

Rassegna Stampa

21 Novembre 2026

Indice

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA 5

Gruppo Ferrovie dello Stato, Calise alla guida della comunicazione e delle relazioni esterne 6
Italia Oggi - 21/11/2026

La falda e il Sito Interporto: le due nuove grane del Tav 7
Il Fatto Quotidiano - 21/11/2026

Fs, arriva Calise 9
Milano Finanza - 21/11/2026

Porto Marghera, posate le prime campate del ponte ferroviario su Canale Ovest 10
Ansa.it - 20/11/2026

Cma Cgm punta a un porto secco ferroviario a Phnom Penh 12
shipmag.it - 20/11/2026

Alta velocità in Marocco: a Colas Rail nuova commessa da 29 mln di euro 13
FerPress.it - 20/11/2026

Porto Marghera, maxi ponte ferroviario da 28 milioni: posate 455 tonnellate d'acciaio 14
messaggeromarittimo.it - 20/11/2026

Lazio: lavori di potenziamento e rinnovo tra Roma Ostiense e Fiumicino Aeroporto 16
FerPress.it - 20/11/2026

Micronews ferroviarie del 20 novembre 2026, le notizie in aggiornamento 17
ferrovie.info - 20/11/2026

Porto Marghera, passo in avanti per il nuovo ponte ferroviario 21
LaGazzettaMarittima.it - 20/11/2026

Aosta-Milano, treni diretti dal 2027 con l'elettrificazione della linea 22
ferrovie.info - 20/11/2026

Valichi alpini, a rischio 200 milioni di tonnellate 25
Logisticamanagement.it - 20/11/2026

Click & Log porta il last mile elettrico a Milano 28
Logisticamanagement.it - 20/11/2026

Fs, arriva Calise 29
Milanofinanza.it - 21/11/2026

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA 30

Polo logistico di Castel Gabbiano, Savills Im avvia i lavori 31
Milano Finanza - 21/11/2026

Osservatorio Esg, servono contratti green per logistica e autotrasporto 32
Ansa.it - 20/11/2026

Porti tra concessioni e imprese, esperti a confronto a Napoli 33
Ansa.it - 20/11/2026

Si chiude a Genova la prima edizione di Best 35
Ansa.it - 20/11/2026

Autotrasporto, Mit: attiva la piattaforma per i ristori sul carburante 37
Ansa.it - 20/11/2026

Veneto, corso gratuito di logistica green con stage e indennità 38
Logisticamente.it - 18/11/2026

ZES unica: Confetra: bene proposta del Governo su estensione a livello nazionale 40
FerPress.it - 20/11/2026

Torello, un gruppo integrato di aziende, persone, competenze 41
rottadeitrasporti.it - 20/11/2026

ZES, Confetra: «Bene la proposta del Governo sull'estensione della ZES Unica a livello nazionale» 42
corrieremarittimo.it - 20/11/2026

Contract Logistics 2026: le voci, parte 3 43
Logisticamanagement.it - 20/11/2026

MHW e Samsung SDS integrano la supply chain 44
Logisticamanagement.it - 20/11/2026

Logistica italiana, 38 fusioni e acquisizioni nei primi dieci mesi del 2026 45
Logisticamente.it - 20/11/2026

Livorno, porto e Blue Economy al centro degli Stati Generali dell'Economia e del Lavoro 47
messaggeromarittimo.it - 20/11/2026

Intelligenza artificiale nella logistica conto terzi: cybersecurity e dati tra i principali rischi 49
Logisticamente.it - 20/11/2026

Arvato potenzia la logistica in Turchia con Ekol 51
trasportoeuropa.it - 20/11/2026

Ravenna celebra 35 anni di Autostrade del Mare: la rotta con Catania è la più longeva d'Italia 53
messaggeromarittimo.it - 20/11/2026

ManHandWork e Samsung SDS lanciano una proposta per la supply chain 55
trasportale.it - 20/11/2026

Unicar movimenta EuroVolley e America’s Cup 57
Logisticamanagement.it - 20/11/2026

Prologis, Tor Cervara DC1: dalla rigenerazione industriale alla logistica urbana 59
Logisticamente.it - 20/11/2026

Logistica, la sostenibilità divide committenti e trasportatori. «Servono contratti ESG costruiti insieme» 61
UominieTrasporti.it - 20/11/2026

Assagenti: noli alle stelle, fino a un milione di dollari al giorno per una superpetroliera 64
messaggeromarittimo.it - 20/11/2026

ZES unica estesa a tutta Italia, Confetra: “Un'opportunità per la competitività della logistica” 67
messaggeromarittimo.it - 20/11/2026

Spunta l'ipotesi di modificare il perimetro della “Zls” a Livorno 69
LaGazzettaMarittima.it - 20/11/2026

Sanità, Mirizzi (Politecnico di Milano): "Logistica e tecnologia per portare le cure ai pazienti" 72
adnkronos.com - 20/11/2026

GLMSummit26: incontri one2one mirati e 31 conferenze per conoscere le soluzioni del futuro 73
logisticaefficiente.it - 20/11/2026

Nell'area metropolitana di Bologna 2.192 imprese attive nella logistica 78

supplychainitaly.it - 20/11/2026

Autotrasportatori polacchi chiedono regole UE sui pagamenti 79
trasportoeuropa.it - 20/11/2026

Noli marittimi da record tra petroliere e container 81
trasportoeuropa.it - 20/11/2026

Concluso a Genova il primo summit internazionale dell'economia del mare 83
FerPress.it - 20/11/2026

Logistica: la sfida ESG passa dalla filiera e dai "contratti green" 84
lastampa.it - 20/11/2026

Zim vola nel terso trimestre (in attesa che Hapag Lloyd la acquisisca) 87
LaGazzettaMarittima.it - 20/11/2026

Primi test di logistica. L'americana Corridian vuole spostare container sottomarini senza pilota 89
ilsole24ore.com - 20/11/2026

Oltre 3mila presenze per l'evento sulla Blue Economy 92
messaggeromarittimo.it - 20/11/2026

Primo bilancio ambientale della ro-ro a vela Neoliner Origin 94
trasportoeuropa.it - 20/11/2026

Tempi di pagamento autotrasporto, UE: stop alla riforma a 30 giorni 96
Trasporti-Italia.com - 20/11/2026

Caro carburante, nuova finestra per chiedere il bonus: c'è tempo fino al 30 novembre 98
adnkronos.com - 20/11/2026

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA

ItaliaOggi

PUBBLICAZIONE: Italia Oggi
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €6426.00
REACH: 69000
AUTORE: N.D.
PAGINA: 19
SUPERFICE: 18.00 %

> 21 novembre 2026 alle ore 0:00



Gruppo Ferrovie dello Stato, Calise alla guida della comunicazione e delle relazioni esterne

Un percorso professionale costruito tra istituzioni, comunicazione pubblica e mondo ferroviario. Alessandra Calise assume la direzione della comunicazione e delle relazioni esterne del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, portando con sé un'esperienza maturata in oltre dieci anni all'interno dell'azienda e una consolidata competenza nella comunicazione strategica e istituzionale.

Entrata nel Gruppo Fs nel 2014, Calise ha ricoperto nel tempo diversi incarichi nell'ambito della comunicazione, occupandosi di ufficio stampa, brand strategy, advertising, comunicazione esterna e rapporti con i territori. Un percorso che le ha consentito di acquisire una conoscenza approfondita del sistema ferroviario, delle sue dinamiche industriali e della complessità delle sfide che accompagnano la trasformazione delle infrastrutture e dei servizi di mobilità. La sua esperienza professionale si è sviluppata anche in ambito istituzionale e governativo. È stata portavoce e capo ufficio stampa del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, responsabile della comunicazione del Commissario straordinario per la ricostruzione post-sisma del Centro Italia e vicecapo ufficio stampa della Presidenza del Consiglio dei ministri, con la responsabilità dell'organizzazione e della gestione dei vertici internazionali.



Alessandra Calise

Laureata in Editoria, comunicazione multimediale e giornalismo, ha conseguito un PhD in Comunicazione, ricerca e innovazione presso l'Università La Sapienza di Roma. Calise ha affiancato all'attività manageriale quella accademica, come docente di Communication Management all'Università Cattolica del Sacro Cuore.

Tra le esperienze più significative maturate nel Gruppo Fs figurano i progetti di comunicazione dedicati alla trasparenza e al racconto della trasformazione infrastrutturale del paese. A partire da Cantieri Parlanti, l'iniziativa che ha dato voce alle grandi opere strategiche, comprese quelle finanziate dal Pnrr, attraverso strumenti di informazione diffusa, aggiornamenti sull'avanzamento dei lavori, contenuti digitali e presidi informativi sui territori. Un modello di comunicazione che ha trovato ulteriore sviluppo nelle campagne informative sui cantieri ferroviari, con l'obiettivo di rendere i cittadini più consapevoli degli interventi in corso, anticipare le informazioni sui disagi e illustrare i benefici attesi per la mobilità del futuro.

Accanto alla dimensione industriale, il suo percorso ha contribuito anche a sviluppare nuovi linguaggi per raccontare l'identità del gruppo, attraverso iniziative che intrecciano infrastrutture, cultura, e valorizzazione del patrimonio ferroviario.

© Riproduzione riservata

PUBBLICAZIONE: Il Fatto Quotidiano
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €36000.00
REACH: 479000
AUTORE: » Ferruccio Sansa
PAGINA: 9
SUPERFICE: 30.00 %
> 21 novembre 2026 alle ore 0:00



TORINO-LIONE

La falda e il Sito Interporto: le due nuove grane del Tav

» Ferruccio Sansa

La scoperta. Al momento del progetto esecutivo ci si accorge che il tratto italiano del Tav – nel Torinese tra Avigliana e Orbassano – impatta con le falde acquifere. Non un rigagnolo, ma il bacino idrico che fornisce il 20 per cento dell'acqua corrente a Torino. "La realizzazione dell'infrastruttura non può prescindere dalla piena tutela della risorsa idrica e dalla preventiva verifica della compatibilità delle soluzioni progettuali con le caratteristiche del bacino acquifero". Ecco la frase chiave. A pronunciarla non è stato un No Tav, ma Enrico Bussalino, assessore regionale alle Infrastrutture. Insomma, una delle figure chiave della giunta di centrodestra di Alberto Cirio. Una dichiarazione che colpisce perché, proprio nelle stesse ore, il viceministro alle Infrastrutture, Edoardo Rixi, ribadiva ancora una volta che l'opera è "irrinunciabile".

Ma partiamo dall'inizio. Racconta Alice Ravinale, capogruppo Avs in Regione Piemonte che ha sollevato la questione: "La Avigliana-Orbassano è la tratta chiave del Tav in territorio italiano. Sono circa 24 km in totale, di cui 8 in galleria naturale e 4 in tunnel artificiale". Un'opera faraonica: "Costerà oltre 3 miliardi, di cui 827 milioni già stanziati, a carico dell'Italia. Il progetto preliminare risale addirittura al 2011, poi tutto sembrò essersi arenato finché a fine 2025 RFI se n'è uscita con il definitivo". E qui, ripercorre Ravinale, emergono tanti nodi da sciogliere: "C'è, ovviamente, la questione dello scavo di quasi dieci chilometri sotto la collina morenica e la questione dello smaltimento dello smarino. Ma ecco emergere un altro problema: le falde, appunto". Quali sono le incognite? "La prima: intanto andranno spostate e ricollocate cinque pozze della società Smat che forniscono l'acqua alla città, così se ne andranno 50 milioni. Ma soprattutto i lavori intaccano i bacini delle acque e rischiano di mischiare le falde che si trovano a diverse profondità". Possibile che sia emerso soltanto adesso? "Noi lo diciamo da mesi. Anche i comuni hanno sollevato la questione, ma la Regione fino alla settimana scorsa ha fatto spallucce. Poi all'improvviso hanno ammesso che il problema esiste".

Ma intanto l'opera va avanti, nonostante altre incognite. Intanto c'è la Francia che nicchia e temporeggia: "Alla Conferenza intergovernativa del giugno scorso, a Chambéry, la stessa capo delegazione francese, Josiane Beaud, ha ammesso il ritardo della Francia, fissando a non prima del 2038 l'inizio dei lavori e al 2045 l'orizzonte di esercizio della propria tratta di accesso. Insomma, Parigi punta sul potenziamento delle linee esistenti più che sul Tav", sostiene Ravinale. C'è, però, un'altra questione sollevata dalla consigliera: "L'utilità della linea Avigliana-Orbassano, secondo i suoi sostenitori, è anche realizzare un collegamento per l'Interporto di Orbassano, una struttura controllata dalla società Sito spa che fa capo anche alla Regione. Ma adesso che si investono 3 miliardi pubblici anche per valorizzare l'Interporto si ipotizza di venderlo. Perché e soprattutto a chi?", chiede Ravinale. Parliamo di un'infrastruttura di 2,8 milioni di metri quadrati con 150 binari. La Regione finora ha risposto di non essere intenzionata a cedere il controllo della Sito, ma non esclude di venderne quote: "Manterremo la *governance*".

Cosa succederà adesso della Avigliana Orbassano? "Allo stato attuale – dice la Regione – non è possibile indicare una data certa per la conclusione del procedimento". Intanto gli 827 milioni sono bloccati.

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

PUBBLICAZIONE: Il Fatto Quotidiano
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €36000.00
REACH: 479000
AUTORE: » Ferruccio Sansa
PAGINA: 9
SUPERFICE: 30.00 %
> 21 novembre 2026 alle ore 0:00



TORINO-LIONE IL TRATTO CHIAVE IN ITALIA

IL PERCORSO italiano del Tav ha come snodo chiave la Avigliana-Orbassano: lunga 24 km, collegherà l'interconnessione sulla linea storica allo scalo di Torino Orbassano, toccando 11 comuni. Il tracciato è lungo 24 km: 8 in galleria sotto la collina morenica di Rivoli-Avigliana e 4 in tunnel artificiale. Il costo è di 3 miliardi, 827 milioni già finanziati. Consegna nel 2034.



CRITICITÀ

ARRIVA DA LÌ IL 20% DELL'ACQUA DI TORINO



Tratta nazionale L'imbocco della Valsusa a ovest di Torino FOTO ADOBESTOCK

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

PUBBLICAZIONE: Milano Finanza
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €4380.00
REACH: 251000
AUTORE: N.D.
PAGINA: 5
SUPERFICE: 6.00 %
> 21 novembre 2026 alle ore 0:00



NOMINATA A CAPO DI COMUNICAZIONE E RELAZIONI ESTERNE

Fs, arriva Calise

Un percorso professionale costruito tra istituzioni, comunicazione pubblica e mondo ferroviario. Alessandra Calise assume la direzione della Comunicazione e delle Relazioni Esterne del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, portando con sé un'esperienza maturata in oltre dieci anni all'interno dell'azienda e una consolidata competenza nella comunicazione strategica e istituzionale.



Alessandra Calise

Entrata nel Gruppo Fs nel 2014, Calise ha ricoperto nel tempo diversi incarichi nell'ambito della comunicazione, occupandosi di ufficio stampa, brand strategy, advertising, comunicazione esterna e rapporti con i territori. Un percorso che le ha consentito di acquisire una conoscenza approfondita del sistema ferroviario, delle sue dinamiche industriali e della complessità delle sfide che accompagnano la trasformazione delle infrastrutture e dei servizi di mobilità. (riproduzione riservata)

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

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 20 novembre 2026 alle ore 13:32
> Versione Online

Porto Marghera, posate le prime campate del ponte ferroviario su Canale Ovest

Si è conclusa oggi la posa delle prime quattro di otto campate del nuovo ponte ferroviario sul Canale Industriale Ovest a Porto Marghera, un'opera strategica per il potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e dell'intermodalità del porto commerciale di ... (ANSA)



Opera strategica per potenziamento accessibilità ferroviaria dello scalo di Venezia

Si è conclusa oggi la posa delle

prime quattro di otto campate del nuovo ponte ferroviario sul

Canale Industriale Ovest a Porto Marghera, un'opera strategica

per il potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e

dell'intermodalità del porto commerciale di Venezia.

Gli elementi strutturali, per un peso complessivo superiore

alle 455 tonnellate, sono stati realizzati a Porto Viro (Rovigo)

e trasportati via acqua fino a Porto Marghera, a bordo di una

chiatta con rimorchiatore con una capacità di carico di 1.795

tonnellate. Il trasporto è partito dal sito di assemblaggio di

Ca' Cappello, ha percorso il Canale Po di Brondolo e il Canale

di Cavanella d'Adige, entrando in laguna attraverso Chioggia per raggiungere infine il Canale Industriale Ovest.

L'intervento prevede la realizzazione di un impalcato in acciaio, lungo complessivamente circa 158 metri, con conclusione dei lavori prevista nel 2027. Il nuovo ponte, del valore complessivo di circa 28 milioni, di euro consentirà di collegare direttamente il raccordo ferroviario portuale con la stazione di Marghera Scalo, evitando il transito per la stazione di Mestre.

PUBBLICAZIONE: shipmag.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €9.93
REACH: 1631
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 49602.38
AUTORE:
URL: www.shipmag.it
> 20 novembre 2026 alle ore 15:53
> Versione Online

Cma Cgm punta a un porto secco ferroviario a Phnom Penh



Il gruppo francese ha firmato un'intesa con Royal Railway per sviluppare una piattaforma intermodale nella capitale cambogiana e rafforzare i collegamenti con il porto di Sihanoukville

Marsiglia – Cma Cgm e Royal Railway hanno firmato il 17 novembre un memorandum d'intesa per sviluppare una piattaforma logistica a Phnom Penh . Il progetto punta a collegare i poli produttivi e commerciali della Cambogia alle rotte marittime internazionali, con il porto di Sihanoukville come principale scalo di riferimento.

Il piano prevede un porto secco con raccordo ferroviario , un piazzale per la movimentazione dei container e un deposito per le unità vuote. La struttura ospiterebbe anche una stazione per il consolidamento e il deconsolidamento delle merci , dove riunire più partite in un unico container o separare i carichi in arrivo per la distribuzione.

La piattaforma consentirebbe di svolgere nella capitale una parte delle operazioni che precedono l'imbarco o seguono lo sbarco. Per gli esportatori , questo significherebbe poter reperire i container vuoti e preparare i carichi a Phnom Penh prima di inoltrarli verso Sihanoukville. In importazione , il nodo potrebbe servire da punto di smistamento verso le destinazioni interne.

Royal Railway curerebbe l' accesso alla rete ferroviaria e la relativa infrastruttura. A Cma Cgm Inland Services spetterebbero la definizione del modello operativo , la verifica della fattibilità commerciale, la proposta delle fasi di sviluppo e il coordinamento degli studi tecnici e ambientali.

La valutazione coinvolgerà anche il porto autonomo di Sihanoukville . I due partner lavoreranno inoltre alle condizioni operative e commerciali dei servizi ferroviari , da cui dipenderà il collegamento tra il futuro porto secco e lo scalo marittimo.

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

PUBBLICAZIONE: FerPress.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 437
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 13310.90
AUTORE:
URL: www.ferpress.it
> 20 novembre 2026 alle ore 16:05
> Versione Online

Alta velocità in Marocco: a Colas Rail nuova commessa da 29 mln di euro

(FERPRESS) – Roma, 20 NOV – Il progetto di espansione della rete ferroviaria ad alta velocità in Marocco compie un nuovo passo avanti grazie a un ulteriore accordo siglato tra le autorità locali e l'industria ingegneristica francese. L'Ufficio nazionale delle ferrovie del Marocco (Oncf) ha infatti assegnato a Colas Rail, controllata del gruppo Bouygues, un nuovo contratto del valore di circa 29 milioni di euro. L'intesa riguarda il potenziamento delle infrastrutture nell'area strategica di Casablanca e si inserisce nel più ampio piano di realizzazione della direttrice Kenitra–Marrakech, destinata a prolungare verso sud l'attuale rete ad alta velocità. La notizia è stata anticipata dall'agenzia di informazione Africa & Affari.

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati

Sei abbonato? Accedi >>

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

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

tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione:

segreteria@ferpress.it

">Leggi tutto >>

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.32
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Giulia Sarti
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 20 novembre 2026 alle ore 11:42
> Versione Online

Porto Marghera, maxi ponte ferroviario da 28 milioni: posate 455 tonnellate d'acciaio



Si potenzia l'accessibilità ferroviaria e l'intermodalità del porto commerciale di Venezia VENEZIA – Metà del lavoro è concluso: il nuovo ponte ferroviario sul Canale Industriale Ovest a Porto Marghera, ha visto oggi la posa delle prime quattro di otto campate.

L'opera è considerata strategica per il potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e dell'intermodalità del porto commerciale di Venezia.

La struttura collocata, da peso complessivo superiore alle 455 tonnellate, è stata realizzata a Porto Viro (Rovigo) e trasportata via acqua fino a Porto Marghera, a bordo di una chiatta con rimorchiatore con una capacità di carico di 1.795 tonnellate.

Il trasporto è partito dal sito di assemblaggio di Ca' Cappello, e dopo aver percorso il Canale Po di Brondolo e il Canale di Cavanella d'Adige, è entrato in laguna attraverso Chioggia per raggiungere infine il Canale Industriale Ovest.

Il nuovo ponte

L'intervento prevede la realizzazione di un impalcato in acciaio , lungo complessivamente circa 158 metri, con conclusione dei lavori prevista nel 2027.

Il nuovo ponte, del valore complessivo di circa 28 milioni di euro consentirà di collegare direttamente il raccordo ferroviario portuale con la stazione di Marghera Scalo, evitando il transito per la stazione di Mestre.

Una soluzione infrastrutturale destinata a rendere più efficienti i collegamenti ferroviari, riducendo tempi e costi di movimentazione delle merci e rafforzando il ruolo del porto di Venezia nella rete logistica e intermodale.

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

Si migliora così la competitività del sistema portuale e si riduce allo stesso tempo l'impatto del traffico sulla strada abbattendo le emissioni col passaggio al ferro.

Credit foto e video: “Progetto, direzione lavori e immagini – Sinergo Spa”.

Iscriviti

PUBBLICAZIONE: FerPress.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 437
VISITE MENSILI: 13310.90
AUTORE:
URL: www.ferpress.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
> 20 novembre 2026 alle ore 9:50
> Versione Online

Lazio: lavori di potenziamento e rinnovo tra Roma Ostiense e Fiumicino Aeroporto

(FERPRESS) – Roma, 20 NOV – Dal 26 al 29 novembre, Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) eseguirà diversi interventi di potenziamento e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria lungo la linea FL1 tra Roma Ostiense e Fiumicino Aeroporto.

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati

Sei abbonato? Accedi >>

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

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

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione:

segreteria@ferpress.it

">Leggi tutto >>

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €115.75
REACH: 7983
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 242703.07
AUTORE: Lorenzo Pallotta
URL: www.ferrovie.info
> 20 novembre 2026 alle ore 9:42
> Versione Online

Micronews ferroviarie del 20 novembre 2026, le notizie in aggiornamento



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

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

Gruppo FS e turismo sostenibile, al centro il ruolo del trasporto ferroviario

Il Gruppo FS ha partecipato a Roma all'XI edizione degli Stati Generali del Turismo Sostenibile, con un confronto dedicato al contributo del trasporto ferroviario allo sviluppo del settore. Nel corso dell'incontro sono stati richiamati il ruolo delle ferrovie storiche e dei servizi regionali , che ogni giorno collegano migliaia di destinazioni e sostengono la mobilità turistica. Il Regionale di Trenitalia effettua circa 6.000 treni al giorno e raggiunge 1.700 destinazioni, trasportando oltre 400 milioni di passeggeri all'anno. Il Gruppo FS ha inoltre ricordato gli investimenti per il rinnovo della flotta, pari a circa 7 miliardi di euro, con l'obiettivo di portare all'80% la quota di treni modernizzati entro il 2027. Tra le iniziative presentate anche i servizi Link e Tap&Tap.

Austria, nuovi finanziamenti per le ferrovie regionali e acquisto congiunto di treni

Il Ministero austriaco competente ha previsto un incremento di 25 milioni di euro all'anno a partire dal 2027 per il sostegno al trasporto ferroviario regionale. Il programma di investimenti destinato alle ferrovie private raggiungerà così un valore complessivo di circa 114 milioni di euro. Parallelamente, Zillertalbahn, Pinzgauer Lokalbahn e Murtalbahn hanno avviato una procedura congiunta per

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

l'acquisto di nuovi treni elettrici e ibridi a batteria . Per la Zillertalbahn l'obiettivo è introdurre i nuovi convogli entro il 2030. Sulla Murtalbahn, invece, gli interventi previsti puntano a ridurre da 36 a 24 minuti il tempo di percorrenza tra Unzmarkt e Murau.

Frecciarossa, Trenitalia valuterebbe l'integrazione della connettività satellitare

Trenitalia starebbe valutando l'integrazione della connettività satellitare a bordo dei Frecciarossa per migliorare l'accesso a Internet durante il viaggio. L'attuale sistema utilizza la tecnologia di Icomera e tra le possibili soluzioni allo studio figurerebbe anche Eutelsat OneWeb, senza che sia stata ancora individuata una scelta definitiva. Parallelamente, il Gruppo FS starebbe sperimentando una rete 5G dedicata al trasporto ferroviario lungo circa 60 chilometri tra Torino e Milano, con l'obiettivo di estenderla fino a Rho Fiera entro la fine del 2026. Il progetto si svilupperebbe tuttavia in assenza, al momento, di frequenze mobili 5G proprie. Sul fronte della concorrenza, Italo ha invece annunciato l'intenzione di equipaggiare 51 treni con il servizio Starlink entro il 2027.

Gruppo FS, investimenti e nuovi servizi per migliorare l'accessibilità ferroviaria

Il Gruppo FS prosegue gli interventi per migliorare l'accessibilità del trasporto ferroviario, attraverso investimenti nelle stazioni, rinnovo dei treni e potenziamento dei servizi di assistenza. Nel 2026 un investimento finanziato con risorse PNRR ha migliorato l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta in 78 stazioni. Il network delle Sale Blu interessa oggi quasi 400 impianti, mentre le prestazioni di assistenza sono cresciute da circa 160 mila a oltre 480 mila all'anno. Gli interventi di RFI comprendono ascensori, percorsi senza barriere, sistemi di orientamento tattile e adeguamento dei marciapiedi . L'attenzione riguarda anche i nuovi treni regionali e i Frecciarossa, con spazi dedicati, pittogrammi tattili e numerazione Braille . Tra le iniziative di Trenitalia figurano il video-interpretariato gratuito in Lingua dei Segni Italiana, disponibile in 20 stazioni, e una sperimentazione con l'intelligenza artificiale sviluppata insieme all'Ente Nazionale Sordi. Proseguono inoltre i progetti Ready To Ride, Disability Management e Ability Garden.

Lecce Surbo, FS Sistemi Urbani perfeziona la vendita dell'area del terminal merci

FS Sistemi Urbani ha perfezionato il contratto di alienazione dell'area del terminal merci di Lecce Surbo alla società Terminal Surbo S.r.l., per un valore di 1,35 milioni di euro . Il compendio immobiliare, esteso su circa 85 mila metri quadrati, era stato aggiudicato lo scorso settembre al termine di una procedura competitiva, dopo le intese istituzionali con gli enti competenti. L'operazione punta a riattivare il polo logistico, restituendo al territorio un'infrastruttura strategica per lo sviluppo delle imprese locali e per il trasporto delle merci su ferro. Tra i benefici attesi figurano la riduzione del traffico pesante lungo i principali assi stradali regionali, con ricadute positive su sicurezza, sostenibilità ambientale e decongestionamento della viabilità. L'amministratore delegato e direttore generale di FS Sistemi Urbani, Matteo Colamussi , ha ricordato l'impegno assunto dal Gruppo FS con le istituzioni e le realtà economiche locali per riattivare il polo entro un anno, sottolineando il contributo di Rete Ferroviaria Italiana all'operazione. L'iniziativa rientra nel più ampio percorso di valorizzazione e rigenerazione del patrimonio immobiliare del Gruppo FS Italiane.

Svizzera, 486 milioni di franchi per sostenere il trasporto ferroviario delle merci

Il governo svizzero propone di destinare 486 milioni di franchi al trasporto ferroviario delle merci fino al 2035 , rinviando il progressivo taglio degli aiuti previsto dalla normativa attuale. Il progetto,

approvato il 18 novembre, dovrà ora essere esaminato dal Parlamento. Berna punta ad applicare le nuove disposizioni già dal 2027, con uno stanziamento di circa 59 milioni di franchi all'anno nel periodo 2027-2030 e una successiva riduzione graduale. I contributi, finanziati attraverso l'imposta sugli oli minerali, sostengono il trasporto combinato non accompagnato, nel quale container, casse mobili e semirimorchi percorrono in treno parte del tragitto. La misura interessa anche gli scali del Nord Italia collegati agli assi del Gottardo e del Lötschberg-Sempione , con collegamenti verso Lombardia e Piemonte attraverso Chiasso, Luino e Domodossola . Tra i nodi intermodali coinvolti figurano Busto Arsizio-Gallarate, lo scalo Ambrogio e Novara. Il sostegno arriva in una fase di difficoltà per il settore: nel 2025 la ferrovia ha movimentato il 68,6% delle merci alpine svizzere , registrando il quarto calo consecutivo. Tra le cause indicate dalla Confederazione figurano l'inaffidabilità dei collegamenti europei nord-sud e i cantieri sulle linee tedesche.

Roma, i vecchi trenini gialli della Termini-Centocelle potrebbero diventare vagoni museo

Il Consiglio del VI Municipio di Roma ha approvato all'unanimità una mozione per valorizzare la memoria della ferrovia Termini-Centocelle attraverso la realizzazione di una rete di “vagoni museo” , utilizzando alcune delle vetture che fino a pochi mesi fa circolavano sulla linea. L'iniziativa, promossa dal capogruppo del Pd Fabrizio Compagnone, prevede la creazione di spazi espositivi permanenti e accessibili al pubblico, con fotografie storiche, documenti, cimeli e materiali d'archivio dedicati alla ferrovia e ai quartieri attraversati. Tra le possibili collocazioni viene indicata l'area di Due Leoni, nei pressi della fermata Pantano della metro C, mentre per il territorio del V Municipio si ipotizzano il parco di Centocelle o una piazza a Tor Pignattara. La proposta sarà portata anche in Assemblea capitolina dal consigliere Mariano Angelucci, che ha presentato una mozione per riconvertire parte dei vecchi convogli delle Laziali. La ferrovia ha cessato il servizio lo scorso 4 marzo, dopo un incidente, in attesa della futura realizzazione della tranvia Termini-Giardinetti-Tor Vergata, per la quale l'avvio dei lavori è previsto, secondo i programmi, a metà 2027 . L'iter per i vagoni museo è ancora all'inizio e dovrà coinvolgere i Municipi interessati e Roma Capitale.

Vicenza, il Comune chiede a RFI chiarimenti sulla possibile uscita a est in galleria

Il Comune di Vicenza ha inviato una lettera a Rete Ferroviaria Italiana per chiedere chiarimenti sulla cosiddetta quarta soluzione per l'uscita a est della linea AV/AC dalla città, che prevederebbe l'interramento del salto del montone. L'ipotesi, intermedia tra lo sviluppo a raso della linea e la realizzazione di una galleria, è emersa per la prima volta lo scorso 23 luglio durante un incontro a Roma tra i rappresentanti dei Comuni di Grumolo delle Abbadesse, Torri di Quartesolo e Grisignano di Zocco, Bonifica e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nelle settimane successive è circolato anche un primo disegno tecnico, ma RFI e Iricav Due hanno negato l'esistenza di una nuova soluzione progettuale. Palazzo Trissino, che lamenta di non essere stato coinvolto negli approfondimenti, chiede ora di sapere se si tratti di una semplice ipotesi, di uno studio del general contractor o di una soluzione già sottoposta alla valutazione di RFI. Il sindaco Giacomo Possamai sollecita la trasmissione della documentazione tecnica, qualora lo studio esista, e la convocazione di un incontro prima che eventuali decisioni restringano ulteriormente le alternative progettuali.

Bologna-Piacenza, due fine settimana di lavori tra Reggio Emilia e Fidenza

Prosegue il programma di manutenzione e potenziamento della linea ferroviaria Bologna-Piacenza Rete Ferroviaria Italiana ha programmato due interruzioni della circolazione tra Reggio Emilia e Fidenza nei fine settimana del 21-22 e 28-29 novembre 2026, con sospensione del traffico ferroviario

dalle 22.30 del venerdì alle 5.30 del lunedì. Le interruzioni consentiranno di concentrare contemporaneamente più attività lungo la tratta, con cantieri a Reggio Emilia, Sant'Ilario d'Enza, Parma e Castelguelfo. Gli interventi principali riguarderanno il rinnovo di alcuni tratti di binario e della linea di alimentazione elettrica, oltre a opere puntuali di consolidamento dell'infrastruttura. Durante le sospensioni, il Comune di Reggio Emilia eseguirà inoltre lavori propedeutici alla realizzazione del sottopasso di Porta Santa Croce, che interferiscono con il passaggio dei treni. La programmazione congiunta dei cantieri punta a sfruttare le finestre di interruzione per completare più attività possibile, limitando la necessità di ulteriori sospensioni della circolazione.

Nodo di Genova, lavori tra Pegli e Cornigliano nei fine settimana di novembre

Rete Ferroviaria Italiana ha programmato interventi infrastrutturali nel nodo di Genova tra Genova Pegli e Genova Cornigliano, con modifiche alla circolazione dalle ore 20 del sabato alle 4.30 del lunedì nei fine settimana del 21-22 e 28-29 novembre 2026. I lavori riguarderanno la realizzazione della futura fermata di Erzelli, il completamento dell'innalzamento a 55 centimetri del primo marciapiede di Genova Pegli e di quello della stazione di Busalla, oltre alla manutenzione della pensilina del secondo marciapiede di Pegli. A Prasco Cremolino, conclusi gli interventi al sottopasso e l'innalzamento del marciapiede, saranno effettuate modifiche ai binari per rendere più flessibile la gestione della circolazione. Le ripercussioni sui servizi varieranno a seconda del fine settimana: il 21 e 22 novembre saranno interessati i collegamenti della linea Genova-Acqui Terme, mentre il 28 e 29 novembre le modifiche riguarderanno le linee Genova-Arquata Scrivia e Genova-Novi Ligure. Coinvolti anche alcuni collegamenti tra il Ponente ligure e il nodo genovese, con deviazioni di itinerario sui nuovi binari del quadruplicamento tra Voltri e Sampierdarena, limitazioni e cancellazioni.

PUBBLICAZIONE: LaGazzettaMarittima.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.85
REACH: 128
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 3892.22
AUTORE:
URL: www.lagazzettamarittima.it
> 20 novembre 2026 alle ore 14:49
> Versione Online

Porto Marghera, passo in avanti per il nuovo ponte ferroviario

È lungo 158 metri, conclusa la posa della prima metà delle otto campate

VENEZIA. A distanza di neanche 24 ore dall'ok della Commissione europea per farne il polo logistico europeo delle terre rare (insieme all'interporto di Verona e ai porti di Ravenna e Trieste), ecco che per Porto Marghera arriva un'altra notizia importante: è terminata l'operazione di posa delle prime quattro di otto campate del nuovo ponte ferroviario sul Canale Industriale Ovest. Nel darne l'annuncio, l'Authority veneziana guidata da Matteo Gasparato tiene a ribadire che per Porto Marghera è «un'opera strategica per il potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e dell'intermodalità del porto commerciale di Venezia».

Per realizzare il nuovo ponte c'è da costruire un impalcato in acciaio lungo in tutto 158 metri. È previsto che i lavori terminino nel 2027, segnala l'istituzione portuale veneta. L'infrastruttura ha un valore complessivo di circa 28 milioni di euro: avrà il compito – viene messo in chiaro – di «collegare direttamente il raccordo ferroviario portuale con la stazione di Marghera Scalo, evitando il transito per la stazione di Mestre». Lo scopo è presto detto: rendere più efficienti i collegamenti ferroviari, riducendo tempi e costi di movimentazione delle merci e rafforzando il ruolo del porto di Venezia nella rete logistica e intermodale.

Gli elementi strutturali trasportati hanno un peso complessivo superiore alle 455 tonnellate, viene fatto rilevare: li hanno costruiti a Porto Viro (Rovigo) e successivamente, mediante una chiatta con rimorchiatore con una capacità di carico di 1.795 tonnellate, trasferiti via acqua fino a Porto Marghera. Il percorso di questo complesso spostamento è iniziato dal luogo di assemblaggio (Ca' Cappello), ha seguito il tracciato sia del Canale Po di Brondolo sia del Canale di Cavanella d'Adige, ha fatto ingresso in laguna passando per Chioggia e arrivando a destinazione nel Canale Industriale Ovest.

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

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €113.44
REACH: 7983
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 242703.07
AUTORE: Lorenzo Pallotta
URL: www.ferrovie.info
> 20 novembre 2026 alle ore 11:01
> Versione Online

Aosta-Milano, treni diretti dal 2027 con l'elettrificazione della linea



Un nuovo collegamento ferroviario tra Valle d'Aosta e Lombardia prende forma con un accordo tra le due regioni, che punta a rendere più semplice e competitivo il viaggio tra i rispettivi capoluoghi.

Giovedì 19 novembre 2026, a Milano, è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa per potenziare i collegamenti ferroviari diretti tra Aosta e Milano e definire un percorso di collaborazione tra le due amministrazioni regionali.

L'accordo è stato firmato da Laurent Viérin, Assessore ai Trasporti e alla Mobilità sostenibile della Valle d'Aosta, e Franco Lucente, omologo della Regione Lombardia, alla presenza di Marco Gabusi, Assessore ai Trasporti e alle Infrastrutture della Regione Piemonte.

Un accordo per collegamenti ferroviari più efficienti

La firma è avvenuta nella Sala Marco Biagi di Palazzo Lombardia, nell'ambito degli Stati Generali dei Trasporti 2.0, dedicati al tema “L'era digitale della mobilità”. L'intesa mira a migliorare l'efficienza e la qualità dei collegamenti ferroviari tra Aosta e Milano , favorendo un sistema di trasporto passeggeri maggiormente integrato e sostenibile.

Il Protocollo nasce dalla forte interdipendenza turistica e socio-economica tra i due territori. La Lombardia rappresenta infatti uno dei principali bacini di provenienza dei flussi turistici diretti verso la Valle d'Aosta, mentre la regione alpina costituisce una destinazione di riferimento per il tempo libero, lo sport e il turismo dei cittadini lombardi.

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

LEGGI ANCHE: Ferrovia Aosta - Pré-Saint-Didier, servono 150 milioni per riaprire la linea dopo 11 anni

Treni diretti dal 2027, inizialmente nel fine settimana

Uno degli obiettivi principali dell'accordo è superare le attuali difficoltà dei collegamenti ferroviari tra Aosta e Milano. Oggi gli spostamenti richiedono frequenti cambi a Torino o Chivasso, con tempi di viaggio e disagi che rendono il treno meno competitivo rispetto all'automobile privata.

Il Protocollo prevede l'istituzione di un Tavolo tecnico congiunto, incaricato di coordinare le scelte operative, tecniche e di marketing necessarie allo sviluppo del nuovo servizio. L'avvio dei collegamenti diretti è previsto nel 2027 , in concomitanza con il completamento dei lavori di elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta, intervento finanziato nell'ambito del PNRR.

In una prima fase l'offerta sarà concentrata sui fine settimana, con collegamenti nelle giornate di venerdì, sabato e domenica. Il servizio sarà rivolto in particolare alla domanda di mobilità turistica, universitaria e agli spostamenti occasionali. I costi saranno condivisi tra le due Regioni.

Gli obiettivi ambientali ed economici

Tra le finalità dell'intesa figura anche la riduzione del traffico veicolare su gomma e delle relative ricadute ambientali , con particolare attenzione alla mobilità turistica e agli spostamenti non sistematici.

Il potenziamento dei collegamenti ferroviari punta inoltre a sostenere lo sviluppo economico, turistico e sociale dei territori interessati, attraverso una maggiore accessibilità e integrazione. Il trasferimento di una parte degli spostamenti dall'automobile al treno potrà contribuire a ridurre il traffico privato, le emissioni e l'impatto climatico della mobilità.

Non vuoi perderti le prossime notizie?

Ricevi direttamente le nuove notizie di Ferrovie.Info.

Telegram

WhatsApp

Più integrazione tra treni e autobus

La collaborazione tra Valle d'Aosta e Lombardia riguarderà anche lo sviluppo dell'intermodalità tra ferro e gomma . Le due amministrazioni intendono condividere esperienze e buone pratiche per migliorare i collegamenti verso le valli laterali e i comprensori sciistici, oltre a promuovere iniziative in materia di integrazione tariffaria e mobilità.

Il Protocollo definisce quindi un quadro programmatico condiviso, destinato a coordinare le iniziative e a sviluppare una collaborazione strutturata tra le due Regioni.

Il confronto per inserire i collegamenti nell'offerta Intercity

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €113.44
REACH: 7983
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 242703.07
AUTORE: Lorenzo Pallotta
URL: www.ferrovie.info
> 20 novembre 2026 alle ore 11:01
> Versione Online

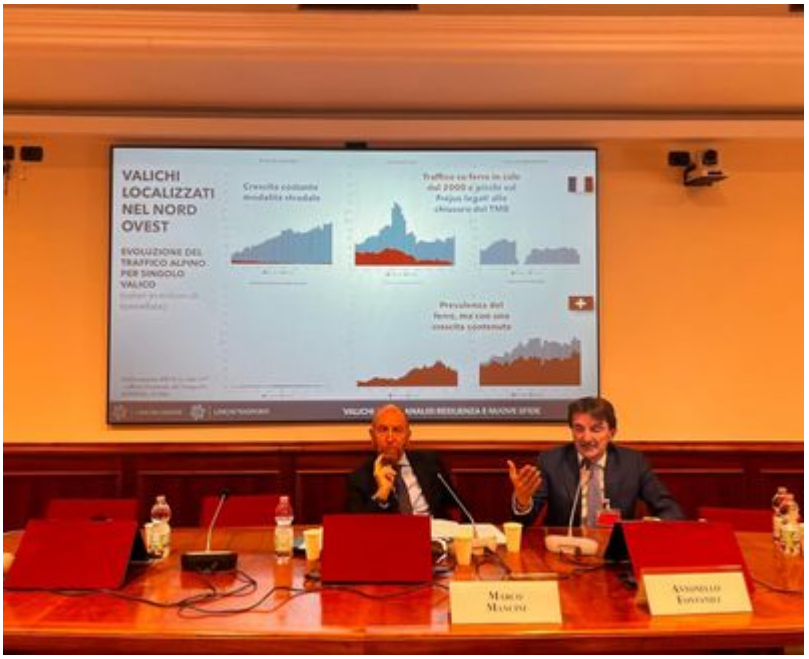
L'intesa prevede infine l'avvio di un confronto con il Ministero competente per promuovere l'inserimento dei collegamenti tra Valle d'Aosta e Lombardia nell'offerta della rete Intercity.

L'obiettivo è incrementare nel medio termine il numero di treni diretti tra le due regioni, affiancando allo sviluppo del nuovo servizio regionale una prospettiva di ulteriore potenziamento dei collegamenti ferroviari a lunga percorrenza.

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

PUBBLICAZIONE: Logisticamanagement.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.73
REACH: 119
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 3637.08
AUTORE:
URL: www.logisticamanagement.it
> 20 novembre 2026 alle ore 7:12
> Versione Online

Valichi alpini, a rischio 200 milioni di tonnellate



Ogni anno duecento milioni di tonnellate di merci attraversano le Alpi su strada e ferrovia, lungo le principali direttrici che collegano l'Italia ai mercati europei. Il loro valore rappresenta il 90% di quello complessivo prodotto dall'interscambio commerciale italiano con i Paesi dell'Unione europea, che nel 2025 ha raggiunto i 665 miliardi di euro, salendo a 750 miliardi considerando anche Regno Unito e Svizzera. Le situazioni di crisi del sistema dei valichi alpini, con interruzioni o limitazioni della circolazione anche su più collegamenti contemporaneamente, arrivano a provocare danni economici fino a 1,5 miliardi di euro l'anno. È da questi dati e dalla consapevolezza dei rischi per l'economia nazionale che nasce lo studio

"Analisi di resilienza del sistema dei valichi alpini", commissionato da

Unioncamere alla propria società in house Uniontrasporti e presentato alla Camera dei Deputati.

Dopo i saluti istituzionali del presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, onorevole Salvatore Deidda, e dei presidenti di Unioncamere, Andrea Prete, e di Uniontrasporti, Ivo Blandina, i risultati e le proposte dello studio sono stati illustrati dal direttore di Uniontrasporti, Antonello Fontanili.

L'analisi è stata poi oggetto di un confronto che ha coinvolto Sabrina De Filippis, amministratore delegato di FS Logistix, Leopoldo Destro, vicepresidente di Confindustria con delega ai Trasporti, alla logistica e all'industria del turismo, Umberto Lebruto, amministratore delegato di BBT SE (Galleria di base del Brennero - Società europea), Alessandro Peron, segretario generale della FIAP (Federazione italiana autotrasportatori professionali) e Manuela Rocca, vicedirettore generale – Italia con delega alla sostenibilità di TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin).

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

PUBBLICAZIONE: Logisticamanagement.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.73
REACH: 119
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 3637.08
AUTORE:
URL: www.logisticamanagement.it
> 20 novembre 2026 alle ore 7:12
> Versione Online

Il sistema dei valichi vede oggi molti collegamenti privi di adeguate ridondanze e gravati da problematiche di varia natura che limitano la sua potenzialità. In questo quadro la ferrovia continua a svolgere un ruolo importante, pur avendo visto negli ultimi quarant'anni la propria quota di traffico transalpino ridursi dal 48% al 32%. Nello stesso periodo, a fronte di una crescita media annua dei volumi ferroviari dell'1,9%, quelli stradali sono aumentati del 6,2%. E, nello stesso arco temporale, il traffico complessivo si è spostato ad Est con le relazioni Italia-Austria che oggi pesano oltre il 50%, a fronte di una contrazione di quelli tra Italia e Francia (26% vs il 48% del periodo 1985-1991).

Gli impatti di una crisi del sistema, evidenziati dallo studio di Uniontrasporti, possono provocare danni economici fino a un miliardo e mezzo di euro l'anno, inclusi i costi esterni, sociali e ambientali, ma le conseguenze possono protrarsi ben oltre il ripristino della normalità. La minore affidabilità nelle consegne rischia infatti di compromettere i rapporti commerciali, fino alla perdita di clienti o di interi mercati, con ripercussioni sulla competitività e sull'occupazione dei distretti produttivi. A essere maggiormente penalizzate sono le piccole e medie imprese, che dispongono generalmente di un minore potere negoziale sui servizi logistici e di minori possibilità di diversificare fornitori, magazzini e itinerari.

Quattro scenari di crisi per misurare la resilienza del sistema L'indagine ha analizzato la capacità attuale e futura della rete dei collegamenti transalpini di rispondere alla domanda di trasporto merci e passeggeri, sottoponendo il sistema a una sorta di stress test. Sono stati simulati quattro diversi scenari di crisi, attuali e futuri, con un orizzonte temporale al 2040, valutando gli effetti delle interruzioni sia in presenza sia in assenza di infrastrutture fondamentali in corso di realizzazione, come la galleria ferroviaria di base del Brennero e la nuova linea Torino-Lione.

L'obiettivo è comprendere quali conseguenze potrebbero prodursi sulla mobilità e sugli scambi commerciali di fronte a nuove criticità, tenendo conto anche delle limitazioni determinate dagli interventi di manutenzione programmata su alcuni degli undici principali valichi esaminati. È il caso, ad esempio del traforo del Monte Bianco o dei lavori stradali sul versante austriaco del Brennero che si sommano alle note restrizioni al traffico merci imposte dall'Austria.

Queste comportano già per le imprese costi aggiuntivi stimati in circa 370 milioni di euro l'anno, ai quali si sommano ulteriori 174 milioni di euro, proprio per gli effetti dei lavori di manutenzione sul ponte Lueg. Le limitazioni imposte dall'Austria sono al centro di un contenzioso davanti alla Corte di giustizia dell'Unione europea, che potrebbe pronunciarsi entro la fine dell'anno. Nelle conclusioni presentate il 16 luglio scorso, l'avvocato generale ha ritenuto contrari al diritto europeo tre dei quattro provvedimenti contestati dall'Italia: il divieto di transito notturno, quello settoriale e quello invernale. Le conclusioni non sono vincolanti per la Corte.

Gli scenari di crisi ipotizzati nello studio sono tutt'altro che teorici, come dimostrano le vicende degli ultimi anni: dalla frana nella valle francese della Maurienne, che nell'agosto 2023 ha compromesso i collegamenti del Frejus, interrompendo per circa 19 mesi la circolazione ferroviaria, al deragliamento di un treno merci nel traforo ferroviario del San Gottardo, che ha ridotto per oltre un anno la capacità di uno dei principali corridoi europei.

Dall'analisi dei rischi alle misure per affrontare le emergenze L'obiettivo è trasformare la gestione delle emergenze in un sistema di procedure codificate, da attivare tempestivamente in caso di interruzione dei collegamenti. Tra le misure immediatamente attuabili, l'analisi propone di individuare e prequalificare itinerari alternativi, sui quali prevedere le necessarie semplificazioni doganali,

soprattutto nei collegamenti tra Italia e Svizzera. A questo si affianca l'adozione di un protocollo di coordinamento transfrontaliero che consenta ai Paesi interessati di intervenire secondo procedure condivise e standardizzate, anche attraverso un cruscotto informativo digitale unico per la gestione dei flussi e delle emergenze.

Una governance europea per infrastrutture strategiche Le misure operative richiedono tuttavia un impegno politico a livello comunitario. La prima proposta dello studio è riconoscere i valichi alpini come infrastrutture economiche strategiche europee, superando una gestione prevalentemente nazionale di collegamenti essenziali per il funzionamento del mercato unico.

In questa prospettiva, Uniontrasporti propone lo sviluppo di un sistema europeo di gestione coordinata e digitale dei flussi merci, a partire dai corridoi maggiormente congestionati, per ottimizzare l'utilizzo della capacità disponibile e migliorare la risposta alle situazioni di crisi. Un'altra proposta riguarda l'introduzione di una valutazione preventiva obbligatoria degli impatti economici in occasione delle grandi limitazioni programmate della capacità di attraversamento delle Alpi, così da misurarne anticipatamente le conseguenze sulle filiere produttive e individuare le necessarie misure compensative o alternative.

Lo studio sottolinea inoltre la necessità di sostenere la transizione intermodale, accompagnando le imprese senza penalizzarle nei periodi in cui l'alternativa ferroviaria non dispone ancora di capacità e prestazioni adeguate. Infine, viene proposta l'istituzione di un monitoraggio economico permanente, capace di tradurre interruzioni, congestioni e disservizi infrastrutturali in costi misurabili per le imprese e per l'intero sistema produttivo.

PUBBLICAZIONE: Logisticamanagement.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 3637.08
AVE: €0.78
AUTORE:
REACH: 119
URL: www.logisticamanagement.it
> 20 novembre 2026 alle ore 8:03
> Versione Online

Click & Log porta il last mile elettrico a Milano



Servizi di consegna urbana flessibili e sostenibili per negozi, ristoranti e imprese: Click & Log arriva a Milano dopo l'avvio delle attività a Roma. La società partecipata da FS Logistix e Laziale Distribuzione porta nel capoluogo lombardo un'offerta di logistica dell'ultimo miglio con consegne anche in giornata e una flotta dedicata di veicoli elettrici. Il servizio è stato presentato durante il convegno inaugurale di Green Logistics Expo. Click & Log garantisce consegne rapide e sicure, anche in giornata, grazie a mezzi in grado di muoversi agevolmente anche all'interno delle aree a traffico limitato (ZTL). Attraverso una flotta dedicata di veicoli elettrici e una piattaforma di servizi integrati, la società metterà a disposizione delle imprese milanesi soluzioni B2B e B2C pensate per rispondere alle esigenze dei settori retail, fashion, Ho.Re.Ca. ed e-commerce, oltre che delle attività commerciali di prossimità.

L'offerta comprende consegne in giornata (same-day), servizi programmati, consegne notturne e nei giorni festivi, attività di micrologistica urbana, smart packaging, assistenza in tempo reale e tracciabilità delle spedizioni lungo l'intera catena del valore. Il modello operativo, già sviluppato a Roma, punta a coniugare efficienza, prossimità e sostenibilità, contribuendo a ridurre l'impatto del traffico merci nei centri urbani.

Il nuovo presidio operativo di Milano si svilupperà su circa duemila metri quadrati di spazi logistici dedicati, con possibilità di ampliamento in funzione dell'evoluzione del mercato e delle esigenze della clientela. Il servizio coprirà progressivamente l'intera area metropolitana milanese, con particolare attenzione alle zone a maggiore intensità commerciale e a quelle interessate dalle nuove esigenze della distribuzione urbana.

Con l'avvio delle attività a Milano, Click & Log prosegue il proprio percorso di crescita, puntando a sviluppare un modello di logistica urbana capace di coniugare sostenibilità, tecnologia e qualità del servizio, contribuendo all'evoluzione delle città e alla competitività delle imprese.

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

PUBBLICAZIONE: Milanofinanza.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €662.61
REACH: 228486
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 6945985.36
AUTORE: MF Milano Finanza
URL: www.milanofinanza.it
> 21 novembre 2026 alle ore 1:35
> Versione Online

Fs, arriva Calise



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

Un percorso professionale costruito tra istituzioni, comunicazione pubblica e mondo ferroviario. Alessandra Calise assume la direzione della Comunicazione e delle Relazioni Esterne del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, portando con sé un'esperienza maturata in oltre dieci anni all'interno dell'azienda e una consolidata competenza nella comunicazione strategica e istituzionale.

Entrata nel Gruppo Fs nel 2014, Calise ha ricoperto nel tempo diversi incarichi nell'ambito della comunicazione, occupandosi di ufficio stampa, brand strategy, advertising, comunicazione esterna e rapporti con i territori. Un percorso che le ha consentito di acquisire una conoscenza approfondita del sistema ferroviario, delle sue dinamiche industriali e della complessità delle sfide che accompagnano la trasformazione delle infrastrutture e dei servizi di mobilità. (riproduzione riservata)

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA

PUBBLICAZIONE: Milano Finanza
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €1460.00
REACH: 251000
AUTORE: N.D.
PAGINA: 64
SUPERFICE: 2.00 %
> 21 novembre 2026 alle ore 0:00



Polo logistico di Castel Gabbiano, Savills Im avvia i lavori

Al via i lavori per il polo logistico da 22 mila metri quadrati a Castel Gabbiano (Cremona) del Fondo Giano, gestito da Savills Investment Management e supportato, nel ruolo di advisor, da P3 Logistic Parks.

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

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €13147.82
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 20 novembre 2026 alle ore 10:06
> Versione Online

Osservatorio Esg, servono contratti green per logistica e autotrasporto

Puntare sui 'contratti green', sulla collaborazione di filiera con lo scambio dei dati e su metodi comuni per il calcolo delle emissioni.

Sono questi i pilastri sui quali la logistica deve costruire la sfida alla sostenibilità ambientale, sociale e di governance (Esg), senza trascurare quella economica, anche in vista del 2028, quando verrà introdotto l'Ets2, il calcolo delle emissioni che inciderà direttamente sui costi del trasporto merci.

Per il momento solo il 34% delle aziende di autotrasporto ha un budget dedicato alle iniziative ESG contro il 56% dei committenti. La sostenibilità viene misurata, ma con strumenti non omogenei e, nella maggior parte dei casi, in assenza di governance dedicata. Inoltre, i requisiti e il controllo diminuiscono lungo la filiera, mentre il divario tra chi acquista servizi di logistica e chi li offre si allarga in caso di subappalto o di piccole e medie realtà.

La fotografia emerge dalla prima edizione dell'osservatorio Esg nel settore della logistica e dell'autotrasporto, promosso dalla Liuc-Università Cattaneo e dal Freight Leaders Council, insieme ai soci Transadriatico Transport and Logistics e Chep, Interzero Italia, Toscandia.

"L'indagine ha mostrato una maggiore consapevolezza e maturità del settore rispetto a uno studio del 2023 - ha dichiarato Alessandro Creazza, co-direttore del Green Transition Hub della Liuc - Università Cattaneo - Nonostante ciò, emergono tante differenze: il divario si amplia se si considerano le Pmi". Natalino Mori, presidente di Transadriatico Group e Ad di Sangritana Spa ha specificato: "per le aziende di autotrasporto il rispetto degli obiettivi Esg passa necessariamente da sistemi di gestione più efficienti. L'80% dei committenti chiede la conformità agli standard, ma la sostenibilità non può essere solo un requisito richiesto al vettore. Serve un passo in più: costruire i contratti di trasporto in chiave ESG insieme ai vettori, fin dalla loro progettazione".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €12308.60
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 20 novembre 2026 alle ore 12:18
> Versione Online

Porti tra concessioni e imprese, esperti a confronto a Napoli



Porti tra concessioni e imprese: è il titolo della tavola rotonda sulle concessioni portuali e sulle condizioni per investire e operare nel demanio marittimo promossa da The International Propeller Club-Port of Naples in programma martedì 24 novembre alle 17 presso la sede napoletana della Lega Navale (giardini del Molosiglio).

Ad aprire i lavori saranno i saluti istituzionali di Umberto D'Amato, vicepresidente Propeller Club-Port of Naples; del capitano di fregata Rosalba Ciaravolo, del comando logistico della Marina Militare; dell'ammiraglio ispettore Giuseppe Aulicino, direttore marittimo regionale.

Previsti gli interventi di Eliseo Cuccaro, presidente AdSP Mar Tirreno Centrale (che parlerà di "Focus sui futuri bandi per le concessioni demaniali dei porti di Castellammare di Stabia, Napoli e Salerno per approdi turistici, pontili e punti di ormeggio"); Roberto Perocchio, presidente Assomarinas e presidente della sezione porti e turismo nautico di Confindustria Nautica ("Linee guida di Governo ed Europa, chiarimenti sulle procedure di gara e sulla legge 509/1997 per la nautica da diporto"); Carlo Morace, E.

Morace & Co.

Italian Lawyers ("Normative vigenti. Il quadro legislativo nazionale ed europeo sulle concessioni dei beni demaniali marittimi per la nautica da diporto"); Fabrizio Vettosi, fondatore e managing director di Vsl Club Spa Investment & Advisory ("Gli strumenti economico-finanziari per gli investimenti sui beni demaniali").

In programma anche approfondimenti finali su "indennizzi" e "Pef", due strumenti essenziali per i bandi di gara per la gestione dei beni demaniali con: Arturo Capasso, presidente della commissione economia del mare dell'ordine dei commercialisti di Napoli, e Liliana Speranza, consigliere della commissione economia del mare dell'ordine dei commercialisti di Napoli. Modererà Luisa Del Sorbo, consigliere Propeller Club-Port of Naples e vicepresidente della sezione nautica da diporto di Unione Industriali Napoli.

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

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €12308.60
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 20 novembre 2026 alle ore 12:18
> Versione Online

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
> 20 novembre 2026 alle ore 11:42
> Versione Online

Si chiude a Genova la prima edizione di Best



Oltre 3mila presenze e 235 relatori al summit internazionale dedicato alla blue economy Si è conclusa ieri sera la prima edizione di BEST – The Blue Economy Summit & Trade Show, evento biennale internazionale dedicato all'economia del mare che si è svolto a Genova dal 16 al 19 novembre presso il Padiglione Blu – Jean Nouvel del Waterfront di Levante. Quattro giornate, oltre 3mila presenze, 250 aziende coinvolte, 97 sponsor, 45 sessioni (molte delle quali in inglese) che hanno visto impegnati 235 speaker tra armatori, operatori della portualità e della logistica, rappresentanti delle istituzioni, del mondo accademico e della ricerca, dell'industria, energia e finanza. A fare da cornice al programma congressuale, un'area espositiva di 20mila metri quadrati che ha ospitato un centinaio di espositori. L'evento è stato promosso da Blue Media, la società del Gruppo Msc attiva nei settori dei media, dell'editoria e degli eventi. I lavori, aperti con la lettura di un messaggio del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, e un video della presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, si sono conclusi con un intervento in diretta di Matteo Salvini, vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nelle giornate precedenti, altri membri dell'esecutivo hanno partecipato alla manifestazione: il vicepremier e ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale Antonio Tajani, il ministro del Turismo Gianmarco Mazzi, quello dell'Ambiente e della Sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin, la sua vice Vannia Gava e il viceministro al Mit Edoardo Rixi. Non è mancata la voce della Commissione europea con l'intervento di Raffaele Fitto, vicepresidente esecutivo e commissario per la politica regionale e di coesione, collegato da Bruxelles. Tutti hanno sottolineato l'importanza del mare e del cluster marittimo come risorsa strategica per il Paese, in continua crescita e con un immenso potenziale ancora da esprimere. Solamente in Italia, il comparto vale 224,9 miliardi di euro, l'11,4% del Pil nazionale e che coinvolge oltre 253mila imprese, con un'occupazione di 1,1 milioni di lavoratori. Il programma del summit si è articolato in tre macroaree tematiche – Shipping, porti e logistica; Turismo costiero e marittimo; Fattori abilitanti trasversali – seguendo un percorso che dallo scenario internazionale si è snodato fino all'analisi delle azioni necessarie per sostenere la crescita del settore. Nel corso dei lavori durante le tre giornate successive sono stati affrontati gli ambiti della leadership, del commercio globale, della tutela del mare e dell'energia, della cantieristica, logistica, delle infrastrutture, e della tecnologia. E ancora approfondimenti dedicati a portualità, finanza, turismo, mobilità e alle competenze del futuro. Spazio anche agli effetti del cambiamento climatico del

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

Mediterraneo, e a come si ripercuotono sulle infrastrutture portuali. Ci sono state anche ssu geopolitica e assicurazioni, sicurezza di cavi, energia sotto il mare, finanza per l'economia blu, intermodalità, investimenti privati per aumentare la competitività del Paese. Da questo punto di vista, il turismo apporta un grande contributo: l'Italia è prima in Europa per passeggeri movimentati nei porti (93,5 milioni, il 22,4% del totale Ue). In particolare, nella giornata finale si sono tenute due tavole rotonde sulla riforma dei porti con l'intervento dei presidenti di dieci Autorità di sistema portuale italiane. La chiusura dei lavori ha visto riunite sul palco in due panel consecutivi le principali associazioni e federazioni italiane dei porti, della logistica, dello shipping e dell'intera economia blu.

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €7553.00
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 20 novembre 2026 alle ore 19:54
> Versione Online

Autotrasporto, Mit: attiva la piattaforma per i ristori sul carburante

È attiva la piattaforma per richiedere il credito d'imposta destinato alle imprese di autotrasporto, a ristoro dei maggiori costi sostenuti per l'acquisto di gasolio nel periodo compreso tra il 1 settembre e il 5 ottobre 2026.

Lo rende noto il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aggiungendo che le imprese interessate potranno presentare domanda fino alle ore 23:59 del 30 novembre 2026 (secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 23 ottobre 2026, n.193).

Le istanze dovranno essere trasmesse esclusivamente attraverso la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo https://www.creditocarburantetrasporto.adm.gov.it, allegando la documentazione richiesta.

Le modalità di accesso e le istruzioni operative sono consultabili sul sito del Mit.

La misura, spiega il Mit, "si inserisce nel quadro degli interventi a sostegno del settore dell'autotrasporto, con l'obiettivo di attenuare l'impatto dell'aumento dei costi del carburante sulle imprese".

Per il periodo marzo-agosto 2026, ricorda il Ministero, sono già stati erogati oltre 375,5 milioni di euro, attraverso le compensazioni dei crediti d'imposta, a beneficio di 24.842 imprese di autotrasporto.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

PUBBLICAZIONE: Logisticamente.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.93
REACH: 311
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services
VISITE MENSILI: 9481.88
AUTORE:
URL: www.logisticamente.it
> 17 novembre 2026 alle ore 23:00
> Versione Online

Veneto, corso gratuito di logistica green con stage e indennità



In Veneto prende il via un nuovo percorso di formazione professionale dedicato alla logistica, alle spedizioni e ai trasporti a basse emissioni. L'iniziativa, organizzata da Pianeta Formazione e finanziata attraverso il Fondo sociale europeo Plus (FSE+), prevede 150 ore di formazione in aula e tre mesi di tirocinio aziendale con un'indennità di 500 euro mensili. Il progetto, denominato Green Logistics: Percorso di formazione per Tecnici della Logistica, Spedizioni e Trasporti a basse emissioni, è rivolto a dieci partecipanti disoccupati o inoccupati, residenti o domiciliati in Veneto. L'avvio delle lezioni è previsto indicativamente per gennaio 2027.

Il programma formativo si concentra sulle competenze operative necessarie per organizzare e gestire i flussi logistici. Le attività didattiche comprendono la pianificazione dei servizi di spedizione e trasporto, la gestione della documentazione, l'organizzazione del magazzino e l'ottimizzazione dei processi per ridurre consumi ed emissioni. Il percorso comprende anche sei ore di orientamento professionale, suddivise tra incontri individuali e attività di gruppo.

L'iniziativa si inserisce nel quadro dei programmi dedicati allo sviluppo delle competenze nella supply chain, un tema già affrontato da Logisticamente.it nell'approfondimento sul modello formativo dell'ITS Marco Polo in Veneto, che integra preparazione tecnica ed esperienza aziendale.

Al termine delle 150 ore di formazione è previsto un tirocinio di tre mesi presso aziende del territorio, principalmente nelle province di Treviso e Venezia. Durante lo stage i partecipanti potranno ricevere un'indennità di 500 euro al mese, fino a un massimo complessivo di 1.500 euro. Il riconoscimento dell'importo è subordinato alla frequenza di almeno il 70% delle ore mensili previste. Le lezioni si svolgeranno presso la sede di Pianeta Formazione a Lancenigo di Villorba, in provincia di Treviso. Al termine del percorso verrà rilasciato un attestato dei risultati di apprendimento.

Il corso è riservato a persone maggiorenni, disoccupate o inoccupate, in possesso di un diploma di scuola secondaria superiore, residenti o domiciliate in Veneto e iscritte al Centro per l'impiego. Possono partecipare anche i beneficiari di strumenti di sostegno al reddito, come la NASpI.

Le candidature sono aperte fino all'esaurimento dei dieci posti disponibili

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

. Per partecipare alla selezione è necessario compilare il modulo online predisposto dall'ente organizzatore e allegare il curriculum. Il progetto rientra nell'iniziativa regionale

Work Experience – DECA: nuovi profili per la decarbonizzazione, finanziata nell'ambito del Programma regionale Veneto FSE+ 2021-2027. La combinazione tra formazione tecnica e tirocinio rappresenta un modello adottato anche in altre iniziative territoriali, come l'

Academy Logistica di Vimodrone, dedicata alla preparazione di figure professionali per magazzino, spedizioni e trasporti.

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

PUBBLICAZIONE: FerPress.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 437
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 13310.90
AUTORE:
URL: www.ferpress.it
> 20 novembre 2026 alle ore 12:18
> Versione Online

ZES unica: Confetra: bene proposta del Governo su estensione a livello nazionale

(FERPRESS) – Roma, 20 NOV – CONFETRA (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) esprime soddisfazione per l'annunciato emendamento del Governo al DDL Bilancio che prevederebbe l'estensione delle procedure amministrative semplificate della ZES unica a tutto il territorio nazionale quindi anche alle aree del Centro e del Nord attualmente escluse.

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati

Sei abbonato? Accedi >>

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

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

tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione:

segreteria@ferpress.it

">Leggi tutto >>

PUBBLICAZIONE: rottadeitrasporti.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.38
REACH: 53
CATEGORIA DEL SITO WEB:
VISITE MENSILI: 1637.56
AUTORE: Meta Time
URL: www.rottadeitrasporti.it
> 20 novembre 2026 alle ore 10:23
> Versione Online

Torello, un gruppo integrato di aziende, persone, competenze



Da piccola realtà di trasporti a conduzione familiare, il Gruppo è oggi un fornitore di soluzioni logistiche integrate e personalizzate, specializzato in tre aree di business: trasporto, logistica e distribuzione. Una storia iniziata 50 anni fa e oggi portata avanti con orgoglio dalla terza generazione, con una trategia vincente fatta di tradizione e innovazione.

Non solo trasporti, non solo logistica, ma una piattaforma sinergica capace di offrire soluzioni personalizzate per ogni segmento della supply chain. Quella di Torello è una bellissima storia iniziata dall'intuizione e dalla volontà di Nicola Torello che, con un solo camion, nel 1975 ha dato avvio all'azienda, a Montoro, nel cuore della Campania. Da allora, Torello è cresciuta ogni giorno di più: nel 2007, ha varcato i confini nazionali e ha aperto a Bratislava in Slovacchia TN Logistica, inaugurando l'espansione verso la logistica internazionale. Dal 2009 TN Service, con sedi sul territorio e officine mobili, assicura manutenzione e assitenza specializzata per garantire la continuità operativa a tutte le flotte, mentre il network DIF, specializzato nella distribuzione Food&Beverage, consente una copertura capillare in Europa, integrando la logistica con il servizio diretto al punto vendita.

Oggi il Gruppo Torello, guidato dalla terza generazione di famiglia, può contare su una rete solida nazionale e internazionale, con una presenza in 5 Paesi – Italia, Slovacchia, Romania, Serbia e Francia – e oltre 40 unità operative che garantiscono continuità e prossimità in ogni mercato. Ogni nuova sede è una porta aperta su relazioni più vicine, filiere più integrate, servizi più rapidi.

L'espansione, infatti, non è solo crescita geografica: è la naturale evoluzione di una cultura che da sempre mette al centro le persone e i bisogni dei clienti. Perché per Torello Group la supply chain è un'esperienza costruita sull'intesa tra le persone, dove tecnologia, qualità e valori si traducono in fatti. Si chiama “Feel Transport”, l'energia che rende ogni parntership una relazione solida e ogni rotta una scelta consapevole.

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

PUBBLICAZIONE: corrieremarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.52
REACH: 179
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 5455.22
AUTORE:
URL: www.corrieremarittimo.it
> 20 novembre 2026 alle ore 14:15
> Versione Online

ZES, Confetra: «Bene la proposta del Governo sull'estensione della ZES Unica a livello nazionale»



Roma – CONFETRA (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) esprime soddisfazione per l'annunciato emendamento del Governo al DDL Bilancio che prevederebbe l'estensione delle procedure amministrative semplificate della ZES unica a tutto il territorio nazionale quindi anche alle aree del Centro e del Nord attualmente escluse. “Si tratta di un intervento molto importante per migliorare la competitività e promuovere lo sviluppo delle attività economiche ed imprenditoriali in tutto il paese” – dichiara Carlo De Ruvo, Presidente Confetra. “Auspichiamo quindi che nel nuovo Piano di programmazione strategica, che dovrà individuare i settori da promuovere e quelli da rafforzare, sia posta la stessa attenzione riservata dall'attuale Piano strategico del 2024 alla logistica quale ambito strategico trasversale a più filiere da rafforzare in virtù della sua particolare rilevanza” – prosegue De Ruvo.

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

PUBBLICAZIONE: Logisticamanagement.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.81
REACH: 119
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 3637.08
AUTORE:
URL: www.logisticamanagement.it
> 20 novembre 2026 alle ore 7:52
> Versione Online

Contract Logistics 2026: le voci, parte 3



L'innovazione tecnologica, lo sviluppo di nuovi servizi e l'evoluzione dei modelli operativi stanno contribuendo a ridefinire il ruolo della logistica all'interno delle filiere produttive e distributive. Dall'automazione dei magazzini agli strumenti digitali per la gestione dei trasporti, le aziende sono chiamate a individuare soluzioni capaci di rispondere a esigenze sempre più articolate. Questi temi hanno attraversato il Convegno dell'Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” del Politecnico di Milano, svoltosi il 12 novembre al Superstudio Maxi, dove i risultati della Ricerca 2026 hanno offerto un quadro aggiornato delle trasformazioni che interessano la logistica conto terzi. Con questa terza parte, Logistica Management completa la raccolta delle video interviste realizzate in occasione dell'evento. Le ultime otto testimonianze approfondiscono progetti di automazione, soluzioni per la pianificazione dei trasporti, strumenti di collaborazione digitale e servizi destinati alla movimentazione delle merci. Pharmaidea e Trascar: dal prelievo tradizionale all'automazione Il passaggio da un modello di prelievo tradizionale a un sistema automatizzato in cui i prodotti raggiungono direttamente gli operatori rappresenta il cuore del progetto raccontato da Luca Verucchi, Sales Manager di Trascar, e Andrea Sagrestan i, Head of logistics & ICT di Pharmaidea. Trascar è specializzata nello sviluppo e nella personalizzazione di sistemi di automazione per la logistica, con soluzioni che comprendono stoccaggio pallet, movimentazione e pallettizzazione. Pharmaidea opera invece nella compravendita e distribuzione di farmaci sul territorio nazionale, rivolgendosi principalmente a farmacie, ospedali e grossisti. La collaborazione tra le due aziende ha portato alla realizzazione di un progetto di automazione destinato al magazzino di Pharmaidea, con l'obiettivo di superare alcuni limiti delle modalità operative tradizionali. Come emerge dalla testimonianza di Sagrestani, il modello precedente si basava sul principio secondo cui è l'operatore a spostarsi verso la merce per effettuare le attività di prelievo. Il progetto ha introdotto una logica differente, nella quale è il prodotto a raggiungere direttamente la postazione di lavoro.

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

PUBBLICAZIONE: Logisticamanagement.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.47
REACH: 119
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 3637.08
AUTORE:
URL: www.logisticamanagement.it
> 20 novembre 2026 alle ore 8:08
> Versione Online

MHW e Samsung SDS integrano la supply chain



ManHandWork e Samsung SDS consolidano la loro collaborazione e presentano al mercato una nuova proposta congiunta di logistica integrata, pensata per accompagnare le aziende nella gestione end-to-end della supply chain. L'iniziativa nasce in risposta a uno scenario logistico caratterizzato da crescente complessità: disponibilità di risorse e competenze, necessità di maggiore visibilità e coordinamento lungo la filiera, variabilità dei volumi e richieste sempre più elevate in termini di produttività e livelli di servizio.

Alla base della proposta c'è la complementarità tra i due partner. Samsung SDS, società del Gruppo Samsung, porta la propria esperienza internazionale nella digitalizzazione e nella gestione della supply chain, attraverso tecnologie e strumenti dedicati alla pianificazione, al monitoraggio, all'ottimizzazione dei processi nonché all'automazione ed innovazione. Tra questi, Cello, piattaforma proprietaria evoluta attraverso IoT, intelligenza artificiale, analytical AI e automazione, affiancata da una Control Tower per il governo delle attività.

ManHandWork integra questa componente con la propria specializzazione nella gestione delle operations logistiche di magazzino: organizzazione del lavoro, gestione delle risorse e delle relazioni sindacali, formazione continua e sviluppo delle competenze.

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

PUBBLICAZIONE: Logisticamente.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 9481.88
AVE: €3.38
AUTORE:
REACH: 311
URL: www.logisticamente.it
> 20 novembre 2026 alle ore 8:05
> Versione Online

Logistica italiana, 38 fusioni e acquisizioni nei primi dieci mesi del 2026



Il processo di concentrazione della logistica italiana prosegue anche nel 2026. Nei primi dieci mesi dell'anno sono state registrate 38 operazioni di fusione e acquisizione, dopo le 48 dell'intero 2025 e le 40 rilevate sia nel 2024 sia nel 2023. I dati emergono dall' Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano e descrivono un mercato nel quale gli operatori continuano a investire nell'ampliamento delle proprie reti, nonostante una crescita contenuta dei volumi di attività. Delle 38 operazioni registrate nel 2026, 28 sono finalizzate principalmente al consolidamento delle reti territoriali degli operatori logistici, mentre le restanti 10 riguardano l'integrazione di spedizionieri o lo sviluppo di terminal portuali. Il rafforzamento della presenza geografica rappresenta quindi una delle principali direttrici delle strategie di crescita.

Attraverso le acquisizioni, gli operatori possono ampliare le proprie reti operative e integrare attività e competenze precedentemente gestite da altre imprese. Si tratta di una tendenza che trova riscontro anche nel panorama internazionale. Nel 2025, come evidenziato nell'analisi delle principali fusioni e acquisizioni nella logistica, numerose operazioni hanno interessato l'integrazione tra trasporto, infrastrutture e servizi logistici, oltre al rafforzamento di attività specializzate.

Il consolidamento societario si accompagna a una progressiva riduzione del numero di aziende attive nella logistica conto terzi. Secondo i dati dell'Osservatorio, nel 2024 le imprese del comparto erano circa

78.000, in diminuzione dell'1,5% rispetto all'anno precedente e del 32% rispetto al 2009

. La contrazione interessa in particolare l'autotrasporto, dove il numero di imprese è diminuito dell'1,6% nell'ultimo anno considerato. La riduzione coinvolge anche altri segmenti della filiera, tra cui spedizioni, corrieri e attività di magazzinaggio. Il fenomeno non è riconducibile esclusivamente alle fusioni e acquisizioni, ma comprende anche cessazioni e trasformazioni societarie.

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

PUBBLICAZIONE: Logisticamente.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.38
REACH: 311
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services
VISITE MENSILI: 9481.88
AUTORE:
URL: www.logisticamente.it
> 20 novembre 2026 alle ore 8:05
> Versione Online

Nel complesso, i dati descrivono un mercato nel quale diminuisce il numero degli operatori mentre proseguono le operazioni di aggregazione. Un’evoluzione già emersa nelle precedenti analisi del Politecnico di Milano sulla trasformazione del mercato italiano della contract logistics, caratterizzata da processi di integrazione verticale e da una maggiore attenzione al controllo diretto delle attività operative.

Le operazioni di aggregazione possono incidere sull’organizzazione dei servizi e sui rapporti tra operatori logistici, trasportatori e imprese committenti. L’ampliamento delle reti territoriali e l’integrazione di attività complementari consentono ai gruppi coinvolti di estendere la propria presenza sul mercato. Allo stesso tempo, la riduzione del numero delle imprese modifica progressivamente la composizione del settore. La trasformazione riguarda anche la gestione delle attività operative.

Tra il 2017 e il 2024, i principali operatori logistici hanno quasi raddoppiato il numero dei dipendenti diretti, evidenziando una maggiore internalizzazione di alcune funzioni precedentemente affidate ad altri soggetti della filiera. I dati sulle fusioni e acquisizioni mostrano quindi come la concentrazione del mercato logistico italiano prosegua attraverso il rafforzamento delle reti, l’integrazione dei servizi e la riorganizzazione delle attività operative, con possibili conseguenze sugli equilibri competitivi e sulle relazioni tra le imprese.

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

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

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.70
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Andrea Puccini
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 20 novembre 2026 alle ore 14:24
> Versione Online

Livorno, porto e Blue Economy al centro degli Stati Generali dell'Economia e del Lavoro



Il 17/12 a Villa Letizia il confronto sul futuro economico della città. Tra i temi la Zona Logistica Semplificata, la Darsena Europa, i collegamenti infrastrutturali LIVORNO – Rafforzare il rapporto tra porto e sistema produttivo, sfruttare le opportunità della Zona Logistica Semplificata (ZLS) e trasformare la crescita dell'economia del mare in nuovi investimenti e occupazione. Sono i temi principali di “Livorno blu” , uno dei cinque tavoli degli Stati Generali dell'Economia e del Lavoro , in programma giovedì 17 Dicembre a Villa Letizia, sede del Polo Universitario Sistemi Logistici L'appuntamento conclude “Livorno Nuove Rotte” , il percorso promosso dal Comune insieme ad Anci Toscana per coinvolgere imprese, associazioni e parti sociali nella definizione delle priorità economiche cittadine. La giornata si aprirà con un'analisi dei dati economici e occupazionali, seguita dai tavoli di lavoro chiamati a elaborare proposte operative da integrare nella programmazione comunale , con particolare attenzione agli investimenti, allo sviluppo delle attività produttive e alle prospettive occupazionali.

ZLS, la sfida è rendere operative le semplificazioni

Uno degli argomenti principali sarà l'applicazione della ZLS Toscana , istituita nel Novembre 2024 per favorire gli insediamenti produttivi e logistici attraverso procedure amministrative più snelle. A Livorno il perimetro comprende l'infrastruttura portuale, l'area della futura Darsena Europa e alcune zone produttive e artigianali esterne allo scalo.

Tra gli strumenti previsti figura l'autorizzazione unica, che punta ad accelerare gli investimenti riducendo gli adempimenti burocratici. Per rendere efficaci queste misure serviranno però tempi certi, procedure chiare e un maggiore coordinamento tra le amministrazioni coinvolte.

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

È inoltre in corso un confronto con la Regione Toscana per una possibile rimodulazione delle aree livornesi incluse nella ZLS , con l'obiettivo di estenderne le opportunità al tessuto produttivo e rafforzare l'integrazione con le attività retroportuali.

Il dibattito riguarderà anche le grandi infrastrutture, a partire dalla Darsena Europa dallo sviluppo dell'Interporto e dal miglioramento dei collegamenti stradali e ferroviari. L'attenzione sarà rivolta soprattutto alle ricadute economiche degli investimenti portuali, con la possibilità di coinvolgere maggiormente le aziende livornesi nei servizi tecnico-nautici, nella logistica, nella manutenzione, nelle forniture e nella cantieristica.

Un ulteriore tema sarà il turismo crocieristico, per individuare strumenti capaci di aumentare la permanenza dei visitatori e i benefici economici per la città.

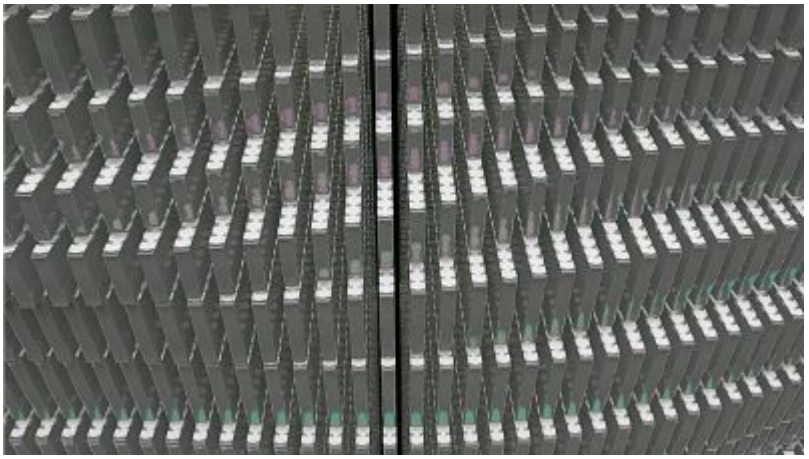
Spazio infine alle opportunità legate alle nuove tecnologie e alla sostenibilità ambientale, dalla decarbonizzazione delle attività portuali alla sicurezza della navigazione, fino al monitoraggio degli ecosistemi marini e alle tecnologie subacquee. In questo quadro, la collaborazione tra imprese, università e centri di ricerca sarà fondamentale per sviluppare competenze professionali adeguate alle esigenze del settore e favorire l'occupazione giovanile.

LEGGI ANCHE:

Iscriviti

PUBBLICAZIONE: Logisticamente.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €4.51
REACH: 311
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services
VISITE MENSILI: 9481.88
AUTORE:
URL: www.logisticamente.it
> 20 novembre 2026 alle ore 8:05
> Versione Online

Intelligenza artificiale nella logistica conto terzi: cybersecurity e dati tra i principali rischi



L’adozione dell’ intelligenza artificiale nella logistica conto terzi sta aumentando, ma insieme alle opportunità emergono criticità legate alla sicurezza informatica, alla protezione dei dati e alla gestione delle responsabilità. L’ultima ricerca dell’

Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” del Politecnico di Milano ha individuato dieci categorie di rischio, raccogliendo le valutazioni delle imprese e le misure adottate per limitarne gli effetti. Il tema assume particolare rilevanza in un settore nel quale l’AI viene progressivamente integrata nei processi operativi e decisionali. Secondo i risultati dell’Osservatorio presentati a novembre 2026, il 48% delle aziende ha introdotto sistemi di intelligenza artificiale nella gestione della logistica e della supply chain, rispetto al 30% del 2025.

Cybersecurity e protezione dei dati tra le principali preoccupazioni

Gli attacchi informatici rappresentano il rischio maggiormente percepito dalle imprese, con un punteggio di 6 nella rilevazione condotta prima dell’estate 2026. Le preoccupazioni riguardano sia la vulnerabilità dei sistemi sia tecniche specifiche come la prompt injection, attraverso la quale istruzioni malevole nascoste nei documenti possono influenzare il comportamento dei sistemi AI. Al secondo posto, con un punteggio di

5,9, si colloca la possibile perdita di informazioni riservate. Le imprese temono la diffusione di dati sensibili e conoscenze aziendali, oltre alla difficoltà di controllare le informazioni comunicate ai clienti attraverso chatbot e altri strumenti automatizzati.

Tra le contromisure indicate figurano l’utilizzo di infrastrutture cloud localizzate in Europa, server aziendali dedicati, strumenti di controllo dell’AI e restrizioni sull’impiego di applicazioni prive di licenza aziendale. La questione si inserisce nel più ampio problema della sicurezza digitale del settore, già emerso in relazione ai recenti cyberattacchi contro istituzioni e operatori della logistica italiana

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

PUBBLICAZIONE: Logisticamente.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €4.51
REACH: 311
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services
VISITE MENSILI: 9481.88
AUTORE:
URL: www.logisticamente.it
> 20 novembre 2026 alle ore 8:05
> Versione Online

.

Costi, ritorno degli investimenti e obsolescenza tecnologica

Con lo stesso punteggio di 5,9, le imprese segnalano il rischio di una valutazione errata dei costi e dei benefici dei progetti di intelligenza artificiale. Le difficoltà riguardano soprattutto la stima del ritorno sull'investimento e l'evoluzione delle spese operative necessarie per utilizzare i sistemi. Alcune aziende stanno affrontando il problema dimensionando la capacità di calcolo in funzione delle esigenze effettive e introducendo limiti all'utilizzo delle risorse AI. Un'ulteriore criticità è rappresentata dall' obsolescenza tecnologica, valutata 5,7. La velocità di sviluppo delle soluzioni può rendere rapidamente superati sistemi previsionali e progetti implementati anche in tempi relativamente recenti.

Responsabilità delle decisioni e affidabilità dei risultati

La ricerca attribuisce un punteggio di 5,7 anche alla perdita di accountability, cioè alla difficoltà di individuare chiaramente le responsabilità quando una decisione viene delegata all'intelligenza artificiale. Una delle risposte organizzative individuate è il modello human-in-the-loop, che mantiene il coinvolgimento dell'operatore umano nelle decisioni. Il problema si collega all'affidabilità degli output, valutata 5,6.

I sistemi AI possono produrre informazioni inesatte o risposte apparentemente attendibili ma prive di fondamento, fenomeno comunemente definito *allucinazione*. Per limitare questi rischi, alcune imprese stanno sperimentando verifiche incrociate tra modelli differenti e interventi sulla qualità dei dati utilizzati. La centralità del controllo umano emerge anche nell'impiego dell'AI per la pianificazione e l'ottimizzazione dei trasporti, dove l'automazione delle attività convive ancora con la necessità di supervisionare le decisioni operative.

Tra le criticità individuate dall'Osservatorio figura anche la perdita di competenze interne, con un punteggio di 5,6. Le imprese segnalano il rischio che un ricorso eccessivo agli strumenti automatizzati riduca la capacità dei lavoratori di valutare criticamente i risultati e trasformi alcune mansioni in attività prevalentemente esecutive. Un ulteriore elemento riguarda la possibile riduzione delle posizioni iniziali dedicate all'analisi dei dati, con conseguenze sulla formazione delle future figure manageriali.

La resistenza al cambiamento, valutata 5,5, è invece collegata anche al timore dei lavoratori di essere sostituiti dall'intelligenza artificiale. Per affrontare queste difficoltà, le aziende stanno introducendo competenze specialistiche, tra cui data scientist e AI engineer, e lavorando sulla formalizzazione delle conoscenze aziendali. Tra le misure considerate figura anche il mantenimento di alcune attività tradizionali per favorire l'inserimento e la formazione dei nuovi lavoratori.

L'indagine evidenzia così come l'introduzione dell'AI nella logistica conto terzi richieda non soltanto investimenti tecnologici, ma anche controlli sulla sicurezza, valutazioni economiche e una chiara definizione delle responsabilità operative

.

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

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
VISITE MENSILI: 90113.65
TIPOLOGIA: Web
AUTORE: Michele Latorre
REACH: 2964
URL: www.trasportoeuropa.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
> 20 novembre 2026 alle ore 15:44
> Versione Online

Arvato potenzia la logistica in Turchia con Ekol

Arvato, controllata da Bertelsmann, ha firmato un accordo per acquisire la maggioranza delle attività turche di logistica contrattuale e distribuzione di Ekol. L'operazione porterà Arvato a 26 magazzini e 1,2 milioni di metri quadrati.



Il 19 novembre 2026 Arvato, società di logistica conto terzi del gruppo Bertelsmann, ha firmato un accordo per rilevare le attività di Ekol Logistics in Turchia, un perimetro che comprende logistica contrattuale, gestione dei magazzini, evasione degli ordini multicanale e distribuzione nazionale. Secondo quanto riferito a Reuters dall'amministratore delegato di Bertelsmann, Thomas Rabe, l'operazione supera i 500 milioni di euro e rappresenta il maggiore investimento nella storia di Arvato.

L'operazione avverrà con il trasferimento della maggioranza delle quote. L'accordo è soggetto all'approvazione delle Autorità competenti e fino al completamento le due aziende continueranno a operare in modo indipendente, ciascuna con i propri clienti. Rabe si attende l'approvazione dell'Autorità della Concorrenza turca entro sei mesi. Fondata nel 1990 da Ahmet Musul, che ne presiede il consiglio di amministrazione, Ekol ha sede a Istanbul, impiega circa 4.500 persone e dispone di una rete di magazzini e distribuzione estesa a tutto il Paese, con sistemi automatizzati già operativi su larga scala. Il trasporto stradale internazionale tra Turchia ed Europa resta fuori dall'accordo, perché Ekol lo aveva ceduto alla danese Dfds nel novembre 2024.

Arvato opera in Turchia dal 2005 ed è cresciuta soprattutto per via organica nella moda, nella bellezza e nell'elettronica di consumo, con attività concentrate nell'area d'Istanbul. Con Ekol, Arvato estenderebbe la propria rete a tutta la Turchia, con 26 magazzini e 1,2 milioni di metri quadrati di superficie logistica. I ricavi annui nel Paese raggiungerebbero i 460 milioni di euro, collocando la Turchia tra i cinque maggiori mercati di Arvato. Oltre a rafforzare moda ed elettronica, l'operazione darebbe ad Arvato una presenza rilevante nella logistica sanitaria e farmaceutica, un ingresso nel largo consumo e l'accesso ai clienti dell'automotive.

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

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 2964
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
> 20 novembre 2026 alle ore 15:44
> Versione Online

Rabe stima che il mercato logistico turco possa crescere dell'8-10% l'anno e Arvato lega l'investimento allo sviluppo del commercio elettronico, alla domanda di esternalizzazione e alla posizione della Turchia tra Europa, Asia e Medio Oriente. Guidata da Frank Schirrmeister, Arvato conta oltre 100 sedi e più di 20mila dipendenti e in dieci anni ha portato i ricavi da circa 1,5 a circa 3,3 miliardi di euro. Bertelsmann intende sviluppare l'attività turca insieme a Musul e al gruppo dirigente guidato da Umur Özkal, amministratore delegato di Arvato Turchia ed Emirati Arabi Uniti, e da Rasim Kartal.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

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

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

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €5.25
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: CIN
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 20 novembre 2026 alle ore 16:05
> Versione Online

Ravenna celebra 35 anni di Autostrade del Mare: la rotta con Catania è la più longeva d'Italia



Dalla prima linea Ro-Ro del 1990 all'attuale collegamento via Brindisi. Il presidente AdSp Benevolo: “Un modello logistico sostenibile che ha ancora importanti margini di sviluppo” RAVENNA – Trentacinque anni di collegamenti marittimi senza interruzioni, attraversando cambiamenti nelle politiche dei trasporti, trasformazioni del mercato e passaggi di proprietà tra compagnie di navigazione. Il porto di Ravenna ha celebrato un primato nel panorama della logistica italiana: quello della più longeva Autostrada del Mare del Paese la linea Ravenna-Catania, oggi estesa anche allo scalo di Brindisi. L'anniversario è stato al centro di un convegno promosso dalla Camera di commercio Ferrara Ravenna e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale , organizzato proprio nella sede camerale dove, nel 1990, prese forma il progetto destinato a diventare uno dei collegamenti più consolidati dell'intermodalità marittima nazionale.

L'iniziativa, alla quale il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi ha partecipato attraverso un videomessaggio di saluto, ha rappresentato l'occasione per ripercorrere l'evoluzione delle Autostrade del Mare in Italia e approfondirne le prospettive future.

Una rotta nata per alleggerire il traffico stradale

Il collegamento Ravenna-Catania nacque con un obiettivo preciso: offrire un'alternativa al trasporto dei camion lungo la dorsale autostradale italiana evitando in particolare i percorsi della A14 e della Salerno-Reggio Calabria. Una soluzione basata sull'impiego di navi Ro-Ro, progettate per imbarcare direttamente mezzi pesanti e semirimorchi, consentendo di trasferire via mare una parte significativa dei flussi di merci tra il Nord-Est e la Sicilia.

Nel corso dei decenni il servizio ha attraversato diverse gestioni, passando dall'Adriatica di Navigazione alla CIN, fino all'attuale operatore, il Gruppo Grimaldi . Nonostante i cambiamenti

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

societari e le differenti politiche nazionali di sostegno all'intermodalità, il collegamento ha mantenuto la propria continuità operativa, arrivando a festeggiare 35 anni di attività.

A sottolineare il valore del traguardo è stato Francesco Benevolo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale , che ha evidenziato come la longevità del servizio rappresenti una conferma del ruolo dello scalo ravennate nei collegamenti logistici nazionali. “ L'Autostrada del Mare Ravenna-Catania, con i suoi ininterrotti 35 anni di continuità e sviluppo, rappresenta il successo di un progetto logistico sostenibile che collega la Sicilia con il Nord-Est”, ha dichiarato Benevolo.

Secondo il presidente, l'esperienza maturata dimostra non soltanto la validità della rotta, ma anche l'efficacia della collaborazione tra istituzioni pubbliche e operatori privati, elemento che ha accompagnato lo sviluppo del sistema portuale ravennate. “ È una linea che testimonia la strategicità del porto di Ravenna lungo la direttrice Sud-Nord dell'Italia, la validità e il consolidamento di questa rotta, che certamente può avere ulteriori margini di sviluppo”, ha aggiunto Benevolo.

Nuove prospettive per l'intermodalità marittima

La celebrazione dell'anniversario ha offerto anche l'opportunità di guardare alle prospettive delle Autostrade del Mare, considerate uno degli strumenti per favorire il trasferimento delle merci dalla strada al trasporto marittimo e ridurre la pressione sulla rete autostradale. Per Ravenna, il collegamento con Brindisi e Catania rappresenta un'infrastruttura logistica consolidata, capace di integrare il porto romagnolo nelle catene di approvvigionamento tra le aree produttive del Nord-Est e il Mezzogiorno.

L'obiettivo è ora valorizzare questa esperienza per favorire un ulteriore sviluppo dei servizi Ro-Ro e rafforzare il ruolo dello scalo adriatico nel trasporto combinato mare-strada. “ Abbiamo avuto occasione di festeggiare questa continuità, ma soprattutto di farlo in una prospettiva di futuro e di ulteriore implementazione delle Autostrade del Mare nel porto di Ravenna”, ha concluso Benevolo.

Un anniversario che, oltre a ricordare una delle esperienze più durature dell'intermodalità italiana, riporta al centro il tema della competitività dei collegamenti marittimi nazionali e del loro contributo a un sistema logistico più sostenibile.

LEGGI ANCHE:

Ravenna, traffici in crescita dell'1,2% nei nove mesi

Iscriviti

PUBBLICAZIONE: trasportale.it
PAESE: ITA **VISITE MENSILI:** 2930.46
TIPOLOGIA: Web **AUTORE:**
REACH: 96 **URL:** trasportale.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shipping and Logistics
> 20 novembre 2026 alle ore 12:00 > Versione Online

ManHandWork e Samsung SDS lanciano una proposta per la supply chain

ManHandWork e Samsung SDS lanciano una proposta di logistica integrata end-to-end. Al centro tecnologia e l'esperienza nel polo di Brembio.



Logistica integrata. ManHandWork e Samsung SDS consolidano la collaborazione e portano sul mercato un modello end-to-end che integra digitalizzazione, gestione dei dati e operations di magazzino

La proposta nasce dall’esperienza maturata dal 2022 nel polo logistico di Brembio, dove la produttività è cresciuta del 13% nel primo anno.

Logistica integrata

Tecnologia e gestione operativa sotto un’unica regia per rendere la supply chain più efficiente, connessa e flessibile. ManHandWork (MHW) e Samsung SDS rafforzano la propria collaborazione e presentano una nuova proposta congiunta di logistica integrata, pensata per accompagnare le aziende nella gestione end-to-end della filiera.

L’iniziativa risponde a un contesto logistico sempre più complesso, caratterizzato dalla necessità di reperire risorse e competenze, migliorare la visibilità sui flussi, coordinare le attività lungo la catena di fornitura e gestire volumi variabili, garantendo al tempo stesso produttività e livelli di servizio.

La proposta si fonda sulla complementarità delle competenze dei due partner. Samsung SDS, società del Gruppo Samsung, mette a disposizione la propria esperienza internazionale nella digitalizzazione e nella gestione della supply chain, con strumenti per la pianificazione, il monitoraggio e l’ottimizzazione dei processi, oltre a soluzioni di automazione e innovazione.

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

PUBBLICAZIONE: trasportale.it
PAESE: ITA **VISITE MENSILI:** 2930.46
TIPOLOGIA: Web **AUTORE:**
REACH: 96 **URL:** trasportale.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shipping and Logistics
> 20 novembre 2026 alle ore 12:00 **> Versione Online**

Tra queste figura Cello, piattaforma proprietaria sviluppata attraverso l'integrazione di IoT, intelligenza artificiale, analytical AI e automazione, affiancata da una Control Tower per il governo delle attività. ManHandWork contribuisce invece con la propria specializzazione nella gestione delle operations di magazzino, dall'organizzazione del lavoro alla gestione delle risorse e delle relazioni sindacali, fino alla formazione continua e allo sviluppo delle competenze.

Tecnologia e operations

«La partnership tra Samsung SDS e MHW nasce dall'incontro di competenze complementari e di una visione condivisa del futuro della Supply Chain – dichiara Antonio Mattei, Chief Business Officer di Samsung SDS -. Da un lato, l'esperienza operativa e la conoscenza del territorio di MHW, dall'altro, la capacità di Samsung SDS di integrare tecnologia, dati e innovazione per orchestrare Supply Chain sempre più connesse».

Il modello proposto non si limita ad affiancare servizi differenti, ma punta a integrare informazioni, processi e capacità operative in una gestione coordinata della supply chain.

La componente tecnologica permette di raccogliere e analizzare i dati, pianificare le attività e monitorare i flussi logistici. L'esperienza operativa di ManHandWork consente invece di tradurre queste informazioni in decisioni concrete, organizzando il lavoro e le risorse in funzione delle esigenze del business.

L'obiettivo è superare la frammentazione che ancora caratterizza molti assetti logistici, mettendo in connessione dimensione tecnologica e operativa, competenze globali e conoscenza locale, pianificazione ed esecuzione.

Dal polo logistico di Brembio

La nuova proposta nasce da un'esperienza già consolidata sul campo. Dal 2022 ManHandWork e Samsung SDS collaborano nel polo logistico Samsung SDS di Brembio, in provincia di Lodi. La piattaforma multi-cliente si estende su 35.000 metri quadrati e presenta una significativa variabilità dei volumi e una componente stagionale.

La struttura dispone di 18.000 posti pallet e oltre 9.000 postazioni a terra, con picchi fino a 1.200 pallet spediti al giorno. Il sito opera secondo una logica data driven: la piattaforma Cello e la Control Tower supportano la pianificazione e la programmazione delle attività inbound, outbound e di magazzino, mentre MHW presidia la gestione operativa attraverso personale formato e un investimento strutturato nello sviluppo professionale.

La collaborazione ha già prodotto risultati misurabili. Nel primo anno, il lavoro sull'efficienza ha determinato un incremento della produttività del 13%. Un risultato che ha contribuito alla decisione dei due partner di estendere il modello, trasformando l'esperienza maturata a Brembio in una proposta congiunta destinata al mercato.

PUBBLICAZIONE: Logisticamanagement.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.28
REACH: 119
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 3637.08
AUTORE:
URL: www.logisticamanagement.it
> 20 novembre 2026 alle ore 7:12
> Versione Online

Unicar movimenta EuroVolley e America’s Cup



Dietro i grandi eventi sportivi c’è una logistica che fa la differenza. EuroVolley 2026 e America’s Cup 2026 hanno richiesto a Napoli importanti allestimenti e complesse esigenze di movimentazione gestite da Unicar, distributore ufficiale Yale per l’Italia, grazie al concessionario partner per la Campania New Sami, con i carrelli elevatori Yale e assistenza dedicata. Un’esperienza che testimonia la forza della rete Unicar Yale di generare relazioni e opportunità e di supportare le imprese sul territorio. EuroVolley e America’s Cup: la logistica Unicar Yale e della sua Rete dietro eventi di rilevanza internazionale

EuroVolley e America’s Cup hanno visto protagonisti i carrelli elevatori Serie N di Yale, presenti nella flotta noleggio di New Sami, configurabili in base alle diverse esigenze applicative e caratterizzati da prestazioni affidabili, manovrabilità e versatilità, con la flessibilità del noleggio, la consulenza e il supporto tecnico.

Per la gara inaugurale di EuroVolley 2026 (campionato molto rilevante anche per le qualifiche al Campionato Mondiale e per le prossime Olimpiadi di Los Angeles) disputata in Piazza del Plebiscito - per la prima volta a Napoli e nella storia dell’EuroVolley con un match all’aperto - sono stati impiegati i modelli diesel Yale GDP25N e GDP30N, rispettivamente da 2,5 e 3 tonnellate, per l’allestimento del palco, scegliendo carrelli di diversa portata in base alle necessità e mettendo a disposizione anche operatori professionali, preparati anche ad orari insoliti ed imprevisti da affrontare con fermezza e velocità.

Per l’America’s Cup 2026, la massima competizione velica internazionale nonché trofeo sportivo più antico del mondo, è stata utilizzata la flotta completa dei carrelli diesel Yale Serie N, con i modelli GDP25N, GDP30N e GDP35N da 2 a 3,5 tonnellate. Per i vari allestimenti sul lungomare di Via Caracciolo si è rivelata molto utile la vasta possibilità di personalizzazione offerta da questo modello,

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

PUBBLICAZIONE: Logisticamanagement.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.28
REACH: 119
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 3637.08
AUTORE:
URL: www.logisticamanagement.it
> 20 novembre 2026 alle ore 7:12
> Versione Online

proprio per la necessità di movimentazione di materiali diversi tra loro, con dimensioni e pesi differenti, su superfici e volte aspre, senza mai tralasciare l'imperativo assoluto di integrità e cura del prodotto trattato.

New Sami porta l'esperienza a LTS Expo Napoli 2026 Dopo EuroVolley e America's Cup, New Sami ha partecipato in partnership con Unicar a LTS Expo Napoli 2026, la fiera della logistica del Mezzogiorno, presentando la propria esperienza e le soluzioni Yale di movimentazione dei materiali.

Dal 2012 concessionario di Unicar per Yale in Campania, affianca PMI, industrie e manifestazioni con vendita, noleggio e assistenza, oltre a carrelli Carer, piattaforme aeree e sistemi di pulizia industriale. New Sami è stata fondata nel 2008 da Giuseppe Colonna, che coinvolge la figlia Rita Colonna, come Project Manager e opera con professionalità e passione nel suo territorio; ha due sedi a Sant'Anastasia (NA) poco distanti tra loro dalle quali gestisce tutte le operazioni del mondo della movimentazione nei principali settori, dalla logistica all'industria, agli eventi, dai concerti allo Stadio Maradona alla Festa Scudetto del Napoli, fino, come raccontato sopra, a EuroVolley e America's Cup.

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

PUBBLICAZIONE: Logisticamente.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.92
REACH: 311
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services
VISITE MENSILI: 9481.88
AUTORE:
URL: www.logisticamente.it
> 20 novembre 2026 alle ore 8:05
> Versione Online

Prologis, Tor Cervara DC1: dalla rigenerazione industriale alla logistica urbana



La trasformazione delle ex Officine Romanazzi in un polo dedicato alla distribuzione urbana rappresenta un esempio di recupero di aree industriali dismesse per nuove funzioni logistiche. A raccontare le scelte alla base di Tor Cervara DC1 è

Filippo Paris, Director Capital Deployment di

Prologis, intervistato da

Logisticamente.it.

Che cosa manca alla logistica romana e perché avete scelto Tor Cervara?

“Servono spazi moderni per ottimizzare i flussi delle merci e ridurre i costi operativi. La posizione, all’interno del Grande Raccordo Anulare e a ridosso di via Tiburtina, è adatta per la logistica dell’ultimo miglio : i camion portano le merci, vengono poi smistate su mezzi più piccoli per le consegne in città. Non è un polo per stoccaggio tradizionale, ma un magazzino di penetrazione urbana. La funzione è compatibile con le esigenze del territorio”.

Quali difficoltà avete incontrato nel recupero delle ex Officine Romanazzi?

“La sfida non era solo edilizia. L’area aveva perso la propria funzione ed era segnata da degrado e occupazioni improprie, affrontate con il coinvolgimento delle istituzioni. Sono seguite messa in sicurezza, bonifiche e demolizioni. La gestione in sito delle acque meteoriche e la vicinanza al fiume Aniene sono state importanti sfide ingegneristiche. Abbiamo restituito sicurezza e funzionalità urbana all’area in precedenza compromessa”.

InPost e CATI svolgono attività diverse. Come avete progettato uno spazio adatto a entrambe?

PUBBLICAZIONE: Logisticamente.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.92
REACH: 311
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services
VISITE MENSILI: 9481.88
AUTORE:
URL: www.logisticamente.it
> 20 novembre 2026 alle ore 8:05
> Versione Online

“ InPost si occupa della consegna dei pacchi, mentre CATI è specializzata nella distribuzione B2B di componenti per autoveicoli. Pur operando entrambe al servizio del mercato romano, gestiscono flussi differenti. L’immobile è stretto e lungo, con un fronte per il carico e uno per lo scarico: così si ottimizza la gestione delle merci in entrata e in uscita. Abbiamo evitato superfici superflue e progettato una struttura flessibile, utilizzabile anche da altri operatori, adattabile alle esigenze dei clienti impegnati nelle consegne urbane”.

Quali soluzioni avete adottato per l’efficienza energetica? “ Tor Cervara DC1 è stato progettato per ottenere la certificazione LEED Gold e la classe energetica A4. Abbiamo installato pompe di calore a espansione diretta, senza riscaldamento a gas, e impianti fotovoltaici in copertura. Consideriamo anche l’impatto dei materiali da costruzione e l’intero ciclo di vita dell’edificio, con l’obiettivo di Prologis di decarbonizzare i propri immobili entro il 2040

. La sostenibilità non riguarda solo la struttura edilizia: usare intensamente e correttamente un magazzino significa valorizzare le risorse impiegate per costruirlo”.

A Tor Cervara avete riportato anche l’arte urbana. Che ruolo ha nel rapporto che volete costruire tra il polo logistico e il quartiere?

“Con “ Macchine Volanti ” abbiamo previsto otto opere di street art, che intendiamo rendere accessibili al pubblico attraverso delle visite guidate, sulla base dell’esperienza maturata con iniziative analoghe in altre città e a Roma. È un modo per mantenere un legame con la storia del luogo e aprire il polo al quartiere. Nel corso degli anni, infatti, le ex Officine Romanazzi hanno avuto funzioni diverse e sono state anche uno spazio di espressione per gli artisti di strada. Attraverso

PARKlife™ prestiamo particolare attenzione al benessere delle persone che lavorano nei nostri parchi logistici. Le visite guidate, spesso rivolte alle scuole, sfruttano la capacità dell’arte urbana di suscitare interesse per avvicinare i visitatori al mondo del lavoro nella logistica. Più in generale, recuperare aree già edificate, oggi spesso inglobate nel tessuto urbano e servite dalle infrastrutture, offre nuove opportunità per la logistica, purché si realizzi il progetto giusto nel luogo giusto”.

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
> 20 novembre 2026 alle ore 9:58 **> Versione Online**

Logistica, la sostenibilità divide committenti e trasportatori. «Servono contratti ESG costruiti insieme»

La sostenibilità nella logistica avanza, ma a velocità diverse lungo la filiera. I committenti chiedono ai propri fornitori il rispetto di standard ambientali, sociali e di governance sempre più stringenti, mentre le imprese di autotrasporto, soprattutto quelle di minori dimensioni, faticano a dotarsi degli strumenti e delle risorse necessari per raggiungerli. E il divario rischia […]



La sostenibilità nella logistica avanza, ma a velocità diverse lungo la filiera. I committenti chiedono ai propri fornitori il rispetto di standard ambientali, sociali e di governance sempre più stringenti, mentre le imprese di autotrasporto, soprattutto quelle di minori dimensioni, faticano a dotarsi degli strumenti e delle risorse necessari per raggiungerli. E il divario rischia di ampliarsi ulteriormente con l'introduzione dell'ETS2, prevista per il 2028, che porterà nuovi costi legati alle emissioni del trasporto stradale. È la fotografia scattata dal primo Osservatorio ESG nel settore della logistica e dell'autotrasporto, promosso dalla LIUC – Università Cattaneo e dal Freight Leaders Council, insieme ai soci Transadriatico Transport and Logistics, CHEP, Interzero Italia e Toscandia. La ricerca, condotta su oltre 100 realtà tra imprese di trasporto e committenza, evidenzia una distanza significativa tra chi acquista servizi logistici e chi li eroga. Un divario che non riguarda soltanto gli investimenti, ma anche la capacità di misurare le emissioni, rendicontare i risultati e governare la transizione.

Solo un trasportatore su tre monitora costantemente le emissioni

I dati dell'Osservatorio mostrano come la sostenibilità sia ancora lontana dall'essere integrata stabilmente nei processi aziendali di una parte consistente dell'autotrasporto. Soltanto il 34% delle imprese di trasporto dispone di un budget dedicato alle iniziative ESG, contro il 56% dei committenti. Ancora più evidente è la distanza nella rendicontazione: il 42% dei trasportatori dichiara di avere un documento dedicato, rispetto al 70% delle imprese committenti.

Da sinistra: Campagna, Petacchini, La Scala, Magnaghi, Garuglieri e Mori

Il monitoraggio costante delle emissioni riguarda appena il 32% delle aziende di autotrasporto, mentre tra i committenti la percentuale sale al 51%. La situazione si complica ulteriormente nelle piccole e medie imprese e nei rapporti di subvezione, dove diminuiscono la disponibilità dei dati e la capacità di controllo. Tra le realtà più piccole, sia della committenza sia del trasporto, la rendicontazione scende al 33% e soltanto il 20% dispone di una funzione specificamente dedicata agli ESG.

«L'indagine ha mostrato una maggiore consapevolezza e maturità del settore rispetto a uno studio del 2023 – ha dichiarato Alessandro Creazza, co-direttore del Green Transition Hub della LIUC – Università Cattaneo – Nonostante ciò, emergono tante differenze: il divario si amplia se si considerano le PMI. Guardare il fenomeno con prospettiva di filiera diventa quindi un requisito imprescindibile: occorre fare sistema, anche perché l'ETS2 si sta avvicinando e un sistema in grado di rispondere a questa evoluzione appare indispensabile».

Transadriatico: la sostenibilità deve entrare nei contratti di trasporto

Uno degli aspetti centrali della ricerca riguarda il rapporto tra committenti e vettori. L'80% dei committenti richiede la conformità agli standard ESG, ma la sostenibilità rischia di rimanere un obbligo trasferito a valle, senza un'effettiva condivisione degli investimenti e delle responsabilità. È su questo punto che interviene Natalino Mori, presidente di Transadriatico Group e amministratore delegato di Sangritana Spa, indicando nella costruzione condivisa dei contratti la condizione necessaria per rendere concretamente sostenibile la filiera. «Per le aziende di autotrasporto il rispetto degli obiettivi ESG passa necessariamente da sistemi di gestione più efficienti – ha commentato Mori – L'80% dei committenti chiede la conformità agli standard, ma la sostenibilità non può essere solo un requisito richiesto al vettore. Serve un passo in più: costruire i contratti di trasporto in chiave ESG insieme ai vettori, fin dalla loro progettazione. Solo così si genera la massima qualità delle interazioni lungo la filiera, anziché la semplice somma dei singoli piani. In questa logica, l'intermodalità va vista come una soluzione complementare alla gomma, capace di migliorare efficienza e sostenibilità della catena logistica. Ma una traccia ferroviaria non si compra sul mercato spot. Servono impegni di volume, programmazione, contratti pluriennali, dati condivisi in tempo reale. Senza un committente disposto a pianificare con noi, l'intermodalità resta sulla carta. La domanda che lascio al tavolo è questa: siamo disposti ad accettare finestre di consegna programmate in cambio di maggiore sostenibilità, meno emissioni e, con l'ETS2, probabilmente meno costi?»

«Contratti green» e dati condivisi: le proposte del Freight Leaders Council

Dall'Osservatorio emergono tre priorità operative: sviluppare contratti di trasporto che includano obiettivi ESG condivisi, adottare criteri omogenei per il calcolo delle emissioni e migliorare lo scambio delle informazioni lungo tutta la catena logistica, compresi i subappalti. L'obiettivo è evitare che la sostenibilità diventi soltanto un requisito imposto dai committenti, senza un'adeguata distribuzione dei costi necessari per rispettarlo.

«La sostenibilità della logistica non può essere misurata guardando alle singole imprese, ma deve essere costruita lungo l'intera filiera – è l'opinione di Massimo Marciani, Presidente del Freight Leaders Council – I risultati dell'Osservatorio ESG ci indicano con chiarezza che la vera sfida non è più soltanto sensibilizzare le aziende, ma creare le condizioni perché la transizione sia concretamente realizzabile, soprattutto per le imprese più piccole. Come Freight Leaders Council

vogliamo trasformare queste evidenze in strumenti operativi: criteri condivisi per misurare le emissioni, maggiore trasparenza nella subvezione e modelli contrattuali capaci di distribuire equamente responsabilità, costi e benefici".

Selezione dei fornitori, misurazione e collaborazione

La costruzione di una filiera sostenibile passa anche attraverso nuove modalità di selezione dei fornitori, sistemi di misurazione affidabili e una collaborazione più stretta tra tutti gli operatori.

"CHEP Italia, azienda leader nelle soluzioni per la supply chain e nel pallet pooling, ha contribuito a questa importante iniziativa mettendo a disposizione la rete di partner e l'esperienza – ha dichiarato Valentina Tundo, Strategic Sourcing Lead, Carrier Management & 3PL Sub Co's di CHEP – Crediamo che la selezione dei partner, guidata da criteri strategici, sociali e ambientali, possa generare valore non solo per le singole aziende, ma per l'intera filiera, costruendo oggi le basi per il futuro della logistica italiana. La realizzazione di questo Osservatorio rappresenta per noi non un punto di arrivo, ma l'inizio di un percorso destinato a svilupparsi e ad alimentarsi nel tempo grazie al contributo di tutti gli attori che operano nell'industria del trasporto".

"I risultati dell'Osservatorio confermano che la sfida non è più comprendere l'importanza della sostenibilità, ma dotarsi degli strumenti necessari per tradurla in azioni concrete – ha dichiarato Sergio Patacchini, Head of Integrated Environmental Solution di Interzero – Oggi servono dati affidabili, metriche condivise e processi strutturati per trasformare gli obiettivi ESG in risultati misurabili. La sostenibilità della filiera si costruisce sulla capacità di condividere e valorizzare le informazioni lungo tutta la catena del valore."

"Prendere parte e sostenere questa ricerca portata avanti dall'Università LUIC insieme al FLC conferma l'impegno a 360 gradi di Toscandia per la sostenibilità nei trasporti e nella logistica – ha dichiarato l'Ad di Toscandia Giuseppe Barelli – Abbiamo portato cinque anni di esperienza sul campo al fianco delle imprese di trasporto di ogni dimensione: conosciamo da vicino le complessità della transizione, ma registriamo anche una sensibilità finalmente in crescita. Iniziative come questa ci ricordano che nessuno può farcela da solo: non siamo monadi in cerca di soluzioni individuali, ma parte di un unico ecosistema che, facendo rete, può davvero cambiare la cultura del settore."

Verso l'ETS2: al via due nuovi approfondimenti

Il lavoro dell'Osservatorio proseguirà con due filoni di ricerca dedicati agli strumenti necessari per affrontare la transizione. Il primo, affidato ad Andrea Campagna, componente del comitato scientifico del Freight Leaders Council, approfondirà l'impatto dell'ETS2 sulle imprese di autotrasporto e le conseguenze economiche del nuovo sistema europeo di scambio delle quote di emissione. Il secondo, curato dall'avvocata Barbara Michini, esperta di trasporti e logistica, sarà dedicato ai «Green Contracts», per valutare come integrare nei contratti obiettivi verificabili di sostenibilità e responsabilità condivise.

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €5.52
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Andrea Puccini
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 20 novembre 2026 alle ore 16:42
> Versione Online

Assagenti: noli alle stelle, fino a un milione di dollari al giorno per una superpetroliera



Boom dei costi: container in aumento del 126% in un anno, con punte del 223% sulla rotta Shanghai-Los Angeles. Crescono gli ordini di nuove navi, ma si affaccia il rischio di sovraccapacità – Fino a un milione di dollari al giorno per noleggiare una superpetroliera e un incremento medio del 126% dei noli per il trasporto container tra il 2025 e il 2026 . Sono i numeri che fotografano l'impennata dei costi del trasporto marittimo internazionale, in un mercato profondamente condizionato dalle tensioni geopolitiche e dalla riorganizzazione delle principali rotte commerciali.

I dati sono stati presentati nel corso di un convegno organizzato dall' Associazione Agenti Marittimi di Genova (Assagenti) , insieme al Gruppo Giovani, nell'ambito del forum BEST dedicato alla Blue Economy.

Particolarmente significativo il valore raggiunto dai noli delle VLCC (Very Large Crude Carrier), le grandi petroliere impiegate nel trasporto di greggio, per le quali sono state registrate punte di un milione di dollari al giorno, nonostante una lieve flessione negli ultimi giorni.

Container, rincari fino al 223% sulle rotte transpacifiche

Anche il mercato delle portacontainer mostra incrementi considerevoli, sebbene con differenze marcate tra i principali collegamenti internazionali.

Secondo i dati illustrati da Assagenti, il costo del trasporto container è cresciuto mediamente del 126% su base annua , con un aumento del 223% sulla rotta Shanghai-Los Angeles , una delle principali direttrici commerciali tra Asia e Stati Uniti.

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

Sul versante europeo, i rincari raggiungono il 91% nei collegamenti dalla Cina a Genova , mentre sulla direttrice Cina-Rotterdam l'incremento si attesta al 59%.

Differenze che evidenziano come l'evoluzione dei noli risenta delle caratteristiche delle singole rotte, degli equilibri tra domanda e offerta di capacità e delle criticità che interessano alcuni passaggi strategici del commercio mondiale.

Per Gianluca Croce, presidente di Assagenti Genova , l'attuale situazione del mercato è il risultato delle profonde trasformazioni imposte dalle crisi internazionali. Il conflitto tra Russia e Ucraina e l'escalation delle tensioni in Medio Oriente, iniziata nell'Ottobre 2023, hanno costretto le compagnie di navigazione a modificare gli itinerari, riorganizzare i servizi e affrontare maggiori rischi operativi. Particolarmente delicata la situazione negli stretti di Hormuz e Bab el-Mandeb , due passaggi fondamentali per i flussi energetici e commerciali internazionali.

Secondo Croce, questi fattori hanno contribuito a determinare una fase particolarmente favorevole per i ricavi del trasporto marittimo, accompagnata tuttavia da un forte aumento dei costi per gli operatori e per le catene logistiche. Il presidente di Assagenti ha inoltre criticato l'impatto del sistema europeo ETS sulle emissioni del trasporto marittimo , ritenendolo un ulteriore elemento di pressione economica sul settore.

Cantieri navali, ordinativi oltre i livelli del 2006

Parallelamente alla crescita dei noli, il mercato registra una forte accelerazione degli investimenti nella costruzione di nuove navi. L' order book mondiale , ovvero il portafoglio degli ordinativi dei cantieri navali, ha superato ampiamente i livelli precedenti alla crisi del 2006, con una netta prevalenza della cantieristica cinese. A trainare la domanda sono soprattutto le nuove portacontainer, con ordinativi che potrebbero determinare un incremento superiore al 30% della capacità di trasporto disponibile

Una crescita che interessa anche le navi portarinfuse (bulk carrier) e segmenti specializzati come quello delle car carrier destinate al trasporto di autoveicoli nuovi.

L'espansione della flotta rappresenta una risposta alla domanda di capacità e alle nuove esigenze operative delle compagnie, ma potrebbe modificare sensibilmente gli equilibri del mercato nei prossimi anni.

Proprio la possibilità che l'aumento dell'offerta finisca per superare la domanda rappresenta uno dei principali interrogativi sul futuro dello shipping. A richiamare l'attenzione su questo scenario è stato Gian Enzo Duci, economista e past president di Assagenti , che ha moderato il convegno genovese.

Secondo Duci, è difficile stabilire per quanto tempo la crescita dei noli e quella degli ordinativi navali potranno procedere contemporaneamente.

Il settore marittimo è infatti caratterizzato da cicli economici particolarmente accentuati: l'ingresso sul mercato di un numero elevato di nuove unità potrebbe generare un eccesso di capacità rispetto ai volumi di merce da trasportare, con conseguenti pressioni al ribasso sulle tariffe. È il rischio della cosiddetta overcapacity , già sperimentato in passato dal trasporto marittimo internazionale.

La sfida per gli armatori sarà quindi trovare un equilibrio tra l'espansione delle flotte, la volatilità dei traffici e l'incertezza geopolitica. Un equilibrio dal quale dipenderà la sostenibilità dell'attuale fase di crescita dei noli e degli investimenti nel settore.

LEGGI ANCHE:

Assagenti punta tutto sulla diga di Genova

Iscriviti

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.43
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Andrea Puccini
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 20 novembre 2026 alle ore 14:04
> Versione Online

ZES unica estesa a tutta Italia, Confetra: “Un'opportunità per la competitività della logistica”



La Confederazione accoglie favorevolmente l'emendamento del Governo alla legge di Bilancio che punta a introdurre le semplificazioni amministrative anche nel Centro-Nord ROMA – Estendere a tutto il territorio nazionale le procedure amministrative semplificate previste dalla ZES unica , superando gli attuali confini geografici del provvedimento. È l'obiettivo dell' emendamento al disegno di legge di Bilancio annunciato dal Governo, che ha raccolto il giudizio positivo di Confetra , la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. La proposta consentirebbe anche alle imprese delle regioni del Centro-Nord finora escluse di beneficiare di iter autorizzativi più rapidi, sul modello già adottato nelle aree interessate dalla Zona Economica Speciale.

“Si tratta di un intervento molto importante per migliorare la competitività e promuovere lo sviluppo delle attività economiche ed imprenditoriali in tutto il Paese”, ha dichiarato Carlo De Ruvo, presidente di Confetra

Per la Confederazione, l'allargamento delle semplificazioni rappresenta anche un'occasione per rafforzare il ruolo della logistica nelle politiche di sviluppo industriale. De Ruvo ha infatti auspicato che il nuovo Piano di programmazione strategica, chiamato a individuare i comparti produttivi da sostenere, confermi l'attenzione riservata alla logistica dal Piano del 2024, riconoscendone il carattere trasversale e la rilevanza per la competitività delle diverse filiere economiche.

La ZES unica è entrata in vigore il 1° Gennaio 2024 , inizialmente nelle otto regioni del Mezzogiorno: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna. Nel novembre 2025 il perimetro è stato ampliato anche a Marche e Umbria.

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

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.43
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Andrea Puccini
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 20 novembre 2026 alle ore 14:04
> Versione Online

Il sistema prevede condizioni specifiche per favorire gli investimenti e lo sviluppo delle imprese, attraverso agevolazioni e strumenti di semplificazione amministrativa, tra cui l'autorizzazione unica.

L'emendamento annunciato dall'esecutivo punta ora a estendere il modello di semplificazione al resto del Paese , riducendo gli adempimenti burocratici e accelerando le procedure necessarie alla realizzazione di nuovi investimenti produttivi. Secondo quanto dichiarato dalla presidente del Consiglio Giorgia Meloni , il modello ZES avrebbe generato negli ultimi anni un impatto economico complessivo di 60 miliardi di euro, contribuendo alla crescita del Mezzogiorno.

La proposta dovrà ora seguire l'iter parlamentare della legge di Bilancio. Per Confetra, il passaggio decisivo sarà garantire che l'estensione territoriale delle semplificazioni sia accompagnata da una programmazione capace di valorizzare anche trasporti, infrastrutture e logistica , considerati elementi fondamentali per sostenere gli investimenti e la competitività del sistema produttivo nazionale.

LEGGI ANCHE:

ZES, sicurezza sul lavoro, giovani e donne in Manovra 2026

Iscriviti

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

PUBBLICAZIONE: LaGazzettaMarittima.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.86
REACH: 128
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 3892.22
AUTORE:
URL: www.lagazzettamarittima.it
> 20 novembre 2026 alle ore 15:35
> Versione Online

Spunta l'ipotesi di modificare il perimetro della “Zls” a Livorno



Il conclave di “Livorno blu” sarà dedicato a porto, logistica e blue economy

LIVORNO. Il territorio provinciale livornese è sul podio nazionale dell'economia del mare: fra le prime tre realtà in Italia, in rapporto alle proprie dimensioni, sia per numero di imprese sia per totale di occupati come pure per ricchezza prodotta. È per questa ragione che in questi ultimi anni ha insistito sul proprio identikit “blu”: appunto la“Livorno blu” – con focus su porto, Zona logistica semplificata (Zls) e Blue economy – rappresenterà uno dei cinque temi sotto la luce dei riflettori negli “Stati Generali dell'Economia e del Lavoro” che, in agenda per giovedì 17 dicembre, Livorno ospiterà a Villa Letizia, quartier generale del Polo Universitario Sistemi Logistici (in via dei Pensieri 60).

Proprio presentando tale iniziativa spunta una notizia che può avere conseguenze interessanti: si parla di “Zls” e delle agevolazioni connesse per favorire investimenti produttivi e, in tale contesto, viene precisato da Palazzo Civico, è in atto «un percorso condiviso con la Regione Toscana per una possibile rimodulazione del perimetro delle aree livornesi». Gli organizzatori lo indicano come «un passaggio che si inserisce nella più ampia strategia di collegamento tra porto, retroporto e tessuto produttivo, per favorire l'insediamento di nuove attività e sostenere quelle già presenti».

In effetti, è da tener presente che nella discussione degli “Stati generali” un approfondimento specifico riguarderà proprio la Zls Toscana: si tratta di uno strumento strategico che, con l'intenzione di accrescere la competitività del territorio, mira a «semplificare le procedure per le imprese e favorire nuovi investimenti». La “Zls” è stata istituita esattamente due anni fa (novembre 2024) e a Livorno include «l'intera infrastruttura portuale, l'area della futura Piattaforma Europa e alcune aree produttive e artigianali esterne allo scalo». Vale la pena di ricordare che «per le imprese che intendono insediarsi o sviluppare attività produttive e logistiche sono previste procedure semplificate,

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

tra cui l'autorizzazione unica». È una leva che può contribuire a «ridurre tempi e complessità burocratiche, uno degli ostacoli allo sviluppo segnalati dagli operatori economici», secondo quanto viene riferito.

Proprio in relazione alla “Zls” occorre fare un balzo in avanti. Come? Passare dall'idea di opportunità normativa alla concretizzazione effettiva: è del tutto evidente – viene rimarcato – che la Zls può produrre risultati solo a patto che si abbiano «procedure chiare, tempi certi, coordinamento tra le amministrazioni coinvolte e un'adeguata informazione alle imprese sulle possibilità offerte».

«Un passaggio centrale – questa una delle sottolineatura da parte dei promotori – sarà quello delle alleanze tra operatori portuali, aziende e fornitori del territorio, anche attraverso le opportunità offerte dalla Zona Logistica Semplificata (Zls), con l'obiettivo di rafforzare il collegamento tra porto e sistema produttivo e fare in modo che i traffici marittimi generino più valore e lavoro in città».

Da Palazzo Civico si mette in luce che «il confronto del 17 dicembre sarà quindi l'occasione per raccogliere le esigenze concrete delle imprese e individuare le condizioni necessarie affinché la Zls diventi uno strumento effettivo di attrazione degli investimenti e sviluppo economico».

Stiamo parlando della tappa conclusiva di “Livorno Nuove Rotte”, il percorso promosso dal Comune di Livorno in collaborazione con Anci Toscana. È un progetto partito sotto il segno del coinvolgimento delle soggettività collettive economiche e sociali della città: si è dato lo scopo di trasformare le indicazioni raccolte e farne «proposte operative da integrare nella programmazione dell'amministrazione comunale». Con una intenzione che guida questa bussola: costruire – è stato detto – «una strategia condivisa che metta in relazione le potenzialità del porto con quelle dell'intero sistema economico livornese».

Sotto il segno di “Livorno blu” si squadernano «le potenzialità dell'economia del mare e la capacità di tradurle in sviluppo economico e occupazione per Livorno», com'è stato ribadito presentando l'iniziativa. Il confronto partirà dalle attività legate al porto: i servizi portuali, la cantieristica, la nautica, le crociere. Con l'idea di cercare di «capire quali filiere possono crescere e come coinvolgere maggiormente le imprese locali», spiegano da Palazzo Civico.

La giornata – viene sottolineato – si aprirà con dati e scenari sull'economia e sul lavoro a Livorno, a cui seguiranno cinque tavoli tematici partecipativi per elaborare priorità e proposte concrete.

Al di là di quanto rimarcato riguardo alla Zls, l'appuntamento livornese di villa Letizia offrirà il destro per affrontate le principali prospettive dell'economia marittima livornese. In ballo:

lo stato di avanzamento delle grandi opere portuali («a partire dalla Darsena Europa»,

lo sviluppo dell'Interporto come retroporto,

il miglioramento dei collegamenti stradali e ferroviari.

Secondo quanto viene sostenuto, lo scopo è quello di rafforzare il legame tra i traffici portuali e l'economia locale, creando maggiori opportunità per le imprese livornesi. Dove? «Nei servizi tecnico-nautici, nella manutenzione, nelle forniture, nella logistica, nella cantieristica e nel refitting».

PUBBLICAZIONE: LaGazzettaMarittima.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.86
REACH: 128
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 3892.22
AUTORE:
URL: www.lagazzettamarittima.it
> 20 novembre 2026 alle ore 15:35
> Versione Online

Merita precisaree che attenzione sarà riservata anche alla capacità di costruire filiere locali, mettendo in relazione grandi committenti e fornitori, e alle opportunità legate alle crociere e al turismo, affinché Livorno diventi sempre più una destinazione e non soltanto un punto di transito.

«La crescita dell'economia del mare – si afferma – passa anche da innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale. Monitoraggio degli ecosistemi marini, sicurezza della navigazione, tecnologie subacquee, decarbonizzazione delle attività portuali e resilienza delle infrastrutture costiere sono alcuni degli ambiti in cui ricerca, formazione e impresa possono collaborare per generare nuove attività qualificate. Al centro anche il rapporto tra imprese e mondo della formazione». Del resto, non è un segreto la disponibilità di competenze tecniche e professionali è «una condizione essenziale per sostenere lo sviluppo dei settori marittimi e offrire ai giovani nuove opportunità di lavoro sul territorio».

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

PUBBLICAZIONE: adnkronos.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3929.21
REACH: 752723
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 22882787.27
AUTORE: Redazione Adnkronos
URL: www.adnkronos.com
> 20 novembre 2026 alle ore 9:58
> Versione Online

Sanità, Mirizzi (Politecnico di Milano): "Logistica e tecnologia per portare le cure ai pazienti"



'Collaborazione tra gli operatori e innovazione tecnologica sono le leve per rendere più efficiente la filiera sanitaria e garantire una corretta gestione dei farmaci, anche quelli a temperatura controllata' "La logistica ha un ruolo fondamentale nella sanità: non sostituisce il lavoro dei medici, ma contribuisce a organizzare meglio tempi e modalità con cui le cure arrivano ai pazienti". Lo ha detto Roberta Mirizzi, responsabile del Tavolo di lavoro Logistics Healthcare dell'Osservatorio Contract Logistics 'Gino Marchet' del Politecnico di Milano, durante l'incontro 'La sanità ai tempi dell'innovazione', organizzato al Mind di Milano nell'ambito del progetto 'Connessioni di cura. Conoscere per agire', promosso da Fondazione The Bridge in collaborazione con AstraZeneca Italia per favorire il confronto sui temi della salute con le realtà del Terzo settore.

"È fondamentale che tutti gli attori presenti all'interno della catena logistica, che sono tanti e hanno ruoli differenti, si coordinino, andando a implementare nuove misure di collaborazione - ha proseguito Mirizzi -. Un ruolo importante lo gioca anche l'innovazione tecnologica, che può essere a supporto dell'attività logistica. Combinando queste due leve strategiche, collaborazione e innovazione tecnologica, si può arrivare a coordinare l'evoluzione di questa filiera in continuo cambiamento. Gli attori della filiera devono gestire flussi e volumi diversi, ma anche prodotti con caratteristiche e necessità differenti. Pensiamo, per esempio, a tutto il tema dei farmaci a temperatura controllata, per i quali è necessario un coordinamento lungo tutta la filiera logistica e distributiva".

Tutti i diritti riservati

PUBBLICAZIONE: logisticaefficiente.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 8596.27
AVE: €4.09
AUTORE:
REACH: 282
URL: www.logisticaefficiente.it
> 20 novembre 2026 alle ore 12:18
> Versione Online

GLMSummit26: incontri one2one mirati e 31 conferenze per conoscere le soluzioni del futuro

Global Summit Logistics & Manufacturing - Il 25 e 26 novembre a Lazise (VR) la tredicesima edizione. In chiusura, gli Osservatori Digital Innovation del Politecnico di Milano sulla resilienza delle supply chain

Torino, 5 novembre 2026 - 52 aziende espositrici, 31 conferenze e 2 giornate di incontri pianificati uno per uno: sono i numeri con cui il Global Summit Logistics & Manufacturing si prepara alla tredicesima edizione, in programma il 25 e 26 novembre 2026 al Centro Congressi Hotel Parchi del Garda di Pacengo di Lazise (VR) . L'appuntamento nazionale per chi si occupa di intralogistica, produzione e Industry 4.0 resta fedele al proprio metodo: mettere allo stesso tavolo chi ha un progetto da realizzare e chi ha le competenze per realizzarlo.

Un parterre di espositori in crescita

Le candidature hanno superato i posti disponibili: per questo l'organizzazione ha selezionato le 52 aziende più qualificate . Le loro proposte vanno dalla progettazione e automazione del magazzino alla robotica e agli AGV, dai sistemi WMS e MES alla pianificazione delle scorte, fino all'analisi dei dati e all'intelligenza artificiale applicata ai processi.

Per i visitatori, però, l'ampiezza dell'offerta conta quanto la possibilità di raggiungere in poco tempo gli interlocutori giusti. È qui che entra in gioco il format dei Global Summit: appuntamenti pianificati sulla base delle esigenze di ciascuna azienda.

Matching: un'agenda di incontri one2one preparata con metodo

Per far coincidere la domanda con l'offerta, la segreteria organizzativa utilizza un sistema di matchmaking proprietario , che inserisce in agenda soltanto gli appuntamenti richiesti, secondo un ordine dichiarato: vengono prima gli incontri desiderati da entrambe le parti, poi quelli richiesti dai visitatori, confermati salvo indicazioni contrarie comunicate in anticipo dall'espositore, e infine quelli richiesti dai soli espositori. Ogni slot di trenta minuti corrisponde dunque a un interesse concreto, e il confronto può concentrarsi subito sul progetto: un flusso da rendere più efficiente, un impianto da integrare, un investimento da programmare.

Ne guadagnano entrambe le parti. Direttori, responsabili e funzionari di logistica, supply chain, produzione e operations valutano in due giornate una rosa di potenziali partner già in linea con le proprie necessità ; gli espositori incontrano aziende end user con esigenze chiare e budget da destinare.

Inspiring: 31 conferenze tra casi concreti e visione

Sono 31 le conferenze e i workshop in programma nelle due giornate, alternati agli incontri one2one così che ogni partecipante possa tenere insieme aggiornamento e business. Molti interventi portano

sul palco anche le aziende utilizzatrici, che raccontano accanto ai propri fornitori progetti realizzati e risultati ottenuti.

Magazzino: progettazione, automazione e robotica

“Come progettare un magazzino: dallo studio di fattibilità all'hand-over” – Simco Consulting (25 novembre)

“Built like LEGO: il WMS che si compone. Tetrix, dalla filosofia modulare alla demo dal vivo del ricevimento merci” – Caplab (25 novembre)

“Climb the Future”: i robot che rivoluzionano l'intralogistica – Incas – SSI Schäfer Group (25 novembre)

“Automatizzare il picking non basta: il ruolo del consolidamento nel flusso verso la produzione” – Kardex, con il caso SMI (25 novembre)

“Dal pallet madre al pallet figlio: come l'integrazione tra IA e WMS ottimizza i processi di allestimento ordini” – Trascar (26 novembre)

“Dal varco all'ERP: logistica end-to-end con AI e realtà aumentata” – Var Bms (26 novembre)

“Basta spedire aria: come vincere la sfida del regolamento UE 2025/40” – Savoye (26 novembre)

Produzione: MES, WMS e flussi intralogistici

“MES e WMS sono cugini: il fil rouge tra materie prime, produzione e prodotto finito” – MadLab (25 novembre)

“Né rigido, né custom: la terza via del MES” – Bravo Manufacturing, con Tastitalia (25 novembre)

“I flussi intralogistici con AGV: il braccio operativo del tuo MES” – Smartlogistix (25 novembre)

“Le aziende devono comprare margine, non software” – Quindi (26 novembre)

Supply chain: scorte, pianificazione, trasporti e rischio

“From Inventory to Intelligence: il percorso Camozzi verso una supply chain data-driven” – GIB – ifm supply chain, con Camozzi Automation (25 novembre)

“Supply Chain intelligente” – OpenText (25 novembre)

“Orchestrare la supply chain: dalla pianificazione all'execution” – Cybertec (25 novembre)

“La logistica che decide prima di agire” – iDSistemi (25 novembre)

“LUMI VM: l'orchestratore intelligente, dal planning all'execution” – sedApta | Elisa IndustrIQ (25 novembre)

“Meno imprevisti, meno chilometri: come fare del trasporto un vantaggio competitivo” – Ptv Logistics (26 novembre)

“Costi che saltano, tempi che si accorciano, clienti che non aspettano: la supply chain decide chi cresce” – Overlog, con San Marco Group (26 novembre)

“Vedere l'invisibile: i dati e la nuova mappa del rischio nella supply chain” – Osapiens (26 novembre)

Intelligenza artificiale, dati, ERP e integrazione

“Dalle parole alla pratica: un esempio di integrazione dell'AI in un'applicazione software” – Kube Sistemi (25 novembre)

“Dall'ordine alla fattura: Würth e Tesisquare insieme per la trasformazione digitale del processo Order to Cash” – Tesisquare, con Würth (25 novembre)

“La prima Business Intelligence già pronta per la logistica” – Gep Informatica (25 novembre)

“Semplificare ed innovare: la leva dell'integrazione B2B per il successo aziendale” – Seeburger Informatica (25 novembre)

“Soluzioni per la supply chain” – Zetes (25 novembre)

“Prima dell'AI, il dato: l'ERP come regia della supply chain” – Innovio (25 novembre)

“Return on Investment or Return on Intelligence? L'AI che potenzia i processi e trattiene il sapere” – Considi (26 novembre)

“Dall'ERP agli Agenti AI: la nuova visione Microsoft per il business” – Serenissima Informatica (26 novembre)

“Oltre l'AI generativa: come l'ERP diventa il motore operativo della tua azienda” – Fluentis (26 novembre)

Visione e scenari

“La Supply Chain cognitiva: metamorfosi della logistica del nuovo millennio” – Michele Palumbo, Università Cattolica del Sacro Cuore (26 novembre)

“Il valore che non si vede. Che cosa valorizza un risultato quando la super tecnologia ha già fatto la sua parte” – Daniele Cassioli, campione mondiale di sci nautico (26 novembre)

A chiudere il Summit, il 26 novembre alle 16.30, sarà la conferenza degli Osservatori Digital Innovation del Politecnico di Milano “Supply Chain alla prova dell'incertezza. Strategie di resilienza e leve di trasformazione: come stanno reagendo le aziende?” . Giuseppe de Leo, ricercatore PhD, presenterà le evidenze del Tavolo Global Supply Chain Configuration: come le imprese stanno affrontando crisi geopolitiche, tensioni commerciali e volatilità dei mercati, affiancando alla ricerca di efficienza nuove leve di resilienza, dalla gestione di scorte e fornitori alla riconfigurazione delle reti produttive e distributive, fino alla visibilità lungo l'intera filiera.

Il programma completo

Sharing: relazioni che proseguono oltre il tavolo

Il welcome coffee del mattino, il light lunch e gli aperitivi di fine giornata sono i momenti in cui il Summit cambia ritmo. Negli spazi del Centro Congressi Hotel Parchi del Garda il dialogo avviato negli incontri one2one continua in modo più libero, e il confronto tra professionisti del settore apre la strada a nuove collaborazioni.

Come partecipare

L'accesso è gratuito per dirigenti e manager di aziende end user, che possono registrarsi online su www.glmsummit.it fino a esaurimento dei posti disponibili. Confermata l'iscrizione, ciascun visitatore organizza la propria presenza, su una o su entrambe le giornate, scegliendo tra incontri one2one, conferenze e workshop.

Restare aggiornati

Programma, relatori ed espositori sono costantemente aggiornati su www.glmsummit.it, che ospita anche un blog sui temi della logistica. Le novità della vigilia si seguono sui profili LinkedIn, Facebook e Instagram del Global Summit, mentre il canale YouTube raccoglie le interviste ai protagonisti delle passate edizioni.

Tutti gli aggiornamenti

Il sito ufficiale www.glmsummit.it raccoglie programma, relatori ed espositori e ospita un blog dedicato alla logistica che anticipa i temi del Global Summit. Gli aggiornamenti in tempo reale sono sui profili LinkedIn, Facebook e Instagram , mentre sul canale YouTube si possono rivedere le interviste ai protagonisti delle edizioni passate.

CONCORDIA PROFESSIONAL ORIENTED EVENTS

Concordia Professional Oriented Events è l'azienda specializzata nell'ideazione di eventi B2B orientati a favorire la trasmissione di conoscenze tra i partecipanti. In quest'ottica, trasmettere competenze e favorire il business tra imprese, l'azienda promuove cinque appuntamenti annuali, Global Summit , dedicati a diversi ambiti: Logistics & Manufacturing (25 e 26 novembre 2026), Marketing & Digital (24 e 25 febbraio 2027), HR Human Resources Logistics & Supply Chain (2027) e Digital Marketing & Ecommerce (2027). Tutti gli eventi si svolgono al Centro Congressi Hotel Parchi del Garda a Pacengo di Lazise (VR).

SITO & SOCIAL

Sito https://glmsummit.it/

LinkedIn https://www.linkedin.com/showcase/global-summit-logistics-&-manufacturing/

Instagram www.instagram.com/globalsummitb2b

Facebook https://www.facebook.com/globalsummit/

Youtube https://www.youtube.com/channel/UCJ7_bI7ScRrMVR1AFlcPegQ

Hashtag #GLMSummit26

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.35
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 20 novembre 2026 alle ore 16:21
> Versione Online

Nell'area metropolitana di Bologna 2.192 imprese attive nella logistica



Le imprese di settore danno lavoro a 18.646 persone e generano un fatturato di 4,06 miliardi di euro di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY

20 Novembre 2026

Nell'area metropolitana di Bologna sono 2.192 le società attive nel settore della logistica, che danno lavoro a 18.646 persone generando un fatturato di circa 4,06 miliardi di euro. Sull'intera regione Emilia Romagna – che conta 8.746 società, 73.723 dipendenti e 14,9 miliardi di euro di fatturato – il suo peso è del 25% in numero di aziende e del 27% in termini di ricavi.

I dati sono stati presentati dalla Fondazione Itl all'incontro ‘Sfide e prospettive della logistica a livello metropolitano e regionale', organizzato dalla Città metropolitana e dal Comune di Bologna. Durante l'incontro, è stato anche evidenziato come nel secondo trimestre del 2026 i prezzi dei servizi di trasporto e magazzinaggio siano cresciuti del 7% rispetto all'anno precedente.

Il settore si muove in un quadro di forte pressione sul territorio: in Emilia-Romagna ogni anno si spostano su strada 254 milioni di tonnellate di merci (dati Istat 2024), di cui il 23% di solo attraversamento. Il trasporto ferroviario ha toccato il suo massimo nel 2022, con quasi 22 milioni di tonnellate, mentre il porto di Ravenna ha movimentato circa 28 milioni di tonnellate nel 2025. Secondo Fondazione Itl, il comparto ha lasciato la sua impronta sul territorio con la presenza di 943 immobili a uso logistico per 813 ettari complessivi, di cui circa 150 a Bologna.

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

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €42.98
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 20 novembre 2026 alle ore 15:04
> Versione Online

Autotrasportatori polacchi chiedono regole UE sui pagamenti



Il trasporto è eseguito e la fattura emessa, ma l'incasso può arrivare dopo 120 giorni, mentre l'autotrasportatore deve continuare a finanziare l'attività e a pagare i subvettori. È la situazione descritta da Eliza Misiejuk, della società Schavemaker, alla conferenza "Polski transport drogowy i logistyka pod presją" (Trasporto stradale e logistica polacchi sotto pressione), che l'associazione polacca dei trasportatori Transport i Logistyka Polska (Tlp) ha organizzato il 18 novembre 2026 al Parlamento Europeo di Bruxelles. Si è parlato anche di qualifiche degli autisti, masse dei veicoli, sistema Ets2, mobilità militare e poteri dell'Autorità Europea del Lavoro. Il presidente di Tlp, Maciej Wroński, teme che un intervento limitato alla Polonia sposti parte delle commesse all'estero: "Se accorciamo i termini di pagamento soltanto in Polonia, parte dei committenti potrebbe iniziare ad affidare i trasporti da altri Stati". Da qui la richiesta di regole comuni nell'Unione Europea, almeno per trasporto, spedizione e logistica. Per sostenerla, alla conferenza è stata proposta una posizione condivisa fra le organizzazioni di settore di più Paesi, da portare avanti con eurodeputati di diversi gruppi politici. Kosma Złotowski, della commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo, ha invitato l'associazione a indicare con precisione quale atto giuridico andrebbe modificato.

L'associazione aveva misurato il fenomeno con un questionario online presentato a Varsavia il 17 giugno 2025 e dedicato a quella che definisce "przemoc kontraktowa", ossia la sopraffazione contrattuale della committenza. I termini fra 30 e 60 giorni sono la regola : l'85,1% delle imprese intervistate li incontra molto spesso o sempre. Quelli fra 60 e 120 giorni ricorrono spesso o molto spesso per il 52,3%. Oltre i 120 giorni la quota di chi se li è visti proporre almeno qualche volta sale al 42,3%, ma per il 29,7% accade raramente e solo il 12,7% li incontra spesso, molto spesso o sempre. Il dato più netto riguarda però la decorrenza: il 96,9% degli intervistati dichiara che il termine parte solo dalla consegna dei documenti cartacei, a cominciare dagli originali delle lettere di vettura Cmr. L'attesa allunga così gli incassi di giorni o settimane e trasferisce sul vettore anche il rischio di ritardi postali e smarrimenti. Tlp chiede che il conteggio parta dall'esecuzione del servizio o, al più tardi, dall'invio delle scansioni in formato elettronico. Chiede inoltre di riconoscere la validità dei documenti digitali e di diffondere e-Cmr e fatturazione elettronica. Nel trasporto stradale vorrebbe un limite legale di trenta giorni, valido per tutti i soggetti della catena di affidamento indipendentemente dalle dimensioni, quindi anche nei rapporti di subvezione.

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

Pare però che la Commissione Europa viaggi in direzione contraria: il 4 novembre 2026 ha infatti inserito nell'allegato sui ritiri del programma di lavoro 2027 la proposta di Regolamento contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali, COM(2023) 533. Il testo venne presentato il 12 settembre 2023 per sostituire la Direttiva 2011/7/UE con norme direttamente applicabili e fissava in linea generale a trenta giorni il termine massimo di pagamento. La Commissione motiva la scelta con i più di tre anni trascorsi presso i colegislatori e con l'opposizione di un numero consistente di Stati membri. Ritiene quindi improbabile che la proposta ottenga il sostegno del Consiglio dell'UE in tempi ragionevoli, mentre il Parlamento Europeo aveva adottato la sua posizione nell'aprile 2024. Le reazioni delle imprese sono divise: SMEunited, che rappresenta le piccole e medie imprese europee, contesta il ritiro, mentre Eurochambres lo appoggia. La Commissione intende ritirare la proposta entro sei mesi. Fino ad allora, e in assenza di nuove norme anche dopo, resta in vigore la Direttiva del 2011, che fissa a sessanta giorni il termine per i pagamenti fra imprese, salvo un diverso accordo espresso che non sia gravemente iniquo per il creditore.

Antonio Illariuzzi

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

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

CONTENUTI SPONSORIZZATI

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €31.37
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 20 novembre 2026 alle ore 19:28
> Versione Online

Noli marittimi da record tra petroliere e container



Foto: Dynacom

Un milione di dollari al giorno per noleggiare una superpetroliera Vlcc e un aumento medio del 126% in un anno dei noli per il trasporto di container nel mondo. Sono i due dati da cui è partito il convegno sul mercato dei trasporti marittimi organizzato dall'Associazione Agenti Marittimi di Genova (Assagenti) con il proprio Gruppo Giovani nell'ambito di Best - The Blue Economy Summit & Trade Show, la rassegna sull'economia del mare che si è chiusa il 19 novembre 2026 al Padiglione Blu di Genova. Nel confronto tra il 2025 e il 2026 presentato da Assagenti i rincari dei container toccano il +223% sulla rotta Shanghai-Los Angeles, mentre dalla Cina a Genova l'aumento è del 91% e verso Rotterdam si ferma al 59%.

Il presidente di Assagenti, Gianluca Croce, lega i rincari alle crisi che hanno colpito i nodi del commercio via mare, delle materie prime e dell'energia: "Con la guerra Russia-Ucraina e con la reazione a catena innescata in Medio Oriente dal 7 ottobre del 2023, il mondo dello shipping è stato costretto a procedere con la massima flessibilità a un globale aggiustamento degli itinerari, ma anche ad assumersi rischi in aree sensibili come gli Stretti di Hormuz e di Bab el-Mandeb", ha spiegato. Croce indica tra i fattori di costo anche "misure suicide attuate dall'Unione Europea, come la tassa sulle emissioni Ets". Intanto il traffico di portacontainer nel Canale di Suez sta riprendendo: 57 transiti nella settimana chiusa il 15 novembre 2026, il 73% in più rispetto allo stesso periodo del 2025.

Anche i cantieri navali, in prevalenza cinesi, lavorano a livelli record. Secondo Assagenti il portafoglio ordini ha superato ampiamente i livelli del 2006, precedenti alla crisi. Le portacontainer in costruzione porterebbero un aumento di oltre il 30% della capacità di stiva, e crescono gli ordini anche per le portarinfuse e per le navi che trasportano auto nuove. Per Gian Enzo Duci, economista e past president di Assagenti, che ha moderato l'incontro, è impossibile prevedere quanto a lungo noli e ordini potranno crescere insieme, anche per il rischio di un eccesso di capacità della flotta mondiale. Secondo Alphaliner, a fine ottobre 2026 gli ordini di nuove portacontainer superavano i 15

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

milioni di teu, quasi il 44% della flotta esistente, e la sola Msc ne aveva in ordine 182, per 3,38 milioni di teu.

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: FerPress.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 437
VISITE MENSILI: 13310.90
AUTORE:
URL: www.ferpress.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
> 20 novembre 2026 alle ore 11:15
> Versione Online

Concluso a Genova il primo summit internazionale dell’economia del mare

(FERPRESS) – Genova, 20 NOV — Si è chiusa ieri sera la prima edizione di BEST – The Blue Economy Summit & Trade Show, evento biennale internazionale dedicato all’economia del mare che si è svolto a Genova dal 16 al 19 novembre presso il Padiglione Blu – Jean Nouvel. Quattro giornate, oltre 3.000 presenze, 250 aziende coinvolte, 97 sponsor, 45 sessioni (molte delle quali in inglese) che hanno visto impegnati 235 speaker tra armatori, operatori della portualità e della logistica, rappresentanti delle istituzioni, del mondo accademico e della ricerca, dell’industria, energia e finanza.

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati

Sei abbonato? Accedi >>

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

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

tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione:

segreteria@ferpress.it

">Leggi tutto >>

LA STAMPA.it

PUBBLICAZIONE: lastampa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €16866.36
REACH: 1163197
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 35361200.00
AUTORE:
URL: finanza.lastampa.it

> 20 novembre 2026 alle ore 14:45

> Versione Online

Logistica: la sfida ESG passa dalla filiera e dai “contratti green”



Puntare sui " contratti green ", sulla collaborazione di filiera con lo scambio dei dati e su metodi comuni per il calcolo delle emissioni. Sono questi i pilastri sui quali la logistica deve costruire la sfida alla sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG) , senza trascurare quella economica, anche in vista del 2028, quando verrà introdotto l'ETS2, il calcolo delle emissioni che inciderà direttamente sui costi del trasporto merci. Per il momento solo il 34% delle aziende di autotrasporto ha un budget dedicato alle iniziative ESG contro il 56% dei committenti.

La sostenibilità viene misurata, ma con strumenti non omogenei e, nella maggior parte dei casi, in assenza di governance dedicata. Inoltre, i requisiti e il controllo diminuiscono lungo la filiera, mentre il divario tra chi acquista servizi di logistica e chi li offre si allarga in caso di subappalto o di piccole e medie realtà. La fotografia emerge dalla prima edizione dell'Osservatorio ESG nel settore della logistica e dell'autotrasporto, promosso dalla LIUC – Università Cattaneo e dal Freight Leaders Council, insieme ai soci Transadriatico Transport and Logistics e CHEP, Interzero Italia, Toscandia.

Lo studio, condotto con il coinvolgimento di oltre 100 realtà dell'autotrasporto e della committenza , mette in risalto l'azione trainante svolta dal cliente e il divario importante negli strumenti messi in campo per la misurazione degli obiettivi ambientali che, sebbene con termini normativi meno stringenti, diventeranno fondamentali con l'introduzione dell'ETS2. Attualmente, solo il 42% delle aziende di trasporto dichiara di avere un documento di rendicontazione contro il 70% della committenza e solo il 32% effettua un monitoraggio costante delle emissioni (contro il 51%) . Il passaggio diventa più fragile con la subvezione o in presenza di realtà più piccole (sia trasportatori che committenti) tra le quali il tasso di rendicontazione si abbassa al 33% e solo il 20% ha una funzione dedicata per gli ESG.

"L'indagine ha mostrato una maggiore consapevolezza e maturità del settore rispetto a uno studio del 2023 – ha dichiarato Alessandro Creazza, co-direttore del Green Transition Hub della LIUC – Università Cattaneo – Nonostante ciò, emergono tante differenze: il divario si amplia se si considerano le PMI. Guardare il fenomeno con prospettiva di filiera diventa quindi un requisito

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

imprescindibile: occorre fare sistema, anche perché l'ETS2 si sta avvicinando e un sistema in grado di rispondere a questa evoluzione appare indispensabile".

"La sostenibilità della logistica non può essere misurata guardando alle singole imprese, ma deve essere costruita lungo l'intera filiera – è l'opinione di Massimo Marciani, Presidente del Freight Leaders Council - I risultati dell' Osservatorio ESG ci indicano con chiarezza che la vera sfida non è più soltanto sensibilizzare le aziende, ma creare le condizioni perché la transizione sia concretamente realizzabile, soprattutto per le imprese più piccole. Come Freight Leaders Council vogliamo trasformare queste evidenze in strumenti operativi : criteri condivisi per misurare le emissioni, maggiore trasparenza nella subvezione e modelli contrattuali capaci di distribuire equamente responsabilità, costi e benefici".

"Per le aziende di autotrasporto il rispetto degli obiettivi ESG passa necessariamente da sistemi di gestione più efficienti – ha commentato Natalino Mori, Presidente di Transadriatico Group e Ad di Sangritana – L'80% dei committenti chiede la conformità agli standard, ma la sostenibilità non può essere solo un requisito richiesto al vettore. Serve un passo in più: costruire i contratti di trasporto in chiave ESG insieme ai vettori, fin dalla loro progettazione. Solo così si genera la massima qualità delle interazioni lungo la filiera, anziché la semplice somma dei singoli piani. In questa logica, l'intermodalità va vista come una soluzione complementare alla gomma, capace di migliorare efficienza e sostenibilità della catena logistica. Ma una traccia ferroviaria non si compra sul mercato spot. Servono impegni di volume, programmazione, contratti pluriennali, dati condivisi in tempo reale . Senza un committente disposto a pianificare con noi, l'intermodalità resta sulla carta. La domanda che lascio al tavolo è questa: siamo disposti ad accettare finestre di consegna programmate in cambio di maggiore sostenibilità, meno emissioni e, con l'ETS2, probabilmente meno costi?"

"CHEP Italia, azienda leader nelle soluzioni per la supply chain e nel pallet pooling, ha contribuito a questa importante iniziativa mettendo a disposizione la rete di partner e l'esperienza – ha dichiarato Valentina Tundo, Strategic Sourcing Lead, Carrier Management & 3PL Sub Co's di CHEP - Crediamo che la selezione dei partner, guidata da criteri strategici, sociali e ambientali, possa generare valore non solo per le singole aziende, ma per l'intera filiera, costruendo oggi le basi per il futuro della logistica italiana. La realizzazione di questo Osservatorio rappresenta per noi non un punto di arrivo , ma l'inizio di un percorso destinato a svilupparsi e ad alimentarsi nel tempo grazie al contributo di tutti gli attori che operano nell'industria del trasporto".

"I risultati dell'Osservatorio confermano che la sfida non è più comprendere l'importanza della sostenibilità, ma dotarsi degli strumenti necessari per tradurla in azioni concrete – ha dichiarato Sergio Patacchini, Head of Integrated Environmental Solution di Interzero Oggi servono dati affidabili, metriche condivise e processi strutturati per trasformare gli obiettivi ESG in risultati misurabili. La sostenibilità della filiera si costruisce sulla capacità di condividere e valorizzare le informazioni lungo tutta la catena del valore".

"Prendere parte e sostenere questa ricerca portata avanti dall'Università LUIC insieme al FLC conferma l'impegno a 360 gradi di Toscandia per la sostenibilità nei trasporti e nella logistica – ha dichiarato l 'Ad di Toscandia Giuseppe Barelli - Abbiamo portato cinque anni di esperienza sul campo al fianco delle imprese di trasporto di ogni dimensione: conosciamo da vicino le complessità della transizione, ma registriamo anche una sensibilità finalmente in crescita. Iniziative come questa ci ricordano che nessuno può farcela da solo: non siamo monadi in cerca di soluzioni individuali, ma parte di un unico ecosistema che, facendo rete, può davvero cambiare la cultura del settore".

LA STAMPA.it
PUBBLICAZIONE: lastampa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €16866.36
REACH: 1163197
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 35361200.00
AUTORE:
URL: finanza.lastampa.it
> 20 novembre 2026 alle ore 14:45
> Versione Online

Nell'ambito dell' Osservatorio ESG, in vista della prossima edizione, è stato avviato lo studio sull'impatto dell'ETS2 sulle aziende di autotrasporto a cura di Andrea Campagna , componente del comitato scientifico del FLC e un approfondimento sui "Green Contracts" ovvero alla possibilità di verificare attraverso i contratti gli obiettivi di sostenibilità a cura di Barbara Michini, avvocato esperta di trasporti e logistica.

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

PUBBLICAZIONE: LaGazzettaMarittima.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.76
REACH: 128
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 3892.22
AUTORE:
URL: www.lagazzettamarittima.it
> 20 novembre 2026 alle ore 7:39
> Versione Online

Zim vola nel terso trimestre (in attesa che Hapag Lloyd la acquisisca)



Ricavi cresciuti del 53%, l'utile netto moltiplicato quasi per sette

Il colosso globale del trasporto marittimo di container Zim ha chiuso il terzo trimestre del 2026 con risultati finanziari straordinari, superando in modo sensibile le attese degli analisti di Wall Street. A trainare la performance della compagnia israeliana sono stati i solidi volumi di carico e condizioni di mercato particolarmente favorevoli lungo le rotte strategiche, mentre prosegue in parallelo il percorso verso l'integrazione con la tedesca Hapag-Lloyd.

Un trimestre da record: ricavi in forte crescita

Nel periodo compreso tra luglio e settembre 2026, Zim ha registrato un fatturato complessivo pari a 2,71 miliardi di dollari, segnando un incremento del 53% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente. L'utile netto è schizzato a 830 milioni di dollari (più 573% rispetto ai 123 milioni del terzo trimestre 2025), portando l'utile per azione diluito (Eps) a quota 6,88 dollari.

Anche i margini operativi hanno mostrato una progressione eccezionale: l'Ebitda rettificato ha raggiunto quota 1,33 miliardi di dollari (più 124% su base annua), mentre l'utile operativo (Ebit) si è attestato a 1,15 miliardi.

Efficienza operativa e leadership nei noli

La compagnia ha movimentato 962mila teu nel corso del trimestre, registrando un aumento del 4% rispetto all'anno precedente. La tariffa di nolo media per teu si è attestata a 2.480 dollari, evidenziando una crescita del 55% e confermando la capacità del vettore di massimizzare i profitti

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

grazie a una gestione agile e flessibile della flotta e a servizi mirati come l'espansione delle linee di trasporto espresso (expedited services), inclusi i recenti collegamenti ZX3 e Falcon.

Generazione di cassa e dividendi per gli azionisti

Grazie alla forte redditività, Zim ha generato 1,22 miliardi di dollari di free cash flow nel corso del trimestre, riducendo l'indebitamento netto a 1,86 miliardi di dollari (in netto calo rispetto ai 2,92 miliardi di fine 2025). In linea con la politica di remunerazione degli azionisti, il consiglio di amministrazione ha dichiarato la distribuzione di un dividendo di 2,01 dollari per azione (pagabile l'8 dicembre), per un totale di circa 243 milioni di dollari, pari al 30% dell'utile netto aggregato dei primi nove mesi del 2026.

Il dossier Hapag-Lloyd: nuova istanza in arrivo e closing nel 2027

Sul fronte societario, resta al centro dell'attenzione l'operazione di acquisizione annunciata lo scorso 16 febbraio 2026, in base alla quale Hapag-Lloyd rileverà Zim per 35,00 dollari per azione in contanti, per una valutazione complessiva intorno ai 4,2 miliardi di dollari. L'accordo, già approvato all'unanimità dal consiglio d'amministrazione e dall'assemblea degli azionisti di Zim lo scorso 30 aprile, resta subordinato alle consuete autorizzazioni regolamentari, tra cui il via libera dello Stato di Israele legato alla “golden share” governativa.

A tal proposito, la compagnia ha precisato che la domanda originaria presentata alle autorità israeliane è stata ritirata e che Hapag-Lloyd presenterà a breve una nuova istanza per ottenere l'approvazione statale. Le due compagnie confermano l'obiettivo di completare l'operazione (closing) nel primo trimestre del 2027; fino a quella data, Zim e Hapag-Lloyd continueranno a operare come società completamente indipendenti nel normale corso delle attività.

Prospettive rosee per la chiusura d'anno

Forti di una performance così brillante, i vertici di Zim hanno deciso di rivedere ulteriormente al rialzo le stime finanziarie (guidance) per l'intero anno 2026:

Ebitda rettificato atteso: compreso tra 3,3 e 3,5 miliardi di dollari (rispetto alla precedente stima di 2,7-3,0 miliardi).

Ebit rettificato atteso: rivisto tra 2,0 e 2,2 miliardi di dollari (rispetto ai precedenti 1,4-1,7 miliardi).

Questi risultati confermano la solidità operativa di Zim e accompagnano con slancio il gruppo verso lo storico passaggio di proprietà previsto per l'inizio del prossimo anno.

Angelo Roma

PUBBLICAZIONE: ilsole24ore.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €16290.71
REACH: 1123497
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 34154308.90
AUTORE: Charlye Ghezzi
URL: www.ilsole24ore.com
> 20 novembre 2026 alle ore 7:54
> Versione Online

Primi test di logistica. L'americana Corridian vuole spostare container sottomarini senza pilota



Round di finanziamento da 38 milioni con Point72 Venture per sottrarre parte della distribuzione e trasporto ai rischi della superficie. L'Europa lavora in ordine sparso e si concentra sui sistemi di comunicazione. Fincantieri ha presentato Deep per le infrastrutture underwater La capacità di rifornire una forza militare sta diventando un criterio decisivo per misurarne la credibilità. Corridian , società statunitense che il 3 novembre scorso ha annunciato un finanziamento iniziale da 38 milioni di dollari guidato da Point72 Ventures , porta questa questione nel dominio subacqueo. Obiettivo del progetto è trasportare carichi containerizzati con veicoli autonomi, sottraendo una parte della distribuzione alle esposizioni della superficie e dello spazio aereo. Se funzionasse come servizio continuativo, introdurrebbe una capacità nuova e rivoluzionaria nella logistica militare.

Corridian prevede di presentare il proprio veicolo di punta alla fine del 2027. L'azienda promette carichi containerizzati secondo standard Iso, percorrenze di migliaia di miglia nautiche e una filiera indipendente dalla Submarine Industrial Base . Il trasporto dovrà concludersi con materiale utilizzabile, ricevuto entro il tempo richiesto e attraverso un'interfaccia compatibile con il destinatario. Il mezzo dovrà poi poter essere rimesso in servizio con personale, ricambi, energia e procedure disponibili. È in questa sequenza che si deciderà il valore della logistica subacquea . La distanza percorsa, considerata isolatamente, non misura quindi quanto a lungo la forza sostenuta possa continuare a operare.

Il bilancio della Difesa statunitense per il 2026 indica quasi 5,7 miliardi di dollari per la base industriale subacquea e interventi di produttività dei cantieri nucleari. All'interno di tale importo figurano oltre 2,6 miliardi per l'attuazione delle raccomandazioni dello studio sulla base industriale e 2,5 miliardi per le misure di produttività. Su 15 investimenti selezionati, soltanto tre fascicoli contengono documentazione di aggiornamenti mensili e due di rendicontazione trimestrale. Il campione non rappresenta statisticamente tutti gli investimenti, ma mostra quanto sia difficile collegare risorse impegnate e risultati industriali. Per Corridian , promettere una filiera distinta significa pertanto dimostrare dove nasce la vera capacità aggiuntiva: fornitori, lavorazioni, personale qualificato, controlli e accettazione delle unità successive.

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

PUBBLICAZIONE: ilsole24ore.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €16290.71
REACH: 1123497
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 34154308.90
AUTORE: Charlye Ghezzi
URL: www.ilsole24ore.com
> 20 novembre 2026 alle ore 7:54
> Versione Online

L'Europa entra in questa partita con strumenti differenti e interessi che non possono essere ricondotti a un'unica graduatoria tecnologica.

Per l'Italia, il punto più concreto è l'integrazione tra capacità industriali e valutazione operativa. Il 23 ottobre 2025 Fincantieri ha presentato alla Spezia , durante una missione dimostrativa, il sistema Deep, una soluzione che combina sensori subacquei, comando e controllo, veicoli autonomi e analisi dei dati per applicazioni legate alle infrastrutture e alle aree portuali . Il rapporto del Centre for Maritime Research and Experimentation della Nato descrive inoltre il prototipo Chobin v1.1, sviluppato per il Centro di Supporto e Sperimentazione Navale della Marina italiana con finanziamento del ministero della Difesa. La sua funzione riguarda il supporto alla sperimentazione, verifica e validazione di sistemi autonomi subacquei eterogenei.

Deep e Chobin indicano una traiettoria di presidio e acquisizione: qualificazione delle interfacce, confronto tra soluzioni, verifica delle condizioni d'impiego e integrazione con l'utilizzatore militare. Vedremo come le due filiere si intersecheranno.

La Francia segue un percorso organizzato attorno a un dimostratore nazionale. Il comunicato del ministero delle Forze armate del 3 novembre 2026 annuncia l'accordo tra l' Agence de l'innovation de défense e Naval Group per il dimostratore operativo Ucuv, dopo le attività di studio avviate nel 2023 con la Direction générale de l'armement . Le sperimentazioni in mare sono previste dal 2028. Tra gli obiettivi figurano autonomia decisionale controllata, durata delle missioni, trasportabilità aerea e impiego da una banchina o da una nave di superficie. Questa impostazione offre a Parigi un quadro entro il quale collegare architettura del veicolo, impiego e filiera nazionale. Introduce però una questione di disciplina dei requisiti: un dimostratore polivalente può generare conoscenze trasferibili, ma una prova di ricognizione non qualifica automaticamente una missione cargo. La decisione francese dovrebbe mantenere criteri di accettazione distinti per ciascuna funzione, così da non trasformare l'ampiezza delle ambizioni in una misura fittizia di maturità.

La Germania dispone invece di un riferimento di acquisizione centrato sulla ricognizione. Il 25 febbraio 2026 la Bundeswehr ha annunciato l'introduzione di Blue Whale nella Marina tedesca, nel quadro della cooperazione tra Tkms Atlas Elektronik e Iai Elta. Il sistema è descritto per l'osservazione estesa, la ricerca di bersagli subacquei e la ricognizione di unità di superficie; le dimensioni dichiarate sono 10,9 metri di lunghezza, 1,12 metri di diametro e 5,5 tonnellate di peso.

Per Berlino, il vantaggio conoscitivo consiste nell'esperienza che l'introduzione di un sistema può produrre: preparazione degli operatori, integrazione nell'attività navale, diagnostica, manutenzione e rapporto con i fornitori. Prima di estendere tali lezioni alla logistica occorrerebbe verificare quali siano effettivamente trasferibili. La cooperazione industriale tedesco-israeliana rende inoltre rilevante l'allocazione delle responsabilità tecniche: chi aggiorna il software, chi certifica una modifica e chi garantisce il supporto. La qualità dell'acquisizione si misurerà anche nella capacità del cliente di conservare controllo e continuità operativa lungo questa distribuzione di competenze.

Il Regno Unito offre un'esperienza diversa, fondata sull'integrazione sperimentale con un partner militare. Il 30 settembre 2026 la Royal Navy ha riferito il lancio e controllo, da XV Excalibur , di un siluro pesante inerte e recuperabile. L'esperimento, durato tre settimane, ha coinvolto la U.S. Navy , l'organizzazione britannica per l'autonomia, MSubs e QinetiQ; secondo il resoconto ufficiale, l'integrazione è stata realizzata nell'arco di sei mesi. Il significato per Londra risiede nella capacità di riunire piattaforma, carico, sistema di gestione, poligono e autorità responsabili intorno a un risultato

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

delimitato. Per la logistica, la prova successiva dovrebbe riguardare ricezione del materiale e ripetibilità del servizio. L'esperienza di Excalibur suggerisce un metodo di sperimentazione bilaterale, ma non autorizza a saltare il passaggio all'accettazione.

Il terreno comune tra questi percorsi è più avanzato nelle comunicazioni e nella valutazione che nel trasporto. Il Cmre (Centre for Maritime, Research and Experimentation) riferisce che durante le esercitazioni Repmus e Dynamic Messenger 2025 sono stati connessi oltre 200 nodi di piattaforme e sensori, appartenenti a domini diversi, con migliaia di messaggi elaborati ogni minuto. Comunicare con un sistema non significa averne accettato la missione. Per la Nato , il contributo più utile sarebbe rendere comparabili i risultati nazionali e verificare che l'interoperabilità tecnica corrisponda a responsabilità operative chiare. Per l' Unione europea , il Cable Security Toolbox pubblicato nel febbraio 2026, con una versione corretta del rapporto indicata nel marzo successivo, tocca invece la resilienza delle infrastrutture. Può offrire un contesto di coordinamento su protezione, incidenti e dipendenze, ma non è un mandato per acquistare una flotta cargo militare.

L' articolo 20 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare , infine, richiede, nel quadro del passaggio inoffensivo nel mare territoriale, che sommergibili e altri veicoli subacquei navighino in superficie mostrando la bandiera. Gli stretti internazionali cui si applica il passaggio in transito e le rotte arcipelagiche hanno regimi distinti.

Italia, Germania e Regno Unito avrebbero interesse a utilizzare quel periodo per collegare le rispettive competenze a requisiti e prove confrontabili, evitando di subordinare il primo apprendimento alla costituzione di una flotta comune.

Charlye Ghezzi è analista geopolitico e specialista in tecnologia e sicurezza governativa

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.93
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Andrea Puccini
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 20 novembre 2026 alle ore 13:53
> Versione Online

Oltre 3mila presenze per l'evento sulla Blue Economy



Quattro giornate di confronto al BEST di Genova: 235 relatori e 45 sessioni dedicate al futuro dell'economia del mare GENOVA – Oltre 3.000 presenze, 250 aziende coinvolte, 235 relatori e 45 sessioni tra convegni, tavole rotonde e workshop. Si è conclusa a Genova la prima edizione di BEST – The Blue Economy Summit & Trade Show , manifestazione internazionale dedicata all'economia del mare, ospitata dal 16 al 19 Novembre al Padiglione Blu – Jean Nouvel. L'evento ha riunito operatori dello shipping, della portualità, della logistica, dell'industria e della finanza, affiancando al programma congressuale un'area espositiva di 20.000 metri quadrati con circa cento espositori e 97 sponsor.

Il summit, destinato ad avere cadenza biennale, ha offerto un'occasione di confronto sulle prospettive di un settore che in Italia genera 224,9 miliardi di euro, pari all'11,4% del Pil nazionale , coinvolgendo oltre 253.000 imprese e circa 1,1 milioni di occupati. Il programma si è sviluppato attorno a tre principali aree tematiche: shipping, porti e logistica; turismo costiero e marittimo; fattori trasversali per lo sviluppo dell'economia blu

Tra gli argomenti approfonditi, le trasformazioni del commercio internazionale, la competitività della cantieristica, gli investimenti infrastrutturali, la transizione energetica e le nuove tecnologie applicate ai trasporti marittimi. Spazio anche alla sicurezza delle infrastrutture sottomarine, alla finanza, all'intermodalità e agli effetti dei cambiamenti climatici sui porti del Mediterraneo.

Particolare attenzione è stata riservata al turismo marittimo, comparto nel quale l'Italia occupa una posizione di primo piano in Europa: con 93,5 milioni di passeggeri movimentati nei porti, il Paese rappresenta il 22,4% del traffico passeggeri dell'Unione europea

La riforma dei porti italiani è stata al centro della giornata conclusiva , con due tavole rotonde che hanno riunito i presidenti di dieci Autorità di Sistema portuale per discutere il futuro dell'organizzazione portuale nazionale.

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

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.93
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Andrea Puccini
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 20 novembre 2026 alle ore 13:53
> Versione Online

A completare il programma, due panel con i rappresentanti delle principali associazioni dello shipping, dei porti e della logistica, dedicati alle priorità del settore: investimenti, efficienza delle infrastrutture e competitività del sistema marittimo italiano.

LEGGI ANCHE:

Riforma portuale, Petri: “Pieno sostegno. Ora serve coordinamento”

Iscriviti

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

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 20 novembre 2026 alle ore 16:58
> Versione Online

Primo bilancio ambientale della ro-ro a vela Neoliner Origin

Nel primo anno di servizio la ro-ro a vela Neoliner Origin ha consumato il 66% di carburante in meno rispetto al riferimento Glec, secondo le stime della compagnia. Però avarie alle vele hanno imposto soste tecniche e modifiche alle rotazioni.



Nove rotazioni transatlantiche e oltre 62mila miglia nautiche: è il risultato del primo anno di Neoliner Origin, la ro-ro di 136 metri a propulsione eolica della compagnia nantese Neoline, entrata in servizio nell'ottobre 2025. Secondo le valutazioni dell'armatore, diffuse il 5 novembre 2026, sull'intero periodo la nave ha consumato il 66% di carburante in meno rispetto al riferimento di flotta del Global Logistics Emissions Council (Glec). Per la sola attività del 2026, la percentuale sale al 70%. Secondo Neoline ciò significa 3.502 tonnellate di carburante risparmiate e 11.228 tonnellate di CO2 tagliate. Neoline ha anche simulato le stesse tratte con una nave convenzionale equivalente, senza vele, a 15 nodi. Su questa base il risparmio delle rotazioni del 2026 è compreso tra il 62% e il 67%. Neoline indica un'incertezza del 15%, legata alle variazioni degli orari di arrivo previsti, che il modello della nave virtuale non integra ancora.

La linea collega Montoir-de-Bretagne con Saint-Pierre-et-Miquelon, Baltimora e Halifax e da settembre 2026 tocca anche Zeebrugge. Nel primo anno ha trasportato 1.845 unità di carico, circa 12.063 tonnellate e 55.889 metri cubi tra veicoli, container, colli fuori sagoma, macchinari industriali e merci refrigerate, oltre a più di 170 passeggeri. Le avarie al sistema SolidSail dei Chantiers de l’Atlantique hanno però limitato l’uso delle vele, soprattutto a velatura completa. Il 18 ottobre 2025, durante la prima traversata, si è danneggiato il pannello superiore della randa poppiera e la nave ha proseguito in modalità ibrida, a vela e motore. Altri guasti, compresi danni all'attrezzatura velica, si sono verificati nel maltempo invernale dell'Atlantico settentrionale tra la prima e la seconda rotazione e hanno portato a una sosta tecnica in Francia dal 30 dicembre 2025 al 30 gennaio 2026.

A dicembre Neoline ha anche riorganizzato il servizio. Le rotazioni sono passate da quattro a cinque settimane, salvo il periodo estivo. Nelle partenze di febbraio e marzo 2026 la nave ha toccato Saint-Pierre solo al ritorno, e il tempo di resa Saint-Nazaire-Saint-Pierre è salito a 22 giorni dagli abituali 8-10. Il 27 giugno, sul ritorno da Saint-Pierre-et-Miquelon verso Montoir, un guasto meccanico ha fatto

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

cadere sul balestrone la randa prodiera, senza feriti né rischi per la sicurezza della nave, che ha proseguito a motore. Dal 5 luglio uno scalo a Lorient è servito a valutare i danni e a rimuovere la vela, il caricamento a Montoir è slittato dal 9 al 13 luglio e la rotazione successiva è stata programmata con velatura ridotta. Sulle cause i Chantiers de l'Atlantique hanno avviato un'analisi tecnica. Per il periodo 2026-2027 Neoline punta a ridurre i consumi di almeno il 78% rispetto al riferimento Glec. A febbraio 2027 ha programmato una sosta tecnica per tornare a usare l'intero sistema SolidSail. Il presidente e amministratore delegato Jean Zanuttini si dice convinto di poter avvicinare o superare l'80% di risparmio già nel 2027.

M.G.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

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

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

PUBBLICAZIONE: Trasporti-Italia.com
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 30904.42
AVE: €8.10
AUTORE: Marta Bettini
REACH: 1016
URL: www.trasporti-italia.com
> 20 novembre 2026 alle ore 11:04
> Versione Online

Tempi di pagamento autotrasporto, UE: stop alla riforma a 30 giorni



Tempi di pagamento autotrasporto, la stretta europea rischia di fermarsi. Bruxelles prepara il ritiro della proposta che avrebbe imposto scadenze più rapide alle fatture commerciali. Per i trasportatori, abituati ad anticipare carburante, pedaggi e stipendi prima di incassare, è una notizia che pesa sulla liquidità.

Il segnale arriva dal programma di lavoro 2027 della Commissione europea, pubblicato il 4 novembre 2026. Nell’

Allegato III figura la proposta COM(2023) 533, presentata nel settembre 2023 per contrastare i ritardi nei pagamenti tra imprese e pubbliche amministrazioni.

La Commissione spiega che numerosi Stati membri si oppongono alla prosecuzione dei negoziati e che un accordo in Consiglio appare improbabile in tempi ragionevoli.

Non è ancora un ritiro formale: Bruxelles ha indicato l’intenzione di procedere entro sei mesi.

La versione originaria fissava a 30 giorni il termine generale di pagamento, con interessi di mora automatici e controlli più incisivi contro i ritardi. Una disciplina comune avrebbe ridotto le differenze tra mercati nazionali.

Il Parlamento europeo, nell’aprile 2024, aveva però ammorbidito il testo: nei rapporti tra imprese sarebbe stato possibile concordare espressamente fino a 60 giorni. La riforma, comunque, non è mai entrata in vigore.

In Italia restano i 60 giorni dalla fattura Per l’autotrasporto merci su strada continua a valere l’articolo 83-bis del decreto legge 112/2008

: il committente deve pagare entro 60 giorni dall’emissione della fattura

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

PUBBLICAZIONE: Trasporti-Italia.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €8.10
REACH: 1016
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 30904.42
AUTORE: Marta Bettini
URL: www.trasporti-italia.com
> 20 novembre 2026 alle ore 11:04
> Versione Online

.

La legge 105/2025 ha rafforzato le tutele contro i mancati pagamenti diffusi e reiterati. In presenza dei presupposti previsti, l'Antitrust può avviare accertamenti e sanzionare gli abusi, nei casi più gravi fino al 10% del fatturato annuo del committente. Non significa, però, che ogni fattura scaduta comporti automaticamente una multa.

Il conto lo pagano le imprese più esposte Per un piccolo vettore, attendere settimane oltre la scadenza significa finanziare il lavoro già svolto

. I camion continuano a circolare, mentre le fatture restano aperte.

Lo stop annunciato non cambia oggi i termini italiani, ma lascia irrisolto il problema delle regole diverse nel mercato europeo. Per chi lavora con spedizionieri e clienti esteri, incassare puntualmente resta una sfida quotidiana. E soprattutto, senza un quadro condiviso, ottenere il pagamento da controparti straniere può diventare più complicato.

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

PUBBLICAZIONE: adnkronos.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €9277.31
REACH: 752723
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 22882787.27
AUTORE: Redazione Adnkronos
URL: www.adnkronos.com
> 20 novembre 2026 alle ore 18:43
> Versione Online

Caro carburante, nuova finestra per chiedere il bonus: c'è tempo fino al 30 novembre



Parte la seconda tranche di domande per il bonus carburante dedicato alle imprese dell'autotrasporto. C'è tempo fino al 30 novembre per ottenere il credito d'imposta

Le imprese che svolgono attività di trasporto merci su strada possono cominciare a richiedere il credito d'imposta per i nuovi periodi coperti dall'agevolazione, estesa dal Governo anche in seguito alle proteste delle scorse settimane.

L'agevolazione consente di compensare i maggiori costi sostenuti per l'acquisto del gasolio nel periodo compreso tra il 1° settembre e il 5 ottobre 2026.

Non cambia la procedura, con la richiesta che va inviata sull'apposita piattaforma dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli , ma i tempi sono stretti.

Bonus carburante autotrasportatori: domande entro il 30 novembre 2026

Dopo la prima fase che ha consentito alle imprese dell'autotrasporto di ottenere l'agevolazione contro il caro carburante per i mesi da marzo ad agosto, la finestra per l'invio delle domande si sta per riaprire.

Ad estendere l'agevolazione dedicata a sostegno delle imprese che svolgono attività di autotrasporto è stato il decreto n. 193/2026 dello scorso ottobre. Con questa nuova procedura, le imprese possono ottenere un credito fino al 70 per cento per le maggiori spese sostenute nel periodo compreso tra il 1° settembre e il 5 ottobre 2026 e certificate dalle relative fatture di acquisto.

Le imprese interessate hanno solo pochi giorni a disposizione per presentare la richiesta e ottenere il bonus: la domanda si può inviare dal 19 al 30 novembre , utilizzando l'apposito portale messo a disposizione dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

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

Come indicato dal Ministero dei Trasporti, le imprese già registrate per l'accesso alla piattaforma relativa al periodo marzo-agosto possono accedere alla nuova procedura senza doversi nuovamente registrare.

Credito d'imposta per l'autotrasporto: come fare domanda

Il beneficio, ricordiamo, spetta alle attività individuate all'articolo 24-ter, comma 2, lettera a) del Dlgs n. 504/1995, cioè le attività di trasporto merci con veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate esercitate da:

● persone fisiche o giuridiche iscritte nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi;

● persone fisiche o giuridiche munite della licenza di esercizio dell'autotrasporto di cose in conto proprio e iscritte nell'elenco appositamente istituito;

● imprese stabilite in altri Stati membri dell'Unione europea, in possesso dei requisiti previsti dalla disciplina dell'Unione europea per l'esercizio della professione di trasportatore di merci su strada.

Non ci sono novità per quanto riguarda la nuova procedura di accesso al beneficio, che resta la stessa già utilizzata in precedenza.

Il titolare della ditta individuale o il rappresentante legale della società deve accedere alla piattaforma tramite SPID o CIE e, superate le fasi di registrazione, deve procedere con la domanda, compilando tutti i campi richiesti e allegando tutta la documentazione necessaria, in primis il file fatture

Il credito d'imposta ottenuto deve essere utilizzato esclusivamente in compensazione , presentando il modello F24 attraverso i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate entro il 31 dicembre 2027 . C'è più tempo, quindi, rispetto alla scadenza di fine 2026 prevista per la fruizione del beneficio relativo ai mesi da marzo ad agosto.

Vuoi restare informato? Iscriviti a e-news , la newsletter di Adnkronos inviata ogni giorno, dal lunedì al venerdì, con le più importanti notizie della giornata