FERMERCI

ASSOCIAZIONE OPERATORI NEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

Rassegna Stampa

20 Novembre 2026

Indice

FERMERCI - web 5

Più treni nei porti, ma il decreto non arriva: “L’intermodalità viaggia tra opere e ritardi” 6
blueconomy.com - 19/11/2026

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA 9

Fs valuta lo sviluppo di una rete Tlc lungo i binari dell alta velocità 10
Il Sole 24 Ore - 20/11/2026

Oggi lo sciopero generale contro la manovra A Milano mezzi regolari 11
Il Sole 24 Ore - 20/11/2026

Montezemolo: «La Liguria ottimo polo di attrazione» 12
Il Secolo XIX - 20/11/2026

Enea, in Italia 5mila ponti sono ad alta pericolosità naturale 15
Ansa.it - 19/11/2026

De Rebotti, su stazione Creti nessuno stop ma costi da 79 a 230 milioni 16
Ansa.it - 19/11/2026

Sciopero generale da scuola a bus. Treni dalla sera, niente stop aerei 18
Ansa.it - 19/11/2026

Aufgabe des VM Holz- und MSC-Projekts zum Bau eines intermodalen Terminals in Oberösterreich 20
Informare.it - 19/11/2026

Ferrovie, Hupac reintroduce il collegamento Busto Arsizio-Barcellona 21
Informazionimarittime.it - 19/11/2026

Import ferroviario dalla Cina: Sogedim amplia l'offerta con Dragon Pure Rail 22
ship2shore.it - 19/11/2026

La svolta elettrica delle ferrovie polacche favorirà le merci 24
trasportoeuropa.it - 19/11/2026

Porti, Latrofa: "Più connessioni, Civitavecchia pronta a nuove opportunità" 26
adnkronos.com - 19/11/2026

Aponte, salta il progetto per il nuovo terminal che Msc avrebbe dovuto realizzare in Austria con VM Holz 28
shipmag.it - 20/11/2026

Via libera al finanziamento del raddoppio ferroviario del porto di Koper 30
shipmag.it - 20/11/2026

Abandon du projet VM Holz et MSC pour la construction d’un terminal intermodal en Haute-Autriche 32
Informare.it - 19/11/2026

Hupac reactivates the Busto Arsizio-Barcelona rail service 33
ship2shore.it - 19/11/2026

Hupac riattiva la linea ferroviaria tra Busto Arsizio e Barcellona 34
ship2shore.it - 19/11/2026

Sicurezza: da ENEA mappa pericolosità multipla di strade, ponti e ferrovie 35
repubblica.it - 19/11/2026

Porti, Consiglio soci Alis: "Occasione per approfondire le principali sfide del comparto" 37
adnkronos.com - 19/11/2026

Terre rare a Marghera 39
Milanofinanza.it - 20/11/2026

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA 41

Lettere di vettura digitali per monitorare il trasporto 42
Il Sole 24 Ore - 20/11/2026

I principali porti di trasporto merci sono in Asia 44
Sette - 20/11/2026

DA BRIVIO&VIGANÒ MINIBOND DA 12 MLN DA BRIVIO&VIGANÒ MINIBOND DA 12 MLN 45
MF (ITA) - 20/11/2026

Nova Marine al 25% nel Terminal Nord a Ravenna 46
MF (ITA) - 20/11/2026

MF SHIPPING & LOGISTICA 47
MF (ITA) - 20/11/2026

«L intermodalità è un volano Vale quasi 9 miliardi di euro» 48
Il Secolo XIX - 20/11/2026

Guardia costiera sequestra due tonnellate di cozze avariate 50
Ansa.it - 19/11/2026

Maurelli, Unicredit e MCC sottoscrivono minibond da 3 milioni con garanzia SACE 51
Ansa.it - 19/11/2026

Phse sbarca anche in Francia e Svizzera rilevando Crisago Nuclear Medicine Srl 53
aircargoitaly.com - 19/11/2026

Polo logistico a Roma sulle ex Officine Romanazzi 55
trasportoeuropa.it - 19/11/2026

Global Trading punta sull'integrazione dei flussi con Sigep Logistics 57
supplychainitaly.it - 19/11/2026

Sallaum Logistics apre a Genk un deposito doganale per i veicoli sbarcati ad Anversa 60
ship2shore.it - 19/11/2026

Gnv punta sul traffico merci tra Algeria ed Europa e potenzia il servizio 61
shipmag.it - 19/11/2026

Impegni ai massimi per la flotta di Saipem che continua a transitare via Hormuz 63
shippingitaly.it - 19/11/2026

Appalti nella logistica, le cooperative rialzano la testa: «Basta zone grigie, servono regole per l'era digitale e il Cigal» 66
UominieTrasporti.it - 19/11/2026

InPost e Cati nel nuovo polo logistico Tor Cervara Dc1 di Prologis 69
supplychainitaly.it - 19/11/2026

Workshop GNV in Algeria per sostenere gli scambi commerciali 71
Informazionimarittime.it - 19/11/2026

Magazzini di prossimità a ruba: a Roma il nuovo polo Prologis già tutto affittato a InPost e CATI 73
UominieTrasporti.it - 19/11/2026

Noli container Shanghai-Genova salgono in controtendenza 76
trasportoeuropa.it - 19/11/2026

Armes e l'accessibilità dell'automazione dei processi, al Global Summit Logistics & Manufacturing 78
logisticaefficiente.it - 19/11/2026

Cna chiede concessioni del marmo vincolate alle tariffe autotrasporto 80
trasportoeuropa.it - 19/11/2026

A Trieste e Monfalcone 463 milioni nel bilancio 2027 82
trasportoeuropa.it - 19/11/2026

Autotrasporto, Cna Fita contro i divieti spezzati: «Bloccano l'economia e non risolvono gli esodi» 84
Italiaoggi.it - 19/11/2026

Logistica, a Bologna si concentra il 25% delle imprese dell'Emilia-Romagna, con il 27% del fatturato 87
FerPress.it - 19/11/2026

Porto di Ravenna, Nova Marine rileva il 25% nel Terminal Nord del gruppo Sapir 88
Milanofinanza.it - 19/11/2026

FERMERCI - WEB

PUBBLICAZIONE: blueconomy.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 2065
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 62803.03
AUTORE: Elisa Morando
URL: blueconomy.com
> 19 novembre 2026 alle ore 18:05
> Versione Online

Più treni nei porti, ma il decreto non arriva: “L’intermodalità viaggia tra opere e ritardi”

Al Best, Federlogistica e Fermerci mettono allo stesso tavolo porti, ferrovie e operatori: il Terzo Valico e i nuovi binari arrivano, ma l’incentivo alla manovra ferroviaria è ancora in attesa del decreto attuativo



“Pragmatismo? Ne abbiamo un mirabile esempio, una misura immediatamente efficace: del bonus manovra, relativo alla legge di bilancio del 2025, stiamo ancora aspettando decreto attuativo”. Ha aperto il suo intervento così, con questo ironico esempio, il segretario generale dell’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Tito Vespasiani, al workshop di Federlogistica e Fermerci al Best. Da mesi si attende la pubblicazione, mentre il ministero dell’Economia e delle Finanze completa gli ultimi controlli. Le leggi che aspettano mesi o anni, ha detto, perdono la loro efficacia nel mondo reale: “È molto grave”.

Il moderatore del panel Vittorio Marzano, ingegnere dei trasporti dell’Università Federico II di Napoli, aveva aperto i lavori con tre parole chiave: sistema, coordinamento e, appunto, pragmatismo. E si era focalizzato proprio sul fatto che la velocità del mercato è di un ordine di grandezza superiore a quella di reazione dei soggetti pubblici: “Rischiamo di avere infrastrutture pronte e un mercato non più adatto”.

Il bonus a cui ha fatto riferimento il segretario generale dell’AdSP del Mar Ligure Occidentale riguarda la manovra ferroviaria, cioè la movimentazione dei carri nei porti, uno dei nodi dell’intermodalità. Il ritardo, spiega Vespasiani, immobilizza risorse che, anche se limitate perché equivalenti a 500 mila euro, l’Autorità ha messo a disposizione per migliorare le prestazioni del gestore. E rischia di innescare una spirale: senza un equilibrio economico, le tariffe salgono e l’uso del treno anziché aumentare si disincentiva. Per Vespasiani il problema ferroviario si gioca su più partite. La prima è la pianificazione delle opere, che devono essere davvero efficienti, a partire dall’intersezione con le strade. La seconda è l’organizzazione, per esempio quella della manovra

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

portuale, che deve essere efficiente ed economica. Intanto i cantieri aperti non producono ancora effetti utili e causano disfunzioni, ancora per almeno un paio d'anni, e bisogna aspettare tra il 2028 e il 2029 per vedere i primi veri miglioramenti.

Federica Montaresi, segretaria generale dell'Autorità del Mar Ligure Orientale, aggiunge una parola che manca: servizi. "Le grandi opere hanno orizzonti lunghi, ma oggi serve investire su servizi di qualità, e programmare a nove mesi, non più a tre anni – ha detto -. Il cambiamento è anche culturale e di competenze: meno impostazione da ingegneri e geometri, più visione trasversale, con la digitalizzazione dentro tutte le direzioni".

Dal lato delle infrastrutture, Luca Bassani di Rete Ferroviaria Italiana ha ricordato che il Terzo Valico da solo non basterebbe se non fosse stato pensato come sistema integrato con i porti, con punti di snodo tra realtà portuale e ferroviaria. RFI sta lavorando su tutti gli impianti dell'area portuale, tra ammodernamenti e allungamento dei binari, e questo fa soffrire l'attività in corso perché interferisce con l'operatività. "Entro tre anni al massimo i lavori finiranno, con 23 binari da 750 metri e 68 coppie di treni tra Genova e Vado Ligure". Non basterà, aggiunge: bisogna andare verso il nord Europa con questi treni, quindi si lavora a un upgrade, senza dimenticare la linea esistente. Ci sono anche azioni più leggere, come un piano di elasticità della rete, che usa binari di solito destinati alla sosta o alla manutenzione: l'obiettivo è usare meglio ciò che c'è già.

Alberto Minoia, presidente e amministratore delegato di Stazioni Marittime, guarda al Terzo Valico come a un'opportunità: permetterà il passaggio di treni più grandi, capaci di trasportare semirimorchi, e metterà in rete i terminal più importanti d'Italia e dell'Europa del Nord. Il suo terminal gestisce anche merci e semirimorchi, e il ragionamento è anche urbano: con una città schiacciata sul porto, tutta la viabilità del porto incide sulla città, e l'intermodalità è la soluzione. Qui sostenibilità e business, dice, vanno perfettamente d'accordo.

"Ma i cantieri – ha osservato Federico Pittaluga, vicepresidente di Federlogistica e amministratore delegato di Medlog Italia – sono tantissimi e lasciati un po' troppo sulle spalle delle imprese, che fanno fatica". Pittaluga pensa che una priorità a breve termine sia efficientare le infrastrutture attuali mentre si costruiscono quelle nuove, lavorando sugli anelli più deboli della catena. "Non è questione di numero di opere, ma di qualità" ha detto.

A tornare sul tema degli incentivi è Giuseppe Rizzi, direttore generale di Fermerci: "Si sente dire che il settore sia 'drogato' da incentivi e contributi, ma questa 'droga' è difficile da prendere, perché viene erogata due anni dopo la proposta. Con cinque anni di lavori previsti, servono incentivi per sopravvivere a questa fase". In tre anni, ha ricordato, i volumi di traffico sono tornati ai livelli del 2015. Gli strumenti ci sono, bisogna finanziarli, e parlare di certezza delle regole.

Roberto Vidoni, amministratore delegato di Autamarocchi, ha raccontato il lato del trasporto su gomma: la clientela chiede i camion proprio per sopperire ai disservizi di questi anni. "Alcuni problemi si sono risolti con la legge 105 di luglio 2025 su carico e scarico – ha affermato – ma nelle infrastrutture portuali le attese sono ancora tante e c'è ancora molta carta, con perdite di tempo". La soluzione potrebbe essere un sistema unico a livello nazionale, che faccia comunicare porti e camion.

La merce va dove è più facile andare e le compagnie dove è più conveniente, è uno dei principi alla base della logistica. Lo ha detto Gianluca Croce, presidente di Assagenti: "L'intermodalità non è solo

sostenibilità, ma anche economicità, in un mercato in cui un carico si sposta altrove per una differenza di pochi euro”.

A chiudere in collegamento online è Enrico Buria, capo del dipartimento Infrastrutture e Trasporti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: “Il Mit lavora anche per coordinare cinque corridoi che portano le merci dai porti al Nord Europa, con lavori importanti che dovrebbero finire nel 2033 e trasformare il Paese in una piattaforma logistica”. Ma bisogna ragionare già ora, ha avvertito, altrimenti si rischia di creare un sistema importante affidato a operatori stranieri. Sul bonus citato in apertura da Vespasiani, ha detto che gli investimenti vanno avanti, ma si resta in attesa della firma del Ministro dell’Economia Giorgetti.

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA

PUBBLICAZIONE: Il Sole 24 Ore
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €23500.00
REACH: 679000
AUTORE: Andrea Biondi Marco Morino
PAGINA: 24
SUPERFICE: 10.00 %
> 20 novembre 2026 alle ore 0:00



Fs valuta lo sviluppo di una rete Tlc lungo i binari dell'alta velocità

Interrogazione alla Camera con risposta del Mit: sul 5G test sulla Torino-Milano

Infrastrutture

Andrea Biondi
Marco Morino

Il gruppo Ferrovie dello Stato (Fs) starebbe valutando la possibilità di sviluppare e gestire una propria infrastruttura per le telecomunicazioni lungo i binari dell'alta velocità italiana.

La novità è contenuta nella risposta che il sottosegretario ai Trasporti, Tullio Ferrante (Forza Italia), ha fornito all'interrogazione che ha come primo firmatario Andrea Casu (Pd), vicepresidente della commissione Trasporti della Camera. «Il gruppo Fs – si legge – opera in stretto coordinamento con le amministrazioni competenti e con le Autorità interessate, al fine di approfondire le condizioni normative, regolatorie e industriali entro le quali un soggetto industriale come il gruppo possa eventualmente sviluppare e gestire un'infrastruttura di telecomunicazioni». Eccolo il passaggio che, sebbene non dia indicazioni su tempi, modalità, investimenti (fattori tutt'altro che secondari), nei fatti lascia aperta una porta a possibilità future del gruppo Fs in ambito Tlc.

Interpellate dal *Sole 24 Ore*, fonti del gruppo Fs chiariscono che al momento Ferrovie dello Stato sta costruendo una rete 5G attraverso l'adeguamento delle vecchie antenne e installandone di nuove vicino ai binari. In questo quadro, mentre utilizza le frequenze degli operatori Tlc, starebbe in sostanza valutando se, una volta completata l'infrastruttura con nuove antenne, avere proprie frequenze 5G al totale servizio di tutti i passeggeri dell'alta velocità ferroviaria, non solo per i viaggiatori di Trenitalia.

Obiettivo ambizioso e tutt'altro che *sinecura*, soprattutto se servisse entrare nel tourbillon delle frequenze sul mercato. Di certo l'impegno, anche economico, non sarebbe trascurabile. Il modo in cui Fs vorrà declinare questo intento strategico sarà dirimente.

Un banco di prova c'è ed è rappresentato dalla tratta della linea ad Alta velocità Torino-Milano. Nel 2025 è stata completata una prima fase di una sessantina di chilometri, da Torino. La seconda dovrebbe arrivare a Rho Fiera entro il 31 dicembre. La prova dirà come si comporta il segnale quando il treno corre a 300 all'ora e quando entra in galleria.

Il dato di base sta nella "fame" di connettività e nel desiderio della clientela di vedere finalmente azzerate le interruzioni del segnale durante il viaggio. L'operatore concorrente Italo sta installando sulla propria flotta di treni un sistema di connettività ibrido, realizzato da Nomad Digital, in grado di selezionare automaticamente la migliore connessione disponibile tra rete mobile 5G e rete satellitare Starlink di SpaceX. Come riportato sul *Sole 24 Ore* del 10 settembre, per tutti i 51 treni della flotta la copertura dovrebbe essere completata a marzo 2027. Da parte sua anche Fs sta guardando al satellite. Si legge infatti di «uno scenario che prevede l'impiego di infrastrutture satellitari quale elemento integrativo dell'architettura complessiva di connettività». Il fornitore, in un futuro ancora non definito però, potrebbe essere Starlink o Eutelsat. Ma su questo la partita è in mano a Icomera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il ministero conferma che il gruppo valuta soluzioni con l'impiego di infrastrutture satellitari

PUBBLICAZIONE: Il Sole 24 Ore
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €11750.00
REACH: 679000
AUTORE: G.Pog.
PAGINA: 14
SUPERFICE: 5.00 %
> 20 novembre 2026 alle ore 0:00



FUORI ONDA

CGIL

Oggi lo sciopero generale contro la manovra A Milano mezzi regolari

Oggi in un centinaio di città sfileranno i cortei per lo sciopero generale indetto dalla Cgil per l'intera giornata lavorativa, per protestare contro la manovra del governo Meloni. Sempre oggi anche i Cobas hanno indetto uno sciopero generale, e si mobilitano gli studenti, per una protesta organizzata a livello europeo.

Lo sciopero della Cgil interessa tutti i settori pubblici e privati: dalla scuola alla sanità fino al trasporto pubblico locale, dai porti ai taxi. Lo stop per autobus, tram e metro avverrà nel rispetto delle fasce di garanzia stabilite a livello locale, con l'esclusione di alcune aziende (Atm a Milano, Atvo a Venezia, Eav e Anm a Napoli e Amtab a Bari). Esclusi dallo sciopero, su decisione della Commissione di garanzia, il trasporto aereo, ferroviario e il trasporto merci su rotaia. Per i treni da stasera alle 21 scatta un altro sciopero, indetto da Sgb e Cub trasporti. Al Senato, il ministro Matteo Salvini (Infrastrutture e Trasporti) ieri ha assicurato che «FS sabato garantirà la circolazione del 95% dei treni Alta velocità e dell'85% degli Intercity». Il leader della Cgil, Maurizio Landini, sfilerà a Roma per rivendicare «un lavoro sicuro, dignitoso e non precario, stipendi e pensioni più alti, un fisco giusto e progressivo, stop all'inflazione e al carovita, una sanità pubblica». Hanno annunciato la presenza i leader di Pd, M5S e Avs.

—**G.Pog.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SECOLO XIX

PUBBLICAZIONE: Il Secolo XIX
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €56264.00
REACH: 217000
AUTORE: Lorenzo Totaro /
PAGINA: 1,4
SUPERFICE: 52.00 %

> 20 novembre 2026 alle ore 0:00



IL SUPERMANAGER

Montezemolo: «La Liguria ottimo polo di attrazione»

Lorenzo Totaro / PAGINA 4

Luca Cordero di Montezemolo, ospite del Best, non nasconde il suo ottimismo per Genova e la Liguria: «Una terra ottimo polo d'attrazione, punti su intermodalità, sostenibilità e tecnologia».

Montezemolo, ottimismo al Best «La Liguria è un polo di attrazione»

Il presidente di Italo: «Genova è proiettata in avanti. Punti su intermodalità, sostenibilità e tecnologia»

Lorenzo Totaro / GENOVA

«Genova per noi...»? No, Genova per tutti, capace sempre più di attrarre nuovi residenti, visitatori e quegli investimenti che li accompagnano grazie alle tante soluzioni per collegamenti rapidi e sostenibili via terra, soprattutto su rotaia, e via mare oltre che in aereo: da una parte con Milano e l'Europa, dall'altra gli stati che si affacciano sul Mediterraneo e oltre verso il Medio Oriente e le rotte oceaniche.

In Italia «molta gente vivrà a Genova e lavorerà a Milano, a mio modo di vedere, perché siamo abituati a delle distanze di un'ora» e poter coprire quella distanza via treno è come spostarsi da un luogo all'altro «in metropolitana», afferma il presidente di Italo, Luca Cordero di Montezemolo, intervenuto al Best 2026 durante un'affollata sessione dedicata al futuro della mobilità. «Genova è una città che vedo molto proiettata in avanti».

Parlando di trasporti, Montezemolo ostenta un ottimismo molto basato sulla ragione oltre che sulla volontà. E punta su tre parole: intermodalità, sostenibilità e tecnologie. Il capoluogo ligure, spiega, con il suo porto, la sua stazione e il suo aeroporto le riassume tutte. E così è anche per la sua Italo dove l'ingresso del gruppo Aponte ha favorito, grazie anche al focus sul customer service, processi di integrazione, intermodali.

Msc «è un gruppo che conosce il servizio, che conosce il cliente, che conosce l'industria, che conosce la logistica: è molto importante avere un partner di maggioranza così forte e così vicino al tuo mestiere», spiega. «Il primo vantaggio è che un gruppo come Aponte ha la stessa cultura che abbiamo avuto noi all'inizio di investire per crescere, quindi di prendersi anche dei rischi e fare certe volte anche un po' il passo più lungo della gamba per arrivare», aggiunge Montezemolo.

«Il secondo vantaggio è che si crea in Italia, per primi in Europa, una fortissima integrazione nave-treno-aereo e io sono convinto in futuro anche autobus di eccellenza».

I vantaggi per gli utenti sono evidenti, nota, perché da noi anche l'ex monopolista è stato ed è costretto ad essere più competitivo. Uno schema che, spera Montezemolo, potrebbe ora ripetersi anche in Germania dove, forte dell'ingresso del gruppo Msc, Italo sta preparando il proprio sbarco nel mercato ferroviario ad alta velocità per fare concorrenza diretta a Deutsche Bahn (Db).

Non sarà facile, ammette, perché tutto questo avviene nei tempi in cui l'industria automobilistica tedesca attraversa una crisi epocale e profonda con un impatto indiretto su tutta Europa. E poi - aggiunge - perché, un po' come in Italia a suo tempo, la cultura della concorrenza fa-

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

IL SECOLO XIX

PUBBLICAZIONE: Il Secolo XIX
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €56264.00
REACH: 217000
AUTORE: Lorenzo Totaro /
PAGINA: 1,4
SUPERFICE: 52.00 %

> 20 novembre 2026 alle ore 0:00



tica ad affermarsi anche in terra tedesca: a parole tutti favorevoli, ma poi nel concreto si preferisce osteggiarla appena ha un impatto sui propri interessi.

A controllare in Germania «l'accesso alle stazioni e le rotte ferroviarie è la stessa azienda di cui è proprietario il nostro concorrente, quindi sarà dura ma ce la faremo», afferma.

L'auspicio è infatti che anche dalle parti di Berlino ci siano politici come a suo tempo Pierluigi Bersani a Roma che puntino sulla rottura del monopolio e favoriscano la competizione tra soggetti in questo settore, ragiona Montezemolo.

«Per uno come me che si è occupato per così tanti anni delle vendita di automobili, la Germania era il numero uno e noi eravamo il numero due: Mercedes, Porsche, Volkswagen, Audi, attenzione e tecnologie avanzate», dice notando anche lo stato non esaltante delle forme di trasporto alternative. «Vedere un'industria del treno con delle rotaie dell'anteguerra, con un unico par player Deutsche Bahn, il ferroviario dello Stato; noi abbiamo già ordinato 28 treni Siemens, abbiamo già un contratto per 30 anni di manutenzione, abbiamo già un amministratore delegato, un direttore generale, e abbiamo anche tra i nostri azionisti anche Airbus, un gigante».

Alla fine, in tempi di G2 Cina-America (per dirla con le parole usate da Tony Blair all'apertura del Best di Genova, il sogno nel vecchio Continente per Montezemolo non può che essere uno: «gli Stati Uniti d'Europa», dice strappando l'applauso della platea di Best2026. Con l'auspicio che perlomeno nel settore trasporti questo sogno possa sempre più far rima con concorrenza, sostenibilità e investimenti in tecnologia.

«Io sono convinto che il treno sarà il mezzo di trasporto dell'Europa del futuro», dice Montezemolo. «Se noi guardiamo per esempio a Parigi: da Parigi tu oggi vai a Bruxelles, a Genova, a Londra, a Lione in treno. La Germania io la vedo intanto come mercato locale importantissimo, ma anche in futuro verso il nord con Olanda, Belgio, verso est con Austria, Repubblica Ceca e Ungheria, verso sud, da Monaco in Italia».

Nel nostro Paese, turisti o no, l'intermodalità è già nel presente, non occorre attendere: «Da Verona si sale su Italo: vai a Trieste e sali su una bella nave di Msc Crociere o vai a Napoli; quindi il treno sarà un mezzo in termini ecologici di innovazione tecnologica e di possibilità di trasporto numero uno in Europa tra una decina d'anni».

«C'è un grande potenziale di crescita», riflette il presidente di Italo. «Se guardo al porto di Genova, è interessante vedere come era due anni fa, non trent'anni fa, e come è oggi; c'è un'evoluzione nell'interpretare la logistica importante, ma soprattutto c'è da parte degli imprenditori la consapevolezza che una logistica che funziona vuol dire competitività della propria azienda, perché rispetto ai concorrenti i tempi di consegna dei prodotti e i costi di trasporto dei prodotti sono fondamentali, soprattutto per il manifatturiero».

«L'Italia è anche un grande paese turistico e mi auguro che lo sia ancora di più, quindi anche il trasporto passeggeri via mare che permette di visitare l'Italia passando dai posti dalle aree più belle del nostro Paese è fondamentale proprio perché integrato con il treno e anche in alcuni casi anche con l'aereo», conclude Montezemolo. —

©RIPRODUZIONE RISERVATA

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO
PRESIDENTE DI ITALO

L'Italia è prima in Europa per l'integrazione nave-treno-aereo Presto anche il bus di eccellenza

L'espansione in Germania? Sarà dura, ma ce la faremo. Stazioni e rotte sono della stessa azienda

Molta gente vivrà a Genova e lavorerà a Milano: siamo abituati alle distanze di un'ora

IL SECOLO XIX

PUBBLICAZIONE: Il Secolo XIX
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €56264.00
REACH: 217000
AUTORE: Lorenzo Totaro /
PAGINA: 1,4
SUPERFICE: 52.00 %

> 20 novembre 2026 alle ore 0:00



Luca Cordero di Montezemolo, presidente di Italo, ieri è stato ospite al Best

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

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €7832.74
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 19 novembre 2026 alle ore 11:57
> Versione Online

Enea, in Italia 5mila ponti sono ad alta pericolosità naturale



Sono circa 5mila i ponti stradali che Enea classifica come ad alta pericolosità, insieme a 310 porti ferroviari.

Mentre il 48% della rete stradale ha una pericolosità medio-alta, oltre al 58% dei ponti e viadotti stradali.

Sono alcuni risultati rilevati da Enea attraverso un nuovo strumento, il Multi-Hazard Infrastructure Analysis, messo a punto per creare una mappa nazionale delle infrastrutture di trasporto esposte a più pericoli contemporaneamente, come terremoti, frane e alluvioni.

Nel dettaglio, vengono messi insieme dati geografici e giudizi degli esperti sul peso dei diversi pericoli, integrando anche un controllo automatico sulla coerenza delle valutazioni.

Emergono infatti rilevazioni anche dal punto di vista territoriale. La Calabria risulta la regione con il profilo più critico, con solo il 23% delle strade in zone a basso rischio, per effetto di sismicità elevata, frane e piene improvvise dei torrenti. Seguono Campania ed Emilia-Romagna, dove la combinazione di pericoli moderati porta a un'esposizione cumulativa alta. All'opposto Sardegna e Lombardia, dove oltre l'80% delle strade si trova in aree a bassa pericolosità multipla.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €27974.08
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 19 novembre 2026 alle ore 14:37
> Versione Online

De Rebotti, su stazione Creti nessuno stop ma costi da 79 a 230 milioni



Per Arcudi 'due anni di immobilismo e Rigutino, fortemente penalizzante per l'Umbria' Sulla possibile realizzazione di una stazione per l'alta velocità ferroviaria a Creti non c'è stato alcuno stop ma "adesso servono 230 milioni di euro, non i 79 indicati".

Lo ha detto l'assessore regionale Francesco De Rebotti rispondendo a una interrogazione del consigliere regionale Nilo Arcudi (Tp-Uc).

Il quale ha chiesto di sapere "se la Regione intenda sostenere e difendere con chiarezza la localizzazione della stazione 'MedioEtruria' a Creti, ampiamente più favorevole agli interessi dell'Umbria, e quali iniziative immediate intenda assumere nei confronti del ministero delle Infrastrutture e di Rfi, anche alla luce degli incontri tra il presidente della Toscana Giani e il ministro Salvini, per evitare che quasi due anni di immobilismo consegnino definitivamente a quella regione la scelta sulla localizzazione dell'opera e conducano alla soluzione di Rigutino, fortemente penalizzante per l'Umbria". Arcudi - riferisce una nota dell'ufficio stampa dell'Assemblea - ha detto che "il progetto della nuova stazione dell'alta velocità 'MedioEtruria' rappresenta una delle principali opportunità per migliorare l'accessibilità dell'Umbria alla rete nazionale dell'alta velocità e superare una condizione di isolamento infrastrutturale che penalizza cittadini, imprese e competitività del territorio regionale". "Nel 2024 - ha aggiunto - Rfi individuò Creti come la soluzione migliore sotto il profilo tecnico e del rapporto costi-benefici, per un investimento stimato di circa 79 milioni di euro, significativamente inferiore rispetto all'ipotesi Rigutino, con caratteristiche di maggiore baricentricità e accessibilità per il territorio umbro. Il primo ottobre 2024 il Ministero incaricò Rfi di procedere con la progettazione di fattibilità. A distanza di quasi due anni da quella decisione, la stazione 'MedioEtruria' non ha registrato alcun avanzamento concreto e non è più chiaro quale sia la localizzazione sulla quale le istituzioni intendano effettivamente procedere. Nel luglio 2025, le Regioni Umbria e Toscana hanno rimesso formalmente in discussione il percorso compiuto, dichiarando Creti non definitiva e riaprendo la valutazione sull'ipotesi Rigutino. Da allora non risulta essere stata comunicata una decisione definitiva, né un percorso chiaro per arrivare alla progettazione e alla realizzazione dell'opera. Creti rappresenta ampiamente la soluzione migliore per l'Umbria, sia per la maggiore

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

vicinanza e accessibilità, sia perché costituisce il punto di equilibrio più favorevole per consentire all'Umbria un collegamento effettivo e competitivo con la rete nazionale dell'Alta Velocità. Rigutino, invece, rappresenta invece la soluzione peggiore tra quelle in campo per gli interessi dell'Umbria. A gennaio 2026 il presidente Giani ha ribadito la posizione della Toscana a favore di Rigutino. La Toscana sta lavorando con determinazione per ottenere la soluzione migliore per i propri interessi, mentre l'Umbria non sta mostrando la stessa determinazione nel difendere Creti, che è ampiamente la soluzione migliore per gli interessi umbri. Il rischio è che l'assenza di una posizione forte e di un'iniziativa autonoma della Regione Umbria determini una decisione definitiva assunta sulla base delle priorità infrastrutturali della Toscana, anziché sulla base delle esigenze dell'Umbria e delle risultanze tecniche che avevano portato Rfi a individuare Creti". "La nostra ottica è quella del massimo interesse - ha quindi detto De Rebotti - in una soluzione che salvaguardi gli umbri. Noi siamo pronti ad affrontare qualsiasi tipo di approfondimento che richiederà la Regione Toscana sul tavolo ministeriale. Nel frattempo c'è stata un'evoluzione progettuale che ha fatto lievitare il progetto a 230 milioni di euro. Il rischio è che parliamo di opere su cui ci arrovelliamo, ma poi servono anche le risorse per realizzarle. Sono disponibile a trattare questa vicenda in Commissione. Anche perché ci sono delle novità contenute in una nota di Rfi dello scorso ottobre, in risposta alla richiesta della Regione di fare il punto della situazione sullo stato di progettazione dell'opera. Dalla nota emerge che a luglio scorso si è conclusa la fase di sviluppo del progetto e si è passati dalla verifica tecnica del progetto propedeutico al successivo iter autorizzativo, finalizzato ad accertare la rispondenza degli elaborati ai requisiti tecnici e normativi applicabili. Adesso siamo in questa fase. A conclusione di queste fasi è stato aggiornato il valore dell'opera: adesso servono 230 milioni di euro, non i 79 indicati. Non c'è stata alcuna azione di freno da parte di nessuno. La vicenda vede una posizione della Regione Toscana che ha messo in discussione questa scelta. Sono in attesa di un incontro al Ministero per parlare dello stato dell'opera. Credo sia necessario un ritorno ad un coordinamento su quest'opera tra Ministero e Regioni. Sono disponibile ad ascoltare tutte le obiezioni e le questioni poste dalla Toscana a difesa della miglior soluzione possibile per tutti i cittadini umbri". Nella sua replica Arcudi si è detto "totalmente insoddisfatto della risposta". "La Giunta - ha sostenuto - deve prendere una posizione politica, e non lo sta facendo. Noi chiuderemo questa legislatura senza una prospettiva. Fate il gioco delle 3 carte. Non difendete gli interessi dell'Umbria. Fate melina. Dite chiaramente qual è la vostra soluzione. Siete subalterni alla Toscana, non riuscite ad avere il coraggio di difendere i cittadini umbri. L'Umbria non può restare isolata".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €23218.49
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 19 novembre 2026 alle ore 13:28
> Versione Online

Sciopero generale da scuola a bus. Treni dalla sera, niente stop aerei



Cortei di Cgil, Cobas e studenti, manifestazioni in oltre 100 piazze

Lavoratori e studenti in piazza e oltre cento manifestazioni in tutta Italia: sono due gli scioperi generali proclamati per domani - uno dalla Cgil e l'altro dai Cobas - a cui si affianca la mobilitazione studentesca, organizzata a livello europeo.

Lo sciopero generale è di 24 ore e interessa tutti i settori pubblici e privati : dalla scuola alla sanità fino al trasporto pubblico locale, dai porti ai taxi. Lo stop per autobus, tram e metro sarà nel rispetto delle fasce di garanzia stabilite a livello locale e vedrà alcune aziende escluse . Esclusi dall'astensione , dopo l'intervento della Commissione di garanzia, invece il trasporto aereo, ferroviario e il trasporto merci su rotaia . Ma per i treni dalle 21 di domani scatterà un altro sciopero , indetto dai sindacati Sgb (Sindacato generale di base) e Cub trasporti. Molte le manifestazioni previste: a quelle della Cgil (circa 100 in tutto il Paese) si aggiungono quelle dei Cobas (una quarantina) e degli studenti in tutta Italia.

VOLI E TRENI. Niente stop, dunque, per i voli. Mentre il trasporto ferroviario in parte resta a rischio: l'altro sciopero dei sindacati di base va dalle 21 di venerdì 20 fino alle 20 di sabato 21 novembre.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE. Escluse dallo sciopero alcune aziende Tpl in alcune città, come Atm a Milano, Atvo a Venezia, Anm a Napoli e Amtab a Bari. Per il resto stop di 24 ore per bus, tram e metro, nel rispetto delle fasce di garanzia: a Torino stop dalle 9 alle 12 e dalle 15 a fine servizio; a Genova dalle 9 alle 17.30 e dalle 20.30 a fine servizio; a Bologna dalle 8.30 alle dalle 16.30 e dalle 19.30 a fine servizio; a Firenze dalle 8.15 alle 12.30 e dalle 14.30 a fine servizio; a Roma dalle 8.30 alle 17 e dalle 20 a fine servizio; a Palermo dalle 8.30 alle 17.30 e dalle 20.30 a fine servizio.

TAXI E PORTI. Anche per i taxi sciopero di 24 ore, articolato all'interno dei turni e garantendo i servizi minimi. Nel trasporto marittimo, per i collegamenti con le isole maggiori ritardi di 24 ore alla partenza della nave; per i collegamenti con le isole minori sciopero dalle 00.01 alle 24 (in entrami i

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

casi ad esclusione di linee e servizi essenziali). Incrociano le braccia per l'intera giornata anche i lavoratori del trasporto merci e logistica e gli addetti alla viabilità di autostrade e Anas (garantiti i servizi minimi funzionali ad assicurare la sicurezza della circolazione stradale).

LE PIAZZE. Sono circa 100 le manifestazioni organizzate dalla Cgil in tutto il Paese a sostegno della protesta contro la manovra: il segretario generale Maurizio Landini sarà a Roma, al corteo che partirà alle ore 9.30 da piazza Vittorio Emanuele II per sfilare verso via dei Fori Imperiali. I Cobas scenderanno in piazza con oltre 40 manifestazioni territoriali: nella capitale il corteo partirà alle 9.30 da piazzale Aldo Moro verso il ministero dell'Istruzione in viale Trastevere. Decine anche i cortei organizzati dagli studenti da nord a sud: a Roma sfileranno dalle 9.30 da Porta San Paolo verso piazza del Colosseo/via Cavour.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

PUBBLICAZIONE: InforMare
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.16
REACH: 496
CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences
VISITE MENSILI: 15087.27
AUTORE:
URL: www.informare.it
> 19 novembre 2026 alle ore 9:36
> Versione Online

Aufgabe des VM Holz- und MSC-Projekts zum Bau eines intermodalen Terminals in Oberösterreich

Eine Investition in Höhe von etwa 170 Millionen Euro war geplant



Das neue intermodale Containerterminal wird nicht gebaut für Umgang mit Forstprodukten Rail Intermodal Terminal Österreich (RITA) am Vöcklamarkt in Oberösterreich, für das es Eine Investition in Höhe von etwa 170 Millionen Euro wurde angekündigt von Teil der österreichischen Vöcklamarkter Holzindustrie (VM Holz), Unternehmen spezialisiert auf nachhaltige Holzverarbeitung, und Schweizer Reedereigruppe Mediterranean Shipping Company (MSC). Die verkündete die Bürgermeisterin des Vöcklamarkts, Marita Achleitner, Veranschaulichung des Ergebnisses eines Treffens, das am Montag mit Otto stattfand Zechmeister, CEO und Miteigentümer von VM Holz, der die Aufgabe des Projekts ankündigte. Mit einem anschließende E-Mail Zechmeister kündigte offiziell an, dass die Entscheidung nicht das RITA-Projekt mit MSC fortzuführen. Das Projekt beinhaltete den Bau des Terminals in der Gegend von VM Holz am Vöcklamarkt, für das das österreichische Unternehmen hätte einen Antrag auf Änderung des Plans von Flächennutzungsbezeichnung. Dank des neuen Terminals, VM Holz Geplant, die Protokollverarbeitung durch Aufstieg zu erhöhen 680.000 bis 850.000 Meter pro Jahr bis 2029, nach dem Eintritt im Dienst des Terminals, der eigentlich 2028 stattfinden sollte. Im Zechmeister erklärte, dass seine Firma zurückkehren werde nach den ursprünglichen Entwicklungsplänen und mit dem Programm von Investitionen, die bereits im Anlass einer Variante zu der Masterplan 2022.

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

PUBBLICAZIONE: Informazionimarittime.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 10537.31
AVE: €1.20
AUTORE:
REACH: 346
URL: www.informazionimarittime.com
> 19 novembre 2026 alle ore 12:29
> Versione Online

Ferrovie, Hupac reintroduce il collegamento Busto Arsizio-Barcellona

Dal nuovo terminal della città catalana si accede a tutta la rete intermodale spagnola La società ferroviaria svizzera Hupac ha reintrodotto il treno shuttle Busto Arsizio/Gallarate-Barcellona , effettuato con tre rotazioni settimanali. Capolinea nella capitale della Catalogna è il nuovo terminal Barcelona Combiconnect di La Llagosta, da cui si ramificano collegamenti verso Tarragona, Madrid e Siviglia. Il collegamento, che era stato sospeso nel 2023, torna a offrire un'opzione ferroviaria regolare tra il Nord Italia e la Catalogna, con accesso alla rete intermodale spagnola.

Da Busto Arsizio le partenze sono programmate nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì, mentre il treno parte da Barcellona nei giorni di martedì, giovedì e sabato. La trazione dei convogli è affidata a Captrain nei tratti spagnolo e italiano, mentre DB Cargo opera nel tratto francese. Da Busto Arsizio Hupac mantiene i collegamenti verso sud con Pomezia, Marcianise e Bari.

Condividi

Tag ferrovie

Articoli correlati

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

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €5.16
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 19 novembre 2026 alle ore 13:46
> Versione Online

Import ferroviario dalla Cina: Sogedim amplia l'offerta con Dragon Pure Rail



Due soluzioni smart lungo la tratta Cina–Italia, diverse per tempistiche, costi e strategie di approvvigionamento Per le imprese che importano dalla Cina, la scelta della modalità di trasporto incide direttamente sulla pianificazione degli approvvigionamenti e sulla continuità dei processi produttivi e distributivi. In questo scenario, il trasporto ferroviario rappresenta un'alternativa intermedia tra mare e aereo: offre tempi più rapidi rispetto alla nave, con costi inferiori e una capacità di carico superiore rispetto al trasporto aereo.

Per rispondere a esigenze differenti, Sogedim articola la propria offerta in due servizi: Premium Dragon e Dragon Pure Rail. Entrambi collegano la Cina all'Europa su rotaia, ma si distinguono nella gestione della tratta tra Polonia e Italia.

Premium Dragon è pensato per le aziende che privilegiano la rapidità. Le spedizioni partono dai terminal cinesi di Xi'an, Wuhan e Chongqing e raggiungono Malaszewicze, in Polonia. Qui il container viene ritirato entro 1-2 giorni e trasferito su gomma al magazzino Sogedim, con consegna indicativa in 3-4 giorni. Il servizio prevede partenze plurisettimanali per il groupage (LCL).

Dragon Pure Rail mantiene invece il treno anche nella tratta europea: da Xi'an il container arriva a Malaszewicze e prosegue con una connessione ferroviaria diretta verso Milano. La soluzione consente di contenere i costi evitando il trasferimento su gomma, ma i tempi possono variare in funzione della disponibilità dei collegamenti, della stagionalità e di eventuali congestioni della rete. È indicata per merci non urgenti e flussi pianificabili; sono esclusi prodotti ADR, merci a temperatura controllata e colli oltre 3.500 kg. Per il groupage è prevista una partenza settimanale.

Entrambi i servizi includono il tracciamento GPS dei container e aggiornamenti sullo stato della spedizione. «Non tutte le spedizioni richiedono lo stesso livello di urgenza: vogliamo offrire alternative concrete e accompagnare ogni cliente nella scelta più adatta alle proprie necessità», spiega Simone Morelli, Chief Operating Officer – Overseas di Sogedim.

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

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €5.16
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 19 novembre 2026 alle ore 13:46
> Versione Online

Con Premium Dragon e Dragon Pure Rail, il trasporto ferroviario diventa la chiave di efficienza e flessibilità per le aziende interessate a migliorare le importazioni dalla Cina in linea alle proprie esigenze di approvvigionamento.

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

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €42.98
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 19 novembre 2026 alle ore 18:00
> Versione Online

La svolta elettrica delle ferrovie polacche favorirà le merci



C'è una rivoluzione silenziosa che sta avanzando sulla rete ferroviaria europea, o almeno su quella di alcuni Paesi comunitari. Questa trasformazione già in atto da alcuni anni riguarda il sistema di elettrificazione, ed è una vera e propria svolta quasi epocale. Solo all'apparenza può sembrare soltanto una scelta tecnica, dettata da opportunità del momento o da motivazioni economiche, quindi senza ricadute significative sul servizio e tanto meno sullo sviluppo del sistema ferroviario. E invece i risvolti ci sono e in prospettiva interessano soprattutto il trasporto merci che potrà trarne beneficio e un'occasione per crescere.

L'ultimo esempio viene dalla Polonia che rappresenta una pedina importante perché va a completare un mosaico nella stessa regione europea in cui ci sono Repubblica Ceca e Slovacchia che hanno già fatto la stessa scelta. Il gestore della rete ferroviaria polacca Pkp Polskie Linie Kolejowe (Plk) sta valutando la conversione del sistema di alimentazione delle linee ferroviarie esistenti a 3 kV in corrente continua verso il più performante standard a 25 kV in corrente alternata, o per essere più precisi 2x25 kV, lo stesso sistema che ha fatto il suo esordio sulla Lgv Parigi-Lione nel 1981. Questa soluzione è già stata scelta a suo tempo dalle ferrovie polacche per alimentare la nuova linea ad alta velocità Varsavia–Łódź–Poznań/Wrocław, progettata per un esercizio fino a 350 km/h. Ma come è avvenuto in altri Paesi, tra cui l'Italia, questa opzione tecnica avrebbe potuto caratterizzare ed essere confinata solo sulle linee AV, senza essere estesa alla rete in generale. E invece la Polonia ha deciso di fare il salto di qualità.

Il gestore Plk non ha ancora individuato quali linee esistenti potrebbero essere convertite né ha pubblicato un calendario di rete per la sostituzione delle linee a 3 kV, ma la scelta di campo è stata fatta nel momento in cui si è deciso che in una prima fase a breve ci sarà un'applicazione pilota della rete a 2x25 kV. Mentre in una seconda fase, dal 2036 al 2045, si prevede un'ulteriore implementazione del sistema a corrente alternata e si passerà ai preparativi per la ri-elettrificazione di alcune linee ferroviarie principali. L'attuale sistema di alimentazione elettrica a 3 kV presente in Polonia viene definito da alcuni osservatori “all'italiana” perché caratterizza l'elettrificazione della rete ferroviaria nel nostro Paese e soprattutto perché in Italia ha avuto una delle prime e più vaste applicazioni, estese poi anche in altre ferrovie come quelle del Belgio, della Slovenia e della Spagna.

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

Ma se si guarda una mappa geografica della rete ferroviaria europea, l'area polacca che si estende ai Paesi circostanti appare quella a maggiori dimensioni.

L'attuale sistema a 3 kV richiede correnti elettriche elevate per fornire la potenza necessaria alle moderne locomotive e ai treni ad alta velocità. E inoltre non è immune da cadute di tensione, perdite di trasmissione oltre a mettere a dura prova la capacità delle sottostazioni di conversione, soprattutto sulle linee ad alto traffico, imponendo la realizzazione di numerose centrali, anche a distanza ravvicinata. Al contrario, il sistema a 2×25 kV in corrente alternata presente su molte linee AV comprese quelle italiane, senza entrare troppo in dettagli tecnici, consente la trasmissione di una potenza maggiore su distanze più lunghe con minori perdite e un minor numero di sottostazioni elettriche, riducendo sia i costi di costruzione sia quelli di gestione.

La conversione di una linea esistente da 3 kV a 25 kV comporta conseguenze dirette per le imprese ferroviarie , onerose solo in una prima fase: le locomotive progettate esclusivamente per la corrente continua non possono più circolare sui tratti convertiti dove invece possono operare senza limiti le macchine multisistema o politensione, oppure, in via transitoria si può ricorre al cambio del mezzo di trazione. Per le imprese ferroviarie del trasporto merci il nuovo sistema ad alta capacità può offrire interessanti vantaggi operativi: una maggiore disponibilità di energia e una riduzione delle cadute di tensione possono supportare locomotive potenti e treni merci più pesanti, soprattutto dove l'attuale alimentazione a 3 kV limita le prestazioni.

Anche le ferrovie della Slovacchia e della Repubblica Ceca hanno scelto di fare il passo in avanti con la conversione elettrica che ha già interessato le prime linee e progressivamente sarà estesa alla rete nazionale. Una storia analoga riguarda la Croazia che è stata un po' un'antesignana nella scelta della conversione della rete. Originariamente le ferrovie della ex Jugoslavia scelsero il sistema a 3 kV in corrente continua, analogo a quello italiano, ma a partire dalla modernizzazione della Zagabria-Belgrado si passò ai 25 kV a frequenza industriale. La successiva elettrificazione di altre linee avvenne poi esclusivamente in corrente alternata e dal novembre del 2012 tutte le linee a 3 kV sono state convertite nel sistema più performante. E queste scelte pongono le basi per un collegamento ferroviario transnazionale verso la Romania e il Mar Nero da una parte e la Turchia dall'altra.

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

PUBBLICAZIONE: adnkronos.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 752723
VISITE MENSILI: 22882787.27
AUTORE: Redazione Adnkronos
URL: www.adnkronos.com
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
> 19 novembre 2026 alle ore 11:13
> Versione Online

Porti, Latrofa: "Più connessioni, Civitavecchia pronta a nuove opportunità"

'Parlare di logistica significa parlare direttamente della competitività del Paese. I porti, da soli, non bastano: una banchina ha valore se è collegata bene alla ferrovia, alla strada, ai retroporti, alle imprese e ai mercati. È proprio qui che portualità e logistica diventano



"Parlare di logistica significa parlare direttamente della competitività del Paese. I porti, da soli, non bastano: una banchina ha valore se è collegata bene alla ferrovia, alla strada, ai retroporti, alle imprese e ai mercati. È proprio qui che portualità e logistica diventano la stessa cosa: un'unica infrastruttura economica". È questo uno dei passaggi centrali dell'intervento del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Raffaele Latrofa, nel corso del Consiglio dei Soci di Alis – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile. Nel ringraziare il Presidente di Alis Guido Grimaldi, il Vicepresidente e Direttore Generale Marcello Di Caterina e tutta l'Associazione per l'invito, Latrofa ha sottolineato la necessità di rafforzare sempre di più l'integrazione tra infrastrutture portuali, reti di trasporto e Sistema produttivo, illustrando le prospettive di sviluppo dei tre scali del network laziale.

"Civitavecchia deve consolidare la propria forza nelle crociere, ma crescere sempre di più anche nelle merci, nella logistica e nell'intermodalità. Fiumicino ha davanti una prospettiva importante con lo sviluppo del nuovo porto commerciale, mentre Gaeta deve valorizzare ancora meglio le proprie vocazioni commerciali, turistiche e nautiche. Tre porti diversi, ma una sola direzione: creare più connessioni e più valore per i territori". Il Presidente dell'AdSP ha quindi evidenziato l'importanza del confronto con il mondo delle imprese e con gli operatori della logistica, ribadendo la volontà di rafforzare il dialogo e le opportunità di collaborazione con Alis e con le aziende che ne fanno parte. In particolare, rivolgendosi al Presidente Guido Grimaldi, Latrofa ha auspicato un prossimo incontro a Civitavecchia per fare il punto sulle attività del gruppo, già presente nello scalo come terminalista e

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

concessionario della Darsena Traghetti e operatore di primo piano nei collegamenti marittimi, e valutare insieme le ulteriori opportunità di sviluppo dei traffici e della logistica.

"Mi auguro di poter incontrare presto Guido Grimaldi a Civitavecchia per approfondire le prospettive delle attività che il suo gruppo già svolge nel nostro porto e confrontarci sulle nuove prospettive di traffici commerciali e su come rafforzare il ruolo di Civitavecchia nelle grandi reti della logistica e dell'intermodalità". "Credo molto nel confronto con realtà come ALIS – ha proseguito il Presidente dell'AdSP – perché chi governa i porti deve ascoltare chi ogni giorno organizza trasporti, movimenta merci, investe, assume persone e affronta concretamente i problemi della competitività". Tra le principali sfide individuate da Latrofa figurano la transizione energetica, la digitalizzazione, l'intermodalità, la sicurezza e il potenziamento delle infrastrutture, elementi fondamentali per accrescere l'efficienza e l'attrattività del sistema portuale nazionale. "Abbiamo davanti sfide enormi, ma soprattutto abbiamo bisogno di una cosa: far viaggiare meglio l'Italia. E farlo significa mettere insieme porti, logistica e impresa", ha concluso Latrofa, ringraziando Alis per il lavoro svolto a sostegno del settore.

PUBBLICAZIONE: shipmag.it
PAESE: ITA **VISITE MENSILI:** 49602.38
TIPOLOGIA: Web **AUTORE:**
REACH: 1631 **URL:** www.shipmag.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
> 20 novembre 2026 alle ore 0:31
> Versione Online

Aponte, salta il progetto per il nuovo terminal che Msc avrebbe dovuto realizzare in Austria con VM Holz

La società austriaca ha deciso di interrompere la collaborazione con il colosso svizzero dello shipping e di tornare ai propri programmi di sviluppo industriale, rinunciando alla [...]



La società austriaca ha deciso di interrompere la collaborazione con il colosso svizzero dello shipping e di tornare ai propri programmi di sviluppo industriale, rinunciando alla costruzione dell'impianto ferroviario a Vöcklamarkt

Vienna – Salta il progetto da 100 milioni di euro per il nuovo terminal intermodale che il gruppo armatoriale Msc della famiglia Aponte avrebbe dovuto realizzare insieme all'industria del legno VM Holz a Vöcklamarkt, nell'Alta Austria. Annunciato soltanto a settembre, il Rail Intermodal Terminal Austria (Rita) non vedrà la luce. La società austriaca ha deciso di interrompere la collaborazione con il colosso svizzero dello shipping e di tornare ai propri programmi di sviluppo industriale, rinunciando alla costruzione dell'impianto ferroviario. Otto Zechmeister, amministratore delegato e comproprietario di VM Holz, spiega di aver "deciso di non portare avanti il progetto Rita con Msc", precisando che l'azienda intende proseguire con il programma di investimenti presentato nel 2022.

Il progetto prevedeva un terminal per merci e container lungo la Westbahn, la principale direttrice ferroviaria austriaca est-ovest, all'interno dell'area industriale di VM Holz, già dotata di un raccordo ferroviario. L'infrastruttura avrebbe avuto cinque binari da 740 metri per la movimentazione dei treni, un magazzino di 22 mila metri quadrati e un'area per la manutenzione dei container. La gestione sarebbe stata affidata a Msc. Il piano comprendeva inoltre due binari dedicati ai tronchi, quattro gru elettriche per il legname e infrastrutture di ricarica per una flotta di venti camion elettrici. L'avvio del terminal era previsto nel 2029.

L'annuncio di settembre aveva indicato un investimento complessivo di 170 milioni di euro: circa 100 per la piattaforma logistica sviluppata insieme a Msc e altri 70 per l'ammodernamento dell'attività produttiva di VM Holz. Quest'ultimo programma comprendeva interventi sugli impianti di lavorazione e la loro elettrificazione. A essere cancellata è la componente logistica condivisa con Msc, non

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

l’intero piano industriale. Nella comunicazione ufficiale si parla genericamente di una serie di circostanze che ne hanno impedito la realizzazione. La stampa specializzata austriaca segnala tuttavia il crescente dissenso della popolazione locale. Per Msc viene meno un’iniziativa che avrebbe rafforzato la presenza del gruppo nella logistica terrestre e ferroviaria dell’Europa centrale.

PUBBLICAZIONE: shipmag.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €21.99
REACH: 1631
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 49602.38
AUTORE:
URL: www.shipmag.it
> 20 novembre 2026 alle ore 0:18
> Versione Online

Via libera al finanziamento del raddoppio ferroviario del porto di Koper



Un intervento da 486,2 milioni di euro. L'obiettivo è aprire i cantieri nel 2027 e completare l'opera entro il 2030

Koper – Il progetto del raddoppio ferroviario del porto di Koper (Capodistria) entra nella fase del finanziamento, proprio mentre si stanno concludendo i collaudi sul primo dei due nuovi binari che sostituiranno il tracciato attuale. Il governo sloveno ha approvato il disegno di legge che autorizza la garanzia statale sui prestiti necessari alla costruzione del secondo tracciato fra Capodistria e Divaccia: un intervento da 486,2 milioni di euro. L'obiettivo è aprire i cantieri nel 2027 e completare l'opera entro il 2030. A quel punto il porto di Capodistria avrà un collegamento a doppio binario con la rete ferroviaria nazionale e sarà definitivamente consegnata alla storia la vecchia tratta a binario singolo attualmente in uso, che dovrebbe essere trasformata in un percorso ciclo-turistico.

Il provvedimento appena varato, che dovrà ora passare al vaglio del Parlamento, permetterà alla società pubblica 2Tdk di ottenere fino a 252,4 milioni di finanziamenti dalla Banca europea per gli investimenti e da istituti commerciali, a condizioni più favorevoli. Non equivale, dunque, allo stanziamento dell'intera somma. Altri 43,5 milioni sono capitale già conferito da Lubiana, mentre 190,3 milioni, quasi il 40% del totale, dovranno arrivare dai programmi europei.

Nell'agosto 2025 2Tdk aveva selezionato la cordata composta da Elea iC, Irgo Consulting e SŽ-Projektivno podjetje per progettare il binario parallelo e curare la documentazione ambientale, con un'offerta da 29 milioni di euro. La commessa comprende indagini geologiche e idrogeologiche, valutazione ambientale anche transfrontaliera e progetti per il permesso di costruire. La domanda per l'autorizzazione integrata è stata presentata lo scorso giugno, mentre proseguono acquisizioni

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

dei terreni e indagini geologiche. Ora arriva il primo passo per il reperimento dei fondi destinati alla realizzazione dell'opera.

Si tratta del raddoppio della linea oggi in costruzione. Quest'ultima è infatti al momento una nuova infrastruttura a binario singolo, lunga 27,1 chilometri, che inizialmente funzionerà insieme all'attuale itinerario di circa 45 chilometri destinato alla dismissione. Sul nuovo tracciato 2Tdk ha appena annunciato la conclusione dell'armamento: rotaie, segnaletica e dispositivi ferroviari sono cioè tutti installati, compresi i giunti di dilatazione sui viadotti. Su buona parte del percorso è stato adottato un binario fissato a una platea in calcestruzzo, più adatto alla manutenzione di una linea che corre prevalentemente in galleria. Ora sono previsti collaudi e autorizzazioni: i lavori principali dovrebbero terminare entro l'anno, mentre l'entrata in servizio regolare è attesa nel 2027.

Il binario da finanziare correrà accanto al primo per 26,95 chilometri, di cui quasi 21 in sei gallerie . Tre delle più lunghe sono già state scavate come tunnel di servizio nel progetto attuale: una predisposizione che riduce di molto i tempi delle opere da eseguire. Restano da realizzare altre tre gallerie, due viadotti, un ponte e gli impianti. Il tracciato storico continuerà a essere utilizzato fino all'apertura della nuova coppia di binari.

La differenza, per il porto di Capodistria, si misurerà soprattutto nella capacità. Secondo 2Tdk, l'utilizzo congiunto del nuovo binario e della linea storica consentirà il passaggio teorico di 212 treni al giorno, mentre con il raddoppio la soglia salirà a 252. Non significa altrettanti treni effettivi, ma una maggiore disponibilità di tracce per collegare lo scalo ai mercati dell'Europa centrale, secondo un percorso che vedrà una notevole facilitazione dell'uscita delle merci da Capodistria, ma che trova a monte un significativo collo di bottiglia nel nodo ferroviario attorno a Lubiana, da dove le merci viaggiano poi alla volta dell'Europa centro-orientale. Ed è proprio qui che il governo sloveno dovrà concentrare gli sforzi in futuro per fluidificare il collegamento su ferro del proprio porto.

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

PUBBLICAZIONE: InforMare
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.45
REACH: 496
CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences
VISITE MENSILI: 15087.27
AUTORE:
URL: www.informare.it
> 19 novembre 2026 alle ore 9:36
> Versione Online

Abandon du projet VM Holz et MSC pour la construction d'un terminal intermodal en Haute-Autriche

Un investissement d'environ 170 millions d'euros était prévu



Le nouveau terminal intermodal à conteneurs ne sera pas construit pour la gestion des produits forestiers Terminal ferroviaire intermodal Autriche (RITA) à Vöcklamarkt, en Haute-Autriche, pour laquelle elle était Un investissement d'environ 170 millions d'euros a été annoncé par partie de la Vöcklamarkter Holzindustrie autrichienne (VM Holz), entreprise spécialisée dans le traitement durable du bois, et Groupe maritime suisse Mediterranean Shipping Company (MSC). Le a annoncé la maire de Vöcklamarkt, Marita Achleitner, illustrant le résultat d'une rencontre qui a eu lieu lundi avec Otto Zechmeister, PDG et co-propriétaire de VM Holz, qui a annoncé l'abandon du projet. Avec un email ultérieur Zechmeister a officiellement annoncé la décision de ne pas poursuivre le projet RITA avec MSC. Le projet impliquait la construction du terminal dans la région de VM Holz à Vöcklamarkt, pour laquelle la société autrichienne aurait dû soumettre une demande de modification du plan de désignation d'utilisation du sol. Grâce au nouveau terminal, VM Holz prévu pour augmenter le traitement des troncs en montant depuis 680 000 à 850 000 mètres par an d'ici 2029, après l'entrée en service du terminal, qui devait avoir lieu en 2028. Dans le Zechmeister a précisé que son entreprise reviendrait à ses plans de développement originaux, poursuivant le programme de investissements déjà présentés à l'occasion d'une variante du Plan directeur 2022.

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

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.83
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 19 novembre 2026 alle ore 11:27
> Versione Online

Hupac reactivates the Busto Arsizio–Barcelona rail service



Three weekly round trips between Italy and Spain from 9 November. Announced on 7 October, the service uses the Barcelona Combiconnect terminal to expand connections to Tarragona, Madrid and Seville The intermodal rail connection between Busto Arsizio, Gallarate and Barcelona is back in operation. Hupac resumed the service on 9 November, initially scheduling three weekly round trips. The first train reached its Spanish destination on 11 November, marking the completion of the service's relaunch.

The reactivation had been announced by the Swiss operator on 7 October and represents a further step in the development of its intermodal transport offering between Italy and Spain, following the suspension of the route in 2023.

The new service operates via the Barcelona Combiconnect terminal, a strategic hub providing access to some of the main destinations in the Spanish market, including Tarragona, Madrid and Seville.

With three weekly round trips, Hupac aims to increase service frequency, broaden connection opportunities and provide wider coverage across Spain. The goal is to offer operators an efficient and competitive solution, strengthening rail freight as a sustainable alternative to road transport.

You may also be interested in

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

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.02
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 19 novembre 2026 alle ore 10:57
> Versione Online

Hupac riattiva la linea ferroviaria tra Busto Arsizio e Barcellona



Dal 9 novembre tre coppie di treni alla settimana tra Italia e Spagna. Il servizio, annunciato il 7 ottobre, utilizza il terminal Barcelona Combiconnect per ampliare i collegamenti verso Tarragona, Madrid e Siviglia È tornato operativo il collegamento ferroviario intermodale tra Busto Arsizio, Gallarate e Barcellona. Hupac ha riattivato la relazione il 9 novembre, con una programmazione iniziale di tre coppie di treni alla settimana. Il primo convoglio ha raggiunto la destinazione spagnola l'11 novembre, segnando il completamento della ripartenza del servizio.

La riattivazione era stata annunciata dall'operatore svizzero il 7 ottobre e rappresenta un nuovo tassello nell'offerta di trasporto intermodale tra Italia e Spagna, dopo l'interruzione della relazione nel 2023.

La nuova operatività si appoggia al terminal Barcelona Combiconnect, hub strategico attraverso il quale è possibile raggiungere alcune delle principali destinazioni del mercato spagnolo, tra cui Tarragona, Madrid e Siviglia.

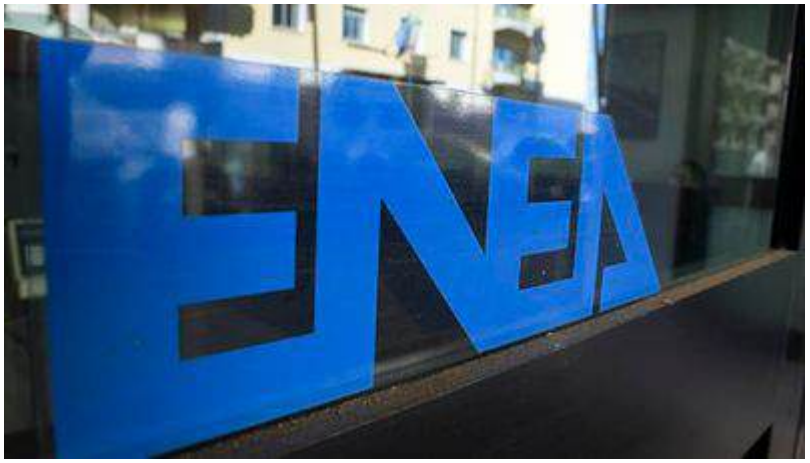
Con tre rotazioni settimanali, Hupac punta ad aumentare la frequenza dei collegamenti, ampliare le opportunità di connessione e garantire una copertura più estesa del territorio spagnolo. L'obiettivo è mettere a disposizione degli operatori una soluzione efficiente e competitiva, rafforzando il trasporto ferroviario come alternativa sostenibile alla modalità stradale.

You may also be interested in

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

PUBBLICAZIONE: repubblica.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €76.60
REACH: 7656
CATEGORIA DEL SITO WEB:
VISITE MENSILI: 232763.00
AUTORE:
URL: finanza.repubblica.it
> 19 novembre 2026 alle ore 13:56
> Versione Online

Sicurezza: da ENEA mappa pericolosità multipla di strade, ponti e ferrovie



(Teleborsa) - ENEA ha messo a punto uno strumento innovativo rapido e di facile utilizzo, denominato MHIA, che ha permesso di creare una mappa nazionale delle infrastrutture di trasporto esposte contemporaneamente a più pericoli naturali, come terremoti, frane e alluvioni. Grazie a questa innovazione ENEA ha classificato ad alta pericolosità circa 5 mila ponti stradali e 310 ponti ferroviari e a pericolosità medio-alta il 48% della rete stradale principale, il 58% dei ponti e viadotti stradali e il 66% dei ponti e viadotti ferroviari. Questi risultati sono contenuti in uno studio ENEA, pubblicato sulla rivista Infrastructures, che ha preso in esame 277 mila km di strade, 45,7 mila km di linee ferroviarie e oltre 190 mila tra ponti e viadotti.

L'innovazione m ette insieme dati geografici e giudizi degli esperti sul peso dei diversi pericoli, integrando anche un controllo automatico sulla coerenza delle valutazioni. Inoltre, MHIA è stata integrata nella piattaforma web ENEA CI-RES dedicata alla resilienza delle infrastrutture critiche, in modo da fornire a gestori e autorità pubbliche anche una base per le valutazioni di rischio previste dalla normativa europea.

“MHIA può rappresentare un valido strumento di supporto alle decisioni per ispezioni e manutenzioni, per pianificare nuovi tracciati e prevenire emergenze”, spiega Maurizio Pollino, responsabile del Laboratorio ENEA di Analisi e modelli per le infrastrutture critiche e i servizi essenziali (Dipartimento Tecnologie energetiche e fonti rinnovabili) e autore dello studio insieme a Gregorio D'Agostino ed Alberto Tofani. “Per elaborare i dati dell'intero territorio nazionale bastano uno-due minuti, il che permette di testare più scenari, cambiare i parametri e vedere subito come cambia la mappa dell'esposizione a pericolosità naturali, con risultati consultabili online e scaricabili in formati standard”.

Per quanto riguarda la distribuzione territoriale delle criticità, il quadro varia molto da regione a regione. La Calabria ha il profilo più critico, con solo il 23% delle strade in zone a basso rischio , per effetto di sismicità elevata, frane e piene improvvise dei torrenti. Seguono Campania ed Emilia-Romagna, dove la combinazione di pericoli moderati porta comunque a un'esposizione cumulativa

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

alta. All'opposto Sardegna e Lombardia, dove oltre l'80% delle strade si trova in aree a bassa pericolosità multipla.

“Considerare più pericoli insieme è fondamentale: in Italia terremoti, frane, alluvioni e incendi insistono spesso sugli stessi territori e si amplificano a vicenda - un incendio che brucia un versante, per esempio, può innescare frane con le piogge autunnali - quindi valutarli separatamente può significare sottostimare il rischio”, evidenziano Gregorio D'Agostino e Alberto Tofani. “ I prossimi passi sono integrare la vulnerabilità strutturale delle opere, avere dati in tempo reale, validare quantitativamente i risultati e arricchire l'analisi con ulteriori moduli elaborativi per una valutazione effettiva del rischio”.

PUBBLICAZIONE: adnkronos.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €10914.48
REACH: 752723
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 22882787.27
AUTORE: Redazione Adnkronos
URL: www.adnkronos.com
> 19 novembre 2026 alle ore 12:26
> Versione Online

Porti, Consiglio soci Alis: "Occasione per approfondire le principali sfide del comparto"



Alis si prepara a celebrare il Decennale al Teatro di San Carlo di Napoli, il 9 dicembre assemblea generale “Ringrazio tutti i nostri Soci per la partecipazione ai lavori del Consiglio e il Presidente Raffaele Latrofa per aver condiviso con noi questo importante momento di confronto. Il sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, con particolare riferimento allo scalo di Civitavecchia, riveste un ruolo strategico per i collegamenti marittimi e per lo sviluppo dell'intermodalità, anche grazie al contributo delle numerose imprese associate ad Alis che vi operano quotidianamente”, ha dichiarato il Presidente di Alis Guido Grimaldi a margine del Consiglio dei Soci svoltosi ieri presso la sede nazionale di Alis a Roma, alla presenza del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale Raffaele Latrofa e di numerose imprese associate. “Credo molto nel confronto con realtà come Alis, perché chi governa i porti deve ascoltare chi ogni giorno organizza trasporti, movimenta merci, investe, assume persone e affronta concretamente i problemi della competitività. Abbiamo davanti sfide enormi, ma soprattutto abbiamo bisogno di una cosa: far viaggiare meglio l'Italia. E farlo significa mettere insieme porti, logistica e impresa”, ha dichiarato il Presidente dell'AdSP Raffaele Latrofa ringraziando Alis per il lavoro svolto a sostegno del settore.

“Questo Consiglio ha rappresentato anche un'occasione per approfondire le principali sfide del comparto, dall'aumento dei costi operativi alle misure per l'autotrasporto, fino alla Legge di Bilancio 2027 e alle prospettive di sviluppo logistico nazionale. Le recenti immagini degli scaffali vuoti nei supermercati e delle merci ferme hanno ribadito il ruolo essenziale dei trasporti e della logistica per l'economia e per i cittadini. Le difficoltà delle imprese sono concrete - ha aggiunto Grimaldi - e derivano soprattutto dall'aumento dei costi del carburante, dalla pressione sui margini operativi e dagli oneri legati all'Ets. È fondamentale, però, garantire la continuità operativa e il dialogo istituzionale, che ha portato a prime importanti misure. In questa direzione, il Dl Autotrasporto rappresenta una prima risposta, ma occorrono interventi strutturali, risorse certe e procedure rapide. Le tensioni geopolitiche continuano a incidere su rotte commerciali, costi energetici e sicurezza delle

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

infrastrutture. Nonostante la tenuta dell'economia nazionale, occorre favorire gli investimenti, anche attraverso la Legge di Bilancio, rafforzando gli strumenti per l'innovazione e lo sviluppo logistico. È inoltre necessario correggere a livello europeo le distorsioni dell'Ets marittimo, i cui oneri sono stimati in circa 8 miliardi di euro nel 2026 e potrebbero raggiungere i 10 miliardi annui dal 2027. Questi costi rischiano di penalizzare sempre più la modalità più virtuosa sotto il profilo della sostenibilità, favorendo il ritorno delle merci sulla strada. Alis ribadisce che le risorse che provengono dal mare devono tornare al mare, per finanziare il rinnovo delle flotte, le nuove tecnologie e l'intermodalità. Il nostro impegno per un sistema di trasporti sempre più efficiente e integrato si concretizza anche attraverso collaborazioni strategiche, come la convenzione siglata con Trenitalia, che prevede importanti agevolazioni sui treni regionali e ad alta velocità per le imprese associate e i loro dipendenti, con l'obiettivo di promuovere una mobilità passeggeri sempre più moderna e sostenibile".

"Con grandissimo piacere abbiamo dato il benvenuto a nove nuovi Soci consiglieri, - ha continuato - espressione di settori differenti, che arricchiscono ulteriormente il nostro network associativo. Entrano a far parte di Alis Corridor IQ, piattaforma digitale per il coordinamento dei flussi logistici e delle operazioni di commercio internazionale; Eav – Ente Autonomo Volturno, attivo nel trasporto pubblico ferroviario e automobilistico e nella gestione della rete ferroviaria campana; Gruppo Astra, operante nella gestione tecnologica e organizzativa dei servizi di supporto alle imprese; Kairos Gestioni, società specializzata nella consulenza finanziaria e nella gestione dei crediti e debiti aziendali; Kinto Italia, Società Benefit del Gruppo Toyota attiva nel noleggio a lungo termine e nella mobilità sostenibile; Komma, società svizzera impegnata nello sviluppo di veicoli ecosostenibili per la mobilità urbana e il trasporto merci; Marinedì, gruppo italiano specializzato nella gestione e nello sviluppo di porti turistici; Multitrax, azienda attiva nell'importazione, vendita e noleggio di rimorchi e semirimorchi; e Onward, Società Benefit specializzata nella consulenza strategica per le imprese. Queste adesioni confermano la capacità di Alis di collegare realtà trasversali, favorendo sinergie e opportunità di crescita". "Ci prepariamo infine a un appuntamento particolarmente significativo: il prossimo 9 dicembre celebreremo i dieci anni di Alis con la nostra Assemblea Generale al Teatro San Carlo di Napoli. Sarà l'occasione per ripercorrere il cammino compiuto dal 2016, riconoscere il contributo determinante dei nostri Soci e confrontarci con istituzioni e imprese sulle sfide future del settore. Un traguardo che testimonia la forza di una rete imprenditoriale capace di crescere, investire e generare valore per il Paese, e che rappresenta soprattutto un nuovo punto di partenza per il futuro della nostra Associazione", ha concluso Guido Grimaldi. L'Assemblea Generale di Alis, in programma nella mattinata di mercoledì 9 dicembre al Teatro di San Carlo di Napoli, sarà un'occasione importante per celebrare il decennale dell'Associazione e raccontare il percorso di crescita e sviluppo di un progetto nato dieci anni fa dall'intuizione e dalla visione di Emanuele e Guido Grimaldi.

PUBBLICAZIONE: Milanofinanza.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3048.00
REACH: 228486
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 6945985.36
AUTORE: Nicola Capuzzo
URL: www.milanofinanza.it
> 20 novembre 2026 alle ore 3:00
> Versione Online

Terre rare a Marghera



Primo hub europeo di stoccaggio delle materie prime critiche. Sfrutta una rete logistica che unisce Verona, Trieste e Ravenna. Cosa cambia per porti e ferrovie

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

Porto Marghera sarà il fulcro del primo hub europeo di stoccaggio strategico delle materie prime critiche. Il via libera della Commissione europea al progetto italiano è stato annunciato dal ministro delle Imprese Adolfo Urso al Forum delle materie prime di Milano, dopo mesi di confronto con Bruxelles che a giugno avevano portato il vicepresidente esecutivo Stéphane Séjourné in visita a Marghera e all'Interporto di Verona. Il progetto, ideato dal Mimit con Cassa Depositi e Prestiti e sviluppato insieme ai Paesi Bassi, assegna all'Italia la guida di un sistema con un obiettivo preciso: garantire all'industria europea materiali indispensabili anche in caso di crisi geopolitiche o di interruzione delle forniture. In concreto l'hub funzionerà come una riserva strategica, sul modello di quanto avviene da decenni per petrolio e gas: scorte accumulate in tempi normali e rese disponibili alle imprese quando i flussi si bloccano. Si partirà da terre rare e tungsteno, essenziali per automotive, elettronica, aerospazio e difesa e oggi importati in larga parte da pochissimi fornitori, Cina in testa. La cornice è il Critical Raw Materials Act, il regolamento Ue in vigore dal maggio 2024 che punta a ridurre la dipendenza europea dall'estero, e per Bruxelles la scelta di oggi è anche un segnale politico: il primo tassello concreto di una strategia rimasta finora soprattutto sulla carta. La chiave per capire cosa cambia sul piano dei trasporti è che Marghera non lavorerà da sola. Il progetto la colloca al centro di una rete integrata di porti, interporti e aree industriali del Nord-Est in cui ogni nodo ha un compito: il Quadrante Europa di Verona come snodo gomma-ferro verso le grandi direttrici continentali, a partire dal Brennero; Trieste come porta d'accesso ai mercati dell'Europa centrale e orientale; Ravenna per la movimentazione delle rinfuse, sua specializzazione storica. La rete potrebbe estendersi anche a infrastrutture private, come la miniera di dolomia di Tassullo in Val di Non. Per lo scalo veneziano questo significa nuovi traffici di merci ad alto valore, che richiedono banchine dedicate, magazzini sicuri e procedure specifiche, visto che diversi di questi materiali sono reattivi o vanno conservati in condizioni controllate. Significa anche più treni merci e un'intermodalità più stretta tra porto e interporti, perché una riserva strategica ha senso solo se può raggiungere rapidamente gli stabilimenti di tutta Europa. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale

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

del Mare Adriatico settentrionale, Matteo Gasparato, ha ricordato che Marghera dispone già di aree, infrastrutture e competenze, sottolineando il peso strategico della collaborazione tra i porti dell'Alto Adriatico e dei collegamenti con i nodi logistici nazionali. Per Venezia e il Veneto, però, la posta in gioco va oltre il magazzino. L'area conta oltre 1.400 imprese e 15 miliardi di euro di valore della produzione, e l'ambizione è che lo stoccaggio diventi una calamita per investimenti in lavorazione, raffinazione e riciclo, con la Zona logistica semplificata tra gli strumenti per attirare nuovi insediamenti. Non a caso il sindaco Simone Venturini avverte che «Porto Marghera non può limitarsi a diventare un grande deposito di materie prime strategiche», mentre l'assessore regionale Massimo Bitonci parla di «risultato storico» e vede nelle fasi successive della filiera il vero valore aggiunto, anche in termini di occupazione qualificata. «Ora serve l'impegno di tutti per trasformarlo in un grande volano produttivo» è l'appello di Urso. Restano da definire tempi, investimenti e dimensioni dell'impianto, ma la direzione è tracciata.

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA

PUBBLICAZIONE: Il Sole 24 Ore
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €35250.00
REACH: 679000
AUTORE: Alessandro Mastromatteo Benedetto S...
PAGINA: 38
SUPERFICE: 15.00 %
> 20 novembre 2026 alle ore 0:00



Lettere di vettura digitali per monitorare il trasporto

Logistica

Da luglio la condivisione delle informazioni sarà ampliata alle autorità

La procedura certificherà l'affidamento delle merci per la consegna al destinatario

Alessandro Mastromatteo
Benedetto Santacroce

Lettere di vettura elettroniche – (Lve) destinate a rivoluzionare la logistica: tempistiche di compilazione e controllo, errori, smarrimento di documenti e contestazioni verranno ridotti grazie alla piena disponibilità di prove, certe e tracciabili, relativamente agli attori intervenuti e alle attività da questi svolte. Saranno infatti digitalizzati e condivisi dati e informazioni in ambito trasporti nazionali, anche ai fini della responsabilità civile, avvalendosi di piattaforme collegate al sistema europeo eFTI.

Nell'ambito dei servizi di trasporto di merci per conto terzi, effettuati su strada nel territorio nazionale, l'articolo 5 del decreto-legge n. 193 del 2026 (si veda «Il Sole 24 Ore» del 22 ottobre), in vigore dallo scorso 24 ottobre, introduce la condivisione dei dati in formato digitale tra i soggetti della filiera del trasporto, rendendoli disponibili in tale forma dal prossimo 9 luglio 2027 anche alle autorità e agli organi di controllo di cui all'articolo 12 del Codice della strada, e quindi Polizia stradale, Carabinieri, Guardia di finanza, Polizie locali e, per le rispettive competenze, ministero Infrastrutture, Anas e Ansfisa. Come precisato dalla relazione tecnica al decreto, non vengono comunque introdotti nuovi obblighi informativi, ma si digitalizzano solamente dati e documenti già richiesti, con oneri per i soli operatori e senza nuove piattaforme pubbliche.

La lettera di vettura nei fatti è il documento contrattuale che accompagna le merci, certificandone l'affidamento ad un vettore per il trasporto al destinatario. Riguarda quindi essenzialmente il contratto di trasporto tra mittente e vettore, e viene sottoscritto dal destinatario solo in qualità di beneficiario della consegna.

La lettera di vettura elettronica, allo stesso modo, comprende indicazioni, dichiarazioni e documenti che il mittente deve fornire al vettore ai sensi dell'articolo 1683 del Codice civile, e quindi destinatario, luogo di destinazione, natura, peso, quantità e numero delle cose. Inoltre, vanno comunicati, ove applicabili alla specifica operazione di trasporto, gli elementi della lettera di vettura elencati all'articolo 6 della Convenzione Cmr, quali ad esempio luogo, data di compilazione e spese relative al trasporto, oltre alle informazioni che attestano un trasporto combinato che unisce un breve tratto stradale, iniziale o finale, ad un percorso principale su ferrovia, via navigabile o mare di cui all'articolo 3 del decreto ministeriale del 15 febbraio 2001. Infine, tra i dati possono essere ricompresi quelli relativi alle merci pericolose di cui al decreto legislativo n. 35

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

PUBBLICAZIONE: Il Sole 24 Ore
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €35250.00
REACH: 679000
AUTORE: Alessandro Mastromatteo Benedetto S...
PAGINA: 38
SUPERFICE: 15.00 %
> 20 novembre 2026 alle ore 0:00



del 2010 attestati da documento di trasporto Adr e dalle relative istruzioni scritte. Il documento di trasporto (Ddt) a valenza fiscale, di cui al decreto 472 del 1996, non è invece richiamato: riguarda infatti il rapporto tra cedente e cessionario, non il contratto di trasporto di cui alla lettera di vettura elettronica. I dati però in gran parte coincidono, e quindi il coordinamento andrà chiarito dai decreti attuativi: il Ddt non è sostituito né modificato dalla lettera di vettura elettronica: tuttavia l'impatto è sul piano dell'interoperabilità perché i dati del Ddt potranno confluire nelle piattaforme eFTI.

I dati sono acquisiti, conservati, condivisi e resi disponibili tramite piattaforme eFTI del Regolamento (UE) 2020/1056, sistemi certificati da organismi accreditati, oppure piattaforme digitali interoperabili, che garantiscono la riferibilità univoca dei dati all'operazione. Ai controlli si accede con un collegamento univoco, ad esempio un codice QR. I costi restano a carico di operatori e fornitori privati.

Dal 9 luglio 2027, in linea con il Regolamento eFTI, gli organi di controllo dovranno accettare le informazioni rese disponibili in digitale. Entro 60 giorni il ministero delle Infrastrutture, di concerto con il ministero dell'Economia, adotterà i decreti su specifiche tecniche, interoperabilità, conservazione e accesso delle autorità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PUBBLICAZIONE: Sette
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €16068.00
REACH: 1734000
AUTORE: LEONARD BERBERI
PAGINA: 25
SUPERFICE: 26.00 %
> 20 novembre 2026 alle ore 0:00



CORRIERE HIT

LEONARD BERBERI

I principali porti di trasporto merci sono in Asia

La Cina e Singapore muovono il mondo. In testa Shanghai, in Europa (12ª) c'è Rotterdam

1 Shanghai	55,1
2 Singapore	44,7
3 Ningbo-Zhoushan	43,9
4 Shenzhen	35,4
5 Qingdao	32,9
6 Guangzhou	28,1
7 Busan	24,9
8 Tianjin	24
9 Dubai	15,6
10 Port Klang	15,1

(in milioni di Teu, container da 20 piedi)

L'Asia si trova al centro del trasporto marittimo globale di container, con **i suoi principali porti che collegano i centri manifatturieri** della regione ai mercati di tutto il mondo.
La classifica di Lloyd's List, basata sul traffico movimentato nel 2025, misura i volumi in Teu, l'unità di misura standard per il trasporto marittimo (un container da 20 piedi equivale a un Teu, pari a 14 tonnellate). Nel 2025 **Shanghai ha mantenuto la sua posizione di porto di container più trafficato** al mondo per il 16° anno consecutivo con 55,1 milioni di Teu. Oltre dieci in più di Singapore (44,7) e di Ningbo-Zhoushan, sempre in Cina (43,9). Al quarto posto Shenzhen (35,4) che supera le altre cinesi Qingdao (32,9) e Guangzhou (28,1).
Al settimo posto la sudcoreana Busan (24,9) e di nuovo una cinese, Tianjin (24). **Chiudono la top ten Dubai (15,6) e Port Klang, in Malaysia (15,1).**
Per trovare il primo porto europeo bisogna scendere al 12° gradino dove si trova Rotterdam con 14,2 milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PUBBLICAZIONE: MF (ITA)
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €2190.00
REACH: 98970
AUTORE: N.D.
PAGINA: 19
SUPERFICE: 3.00 %
> 20 novembre 2026 alle ore 0:00



DA BRIVIO&VIGANÒ MINIBOND DA 12 MLN

■ Il gruppo Brivio & Viganò (B&V Logistics) ha chiuso la sua prima emissione obbligazionaria del valore di 12 milioni e durata di sette anni, interamente sottoscritta da Cassa Depositi e Prestiti. In tal modo diversifica le proprie fonti di finanziamento affiancando strumenti di mercato alternativi ai tradizionali canali bancari. Le risorse raccolte saranno destinate al rinnovo e all'ammodernamento degli asset aziendali. In particolare, gli investimenti interesseranno asset fondamentali per le attività del gruppo, dalla flotta alle infrastrutture operative, con l'obiettivo di accompagnare l'evoluzione tecnologica e migliorare l'efficienza e le prestazioni ambientali.

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

PUBBLICAZIONE: MF (ITA)
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €3650.00
REACH: 98970
AUTORE: N.D.
PAGINA: 19
SUPERFICE: 5.00 %
> 20 novembre 2026 alle ore 0:00



Nova Marine al 25% nel Terminal Nord a Ravenna

Sider Navi srl, sub holding italiana del gruppo armatoriale Nova Marine Carriers di Lugano, ha acquisito il 25% di Terminal Nord spa, operatore terminalistico del gruppo Sapir nel porto di Ravenna. L'operazione nasce da una visione industriale condivisa: offrire alla clientela soluzioni logistiche sempre più integrate tra trasporto marittimo e attività portuali, sostenendo la crescita e la competitività dello scalo. Sapir continuerà a garantire solidità infrastrutturale e gestione operativa, amministrativa e istituzionale, mentre Nova Marine porterà il proprio know-how internazionale nello shipping e coordinerà lo sviluppo commerciale del terminal. Per Riccardo Sabadini, presidente di Terminal Nord e Sapir, si tratta di «un'alleanza industriale che guarda al futuro del Porto di Ravenna». Vincenzo Romeo, ad di Nova Marine Carriers, parla di «un tassello strategico fondamentale» e mette a disposizione rete globale, flotta ed esperienza nelle rinfuse. (riproduzione riservata)

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

PUBBLICAZIONE: MF (ITA)
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €4380.00
REACH: 98970
AUTORE: N.D.
PAGINA: 19
SUPERFICE: 6.00 %
> 20 novembre 2026 alle ore 0:00

MF SHIPPING & LOGISTICA

■ Viking Holdings ha continua ad allungare con Fincantieri il proprio orderbook di nuove costruzioni navali guardando ben oltre il prossimo decennio. Nel resoconto sui conti del terzo trimestre 2026 la compagnia crocieristica quotata al Nyse ha reso noto di aver sottoscritto, dopo la pubblicazione dei risultati del secondo trimestre, accordi di opzione per dieci ulteriori navi fluviali e quattro nuove unità oceaniche. Per le quattro navi da crociera oceaniche la data di esercizio è invece fissata a dicembre 2027: due verrebbero consegnate nel 2035 e due nel 2036. Il comunicato non indica i cantieri coinvolti, ma le unità oceaniche della compagnia sono storicamente affidate a Fincantieri.



Tutti i diritti riservati

IL SECOLO XIX

PUBBLICAZIONE: Il Secolo XIX
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €21640.00
REACH: 217000
AUTORE: Daniele Izzo
PAGINA: 5
SUPERFICE: 20.00 %

> 20 novembre 2026 alle ore 0:00



«L'intermodalità è un volano Vale quasi 9 miliardi di euro»

Catani (Gnv): «Avanti con il piano per il rinnovo della flotta»

Daniele Izzo / GENOVA

Un minore impatto sull'ambiente. Più sicurezza per persone e merci. E anche una riduzione della congestione stradale. Matteo Catani, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci, non ha dubbi nell'indicare alcuni benefici del trasporto via mare. «È un vero volano di economia, crescita e benessere per le comunità», ha sottolineato durante il confronto *"Connecting the Land and The Sea: Passenger Transport across the Mediterranean"* al Best di Genova.

L'intermodalità e i trasporti sono stati i due temi al centro dell'incontro, strettamente legati tra loro. «Ogni anno GNV trasporta circa 5 milioni di metri lineari di merci e 2,5 milioni di passeggeri – ha aggiunto Catani –. Nel primo caso, il controvalore generato ammonta a 8 miliardi di euro; nel secondo, l'impatto economico originato dai viaggiatori nelle destinazioni raggiunge gli 800 milioni». Numeri che danno la misura del peso del trasporto marittimo e che si accompagnano al rinnovo della flotta della compagnia, con 1,3 miliardi di euro per otto unità. «Quattro sono già operative, altrettante entreranno in servizio nell'arco di due anni e mezzo».

Perché il potenziale si traduca in maggiore efficienza, però, è necessario che anche le infrastrutture a terra siano all'altezza. Ed è su quest'altro filone che si è concentrata una seconda parte del confronto. I relatori hanno disegnato idealmente un triangolo tra il porto, l'aeroporto Cristoforo Colombo e la stazione ferroviaria di Genova Piazza Principe. Anche se, ha ricordato ancora Catani, per il traffico dei traghetti resta prioritaria anche «la connessione con la rete stradale e la mobilità urbana».

Alberto Minoia, presidente e amministratore delegato di Stazioni Marittime, ha portato a sostegno dello sviluppo dell'intermodalità una serie di dati: il 41% dei crocieristi arriva a Genova con l'auto privata; un altro 41% utilizza i bus organizzati dalle compagnie; il 10% arriva in taxi dall'aeroporto e il restante 8% in treno. «Spostare traffico dalla gomma alla ferrovia non significa soltanto dare meno fastidio alla città, ma offrire alle persone un modo più comodo e confortevole di viaggiare», ha osservato.

Un primo passo concreto è stato realizzato con il progetto della piastra di collegamento tra la stazione ferroviaria di Genova Principe e quella marittima, sostenuta da un finanziamento di 5 milioni di euro e ormai vicina al completamento. L'obiettivo è renderla operativa all'inizio della primavera, consentendo ai passeggeri di «passare dai vagoni alla nave in poco più di cinque minuti». La prospettiva indicata da Minoia per il progetto, che potrebbe portare anche alla nuova denominazione «Genova Principe Marittima», è «far crescere sensibilmente la quota di passeggeri che scelgono il treno, puntando al 20% e risparmiando, secondo le stime, circa 250 auto per nave».

La partita dell'intermodalità, però, si gioca anche su altri fronti. L'altro lato del triangolo, accanto al porto e alla ferrovia, è l'aeroporto. Francesco D'Amico, direttore dello scalo genovese, ha invitato a riflettere su quella fetta di crocieristi che raggiungono le banchine in autobus, magari «provenendo da altri hub italiani». Per l'assessore regionale allo Sviluppo economico Alessio Piana resta inoltre da valorizzare il progetto dell'autostrada del mare tra Carrara e la Francia, «pensato per alleggerire la rete stradale ligure».

A tirare il filo rosso degli interventi è stato Nicolò Berghinz dell'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, che ha indicato nell'intermodalità il driver dei prossimi anni. «Sia per i benefici ambientali sia per la competitività economica – ha concluso –. Ed è per questo che bisognerà investire ancora di più nella formazione». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SECOLO XIX

PUBBLICAZIONE: Il Secolo XIX
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €21640.00
REACH: 217000
AUTORE: Daniele Izzo
PAGINA: 5
SUPERFICE: 20.00 %

> 20 novembre 2026 alle ore 0:00



Matteo Catani

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

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €9511.19
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 19 novembre 2026 alle ore 12:45
> Versione Online

Guardia costiera sequestra due tonnellate di cozze avariate



La guardia costiera di Genova ha sequestrato in un polo logistico dell'hinterland milanese una partita di due tonnellate di cozze avariate provenienti dalla Spagna e destinate ad impianti in provincia di Napoli.

I mitili erano custoditi in un luogo non refrigerato che aveva alterato la vitalità degli esemplari conservati a una temperatura superiore ai 14 gradi a dispetto dei 6 massimi consentiti.

Su disposizione dell'autorità sanitaria di Milano gli esemplari sono stati avviati alla distruzione ed a carico del legale rappresentante dell'azienda logistica è stata elevata una sanzione di duemila euro per inosservanze delle procedure obbligatorie per garantire la sicurezza alimentare.

Durante i controlli eseguiti presso ulteriori attività commerciali all'ingrosso e al dettaglio, condotti in Liguria, Lombardia, Emilia Romagna e Piemonte sono state sequestrati ingenti quantitativi di prodotti ittici scaduti non smaltiti secondo le procedure previste dalla legge, con rilevanti sanzioni a carico dei trasgressori.

Il titolare di un esercizio commerciale etnico di Pavia è stato denunciato a piede libero per commercio di prodotti ittici congelati in evidente cattivo stato di conservazione.

Nel corso dei controlli sulla filiera commerciale gli ispettori pesca della guardia costiera hanno eseguito 131 ispezioni elevando sanzioni per un importo complessivo di oltre 73mila euro e sottoponendo a sequestro circa 2,5 tonnellate di prodotti ittici.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €27974.08
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE:
URL: teleborsa.ansa.it
> 19 novembre 2026 alle ore 13:02
> Versione Online

Maurelli, Unicredit e MCC sottoscrivono minibond da 3 milioni con garanzia SACE



(Teleborsa) – Il gruppo Maurelli, arrivo nel settore dei trasporti e della logistica, tra i principali distributori indipendenti italiani di ricambi per veicoli industriali, ha emesso minibond da 3 milioni di euro della durata di cinque anni finalizzato all' acquisizione del 75% di Car Service Management 360 (CSM 360) , società specializzata nella gestione delle flotte aziendali e proprietaria di una piattaforma software dedicata.

Il titolo è stato sottoscritto in misura paritetica da UniCredit , che ha agito anche come arranger, e Mediocredito Centrale (MCC) , e beneficia della garanzia SACE

L'operazione si inserisce nella strategia di innovazione e digitalizzazione del gruppo napoletano, che potrà così integrare la piattaforma software di CSM 360, già sviluppata e funzionale alle proprie esigenze operative, accelerando così il processo di trasformazione digitale ed estendendo il proprio raggio d'azione oltre il perimetro tradizionale della distribuzione dei ricambi. CSM 360 si occupa infatti della gestione dei parchi di veicoli utilizzati dalle aziende – camion, furgoni, auto e altri mezzi – mettendo a disposizione una piattaforma digitale che supporta l'organizzazione dei servizi legati alla loro vita operativa.

L'integrazione, oltre a generare ricavi aggiuntivi , amplierà la clientela nel settore delle flotte e aggiungerà competenze specialistiche all'interno del gruppo. Le persone di CSM 360, infatti, restano un asset centrale del progetto, e i soci operativi rimangono nella compagine con il 25%, a garanzia di continuità.

“La logistica è parte integrante della competitività del sistema produttivo: quando un mezzo si ferma, il costo non riguarda soltanto la riparazione, ma investe tempi, produttività e continuità dell'attività. Sta attraversando una fase di evoluzione. L'investimento di Maurelli si inserisce in questa trasformazione con un progetto che amplia il perimetro dell'attività e apre nuove opportunità di sviluppo di un segmento strategico per il sistema produttivo italiano. L'emissione conferma così il ruolo della finanza alternativa come leva per accompagnare acquisizioni e investimenti delle

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

imprese, affiancando al credito tradizionale strumenti destinati a sostenere percorsi di crescita di medio-lungo periodo", dichiara Ferdinando Natali , Regional Manager Sud UniCredit.

"Con questa operazione sosteniamo un'importante realtà del Mezzogiorno nella realizzazione dei propri progetti di investimento, e quindi di crescita. Il valore aggiunto di iniziative di questo tipo risiede proprio nella capacità di utilizzare strumenti di finanza alternativa e innovativa che ben si sposano con i tradizionali canali di finanziamento, offrendo soluzioni efficaci e complementari a supporto dello sviluppo aziendale", ha aggiunto Giovanni Castello , Responsabile Customer acquisition & development di Mediocredito Centrale

"Sostenere i progetti di crescita delle imprese italiane significa accompagnarle negli investimenti che ne rafforzano la competitività e la capacità di innovare. L'operazione realizzata da Maurelli, importante realtà imprenditoriale del Mezzogiorno, rappresenta un esempio concreto di come, grazie alla collaborazione con il sistema bancario, sia possibile sostenere percorsi di trasformazione digitale e innovazione tecnologica, favorendo l'adozione di soluzioni capaci di migliorare l'efficienza operativa e creare nuove opportunità di sviluppo. Con le nostre garanzie, continuiamo a essere al fianco delle imprese che investono per crescere e generare valore sul territorio", ha dichiarato Gianluca Amero , Regional Director Sud di Sace.

"Con CSM 360 allarghiamo il raggio d'azione: alla distribuzione dei ricambi affianchiamo una presenza diretta nella gestione dei veicoli utilizzati dalle aziende. Significa poter seguire più da vicino le esigenze dei clienti, dalla disponibilità dei componenti ai servizi legati all'utilizzo dei mezzi, valorizzando la presenza capillare che abbiamo costruito in Italia. Un passaggio importante per lo sviluppo e per rafforzare la capacità di offrire soluzioni più complete al mercato", commenta Giacomo Maurelli , presidente Maurelli Holding.

L'acquisizione si inserisce in una fase di forte cambiamento per Maurelli . Da gennaio 2026, con l'operazione di scissione con scorporo di Maurelli Distribuzione, oggi Maurelli Holding, tutte le attività operative sono confluite in Maurelli S.p.A. Per il 2026 Maurelli punta così a circa 200 milioni di euro di ricavi, rispetto ai circa 114 milioni del 2025. Le proiezioni indicano ricavi in aumento fino a circa 270 milioni nel 2029. A crescere dovrebbe essere anche la redditività: l'Ebitda è atteso in aumento da circa 9 milioni nel 2026 fino a circa 21 milioni nel 2029.

PUBBLICAZIONE: aircargoitaly.com
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 4440.98
AVE: €1.08
AUTORE:
REACH: 146
URL: www.aircargoitaly.com
> 19 novembre 2026 alle ore 21:11
> Versione Online

Phse sbarca anche in Francia e Svizzera rilevando Crisago Nuclear Medicine Srl



Acquisita la società torinese e la controllata Crisago Logistique Sas, di Lione, specialiste della logistica dei radiofarmaci La campagna acquisti di Phse prosegue con una operazione in Italia, che permetterà però al gruppo della logistica farmaceutica di allargare il suo raggio d'azione anche a Francia e Svizzera.

Target del nuovo shopping, completato lo scorso 16 novembre, sono state Crisago Nuclear Medicine Srl, realtà torinese specialista della logistica dei radiofarmaci, e la sua controllata francese Crisago Logistique Sas.

Con l'operazione, Phse arriva a disporre della più grande flotta proprietaria d'Europa dedicata al trasporto su strada per la medicina nucleare, con circa 250 veicoli specializzati, potendo garantire – spiega – "una copertura più capillare dell'Europa centrale e centro-occidentale".

"Con Crisago Nuclear Medicine e Crisago Logistique – ha dichiarato il presidente esecutivo del gruppo Eddy De Vita – compiamo un passo decisivo nel nostro percorso di crescita: entriamo in un mercato nuovo per Phse e completiamo la nostra presenza in Europa centrale, ampliando la rete europea certificata Gdp-compliant per la distribuzione di prodotti di medicina nucleare e life sciences & healthcare, via terra e via aerea, in tutto il mondo".

A seguito della acquisizione, ha aggiunto, il gruppo "potrà proseguire il percorso di investimenti avviato già da diversi anni, per garantire ai propri clienti i massimi standard di efficienza, qualità e puntualità del servizio e di contenimento dell'impatto ambientale".

Attiva dal 1993 nel trasporto di farmaci radioattivi e radionuclidi verso reparti di medicina nucleare e cliniche specializzate in Italia e in Europa, Crisago dal 2005 è presente anche a Lione, per servire direttamente il mercato francese e svizzero.

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

PUBBLICAZIONE: aircargoitaly.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.08
REACH: 146
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 4440.98
AUTORE:
URL: www.aircargoitaly.com
> 19 novembre 2026 alle ore 21:11
> Versione Online

Le due società, aggiunge Phse, “manterranno piena autonomia gestionale e operativa, sotto la guida dell’attuale management, confermato nei rispettivi ruoli”.

Con 46 hub farmaceutici e presidi logistici nel mondo, circa 1.000 dipendenti e una flotta di oltre 800 veicoli specializzati a temperatura controllata, Phse prevede di chiudere il 2026 con ricavi pro-forma pari a circa 170 milioni di euro, considerando le acquisizioni realizzate nel corso dell’anno.

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

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €24.07
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 19 novembre 2026 alle ore 17:25
> Versione Online

Polo logistico a Roma sulle ex Officine Romanazzi



Foto: Prologis

Il 19 novembre 2026 Prologis e Gse Italia hanno presentato a Roma Tor Cervara DC1, il centro logistico sviluppato da Prologis e realizzato da Gse Italia come contraente generale. L'immobile, di oltre 10mila metri quadrati, sorge nel quadrante orientale della Capitale, sull'area delle ex Officine Romanazzi, ed è già interamente locato a InPost, attiva nei servizi di consegna, e a Cati, che distribuisce ricambi per il settore automotive. L'edificio si trova all'interno del Grande Raccordo Anulare, su un'area complessiva di circa 35mila metri quadrati che comprende viabilità interna, parcheggi e aree verdi. Una parte di circa 750 metri quadrati è destinata a uffici e spazi comuni. Il centro è configurato per il cross-dock, con lo smistamento delle merci dai mezzi in arrivo a quelli impiegati nella distribuzione dell'ultimo chilometro.

Gse Italia ha ottenuto per l'edificio la certificazione ambientale Leed Gold. Nel cantiere è stata riutilizzata la quasi totalità dei materiali provenienti dalle demolizioni ed è stato impiegato calcestruzzo a basso impatto ambientale. La dotazione comprende pompe di calore ad alta efficienza, un sistema di gestione dell'energia (Bms) e un impianto fotovoltaico, mentre uffici e spazi comuni sfruttano l'illuminazione naturale e sono progettati per l'efficienza acustica.

Il completamento di questo impianto rientra nel percorso di consolidamento di Gse Italia nel Lazio, dove il contraente generale ha aperto un nuovo ufficio nel centro di Roma e ha inserito professionalità provenienti dal territorio. Al progetto si affianca un intervento di street art promosso da Prologis nell'ambito della filosofia Parklife, che mira a integrare i parchi logistici nel contesto in cui sorgono. A Tor Cervara prende la forma di Macchine Volanti, progetto ideato e diretto artisticamente da Ale Senso, che ha coinvolto otto artisti internazionali.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

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

CONTENUTI SPONSORIZZATI

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 7472.90
AVE: €3.55
AUTORE:
REACH: 245
URL: www.supplychainitaly.it
> 19 novembre 2026 alle ore 13:59
> Versione Online

Global Trading punta sull'integrazione dei flussi con Sigep Logistics



La collaborazione con GEP Informatica trasforma il nuovo magazzino in una piattaforma logistica integrata e condivisa di Redazione SUPPLY CHAIN ITALY

19 Novembre 2026

In un magazzino che cresce in complessità, la gestione dipende dall'integrazione dei processi più che dall'efficienza delle singole attività. Nel magazzino di Global Trading, tre tipologie di conservazione, due canali di distribuzione e due modalità di consegna concentrano questa complessità. Nata a Parma nel 1992, l'azienda importa e distribuisce prodotti alimentari multietnici e cosmetici, rifornisce i punti vendita diretti a marchio Hello! Food Store e serve clienti in tutta Italia con mezzi propri e corrieri esterni.

Con l'ampliamento della sede, Global Trading ha riprogettato insieme a GEP Informatica i flussi logistici e introdotto il WMS SIGEP Logistics , che collega in un unico flusso le attività dal ricevimento della merce alla verifica del carico prima della partenza.

La crescita del magazzino richiedeVA nuove logiche organizzative

Nella sede precedente, la documentazione cartacea e l'assenza di ubicazioni codificate affidavano il raccordo tra le fasi alla competenza degli operatori, che conoscevano la posizione della merce e la sequenza delle attività. Un modello organizzativo di questo tipo resta sostenibile finché spazi e flussi mantengono caratteristiche note.

Il trasferimento richiedeva di ridefinire i criteri di stoccaggio, i percorsi di prelievo e la preparazione degli ordini, rendendo necessaria una base informativa comune alle diverse fasi.

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

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.55
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 19 novembre 2026 alle ore 13:59
> Versione Online

«Nel vecchio magazzino conoscevamo la posizione della merce grazie all'esperienza delle persone» ricorda Enrico Tran, responsabile logistica di Global Trading. «Con spazi più grandi, avevamo bisogno che questa conoscenza fosse accessibile a tutti gli operatori e accompagnasse ogni attività, fino al carico dei mezzi.»

La progettazione del nuovo magazzino con GEP

Il progetto ha preso avvio dalla ricostruzione del percorso della merce, dall'ingresso al carico sui mezzi, attraverso incontri e analisi di dettaglio condotti con GEP Informatica, che sviluppa software per la logistica e i trasporti dal 1987. Le modalità operative sono state formalizzate in un documento, e la mappatura degli spazi ha associato aree e ubicazioni alle referenze.

Le regole di collocazione, definite insieme al cliente, hanno trasferito nella configurazione la conoscenza maturata dagli operatori nel lavoro quotidiano: eccezioni, vincoli e criticità che una progettazione costruita sui soli processi teorici rischia di non recepire, e che sono diventati procedure aderenti alla realtà operativa del nuovo magazzino.

sottolinea Benedetta Vezzali, project manager di GEP Informatica. «Il magazzino cambiava mentre lavoravamo al progetto, per questo i test e gli aggiustamenti sul campo sono stati importanti quanto l'analisi iniziale.»

Oggi con SIGEP Logistics , nel nuovo magazzino la merce in ingresso viene registrata e destinata alle ubicazioni definite nel sistema, così che il prelievo, eseguito a terra e in quota su terminali forniti e configurati da GEP, parta da posizioni già registrate. Spezzature raccolte per area e bancali confluiscono poi nell'area di consolidamento, dove l'ordine si ricompone prima della spedizione.

La distribuzione si prepara già in magazzino: il modulo Gestione Viaggi e Fasi raggruppa gli ordini in viaggi programmati considerando destinazioni e volumi. Prima che i bancali lascino il magazzino, Radio Cargo verifica che la merce caricata corrisponda a quella prevista per il viaggio, collocando il controllo nel punto in cui un errore sarebbe più difficile da recuperare.

L'affiancamento operativo nella fase di avvio

L'avvio di SIGEP Logistics è stato accompagnato da test con gli utenti, da successivi affinamenti della configurazione e da una fase di hypercare, dedicata all'assistenza intensiva nel primo periodo di utilizzo.

«Per noi è stata fondamentale la fase di hypercare e di supporto nel periodo successivo all'avvio, con il vostro personale presente sul campo e a disposizione durante tutta la giornata» osserva Riccardo Tran, business analyst di Global Trading. «Senza questo affiancamento, integrarci con il nuovo WMS sarebbe stato molto più difficile. Il confronto diretto tra la nostra operatività e i vostri PM durante quella settimana ha dato una spinta decisiva al progetto.»

La verifica sul campo e l'affiancamento nelle prime fasi di utilizzo hanno quindi completato il percorso, trasformando l'introduzione del WMS da implementazione tecnologica a cambiamento organizzativo, sostenuto dalle persone che applicano il sistema.

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

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.55
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 19 novembre 2026 alle ore 13:59
> Versione Online

È questo il valore che l'integrazione dei processi porta a Global Trading: informazioni condivise in un unico sistema, su cui l'azienda può continuare a crescere con continuità di servizio verso i clienti attuali e futuri, lasciando alle persone il governo delle attività.

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

PUBBLICAZIONE: ship2shore.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.97
REACH: 672
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 20438.80
AUTORE:
URL: www.ship2shore.it
> 19 novembre 2026 alle ore 10:44
> Versione Online

Sallaum Logistics apre a Genk un deposito doganale per i veicoli sbarcati ad Anversa



Collegato allo scalo fiammingo dal Canale Alberto, il sito da 57.000 mq è gestito dalla società costituita da Sallaum Lines per la logistica automotive. Potrà ospitare fino a 3.500 mezzi
check_circle Unlimited access to exclusive news, analysis and insights

check_circle Weekly newsletter

check_circle 3 email accounts for each company

125 €

650 €

You may also be interested in

PUBBLICAZIONE: shipmag.it
PAESE: ITA **VISITE MENSILI:** 49602.38
TIPOLOGIA: Web **AUTORE:**
REACH: 1631 **URL:** www.shipmag.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
> 19 novembre 2026 alle ore 11:34
> Versione Online

Gnv punta sul traffico merci tra Algeria ed Europa e potenzia il servizio

Durante un workshop organizzato a Béjaïa con l'agente generale Aflt Maritime, la compagnia del gruppo Msc ha incontrato circa 50 operatori per promuovere il trasporto rotabile lungo la direttrice franco-algerina



Durante un workshop organizzato a Béjaïa con l'agente generale Aflt Maritime, la compagnia del gruppo Msc ha incontrato circa 50 operatori per promuovere il trasporto rotabile lungo la direttrice franco-algerina

Béjaïa – Gnv consolidata la propria presenza nel Nord Africa e punta sul potenziamento delle autostrade del mare tra le due sponde del Mediterraneo. In affiancamento al proprio agente generale per il mercato algerino, Aflt Maritime, l'armatore ha organizzato ieri a Béjaïa l'incontro operativo «Fret en Mouvement – Connecter l'Algérie à l'Europe autrement», un appuntamento pensato per fare il punto sulle opportunità logistiche e sulle esigenze delle filiere produttive impegnate nell'import-export. All'evento hanno preso parte circa 50 rappresentanti tra spedizionieri, aziende e stakeholder locali, confrontandosi sulle potenzialità dei servizi Ro/Pax offerti dalla compagnia per l'imbarco combinato di passeggeri, mezzi pesanti e carichi rotabili. Al centro del confronto si è collocato il collegamento diretto tra lo scalo francese di Sète e il porto algerino di Béjaïa, operato con una navigazione di circa 20 ore. La linea risponde alle necessità di movimentazione di autoarticolati, mezzi industriali, macchinari e impiantistica, intercettando la domanda di comparti chiave come l'edilizia infrastrutturale, l'industria manifatturiera e il settore Oil & Gas.

Secondo quanto evidenziato dai vertici della compagnia, l'area di Béjaïa risulta attualmente sprovvista di servizi traghetto dedicati specificamente al segmento rotabile. In quest'ottica, l'offerta Ro/Pax di Gnv si propone come un'alternativa complementare al trasporto in container, capace di

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

agevolare l'ingresso delle merci europee in Algeria e, parallelamente, di aprire nuovi corridoi distributivi verso l'Europa per le produzioni locali, a partire dal comparto agroalimentare e ortofrutticolo, in linea con i piani governativi di diversificazione dell'export algerino. La strategia dell'armatore si innesta su flussi economici già molto rilevanti. Stando alle rilevazioni della Commissione europea relative al 2025, l'interscambio complessivo tra Unione europea e Algeria ha toccato i 43,4 miliardi di euro, consolidando Bruxelles come primo partner commerciale del Paese nordafricano (con una quota del 49,6% sul totale del commercio estero). Nel dettaglio, l'export comunitario ha raggiunto i 16,9 miliardi di euro (trainato da macchinari, chimica e agroalimentare), a fronte di importazioni dall'Algeria pari a 26,5 miliardi di euro, legate in larga misura al settore energetico e minerario.

Un ruolo di primo piano spetta anche all'Italia, stabilmente sul podio dei principali partner economici di Algeri: secondo i dati Ice, nel 2025 gli scambi bilaterali hanno sfiorato i 13 miliardi di euro, con vendite italiane verso il Paese nordafricano salite a 3,2 miliardi di euro (+13,8% sul 2024) grazie soprattutto alla spinta della meccanica strumentale.

"L'Algeria è un mercato nel quale Gnv ha scelto di investire e nel quale intende continuare a farlo con una prospettiva di lungo periodo. Le relazioni commerciali con l'Europa, e in particolare con Francia e Italia, sono già significative e presentano ulteriori prospettive di sviluppo, anche nel contesto della diversificazione dell'economia algerina. Il collegamento Sète–Béjaïa avvicina le imprese algerine ai mercati europei, facilitando al contempo l'accesso delle aziende europee al mercato algerino. Il dialogo diretto con gli operatori economici e la collaborazione con Aflt Maritime, nostro agente generale in Algeria, sono fondamentali per comprendere le esigenze del territorio e sviluppare servizi sempre più rispondenti alle necessità del mercato", ha dichiarato Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv.

PUBBLICAZIONE: shippingitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €85.10
REACH: 5869
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 178433.94
AUTORE:
URL: www.shippingitaly.it
> 19 novembre 2026 alle ore 16:34
> Versione Online

Impegni ai massimi per la flotta di Saipem che continua a transitare via Hormuz



Navi deep water già al completo per il 2027 e il 2028 e costi extra per logistica e assicurazioni in parte recuperabili dai clienti Dopo un 2026 in cui si sono concentrate diverse attività di manutenzione – in particolare per le unità Saipem 10000 e Santorini – Saipem è pronta ad affrontare un 2027 che si prospetta pieno di impegni per la sua flotta.

È quanto emerso dalla conference call che si è tenuta a margine della pubblicazione dei dati economico-finanziari relativi all'andamento dei primi 9 mesi dell'anno, chiusi dal gruppo di San Donato con ricavi a 11,5 miliardi di euro (+4%), Ebitda adjusted a 1,3 miliardi di euro (+9%) e un utile netto per 210 milioni, nonché con ordini acquisiti per 11,1 miliardi di euro, il 48% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

In particolare ad oggi sono già fissati impieghi per la Saipem 10000, che lavorerà per Eni a Cipro a partire da gennaio 2027, e per la Scarabeo 9, che sarà impegnata in Egitto per Burullus nel primo trimestre 2027, per poi trasferirsi in Suriname per TotalEnergies.

“La nostra flotta di perforazione in acque profonde (deep water drilling) è ormai quasi completamente prenotata per il prossimo anno” ha spiegato l'amministratore delegato Alessandro Puliti, aggiungendo che altri contratti si aggiungeranno probabilmente “entro questo trimestre, o al più tardi nel primo trimestre del prossimo anno”, in particolare se alcuni accordi preliminari raggiunti in Mozambico si trasformeranno in lettere di aggiudicazione. “Vediamo un livello di acquisizione ordini che ha chiaramente il potenziale per mantenere la nostra flotta completamente prenotata per i

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

prossimi anni — oggi abbiamo detto che siamo al completo per il 2027 e il 2028 — ciò che è nella pipeline sosterrà chiaramente il pieno utilizzo della flotta anche nel 2029 e nel 2030".

Sul fronte della redditività, il Cfo Paolo Calcagnini ha tuttavia invitato alla cautela: "Il 2027 si preannuncia migliore in termini di utilizzo e tariffe della flotta deep water […] ma ci sarà ancora qua e là un po' di tempo di inattività (idling time) e questo spiega perché i margini non salgono ancora verso l'area del 40% (la stima per il prossimo anno è infatti del 25%, ndr). Nel 2028, invece, è probabile che vedremo i margini tornare nell'area del 40% e oltre".

Con l'uscita di scena del segmento relativo al drilling in acque basse (e dei relativi jack up), nonché in già nel 2025 di Pioneer e Perro Negro, ad oggi – ha evidenziato Calcagnini – la flotta di perforazione in acque profonde di Saipem è composta da "cinque unità", cui si aggiunge il jack up Perro 4.

Anche per questo, per l'acquisizione di nuovi ordini sarà cruciale la fusione in vista con Subsea7.

"Siamo arrivati a un punto in cui la nostra flotta è pienamente utilizzata e, se vogliamo liberare capacità per fare di più e offrire più giorni-nave ai nostri clienti, è qui che entra in gioco la fusione con Subsea7, perché abbiamo detto più volte che combinando le due flotte saremo in grado di offrire di più ai nostri client" ha evidenziato Calcagnini.

Dalla conference call sono infine emersi dettagli interessanti sulla attività in Medio Oriente di Saipem, che ha svelato di avere potuto portare avanti alcuni progetti in Arabia Saudita, in particolare nel terzo trimestre 2026, "facendo leva sul nostro cantiere Star (ovvero Saipem Taqa Al-Rushaid Fabricators Company Ltd, ndr) a Dammam", riprogrammando alcune consegne su strada ma anche effettuando alcuni transiti nello Stretto di Hormuz.

"Siamo riusciti a effettuare diversi attraversamenti durante l'estate e anche nelle ultime settimane" ha dichiarato Puliti, rimarcando che i transiti hanno riguardato anche "chiatte che trasportavano jacket e parti di infrastrutture offshore costruite al di fuori dello Stretto", cosa che ha permesso alla società di mantenere "un flusso di ricavi molto stabile" dall'area. "Prevediamo altri attraversamenti da qui a fine anno, che saranno gestiti in base alle condizioni prevalenti nello Stretto di Hormuz nel momento in cui saremo pronti a passare in sicurezza" ha quindi aggiunto il Ceo di Saipem.

Le interruzioni causate dal conflitto "hanno generato alcuni costi extra, principalmente legati alla logistica e alle assicurazioni" ma Saipem, ha evidenziato ancora Puliti, "prevede di recuperare una parte di questi costi extra in base all'esito delle trattative commerciali con i clienti".

Gettando infine uno sguardo al futuro, il Ceo ha rimarcato che "l'attività commerciale nella regione rimane solida e l'atteggiamento dei nostri clienti è costruttivo. Finora quest'anno abbiamo registrato una solida acquisizione ordini (order intake) di oltre 3 miliardi di euro nella regione. Ulteriori aggiudicazioni dovrebbero essere firmate nelle prossime settimane". Altre prospettive interessanti, ha aggiunto, continuano ad arrivare inoltre "dall'America Latina e dall'Asia Pacifico".

F.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

PUBBLICAZIONE: shippingitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €85.10
REACH: 5869
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 178433.94
AUTORE:
URL: www.shippingitaly.it
> 19 novembre 2026 alle ore 16:34
> Versione Online

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

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

PUBBLICAZIONE: UominieTrasporti.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 2221
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 67545.01
AUTORE: Deborah Appolloni
URL: www.uominietrasporti.it
> 19 novembre 2026 alle ore 15:34
> Versione Online

Appalti nella logistica, le cooperative rialzano la testa: «Basta zone grigie, servono regole per l'era digitale e il Cigal»

Una nuova disciplina degli appalti digitali, l'attuazione del CIGAL e un patto tra imprese, sindacati e committenza per restituire credibilità alla contract logistics. La cooperazione torna a rivendicare il proprio ruolo nella logistica italiana e lo fa con una proposta unitaria che punta a superare la stagione delle irregolarità, delle inchieste giudiziarie e della progressiva internalizzazione […]



Una nuova disciplina degli appalti digitali, l'attuazione del CIGAL e un patto tra imprese, sindacati e committenza per restituire credibilità alla contract logistics. La cooperazione torna a rivendicare il proprio ruolo nella logistica italiana e lo fa con una proposta unitaria che punta a superare la stagione delle irregolarità, delle inchieste giudiziarie e della progressiva internalizzazione delle attività nei magazzini. Per la prima volta Legacoop Produzione e Servizi, Confcooperative Lavoro e Servizi e AGCI Servizi hanno organizzato insieme un convegno nazionale, ospitato oggi al CNEL, per presentare il position paper Per una contract logistics qualificata, trasparente e competitiva. L'iniziativa, dal titolo La logistica che crea valore, segna il tentativo delle tre Centrali cooperative di rilanciare un modello industriale che negli ultimi anni ha dovuto fare i conti con una profonda crisi reputazionale. Le inchieste della Procura di Milano sulle filiere degli appalti logistici, che hanno coinvolto grandi operatori e portato alla luce contestazioni su irregolarità fiscali, contributive e nella gestione della manodopera, hanno alimentato una crescente diffidenza verso le esternalizzazioni. Un fenomeno che ha contribuito alla crescita delle internalizzazioni, soprattutto nelle attività di magazzino, come documentato anche dai dati presentati da Damiano Frosi, direttore dall'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano: in sette anni i dipendenti diretti nei magazzini sono quasi raddoppiati.

La risposta delle Centrali è netta: non meno outsourcing, ma outsourcing migliore. La cooperazione genuina, sostengono, non può essere confusa con le imprese che utilizzano la forma cooperativa

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

per comprimere il costo del lavoro e aggirare le regole. Occorre invece riconoscere il valore industriale degli appaltatori capaci di organizzare servizi, investire, innovare e assumersi il rischio d'impresa.

Una norma per gli appalti digitali

La proposta più innovativa riguarda l'aggiornamento della disciplina degli appalti alle trasformazioni tecnologiche della logistica. Nei magazzini, sistemi WMS, palmari, scanner, algoritmi, piattaforme condivise e strumenti di tracciamento governano ormai gran parte delle attività. Ma quando queste tecnologie appartengono al committente, il confine tra coordinamento del servizio e direzione effettiva dei lavoratori può diventare molto sottile. Secondo molta giurisprudenza presentata nel corso dell'evento da Giada Benincasa dell'Università di Modena e Reggio Emilia "se un algoritmo assegna direttamente le mansioni, stabilisce i tempi e controlla la produttività del singolo addetto, rischia di svuotare l'autonomia organizzativa dell'appaltatore, trasformando un appalto di servizi in una sostanziale fornitura di manodopera".

Per questo le Centrali chiedono un intervento normativo specifico sugli appalti digitali, che chiarisca quando l'integrazione tecnologica è legittima e quando si configura un'ingerenza nell'organizzazione del lavoro. Servono inoltre regole certe sulla titolarità dei dati, sugli strumenti digitali e sulle responsabilità delle imprese, nel rispetto dello Statuto dei lavoratori.

Cigola, il cruscotto sulla legalità al palo

L'altra richiesta riguarda il Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica (Cigal), istituito dal decreto-legge 73/2025, convertito nella legge 105/2025. Lo strumento dovrebbe consentire alla committenza di verificare la regolarità degli operatori attraverso informazioni già disponibili presso INPS, INAIL, amministrazione finanziaria e organismi ispettivi, rendendo più trasparenti le filiere senza moltiplicare gli adempimenti burocratici. A oltre un anno dall'istituzione, però, il Cigal non è ancora operativo. Manca il decreto interministeriale attuativo, che avrebbe dovuto essere emanato entro settembre 2025. Le Centrali chiedono di sbloccarlo con urgenza, precisando che il cruscotto deve aiutare a individuare le anomalie e orientare i controlli, senza trasformarsi in una certificazione automatica della genuinità degli appalti.

Il CCNL come leva competitiva

Il terzo pilastro è la piena applicazione del Ccnl Logistica, trasporto merci e spedizione, in particolare dell'articolo 42, che disciplina appalti, cambi di appalto e tutele occupazionali.

Per le Centrali il contratto collettivo deve diventare uno strumento di qualificazione delle imprese e non soltanto di regolazione dei rapporti di lavoro. La competizione non può basarsi sulla scelta di contratti meno onerosi o su tariffe incompatibili con salari, sicurezza e investimenti. La posizione si inserisce nel solco dell'Accordo di San Martino, l'intesa quadro raggiunta il 12 novembre scorso tra CGIL, CISL, UIL e tredici associazioni datoriali sulla rappresentanza, gli assetti contrattuali e i salari. L'accordo punta a individuare criteri condivisi per misurare la rappresentatività delle organizzazioni e contrastare il dumping contrattuale, valorizzando i contratti sottoscritti dalle parti comparativamente più rappresentative. Le Centrali chiedono inoltre che i corrispettivi degli appalti tengano conto delle tabelle ministeriali del costo del lavoro, della sicurezza, della tecnologia e di un margine

imprenditoriale sostenibile. Anche la committenza deve assumersi la responsabilità di selezionare fornitori qualificati e riconoscere prezzi coerenti con il rispetto delle regole.

Al Cnel un tavolo permanente sulla logistica

Il convegno, aperto dal presidente del Cnel Renato Brunetta, ha segnato anche l'avvio del Tavolo permanente sulla logistica, proposto dall'Assemblea del Consiglio lo scorso 23 luglio. Il nuovo organismo sarà una sede stabile di confronto tra associazioni datoriali, sindacati e istituzioni, con l'obiettivo di condividere dati, individuare criticità e costruire proposte comuni. Potrà inoltre promuovere un rapporto annuale sul settore.

«La qualità della logistica passa dalla qualificazione delle imprese, dalla responsabilità della committenza e da regole certe che tutelino il lavoro e garantiscano una concorrenza leale. Con questa iniziativa vogliamo avviare un percorso comune di confronto con le organizzazioni firmatarie del contratto collettivo, le istituzioni e gli altri interlocutori della filiera, per individuare soluzioni condivise, valorizzare le imprese virtuose e rafforzare la qualità degli appalti e la competitività del settore», sottolineano le tre Centrali cooperative.

La sfida è dunque ricostruire un rapporto di fiducia tra cooperazione, committenti e lavoratori, dimostrando che l'esternalizzazione può tornare a essere una scelta industriale fondata sulla qualità del servizio e non sul risparmio del costo del lavoro.

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.13
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 19 novembre 2026 alle ore 11:58
> Versione Online

InPost e Cati nel nuovo polo logistico Tor Cervara Dc1 di Prologis



L'immobile, nel quadrante orientale di Roma, è situato all'interno del Grande Raccordo Anulare di
REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY

19 Novembre 2026

InPost e Cati, attivi rispettivamente nei servizi di consegna e nella distribuzione di ricambi per il settore automotive, sono gli inquilini del nuovo polo logistico urbano Tor Cervara Dc1 di Prologis, appena completato.

Situato all'interno del Grande Raccordo Anulare, nel quadrante orientale di Roma, l'immobile si estende su oltre 10.000 metri quadrati sull'area delle ex Officine Romanazzi. La struttura, spiega la stessa Prologis, realizzata dal general contractor Gse e ora interamente locata, è stata progettata per rispondere alle esigenze della distribuzione urbana.

Nel dettaglio, Tor Cervara DC1 si colloca nelle vicinanze di via Tiburtina, dei collegamenti con l'autostrada A24 e la principale rete viaria della capitale. L'edificio, precisa Prologis, offre oltre 10.000 metri quadrati di superficie in un'area complessiva di circa 35.000 metri quadrati, comprensiva di viabilità interna, parcheggi e aree verdi. Sono inoltre presenti circa 750 metri quadrati destinati a uffici e spazi comuni. La struttura, dalla configurazione cross-dock per agevolare lo smistamento delle merci e il trasferimento dai mezzi in ingresso a quelli destinati alla distribuzione dell'ultimo miglio, è stata progettata per ottenere la certificazione Leed® Gold.

“La scelta di Tor Cervara DC1 risponde a una precisa esigenza del nostro modello distributivo: essere sempre più vicini al mercato e ai nostri clienti, in un contesto in cui la velocità e l'affidabilità del servizio fanno la differenza” ha commentato Roberto Rossi, amministratore unico di Cati Spa, secondo il quale l'iniziativa non consiste soltanto nell'avvio di una nuova sede, ma anche in “un investimento nelle condizioni operative che potranno sostenere lo sviluppo futuro del nostro business nell'area romana”.

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

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.13
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 19 novembre 2026 alle ore 11:58
> Versione Online

“L'apertura di questa nuova struttura consolida in modo concreto il nostro presidio strategico nel Centro Italia – ha aggiunto commenta Salvatore Russo, Head of Logistics InPost Italia – una scelta studiata per ottimizzare i flussi di smistamento e accorciare sensibilmente le distanze, garantendo tempi di resa ancora più rapidi e una capillarità operativa senza precedenti su tutto il territorio delle regioni centrali”.

Nell'area romana, caratterizzata da un tasso di vacancy degli edifici logistici comparabili di Classe A intorno all'1,94%, Prologis conta a oggi 29 immobili, per una superficie complessiva di circa 300.000 metri quadrati, con un tasso di occupazione del 99,8%.

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

PUBBLICAZIONE: Informazionimarittime.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €4.97
REACH: 346
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 10537.31
AUTORE:
URL: www.informazionimarittime.com
> 19 novembre 2026 alle ore 14:35
> Versione Online

Workshop GNV in Algeria per sostenere gli scambi commerciali

Secondo la compagnia, nell'area di Béjaïa non risultano attualmente disponibili collegamenti traghetto specificamente dedicati al trasporto di merci rotabili GNV (Gruppo MSC), in collaborazione con il proprio agente generale in Algeria, AFLT MARITIME, conferma il proprio impegno nello sviluppo dei collegamenti marittimi tra Algeria ed Europa, con l'obiettivo di sostenere la crescita degli scambi commerciali e aprire nuove prospettive per le imprese dei due mercati. In questa direzione si inserisce il workshop « Fret en Mouvement – Connecter l'Algérie à l'Europe autrement », che si è svolto a Béjaïa. L'incontro ha riunito circa 50 partecipanti tra imprese, operatori economici e potenziali partner commerciali, offrendo un'occasione di confronto sulle esigenze del mercato e sulle prospettive di sviluppo del trasporto marittimo delle merci.

Nel corso dell'iniziativa, GNV ha presentato i propri servizi e le opportunità offerte dai collegamenti Ro/Pax, che consentono il trasporto combinato di passeggeri, veicoli e merci rotabili. Particolare attenzione è stata dedicata alla tratta Sète–Béjaïa, che può contribuire a rafforzare i flussi commerciali in entrambe le direzioni tra le imprese algerine e i loro omologhi francesi, italiani ed europei, sia in importazione sia in esportazione.

Con una traversata diretta di circa 20 ore tra il porto di Sète, nel sud della Francia, e quello di Béjaïa, il collegamento offre una soluzione di trasporto adatta a camion, veicoli industriali, macchinari e attrezzature. Risponde alle esigenze di diversi settori, tra cui infrastrutture, industria e comparto Oil & Gas.

Secondo GNV, nell'area di Béjaïa non risultano attualmente disponibili collegamenti traghetto specificamente dedicati al trasporto di merci rotabili. Complementare al trasporto containerizzato, questa soluzione potrebbe offrire alle imprese algerine nuove possibilità di accesso ai mercati europei, in particolare per i prodotti agroalimentari e ortofrutticoli, facilitando al contempo l'accesso delle aziende europee al mercato algerino. Un'opportunità in linea con la volontà delle autorità algerine di promuovere lo sviluppo delle esportazioni del Paese.

Queste prospettive si inseriscono in un contesto di relazioni commerciali già significative. Nel 2025 gli scambi di merci tra Unione europea e Algeria hanno raggiunto 43,4 miliardi di euro, confermando l'UE come principale partner commerciale del Paese, con il 49,6% del suo commercio estero. Le esportazioni europee verso l'Algeria si sono attestate a 16,9 miliardi di euro, principalmente composte da macchinari e attrezzature, prodotti chimici e prodotti agroalimentari, mentre le importazioni dall'Algeria hanno raggiunto 26,5 miliardi di euro, costituite prevalentemente da prodotti energetici e minerali (Commissione europea, dati 2025).

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

PUBBLICAZIONE: Informazionimarittime.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 10537.31
AVE: €4.97
AUTORE:
REACH: 346
URL: www.informazionimarittime.com
> 19 novembre 2026 alle ore 14:35
> Versione Online

Anche l'Italia, che figura tra i primi tre partner commerciali dell'Algeria, riveste un ruolo importante nelle relazioni economiche tra i due Paesi. Nel 2025 il valore degli scambi ha raggiunto circa 13 miliardi di euro. Le esportazioni italiane verso l'Algeria si sono attestate a 3,2 miliardi di euro, registrando una crescita del 13,8% rispetto al 2024, trainata in particolare dai settori della meccanica e delle attrezzature industriali (dati ICE Algeri, 2025).

Presente sul mercato algerino dal 2025, con l'avvio dei collegamenti tra Sète e Algeri e tra Sète e Béjaïa, GNV ha progressivamente sviluppato le proprie attività nel Paese e consolidato la collaborazione con AFLT MARITIME, sia per il trasporto passeggeri sia per quello delle merci. «L'Algeria è un mercato nel quale GNV ha scelto di investire e nel quale intende continuare a farlo con una prospettiva di lungo periodo. Le relazioni commerciali con l'Europa, e in particolare con Francia e Italia, sono già significative e presentano ulteriori prospettive di sviluppo, anche nel contesto della diversificazione dell'economia algerina. Il collegamento Sète–Béjaïa avvicina le imprese algerine ai mercati europei, facilitando al contempo l'accesso delle aziende europee al mercato algerino. Il dialogo diretto con gli operatori economici e la collaborazione con AFLT MARITIME, nostro agente generale in Algeria, sono fondamentali per comprendere le esigenze del territorio e sviluppare servizi sempre più rispondenti alle necessità del mercato», ha dichiarato Matteo Catani, amministratore delegato di GNV.

Condividi

Tag gnv

Articoli correlati

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

PUBBLICAZIONE: UominieTrasporti.it
PAESE: ITA **VISITE MENSILI:** 67545.01
TIPOLOGIA: Web **AUTORE:**
REACH: 2221 **URL:** www.uominietrasporti.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
> 19 novembre 2026 alle ore 14:57 > Versione Online

Magazzini di prossimità a ruba: a Roma il nuovo polo Prologis già tutto affittato a InPost e CATI

Non ha fatto in tempo a essere completato che è già interamente occupato. Il nuovo polo logistico Tor Cervara DC1, realizzato da Prologis nel quadrante orientale di Roma, ha trovato subito due utilizzatori: InPost Italia, specializzata nei servizi di consegna, e CATI, attiva nella distribuzione di ricambi automotive. Un risultato che fotografa la crescente domanda di magazzini di prossimità […]



Non ha fatto in tempo a essere completato che è già interamente occupato. Il nuovo polo logistico Tor Cervara DC1, realizzato da Prologis nel quadrante orientale di Roma, ha trovato subito due utilizzatori: InPost Italia, specializzata nei servizi di consegna, e CATI, attiva nella distribuzione di ricambi automotive. Un risultato che fotografa la crescente domanda di magazzini di prossimità nella Capitale, dove la disponibilità di immobili moderni e strategicamente localizzati è ormai estremamente ridotta.

Il nuovo edificio, oltre 10.000 mq di superficie, sorge nell'area delle ex Officine Romanazzi, all'interno del Grande Raccordo Anulare, in una posizione favorevole per raggiungere i principali bacini di consumo. La vicinanza alla Tiburtina, all'autostrada A24 e alla rete viaria urbana ne fa una piattaforma particolarmente adatta alla distribuzione dell'ultimo miglio.

Roma, solo l'1,94% dei magazzini moderni è disponibile

Il dato più significativo riguarda il mercato immobiliare logistico romano. Secondo le rilevazioni del terzo trimestre 2026 riportate da Prologis, nell'area della Greater Rome lo stock complessivo raggiunge 3,86 milioni di mq, ma il tasso di disponibilità degli immobili comparabili di Classe A si ferma all'1,94%. Una scarsità di offerta che rende particolarmente appetibili i magazzini collocati a ridosso della città. Per gli operatori della distribuzione urbana, infatti, la prossimità ai destinatari è diventata un fattore competitivo: significa ridurre le percorrenze, ottimizzare i giri di consegna, aumentare la frequenza dei rifornimenti e migliorare la produttività dei mezzi. In una metropoli estesa e congestionata come Roma, disporre di piattaforme all'interno del Raccordo permette inoltre di

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

organizzare meglio il passaggio dai trasporti di approvvigionamento alla distribuzione capillare, limitando i chilometri percorsi dai veicoli impegnati nell'ultimo miglio.

«In un mercato come quello romano, dove la vicinanza ai consumatori e l'efficienza dei servizi sono fattori determinanti, realizzare edifici caratterizzati da elevati standard qualitativi tecnici ed energetici, costituisce la differenza e il modello da perseguire. Le imprese hanno bisogno di strutture progettate tenendo conto delle modalità con cui le merci vengono distribuite sul territorio, dalla grande distribuzione alle consegne dell'ultimo miglio», dichiara Marco Colombo, Vice President, Southern Europe Leasing & Customer Experience di Prologis. «Il nostro obiettivo è sviluppare asset che consentano alle aziende di operare in modo più efficiente e rafforzi le reti distributive a servizio dei consumatori. Tor Cervara DC1 rappresenta senza ombra di dubbio, questo tipo approccio».

Una piattaforma cross-dock per InPost e CATI

Il complesso occupa un'area di circa 35.000 mq, comprensiva di viabilità interna, parcheggi e spazi verdi, e dispone di circa 750 mq destinati a uffici e ambienti comuni. La configurazione cross-dock consente di trasferire rapidamente le merci dai mezzi in ingresso ai veicoli destinati alla distribuzione, riducendo le operazioni di stoccaggio e favorendo una maggiore velocità dei flussi. Per InPost il nuovo deposito rafforza la rete distributiva nel Centro Italia, mentre CATI potrà utilizzarlo per sviluppare le attività di distribuzione dei ricambi e valutare nuove soluzioni di automazione. «La scelta di Tor Cervara DC1 risponde a una precisa esigenza del nostro modello distributivo: essere sempre più vicini al mercato e ai nostri clienti, in un contesto in cui la velocità e l'affidabilità del servizio fanno la differenza. La posizione della struttura e le sue caratteristiche ci offrono una piattaforma logistica flessibile, sulla quale poter disegnare diversi modelli operativi e valutare anche nuove opportunità di automazione. Non si tratta quindi soltanto di una nuova sede, ma di un investimento nelle condizioni operative che potranno sostenere lo sviluppo futuro del nostro business nell'area romana», dichiara Roberto Rossi, amministratore unico di CATI S.p.a.

«L'apertura di questa nuova struttura consolida in modo concreto il nostro presidio strategico nel Centro Italia: una scelta studiata per ottimizzare i flussi di smistamento e accorciare sensibilmente le distanze, garantendo tempi di resa ancora più rapidi e una capillarità operativa senza precedenti su tutto il territorio delle regioni centrali», commenta Salvatore Russo, Head of Logistics InPost Italia. «Siamo orgogliosi di veder operativo questo nuovo depot: uno snodo moderno ed efficiente che ci permette di servire partner e clienti finali del Centro Italia con consegne più rapide e una rete più vicina a chi la usa ogni giorno».

Prologis si rafforza nella Capitale

Il nuovo investimento rafforza una presenza già consolidata. Nell'area romana Prologis gestisce 29 immobili logistici per circa 300.000 mq complessivi, con un tasso di occupazione del 99,8%. Tor Cervara DC1 è stato costruito da GSE Italia ed è progettato per ottenere la certificazione ambientale LEED Gold, grazie anche a un impianto fotovoltaico e a sistemi ad alta efficienza energetica. «Tor Cervara DC1 dimostra come la riqualificazione di un'area industriale dismessa possa coniugarsi con la realizzazione di una struttura logistica capace di rispondere alle attuali esigenze del mercato. Il progetto ha richiesto un approccio integrato, che ha tenuto conto delle caratteristiche del sito, della configurazione degli spazi e delle soluzioni costruttive e impiantistiche, con l'obiettivo di garantire efficienza operativa, qualità dell'edificio e prestazioni energetiche nel lungo periodo».
Commenta Giulio Della Torre, Head of Logistics Activity di GSE Italia. «Particolare attenzione è stata

inoltre dedicata alla sostenibilità ambientale. Abbiamo progettato e realizzato l'edificio con l'obiettivo di ridurne l'impronta di CO2, contribuendo a fare di Tor Cervara DC1 un esempio non solo di rigenerazione urbana, ma anche di impegno concreto per la riduzione dell'impatto ambientale».

Quando la logistica incontra la street art

Ma Tor Cervara DC1 non è soltanto un investimento immobiliare. Il progetto ha recuperato un'area industriale abbandonata da anni, restituendole una funzione produttiva senza consumare nuovo suolo. La trasformazione ha conservato anche un legame con la storia culturale del luogo. Dopo la dismissione delle Officine Romanazzi, infatti, l'area era diventata uno spazio frequentato dagli artisti urbani. Prologis ha scelto di valorizzare questa identità attraverso Macchine Volanti, un progetto di arte urbana ideato e diretto da Ale Senso, nell'ambito del programma PARKlife. Otto artisti internazionali — Hitnes, Alessandra Carloni, Paolo Psiko, Awer, Mr.Wany, Mr. Thoms, Refreshink e Ale Senso — hanno realizzato altrettante opere su muri, pavimentazioni e strutture tecniche del complesso, interpretando il tema della macchina volante e richiamando il passato industriale del sito. Un sodalizio tra logistica e arte che trasforma il magazzino da semplice infrastruttura operativa a luogo riconoscibile, capace di dialogare con il quartiere e conservarne la memoria.

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €36.10
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 19 novembre 2026 alle ore 17:50
> Versione Online

Noli container Shanghai-Genova salgono in controtendenza



Nella rilevazione settimanale diffusa da Drewry il 19 novembre 2026, i noli medi spot del trasporto marittimo di container sulla rotta Shanghai-Genova sono saliti del 6% a 4.436 dollari per feu, dopo tre settimane ferme poco sotto i 4.170 dollari. L'indice generale si è però mosso in senso opposto: il World Container Index è sceso del 3% a 4.176 dollari per feu per il calo delle tariffe sul transpacifico. Resta comunque superiore del 126% al livello di un anno prima.

La rotta Shanghai-Rotterdam è rimasta invariata a 3.496 dollari per feu, e così la differenza tra il Mediterraneo e il Nord Europa ha raggiunto 940 dollari per container. Su base annua il nolo verso Genova è più alto del 91%, quello verso Rotterdam del 59%. Le compagnie di navigazione continuano a gestire la capacità cancellando partenze: il Container Capacity Insight di Drewry ne conta quattro annunciate per la settimana successiva sulle rotte dall'Asia verso Europa e Mediterraneo, dopo le cinque della settimana del 19 novembre. Per dicembre i vettori si aspettano una domanda più forte, in vista della nuova stagione dei contratti e del Capodanno cinese. Molti hanno annunciato supplementi di alta stagione tra 1.000 e 1.600 dollari per feu, con decorrenza da dicembre.

Sul transpacifico i noli scendono per la settima settimana consecutiva. La flessione più forte è sulla Shanghai-New York, che perde il 9% a 8.194 dollari per feu, il livello più basso da quindici settimane: rispetto al 5 novembre il calo è di 1.109 dollari. La rotta Shanghai-Los Angeles è scesa del 5% a 7.026 dollari, minimo da dodici settimane, mentre il confronto annuo resta alto per entrambe: +223% su Los Angeles, +180% su New York. Per rispondere alla domanda debole i vettori tagliano la capacità e per la settimana successiva sono annunciate dieci partenze cancellate, contro le quattro della settimana del 19 novembre. Drewry prevede però che i noli scendano ancora.

Sulle rotte transatlantiche i noli sono saliti del 2% in tutte e due le direzioni, a 3.146 dollari per feu da Rotterdam a New York e a 1.217 dollari da New York a Rotterdam. Le tratte di ritorno verso la Cina restano quasi ferme: 632 dollari da Rotterdam a Shanghai, invariati, e 802 dollari da Los Angeles a Shanghai (-1%). Secondo Drewry, la crescente congestione nei porti del Nord Europa rallenta il rientro dei vuoti in Asia, dove potrebbe ridursi la disponibilità di container. Nelle aree di crisi, nella

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

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €36.10
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 19 novembre 2026 alle ore 17:50
> Versione Online

settimana precedente i transiti nel Canale di Suez sono saliti a 57 navi, mentre lo Stretto di Hormuz è stato attraversato solo da quattro. Drewry dice ai caricatori di aspettarsi noli ancora volatili e tra i rischi principali indica l'incertezza geopolitica e possibili agitazioni dei lavoratori nei porti di Los Angeles e Long Beach.

M.G.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

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

CONTENUTI SPONSORIZZATI

PUBBLICAZIONE: logisticaefficiente.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.39
REACH: 282
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 8596.27
AUTORE:
URL: www.logisticaefficiente.it
> 19 novembre 2026 alle ore 12:04
> Versione Online

Armes e l'accessibilità dell'automazione dei processi, al Global Summit Logistics & Manufacturing

Armes , realtà storica con settant'anni di eccellenza manifatturiera alle spalle, sta ridefinendo il settore della scaffalatura dimostrando che la struttura fisica è la vera e propria ossatura del magazzino: una base solida che, per esprimere il suo massimo valore, deve integrarsi con l'intelligenza digitale.

Con il lancio della Business Unit Armes Lab – Logistics Automation Booster , l'azienda vicentina ha inaugurato una fase di profondo rinnovamento, posizionandosi come partner tecnologico evoluto. L'approccio al mercato nasce da una visione chiara: rendere l'automazione realmente accessibile a tutte le aziende

Un approccio pragmatico: soluzioni accessibili e su misura

Mentre il mercato dell'intralogistica propone spesso cattedrali tecnologiche iper-complesse e con costi d'accesso proibitivi per il tessuto produttivo italiano, Armes ha scelto di rivolgersi direttamente alle Piccole e Medie Imprese. La strategia si fonda su soluzioni di semi-automazione chiare, flessibili e rapidamente implementabili, concepite per integrarsi senza traumi nelle strutture operative già esistenti.

Tra le principali novità che guidano questa transizione spiccano:

AWMLOG: Il software proprietario WMS/WCS sviluppato in tre versioni modulari e preconfigurate (Light, Plus, Advanced). Agendo come un vero direttore d'orchestra, AWMLOG coordina macchine, shuttle e operatori, riducendo drasticamente gli errori di picking e ottimizzando gli spazi.

Smart Racking: Soluzioni per lo stoccaggio ad alta densità come il sistema multiprofondità 2D Store a navette autonome e le basi mobili Compact Store , pensate per massimizzare la saturazione dei volumi disponibili.

Dati, flussi e modularità: la visione di Armes Lab

Il posizionamento di Armes risponde direttamente alle criticità quotidiane riscontrate dalle PMI: la necessità di snellire i processi, eliminare la dipendenza dalle singole "memorie storiche" di magazzino e garantire la totale tracciabilità della merce in ogni fase. L'obiettivo non è stravolgere l'operatività con rivoluzioni traumatiche, ma accompagnare le imprese in un percorso di crescita tecnologica graduale e sostenibile.

A riassumere la filosofia che guida questo nuovo corso è Massimo Cecchinato , Business Unit Director di Armes Lab: "Le PMI non cercano tecnologia complessa fine a se stessa, ma risposte concrete e accessibili per gestire la variabilità dei flussi e proteggere i propri margini. Con Armes Lab abbiamo voluto dimostrare che l'efficienza non è un privilegio per pochi, ma uno standard alla portata di tutti: il nostro compito è trasformare l'automazione in un percorso semplice, capace di portare valore e ordine misurabile fin dal primo giorno".

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

PUBBLICAZIONE: logisticaefficiente.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 8596.27
AVE: €3.39
AUTORE:
REACH: 282
URL: www.logisticaefficiente.it
> 19 novembre 2026 alle ore 12:04
> Versione Online

Verso il futuro della Supply Chain: appuntamento al Global Summit

Forte delle sue radici nel territorio vicentino, terra di grandi architetti e maestri artigiani, Armes continua a unire la rigida precisione geometrica dell'acciaio Made in Italy alle prestazioni del silicio e dei software di ultima generazione, confermandosi il motore su cui poggia la crescita della logistica di domani.

Per toccare con mano questo approccio pragmatico e scoprire da vicino tutte le novità tecnologiche, Armes sarà protagonista al prossimo Global Summit Logistics & Manufacturing, in programma il 25 e 26 novembre . L'evento rappresenterà un'occasione privilegiata di confronto diretto per i responsabili della logistica e gli imprenditori: tutti i visitatori interessati a esplorare le soluzioni di stoccaggio e semi-automazione potranno fissare un appuntamento dedicato in agenda con il team di Armes per valutare insieme le migliori opportunità di efficientamento per il proprio magazzino.

www.armes.it

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

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €36.96
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 19 novembre 2026 alle ore 11:10
> Versione Online

Cna chiede concessioni del marmo vincolate alle tariffe autotrasporto

Foto: Cronoart

Il 18 novembre 2026 la Cna di Massa-Carrara ha chiesto al Comune di Carrara di subordinare il rilascio e il rinnovo delle concessioni e delle autorizzazioni per l'attività estrattiva al rispetto dell'accordo sulle tariffe di trasporto dei blocchi di marmo. Il direttore Paolo Ciotti appoggia così la denuncia della Lega Trasporto Marmo in Blocchi, secondo cui una minoranza d'imprese lapidee non applica il tariffario sottoscritto da Associazione Industriali, Cna e Confartigianato, né la maggiorazione per il caro gasolio. La Cna chiede per gli autotrasportatori strumenti analoghi a quelli che tutelano il contratto collettivo del marmo per i dipendenti delle cave e coinvolgerà la struttura nazionale per verificare la fattibilità giuridica e amministrativa della proposta. Ciotti ricorda che gran parte delle imprese di escavazione affida il trasporto a terzi invece di gestire una flotta propria: "Non possiamo discutere delle tariffe del 2027 mentre qualcuno continua a non rispettare quelle di oggi", spiega.

La Lega è nata nel giugno 2026 come associazione delle imprese che portano i blocchi dalle cave di Massa-Carrara e Lucca. All'inizio contava 27 soci fondatori e circa 60-70 camion e a luglio 2026 hanno aderito anche i trasportatori della Versilia. Secondo l'associazione, c irca l'85% delle aziende lapidee riconosce le nuove tariffe, mentre quattro o cinque committenti applicano prezzi inferiori e dicono ai trasportatori che chiedono le tariffe concordate che affideranno il lavoro ad altri vettori. Nicola Pitanti, componente del direttivo, indica un corrispettivo concordato di 12-14 euro per tonnellata movimentata, contro i 5-7 euro pagati da quattro committenti. Secondo la Lega, a stabilire gli importi e le modalità di pagamento sono anche dipendenti e intermediari vicini alle proprietà. Per ora non fa i nomi delle imprese contestate, ma si dice pronta a renderli pubblici sulla base di fatti documentati. Indica invece come esempi di committenti che rispettano le condizioni Franchi Umberto Marmi, Sam, Cremo Marmi, Grassi, Lazzereschi, Dal Torrione, Cooperativa Lorano, Canaloni, Il Fiorino e Barattini.

Per q ua nto riguarda il gasolio, all'inizio di aprile 2026 la Lega chiese un contributo del 5% per compensare i rincari successivi al 9 marzo 2026. A luglio l'aveva definito una misura temporanea e non un aumento del tariffario, da eliminare con il ritorno del gasolio intorno a 1,77 euro al litro e da rivedere in caso di nuovi aumenti. La maggiorazione è poi salita al 6,75% dell'imponibile della fattura. Secondo la Cna Fita, che il 30 ottobre 2026 aveva già segnalato le difficoltà del comparto, un camion per il trasporto dei blocchi costa 220-240mila euro una volta allestito e omologato e l'autorizzazione al trasporto eccezionale per un mezzo da 48 tonnellate può arrivare a circa 3.500 euro l'anno. L'associazione aggiunge che negli ultimi quattro anni il comparto ha rinnovato da zero a due veicoli l'anno, contro i quattro-sette del decennio precedente. Tra le cause di questa situazione indica la mancanza di contratti scritti pluriennali.

P.R.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

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

CONTENUTI SPONSORIZZATI

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €42.12
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 19 novembre 2026 alle ore 17:09
> Versione Online

A Trieste e Monfalcone 463 milioni nel bilancio 2027



Il bilancio di previsione 2027 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale porta a 462,9 milioni di euro gli stanziamenti per investimenti infrastrutturali nei porti di Trieste e Monfalcone. Il documento, firmato dal presidente Marco Consalvo, deve ora essere approvato dal ministero dei Trasporti, di concerto con il ministero dell'Economia e delle Finanze. Quasi metà della somma riguarda il Molo VIII, il nuovo terminal container da realizzare in partenariato pubblico-privato, al quale vanno 206,6 milioni. Si tratta di risorse statali già accertate, che il bilancio riporta al 2027 attraverso l'avanzo vincolato.

Il Piano Nazionale Complementare finanzia con 165,1 milioni la nuova stazione di Servola e gli accessi stradali alla Piattaforma Logistica. Il progetto della stazione prevede un fascio di dieci binari per arrivi e partenze. Altri 25,6 milioni arrivano dal mutuo con la Banca Europea per gli Investimenti (Bei) e si dividono tra lo stesso intervento e la seconda fase del nuovo assetto ferroviario del porto. Al futuro terminal ungherese vanno 15,3 milioni del Pnc per le opere propedeutiche, di cui 8,35 milioni per preparare le aree alle attività logistiche e industriali e 6,99 milioni per il banchinamento parziale del terminal ro-ro. L'ammodernamento del terminal container del Molo VII riceve 4,8 milioni. Sono previste risorse anche per l'elettrificazione delle banchine, senza un importo indicato. A Monfalcone l'Autorità impiega 8,16 milioni di fondi propri: 1,7 milioni per il terzo lotto delle aree Coseveg, 1,85 milioni per il rifacimento di una banchina, 1,05 milioni per la rete fognaria portuale e 80mila euro per adeguare l'infrastruttura ferroviaria al Varco 1, oltre a manutenzioni e progettazioni.

Nei primi nove mesi del 2026 Trieste e Monfalcone hanno movimentato oltre 47,9 milioni di tonnellate, con l a crescita su base annua salita dal +0,67% di fine giugno al +1,78% di fine settembre. Trieste è arrivata a 45,2 milioni di tonnellate (+3,1%), spinta dalle rinfuse liquide, che sono salite a 32,3 milioni di tonnellate (+3,9%) con il greggio dell'oleodotto transalpino Siot, che rifornisce Austria, Germania e Repubblica Ceca. Anche i container hanno invertito la rotta: d opo il calo registrato fino a giugno, i nove mesi chiudono a 528.125 teu (+2,5%), grazie ai 165.502 teu del terzo trimestre (+22,3%) e p er Consalvo questo "è il risultato che più ci soddisfa". Il ro-ro ha

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

raggiunto 241.034 unità (+3,4%) e il collegamento con Damietta, in Egitto, operato da Dfds con Samer & Co. Shipping, è passato a due partenze settimanali. Le merci varie sono a 12,8 milioni di tonnellate (+0,98%) e le rinfuse solide a 104.086 tonnellate (+34,98%).

Monfalcone ha chiuso i nove mesi a 2,7 milioni di tonnellate (-15,68%), recuperando rispetto al calo del 24,9% del primo semestre. La flessione dipende dalle rinfuse solide, scese a 2,1 milioni di tonnellate (-22,80%) rispetto ai livelli eccezionali del 2025, mentre le merci varie sono salite a 682.793 tonnellate (+16,69%). I veicoli commerciali si sono fermati a 65.093 unità (-15,52%), ma a settembre sono tornati a crescere, con 7.264 unità (+9,91%). Sono diminuiti i treni in entrambi gli scali: 5.206 a Trieste (-14,01%) e 1.579 a Portorosega (-9,72%). Fra le cause l'Autorità indica i limiti dei corridoi ferroviari europei e la chiusura dell'impianto Rfi di Tarvisio Boscoverde da fine agosto a settembre. L'impianto di Tarvisio Boscoverde è stato poi riaperto parzialmente a metà settembre, con una finestra di operatività di dieci ore di notte.

M.G.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

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

CONTENUTI SPONSORIZZATI

PUBBLICAZIONE: Italiaoggi.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €429.13
REACH: 29595
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 899690.98
AUTORE: Antonino D'Anna
URL: www.italiaoggi.it
> 19 novembre 2026 alle ore 16:41
> Versione Online

Autotrasporto, Cna Fita contro i divieti spezzati: «Bloccano l'economia e non risolvono gli esodi»



Il presidente Michele Santoni propone di estendere il divieto del sabato e abolire quello del martedì dopo Pasqua. La categoria chiede al ministero dei Trasporti una risposta prima del decreto 2027 Aggiungi ItaliaOggi alle tue fonti preferite su Google per non perderti i nostri contenuti

I divieti di circolazione servono solo a creare stress e disservizi al mondo dell'autotrasporto, oltre che a rallentare la circolazione stradale. Fino all'assurdo blocco alla circolazione dei camion il martedì dopo Pasqua dalle 9 alle 14, quando la gente è ormai in ufficio a lavorare. Michele Santoni è il presidente nazionale di Cna Fita, voce di oltre 35mila imprese italiane di autotrasporto cose e persone dell'artigianato e della piccola e media impresa e ci tiene a precisarlo: questa è anche una richiesta di dignità e vivibilità della professione.

Domanda. Presidente, che cosa sta succedendo?

Risposta. Noi non condividiamo la volontà di imporre limiti all'autotrasporto da parte del ministero. Sono divieti alla circolazione dei nostri veicoli che diventano divieti all'economia, perché sui nostri mezzi viaggia la merce prodotta o lavorata dalle aziende italiane e non solo.

D. Perché?

R. Perché il metodo alla base del divieto di circolazione, imposto per decreto ministeriale, impone limitazioni obbligatorie. Vietare la circolazione per determinati tipi di mezzi in determinati orari non risolve il problema, anche condivisibile, di una sicurezza stradale magari durante gli esodi estivi: però queste limitazioni non devono gravare solo sulle spalle delle nostre aziende.

D. Che cosa contestate nel merito?

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

PUBBLICAZIONE: Italiaoggi.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €429.13
REACH: 29595
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 899690.98
AUTORE: Antonino D'Anna
URL: www.italiaoggi.it
> 19 novembre 2026 alle ore 16:41
> Versione Online

R. Fermarci dalle 16 alle 22 di venerdì, magari nel periodo estivo, è un blocco che non risolve il bisogno delle partenze intelligenti: ormai non funzionano più, è cambiato il modo di andare in vacanza. Succede così che uno si trova alle 16 in qualsiasi posto del mondo senza neanche i servizi basilari che dovrebbero essere alla base di una sosta, per ripartire alle 22 quando i vacanzieri nel periodo estivo di solito si muovono a quell'ora, magari dopo una giornata in ufficio.

D. Già…

R. Così oltre a bloccarci e costringerci ad affrontare il viaggio in notturna tutti assieme, non si risolve il problema e si creano danni anche alla dignità del mondo del trasporto. Avevamo proposto una soluzione da trovare tutti assieme per tutelare sicurezza stradale e dignità e produttività delle aziende.

D. In che cosa consiste?

R. Abbiamo chiesto di limitare questi «divieti spezzati», li chiamerei così, per trovare una soluzione condivisa sull'orario del sabato. Vale a dire: portiamo il divieto di circolazione che oggi è dalle 8 alle 16 fino alle 17 o anche le 18, così a noi non cambia niente. Sappiamo a che ora entra in vigore e ci organizziamo per tempo, ma aboliamo venerdì pomeriggio e il martedì dopo Pasqua. Se mi posso permettere…

D. Prego.

R. Il martedì dopo Pasqua c'è il divieto di circolazione dalle 9 alle 14, e non sappiamo perché visto che al mattino di quel giorno il 90% delle persone è già rientrato al lavoro. Stiamo fermi dalle 9 alle 14 senza nessun motivo: senza divieti spezzati potremmo svolgere invece i nostri riposi in modo del tutto regolare al sabato e alla domenica.

D. Che cos'ha fatto il ministero?

R. Al momento niente. Noi abbiamo inviato la solita proposta al ministero dei Trasporti e al Dipartimento della sicurezza del ministero dell'Interno indicando un calendario ben preciso. L'abbiamo fatto anche l'anno scorso, ma ad oggi purtroppo non abbiamo avuto nessuna risposta. C'è tempo da qui a fine anno per preparare il nuovo decreto divieti 2027: speriamo prevalga un po' di buonsenso, magari con una visione pratica delle cose. I divieti spezzati in questo modo creano solo stress, non risolvono il problema e finiscono per ingigantirlo.

D. Ma ha ancora senso fare il camionista in Italia quando c'è manodopera comunitaria che costa meno?

R. Faccio questo mestiere da 26 anni e non sono più giovanissimo, tanto che oggi l'età media tra noi è di 54 anni. I giovani non si avvicinano a questa professione: oggi fare il camionista non è più appetibile anche da un punto di vista economico e ci sono problematiche dovute a carenza di infrastrutture e aree di sosta. La qualità della vita è un tema che è tornato al centro della scena e nel nostro lavoro purtroppo non si può parlare di una qualità della vita serena.

D. Una riforma dell'autotrasporto da che cosa dovrebbe partire?

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

PUBBLICAZIONE: Italiaoggi.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €429.13
REACH: 29595
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 899690.98
AUTORE: Antonino D'Anna
URL: www.italiaoggi.it
> 19 novembre 2026 alle ore 16:41
> Versione Online

R. Dalle regole. Insieme ai colleghi delle altre associazioni di categoria stiamo lottando per regolamentare il mondo del trasporto dal punto di vista delle tariffe, che vuol dire legalità diffusa e sicurezza stradale da parte di tutti. La riforma passa dalla dignità del trasportatore, forse uno dei mestieri collante fra tutte le attività economiche e sociali come abbiamo visto al tempo del Covid. Speriamo che la politica abbia bene a mente che cosa sia il mondo del trasporto e la sua importanza. E poi c'è un'altra cosa.

D. Quale?

R. Bisogna creare processi affinché chi vive la strada ogni giorno, dagli imprenditori come me che vanno sul camion ai nostri collaboratori abbia una vita, almeno da un punto di vista della dignità, a livelli molto più sostenibili di adesso. Livelli che purtroppo ora mancano.

(riproduzione riservata)

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

PUBBLICAZIONE: FerPress.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.63
REACH: 437
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 13310.90
AUTORE:
URL: www.ferpress.it
> 19 novembre 2026 alle ore 16:31
> Versione Online

Logistica, a Bologna si concentra il 25% delle imprese dell'Emilia-Romagna, con il 27% del fatturato

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

Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine

PUBBLICAZIONE: Milanofinanza.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €861.39
REACH: 228486
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 6945985.36
AUTORE: Nicola Capuzzo
URL: www.milanofinanza.it
> 19 novembre 2026 alle ore 19:00
> Versione Online

Porto di Ravenna, Nova Marine rileva il 25% nel Terminal Nord del gruppo Sapir



Operazione per offrire alla clientela soluzioni logistiche sempre più integrate tra trasporto marittimo e attività portuali, sostenendo crescita e competitività dello scalo

Sider Navi srl , sub holding italiana del gruppo armatoriale Nova Marine Carriers di Lugano, ha acquisito il 25% di Terminal Nord spa , operatore terminalistico del gruppo Sapir nel porto di Ravenna. L'operazione nasce da una visione industriale condivisa: offrire alla clientela soluzioni logistiche sempre più integrate tra trasporto marittimo e attività portuali , sostenendo la crescita e la competitività dello scalo.

Sapir continuerà a garantire solidità infrastrutturale e gestione operativa, amministrativa e istituzionale, mentre Nova Marine porterà il proprio know-how internazionale nello shipping e coordinerà lo sviluppo commerciale del terminal. Per Riccardo Sabadini , presidente di Terminal Nord e Sapir, si tratta di «un'alleanza industriale che guarda al futuro del Porto di Ravenna». Vincenzo Romeo , ad di Nova Marine Carriers, parla di «un tassello strategico fondamentale» e mette a disposizione rete globale, flotta ed esperienza nelle rinfuse. (riproduzione riservata)

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