, sistema unico tra porti-interporti Nord Adriatico

(FERPRESS) – Trieste, 1 OTT – “La Regione punta a una visione integrata dell’intero sistema interportuale, configurandosi come un’unica

grande piattaforma logistica per il Centro e Sud Europa, capace di offrire efficienza, rapidità e competitività. Per raggiungere questo obiettivo occorre fare sistema tra i porti italiani del Nord Adriatico e rafforzare le infrastrutture terrestri di collegamento, proseguendo lungo la linea d’azione condivisa con le Regioni Veneto ed Emilia-Romagna.

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 >>



Lo sbarco di Amazon alle porte di Cuneo: un brindisi augurale e poi via alle consegne



Primo giorno di lavoro nel mega magazzino logistico di frazione Ronchi per i 140 addetti trasferiti da Fossano. Il primo giorno di vita dell'ex cattedrale nel deserto. È entrato in funzione ieri mattina, dopo quattro lunghi anni d'attesa, il «nuovo» capannone Amazon nell'area del Miac di frazione Ronchi, alle porte di Cuneo. E si sono insediati 140 lavoratori trasferiti dalla vecchia sede di via Torino a Fossano nella mega struttura, conclusa nell'aprile 2022 e da allora, clamorosamente inutilizzata, con le luci accese anche di giorno.

La svolta in estate, quando il colosso dell'e-commerce ha rescisso il contratto d'appalto con la Teamwork per affidarlo ad altre due imprese distinte, la MB Autotrasporti di Santa Croce sull'Arno (Pisa) e la Cama Logistic di Salerno. Di qui uno sciopero dei dipendenti, perché la distanza tra vecchio e nuovo magazzino è di 22 km e solo per il 5% di loro si accorcerà. Poi l'accordo tra sindacati e aziende, che oltre al mantenimento di occupazione, turnazioni, livelli e retribuzioni, si sono impegnate a riconoscere una mensilità aggiuntiva per il ristoro del disagio.

Luci finalmente spente all'esterno e atmosfera distesa, ieri mattina, nel parcheggio di Amazon, dove gli addetti hanno seguito un primo briefing, stappato lo spumante per un brindisi inaugurale e avviato le consegne, a ritmi già molto sostenuti. Unico disguido, un Tir rimasto senza benzina e in panne a pochi metri dall'ingresso del capannone da 9 mila metri quadri, circondato da almeno un centinaio di furgoni Iveco Daily freschi di concessionaria.

Impossibile accedere all'interno, in una nota MB Autotrasporti dichiara circa 140 posti di lavoro a tempo indeterminato, tra autisti e altro personale, con una flotta che comprenderà un secondo fornitore.

«Siamo entusiasti di consolidare la nostra presenza in Piemonte - così la titolare, Monika Skiba -. Questa nuova apertura è un'occasione per generare valore concreto nella comunità che ci ospita. A Cuneo abbiamo inserito nuove risorse nel nostro organico. L'attivazione del sito avrà un effetto



positivo anche sull'indotto locale, dalla manutenzione alla sicurezza, dai servizi di pulizia alla gestione degli spazi».

Si chiude l'odissea iniziata nell'aprile 2021, quando la multinazionale Scannell Properties acquista dal Miac un'area di 93.000 metri quadri per 3,9 milioni, cifra che ripiana i conti della società. In un anno il capannone è pronto, ma si apre un muro di silenzio istituzionale e polemiche politiche sulla «cattedrale nel deserto». Tra cartelli apparsi e poi oscurati, i timori di un dietrofront vengono confermati a gennaio 2023: Amazon annuncia 18 mila licenziamenti, la maggior parte negli Stati Uniti, per ridimensionare la forza lavoro dopo aver assunto più del dovuto durante il boom della pandemia. E rinuncia ad aprire a Cuneo, a conferma di una profonda crisi del settore.

Tutto passa in mano alla Axa Im Alts, che acquisisce l'immobile per affittarlo alla stessa Amazon. Altri tre anni di stop e ieri, finalmente, l'apertura di una nuova pagina.

Trieste e la logistica dell'Alto Adriatico guardano al futuro: la parola d'ordine è cooperazione infrastrutturale.

(FERPRESS) – Trieste, 1 OCT – Al via a Trieste, presso la Stazione Marittima, i lavori dell'Adria Shipping Summit. Nel suo intervento di saluto Marco Consalvo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (che gestisce gli scali strategici di Trieste e Monfalcone), ha tracciato la rotta per i prossimi anni per uno dei più importanti porti europei.

Al centro dell'azione della governance c'è la gestione di una crescita senza precedenti. I dati e le proiezioni indicano infatti un potenziale raddoppio delle merci nell'arco di dieci anni: un volume di traffico imponente che richiede una gestione oculata e strategica del territorio.

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 >>



Pallet, CHEP apre a Lacchiarella il suo più grande hub in Italia: 35 mila mq alle porte di Milano

CHEP rafforza la propria rete logistica italiana e apre a Lacchiarella, a sud di Milano, il suo più grande Centro Servizi nel Paese per volume di pallet gestiti. La nuova struttura si estende su 35 mila metri quadrati ed è stata progettata per aumentare capacità ed efficienza operativa e sostenere lo sviluppo delle attività dell'azienda nel prossimo decennio. [...]



CHEP rafforza la propria rete logistica italiana e apre a Lacchiarella, a sud di Milano, il suo più grande Centro Servizi nel Paese per volume di pallet gestiti. La nuova struttura si estende su 35 mila metri quadrati ed è stata progettata per aumentare capacità ed efficienza operativa e sostenere lo sviluppo delle attività dell'azienda nel prossimo decennio. Il sito è stato progettato e sviluppato in collaborazione con AF Group, partner storico di CHEP, e dispone di una capacità significativamente superiore rispetto alla struttura che sostituisce. CHEP opera nella gestione condivisa e nel riutilizzo di pallet, casse e contenitori destinati alla movimentazione delle merci. Parte del gruppo Brambles, è presente in oltre 60 Paesi e gestisce circa 347 milioni di pallet e contenitori, attraverso una rete mondiale di oltre 750 centri servizi e circa 11 mila addetti. Il modello si basa sulla circolarità degli imballaggi logistici: pallet e contenitori vengono utilizzati, recuperati, controllati, eventualmente riparati e rimessi in circolazione.

Controllo dei pallet completamente automatizzato

Una delle caratteristiche principali del nuovo hub di Lacchiarella è l'elevato livello di automazione dei processi di controllo. L'ispezione dei pallet avviene attraverso un sistema di telecamere che analizza ogni bancale e ne verifica la conformità agli standard qualitativi, stabilendo se debba essere riparato o lavato prima di essere nuovamente immesso nel circuito. Alla linea sono collegati anche sistemi automatici per la rimozione delle contaminazioni superficiali, la misurazione dell'umidità del legno, la verniciatura e il rilevamento dei marchi fitosanitari ISPM-15. L'obiettivo è aumentare contemporaneamente la capacità di movimentazione del centro e la qualità dei pallet che vengono rimessi in circolazione, riducendo la componente manuale delle operazioni di verifica.



Geraci: «Scala, innovazione e sostenibilità»

Il nuovo investimento punta, inoltre, a rafforzare la capacità e la resilienza del network italiano di CHEP. «La crescita futura della supply chain passa dalla capacità di coniugare scala, innovazione e sostenibilità – spiega Ugo Geraci, Director Supply Chain Italy, Greece and Balkans – È su questi tre elementi che abbiamo costruito il nuovo sito di Lacchiarella: un investimento pensato per rendere il nostro network ancora più efficiente e resiliente e per continuare ad accompagnare l'evoluzione dei nostri clienti nel lungo periodo. La collaborazione con AF Group è stata determinante per tradurre questa visione in un progetto concreto e strategico per CHEP in Italia».

Fotovoltaico e mezzi di movimentazione elettrici

Anche la sostenibilità entra nella progettazione del nuovo hub. CHEP prevede l'installazione di un impianto fotovoltaico, la progressiva conversione dei mezzi utilizzati per la movimentazione interna fino ad arrivare a una flotta 100% elettrica e lo sviluppo di un sistema elettrico per l'essiccazione dei pallet.



Competitività e innovazione per la logistica europea

Al Porto di Barcellona il primo Workshop dell'edizione 2026/2027 dell'European Logistics Observatory

In un contesto segnato da instabilità geopolitica, volatilità economica, pressione normativa e profonde trasformazioni nei modelli di approvvigionamento e distribuzione, la logistica e le supply chain europee sono oggi chiamate a confrontarsi con sfide sempre più complesse e interconnesse. Alla necessità di garantire continuità operativa, efficienza e controllo dei costi si affiancano nuove priorità strategiche: rafforzare la resilienza, gestire i rischi, accelerare il percorso verso la sostenibilità e adottare soluzioni digitali in grado di aumentare visibilità, reattività e capacità decisionale lungo l'intera filiera.

Comprendere con chiarezza le dinamiche che stanno ridefinendo il settore, leggere in modo strutturato i principali fattori di cambiamento e individuare le direttrici di innovazione più rilevanti è oggi essenziale per orientare scelte, investimenti e priorità a supporto della competitività del sistema europeo.

Da questa esigenza nasce l' European Logistics Observatory , iniziativa frutto della collaborazione tra l'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano e l'European Technology Platform ALICE. L'obiettivo è offrire a manager e imprese strumenti interpretativi, dati e chiavi di lettura utili a comprendere l'evoluzione del mercato della logistica europea, valorizzando il ruolo della trasformazione digitale e dell'innovazione in risposta alle sfide del settore abilitando instaurando un tavolo pre-competitivo di condivisione di esigenze, esperienze e pratiche virtuose.

Nel suo percorso itinerante attraverso l'Europa, l'Osservatorio farà tappa il prossimo 3 dicembre in Spagna, presso la prestigiosa sede del Porto di Barcellona, per il primo appuntamento dell'edizione 2026/2027.

Il Workshop presenterà dati, evidenze e occasioni di confronto sulle principali sfide e priorità per la competitività del settore, con un focus sull'evoluzione e sulle prospettive del mercato europeo dei servizi logistici. La seconda parte dell'incontro approfondirà, attraverso l'analisi delle startup internazionali e i progetti finanziati dall'Unione Europea, alcune delle direttrici di innovazione più rilevanti per la trasformazione del settore, esplorando il ruolo delle tecnologie digitali e, in particolare, dell'Intelligenza Artificiale.

L'evento offrirà inoltre preziose opportunità di networking tra i partecipanti, durante il welcome coffee, il light lunch e un'esclusiva visita in barca, pensata per scoprire la città e uno dei principali hub logistici d'Europa.

La partecipazione è riservata alla Community di sostenitori dell'edizione 2026/2027 dell'European Logistics Observatory ed è aperta esclusivamente a manager con responsabilità decisionali in ambito supply chain e logistica, operanti presso aziende committenti di servizi logistici e istituzioni.

PUBBLICAZIONE: logisticaefficiente.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €2.66

REACH: 282

CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Business

VISITE MENSILI: 8596.27

AUTORE:

URL: www.logisticaefficiente.it



[> Versione Online](#)

> 1 ottobre 2026 alle ore 8:35

Le aziende fornitrici di soluzioni o servizi logistici interessate a partecipare all'evento entrando ufficialmente a far parte della Community dei sostenitori dell'Osservatorio possono rivolgersi, per maggiori informazioni, a: alberto.curnis@polimi.it



X-Press Feeders torna nel mercato delle petroliere con quattro suezmax

Investimento complessivo superiore a 320 milioni di dollari



Investimento complessivo superiore a 320 milioni di dollari

Singapore – X-Press Feeders Group torna a guardare al mercato delle petroliere con un ordine per quattro Suezmax , segnando il rientro nel segmento delle navi destinate al trasporto di greggio. Secondo quanto riportato da TradeWinds, il gruppo avrebbe commissionato quattro unità con una portata lorda di circa 157.000 tonnellate ciascuna . Il prezzo si collocherebbe nella fascia dei primi 80 milioni di dollari per nave , portando il valore complessivo della commessa a oltre 320 milioni di dollari .

L'operazione rappresenta un cambio di prospettiva per X-Press Feeders, gruppo noto soprattutto per la propria attività nel trasporto marittimo containerizzato e per una flotta impiegata principalmente nei servizi feeder. Con il nuovo ordine, la società torna invece a investire direttamente nel segmento delle petroliere per greggio , puntando su navi di classe Suezmax, tra le principali tipologie impiegate nel trasporto di petrolio sulle rotte internazionali. L'investimento amplia quindi il perimetro delle attività armatoriali del gruppo e segna il ritorno di X-Press Feeders in un segmento dal quale era rimasta distante, con un programma di nuove costruzioni dal valore complessivo superiore ai 320 milioni di dollari.

L'articolo proviene da Shipmag .



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

I NODI DELLA LOGISTICA

Dalle associazioni dell'autotrasporto appello al Governo sul caro gasolio

Le associazioni dell'autotrasporto e della logistica presenti nel Comitato centrale dell'Albo nazionale hanno scritto una lettera unitaria al Governo per richiamarne l'attenzione sul perdurare della situazione di criticità che sta affrontando il comparto a fronte dell'emergenza dovuta al caro gasolio. Lo rende noto Anita. La comunicazione congiunta parte dall'ultimo problema sorto in ordine di tempo e che «deve trovare una rapida soluzione»: i tagli applicati da alcune compagnie petrolifere al prezzo del gasolio alla pompa «non trovano riscontro nel prezzo fissato per gli acquisti extrarete», dove si riforniscono gli operatori del trasporto stradale delle merci. Sulla scorta del dialogo avviato lo scorso 22 maggio a Palazzo Chigi, le associazioni hanno scritto per chiedere un nuovo incontro

con il Governo per affrontare l'attuale crisi a partire dagli strumenti da mettere in campo dal 6 ottobre, quando finirà il taglio generalizzato delle accise a cui si aggiungono la necessità di adeguare lo stanziamento, già risultato insufficiente, a copertura del credito d'imposta gasolio e lo spostamento del termine attualmente fissato al 31 dicembre per la compensazione del credito in F24. L'incontro, inoltre, sarà utile per verificare lo stato di attuazione del protocollo di maggio, con particolare riferimento alla istituzione della Consulta dell'autotrasporto e della logistica, alla erogazione dei ristori finora concessi alla categoria e alla operatività del Fondo investimenti da 590 milioni per il rinnovo del parco veicolare.

—R.I.T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cna Roma, caro carburanti pesa su autotrasporto, 2mila euro in più al mese

Rispetto a gennaio 2026, oggi gli autotrasportatori di Roma e del Lazio sono costretti a spendere, di media, oltre 2mila euro al mese in più di rifornimento per ogni singolo camion.

È l'allarme lanciato da Cna Roma, che sottolinea come, senza interventi immediati e consistenti, il caro carburanti rischia di paralizzare il trasporto merci sul territorio.

Il blocco delle forniture innescherebbe un effetto a catena che comprometterebbe la continuità delle attività delle piccole e medie imprese.

"Nonostante il price cap introdotto da Eni e Ip, la situazione è ormai fuori controllo," denuncia Roberto Orlandi, Presidente di Cna Roma. "Le aziende stanno subendo un rincaro che sfiora il 50%, un aggravio insostenibile specialmente per le imprese più piccole, che operano con margini di profitto ridotti e hanno una minore forza contrattuale. L'impossibilità di trasferire questi costi sui contratti di committenza e si traduce in una condanna a viaggiare in perdita, bruciando liquidità fino all'inevitabile chiusura. Non è più tollerabile che siano le imprese a far da scudo contro le impennate speculative dei costi. Come Cna, chiediamo l'apertura immediata di un tavolo di crisi con tutta la filiera: difendere la tenuta delle nostre aziende significa proteggere il lavoro, scongiurare il blocco degli approvvigionamenti e salvare il tessuto economico dei nostri territori. Chiediamo inoltre un'applicazione rigorosa del fuel surcharge: questo meccanismo di adeguamento automatico dei corrispettivi al costo del carburante deve diventare effettivo, trasparente e obbligatorio in ogni contratto, impedendo così che i committenti scarichino il peso dei rincari esclusivamente sui vettori. Altrettanto vitale è lo sblocco immediato della liquidità, rendendo i ristori e i crediti d'imposta accessibili attraverso procedure semplificate e tempi di erogazione più rapidi. Occorre, infine, un aggiornamento costante dei costi di esercizio da parte del Ministero, un passo essenziale per garantire rapporti contrattuali equilibrati e fermare lo strangolamento dei piccoli trasportatori".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Mille tir al giorno in città: il progetto per allargare il porto di Palermo



I mezzi pesanti paralizzano via Crispi nonostante il nuovo terminal di Termini. L'Autorità portuale vuole acquisire l'ex scalo merci Sampolo

Mille tir carichi di merci ogni giorno attraversano Palermo nell'itinerario fra il porto e le autostrade e si concentrano per ore nella zona di via Crispi. È il traffico ad alto impatto che la città deve sopportare in nome della logistica delle merci che avviene esclusivamente su gomma. Le grosse motrici arrivate agli imbarchi del molo Santa Lucia caricano e scaricano i loro ingombranti semirimorchi nei traghetti Grimaldi e Grandi Navi Veloci che collegano Palermo con Napoli, Livorno e Genova e ne caricano altri che dal resto d'Italia sono destinati alle varie città siciliane.

Un meccanismo che neanche l'apertura a giugno del 2025 del terminal container del porto di Termini Imerese da 40 mila metri quadrati costato 8 milioni di euro è riuscita a modificare. Perché la struttura che nel primo anno di vita ha smistato oltre 73 mila tonnellate di container con un incremento di oltre il 55% rispetto all'anno precedente è servita soltanto a dare più spazio all'area croceristica del porto di Palermo ma non ha convinto Gimaldi e Gnv ad abbandonare lo scalo. «Le merci viaggiano su navi passeggeri — racconta Carmelo Arcoleo, rappresentante cittadino del Comitato autotrasportatori che riunisce i grandi marchi della logistica — per questo le compagnie vogliono continuare ad attraccare a Palermo, solo i traghetti da Civitavecchia si sono spostati a Termini Imerese».

Così, al molo Santa Lucia poco è cambiato e la città continua ad essere ostaggio dei tir: «Ci avevano promesso nuovi spazi — continua Arcoleo — sottopassi per il traffico degli autoarticolati ma ogni giorno dalle autostrade dobbiamo attraversare tutta Palermo e fra poco con i lavori previsti in via Messina Marine la situazione sarà ancora più grave per i mezzi che arrivano da Catania o Messina. Dentro il porto c'è poco spazio e molti tir devono aspettare ore incolonnati all'esterno con i controlli di sicurezza che allungano tutte le procedure».

Per questo l'Autorità portuale della Sicilia occidentale ha messo gli occhi sull'area dell'ex scalo merci Sampolo, 30 mila metri quadrati a pochi passi dal porto con oltre 2 mila metri quadrati di strutture



coperte dove attualmente c'è soltanto la stazione Fiera della metropolitana e il cantiere Rfi per i lavori sull'anello ferroviario. L'area è di proprietà di Fs Sistemi Urbani, la società di ferrovie che si occupa del patrimonio immobiliare alla quale l'Autorità portuale il 22 settembre ha chiesto la quotazione dopo una manifestazione di interesse avanzata ad aprile. Nell'area Sampolo nascerebbe un'area di attesa per i mezzi pesanti con un sistema di monitoraggio e controllo informatizzato collegato a varchi automatizzati al porto. «Il tema della presenza dei mezzi pesanti in via Crispi richiede soluzioni strutturali, non interventi episodici — spiega la presidente dell'Autorità, Annalisa Tardino — Il trasferimento di parte dei traffici container a Termini Imerese ha consentito di liberare spazi nel porto di Palermo e di migliorare la gestione dei semirimorchi, ma occorre intervenire anche sulle aree retroportuali e sull'organizzazione dei flussi in ingresso e in uscita dal porto. Per questo abbiamo rinnovato a Fs Sistemi Urbani il nostro interesse per l'acquisizione dell'area Sampolo. L'obiettivo è molto concreto: ridurre le attese dei tir su via Crispi, razionalizzare gli ingressi al porto e contribuire ad alleggerire il traffico cittadino. Un'esigenza che diventerà ancora più rilevante con la futura realizzazione della linea tranviaria lungo via Crispi. L'acquisizione dell'area Sampolo è una scelta strategica non più rinviabile». Prosegue, intanto, il progetto di riqualificazione dell'interfaccia città-porto: «Per la passerella pedonale su via Crispi — annuncia Tardino — è stata approvata la graduatoria del concorso di progettazione e firmato il relativo decreto: sono venti le proposte pervenute e a breve inizierà la fase di esame dei progetti. Stiamo lavorando su più livelli, con interventi diversi ma strettamente collegati tra loro. Serve un lavoro comune e costante con Comune, Regione e tutti i soggetti interessati».