FERMERCI

ASSOCIAZIONE OPERATORI NEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

Rassegna Stampa

24 Novembre 2026

Indice

FERMERCI - web 5

Genova e Savona, investimenti ferroviari e intermodalità al centro del confronto tra operatori della logistica 6
corrieremarittimo.it - 23/11/2026

Seminario su formazione e sicurezza ferroviaria 8
blog.tuttotreno.it - 23/11/2026

Ferrovie, domani il seminario degli ingegneri di Roma su formazione e qualificazione del personale 9
primapaginanews.it - 23/11/2026

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA 11

Ferrovie, 14mila miliardi di investimenti al 2050: la sfida è trasformarli in crescita sostenibile 12
UominieTrasporti.it - 23/11/2026

RFI, sicurezza ferroviaria: un patto con le imprese della filiera 17
trasportale.it - 23/11/2026

Un «Patto per la sicurezza» nei cantieri 18
Il Tempo - 24/11/2026

Poland’s rail electrification switch will benefit freight 22
trasportoeuropa.it - 23/11/2026

ÖBB, scatta il piano neve in Austria con sensori digitali e mezzi speciali 24
ferrovie.info - 23/11/2026

Alstom, nuovo contratto da 1,2 miliardi di euro nell'Europa occidentale 27
repubblica.it - 23/11/2026

Regione Siciliana 28
shippingitaly.it - 23/11/2026

Al via i lavori della lunetta ferroviaria di Gorizia 30
trasportoeuropa.it - 23/11/2026

Politica&Associazioni Lavoro portuale, infrastrutture e trasporto marittimo negli emendamenti alla Finanziaria di Andrea Moizo 32
shippingitaly.it - 23/11/2026

Sgominata in California la banda dei furti sui treni merci 34
trasportoeuropa.it - 23/11/2026

Traforo del Bianco, gli industriali puntano a creare la seconda canna 36
repubblica.it - 24/11/2026

Trenord, ora su Google Maps il viaggio si aggiorna in tempo reale 38
Il Giornale - 24/11/2026

Italia, squilibrio import-export «I porti puntino su treni e servizi» 41
Il Secolo XIX - 24/11/2026

TOP NEWS ITALIA: Ponte Stretto, Pil aggiuntivo per 146 mld e 853 mila occupati in 30 anni (Teha) 43
Milanofinanza.it - 23/11/2026

RFI: un patto per la sicurezza con le imprese della filiera 45
lastampa.it - 23/11/2026

Trenord porta la circolazione in tempo reale su Google Maps 47
Ansa.it - 23/11/2026

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA 48

L ECONOMIA DEL MARE E LA NUOVA CASA COMUNE 49
Il Secolo XIX - 23/11/2026

Unione Farmaceutica Mito acquisisce La Farmaceutica 53
supplychainitaly.it - 23/11/2026

Porti Corigliano Rossano chiede un'autostrada del mare con l'Adriatico di REDAZIONE SHIPPING ITALY 55
shippingitaly.it - 23/11/2026

Envia.com accelera la propria crescita internazionale e rafforza la presenza in Italia 57
ilsole24ore.com - 23/11/2026

CCNL Logistica: cosa cambia nel 2027? 60
Logisticamente.it - 23/11/2026

Barbara Eleota è la nuova CEO di Hillebrand Gori 62
messaggeromarittimo.it - 23/11/2026

Cinque tendenze della logistica del 2027 64
trasportoeuropa.it - 23/11/2026

Msc Air Cargo lancia un nuovo volo Malpensa – Dubai 67
aircargoitaly.com - 23/11/2026

Vado Ligure, nuovo deposito GNL e BioGNL da 17.820 metri cubi: avviata l'Open Season 68
messaggeromarittimo.it - 23/11/2026

Suardiaz amplia la flotta con RS Atlantico 71
Logisticamanagement.it - 23/11/2026

Poste Italiane, la trasformazione del Gruppo diventa un caso di studio alla Harvard Business School 73
adnkronos.com - 23/11/2026

Shipping, la transizione procede a più velocità 74
Logisticamanagement.it - 23/11/2026

Trasporto chimico, la sfida della collaborazione 76
Logisticamanagement.it - 23/11/2026

Lufthansa Cargo potenzia la logistica a Francoforte 81
trasportoeuropa.it - 23/11/2026

InnoWay Trieste, installato il millesimo InnoBogie e prodotto il 500° InnoWaggon 83
ferrovie.info - 23/11/2026

Noli container, Mediterraneo in ripresa 85
Logisticanews.it - 23/11/2026

Corigliano Calabro 88
shippingitaly.it - 23/11/2026

Nuova Co.Ed.Mar. 89
shippingitaly.it - 23/11/2026

Trasporto container: le compagnie rivedono al rialzo le stime per il 2026 dopo un terzo trimestre in crescita 90
shipmag.it - 23/11/2026

Un milione al giorno per noleggiare una superpetroliera: i dati di Assagenti 91
Informazionimarittime.it - 23/11/2026

Stoneweg rileva ‘in sconto' il nuovo immobile dell'interporto di Verona locato a Stora Enso 92
supplychainitaly.it - 23/11/2026

Notizie dal trasporto e dalla logistica – 23 novembre 2026 94
trasportoeuropa.it - 23/11/2026

E-commerce dalla Cina, 5€ di oneri su un pacco da 8,82: la logistica cambia modello 96
trasportale.it - 24/11/2026

Calabria: 17 milioni per realizzare 38 nodi intermodali. Pubblicato l’avviso per i Comuni 100
FerPress.it - 23/11/2026

Nuovi consumatori, nuove logistiche 101
vietrasportiweb.com - 23/11/2026

'Quali lavori ci sono davvero nella Blue economy ad Ancona?' Incontro al Cobianchi 102
Ansa.it - 23/11/2026

Dal degrado alla logistica avanzata, nasce nelle Ex officine Romanazzi il nuovo polo dei trasporti romano 104
Italiaoggi.it - 23/11/2026

La Harvard business school studia il caso Poste italiane 106
Italia Oggi - 24/11/2026

FERMERCI - WEB

PUBBLICAZIONE: corrieremarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.60
REACH: 179
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 5455.22
AUTORE:
URL: www.corrieremarittimo.it
> 23 novembre 2026 alle ore 16:03
> Versione Online

Genova e Savona, investimenti ferroviari e intermodalità al centro del confronto tra operatori della logistica



GENOVA – Il potenziamento dei collegamenti ferroviari, l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto e la gestione della complessa fase di realizzazione delle opere infrastrutturali sono stati i temi al centro del workshop «Intermodalità e infrastrutture portuali: confronto fra stakeholder», organizzato dalle associazioni Fermerci e Federlogistica nell'ambito di BEST, The Blue Economy Summit & Trade Show, la manifestazione dedicata all'economia del mare.

L'incontro, ospitato presso il Padiglione Jean Nouvel, ha riunito istituzioni, imprese e rappresentanti della filiera logistica per approfondire le prospettive di sviluppo dell'intermodalità e il ruolo delle infrastrutture portuali nel rafforzamento della competitività e della sostenibilità del trasporto merci.

Tra i partecipanti Tito Vespasiani, segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che ha delineato le principali priorità per lo sviluppo del sistema ferroviario nei porti di Genova e Savona. Tre, in particolare, gli ambiti individuati: programmazione infrastrutturale, organizzazione dei servizi e coordinamento operativo nella realizzazione degli investimenti.

Sul versante infrastrutturale, Vespasiani ha evidenziato la necessità di realizzare collegamenti in grado di assicurare un'effettiva integrazione tra rete ferroviaria e viabilità stradale, limitando le interferenze e garantendo la regolarità dei flussi di traffico. Un sistema efficiente, infatti, richiede non soltanto infrastrutture adeguate, ma anche una pianificazione capace di mettere in relazione le diverse modalità di trasporto e rispondere concretamente alle esigenze degli operatori.

Un altro elemento strategico riguarda l'organizzazione dei servizi ferroviari , a partire dalle attività di manovra all'interno degli scali portuali. Per sostenere lo sviluppo del trasporto su ferro occorre assicurare condizioni economiche competitive e sostenibili, anche attraverso la piena attuazione degli strumenti di incentivazione e delle misure di sostegno previste a livello nazionale.

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

Ampio spazio è stato dedicato alla fase attuale di trasformazione infrastrutturale, caratterizzata dalla presenza di numerosi cantieri che interessano il sistema portuale. Si tratta di investimenti destinati a produrre benefici significativi nel medio-lungo periodo, ma che, nella fase di realizzazione, comportano inevitabili ripercussioni sull'operatività quotidiana degli scali. Le nuove infrastrutture, infatti, non sono ancora disponibili e il sistema deve affrontare le difficoltà connesse ai lavori senza poter beneficiare pienamente dei risultati attesi.

«A bbiamo tutti gli inconvenienti derivanti dalla presenza dei cantieri, senza poter ancora beneficiare dei risultati per i quali le opere sono state progettate », ha evidenziato il segretario generale, ricordando che per numerosi interventi i primi effetti concreti saranno apprezzabili tra il 2028 e il 2029, quando saranno completate le opere, concluse le attività di collaudo e avviata la loro effettiva operatività.

In questa fase, assume un'importanza determinante il coordinamento tra tutti i soggetti coinvolti, a cominciare da RFI, per conciliare l'avanzamento dei lavori con la necessità di garantire la continuità delle attività portuali. Altrettanto importante è il confronto costante con le imprese e gli operatori, insieme a un'informazione tempestiva sulle modifiche organizzative, sulle limitazioni e sulle eventuali criticità che possono incidere sulla funzionalità degli scali.

Accanto ai grandi interventi infrastrutturali, Vespasiani ha richiamato l'attenzione sulla necessità di valorizzare anche le opere di dimensioni più contenute e le attività di manutenzione. Interventi spesso caratterizzati da investimenti limitati, ma in grado di generare risultati immediati, recuperando capacità operativa, migliorando l'efficienza delle infrastrutture esistenti e contribuendo alla qualità complessiva dei servizi ferroviari.

La strategia indicata dall'AdSP punta, dunque, a coniugare la realizzazione delle grandi opere con una gestione pragmatica delle infrastrutture già disponibili, attraverso l'ascolto degli operatori e una conoscenza diretta delle esigenze operative della filiera. Un percorso che mira a incrementare progressivamente la quota di traffico movimentata su ferro, portandola dall'attuale 13,5% fino al 33%, con l'obiettivo di trasferire alla modalità ferroviaria un terzo dei traffici portuali.

Una trasformazione che richiede investimenti, programmazione e collaborazione tra istituzioni, imprese e territorio. La fase dei cantieri comporta inevitabili sacrifici, ma rappresenta un passaggio necessario per dotare i porti di Genova e Savona di infrastrutture più moderne, integrate ed efficienti, rafforzandone il ruolo all'interno delle principali catene logistiche nazionali e internazionali.

PUBBLICAZIONE: blog.tuttotreno.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.18
REACH: 313
CATEGORIA DEL SITO WEB:
VISITE MENSILI: 9516.00
AUTORE:
URL: blog.tuttotreno.it
> 23 novembre 2026 alle ore 17:08
> Versione Online

Seminario su formazione e sicurezza ferroviaria

23 Novembre 2026 / in redazione: Marco Bruzzo / Commenti disabilitati Roma, 23 novembre 2026 – L'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma e la sua Fondazione, insieme al Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, al Consorzio ASSTRARail, a Fermerci, Assoferr, AIIT, alla Società Italiana Docenti Trasporti e alla Società Italiana di Infrastrutture Viarie, promuovono il seminario "Formazione e qualificazione del personale in ambito ferroviario", in programma domani 24 novembre 2026, dalle 9.30 alle 14, nella Sala Spizuoco dell'ACI, in via Marsala 8 a Roma.

L'iniziativa riunisce istituzioni, università, associazioni e operatori per approfondire il ruolo della formazione nella sicurezza ferroviaria e favorire una collaborazione sempre più stretta tra i soggetti impegnati nello sviluppo delle competenze professionali.

L'evoluzione tecnologica, i cambiamenti organizzativi e il quadro regolatorio richiedono una preparazione adeguata per tutte le figure del sistema ferroviario, dai ruoli operativi a quelli tecnici, direttivi e manageriali.

Particolare attenzione sarà dedicata ai fattori umani e organizzativi e al collegamento tra competenze, qualificazione e gestione dei rischi.

Ad aprire i lavori saranno Stefano Giovenali, presidente dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma, Luigi Di Matteo, coordinatore centrale dell'Area Professionale Tecnica dell'ACI, e Luigi Tatarelli, presidente della Commissione tematica Ingegneria del Sistema Ferroviario dell'Ordine.

Il programma prevede una tavola rotonda sull'importanza delle competenze, seguita dagli approfondimenti sul contesto regolatorio e sull'offerta formativa, con i contributi dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), di ANSFISA, del mondo accademico e di UNI.

La sessione dedicata agli operatori affronterà l'idoneità medica e psicologica del personale, la formazione degli addetti alla manutenzione dei carri, le competenze individuate attraverso la valutazione del rischio e il ruolo strategico dei centri di formazione. Il seminario si concluderà con un dibattito tra i partecipanti.

La partecipazione è gratuita, con iscrizione obbligatoria sul sito https://foir.it/formazione/eventi. Per gli ingegneri iscritti, la frequenza dell'intero seminario consente il riconoscimento di 4 crediti formativi professionali.

Comunicato Fondazione Ordine Ingegneri di Roma

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

PUBBLICAZIONE: primapaginanews.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €6.21
REACH: 428
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 13013.41
AUTORE: Anna Petroni
URL: www.primapaginanews.it
> 23 novembre 2026 alle ore 10:14
> Versione Online

Ferrovie, domani il seminario degli ingegneri di Roma su formazione e qualificazione del personale

Roma, 23 novembre 2026 – (PPN ADI) Come preparare e qualificare il personale che lavora nel settore ferroviario, dalle figure manageriali fino a quelle operative, sarà il tema del seminario “Formazione e qualificazione del personale in ambito ferroviario”, in programma domani, martedì 24 novembre, dalle 9.30 alle 14 nella Sala Spizuoco dell'ACI, in via Marsala 8. L'incontro, gratuito per gli iscritti in regola con le quote, è promosso dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma e dalla sua Fondazione insieme al Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, al Consorzio ASSTRARail, alle associazioni di settore FERMERCI e ASSOFERR, all'AIIT, alla Società Italiana Docenti Trasporti (SIDT) e alla Società Italiana Infrastrutture Viarie (SIIV). Secondo gli organizzatori, i cambiamenti nell'organizzazione del lavoro, le dinamiche di mercato, il progresso tecnologico, la crescente attenzione ai fattori umani e organizzativi nella gestione delle attività ferroviarie e la continua evoluzione delle regole rendono necessario uno sforzo comune di operatori e istituzioni, affinché il settore possa contare su professionisti in grado di svolgere il proprio ruolo con piena consapevolezza. Il seminario, al quale parteciperà un gruppo ampio e variegato di esperti, punta quindi a mostrare a tutti i soggetti che contribuiscono al buon funzionamento del sistema ferroviario le opportunità offerte da una rete di collaborazioni tra chi si occupa, su fronti diversi, di formazione e qualificazione.

Dopo la registrazione dei partecipanti, alle 9.45 i lavori saranno aperti dai saluti del presidente dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma, Stefano Giovenali, del coordinatore centrale dell'Area professionale tecnica dell'Automobile Club d'Italia, Luigi Di Matteo, e del presidente della Commissione Ingegneria del sistema ferroviario dell'Ordine, Luigi Tatarelli. Alle 10 si terrà la tavola rotonda “Dalla formazione alla qualificazione: l'importanza delle competenze”, alla quale prenderanno parte il presidente della SIDT, Stefano Carrese, il presidente del Consorzio ASSTRARail, Daniele Corti, e il presidente della SIIV, Gianluca Dell'Acqua. Con loro ci saranno il segretario generale del CIF, Valerio Giovine, il presidente dell'AIIT, Matteo Ignaccolo, il vicepresidente di Fermerci, Vito Mastrodonato, e il presidente di Assoferr, Mauro Pacella.

Dalle 10.45 la sessione sul quadro regolatorio e sull'offerta formativa si aprirà con l'intervento di Anna Patacchini, project officer della ERA Academy dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), che parlerà degli obblighi europei sulla qualificazione del personale e della formazione come strumento di armonizzazione. Salvatore De Marco, responsabile dell'Ufficio Qualificazione del personale ferroviario della Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie di ANSFISA, illustrerà poi il ruolo dell'agenzia nel nuovo assetto della formazione per le mansioni di sicurezza essenziali, mentre Pietro Spirito, docente di Management delle infrastrutture all'Universitas Mercatorum, si soffermerà sui rischi di un divario tra abilitazioni professionali e competenze distintive. Il contributo dell'università sarà al centro degli interventi di Giuseppe Loprencipe, della Sapienza Università di Roma e responsabile del gruppo di lavoro “Ferrovie” della SIIV, e di Marco Petrelli, professore associato di Trasporti all'Università Roma Tre per la SIDT. Giacomo Riccio, technical project manager dell'UNI, Ente italiano di normazione, parlerà delle norme e delle prassi di riferimento UNI per la qualificazione delle figure professionali, mentre il presidente di CIFI Servizi, Matteo Triglia, presenterà l'offerta formativa della società. A chiudere la sessione sarà Fabio Senesi, della

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

PUBBLICAZIONE: primapaginanews.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €6.21
REACH: 428
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 13013.41
AUTORE: Anna Petroni
URL: www.primapaginanews.it
> 23 novembre 2026 alle ore 10:14
> Versione Online

Commissione Ingegneria del sistema ferroviario dell'Ordine, con il progetto degli ingegneri romani per una nuova prassi di riferimento UNI dedicata agli specialisti ERTMS.

Dalle 12.30 la parola passerà agli operatori del settore. Giovanna Spaltro, responsabile della struttura operativa Psicologia dei trasporti della Direzione Sanità di RFI, parlerà delle competenze del medico esperto in Medicina dei trasporti e del suo ruolo nella tutela della sicurezza ferroviaria, mentre Chiara Tranquilli, della stessa struttura, affronterà il tema dell'idoneità psicologica del personale come presidio di sicurezza, con i relativi criteri di valutazione e monitoraggio. Mauro Pacella, per Assoferr, presenterà le linee guida per la formazione e l'abilitazione degli addetti alla manutenzione dei carri ferroviari. Giovanna Sciannimanico, Andrea Giaccherini e Silvia Tognetti, del Consorzio ASSTRARail, spiegheranno come la UNI/PdR 189:2026 definisce le competenze a partire dalla valutazione del rischio, e il direttore tecnico di ForFer, Stefano Impastato, ne illustrerà gli effetti pratici e i requisiti operativi per l'abilitazione degli istruttori. L'amministratore delegato di TRAINing, Giuseppe Alfonso Cassino, si concentrerà sui centri di formazione come risorsa strategica per le imprese ferroviarie, mentre Diego Guerrieri, direttore tecnico e commerciale di Serform Sagl, spiegherà perché le UNI/PdR 189:2026 e 197/2026 possono trasformare il nuovo quadro normativo in un riferimento condiviso per la formazione ferroviaria.

Il dibattito finale e la chiusura dei lavori sono previsti tra le 13.30 e le 14, e al termine seguirà un aperitivo di networking all'Hotel Moderno, in via Magenta 2. L'evento sarà moderato dal giornalista Alessio Giancristofaro. La partecipazione riconosce agli ingegneri iscritti 4 crediti formativi professionali, validi per l'aggiornamento delle competenze previsto dal DPR 137/2012 e dal successivo regolamento del ministero della Giustizia, che saranno assegnati soltanto a chi seguirà l'intero seminario. L'iscrizione è obbligatoria sul sito della Fondazione dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma, alla pagina foir.it/formazione/eventi. Dopo la verifica delle presenze in entrata e in uscita, l'attestato si potrà scaricare nei giorni successivi dalla piattaforma www.mying.it e andrà conservato dal partecipante, come previsto dall'articolo 10 del Regolamento per l'aggiornamento delle competenze professionali.

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

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA

PUBBLICAZIONE: UominieTrasporti.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
REACH: 2221
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 67545.01
AUTORE: Pietro Spirito
URL: www.uominietrasporti.it
> 23 novembre 2026 alle ore 9:10
> Versione Online

Ferrovie, 14mila miliardi di investimenti al 2050: la sfida è trasformarli in crescita sostenibile

Il settore ferroviario sta entrando in un periodo di investimenti significativi che offrono, in una visione internazionale, l'opportunità di rimodellare e rinnovare le infrastrutture di trasporto per le generazioni future. Mentre l'attenzione degli investitori è tutta catturata dagli investimenti per l'intelligenza artificiale, anche le infrastrutture di trasporto, e il sistema ferroviario in particolare, continuano ad […]



Il settore ferroviario sta entrando in un periodo di investimenti significativi che offrono, in una visione internazionale, l'opportunità di rimodellare e rinnovare le infrastrutture di trasporto per le generazioni future. Mentre l'attenzione degli investitori è tutta catturata dagli investimenti per l'intelligenza artificiale, anche le infrastrutture di trasporto, e il sistema ferroviario in particolare, continuano ad essere un veicolo di trasformazione. Le organizzazioni che sapranno allineare con successo gli investimenti ferroviari a obiettivi economici, sociali e di sostenibilità più ampi saranno nella posizione migliore per trarre valore a lungo termine da tali investimenti.

Questa straordinaria opportunità sarà alimentata da ingenti investimenti nel settore ferroviario nel prossimo decennio. Secondo il Global Infrastructure Outlook 2025–2050 di Price Waterhouse Coopers, la spesa globale totale per le infrastrutture ferroviarie ammonterà in questo periodo a 14.100 miliardi di dollari: questa iniezione di cambiamento avverrà grazie alla crescente urbanizzazione e al riconoscimento del trasporto ferroviario come modalità di trasporto efficiente e a basse emissioni di CO2.

Le stime di PWC

Sempre secondo il Global Infrastructure Outlook, gli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie dell'Asia-Pacifico cresceranno ad un tasso annuo composto del 2,8% fino al 2050. La spesa annuale è prevista più che raddoppiare nel periodo, con un incremento complessivo del 105,5%, mentre gli investimenti cumulativi raggiungeranno 9.600 miliardi di dollari: il valore più elevato a livello globale. Le prospettive indicano una crescita costante degli investimenti annuali fino al 2050, confermando il ruolo centrale della regione nello sviluppo ferroviario globale.

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:** Pietro Spirito
REACH: 2221 **URL:** www.uominietrasporti.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
> 23 novembre 2026 alle ore 9:10 **> Versione Online**

Gli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie in Europa cresceranno ad un tasso annuo composto dell'1,1% fino al 2050. Nell'intero periodo, la spesa annuale aumenterà complessivamente del 33,6%, mentre gli investimenti cumulativi raggiungeranno 2.600 miliardi di dollari, quasi quattro volte in meno rispetto alle risorse finanziarie che saranno messe in campo nella regione dell'Asia Pacifico. Dopo la flessione registrata nel 2025, gli investimenti annuali torneranno in Europa a crescere dal 2026, seguendo una traiettoria costante ma graduale. Pur risultando più contenuto rispetto ad altre regioni, questo andamento conferma la continuità dell'impegno europeo nel rinnovo, nella modernizzazione e nell'incremento della capacità delle reti ferroviarie.

Le priorità per l'Europa

Nel panorama europeo, l'agenda di sviluppo infrastrutturale è guidata da due priorità strettamente interconnesse. La prima riguarda il programma dell'Unione Europea per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), finalizzato a rafforzare la coerenza e l'interoperabilità delle infrastrutture di trasporto europee — ferroviarie, stradali, portuali e multimodali — entro il 2040. Dei circa 300 miliardi di euro di investimenti previsti per il programma entro tale data, una quota compresa tra il 20% e il 25% dovrebbe essere coperta da fondi dell'UE, mentre la parte restante sarà finanziata attraverso i bilanci nazionali e il contributo del settore privato.

La seconda priorità riguarda le infrastrutture energetiche, sia sotto il profilo della produzione sia per la distribuzione transfrontaliera. Attraverso la politica sulle reti transeuropee dell'energia (TEN-E), l'UE punta a rafforzare le infrastrutture e le interconnessioni tra i Paesi membri, sostenendo la sicurezza degli approvvigionamenti e la transizione energetica. Una parte significativa degli investimenti previsti dai programmi TEN-T e TEN-E sarà destinata al rinnovo di infrastrutture obsolete, con l'obiettivo di preservare la capacità, migliorare la qualità del servizio e rafforzare la sicurezza e la resilienza dei sistemi.

Le otto priorità strategiche per il settore ferroviario secondo il rapporto PWC

1. Risultati economici: occorre valutare i benefici economici e sociali generati dalle ferrovie.

2. Modelli di finanziamento: serve garantire finanziamenti di lungo periodo e orientati ai risultati.

3. Competenze Tecnologiche: diventa indispensabile realizzare l'eccellenza nei dati come fattore abilitante dell'eccellenza ingegneristica.

4. Modelli di realizzazione basati sulle performance: serve orientare la realizzazione a risultati misurabili e al miglioramento delle performance.

5. Leadership ed ecosistema: vanno sviluppate leadership, competenze e partnership lungo l'intero ecosistema.

6. Stakeholder: occorre rafforzare il consenso e la fiducia necessari per realizzare i progetti.

7. Resilienza; vanno strutturati percorsi per la resilienza ai cambiamenti climatici, alle minacce cyber e all'obsolescenza degli asset.

8. Decarbonizzazione: serve accelerare la transizione verso un sistema ferroviario a basse emissioni.

L'impronta economica delle ferrovie

L'impatto economico del trasporto ferroviario è già oggi enorme. Solo nell'UE, nel 2024, i passeggeri hanno effettuato 8,7 miliardi di viaggi in treno, per un totale di 444,5 miliardi di passeggeri-chilometro. In India, le persone effettuano 12 miliardi di viaggi all'anno, per un totale di 1,1 trilioni di passeggeri-chilometro. Numeri simili si riscontrano in tutto il mondo. A questi si aggiunge il ruolo fondamentale del trasporto ferroviario nel trasporto merci, stimato a livello globale in oltre 11 miliardi di tonnellate-chilometro all'anno. Nel trasporto di enormi volumi di persone e merci, la ferrovia ha un impatto che va ben oltre la semplice infrastruttura. Contribuisce in modo significativo al dinamismo economico e al benessere, a vantaggio di tutta la società. Per questo motivo, gli investimenti in corso nel settore ferroviario devono essere valutati non solo in base ai risultati di trasporto, ma anche in base alla loro capacità di alimentare la crescita.

I finanziamenti per realizzare gli investimenti necessari nel settore ferroviario diventeranno maggiormente diversificati, estendendosi oltre i modelli basati esclusivamente sulle entrate derivanti dalle tariffe. Un esempio è la Mass Transit Railway Corporation (MTRC) di Hong Kong, che ha sviluppato le proprietà sovrastanti le sue stazioni attraverso il modello Rail+Property (R+P). Questo approccio imprenditoriale, realizzato in collaborazione con il governo, rappresenta un'opportunità di guadagno per gli operatori ferroviari a livello globale, considerando i loro spesso significativi patrimoni immobiliari e fondiari.

Se adeguatamente gestite, le opportunità derivanti dalla valorizzazione degli spazi fisici, quali terreni e superfici nelle stazioni destinati a spazi commerciali e uffici, nonché dallo sviluppo di sistemi per la produzione e la trasmissione di energia e di infrastrutture per la connettività digitale lungo i corridoi ferroviari, possono integrare il finanziamento assicurato da fonti pubbliche, assicurando comunque il rispetto dei vincoli normativi. La valorizzazione degli asset è un modo per integrare risorse finanziarie per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie.

Gli ostacoli da affrontare

Per migliorare la realizzazione dei programmi di costruzione ferroviaria, è necessario affrontare tre ostacoli principali. In primo luogo, la governance: attraverso una chiara divisione dei ruoli, con il governo in qualità di «committente» che definisce i requisiti e le compagnie ferroviarie che si assumono la piena responsabilità imprenditoriale dell'attuazione.

In secondo luogo, servono processi di appalto semplificati: con il coinvolgimento precoce degli appaltatori e gare d'appalto finalizzate a promuovere la concorrenza e l'innovazione, nonché approcci più collaborativi. In terzo luogo, il finanziamento: spostandosi verso impegni pluriennali e affidabili, indipendentemente dai progetti singoli. Inoltre, le compagnie ferroviarie dovrebbero promuovere un'imprenditorialità efficace e diffondere su larga scala le lezioni apprese.

Il ruolo delle tecnologie

Nel settore ferroviario, l'infrastruttura tecnologica e dei dati sta rapidamente diventando un fattore di successo tanto quanto le risorse fisiche. Questo processo inizia già nelle fasi di progettazione e

costruzione, dove i digital twins – repliche computazionali di prodotti fisici reali – e il Building Information Modelling (BIM) si affermano come strumenti fondamentali a supporto della realizzazione di infrastrutture complesse. A queste tecnologie consolidate si aggiungono sempre più strumenti di intelligenza artificiale (IA), che stanno rapidamente rivoluzionando la pianificazione e il controllo end-to-end dei programmi ferroviari, integrando attività che vanno dalla selezione di contratti e fornitori alla pianificazione e all'esecuzione delle risorse. I vantaggi dell'IA includono un processo decisionale più rapido e informato, una maggiore coerenza e la possibilità di evitare il «bias ottimistico» grazie all'apprendimento derivato dall'IA da progetti precedenti.

Grazie anche all'intelligenza artificiale, il crescente utilizzo di sistemi intelligenti di segnalamento e gestione del traffico è destinato ad aumentare la capacità e la resilienza delle 15 infrastrutture ferroviarie esistenti, consentendo una risoluzione e un ripristino più rapidi e completi in caso di problemi. Un'iniziativa pionieristica attualmente in corso in Europa in questo ambito è il Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). Tuttavia, questo positivo ricorso all'innovazione tecnologica per migliorare le performance delle reti è stato reso meno efficace per la personalizzazione nazionale che si è determinata nel processo di attuazione del sistema ERTMS su scala europea.

Le tre linee di azione

Cosa serve affinché l'innovazione e le soluzioni digitali si diffondano con successo in un ambiente ferroviario altamente regolamentato e in cui la sicurezza è fondamentale? Tre linee di azione. In primo luogo, una migliore governance e qualità dei dati per supportare soluzioni basate sull'intelligenza artificiale e consentire un processo decisionale più efficace. In secondo luogo, una maggiore standardizzazione dei modelli basati sui dati e dei formati di scambio per facilitare l'interoperabilità tra gestori delle infrastrutture e operatori dei trasporti. In terzo luogo, una leadership forte e un impegno a lungo termine per posizionare l'innovazione e la digitalizzazione come fattori abilitanti essenziali per il rinnovamento e la modernizzazione della rete.

Per le ferrovie, la realizzazione di nuovi investimenti e la sostenibilità sono importanti. Ma l'elemento davvero cruciale è dimostrare di poter essere efficienti. A parte alcune nicchie, le ferrovie tendono ad essere ad alta intensità di capitale e manodopera. Se si dispone di un capitale ingente, è necessario utilizzare questa risorsa nel modo più efficiente possibile. Non si può avere capacità disponibile ma non utilizzata. Non si può perdere capacità a causa di indisponibilità o scarsa manutenzione del sistema. E bisogna pianificare correttamente l'utilizzo delle risorse umane. Tutto ciò aiuta le ferrovie ad affrontare la sfida di essere efficienti quanto le soluzioni concorrenti.

Orizzonte 2050

Per costruire il nuovo mondo ferroviario del 2050, forse l'imperativo più importante è una visione di leadership adeguata. Gli investimenti e la realizzazione di infrastrutture ferroviarie richiedono una prospettiva a lunghissimo termine. Pertanto, i leader del settore devono adottare una visione pluridecennale e multigenerazionale degli investimenti, dei rendimenti e degli impatti sociali, ed essere disposti a prendere decisioni i cui benefici si protrarranno ben oltre il loro mandato, pur generando progressi tangibili già oggi.

Due fattori fondamentali per la collaborazione – e che contribuiscono alla sostenibilità e all'efficienza – sono l'interoperabilità e la standardizzazione. L'interoperabilità delle infrastrutture, come ad

esempio lo scartamento dei binari, è essenziale ovunque le reti ferroviarie attraversino i confini, come in Europa e in Africa. In Europa, il regolamento TEN-T fissa un obiettivo formale per il 2030 in materia di interoperabilità della rete centrale, mentre in Africa si stanno intensificando gli sforzi per migliorare l'interoperabilità transfrontaliera. Allo stesso tempo, la standardizzazione apporta vantaggi sia sul piano digitale che su quello fisico. I modelli di dati standardizzati consentono una collaborazione e una condivisione dei dati efficaci tra gestori delle infrastrutture e operatori dei trasporti. Inoltre, la prefabbricazione standardizzata consente di risparmiare tempo, costi e materiali: le stazioni più piccole in Svizzera vengono ora prefabbricate e installate «pronte all'uso».

Il trasporto ferroviario è già quello con le minori emissioni per passeggero tra tutti i mezzi di trasporto pubblico. I treni producono il 76% in meno di emissioni di CO2 per chilometro rispetto alle automobili e fino all'85% in meno rispetto agli aerei, rendendo un maggiore ricorso al trasporto ferroviario un pilastro fondamentale della decarbonizzazione.

Per sfruttare appieno questo vantaggio, molti operatori ferroviari stanno estendendo l'elettrificazione laddove i volumi di traffico lo giustificano e stanno valutando la trazione a batteria e a idrogeno per le diramazioni e i corridoi merci dove la linea elettrica non sarà mai un'opzione praticabile.

Nei casi in cui l'elettrificazione completa risulti troppo difficile o costosa, si stanno esplorando alternative come i treni a batteria o a idrogeno, insieme a misure di risparmio energetico come la guida ecologica e l'utilizzo di materiale rotabile più leggero. Un esempio recente è la Birmingham Westside Metro 24 Extension del Regno Unito, un sistema tranviario ibrido elettrico a batteria che utilizza una tecnologia senza catenaria, alimentata a batteria.

E nel luglio 2026 un treno a idrogeno, sviluppato dal partenariato pubblico-privato, il consorzio HydroFLEX, ha effettuato per la prima volta una sperimentazione sull'idrogeno sulla rete ferroviaria principale del Regno Unito. Tuttavia, nonostante le sperimentazioni sull'idrogeno continuino in tutto il mondo, permangono incertezze sulla maturità della tecnologia e sui livelli di sostegno da parte dei governi. Ciò detto, la direzione intrapresa verso infrastrutture ferroviarie a basse emissioni di carbonio rimane chiara e il settore è determinato a proseguire su questa strada.

PUBBLICAZIONE: trasportale.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.50
REACH: 96
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 2930.46
AUTORE:
URL: trasportale.it
> 23 novembre 2026 alle ore 18:59
> Versione Online

RFI, sicurezza ferroviaria: un patto con le imprese della filiera



Al centro della 14ª edizione del National Safety Day prevenzione, responsabilità condivisa e collaborazione tra il gestore dell'infrastruttura e le aziende coinvolte nei lavori ferroviari Rafforzare la collaborazione tra Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) e le imprese della filiera per migliorare la prevenzione degli infortuni e consolidare la cultura della sicurezza nei cantieri e nelle attività ferroviarie. È questo l'obiettivo del Patto di Sicurezza proposto da RFI in occasione della 14ª edizione del National Safety Day, appuntamento dedicato alla tutela delle persone che operano nel sistema ferroviario.

L'iniziativa parte da un principio: la sicurezza deve avere priorità rispetto a qualsiasi esigenza produttiva, organizzativa ed economica. Un orientamento che RFI intende confermare anche nel prossimo Piano Industriale del Gruppo FS, nel quale la sicurezza figura tra gli ambiti strategici.

Alla giornata hanno partecipato l'amministratore delegato e direttore generale del Gruppo FS, Gianpiero Strisciuglio, la presidente di RFI, Paola Firmi, e l'amministratore delegato e direttore generale di RFI, Aldo Isi, insieme ai rappresentanti delle organizzazioni sindacali, di ANSFISA e dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie.

«Con questo Patto intendiamo ribadire la collaborazione con le imprese della filiera, proseguendo nel nostro impegno per la sicurezza di tutte le persone coinvolte nelle attività ferroviarie», ha dichiarato Aldo Isi. «La cultura della prevenzione deve tradursi in comportamenti quotidiani, nella capacità di riconoscere e segnalare i possibili rischi e nella responsabilità di intervenire quando non sussistono le condizioni per lavorare in sicurezza».

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

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

PUBBLICAZIONE: Il Tempo
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €60030.00
REACH: 168000
AUTORE: TOMMASO MANNI
PAGINA: 14
SUPERFICE: 69.00 %

> 24 novembre 2026 alle ore 0:00



Gruppo Fs Iniziativa che rafforza la tutela delle persone estendendo la collaborazione alle aziende fornitrici

Un «Patto per la sicurezza» nei cantieri

Rete ferroviaria italiana sigla al «National safety day» un accordo per le buone pratiche e la prevenzione con le imprese della filiera

TOMMASO MANNI

La sicurezza nei cantieri ferroviari non è una questione che riguarda soltanto il rispetto delle procedure, ma un impegno che coinvolge tutti i soggetti della filiera. Da questa consapevolezza nasce il «Patto di Sicurezza» che Rete ferroviaria italiana propone di condividere con le imprese che operano sulla rete. L'iniziativa, presentata a Roma in occasione della quattordicesima edizione del «National safety day», si inserisce nel percorso già avviato dalla società del gruppo Fs per promuovere la prevenzione e rafforzare la tutela delle persone, estendendo ulteriormente la collaborazione alle aziende fornitrici e realizzatrici.

All'appuntamento hanno partecipato l'amministratore delegato e direttore generale del gruppo Fs, Gianpiero Strisciuglio, la presidente di Rfi, Paola Firmi e l'amministratore delegato e direttore generale della società, Aldo Isi. Presenti anche i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, di Ansfisa e dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie.

Il principio che guida l'iniziativa è chiaro: la sicurezza viene prima di ogni esigenza produttiva, organizzativa, commerciale o economica. Un orientamento che il gruppo Fs intende confermare anche nel prossimo Piano industriale, nel quale la sicurezza rappresenterà uno dei pilastri strategici. Un impegno che non si esaurisce nelle giornate dedicate al tema, ma prosegue durante tutto l'anno attraverso attività di sensibilizzazione, formazione e confronto sui territori.

Il Patto rappresenta un ulteriore passaggio in questo percorso. L'obiettivo è consolidare un modello di collaborazione tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese, condividendo principi, responsabilità e impegni per la tutela di tutte le persone coinvolte nelle attività ferroviarie. Non si tratta, dunque, di introdurre da zero una cultura della sicurezza, ma di rafforzare un lavoro già in corso, ren-

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

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

PUBBLICAZIONE: Il Tempo
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €60030.00
REACH: 168000
AUTORE: TOMMASO MANNI
PAGINA: 14
SUPERFICE: 69.00 %

> 24 novembre 2026 alle ore 0:00



dendolo sempre più condiviso e partecipato lungo l'intera filiera.
«Con questo Patto intendiamo ribadire la collaborazione con le imprese della filiera proseguendo nel nostro impegno per la sicurezza di tutte le persone coinvolte nelle attività ferroviarie. Proseguiamo nel percorso di promozione della cultura della prevenzione che si traduca in comportamenti quotidiani, nella capacità di riconoscere e segnalare possibili rischi e nella responsabilità di intervenire quando non ci sono le condizioni per lavorare in sicurezza. Perché la cultura della sicurezza si costruisce insieme, attraverso l'attenzione, la competenza e il contributo di ciascuno», ha dichiarato Aldo Isi, ad e dg di Rfi.
La proposta punta a rafforzare il dialogo tra Rfi e le imprese realizzatrici, favorendo la condivisione delle esperienze e delle buone pratiche. Le criticità e le situazioni affrontate quotidianamente nei cantieri possono infatti diventare occasioni di apprendimento e miglioramento per tutti gli operatori coinvolti. Un approccio che valorizza il contributo di ciascuno e riconosce nella collaborazione uno strumento fondamentale per prevenire i rischi.

Il tema assume particolare rilevanza in una fase caratterizzata da un'intensa attività infrastrutturale, con numerosi interventi di realizzazione e manutenzione sulla rete ferroviaria. La presenza di più imprese e professionalità richiede un costante coordinamento e una condivisione delle responsabilità, affinché la tutela dei lavoratori sia parte integrante di ogni attività.
La giornata è stata anche l'occasione per dare voce a chi opera quotidianamente negli impianti, nei cantieri e sui territori. Attraverso video e testimonianze, il National safety day ha valorizzato il ruolo della formazione, della consapevolezza dei rischi e della responsabilità individuale. Nel corso dell'evento sono stati inoltre premiati cinque Safety leader e un Safety site, riconosciuti come esempi concreti di diffusione della cultura della sicurezza.
Con la nuova proposta, Rfi punta quindi a rendere ancora più forte e capillare un impegno che coinvolge già da tempo la società, ampliandone la portata all'intero sistema delle imprese che lavorano sulla rete. Perché la prevenzione non può essere affidata alla responsabilità di un singolo soggetto: richiede attenzio-

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

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

PUBBLICAZIONE: Il Tempo
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €60030.00
REACH: 168000
AUTORE: TOMMASO MANNI
PAGINA: 14
SUPERFICE: 69.00 %

> 24 novembre 2026 alle ore 0:00



ne, competenza e collaborazione quotidiana. E soprattutto un principio condiviso da tutti: nessuna esigenza produttiva può venire prima della tutela delle persone.

©Riproduzione riservata

CRITICITÀ

Quelle affrontate ogni giorno sono occasioni di miglioramento

PRINCIPIO

La sicurezza viene prima di ogni esigenza produttiva e organizzativa

16.909

CHILOMETRI
La lunghezza delle linee sotto l'esercizio e la gestione della Rete ferroviaria italiana



IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

PUBBLICAZIONE: Il Tempo
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €60030.00
REACH: 168000
AUTORE: TOMMASO MANNI
PAGINA: 14
SUPERFICE: 69.00 %

> 24 novembre 2026 alle ore 0:00



FERROVIE
In alto l'infrastruttura ferroviaria A destra l'ad di Rete ferroviaria italiana Aldo Isi sigla il Patto di sicurezza con le imprese della filiera

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

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
VISITE MENSILI: 90113.65
TIPOLOGIA: Web
AUTORE: Michele Latorre
REACH: 2964
URL: www.trasportoeuropa.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
> 23 novembre 2026 alle ore 10:20
> Versione Online

Poland’s rail electrification switch will benefit freight

Poland has decided to begin converting its electrified railway network from 3 kV DC to 25 kV AC. It is a major change that will be difficult to carry out, but it will bring the network into line with one of Europe’s most advanced standards, the one the EU would like to see adopted on its TEN-T corridors.



A quiet revolution is under way on Europe’s railway network, or at least in some EU countries. The shift, which began several years ago, concerns the electrification system and marks a turning point for the railways. At first sight, it may look like a purely technical choice driven by immediate practical or economic considerations, with little impact on services or on the development of the railway system. In the longer term, however, freight operators stand to benefit most, with scope to grow their services.

The latest example is Poland, whose decision is significant because two of its neighbours, Czechia and Slovakia, have already made the same choice. Polish rail infrastructure manager PKP Polskie Linie Kolejowe (PLK) is assessing the conversion of existing railway lines from 3 kV direct current to the higher-capacity 25 kV alternating-current standard, or more precisely 2 × 25 kV, the same system first used on the Paris–Lyon high-speed line in 1981. Poland had already chosen this system for its new Warsaw–Łódź–Poznań/Wrocław high-speed line, designed for operation at up to 350 km/h. As in other countries, including Italy, Poland could have restricted the system to high-speed lines. It has decided to extend its use to the wider network.

PLK has yet to identify which existing lines could be converted or publish a network-wide timetable for replacing the 3 kV system. It has, however, decided to pilot the 2 × 25 kV system in the near term. A second phase, from 2036 to 2045, is expected to see further deployment of AC electrification and preparations to re-electrify some main lines. Some observers refer to Poland’s current 3 kV system as ‘Italian-style’ because it is widely used on Italy’s network, where it saw one of its earliest and most extensive deployments. It was subsequently adopted on other railways, including those of Belgium, Slovenia and Spain. A map of the European railway network, however, suggests that the largest area using the system is the one that spans Poland and neighbouring countries.

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

The existing 3 kV system requires high currents to deliver the power needed by modern locomotives and high-speed trains. It is also prone to voltage drops and transmission losses, and places heavy demands on converter substations, particularly on busy lines, where numerous substations may need to be built close together. The 2 × 25 kV AC system used on many high-speed lines, including those in Italy, can transmit more power over longer distances with lower losses and fewer substations, reducing both construction and operating costs.

Converting an existing line from 3 kV to 25 kV has direct implications for rail operators, with costs concentrated in the initial phase. DC-only locomotives can no longer run on converted sections, while multi-system or multi-voltage locomotives can continue to operate. Changing locomotives is another option during the transition. For rail freight operators, the higher-capacity system offers potential operational benefits. More available power and smaller voltage drops can support more powerful locomotives and heavier freight trains, especially where the existing 3 kV supply limits performance.

Slovakia and Czechia have also opted for conversion. Work has already covered the first lines and will gradually extend across their national networks. Croatia was an early adopter. The railways of the former Yugoslavia initially chose the 3 kV DC system used in Italy, but switched to 25 kV AC at mains frequency when the Zagreb–Belgrade line was modernised. Subsequent electrification of other lines used AC exclusively, and by November 2012 all of Croatia’s 3 kV lines had been converted to the higher-capacity system. These choices lay the groundwork for cross-border rail connections towards Romania and the Black Sea, as well as towards Türkiye.

Piermario Curti Sacchi

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

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: 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
> 23 novembre 2026 alle ore 8:44
> Versione Online

ÖBB, scatta il piano neve in Austria con sensori digitali e mezzi speciali



Con l'arrivo delle prime nevicate anche a bassa quota, le ferrovie austriache si preparano ad affrontare la stagione invernale.

Le ÖBB hanno già predisposto uomini, mezzi e tecnologie per garantire la sicurezza e la disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria.

Nella sola regione di Salisburgo il servizio invernale riguarda 57 stazioni e fermate e 247 chilometri di linee ferroviarie.

A livello nazionale saranno impegnati circa 4.000 dipendenti , affiancati da veicoli specializzati e da nuove tecnologie per il monitoraggio delle condizioni meteorologiche e del rischio valanghe.

Il piano invernale delle ÖBB

La ÖBB-Infrastruktur AG ha completato le attività preparatorie in vista della stagione fredda. Le previsioni meteorologiche e i dati delle stazioni di rilevamento vengono monitorati costantemente, così da consentire interventi tempestivi in presenza di condizioni climatiche avverse.

In caso di neve e ghiaccio, le squadre addette al servizio invernale saranno operative 24 ore su 24 per mantenere il più possibile liberi e sicuri i binari, le stazioni e le fermate. In Austria il servizio interessa oltre 1.000 impianti ferroviari.

Un ruolo importante è affidato ai mezzi specializzati per lo sgombero della neve. Tra questi figura la fresa rotativa ad alte prestazioni , capace di rimuovere fino a 15.000 tonnellate di neve all'ora e di funzionare anche con temperature di 25 gradi sotto zero.

LEGGI ANCHE: BBT, completata la galleria di linea ovest: Wilma raggiunge il traguardo dei 55 chilometri

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

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €115.75
REACH: 7983
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 242703.07
AUTORE: Lorenzo Pallotta
URL: www.ferrovie.info
> 23 novembre 2026 alle ore 8:44
> Versione Online

Nuovi sensori digitali per monitorare la neve

Una delle novità della stagione riguarda l'introduzione, in diverse regioni, di un sistema di sensori per il monitoraggio del manto nevoso . I dispositivi vengono collocati direttamente sui pendii e misurano parametri come temperatura, umidità e movimento della neve.

I dati vengono trasmessi via radio a una piattaforma centrale, consentendo di osservare continuamente le condizioni del manto nevoso. Le informazioni possono risultare particolarmente utili in presenza di fenomeni di scivolamento della neve, contribuendo a individuare situazioni potenzialmente pericolose.

Il sistema arriva dopo tre stagioni invernali di sperimentazione , durante le quali sono stati raccolti dati con risultati giudicati positivi. Alcune commissioni valanghe stanno ora acquisendo esperienza con la nuova tecnologia, in vista di una possibile applicazione più ampia.

Anche il posizionamento dei sensori avviene con tecnologie specializzate: per raggiungere i pendii più difficili vengono utilizzati droni e, in alcuni casi, elicotteri, impiegati anche per controllare le aree maggiormente esposte.

55 stazioni meteorologiche lungo la rete

Un altro elemento fondamentale del servizio invernale è rappresentato dal monitoraggio delle condizioni meteorologiche. Lungo la rete ferroviaria austriaca sono operative 55 stazioni meteorologiche , che rilevano continuamente temperatura, vento, precipitazioni, umidità e condizioni della neve.

I dati vengono combinati con le previsioni meteorologiche per valutare in anticipo i possibili effetti sull'infrastruttura e sulla circolazione ferroviaria. Nelle regioni alpine, inoltre, personale specializzato controlla costantemente le condizioni della neve e il rischio di valanghe.

A seconda della situazione possono essere disposti controlli supplementari, ricognizioni lungo le linee, riduzioni della velocità oppure chiusure preventive di alcuni tratti ferroviari

Non vuoi perderti le prossime notizie?

Ricevi direttamente le nuove notizie di Ferrovie.Info.

Telegram

WhatsApp

Mezzi e personale per affrontare l'inverno

Il servizio invernale delle ÖBB richiede un'organizzazione articolata, con investimenti annuali e un'ampia disponibilità di mezzi e personale. In tutta l'Austria vengono destinati circa 25 milioni di euro all'anno alle attività di sgombero della neve e di protezione dell'infrastruttura.

Tra le dotazioni disponibili figurano tre differenti attrezzature per i veicoli della flotta di manutenzione: vomeri, frese rotative e spazzole . Sono inoltre presenti due frese semoventi , di cui una ad alte

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

prestazioni, 19 vomeri spazzaneve e 77 veicoli predisposti per l'impiego di frese e spazzole.

Circa 4.000 dipendenti sono coinvolti nelle attività invernali su scala nazionale. Particolare attenzione viene riservata anche alla protezione dai fenomeni naturali: vengono controllati 198 chilometri di opere di difesa da valanghe e caduta massi, mentre sono monitorati 4.750 ettari di pareti rocciose e scarpate e gestiti 3.370 ettari di boschi protettivi.

La rete austriaca conta inoltre circa 13.290 scambi, dei quali circa l'80% è dotato di riscaldamento per impedire la formazione di ghiaccio e garantire il corretto funzionamento degli apparati.

I numeri del servizio invernale in Austria

Il quadro complessivo delle attività delle ÖBB comprende anche 11 commissioni valanghe e 63 addetti al servizio di allerta valanghe. Le 55 stazioni meteorologiche sono suddivise in 23 impianti in alta montagna e 32 stazioni di base.

Per quanto riguarda l'area comprendente Alta Austria, Salisburgo e Stiria, sono indicati circa 50 chilometri di opere di protezione da valanghe e caduta massi, circa 4.900 scambi ferroviari , una trentina di addetti al servizio di allerta valanghe e 1.253 ettari di boschi protettivi. La rete meteorologica regionale comprende 13 stazioni di base nelle valli e 10 in alta montagna.

La combinazione di preparazione, monitoraggio meteorologico, mezzi specializzati e competenze del personale rappresenta la strategia delle ÖBB per affrontare la stagione fredda. L'inverno resta una variabile difficile da prevedere, ma l'obiettivo è individuare tempestivamente i rischi e intervenire rapidamente per mantenere la rete ferroviaria il più possibile efficiente e sicura.

PUBBLICAZIONE: repubblica.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €12.21
REACH: 7656
CATEGORIA DEL SITO WEB:
VISITE MENSILI: 232763.00
AUTORE:
URL: finanza.repubblica.it

> 23 novembre 2026 alle ore 9:07

> Versione Online

Alstom, nuovo contratto da 1,2 miliardi di euro nell'Europa occidentale



(Teleborsa) - Alstom , azienda francese attiva nella costruzione di treni e infrastrutture ferroviarie, ha annunciato la firma di un nuovo contratto del valore di circa 1,2 miliardi di euro nell'Europa occidentale.

L'ordine comprende la modernizzazione di un sistema di trasporto , nonché la sua gestione e manutenzione per oltre 10 anni . Il nome del cliente e ulteriori dettagli del contratto saranno resi noti in un secondo momento.

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

PUBBLICAZIONE: shippingitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €85.10
REACH: 5869
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 178433.94
AUTORE:
URL: www.shippingitaly.it
> 23 novembre 2026 alle ore 11:30
> Versione Online

Regione Siciliana

Lavoro portuale, infrastrutture e trasporto marittimo negli emendamenti alla Finanziaria Fra le modifiche proposte, garanzie per gli articoli 17, risorse per marebonus-ferrobonus, coperture per diga di Genova, ribaltamento a mare… Prove tecniche di debutto per il nuovo traghetto della Regione Siciliana costruito da Fincantieri Il ro-pax Costanza I di Sicilia sarà impiegato sulla rotta Porto Empedocle – Lampedusa – Linosa Comitato Autotrasportatori Libera Concorrenza Regione Sicilia Costanza I di Sicilia Fincantieri Regione Siciliana 2 Regione Siciliana verso la gara unica per i collegamenti con le isole minori: 9 anni e 1,5 mld di euro Obiettivo dell'ente è quello di bandire la procedura nel 2027 e dare il via alla nuova concessione a inizio 2028 Fincantieri gara unica collegamenti con la Sicilia Regione Siciliana 2 Da Regione Siciliana un contributo da 15 milioni per gli autotrasportatori contro il caro-carburante Il sostegno sarà erogato nell'ambito del quadro temporaneo per gli aiuti di Stato Ue in risposta alla crisi in Medio… caro carburante Hormuz Medio Oriente Regione Siciliana 1 Tariffe aumentate e misure sui marittimi: nuova polemica per i traghetti verso le isole minori siciliane Caronte&Tourist lamenta il mancato adeguamento delle convenzioni regionali e sindacati, albergatori ed esercenti lanciano l'allarme albergatori Caronte&Tourist Isole Minori Regione Siciliana Sicilia 2 Lavoratori di Ast e di Caronte&Tourist in allarme per i fondi regionali che non arrivano Le compagnie attendono l'erogazione di circa 45 milioni e nel frattempo non pagano del tutto gli stipendi ai lavoratori Ast Azienda Siciliana Trasporti lavoratori marittimi Regione Siciliana 2 Reintegrati dal Tribunale del Riesame i vertici di Liberty Lines Si chiude la fase cautelare per la compagnia di navigazione trapanese. L'azienda commenta la sproporzione delle sanzioni subite chiusura fase cautelare Liberty Lines Morace Regione Siciliana reintegro vertici aziendali Tribunale del Riesame 2 La Regione Siciliana ordinerà un altro ro-pax a Fincantieri Schifani annuncia l'esercizio dell'opzione, mentre continua il malcontento degli eoliani per le navi impiegate nella linea sovvenzionata con Napoli caronte Fincantieri Regione Siciliana traghetto 2 Per Fincantieri record mondiale nel 2026 con 8 navi passeggeri in consegna Oltre al traghetto per la Regione Siciliana debutteranno Four Seasons 1, Norwegian Luna, Mein Schiff Flow, Viking Mira, Explora III,… 2026 consegne Explora Fincantieri navi da crociera NCL Pierroberto Folgiero primato record Regione Siciliana traghetto Tui Cruises Viking 2 Prorogati per altri due anni (senza gara) i servizi marittimi da e per la Siclia: a Caronte&Tourist 76,7 milioni Posticipata a novembre 2027 la scadenza della convenzione con la Regione Siciliana in vista della gara unica che si dovrebbe… Caronte&Tourist continuità territoriale marittima isole Liberty Lines Regione Siciliana traghetti 2 Varato da Fincantieri a Palermo il nuovo traghetto della Regione Siciliana La nave sarà consegnata nell'estate 2026. L'ente intanto preconizza la propria gestione dal 2027 anche sui collegamenti delle isole minori… Caronte&Tourist Fincantieri Liberty Lines Regione Siciliana 2 La Regione Siciliana

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

avvia le consultazioni per i collegamenti marittimi con le isole minori Disposti i primi atti propedeutici alle gare, mentre Federalberghi chiede chiarezza Aricò collegamenti isole minori Federalberghi Regione Siciliana 2 Revocato il nuovo servizio marittimo sovvenzionato con le Eolie La Regione Siciliana annulla il bando per il collegamento da Capo d'Orlando dopo le contestazioni dell'Art sull'iter della procedura, ma… ART Regione Siciliana 2 Per la nuova rotta sovvenzionata con le Eolie la Regione Siciliana corregge il tiro Pubblicato ex post il questionario di verifica del mercato previsto da Art. Gli albergatori delle isole contrari: "Tratta già coperta… Eolie Liberty Lines Regione Siciliana TBridge traghetto 2 La Regione Siciliana, senza previa attivazione delle previsioni di Art, finanzierà con 2,8 milioni di euro un servizio estivo giornaliero… Eolie isole Regione Siciliana 1 A Palermo impostata la costruzione del nuovo traghetto per Regione Siciliana Consegna prevista entro l'estate 2026 per la nave che avrà lunghezza 140 metri, stazza lorda 14.500 tonnellate, potrà trasportare fino… Fincantieri nave Palermo Regione Siciliana ro-pax traghetto 2 Il rinnovo flotte navali per il Tpl prende il largo: dal Mit una procedura da 339 milioni L'iter punta alla firma di accordi quadro per la fornitura di ro-ro e mezzi veloci, cui seguiranno contratti specifici tra… Actv Comando Generale Capitanerie di Porto Fincantieri MIT Regione Siciliana TPL 3 Prorogata la convenzione tra Sns e la Regione Siciliana per le linee marittime integrative con le isole minori A fronte di una contribuzione di 21 milioni di euro, la durata è stata estesa di 13 mesi collegamenti marittimi isole minori Sicilia Regione Siciliana Sns 2 Pronte le risorse per il rilancio del porto di Termini Imerese La Regione Siciliana annuncia lo stanziamento di 120 milioni di euro per completamento di banchine e realizzazione di collegamenti stradali investimenti porto Regione Siciliana termini Imerese 2 Taglio della lamiera a Palermo per il nuovo traghetto della Regione Siciliana Fincantieri torna a produrre traghetti sull'isola, l'ente alla ricerca del finanziamento per l'opzione avvio costruzione nuovo traghetto Palermo Regione Siciliana taglio della lamiera 2 La Regione Siciliana cerca i soldi per raddoppiare la commessa a Fincantieri Sarà avanzata la richiesta di un finanziamento di 140 milioni di euro al Governo per un altro traghetto da destinare… Caronte&Tourist Fincantieri Regione Siciliana 1 Dalla Procura di Palermo richiesta di condanna per un finanziamento di Ettore Morace a Crocetta Per il terzo filone dell'inchiesta Mare Monstrum partita nel 2017 chiesti 6 anni e mezzo per l'armatore e per l'ex… Crocetta Ettore Morace Liberty Lines Procura di Palermo Regione Siciliana richiesta condanna 2 Convenzione siglata tra Sns e Regione Siciliana per i servizi integrativi con le isole minori A operare i collegamenti quale "impresa esecutrice" è Caronte & Tourist, su cui al momento grava un divieto a contrarre… Caronte & Tourist Isole Minori Regione Siciliana servizi integrativi Sns 2 Rientra l'emergenza sui collegamenti integrativi con le isole minori della Sicilia L'annuncio della Regione: "Garantiti come obbligo di servizio pubblico per un massimo di due anni" Caronte & Tourist isole minori Sicilia MIT Regione Siciliana Sns 1 Iscriviti alla newsletter Iscriviti Dichiaro di aver letto e compreso l'informativa sulla privacy e di dare il mio consenso alla ricezione di promozioni commerciali ed informative. Vedi POLITICA SULLA PRIVACY.

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
> 23 novembre 2026 alle ore 15:27
> Versione Online

Al via i lavori della lunetta ferroviaria di Gorizia



Con la consegna dei lavori nel novembre 2026 si avvia verso la fase esecutiva la realizzazione di quella indicata come “lunetta” di Gorizia , vale a dire il raccordo diretto che collegherà la linea ferroviaria italiana da Trieste e da Udine/Monfalcone con la rete slovena a Nova Gorica. Di questo progetto si parla da molti anni ma solo nel maggio 2025 il gestore della rete Rfi ha affidato a Infrarail, società del Gruppo FS,, la progettazione esecutiva con la previsione di un investimento complessivo di oltre venti milioni di euro. L'obiettivo di questo intervento è quello di evitare le attuali manovre nella stazione di Gorizia Centrale per i treni diretti in Slovenia via scalo di Nova Gorica. In questo modo si agevolano e si riducono significativamente i tempi per i collegamenti con la rete slovena a favore soprattutto del potenziamento del traffico merci transfrontaliero.

E qui si apre una prima riflessione sulla portata e sull'incidenza pratica di questo progetto che, visti i numeri, appare una vera e propria scommessa, alla luce del crollo dei traffici. Secondo quanto risulta, ancora nell'anno 2000 lo scalo di Gorizia vedeva il transito e lo sdoganamento annuo di oltre 20mila carri merci, scesi a circa 15mila nel 2015 per poi di fatto azzerarsi nel corso del 2026. All'inizio degli anni Duemila il traffico merci che interessava la stazione di Gorizia aveva dei volumi analoghi a quelli che si registravano al valico di Tarvisio, mentre il ruolo di Villa Opicina, l'altra porta verso la Slovenia, era poco più che simbolico. In anni recenti, invece, soprattutto dopo il completamento della ferrovia di Tarvisio nota come “Nuova Pontebbana” con un tracciato transfrontaliero ad alta capacità e le migliori condizioni operative di Villa Opicina, questi ultimi due itinerari hanno assorbito tutto il traffico che precedentemente interessava Gorizia.

Ma parlare di scommessa non è fuori luogo, anche alla luce delle condizioni generali della rete e delle prospettive in cui s'inserisce questo investimento. Vediamo in dettaglio. Il progetto, oltre alla realizzazione della lunetta vera e propria a singolo binario lunga 1,4 chilometri, prevede l'elettrificazione della nuova infrastruttura e l'ammodernamento degli impianti tecnologici oltre a un raccordo sempre elettrificato con l'Interporto Sdag di Gorizia. E questo probabilmente rappresenterà l'unico vero vantaggio operativo, per lo meno nel lungo periodo. Il motivo è presto detto. La rete slovena che si dirama da Gorizia compresa la storica ferrovia Transalpina verso Jesenice a nord o quella che si raccorda a sud verso Sežana non è elettrificata, e quindi i treni merci che grazie alla

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

“lunetta” volessero transitare da Gorizia, potrebbero evitare l'inversione di marcia ma non il cambio della locomotiva che necessariamente deve essere fatto per sostituire una macchina elettrica con una a trazione termica, e viceversa.

Per questo motivo elettrificare il raccordo fino al confine di frontiera o anche fino a Nova Gorica avrebbe senso solo se un analogo investimento fosse fatto per ammodernare e potenziare tutta la rete slovena interessata dal valico di Gorizia. E non risulta che questo intervento sia in programma a breve da parte delle ferrovie della Slovenia. Quindi allo stato di fatto resterebbero sempre privilegiate le attuali relazioni italo-slovene da Opicina con la ferrovia Meridionale tutta a trazione elettrica o via Tarvisio nelle destinazioni dell'Europa centro-orientale attraverso l'Austria. Comunque sia, lo scalo di Gorizia è stato interessato da interventi di potenziamento nel corso degli ultimi anni. Nell'ottobre 2020 Rfi ha allungato il terzo binario della stazione goriziana fino a 750 metri secondo il modulo europeo per ospitare e movimentare i treni merci di lunghezza standard. Analoghi lavori hanno interessato nella stessa Regione anche gli scali di Trieste Campo Marzio, Monfalcone, Tarcento, Carnia e Tarvisio.

Piermario Curti Sacchi

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

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

CONTENUTI SPONSORIZZATI

PUBBLICAZIONE: shippingitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €81.70
REACH: 5869
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 178433.94
AUTORE: Andrea Moizo
URL: www.shippingitaly.it
> 23 novembre 2026 alle ore 11:30
> Versione Online

Politica&Associazioni Lavoro portuale, infrastrutture e trasporto marittimo negli emendamenti alla Finanziaria di Andrea Moizo



Fra le modifiche proposte, garanzie per gli articoli 17, risorse per marebonus-ferrobonus, coperture per diga di Genova, ribaltamento a mare e Darsena Europa, sgravi al cabotaggio, ro-ro per la Sardegna e l'accorpamento delle convenzioni marittime siciliane alla Regione Sono diversi gli emendamenti alla legge finanziaria in materia di lavoro portuale.

Lega e Forza Italia propongono una modifica al comma 15-bis dell'articolo 17 della legge portuale in base a cui l'intervento delle Autorità di sistema portuale per ristabilire gli equilibri economici, finanziari e patrimoniali del fornitore di manodopera autorizzato non sarà più una facoltà, ma un obbligo, in caso di calo degli avviamenti. Per contro si prevede un decreto ministeriale per la “determinazione della componente economica della tariffa autorizzata” degli articoli 17, oggi fissata Adsp per Adsp.

Il Pd chiede rifinanziamento (3 milioni l'anno fra 2027 e 2029) e coinvolgimento dell'Inps nella gestione del fondo (oggi appannaggio ministeriale) per il pensionamento anticipato dei lavoratori portuali. Al potenziamento e funzionalità dello stesso fondo è dedicato anche un articolato emendamento della Lega, che prevede però anche per gli articoli 17 la proroga per il 2027 dei ristori del Decreto Rilancio del 2020 e soprattutto la possibilità per gli articoli 17 di avviare il personale anche alle imprese fornitrici di servizi di interesse generale e a quelle fornitrici di servizi di manovra ferroviaria.

Bipartisan e con lievi differenze operative anche diversi emendamenti dedicati a “misure di incentivazione al pensionamento anticipato per i lavoratori portuali” da finanziarsi con l'erogazione da parte delle Adsp dell'1% delle tasse portuali, a “misure di incentivazione per esodo lavorativo e turnover generazionale”, alla disciplina delle “comunità energetiche rinnovabili portuali”.

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

PUBBLICAZIONE: shippingitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €81.70
REACH: 5869
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 178433.94
AUTORE: Andrea Moizo
URL: www.shippingitaly.it
> 23 novembre 2026 alle ore 11:30
> Versione Online

Un altro corposo emendamento della Lega dedicato a “interventi in materia di infrastrutture portuali e interportuali” auspica lo stanziamento di oltre 135 milioni di euro in tre anni per finanziare marebonus, ferrobonus, interventi del fondo complementare al Pnrr in materia di cold ironing e ultimo e penultimo miglio ferroviario, potenziamento degli interporti, incentivi al servizio di manovra ferroviaria all'interno delle aree interportuali.

Ancora la Lega prevede lo stanziamento di 90 milioni di euro dal 2027 al fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti e propone l'estensione dei poteri del commissario straordinario per la Darsena Europa di Livorno alle opere complementari e funzionalmente connesse e un potenziamento (anche economico) della struttura commissariale. Sempre il partito dei vertici del Ministero delle infrastrutture prevede che, c ome auspicato dall'Adsp di Genova , a farsi carico delle ulteriori spese per caro materiali dei suoi due maxiappalti (nuova diga foranea e ribaltamento a mare del cantiere di Sestri Ponente) sia lo Stato e non l'ente portuale, per un massimo rispettivamente di 244 e 95 milioni di euro.

Sul fronte trasporti, agli “sgravi contributivi per le imprese di cabotaggio marittimo” sono dedicati un emendamento di maggioranza (Fratelli d'Italia) e uno di minoranza (Pd) di simile tenore, mentre è la Lega a proporre di trasferire alla Regione siciliana la gestione della convenzione statale per il servizio di collegamento marittimo con le isole minori e le relative risorse (55,69 milioni di euro). Da menzionare, infine, in materia di trasporto marittimo, un emendamento di Fratelli d'Italia che accoglierebbe, se votato, le richieste della Regione Sardegna , inserendo le rotte ro-ro Cagliari-Genova e Olbia-Marina di Carrara nel sistema di servizi di continuità marittima sovvenzionata, nello specifico con 20 milioni di euro l'anno fra 2027 e 2031.

Per capire cosa di queste modifiche abbia concrete possibilità di trasformazione in legge, occorre capire cosa dal corposo fascicolo degli emendamenti alla legge di bilancio (quasi 5mila pagine) i partiti selezioneranno per la discussione.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

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

PUBBLICAZIONE: 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
> 23 novembre 2026 alle ore 17:59
> Versione Online

Sgominata in California la banda dei furti sui treni merci

Un atto d'accusa federale contesta a quattordici persone dell'area di Los Angeles i furti da almeno 36 treni merci tra febbraio 2024 e agosto 2026, fermati tagliando i tubi dei freni. Valore della merce sottratta oltre 22,5 milioni di dollari, soprattutto scarpe Nike e utensili Milwaukee.



Per fermare un treno merci, secondo l'accusa, bastava tagliare i tubi dell'aria compressa del sistema frenante. Il convoglio si arrestava con una frenata d'emergenza e i complici, già appostati lungo i binari, avevano il tempo di svuotare i container. Con questo metodo un gruppo di quattordici persone dell'area di Los Angeles avrebbe colpito almeno 36 treni nel Sud della California tra febbraio 2024 e agosto 2026. La merce sottratta vale oltre 22,5 milioni di dollari (circa 20,5 milioni di euro). La Procura federale del Distretto centrale della California ha incriminato gli imputati con un atto d'accusa in 17 capi e giovedì 19 novembre 2026 sono scattati gli arresti.

Secondo gli inquirenti, il gruppo pianificava i furti scegliendo in anticipo i tratti ferroviari da colpire, tra cui quelli di Pico Rivera, Fullerton e Los Angeles. Alcuni indagati accompagnavano in auto chi saliva sui convogli, facevano da palo e aiutavano a caricare la merce su furgoni e camion. Secondo l'accusa il presunto capo della banda sceglieva i treni da colpire, dirigeva le operazioni e mandava agli altri le foto della merce, spesso mentre i furti erano ancora in corso. Il coordinamento sarebbe passato da Instagram. Nel mirino c'erano carichi di alto valore partiti dai porti di Los Angeles e Long Beach e destinati alla distribuzione in tutto il Paese: scarpe Nike, utensili Milwaukee ed elettronica, calzature Hoka e prodotti Jbl. La rivendita seguiva più canali. Due indagati avrebbero venduto migliaia di paia di scarpe Nike a un negozio di articoli sportivi e abbigliamento di Los Angeles non autorizzato dal marchio, incassando oltre un milione di dollari (986mila euro) tra maggio e ottobre 2025. Un altro indagato avrebbe custodito parte della refurtiva, pubblicizzandola e vendendola online.

L'indagine è durata quattordici mesi e la ha condotta il nucleo contro i furti di carico della polizia di Los Angeles, insieme con Homeland Security Investigations, alla polizia ferroviaria di Union Pacific e al programma contro i furti di carico della California Highway Patrol, con il supporto della divisione investigativa dell'agenzia fiscale federale Irs. Tutti i 14 indagati rispondono di associazione per

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

delinquere. Gli altri capi riguardano quattordici episodi di furto o ricettazione di merce in transito ferroviario interstatale e due di violenza contro vettori ferroviari. La pena massima è di cinque anni per l'associazione e di dieci per ogni capo di furto.

Antonio Illariuzzi

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

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

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

PUBBLICAZIONE: repubblica.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2479.35
REACH: 201164
CATEGORIA DEL SITO WEB:
VISITE MENSILI: 6115392.00
AUTORE: di
URL: torino.repubblica.it
> 24 novembre 2026 alle ore 4:03
> Versione Online

Traforo del Bianco, gli industriali puntano a creare la seconda canna



Secondo uno studio italiano è la soluzione più conveniente, ma la Francia teme che crisi e Tav in futuro riducano i passaggi

Aosta – Il governo spinge per il raddoppio del tunnel del Monte Bianco , ma deve convincere i francesi a mettere mano al portafoglio e superare le resistenze delle comunità montane d'Oltralpe, preoccupate che una seconda canna porti più traffico, inquinamento e danni alla montagna. Una parte dei fondi arriverebbe dalle maggiorazioni sui pedaggi già in essere, mentre la quota restante dovrebbe essere finanziata dagli Stati coinvolti. Il confronto resta aperto (il prossimo incontro con il governo francese è previsto a dicembre), mentre Roma mette sul tavolo uno studio che indica il raddoppio come soluzione migliore.

Al convegno all'Hotel Billia di Saint-Vincent, in occasione dell'assemblea di Confindustria Valle d'Aosta , è stata presentata l'analisi commissionata dal ministero delle Infrastrutture ad Armando Cartenì , docente all'Università della Campania. Tre gli scenari in campo. I primi due prevedono il mantenimento di un unico tunnel seppur migliorato: chiudere il traforo per tre anni e mezzo, con una spesa di 650 milioni per una importante manutenzione, o proseguire con tre mesi di stop all'anno per 15-18 anni, al costo di 1,25 miliardi. Il terzo profila invece la costruzione di una seconda canna con un investimento di 2,7 miliardi e lavori fino al 2036. Secondo lo studio, il raddoppio eviterebbe le lunghe deviazioni causate dalle chiusure, risparmiando tra 307 e 353 milioni di chilometri percorsi, tra sette e otto milioni di ore di viaggio e tra 112mila e 139mila tonnellate di CO_2. Ed è l'opzione più logica «secondo i dati» anche per il viceministro Edoardo Rixi poiché le chiusure periodiche attualmente in uso rischiano di diventare croniche: «Quando avremo finito i lavori per diciott'anni dovremmo ricominciare a fare le manutenzioni», dice. Intanto, i camion sono costretti a percorrere centinaia di chilometri in più , aumentando le emissioni. «Anche dal punto di vista ambientale la situazione attuale è la peggiore».

Ma Parigi non è ancora convinta. Uno studio francese prospetta una crisi dell'economia italiana, con conseguente riduzione dell'export, e un progressivo passaggio delle merci dalla gomma alla ferrovia

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

grazie alla Tav. Previsioni che, se confermate, ridurrebbero i flussi stradali e quindi le ragioni per investire in una seconda canna.

Marco Gay, presidente dell'Unione Industriali Torino, respinge il ragionamento sulla crisi: «Io ricordo che soprattutto quest'area è il primo esportatore verso la Francia. Ma siamo anche il primo importatore dei francesi, quindi se c'è crisi per noi c'è anche per loro». Per le imprese piemontesi, aggiunge, il raddoppio è «fondamentale», anche nel quadro dei nuovi collegamenti ferroviari e logistici.

Il traforo, inaugurato nel 1965, è lungo 11,6 chilometri e ha una sola canna a doppio senso di marcia. Il nodo è anche la sicurezza: secondo Rixi, «il raddoppio ridurrebbe i rischi legati alla circolazione».

Il viceministro alle Infrastrutture ricorda la fragilità della rete alpina, emersa con la frana sulla linea ferroviaria della Maurienne e le chiusure del Bianco. Il , precisa, «si deve ancora esprimere». «Oggi siamo arrivati ognuno con i propri studi, dobbiamo trovare una sintesi», afferma. E sulle resistenze delle comunità intorno a Chamonix riconosce: «Penso che ognuno abbia anche diritto ad esprimersi», ma invita a trovare «soluzioni razionali per garantire sicurezza e collegamenti alle generazioni future».

il Giornale

PUBBLICAZIONE: Il Giornale
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €61488.00
REACH: 314000
AUTORE: Vittoria Grosser
PAGINA: 23
SUPERFICE: 61.00 %

> 24 novembre 2026 alle ore 0:00



Trenord, ora su Google Maps il viaggio si aggiorna in tempo reale

La novità Consultabili durante il tragitto orari aggiornati, coincidenze e modifiche al servizio. Le informazioni riguardano collegamenti regionali, suburbani e aeroportuali

Mobilità

Vittoria Grosser

La circolazione dei treni regionali, suburbani e aeroportuali di Trenord arriva in tempo reale su Google Maps. L'azienda ferroviaria lombarda è infatti il primo operatore in Italia a introdurre sulla piattaforma di navigazione di Google i dati live sull'andamento dei viaggi in treno, offrendo agli utenti la possibilità di seguire la propria corsa direttamente dalle mappe e di organizzare gli spostamenti con informazioni aggiornate durante il percorso.

La novità rappresenta un ulteriore passo verso una mobilità sempre più integrata e digitale, nella quale il treno diventa parte di un sistema di trasporti connesso. Attraverso Google Maps sarà infatti possibile combinare diverse modalità di spostamento, dall'auto al trasporto pubblico urbano e interurbano, fino alla bicicletta, gestendo l'intero itinerario in tempo reale. Chi sceglie un percorso ferroviario potrà consultare durante la corsa gli orari previsti di arrivo alle singole fermate e a destinazione, verificare le coincidenze, individuare le soluzioni successive disponibili sullo stesso itinerario e conoscere eventuali modifiche al servizio comunicate da Trenord. Informazioni che consentiranno di seguire l'evoluzione del viaggio e, in caso di necessità, individuare rapidamente percorsi alternativi, senza dover cambiare applicazione. La funzionalità si rivolge a un pubblico ampio: dai viaggiatori occasionali ai passeggeri diretti verso gli aeroporti, fino ai turisti e a chi raggiunge la Lombardia per motivi di lavoro e utilizza Google Maps per pianificare i propri spostamenti. L'obiettivo è rendere più semplice l'accesso al servizio ferroviario anche per chi non è ancora un abituale utilizzatore del treno. «Google Maps è una delle piattaforme di navigazione più utilizzate in Italia, che consente di pianificare il proprio itinerario dall'inizio alla fine, integrando diverse modalità di trasporto. Ora il treno aggiunge la componente real time a questo puzzle», ha spiegato Andrea Severini, amministratore delegato di Trenord.

«Gli utenti hanno a disposizione gli aggiornamenti live sul tragitto durante la corsa, per un maggiore controllo sul proprio viaggio e la possibilità di ripianificarlo agilmente. Con questa implementazione vogliamo intercettare anche chi non utilizza ancora il treno, facendo conoscere l'ampia offerta dei servizi Trenord e portando ancora più persone a considerarlo per i propri spostamenti, in un'ottica di piena intermodalità». Soddisfazione anche da parte di Google. «La collaborazione tra Google e Trenord oggi compie un nuovo passo avanti. Siamo entusiasti di aver lavorato insieme per rendere la mobilità quotidiana sempre più semplice, connessa e accessibile grazie alla nostra tecnologia», ha commentato Fabio Galetto, direttore Travel di Google Italy. La nuova funzionalità è il risultato del lavoro congiunto delle due aziende ed è resa possibile dall'integrazione in Google Maps dei dati GTFS (General Transit Feed Specification), lo standard utilizzato per la condivisione delle informazioni relative al trasporto pubblico, compresi i dati di monitoraggio in tempo reale. Si tratta di informazioni già disponibili sull'applicazione e sul sito di Trenord, che ora vengono rese accessibili anche attraverso la piattaforma di Google. In precedenza, le mappe riportavano per i collegamenti ferroviari soltanto i dati statici, con gli orari programmati delle corse. Con il nuovo aggiornamento, invece, le informazioni si arricchiscono della componente dinamica, permettendo di conoscere l'effettivo andamento del servizio e gli orari previsti durante il viaggio. Per acquistare i titoli di viaggio e ricevere assistenza, gli utenti potranno continuare a fare riferimento direttamente ai canali ufficiali di Trenord.

«Google Maps è uno degli strumenti digitali in campo per

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

il Giornale

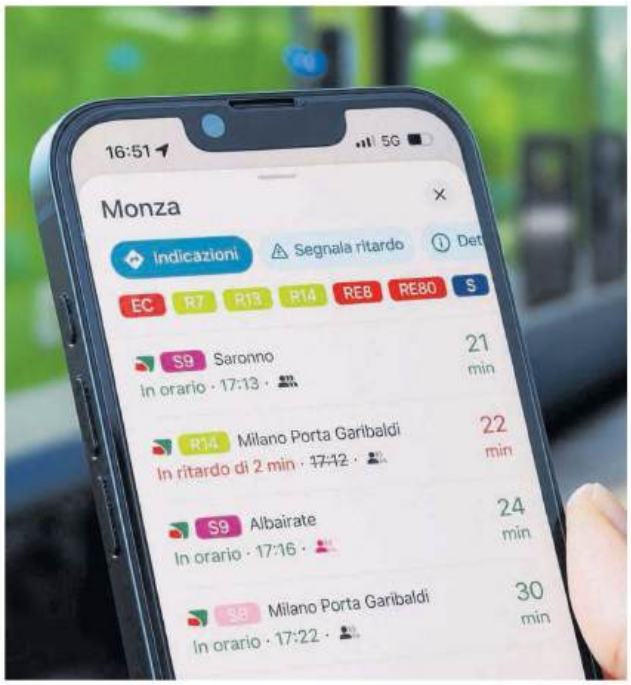
PUBBLICAZIONE: Il Giornale
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €61488.00
REACH: 314000
AUTORE: Vittoria Grosser
PAGINA: 23
SUPERFICE: 61.00 %

> 24 novembre 2026 alle ore 0:00

agevolare la scelta del treno. Un contributo significativo perché questa scelta sia sempre più diffusa viene anche dalle persone: le 5.000 persone di Trenord che ogni giorno assistono i passeggeri, in stazione, in banchina e a bordo. È grazie al loro lavoro che il treno diventa un mezzo sempre più accessibile e vicino alle esigenze di tutti» conclude l'ad Severini.

L'AD SEVERINI

Gli aggiornamenti live favoriscono l'integrazione con altri mezzi di trasporto





In carrozza
In alto, il treno Caravaggio alla stazione Centrale di Milano; sopra, l'ad di Trenord, Andrea Severini; accanto, disponibilità treni sull'app Google Maps

il Giornale

PUBBLICAZIONE: Il Giornale
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €61488.00
REACH: 314000
AUTORE: Vittoria Grosser
PAGINA: 23
SUPERFICE: 61.00 %

> 24 novembre 2026 alle ore 0:00



Onclusive

Tutti i diritti riservati

https://onclusive.com/en-gb/talk-to-us/

IL SECOLO XIX

PUBBLICAZIONE: Il Secolo XIX
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €41116.00
REACH: 217000
AUTORE: Alberto Ghiara
PAGINA: 11
SUPERFICE: 38.00 %

> 24 novembre 2026 alle ore 0:00



Italia, squilibrio import-export «I porti puntino su treni e servizi»

Giachero (Spediporto): «Serve un piano qualità». Pessina (Federagenti): «Subiamo la crisi industriale»

Alberto Ghiara
'GENOVA

Puntare su intermodalità e qualità dei servizi nel porto di Genova per gestire gli attuali squilibri, in particolare fra import e export, del traffico container: lo chiede il presidente di Spediporto, Andrea Giachero, secondo cui inoltre il futuro Piano regolatore portuale non deve rinunciare allo sviluppo del porto a Voltri-Pra'. La variabilità della situazione nazionale e internazionale incide sull'andamento dell'import e dell'export e quindi sugli equilibri, o meglio gli squilibri, dei traffici portuali italiani di container.

Afferma Paolo Pessina, presidente nazionale di Federagenti: «Sempre, nel caso di gravi crisi geopolitiche, la geografia e le caratteristiche dei traffici tendono a cambiare. Se poi si considera che l'Italia e l'Europa intera vivono un periodo di transizione economica con profonda trasformazione non sempre positiva del loro tessuto economico e industriale, si può affermare, e ciò vale anche per i porti italiani, che stiamo assistendo a un cambiamento strutturale: da grande continente esportatore di beni e prodotti, l'Europa si sta trasformando ogni giorno di più in un continente di massicce importazioni. Paradigmatico il caso dell'automotive. Ma purtroppo la crisi industriale colpisce anche altre filiere, come quella del tessile, degli elettrodomestici, con conseguenze dirette sui traffici». Le conseguenze «riguardano anche le attività di transhipment che tendono a radicarsi nei regional ports e non solo nei porti hub, per altro con un graduale spostamento dell'asse di gravitazione di questi traffici verso sud e quindi verso i porti del Nord Africa». Anche Stefano Messina, presidente Assarmatori, intervenendo recentemente all'evento Best organizzato da Blue Media, ha detto che per il futuro l'Italia deve aspettarsi un aumento dell'import.

I dati Istat, d'altra parte, dicono che l'Italia a settembre 2026 ha esportato meno in termini di volume (-3,4 per cento). Le cifre dei traffici del terzo trimestre 2026 a Genova e Savona, forniti dall'Adsp, confermano uno scenario con poco equilibrio, anche se l'inversione dei flussi non si è ancora fatta sentire. L'ultimo anno è stato «caratterizzato - scrive l'Authority - da una significativa variazione nella composizione dei flussi gateway e transhipment dei Ports of Genoa. La variazione nella ripartizione dei flussi - aggiunge - è riconducibile alle scelte strategiche adottate da alcuni dei principali carrier nella gestione del ciclo dei container, che hanno determinato il reindirizzamento di una quota significativa dei traffici» nei porti del sistema. L'incertezza è destinata a rimanere.

«I dati degli ultimi mesi - dice Giachero - confermano quanto il traffico container sia diventato dinamico e soggetto a continui riequilibri tra gateway e transhipment, import ed export, pieni e vuoti. È una flessibilità destinata probabilmente a caratterizzare strutturalmente il mercato marittimo». Per gli spedizionieri genovesi «il porto deve attrezzarsi per gestire flussi sempre meno prevedibili, garantendo efficienza operativa e capacità di adattamento». Per attrezzarsi rispetto alla imprevedibilità, Giachero individua in particolare due direttrici per Genova: potenziamento dell'intermodalità («il 2025 ha registrato una crescita del 6,3 per cento, raggiungendo i 3 milioni di teu, ma nello stesso periodo il traffico ferroviario è diminuito dell'11,6 per cento») e qualità dei servizi («il nuovo Piano regolatore portuale non può limitarsi a programmare riempimenti, banchine, rinfuse, ro-ro e collegamenti ferroviari. Deve essere anche un piano dei servizi, dei controlli e della digitalizzazione»). Per Giachero non bisogna rinunciare allo sviluppo a Ponente: «Riteniamo utile aprire un confronto strutturato tra Autorità di sistema portuale e operatori, per spiegare alla comunità del Ponente le ragioni e le caratteristiche di un'esten-

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

IL SECOLO XIX

PUBBLICAZIONE: Il Secolo XIX
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €41116.00
REACH: 217000
AUTORE: Alberto Ghiara
PAGINA: 11
SUPERFICE: 38.00 %

> 24 novembre 2026 alle ore 0:00



sione equilibrata e sostenibile. Una posizione condivisa della comunità portuale può contribuire concretamente al confronto e alle successive fasi di osservazione del Piano».—

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANDREA GIACHERO
PRESIDENTE
SPEDIPORTO

Il traffico container è soggetto a continui riequilibri La situazione è destinata a divenire strutturale



I porti italiani dovranno gestire sempre più container in import

PUBBLICAZIONE: Milanofinanza.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2948.61
REACH: 228486
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 6945985.36
AUTORE: MF Milano Finanza
URL: www.milanofinanza.it
> 23 novembre 2026 alle ore 17:44
> Versione Online

TOP NEWS ITALIA: Ponte Stretto, Pil aggiuntivo per 146 mld e 853 mila occupati in 30 anni (Teha)



ROMA (MF-NW)--Il Ponte sullo Stretto di Messina potrebbe generare 146 miliardi di euro di Pil aggiuntivo e sostenere complessivamente circa 853 mila occupati equivalenti a tempo pieno, considerando i sette anni e mezzo previsti per la costruzione e i primi trent'anni di operatività dell'infrastruttura. È quanto emerge dallo studio di impatto multidimensionale realizzato da Teha Group (The European House-Ambrosetti) per Stretto di Messina, presentato lunedì 23 novembre dall'amministratore delegato Valerio De Molli. Secondo le stime, a fronte di un investimento iniziale di 13,5 miliardi di euro, la sola fase di costruzione del Ponte e dei collegamenti stradali e ferroviari attiverebbe un giro d'affari superiore a 37 miliardi, generando circa 23 miliardi di Pil aggiuntivo. Di questi, 6 miliardi ricadrebbero direttamente su Sicilia e Calabria e 17 miliardi sul resto del Paese. I benefici maggiori sono tuttavia attesi durante la fase operativa. Nei primi trent'anni di esercizio, lo studio stima un contributo aggiuntivo al Pil di circa 123,5 miliardi, derivante dalla gestione e manutenzione dell'opera e, soprattutto, dagli effetti sulla competitività delle imprese, sul turismo e sulla logistica. Il moltiplicatore economico calcolato da Teha è pari a 8,8: ogni euro impiegato nella realizzazione, gestione e manutenzione dell'infrastruttura abiliterebbe 8,8 euro di Pil cumulato nell'orizzonte temporale considerato. Sul fronte occupazionale, lo studio stima circa 140 mila unità di lavoro equivalenti a tempo pieno cumulate durante la costruzione, pari a una media di 18.900 all'anno, delle quali 14.600 in Sicilia e Calabria. Nei successivi trent'anni l'impatto occupazionale cumulato è stimato in oltre 710 mila unità equivalenti a tempo pieno, considerando anche le attività economiche abilitate dall'opera. Uno degli effetti più rilevanti riguarda la competitività del sistema produttivo meridionale. Secondo Teha, il collegamento stabile consentirebbe una riduzione media del 38% dei costi di attraversamento e trasporto delle merci nell'area dello Stretto, con ricadute sulla produttività delle imprese e un incremento potenziale del Pil nazionale di 3,6 miliardi di euro all'anno, di cui il 45,3% concentrato in Sicilia e Calabria. L'analisi quantifica inoltre in 7,8 miliardi di euro annui il divario tra il Pil effettivo della Sicilia e quello potenziale in assenza degli svantaggi legati all'insularità, pari a circa il 7% dell'economia regionale. Un'altra opportunità riguarda la logistica portuale. Il potenziamento dei collegamenti ferroviari potrebbe consentire ai porti di Augusta e Gioia Tauro di intercettare fino al 5% dei traffici commerciali provenienti dall'Oriente attualmente gestiti dagli scali del Nord Europa. L'effetto stimato sarebbe di 420 milioni di euro annui di maggiore attività

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

economica e 140 milioni di Pil aggiuntivo. Per il turismo, Teha prevede 840 mila visitatori in più ogni anno, con 630 milioni di euro di spesa aggiuntiva e 292 milioni di Pil, oltre a un impatto occupazionale stimato in 6.300 unità equivalenti a tempo pieno all'anno. Il Ponte contribuirebbe anche all'integrazione del sistema ferroviario siciliano nella rete nazionale ad Alta Velocità e Alta Capacità. In combinazione con gli altri investimenti infrastrutturali programmati, i tempi di percorrenza ferroviaria potrebbero ridursi del 34% sulla Roma-Palermo, del 55% sulla Roma-Catania e del 59% sulla Roma-Messina. "I risultati ottenuti dimostrano che la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina e dei collegamenti stradali e ferroviari rappresenta una straordinaria opportunità economica per stimolare la crescita delle regioni coinvolte" ha dichiarato De Molli, sottolineando gli effetti moltiplicatori dell'investimento sulle diverse filiere industriali. Per l'amministratore delegato di Stretto di Messina, Pietro Ciucci, lo studio conferma il ruolo strategico dell'infrastruttura per il Mezzogiorno e per il completamento del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete europea TEN-T. cco (fine) MF NEWSWIRES (redazione@mfnewswires.it)

LA STAMPA.it
PUBBLICAZIONE: lastampa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €10625.80
REACH: 1163197
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 35361200.00
AUTORE:
URL: finanza.lastampa.it
> 23 novembre 2026 alle ore 18:03
> Versione Online

RFI: un patto per la sicurezza con le imprese della filiera



La tutela delle persone viene prima di ogni esigenza produttiva, organizzativa, commerciale o economica . È questo il principio al centro del National Safety Day 2026 di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) , che si è chiuso con il lancio del Patto di Sicurezza tra RFI e le imprese fornitrici . Un impegno confermato nel prossimo Piano Industriale, dove la sicurezza è uno dei pillar strategici.

Alla giornata hanno partecipato l'Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS, Gianpiero Strisciuglio , la Presidente di RFI, Paola Firmi e l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di RFI, Aldo Isi , insieme ai rappresentanti delle organizzazioni sindacali, di ANSFISA e dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie.

"Con questo Patto intendiamo ribadire la collaborazione con le imprese della filiera proseguendo nel nostro impegno per la sicurezza di tutte le persone coinvolte nelle attività ferroviarie. Proseguiamo nel percorso di promozione della cultura della prevenzione che si traduca in comportamenti quotidiani, nella capacità di riconoscere e segnalare possibili rischi e nella responsabilità di intervenire quando non ci sono le condizioni per lavorare in sicurezza. Perché la cultura della sicurezza si costruisce insieme, attraverso l'attenzione, la competenza e il contributo di ciascuno ", ha dichiarato Aldo Isi, AD e DG di RFI.

La cultura della sicurezza è un impegno che il Gruppo FS porta avanti tutto l'anno attraverso iniziative di sensibilizzazione, formazione e confronto nei territori, di cui i Safety Day rappresentano un importante momento di condivisione delle buone pratiche . Il National Safety Day, attraverso video e testimonianze del personale, ha dato voce a chi opera ogni giorno negli impianti, nei cantieri e sui territori, valorizzando il ruolo della formazione, della consapevolezza dei rischi e della responsabilità individuale. Nel corso della giornata sono stati inoltre premiati cinque Safety Leader e un Safety Site, riconosciuti come esempi concreti di diffusione della cultura della sicurezza.

Il Patto di Sicurezza

Con la proposta di un Patto di Sicurezza tra RFI e le Associazioni delle imprese realizzatrici si intende rafforzare la collaborazione tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese, condividendo principi

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

e impegni per la tutela di tutte le persone coinvolte nelle attività ferroviarie.

La proposta prevede iniziative di sensibilizzazione , condivisione delle esperienze che possono diventare occasioni di apprendimento e di miglioramento lungo tutta la filiera.

Con la 14esima edizione del Safety Day, RFI rafforza il proprio impegno per una cultura della sicurezza che parte dalle persone e coinvolge l'intera filiera.

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €11189.63
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 23 novembre 2026 alle ore 10:58
> Versione Online

Trenord porta la circolazione in tempo reale su Google Maps



Trenord annuncia l'integrazione su Google Maps dei dati in tempo reale sulla circolazione dei treni regionali, suburbani, aeroportuali. L'azienda lombarda è il primo operatore ferroviario in Italia a offrire questa funzionalità, che permette agli utenti di consultare direttamente su Google Maps dati live sull'andamento del viaggio in treno, durante la corsa.

L'iniziativa favorisce una mobilità sempre più integrata e digitale, facilitando la combinazione del treno con altre modalità di spostamento - tra cui auto, trasporto pubblico urbano e interurbano, bicicletta - e consente di gestire l'intero viaggio in tempo reale. La nuova funzionalità è pensata sia per gli utilizzatori saltuari del servizio ferroviario, sia per i passeggeri aeroportuali e per le persone che raggiungono la Lombardia per turismo o lavoro.

"Google Maps è una delle piattaforme di navigazione più utilizzate in Italia, che consente di pianificare il proprio itinerario dall'inizio alla fine, integrando diverse modalità di trasporto", afferma l'amministratore delegato di Trenord, Andrea Severini. "Ora il treno - prosegue - aggiunge la componente real time a questo puzzle. Con questa implementazione, vogliamo intercettare anche chi non utilizza ancora il treno come mezzo di trasporto, facendo conoscere loro l'ampia offerta dei servizi Trenord. L'obiettivo è portare ancora più persone a considerare il treno per i propri spostamenti, in un'ottica di piena intermodalità".

"La collaborazione tra Google e Trenord oggi compie un nuovo passo avanti - ha commentato Fabio Galetto, Direttore Travel di Google Italy. Siamo entusiasti di aver lavorato insieme per rendere la mobilità quotidiana sempre più semplice, connessa e accessibile grazie alla nostra tecnologia".

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

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA

IL SECOLO XIX

PUBBLICAZIONE: Il Secolo XIX
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €74658.00
REACH: 217000
AUTORE: FRANCESCO FERRARI
PAGINA: 25
SUPERFICE: 69.00 %

> 23 novembre 2026 alle ore 0:00



blueconomy
MAGAZINE
LUNEDÌ 23 NOVEMBRE ■■■ NUMERO 91

■■■ L'EDITORIALE

L'ECONOMIA DEL MARE E LA NUOVA CASA COMUNE

■ FRANCESCO FERRARI

Per tre giorni e mezzo Genova è stata la casa comune della Blue Economy. Un luogo nel quale mondi che condividono il mare, ma spesso viaggiano su binari paralleli, hanno potuto incontrarsi, discutere e confrontarsi. Armatori, porti, cantieri, operatori logistici, istituzioni, finanza, ricerca e innovazione hanno avuto l'opportunità di mettere in comune esperienze, interessi e preoccupazioni, ma anche di rivolgersi alla politica con una voce più ampia e riconoscibile. Era questa la ragione di fondo del Best – The Blue Economy Summit & Trade Show: offrire al sistema marittimo uno spazio nel quale superare la frammentazione e riconoscersi come parte di una stessa filiera strategica per il Paese. I 3.000 accessi certificati alle sessioni di lavoro rappresentano un primo bilancio significativo. Non soltanto un dato di partecipazione, ma un'indicazione della disponibilità del settore a investire tempo e risorse nel confronto. La formula ha funzionato perché ha messo insieme competenze e interessi differenti, consentendo di affrontare questioni che non possono più essere considerate separatamente. La transizione energetica, la competitività dei porti, il futuro della cantieristica, la sicurezza delle rotte, la formazione professionale e l'evoluzione dei traffici sono capitoli di una stessa discussione. E richiedono una visione che tenga insieme industria, istituzioni e dimensione internazionale.

L'intervento di Tony Blair sulla geopolitica e sulla navigazione ha rappresentato, in questo senso, il momento emblematico della manifestazione. Il mare è tornato al centro delle relazioni internazionali, non soltanto come spazio attraverso il quale

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

IL SECOLO XIX

PUBBLICAZIONE: Il Secolo XIX
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €74658.00
REACH: 217000
AUTORE: FRANCESCO FERRARI
PAGINA: 25
SUPERFICE: 69.00 %

> 23 novembre 2026 alle ore 0:00

transitano merci ed energia, ma come terreno sul quale si misurano potenze, alleanze e interessi strategici. Dallo stretto di Hormuz al Mar Rosso, dal Mediterraneo all'Indo-Pacifico, la sicurezza delle rotte condiziona gli equilibri economici e politici globali. Ascoltare una personalità di primo piano della politica internazionale affrontare questi temi davanti alla comunità marittima ha restituito la misura di quanto sia necessario creare occasioni di dialogo tra chi governa, chi produce, chi trasporta e chi investe. Perché la Blue Economy non può essere relegata a una somma di settori industriali: è una componente essenziale della sicurezza e della competitività europea.

Naturalmente, tre giorni non bastano a costruire una rappresentanza stabile né a risolvere questioni che attendono da anni risposte. Ma possono contribuire a creare le condizioni perché il confronto continui, le relazioni si consolidino e le istanze del settore trovino ascolto nei luoghi in cui si assumono le decisioni. È questa la prospettiva che accompagna la conclusione del Best.

Il percorso, del resto, era cominciato prima della manifestazione con il ciclo di eventi Road to Best e non si fermerà con la sua conclusione. Nel 2027 proseguirà attraverso appuntamenti in Italia e in Europa, per allargare la partecipazione e mantenere vivo il dialogo tra i protagonisti della Blue Economy. La seconda edizione del Summit, prevista nel 2028, sarà una nuova occasione per fare il punto e misurare il cammino compiuto.





IL SECOLO XIX

PUBBLICAZIONE: Il Secolo XIX
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €74658.00
REACH: 217000
AUTORE: FRANCESCO FERRARI
PAGINA: 25
SUPERFICE: 69.00 %

> 23 novembre 2026 alle ore 0:00





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

IL SECOLO XIX

PUBBLICAZIONE: Il Secolo XIX
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €74658.00
REACH: 217000
AUTORE: FRANCESCO FERRARI
PAGINA: 25
SUPERFICE: 69.00 %

> 23 novembre 2026 alle ore 0:00







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

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.92
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 23 novembre 2026 alle ore 15:05
> Versione Online

Unione Farmaceutica Mito acquisisce La Farmaceutica



L'azienda varesina porta in dote un polo logistico di 13mila metri quadrati a Castronno, in provincia di Varese di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY

23 Novembre 2026

Unione Farmaceutica Mito (Ufm), società partecipata da So.Farma.Morra Group e Riccobono Spa, ha rafforzato la sua presenza nel mercato lombardo della distribuzione farmaceutica rilevando dalla famiglia Maroni La Farmaceutica Spa. Quest'ultima, dotata di un polo logistico di circa 13.000 metri quadrati a Castronno, in provincia di Varese, nel 2025 ha sviluppato un fatturato di oltre 160 milioni di euro.

Con l'acquisizione, So.Farma.Morra Group arriva a superare 1,6 miliardi di euro di fatturato consolidato, rafforzando il proprio posizionamento tra gli operatori nazionali della distribuzione intermedia del farmaco.

Le attività di La Farmaceutica, spiega in una nota il gruppo, andranno a integrarsi con la rete distributiva esistente di So.Farma.Morra, a partire dal Centro di Distribuzione di Segrate e di quello di Moncalieri, in provincia di Torino. In particolare con il polo milanese verranno sviluppate sinergie logistiche e operative, con l'ottimizzazione dei flussi distributivi e il rafforzamento della capacità di servizio alle farmacie.

“L'integrazione con La Farmaceutica ci offrirà nuove opportunità di sviluppo e importanti sinergie logistiche” ha commentato Ettore Morra, Co-Ceo di So.Farma.Morra Group. “Il superamento di 1,6 miliardi di euro di fatturato consolidato rappresenta un traguardo significativo, ma la nostra priorità resta una crescita equilibrata e sostenibile, accompagnata da investimenti in tecnologia, organizzazione e qualità del servizio”

Il perfezionamento dell'operazione – ha aggiunto Andrea Riccobono, Amministratore di Riccobono Spa – “conferma la solidità del progetto industriale che condividiamo con So.Farma.Morra Group attraverso Ufm”. Il suo obiettivo, ha evidenziato, è quello di “un'integrazione che metta a sistema le

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

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.92
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 23 novembre 2026 alle ore 15:05
> Versione Online

rispettive capacità organizzative e distributive, nel rispetto dell'identità e dei punti di forza della società acquisita".

"Con La Farmaceutica – ha quindi concluso Riccardo Morra, Co-Ceo di So.Farma.Morra Group - vogliamo migliorare ulteriormente il servizio attraverso un'attenta analisi dell'assortimento, una maggiore disponibilità dei prodotti e una logistica più efficiente". Morra ha quindi aggiunto: "Cercheremo di sviluppare sinergie non solo in Lombardia, ma a beneficio delle oltre 8.000 farmacie clienti che ogni giorno scelgono il nostro gruppo.

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

PUBBLICAZIONE: shippingitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €68.93
REACH: 5869
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 178433.94
AUTORE:
URL: www.shippingitaly.it
> 23 novembre 2026 alle ore 11:10
> Versione Online

Porti Corigliano Rossano chiede un'autostrada del mare con l'Adriatico di REDAZIONE SHIPPING ITALY



La proposta è arrivata dalla calabrese Spezzano Trasporti & Logistica in occasione della celebrazione per i 35 anni del collegamento marittimo fra Ravenna e Catania Il porto di Corigliano-Rossano vorrebbe diventare uno scalo intermedio sulle rotte tra la Turchia e l'Alto Adriatico, con Ravenna come terminale. L'ipotesi è stata avanzata nel capoluogo romagnolo da Spezzano Trasporti & Logistica, società di trasporti calabrese guidata da Antonella Mangano, in occasione del convegno organizzato per celebrare i 35 anni dell'autostrada del mare Ravenna-Catania.

L'idea è quella di far imbarcare a Corigliano-Rossano i semirimorchi di Calabria e Mezzogiorno diretti al Nord-Est, togliendo camion dalla strada. Un'alternativa marittima complementare e alternativa ai lavori di ammodernamento della strada statale 106 a sud di Sibari, destinati a creare un nodo stradale e logistico tra la Sibaritide e il porto. Gli interlocutori ai quali è stato sottoposto il progetto sono Guido ed Eugenio Grimaldi (Grimaldi Group), il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale Francesco Benevolo e la direzione generale di Conserve Italia.

Al momento si tratta solo di una proposta e di un dialogo aperto ma non ci sono accordi operativi, né frequenze, caratteristiche del servizio o condizioni economiche. Anche perchè la partita sarà quella di trasformare un'ipotesi in un servizio di trasporto marittimo stabile e sostenibile, capace di generare traffico; il precedente invita alla prudenza poiché nel maggio 2010 fu inaugurato un collegamento ro-ro fra Corigliano e Catania di Ustica Lines. In quell'occasione la rotta era studiata per evitare la Salerno-Reggio Calabria in cantiere e lo Stretto di Messina ma la linea venne chiusa già a metà del 2011. In gioco ci sono l'agroalimentare della Piana di Sibari, le imprese esportatrici, il lavoro e i servizi portuali.

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

La cornice scelta per lanciare la proposta non è casuale. Il convegno, promosso dalla Camera di commercio Ferrara Ravenna e dall'Autorità portuale nella stessa sede camerale in cui nel 1990 si decise di avviare il servizio, ha celebrato l'autostrada del mare più longeva e continua d'Italia. Nata come primo collegamento ro-ro a lungo raggio del Paese per alleggerire la A14 e la Salerno-Reggio Calabria, la linea Ravenna-Catania, estesa ora anche a Brindisi, ha attraversato 35 anni di cambi di armatore (da Adriatica di Navigazione a Cin-Tirrenia fino al Gruppo Grimaldi) e di politiche dei trasporti senza mai fermarsi.

Per il presidente dell'Adsp romagnola, Francesco Benevolo, la linea è “un progetto logistico sostenibile che collega la Sicilia con il Nord Est” e conferma il peso di Ravenna sulla direttrice sud-nord, con margini di crescita ancora ampi grazie alla collaborazione tra pubblico e privato. Il presidente camerale Giorgio Guberti ha indicato come leve di sviluppo l'intermodalità, la transizione energetica, l'inserimento del porto nel progetto di hub per le materie prime critiche e le terre rare e la Zona Logistica Semplificata.

Trentacinque anni di Ravenna-Catania dimostrano che un'Autostrada del Mare può durare, se trova traffici e operatori disposti a investire. È la scommessa che Corigliano-Rossano prova ora a giocare, guardando oltre l'Adriatico fino alla Turchia.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

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

PUBBLICAZIONE: ilsole24ore.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €16290.71
REACH: 1123497
CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance
VISITE MENSILI: 34154308.90
AUTORE:
URL: www.ilsole24ore.com
> 23 novembre 2026 alle ore 8:56
> Versione Online

Envia.com accelera la propria crescita internazionale e rafforza la presenza in Italia



L'evoluzione verso un ecosistema intelligente e globale

Envia.com è una soluzione tecnologica globale per la logistica, che gestisce oltre un milione di spedizioni al mese e rafforza la propria presenza in Italia con strumenti per centralizzare e ottimizzare le operazioni delle imprese.

Digitalizzazione e crescita dell'e-commerce hanno reso la logistica strategica per la competitività. Le aziende cercano strumenti per semplificare le operazioni, ottimizzare le risorse e gestire le spedizioni in modo efficiente e scalabile.

In questo scenario, Envia.com rafforza la propria presenza in Italia con un ecosistema digitale progettato per trasformare la complessità logistica in efficienza operativa.

Presente in 12 Paesi tra Europa, Nord America, Sud America e Asia, nel 2026 l'azienda celebra dieci anni di sviluppo tecnologico e crescita internazionale.

L'Italia, un mercato strategico per Envia.com

Envia.com supporta le aziende che vogliono modernizzare la logistica, sia nella gestione delle spedizioni nazionali sia nella vendita all'estero e nell'espansione verso nuovi mercati. La presenza internazionale consente di centralizzare e ottimizzare le operazioni.

In Italia, la strategia punta a rafforzare i rapporti con corrieri e partner locali. Il mercato è seguito da Gabriele Lagana', Business Development Manager di Envia.com, responsabile dello sviluppo del business e delle relazioni commerciali.

«L'Italia rappresenta un mercato strategico all'interno della nostra crescita internazionale. Vogliamo mettere a disposizione delle aziende italiane strumenti tecnologici che consentano loro di

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

semplificare la gestione delle spedizioni, ottimizzare le operazioni e accedere a nuove opportunità di crescita, sia a livello nazionale sia internazionale», afferma Gabriele Lagana'.

Tecnologia per centralizzare e automatizzare la logistica

Envia.com integra una rete globale di oltre 100 corrieri e consente alle aziende di gestire le spedizioni da un unico ambiente digitale.

La rete comprende corrieri dei Paesi in cui la società gestisce spedizioni in partenza e offre diverse alternative di trasporto. La soluzione permette di gestire spedizioni nazionali e internazionali, automatizzare i processi e monitorare l'attività logistica.

Le aziende possono generare etichette, configurare regole di spedizione e monitorare lo stato degli ordini da un unico ambiente.

Envia.com integra oltre 40 piattaforme e-commerce e marketplace, tra cui Amazon, Shopify ed eBay, per sincronizzare gli ordini e automatizzare la logistica.

Queste funzionalità aiutano PMI, attività digitali e retailer omnicanale a ridurre il lavoro manuale e sostenere la crescita senza maggiore complessità.

Innovazione e intelligenza artificiale per una logistica più efficiente

La soluzione integra automazione, analisi dei dati e monitoraggio per offrire maggiore controllo. Consente inoltre di personalizzare tracking e notifiche con l'identità del brand, per un'esperienza più trasparente al cliente finale.

Tra le novità figura Envia Copilot, assistente basato sull'intelligenza artificiale che facilita la consultazione delle informazioni e il confronto tra alternative, accelerando le decisioni operative.

L'obiettivo è un'infrastruttura logistica più intelligente, in cui automazione, connettività e analisi dei dati migliorino l'efficienza.

Dieci anni di innovazione e una visione internazionale

Fondata nel 2016, Envia.com gestisce oggi oltre un milione di spedizioni al mese e collabora con più di 20.000 aziende attive.

«La cosa più difficile è stata creare il team che abbiamo oggi, un gruppo molto solido, affidabile e di alto livello.

La celebrazione di questo decennio non è soltanto un bilancio del passato. È la dichiarazione di un'azienda che sa esattamente dove vuole arrivare», ha aggiunto Marcelo Gomez Sada, CEO di Tendencys Innovations.

«Dopo dieci anni di costruzione di Envia.com senza ricorrere a finanziamenti esterni, ho imparato che il patrimonio più importante di qualsiasi azienda è il suo team. Costruirne uno valido significa aver già superato metà della sfida. Il passo successivo è guidare con empatia, ascoltare più di

quanto si parli e lasciare alle persone lo spazio necessario per svolgere il proprio lavoro», afferma Raymundo Garza Belden, CEO di Envia.com.

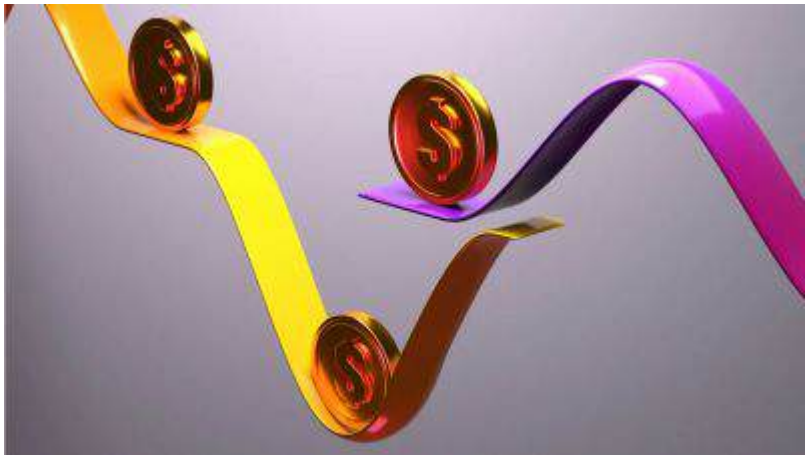
Lo sviluppo internazionale mira a rendere la tecnologia logistica accessibile ad aziende di diverse dimensioni e settori.

In Italia, Envia.com vuole consolidarsi come partner tecnologico per semplificare le spedizioni e automatizzare le operazioni. Grazie alla presenza internazionale, supporta le imprese nelle spedizioni nazionali e nell'espansione verso nuovi mercati, trasformando la logistica in un vantaggio competitivo.

Scopri di più su envia.com

PUBBLICAZIONE: Logisticamente.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.48
REACH: 311
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services
VISITE MENSILI: 9481.88
AUTORE:
URL: www.logisticamente.it
> 23 novembre 2026 alle ore 8:03
> Versione Online

CCNL Logistica: cosa cambia nel 2027?



Il CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione si avvicina alla scadenza del 31 dicembre 2027 con due ulteriori tranche di aumenti retributivi previste tra gennaio e giugno del prossimo anno. Per le imprese del settore, l'adeguamento salariale si accompagna alle nuove disposizioni sul salario giusto e alle agevolazioni fiscali sui premi di risultato. FIAP, tra le organizzazioni firmatarie del contratto, richiama l'attenzione sulla necessità di verificare inquadramenti, componenti retributive e accordi aziendali, anche in vista della successiva fase di rinnovo contrattuale.

Il rinnovo sottoscritto il 6 dicembre 2024, che interessa circa un milione di lavoratori, prevede un aumento complessivo a regime di 260 euro mensili per il personale viaggiante di livello B3 e di 230 euro per il personale non viaggiante di livello 3S

. In entrambi i casi, 140 euro sono destinati ai minimi tabellari, mentre la quota restante costituisce l'Elemento Professionale d'Area (EPA): 120 euro per il livello B3 e 90 euro per il 3S. L'EPA rappresenta una componente fissa della retribuzione, rilevante anche ai fini del trattamento di fine rapporto e degli altri istituti contrattuali e di legge. Può inoltre essere assorbito dai superminimi individuali che prevedono tale possibilità. La corretta applicazione di questa voce richiede attenzione per evitare errori nel calcolo delle retribuzioni e del costo del lavoro. Per un quadro degli adeguamenti già introdotti è disponibile l'approfondimento sugli aumenti salariali, i premi e i benefit del CCNL Logistica 2026

.

Il rinnovo ha inoltre ampliato il campo di applicazione contrattuale e aggiornato profili professionali, orari, trasferte, ferie e permessi, con conseguenze sulla gestione del personale nelle imprese di trasporto e nei magazzini.

Un ulteriore elemento riguarda la legge 25 giugno 2026, n. 112, che ha convertito il decreto-legge 62/2026 introducendo il principio del salario giusto.

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

La normativa assume come parametro il Trattamento Economico Complessivo (TEC) previsto dai contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni comparativamente più rappresentative. Il riferimento non è quindi limitato alla paga base, ma comprende le componenti retributive previste dalla disciplina applicabile.

Per le imprese logistiche diventa particolarmente importante verificare la coerenza dei trattamenti riconosciuti ai lavoratori, soprattutto nei contesti caratterizzati da appalti e dall'applicazione di differenti contratti collettivi.

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.26
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Giulia Sarti
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 23 novembre 2026 alle ore 11:05
> Versione Online

Barbara Eleota è la nuova CEO di Hillebrand Gori



Società del Gruppo DHL specializzata nella logistica delle bevande

BONN – Barbara Eleota è stata nominata nelle scorse ore Chief Executive Officer di Hillebrand Gori, società del Gruppo DHL specializzata nella logistica delle bevande, con effetto dal 1° Gennaio 2027.

Ad annunciarlo DHL Global Forwarding , la divisione di trasporto aereo e marittimo del Gruppo DHL: la nuova CEO succederà a Dominique von Orelli , prossimo alla pensione, e riporterà direttamente a Oscar de Bok , CEO di DHL Global Forwarding.

Barbara Eleota ricopriva finora la carica di senior vice president Ocean Freight di DHL Global Forwarding Europe, assunta nel 2024 guidando il business del trasporto marittimo in tutta Europa, concentrandosi sulle performance commerciali, l'eccellenza operativa e lo sviluppo organizzativo.

Con 25 anni di esperienza nel settore della logistica, prima di entrare in DHL, ha ricoperto posizioni dirigenziali di alto livello, maturando una vasta esperienza nel settore delle spedizioni internazionali a livello nazionale e regionale.

“L'esperienza nel settore delle spedizioni internazionali, la solida competenza commerciale e la comprovata capacità di guidare organizzazioni in diversi paesi e culture, permetterà di consolidare le solide basi di Hillebrand Gori e rafforzare ulteriormente l'azienda come specialista nella logistica delle bevande” afferma de Bok

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

PUBBLICAZIONE: messaggeromarittimo.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.26
REACH: 381
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 11609.91
AUTORE: Giulia Sarti
URL: www.messaggeromarittimo.it
> 23 novembre 2026 alle ore 11:05
> Versione Online

Dominique von Orelli

Dominique von Orelli è CEO di Hillebrand Gori dal 2023, dopo una carriera di oltre quarant'anni in DHL. Entrato in Danzas nel 1984, ha ricoperto posizioni di leadership in quattro continenti e ha svolto un ruolo importante nello sviluppo del business del trasporto marittimo di DHL Global Forwarding, nonché nell'acquisizione e nell'integrazione di Hillebrand Gori. Più recentemente, ha guidato Hillebrand Gori attraverso un'importante fase di integrazione e trasformazione. La sua nomina a CEO nell'Aprile 2023 ha fatto seguito all'acquisizione di Hillebrand da parte di DHL nel Marzo 2022.

“Dominique ha dato un contributo eccezionale a DHL per oltre quarant'anni” commenta afferma de Bok.

“La sua profonda conoscenza del settore, la sua leadership e il suo impegno hanno contribuito a plasmare la nostra attività di trasporto marittimo e Hillebrand Gori così come la conosciamo oggi. Desidero ringraziarlo personalmente per il suo impegno nel corso degli anni. Sono lieto che supporterà Barbara durante la transizione, garantendo la continuità per i nostri clienti e i nostri team”.

Foto dal sito Hillebrand Gori

Iscriviti

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

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €42.98
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 23 novembre 2026 alle ore 16:25
> Versione Online

Cinque tendenze della logistica del 2027



Immagine: TrasportoEuropa IA

Dopo un 2026 definito l'anno dell'accelerazione, in cui l'intelligenza artificiale è entrata nell'operatività quotidiana della logistica, le aziende passeranno dal bilancio delle adozioni a quello dei risultati. È quanto emerge dalle previsioni di Transporeon per il 2027, che individuano cinque tendenze in un contesto segnato da vincoli di spesa e incertezza commerciale e geopolitica. La prima riguarda l'instabilità delle rotte commerciali. Politiche commerciali, prezzo dell'energia, costi dei carburanti e dinamiche geopolitiche alimentano la volatilità e l'Europa ne risentirà da vicino, con conflitti che continueranno a ripercuotersi sulle catene di approvvigionamento. Le elezioni nei principali mercati europei - le presidenziali in Francia, le parlamentari in Italia, Spagna e Polonia - potrebbero modificare gli orientamenti su investimenti infrastrutturali, pedaggi stradali e tempi di applicazione delle norme sulle emissioni. Il Nord America è altrettanto esposto ai costi di carburanti ed energia: gli scambi transfrontalieri con Messico e Canada sono in crescita e controlli più rigorosi sulle merci cinesi che transitano da questi Paesi potrebbero ridisegnare rotte consolidate.

In tale contesto, la variabile climatica diventa sempre più importante. Nell'estate del 2026 il basso livello delle acque del Reno ha costretto le chiatte a viaggiare con carichi pari a circa un quinto della capacità e una sola chiatta trasporta l'equivalente di 50-150 carichi di veicoli industriali. La ferrovia può assorbire parte delle merci che le imbarcazioni non riescono a trasportare, ma per volumi più consistenti occorre potenziare l'intera rete. In Germania gli investimenti sulle infrastrutture ferroviarie sono ingenti e in corso, tuttavia i benefici richiederanno anni e nel frattempo è probabile che l'intermodale si sviluppi prima lungo alcuni corridoi e poi lungo altri.

La seconda tendenza è il passaggio dall'automazione a un'autonomia governata dell'AI. Nel 2026 Transporeon aveva descritto l'intelligenza artificiale come un collega e nel 2027, secondo la società, le aziende affideranno agli agenti AI un numero crescente di compiti ben definiti, in ambienti sicuri e soggetti a regole e controlli rigorosi. Però un'operatività pienamente autonoma è qncora lontana. Oggi la maggior parte delle applicazioni attende l'attivazione da parte di una persona. Per il 2027 Transporeon si attende che la maggioranza agisca in modo proattivo, con le persone a

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

supervisionarne i risultati, e che le richieste passino da "fammi un riepilogo" a "questa spedizione subirà un ritardo? E come dovremmo intervenire?". Rispondere a questo tipo di domande richiede dati di qualità però, secondo Transporeon, le aziende tendono a concentrarsi sui dati necessari a ciascuna applicazione, anziché completare preventivamente la revisione di tutte le informazioni disponibili.

La terza riguarda le Pmi. Tecnologie che richiedevano investimenti consistenti e reparti informatici strutturati sono ormai alla portata di mittenti e vettori di piccole e medie dimensioni, che con processi più snelli e sistemi Erp meno complessi da integrare possono procedere rapidamente, purché il vertice aziendale sostenga il percorso. Ne beneficiano anche i grandi operatori, che possono digitalizzare processi minori per i quali in passato l'investimento poteva non sembrare giustificato. Transporeon ritiene che il ritardo negli investimenti tecnologici possa penalizzare gli operatori meno digitalizzati e contribuire al consolidamento del settore.

La quarta tendenza riguarda le persone, perché il trasporto si basa ancora su di l oro , a cominciare dagli autisti. La loro carenza non è destinata a scomparire, ma la digitalizzazione può compensarla in parte, migliorando la pianificazione e riducendo i viaggi a vuoto. Nei reparti logistici diminuirà il peso dei ruoli dedicati ad attività ripetitive e il lavoro si sposterà sulla supervisione e sulla gestione delle eccezioni: invece di verificare e convalidare le spedizioni ordinarie, i professionisti si occuperanno dei casi particolari, delle situazioni al limite dei requisiti di conformità e delle criticità individuate dall'AI. I clienti apprezzano la rapidità dell'intelligenza artificiale, ma per le questioni più complesse i clienti continueranno a chiedere un interlocutore umano.

La quinta tendenza riguarda i dati connessi. Gran parte del potenziale della logistica resta inutilizzato in informazioni che non escono dal sistema in cui sono state generate: operazioni di magazzino, esecuzione dei trasporti, programmazione delle baie di carico e dei piazzali, visibilità in tempo reale e verifica delle fatture di trasporto custodiscono ciascuna una parte del quadro, ma raramente i rispettivi sistemi dialogano. Collegarli permetterebbe di chiedere all'AI quali siano le cinque criticità più probabili in giornata e di ottenere una risposta su cui basare azioni concrete, con gli agenti AI come interfaccia comune verso sistemi frammentati. L'integrazione procederà per singole applicazioni e ogni nuovo collegamento potrà facilitare quelli successivi. Condividere più dati richiede però di sapere con chi li si condivide, per cui ai controlli basati sull'AI le aziende dovranno affiancare relazioni solide con partner affidabili della rete, anche perché le frodi digitali nel trasporto merci diventano sempre più sofisticate e colpiscono sistemi, credenziali e identità digitali.

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!

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
> 23 novembre 2026 alle ore 16:25
> Versione Online

CONTENUTI SPONSORIZZATI

PUBBLICAZIONE: aircargoitaly.com
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 4440.98
AVE: €0.85
AUTORE:
REACH: 146
URL: www.aircargoitaly.com
> 23 novembre 2026 alle ore 22:39
> Versione Online

Msc Air Cargo lancia un nuovo volo Malpensa – Dubai



Il servizio sarà attivo nelle prime due settimane di dicembre, mentre nella seconda metà del mese non sono programmati collegamenti con Shanghai Con l'avvicinarsi di dicembre e delle festività, Msc Air Cargo ha messo mano alla sua programmazione, innanzitutto introducendo Dubai come nuova destinazione da Malpensa.

Lo scalo emiratino verrà raggiunto due volte a settimana nelle settimane 49-50 (il martedì con volo Cp 127 e il giovedì con volo CP327, nell'instradamento verso Hong Kong). L'aeroporto internazionale Dubai Al Maktum non è tuttavia presente come destinazione nella seconda parte del mese (le settimane 51, 52 e 53), e al momento non è noto se queste frequenze verranno reintrodotte in seguito.

Un'altra novità significativa riguarda la progressiva dismissione dei voli da Malpensa verso Shanghai: dai tre a settimana di novembre (ogni giovedì, sabato e domenica), si passerà a un solo collegamento nelle settimane 49-50; il servizio infine sparirà del tutto nelle due successive. Anche in questo caso non è noto se la variazione sarà temporanea o meno, e se l'eliminazione nella parte finale di dicembre sia legata a un atteso calo di domanda durante le festività natalizie.

Con queste stesse considerazioni, si registrano infine nella programmazione del vettore anche alcune variazioni di frequenza dei servizi attivi da Malpensa con Ezhou e Hong Kong. Con la prima destinazione, verso la quale sono presenti ad oggi 4 collegamenti settimanali a novembre, la frequenza scenderà a 3 nelle settimane 49-50 (viene a mancare quella del giovedì), per poi risalire a 4 nella settimana 51 e mantenersi a tale anche nelle settimane 52-53.

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

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
> 23 novembre 2026 alle ore 14:43
> Versione Online

Vado Ligure, nuovo deposito GNL e BioGNL da 17.820 metri cubi: avviata l'Open Season



GNL Med apre la raccolta delle manifestazioni di interesse per l'utilizzo della futura infrastruttura portuale, attesa in esercizio nel 2029 VADO LIGURE – Un nuovo passo verso la realizzazione del deposito costiero di GNL e BioGNL nel porto di Vado Ligure , infrastruttura destinata a rafforzare la disponibilità di combustibili alternativi per il trasporto marittimo, la logistica terrestre e il settore industriale. La società GNL Med ha annunciato l'avvio dell' Open Season , la procedura attraverso la quale gli operatori interessati potranno manifestare la propria disponibilità a utilizzare la capacità di stoccaggio e i servizi del futuro impianto, la cui entrata in esercizio è programmata per il

L'iniziativa rappresenta un passaggio importante nello sviluppo commerciale del progetto, consentendo di raccogliere le prime indicazioni della domanda potenziale e di preparare la successiva fase di assegnazione della capacità.

Deposito da 17.820 metri cubi, autorizzazioni già ottenute

Il progetto di GNL Med prevede la realizzazione di un deposito costiero di piccola taglia, con una capacità massima di stoccaggio di 17.820 metri cubi , all'interno del bacino portuale di Vado Ligure. L'infrastruttura ha già superato positivamente l'iter autorizzativo e si prepara ora ad affrontare le successive fasi necessarie alla realizzazione e alla futura commercializzazione dei servizi.

Secondo la società, il deposito si configurerà come un'infrastruttura strategica, unica nell'Alto Tirreno per le caratteristiche del progetto, in grado di contribuire alla diversificazione delle fonti energetiche e alla diffusione di combustibili alternativi nei trasporti.

La disponibilità di GNL e BioGNL direttamente in ambito portuale potrà inoltre rappresentare un elemento di competitività per il sistema logistico di Vado Ligure e Savona, favorendo lo sviluppo di nuovi servizi energetici a supporto delle attività marittime e industriali.

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

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
> 23 novembre 2026 alle ore 14:43
> Versione Online

Il futuro deposito avrà una funzione multimodale, con una capacità di approvvigionamento destinata a soddisfare diverse categorie di utilizzatori. Uno dei principali mercati di riferimento sarà il bunkeraggio delle navi commerciali e passeggeri alimentate a gas naturale liquefatto , segmento che negli ultimi anni ha assunto un ruolo crescente nelle strategie di rinnovo delle flotte e di riduzione delle emissioni in atmosfera.

Accanto al settore marittimo, l'impianto potrà alimentare la rete nazionale dei distributori stradali e autostradali di GNL, contribuendo alla disponibilità di carburante per i mezzi pesanti.

Un'ulteriore destinazione riguarderà gli impianti industriali non collegati alla rete nazionale del gas , che potranno utilizzare il combustibile trasportato dal deposito costiero.

Particolare attenzione è riservata anche al BioGNL , combustibile di origine rinnovabile che, in funzione della filiera produttiva e delle modalità di utilizzo, può contribuire alla riduzione delle emissioni di gas serra rispetto ai combustibili fossili.

La possibilità di stoccare entrambe le tipologie di prodotto punta quindi a rendere l'infrastruttura funzionale anche alla progressiva evoluzione della domanda energetica.

Open Season, manifestazioni di interesse entro l'11 Dicembre

La prima fase dell'Open Season ha carattere non vincolante ed è rivolta agli operatori potenzialmente interessati a utilizzare la capacità e i servizi del deposito. Le manifestazioni di interesse dovranno essere inviate entro venerdì 11 Dicembre 2026 all'indirizzo openseason@gnlmed.com , indicando la società di appartenenza, il nominativo del referente, la posizione ricoperta e i relativi contatti.

GNL Med provvederà successivamente a trasmettere agli operatori la documentazione informativa contenente le caratteristiche dell'infrastruttura e i servizi previsti.

La procedura consentirà inoltre di comunicare le tempistiche della successiva fase vincolante, attualmente programmata entro il secondo trimestre del 2027 , durante la quale potranno essere formalizzati gli impegni relativi all'utilizzo della capacità disponibile.

Per la predisposizione dell'Open Season non vincolante, GNL Med si è avvalsa della consulenza e del supporto di AB KN Energies , operatore specializzato nella gestione di terminali GNL.

Un nuovo tassello per la transizione energetica dell'Alto Tirreno

L'avanzamento del progetto di Vado Ligure si inserisce nel percorso di trasformazione energetica del trasporto marittimo e della logistica, settori chiamati a ridurre progressivamente il proprio impatto ambientale. La realizzazione di infrastrutture dedicate alla distribuzione di combustibili alternativi costituisce infatti una delle condizioni necessarie per accompagnare gli investimenti degli armatori in nuove tecnologie di propulsione e sostenere l'evoluzione delle catene di approvvigionamento.

Per il sistema portuale ligure, il deposito GNL Med potrebbe quindi rappresentare un'opportunità di ampliamento dell'offerta di servizi, affiancando alle tradizionali attività commerciali e logistiche una nuova funzione di distribuzione energetica.

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

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
> 23 novembre 2026 alle ore 14:43
> Versione Online

Il prossimo passaggio sarà la verifica dell'interesse del mercato , attraverso le adesioni all'Open Season, in vista della fase vincolante del 2027 e dell'obiettivo di avviare l'operatività dell'impianto nel 2029.

LEGGI ANCHE:

Presentato agli enti locali il PRP di Savona-Vado

Iscriviti

Tutti i diritti riservati

PUBBLICAZIONE: Logisticamanagement.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.00
REACH: 119
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 3637.08
AUTORE:
URL: www.logisticamanagement.it
> 23 novembre 2026 alle ore 7:43
> Versione Online

Suardiaz amplia la flotta con RS Atlantico



Suardiaz Group ha ampliato la propria capacità nel trasporto marittimo automotive con la partenza dalla Cina della RS Atlantico, la prima di due nuove navi PCTC (Pure Car and Truck Carrier) dual-fuel a entrare nella sua flotta. Con una capacità di circa 5.500 auto, RS Atlantico è una delle navi più grandi nella storia dell'azienda. La sua entrata in servizio rafforzerà la capacità di Suardiaz Shipping Lines nel trasporto marittimo di veicoli e carichi rotabili. Suardiaz diventa inoltre il primo armatore spagnolo a disporre di una nave alimentata a GNL nel segmento Car Carrier.

La nuova nave rientra nella strategia di investimento a lungo termine di Suardiaz Group, finalizzata ad ampliare le proprie capacità, rafforzare la propria posizione come operatore logistico globale e rispondere alle mutevoli esigenze delle supply chain internazionali.

Negli ultimi sei anni, Suardiaz Group ha investito oltre 360 milioni di euro in un programma di crescita che comprende il rinnovo della flotta, l'espansione internazionale, le infrastrutture logistiche e capacità specialistiche per i settori industriale ed energetico. L'investimento comprende inoltre il continuo sviluppo di soluzioni multimodali che integrano trasporto marittimo, stradale e ferroviario, forwarding, logistica industriale, servizi portuali e progetti offshore.

Un investimento a sostegno dell'innovazione e della sostenibilità L'ingresso di questa nuova PCTC riflette l'impegno di Suardiaz verso il miglioramento continuo, integrando diverse modalità di trasporto e adattandosi alle esigenze di un mercato in costante evoluzione.

Con una capacità di circa 5.500 auto, la RS Atlantico è stata progettata per trasportare veicoli, macchinari e carichi High & Heavy. Lunga circa centonovanta metri e con una stazza lorda di 55.000 GT, aumenterà la capacità disponibile per i clienti automotive consolidati di SUARDIAZ Group e rafforzerà le rotte esistenti.

La nave è dotata di motori dual-fuel in grado di funzionare a gas naturale liquefatto (GNL), e Suardiaz considera il GNL una tecnologia di transizione in linea con la decarbonizzazione del trasporto marittimo internazionale e con l'evoluzione della normativa ambientale del settore. L'arrivo

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

PUBBLICAZIONE: Logisticamanagement.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.00
REACH: 119
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 3637.08
AUTORE:
URL: www.logisticamanagement.it
> 23 novembre 2026 alle ore 7:43
> Versione Online

della RS Atlantico è previsto nell'ultimo trimestre del 2026, mentre una seconda nave entrerà a far parte della flotta a metà del 2027.

L'ingresso della RS L'ingresso della RS Atlantico rientra nella più ampia strategia di investimento e crescita di Suardiaz Group, rafforzandone le capacità nel settore automotive e la posizione come operatore logistico globale.

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

PUBBLICAZIONE: adnkronos.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1091.45
REACH: 752723
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 22882787.27
AUTORE: Redazione Adnkronos
URL: www.adnkronos.com
> 23 novembre 2026 alle ore 12:11
> Versione Online

Poste Italiane, la trasformazione del Gruppo diventa un caso di studio alla Harvard Business School



Dall'operatore postale a gruppo multiservizi integrato, tra innovazione digitale, servizi finanziari, logistica e capillarità della rete fisica. La trasformazione di Poste Italiane, sotto la guida dell'AD Matteo Del Fante e del DG Giuseppe Lasco, è al centro di un case study della Harvard Business School, che analizza le strategie manageriali e industriali alla base della crescita del Gruppo e della sua evoluzione in una piattaforma integrata di servizi.

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
> 23 novembre 2026 alle ore 7:59
> Versione Online

Shipping, la transizione procede a più velocità



Eni, Fincantieri e Rina hanno presentato a Roma la seconda edizione dell'Outlook sul Trasporto Marittimo Sostenibile, realizzato con il supporto tecnico di Bain & Company Italia. L'Outlook offre una visione globale delle soluzioni di decarbonizzazione del trasporto marittimo, mettendo a confronto diverse alternative tecnologiche e di combustibile, il loro potenziale di riduzione delle emissioni, il grado di maturità, la disponibilità delle infrastrutture e l'evoluzione del "Total Cost of Ownership" fino al 2050. L'analisi quantitativa è corroborata da molteplici interviste a operatori e stakeholder della filiera — armatori e operatori (circa il 40% del mercato container e il 20% del mercato crocieristico), fornitori di motori e tecnologie per la propulsione (oltre l'80% del mercato ICE), porti e associazioni di settore — che restituiscono la prospettiva del mercato reale. Il messaggio di fondo di questa seconda edizione è che il contesto è più incerto rispetto a un anno fa, ma esistono soluzioni competitive che permettono di ridurre l'impatto ambientale fin da subito, rispondendo in maniera pragmatica alle norme europee in essere, in attesa delle decisioni dell'IMO a livello globale. Nello scenario di riferimento dell'Outlook, "Today as Future", è previsto che l'Europa raggiunga entro il 2050 una riduzione dell'80% dell'intensità emissiva rispetto al 2020, mentre a livello globale la riduzione si attesta intorno al 40%. L'Outlook considera inoltre anche uno scenario più lento, "Decarbonization by 2070", nel quale anche il raggiungimento degli obiettivi Europei di decarbonizzazione viene posticipato al 2070, mentre i paesi del resto del mondo procedono con ulteriori anni di ritardo. Rispetto allo scorso anno, tre dei quattro indicatori che guidano l'evoluzione della transizione – quadro regolatorio, condizioni macroeconomiche, disponibilità di combustibili e infrastrutture, maturità tecnologica – mostrano un peggioramento, con l'incertezza regolatoria responsabile del maggiore impatto. L'accordo globale dell'IMO è stato rinviato; considerando i Paesi in base al tonnellaggio, quasi il 90% sostiene un percorso più graduale, con gli Stati Uniti che hanno assunto una posizione contraria alla decarbonizzazione marittima. L'Europa ha invece confermato i propri obiettivi già prefissati nell'ambito del FuelEU Maritime. Anche lo scenario economico è più incerto, per effetto del rallentamento della crescita, dei dazi e delle tensioni geopolitiche, mentre la crisi nello Stretto di Hormuz aumenta i rischi per i flussi commerciali e per l'economia globale. La filiera dell'idrogeno a ridotte emissioni ha subito un rallentamento, con il blocco di numerosi progetti

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

PUBBLICAZIONE: Logisticamanagement.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 3637.08
AVE: €1.73
AUTORE:
REACH: 119
URL: www.logisticamanagement.it
> 23 novembre 2026 alle ore 7:59
> Versione Online

in ambito marittimo. La tecnologia mantiene tuttavia un ruolo abilitante con una lenta ma costante crescita dell'orderbook con fuel alternativi, anche se, in un contesto di incertezza, gli armatori stanno privilegiando soluzioni più mature e già disponibili. I combustibili sintetici prodotti da idrogeno verde sono indispensabili per completare il percorso verso il net zero, ma restano caratterizzati da costi elevati e da una filiera ancora da sviluppare. Eni, attraverso Enilive, è tra i leader nella produzione di biocarburanti HVO ottenuti da materie prime rinnovabili, che sono non solo una soluzione per contribuire alla decarbonizzazione, ma anche uno strumento di strategia industriale e di resilienza del sistema produttivo. Assieme al GNL e bioGNL, i biocarburanti consentono di decarbonizzare il trasporto marittimo valorizzando navi e infrastrutture già esistenti. Per sviluppare a pieno le proprie potenzialità e accompagnare il settore marittimo verso gli obiettivi di neutralità climatica è necessario dotarsi di un quadro regolatorio che ne riconosca il ruolo in tutti i settori del trasporto, e di regole operative pragmatiche e stabili in grado di favorire lo sviluppo degli investimenti. Fincantieri accompagna gli armatori nel percorso di decarbonizzazione attraverso un approccio pragmatico e flessibile, integrando diverse soluzioni tecnologiche e sviluppando opzioni innovative. Nel comparto crocieristico, l'LNG rappresenta oggi il principale carburante alternativo, aprendo la strada a una progressiva decarbonizzazione attraverso bio-LNG e in prospettiva e-LNG, mentre biocarburanti come l'HVO e sistemi di propulsione dual-fuel ampliano ulteriormente le opzioni disponibili. Parallelamente, il Gruppo interviene sull'efficienza dell'intero sistema nave e sviluppa nuove soluzioni energetiche e propulsive, guardando anche al lungo periodo attraverso lo studio del nucleare. Rina contribuisce alla decarbonizzazione del trasporto marittimo mettendo a disposizione degli operatori della filiera le proprie competenze ingegneristiche e tecnologiche, supportandoli nell'individuazione e nell'adozione delle soluzioni più efficaci. In particolare, il Gruppo valuta la maturità tecnologica, la fattibilità applicativa e le prestazioni ambientali delle diverse alternative contribuendo a verificarne la conformità ai requisiti normativi. L'Outlook propone quindi impegni concreti per tutti gli attori della catena del valore: regole e standard comuni per il regolatore e gli enti di certificazione; investimenti mirati e infrastrutture flessibili per i porti; disponibilità e diversificazione per i fornitori di combustibili; navi predisposte a più soluzioni e supporto al retrofit per cantieri e armatori; investimenti continui in ricerca e sviluppo per i fornitori di motori. Il pragmatismo non significa aspettare, ma partire dalle tecnologie mature costruendo piattaforme capaci di evolvere nel tempo. In considerazione anche del complesso scenario geopolitico, Eni, Fincantieri e RINA hanno formalizzato durante l'evento il proprio impegno a dare continuità all'Osservatorio per i prossimi tre anni. La firma dell'accordo rappresenta il primo passo di un percorso di collaborazione destinato a consolidarsi e ad assumere una portata sempre più strategica, con la possibilità di coinvolgere in futuro ulteriori attori della filiera.

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

PUBBLICAZIONE: Logisticamanagement.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 3637.08
AVE: €1.73
AUTORE:
REACH: 119
URL: www.logisticamanagement.it
> 23 novembre 2026 alle ore 10:34
> Versione Online

Trasporto chimico, la sfida della collaborazione



La collaborazione tra industria chimica e autotrasporto rappresenta un elemento sempre più importante per garantire la sicurezza delle operazioni, la continuità delle forniture e la competitività delle imprese. In uno scenario caratterizzato dall'incertezza internazionale, dalla carenza di personale qualificato e dalla crescente complessità normativa, la capacità di condividere soluzioni e responsabilità lungo la filiera assume un ruolo strategico. È questo il filo conduttore della 19ª Conferenza Logistica, organizzata congiuntamente da

Federchimica e Anita il 17 novembre 2026 a Milano, presso l'Auditorium Federchimica. L'incontro, intitolato "La collaborazione di filiera per un trasporto chimico più sicuro e resiliente", ha approfondito le principali trasformazioni che interessano il trasporto merci, affiancando all'analisi degli scenari nazionali ed europei la presentazione di alcune iniziative operative sviluppate nell'ambito del Tavolo di Lavoro congiunto sull'Autotrasporto.

Dopo l'introduzione di Gaetano Conti, Presidente del Comitato Logistica di Federchimica, i lavori si sono articolati in due sessioni, dedicate rispettivamente alle prospettive del trasporto e alle buone pratiche di settore.

Scenari internazionali e nuove criticità del trasporto Ad aprire gli approfondimenti è stato Paolo Giacobbe, ricercatore dell'

Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, che ha delineato le principali evoluzioni delle supply chain internazionali e le prospettive del trasporto merci in un contesto caratterizzato da nuove ondate di incertezza.

Le tensioni geopolitiche, la volatilità della domanda, le oscillazioni dei costi e il rischio di interruzione dei flussi commerciali hanno modificato profondamente le condizioni nelle quali operano le imprese.

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
> 23 novembre 2026 alle ore 10:34
> Versione Online

La logistica non rappresenta più soltanto una voce di costo da ottimizzare, ma è diventata anche un elemento di incertezza nella pianificazione delle attività produttive e distributive.

A queste difficoltà si aggiungono criticità strutturali, tra cui la carenza di personale e le pressioni sul sistema industriale. Secondo i dati presentati dall'Osservatorio, il settore logistico italiano registra una mancanza stimata tra cinquantamila e cinquantacinquemila lavoratori, con conseguenze sulla capacità di risposta alle esigenze del mercato.

Per affrontare queste trasformazioni, le aziende stanno passando da un utilizzo prevalentemente emergenziale degli strumenti di gestione dell'incertezza a un approccio più strategico e strutturato. In questa evoluzione, i fornitori di servizi logistici assumono un ruolo sempre più importante come partner delle imprese committenti.

Un contributo significativo può arrivare anche dalle tecnologie digitali, dall'analisi dei dati e dall'intelligenza artificiale, che consentono di migliorare le capacità previsionali e supportare le decisioni operative. La tecnologia, tuttavia, deve essere accompagnata dall'evoluzione delle competenze professionali e dalla capacità delle organizzazioni di apprendere dalle situazioni di crisi.

Il tema della resilienza si intreccia con quello delle regole che disciplinano i rapporti tra imprese di trasporto e committenza.

Germano Margiotta, dello

Studio Legale Margiotta & Partners, ha approfondito le novità normative contenute nel decreto-legge 23 ottobre 2026, n. 193, con particolare riferimento alle disposizioni di interesse per il settore dell'autotrasporto.

Al centro dell'intervento, le modifiche relative alla determinazione e alla trasparenza dei costi del carburante, agli elementi essenziali dei contratti di trasporto e ai rapporti tra i diversi soggetti della filiera. Tra le disposizioni analizzate figura l'introduzione di valori percentuali minimi e massimi relativi all'incidenza del carburante, differenziati per classe di peso dei veicoli e aggiornati trimestralmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per i contratti non stipulati in forma scritta, i valori minimi assumono rilevanza obbligatoria ai fini della fatturazione, mentre per quelli scritti costituiscono un riferimento, nel rispetto dell'autonomia negoziale delle parti. L'analisi ha riguardato anche i profili di responsabilità e la digitalizzazione della documentazione, evidenziando quanto la chiarezza delle condizioni contrattuali sia importante per una gestione equilibrata dei rapporti tra vettori e committenti.

Un ulteriore elemento di criticità è rappresentato dalla disponibilità di conducenti professionali.

Aldo Bevilacqua, Direttore Generale di Federtrasporto, ha illustrato la dimensione strutturale della carenza di autisti e le sue possibili ripercussioni sull'economia.

Secondo i dati presentati, nel 2026 in Italia mancano circa trentamila conducenti professionali, di cui ventimila nel trasporto merci e diecimila nel trasporto passeggeri. La situazione riflette una difficoltà diffusa a livello europeo, dove il settore deve confrontarsi con un progressivo invecchiamento della forza lavoro e con un ricambio generazionale insufficiente.

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
> 23 novembre 2026 alle ore 10:34
> Versione Online

In Italia soltanto il 2,2% dei conducenti di mezzi pesanti ha meno di venticinque anni, mentre il 45% supera i cinquantacinque. La difficoltà nel reperire autisti non rappresenta quindi un problema esclusivamente occupazionale, ma rischia di limitare direttamente la capacità di trasporto delle imprese, con conseguenze sulla continuità delle forniture e sulle attività industriali.

L'attrattività della professione dipende da molteplici fattori, tra cui le retribuzioni, i costi di accesso alla professione, le opportunità di crescita e soprattutto le condizioni quotidiane di lavoro. Tempi di attesa ragionevoli, soste sicure, servizi adeguati e una maggiore prevedibilità delle giornate lavorative costituiscono elementi essenziali per favorire l'ingresso di nuovi conducenti e la permanenza di quelli già occupati.

Il miglioramento di queste condizioni richiede una responsabilità condivisa tra imprese di trasporto, committenza e istituzioni. La programmazione degli accessi agli stabilimenti, la riduzione dei tempi improduttivi e gli investimenti nella formazione possono contribuire a rendere il settore più efficiente e attrattivo.

Su questa prospettiva si è inserito l'intervento di Francesco Rossi, di

Confindustria, dedicato all'iniziativa "Welfare on the Road", che propone un cambiamento culturale nel rapporto tra industria manifatturiera e autotrasporto.

Il progetto nasce dalla consapevolezza che la capacità di movimentare le merci sia una componente essenziale della competitività industriale. La produzione, infatti, non può prescindere dalla disponibilità delle materie prime e dalla possibilità di raggiungere i mercati di destinazione con continuità e affidabilità.

Nonostante questa stretta interdipendenza, industria e trasporto sono stati spesso considerati come ambiti distinti, soprattutto nella definizione delle rispettive responsabilità organizzative. Il Manifesto di Confindustria intende superare questa separazione, promuovendo una maggiore collaborazione nella gestione dei flussi e delle condizioni di lavoro.

Al centro dell'iniziativa figurano il rispetto e la valorizzazione degli autisti, il miglioramento dell'accoglienza presso gli stabilimenti, la sicurezza delle operazioni e la riduzione delle inefficienze che incidono sulla produttività dell'intera filiera.

Il welfare viene quindi interpretato non soltanto come un insieme di misure a favore dei lavoratori, ma anche come una componente della politica industriale, capace di contribuire all'affidabilità dei servizi e alla competitività delle imprese.

Dalle procedure condivise alla sicurezza operativa La seconda sessione, coordinata da Filippo Redaelli, Presidente della Sezione Merci Pericolose di Anita, ha spostato l'attenzione sulle buone pratiche di settore e sulle attività sviluppate dal Tavolo di Lavoro congiunto Federchimica-Anita sull'Autotrasporto.

Il primo approfondimento, a cura di Daniele Guidotti, dell' Area Logistica di Federchimica, ha riguardato i controlli minimi da effettuare negli stabilimenti chimici per garantire trasporti sicuri.

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

La complessità del quadro normativo e la presenza di procedure differenti tra mittenti, caricatori, vettori e destinatari possono determinare duplicazioni delle verifiche, rallentamenti operativi e una distribuzione non sempre corretta delle responsabilità. Al tempo stesso, l'assenza di criteri condivisi rischia di lasciare in secondo piano alcuni controlli fondamentali per la sicurezza.

Da queste considerazioni nasce la proposta di definire uno standard minimo di riferimento per il settore chimico, adattabile alle diverse casistiche e realtà aziendali. L'obiettivo è individuare i controlli strettamente necessari, attribuirli ai soggetti effettivamente responsabili e distinguere le prescrizioni applicabili al trasporto nazionale e internazionale.

Il lavoro ha portato all'elaborazione di una proposta di check-list per rendere le verifiche più omogenee e agevolare l'attività degli operatori. Una maggiore standardizzazione potrebbe consentire di ridurre i tempi di attesa negli stabilimenti, limitare le attività ridondanti e rafforzare il controllo sugli aspetti essenziali per la sicurezza del trasporto.

Un secondo progetto operativo è stato illustrato da Claudio Bisi, Direttore Commerciale di

Consar Group, e Alessandro Bonanomi, Direttore Distribuzione Liquidi di

Siad, che hanno affrontato il tema della standardizzazione dei raccordi utilizzati nelle operazioni di carico e scarico dei prodotti chimici.

La presenza di una grande varietà di connessioni, differenti tra aziende, stabilimenti e Paesi, rappresenta una criticità sia organizzativa sia di sicurezza. Il ricorso frequente agli adattatori, la possibilità di collegamenti non corretti e la complessità delle attività di formazione e manutenzione aumentano infatti i rischi per gli operatori e i conducenti.

Il Tavolo di Lavoro ha avviato un'analisi delle principali tipologie di raccordi, con l'obiettivo di identificare soluzioni condivise per le diverse famiglie di prodotti chimici e ridurre, dove possibile, la necessità di adattatori.

Un riferimento significativo è rappresentato dall'esperienza dell'European Industrial Gases Association (EIGA), che ha sviluppato uno standard europeo per i raccordi utilizzati nel trasporto dei gas criogenici. L'adozione di connessioni condivise, accompagnata da procedure operative e formazione specifica, dimostra come la standardizzazione possa contribuire a prevenire gli errori e migliorare la sicurezza delle operazioni.

Per le altre categorie di prodotti, il lavoro ha portato alla definizione di una prima proposta di standardizzazione, costruita a partire dall'esperienza degli operatori dell'autotrasporto. Si tratta di una base di confronto da approfondire attraverso il coinvolgimento dei diversi soggetti interessati, tenendo conto delle caratteristiche dei prodotti e delle condizioni operative.

La digitalizzazione come fattore di integrazione A completare il programma è stato l'intervento di Luca Abatello, President & CEO di

Circle Group, dedicato al futuro digitale del trasporto merci e alle esperienze sviluppate nell'ambito dei progetti legati all'eFTI, il regolamento europeo sullo scambio elettronico delle informazioni relative al trasporto.

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
> 23 novembre 2026 alle ore 10:34
> Versione Online

La digitalizzazione dei documenti e dei flussi informativi rappresenta una delle principali direttrici di trasformazione del settore, con l'obiettivo di semplificare i processi amministrativi, migliorare l'interoperabilità tra sistemi e favorire una maggiore integrazione tra gli attori della supply chain.

Il regolamento europeo eFTI introduce un quadro armonizzato per la gestione elettronica delle informazioni regolamentari sul trasporto merci, coinvolgendo operatori economici e autorità competenti. La possibilità di condividere dati standardizzati attraverso piattaforme interoperabili può contribuire a ridurre le attività documentali ripetitive e a rendere più efficienti le procedure di controllo.

L'analisi presentata ha evidenziato come l'evoluzione dell'ecosistema digitale non si limiti alla semplice sostituzione dei documenti cartacei. L'integrazione tra sistemi gestionali delle imprese, piattaforme logistiche, documenti elettronici e servizi delle autorità pubbliche apre infatti la strada a una gestione più coordinata delle informazioni lungo l'intera catena di trasporto.

Tra gli ambiti di sviluppo figurano l'interoperabilità della lettera di vettura elettronica, la connessione tra sistemi ERP e TMS, lo scambio di informazioni tra differenti modalità di trasporto e l'integrazione dei dati relativi ai processi doganali e alla sostenibilità.

Per il settore chimico, nel quale tracciabilità, conformità normativa e sicurezza rivestono un'importanza particolare, la disponibilità di informazioni affidabili e tempestive può rappresentare un contributo significativo alla qualità delle operazioni.

Le conclusioni, affidate a Filippo Redaelli, hanno chiuso una giornata che ha messo in relazione le trasformazioni generali del trasporto con le esigenze operative della filiera chimica.

Dalla gestione dell'incertezza internazionale alla disponibilità di autisti, dalla chiarezza dei rapporti contrattuali alla standardizzazione delle procedure, fino all'interoperabilità digitale, emerge un'esigenza comune: affrontare le criticità del trasporto attraverso una collaborazione più stretta tra industria e operatori logistici.

Le iniziative sviluppate nell'ambito del Tavolo congiunto Federchimica-Anita mostrano come questo approccio possa tradursi in proposte operative, con l'obiettivo di ridurre le inefficienze, migliorare le condizioni di lavoro e rafforzare la sicurezza. Un percorso nel quale la resilienza della filiera chimica dipende sempre più dalla capacità di coniugare innovazione, responsabilità condivise e collaborazione tra tutti i soggetti coinvolti.

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

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €24.07
REACH: 2964
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles
VISITE MENSILI: 90113.65
AUTORE: Michele Latorre
URL: www.trasportoeuropa.it
> 23 novembre 2026 alle ore 10:41
> Versione Online

Lufthansa Cargo potenzia la logistica a Francoforte



Foto: Lufthansa Cargo

Lufthansa Cargo ha firmato il 20 novembre 2026 con Fiege Logistik Stiftung l'accordo per l'acquisizione di Fiege Air Cargo Logistics (Facl), la società a cui è affidata la movimentazione delle merci nel Lufthansa Cargo Center di Francoforte. Con il passaggio di proprietà, l'attività nello scalo tornerà sotto la gestione diretta del vettore. La chiusura dell'operazione – di cui non è stato comunicato l'importo - è subordinata alle autorizzazioni antitrust e regolatorie necessarie. Frank Bauer, direttore operativo di Lufthansa Cargo, definisce la gestione diretta un passo logico dopo gli investimenti nella nuova infrastruttura e nei sistemi di magazzino di Francoforte. Secondo Bauer, con la gestione diretta Lufthansa Cargo potrà introdurre più rapidamente nuove tecnologie e automatizzare il magazzino, migliorando qualità ed efficienza. L'acquisizione rientra nel piano di crescita con cui Lufthansa Cargo punta a tornare entro il 2030 tra i primi tre operatori mondiali del trasporto aereo di merci. Il piano comprende la modernizzazione del Lufthansa Cargo Center, per un investimento di 600 milioni di euro, e la recente acquisizione di Lug Aircargo Handling, rilevata insieme alle infrastrutture esistenti.

Nel 2020 Lufthansa Cargo aveva concentrato la movimentazione nel proprio principale centro merci, affidandola a Facl. Stephan Wittenbrink, direttore operativo del Gruppo Fiege, ricorda che in quell'anno il gruppo aveva rilevato, tramite Facl, una parte della movimentazione fisica delle merci e che negli ultimi sei anni l'attività è stata avviata e ampliata. Fiege continuerà a reclutare e formare addetti specializzati e a fornire personale nei periodi di maggiore attività. Dopo l'approvazione delle autorità, Lufthansa Cargo integrerà per fasi l'attività di Facl nei propri processi. Durante la transizione resteranno in vigore le attuali condizioni di impiego

Antonio Illariuzzi

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

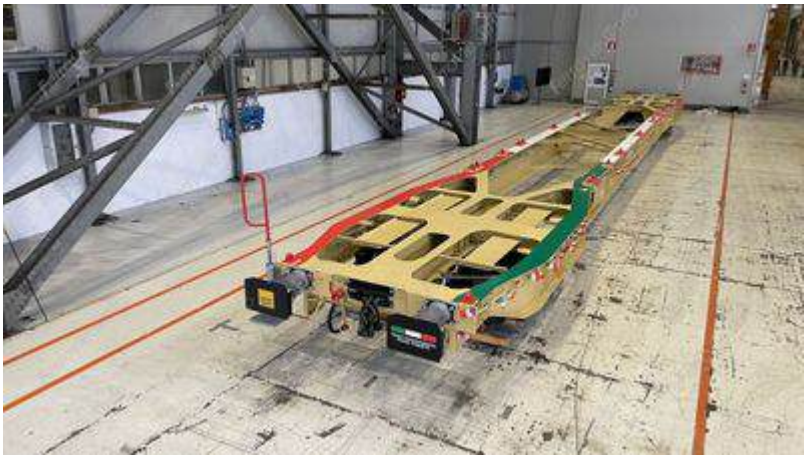
Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

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: ferrovie.info
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €101.86
REACH: 7983
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 242703.07
AUTORE: Lorenzo Pallotta
URL: www.ferrovie.info
> 23 novembre 2026 alle ore 9:15
> Versione Online

InnoWay Trieste, installato il millesimo InnoBogie e prodotto il 500° InnoWaggon



Importante traguardo produttivo per InnoWay Trieste , lo stabilimento dedicato alla costruzione di carri merci che punta a diventare uno dei principali poli europei del settore.

La fabbrica festeggia un nuovo risultato, mentre prosegue il programma di ampliamento delle capacità produttive.

È stato infatti installato il millesimo carrello InnoBogie , che costituisce la base del 500° InnoWaggon realizzato a Trieste. La crescente domanda per il sistema modulare e per i carri ad alte prestazioni sta spingendo l'azienda ad aumentare progressivamente la produzione.

Installato il millesimo InnoBogie

Presso InnoWay Trieste è stato raggiunto un nuovo traguardo con l'installazione del millesimo carrello InnoBogie. Il componente, il cui telaio è stato prodotto durante l'estate da Innoduler Rail, è stato montato su un InnoWaggon da 30 piedi, completando così la costruzione del 500° carro della famiglia InnoWaggon nello stabilimento triestino.

Il risultato arriva a circa un anno e mezzo dall'avvio del progetto industriale, che ha portato alla progressiva realizzazione di un impianto di 55.000 metri quadrati. La crescita della domanda per i carri e per il carrello InnoBogie, premiato con un riconoscimento all'InnoTrans 2026, sta sostenendo una nuova fase di sviluppo dello stabilimento.

Non vuoi perderti le prossime notizie?

Ricevi direttamente le nuove notizie di Ferrovie.Info.

Telegram

WhatsApp

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

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €101.86
REACH: 7983
CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportatio
VISITE MENSILI: 242703.07
AUTORE: Lorenzo Pallotta
URL: www.ferrovie.info
> 23 novembre 2026 alle ore 9:15
> Versione Online

Una nuova linea robotizzata per aumentare la produzione

Per sostenere l'incremento dei volumi, a Trieste è in fase di messa in servizio una linea dedicata alla saldatura robotizzata, sviluppata facendo leva sulle competenze di Innoduler Rail. L'impianto dispone di 12 cabine e, una volta pienamente operativo, consentirà di produrre fino a 3.000 carrelli InnoBogie all'anno.

L'automazione delle operazioni di saldatura permetterà inoltre di mantenere standard qualitativi elevati e costanti, accompagnando l'espansione della produzione.

InnoBogie per diversi settori e reti ferroviarie europee

Inizialmente adottato sugli InnoWaggon da 80 piedi, il carrello InnoBogie viene oggi utilizzato su tutti i modelli InnoWaggon prodotti a Trieste. Dal 2027 la sua diffusione è prevista anche in Finlandia, Spagna e Portogallo

Il telaio modulare del carrello, compatibile con gli standard UIC, è progettato per adattarsi ai principali scartamenti ferroviari europei. Le applicazioni comprendono il trasporto di container, materiali da costruzione, biomassa, legname e materie prime destinate all'industria siderurgica.

Proprio il settore dell'acciaio rappresenta un mercato importante per questa soluzione: carichi utili più elevati consentono infatti di garantire l'approvvigionamento delle materie prime anche nei periodi in cui il livello dei fiumi limita la capacità del trasporto fluviale.

Nel 2027 prodotti 1.250 carri a Trieste

Le prospettive di crescita riguardano anche la produzione di carri completi. Secondo quanto dichiarato da Peter Wanek-Pusset, proprietario di InnoWay Trieste, nel 2027 il 50% dei nuovi carri sarà destinato all'industria siderurgica, con clienti come voestalpine. Un ulteriore 30% sarà rivolto all'industria del legno, con partner come Wood & Paper e Binderholz , mentre anche il comparto dei materiali da costruzione riceverà nuovi InnoWaggon, rafforzando la collaborazione con Alpacem.

Già dal prossimo anno lo stabilimento dovrebbe impiegare 250 specialisti altamente qualificati per realizzare circa 1.250 InnoWaggon. Il programma di sviluppo comprende inoltre nuovi impianti dedicati alla produzione di sale montate e telai dei carri, con attività di saldatura, sabbiatura e verniciatura.

Questi investimenti, previsti nel corso del 2027, consentiranno di aumentare ulteriormente le attività svolte direttamente a Trieste, rafforzando il ruolo dello stabilimento nella produzione di carri merci e nello sviluppo del sistema modulare di trasporto ferroviario di InnoFreight.

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

PUBBLICAZIONE: Logisticanews.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.09
REACH: 213
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 6487.61
AUTORE: Andrea Lombardo
URL: www.logisticanews.it
> 23 novembre 2026 alle ore 15:14
> Versione Online

Noli container, Mediterraneo in ripresa



Dopo alcune settimane caratterizzate da una sostanziale stabilità, il mercato mondiale del trasporto marittimo containerizzato torna a mostrare segnali divergenti sulle principali direttrici Est-Ovest. La rilevazione del Drewry World Container Index relativa alla settimana conclusa il 19 novembre evidenzia infatti una prosecuzione della fase correttiva sulle rotte transpacifiche, mentre i collegamenti tra Asia, Mediterraneo ed Europa mostrano i primi segnali di rafforzamento in vista della stagione contrattuale del nuovo anno.

Nel complesso, il WCI elaborato da Drewry si è attestato a 4.176 dollari per container da 40 piedi, in calo del 3% rispetto alla settimana precedente. Nonostante la contrazione, l'indice continua tuttavia a mantenersi su livelli particolarmente elevati, risultando ancora superiore del 126% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso . Dietro questo dato medio si nascondono però dinamiche profondamente differenti tra i vari mercati geografici, con implicazioni rilevanti anche per i flussi da e verso i porti italiani.

Leggi anche:

Genova torna a crescere dopo un mese di pausa

L'elemento di maggiore interesse per gli operatori del Mediterraneo è rappresentato dal ritorno alla crescita delle tariffe sulla direttrice Shanghai-Genova . Dopo circa un mese di sostanziale immobilità, i noli spot sono aumentati del 6%, raggiungendo quota 4.436 dollari per FEU, valore che risulta superiore del 91% rispetto a quello registrato un anno fa

Si tratta di un movimento che conferma il graduale miglioramento del sentiment sul mercato Asia-Mediterraneo. Secondo Drewry, tale dinamica è sostenuta sia dagli interventi messi in campo dai vettori per contenere l'offerta, sia dall'atteso incremento della domanda legato alla prossima stagione dei rinnovi contrattuali e all'avvicinarsi del Capodanno cinese. Le compagnie di navigazione stanno

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

infatti continuando a ricorrere ai blank sailing per gestire la capacità disponibile : per la prossima settimana ne sono stati annunciati quattro sulla rotta Asia-Mediterraneo, contro i cinque della settimana appena conclusa.

Parallelamente, numerosi carrier hanno già comunicato l'introduzione di Peak Season Surcharge compresi tra 1.000 e 1.600 dollari per container da 40 piedi con decorrenza da dicembre, un ulteriore segnale della volontà di riportare verso l'alto i livelli tariffari prima dell'avvio dei nuovi contratti annuali.

Leggi anche:

Europa del Nord stabile, ma cresce la congestione

Più contenuta risulta l'evoluzione osservata sulla rotta tra Shanghai e Rotterdam . Le quotazioni sono rimaste sostanzialmente invariate, oscillando poco sopra quota 3.600 dollari per FEU, ma il mercato appare orientato verso un progressivo rafforzamento.

A sostenere questa prospettiva contribuisce soprattutto il deterioramento della situazione operativa nei principali porti del Nord Europa. La congestione in aumento sta infatti rallentando il ritorno dei container vuoti verso l'Asia, riducendo l'efficienza complessiva delle catene logistiche e alimentando il rischio di future tensioni nella disponibilità di equipment. Per gli operatori italiani questo fenomeno rappresenta un elemento da monitorare con particolare attenzione, poiché potrebbe contribuire ad alimentare ulteriori pressioni rialziste sui noli diretti verso il Mediterraneo.

Leggi anche:

Transpacifico ancora in discesa

Diametralmente opposto il quadro che emerge sul fronte transpacifico . Per la settima settimana consecutiva le tariffe hanno registrato nuove flessioni , segnalando un indebolimento della domanda nordamericana dopo i picchi osservati nei mesi precedenti.

I collegamenti tra Shanghai e New York hanno perso un ulteriore 9% , scendendo a 8.194 dollari per FEU, mentre quelli verso Los Angeles hanno registrato una diminuzione del 5%, attestandosi a 7.026 dollari. Si tratta rispettivamente dei livelli più bassi delle ultime quindici e dodici settimane.

Per contrastare il calo dei noli, i vettori hanno intensificato le cancellazioni di partenze programmate. Drewry segnala dieci blank sailing annunciati per la prossima settimana contro i quattro della settimana precedente. Tuttavia, queste misure non sembrano al momento sufficienti a riequilibrare il mercato, tanto che gli analisti prevedono ulteriori ribassi nel breve termine

Segnali positivi dall'Atlantico

In controtendenza si muovono invece le rotte transatlantiche. I noli da Rotterdam a New York sono aumentati del 2% , raggiungendo 3.146 dollari per FEU, mentre quelli nella direzione inversa sono saliti della stessa percentuale a 1.217 dollari. Pur trattandosi di variazioni contenute, esse confermano una maggiore stabilità di questo corridoio rispetto alle altre principali direttrici Est-Ovest.

PUBBLICAZIONE: Logisticanews.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €3.09
REACH: 213
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Busines
VISITE MENSILI: 6487.61
AUTORE: Andrea Lombardo
URL: www.logisticanews.it
> 23 novembre 2026 alle ore 15:14
> Versione Online

Leggi anche:

Le attese per le prossime settimane

Le prospettive delineate da Drewry restano caratterizzate da una marcata differenziazione geografica. Sul fronte Asia-Europa e Asia-Mediterraneo gli analisti ritengono probabile un ulteriore rafforzamento delle tariffe nel corso di dicembre, sostenuto dall'aumento stagionale della domanda, dall'entrata in vigore dei surcharge annunciati dai vettori e dalla preparazione delle spedizioni in vista del Capodanno cinese.

Al contrario, sulle rotte transpacifiche il rallentamento della domanda dovrebbe continuare a esercitare una pressione ribassista sui noli , nonostante le iniziative di riduzione della capacità. A mantenere elevata la volatilità contribuiranno inoltre le persistenti incertezze geopolitiche, la situazione dei transiti marittimi nell'area mediorientale e i problemi di congestione portuale in Europa. Per il Mediterraneo e per i porti italiani, Genova in particolare , il quadro appare dunque orientato verso una fase di moderato rafforzamento tariffario, in un contesto globale che continua però a presentare forti elementi di instabilità e differenze sempre più marcate tra le principali rotte del commercio mondiale.

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

PUBBLICAZIONE: shippingitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €46.81
REACH: 5869
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 178433.94
AUTORE:
URL: www.shippingitaly.it
> 23 novembre 2026 alle ore 11:10
> Versione Online

Corigliano Calabro

Corigliano Rossano chiede un’autostrada del mare con l’Adriatico La proposta è arrivata dalla calabrese Spezzano Trasporti & Logistica in occasione della celebrazione per i 35 anni del collegamento… Baker Hughes rinuncia a insediarsi nel porto di Corigliano Calabro Tempi troppo lunghi e l'opposizione dell'amministrazione comunale locale hanno fatto saltare un progetto da 60 milioni di euro a filo… Baker Hughes Calabria concessione Corigliano Calabro progetto project cargo ritiro 4 Il Comune di Corigliano annuncia un ricorso contro l’insediamento in porto di Baker Hughes Il sindaco chiede che l’impianto sia collocato nel retroporto, o che occupi meno spazio in banchina di quello previsto Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Baker Hughes Corigliano Calabro Zes 2 Con l’arrivo di Baker Hughes il Comune di Corigliano ora pretende il Piano Regolatore Portuale L'amministrazione in una nota si rivolge alla port authority chiedendo di vincolare tutte le altre banchine (la 1, parte della… Corigliano Calabro Corigliano Rossano Piano regolatore portuale 3 Firmata la concessione, Baker Hughes sbarca in banchina a Corigliano Calabro Verranno prodotti in porto moduli industriali plug and play, ricevendo componenti e spedendo gli enormi manufatti finiti via mare Baker Hghes Calabria Corigliano Calabro Nuovo Pignone porto 2 “Baker Hughes non altererà l’appetibilità crocieristica di Corigliano” Incontro con la cittadinanza del presidente dell'Adsp calabrese Agostinelli per rassicurare sull'impatto del progetto di Nuovo Pignone sullo scalo ionico AdSP Gioia Tauro Baker Hughes Corigliano Calabro 2 Baker Hughes sbarca nel porto di Corigliano Calabro con un maxi investimento In calabria atteso un notevole indotto anche nel settore logistico grazie alla produzione a 'bordo banchina' Baker Hughes Corigliano Calabro project cargo 3 E’ nata l’AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio: Agostinelli nominato presidente L’ammiraglio Andrea Agostinelli è il presidente dell’Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. E’ stato appena nominato… Andrea Agostinelli Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Corigliano Calabro Crotone Gioia Tauro porti di taureana di Palmi Vibo marina 0 Iscriviti alla newsletter Iscriviti Dichiaro di aver letto e compreso l'informativa sulla privacy e di dare il mio consenso alla ricezione di promozioni commerciali ed informative. Vedi POLITICA SULLA PRIVACY.

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

PUBBLICAZIONE: shippingitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €14.47
REACH: 5869
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 178433.94
AUTORE:
URL: www.shippingitaly.it
> 23 novembre 2026 alle ore 9:45
> Versione Online

Nuova Co.Ed.Mar.

Nuova Co.Ed.Mar, in vendita uno dei principali asset portuali di Val da Rio Il complesso comprende oltre 37mila mq di superfici, edifici industriali e approdi per 257 metri nel porto di Chioggia Fermata la nave che trasporta gli scarti di marmo per il ribaltamento a mare del cantiere di Sestri Detenuta dalla Guardia Costiera di Genova per 12 deficienze (di cui 7 particolarmente gravi) la Guang Rong armata e gestita… Chioggia Guang Rong Guardia Costiera Nuova Co.Ed.Mar. Port State Control 2 Iscriviti alla newsletter Iscriviti Dichiaro di aver letto e compreso l'informativa sulla privacy e di dare il mio consenso alla ricezione di promozioni commerciali ed informative. Vedi POLITICA SULLA PRIVACY.

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

PUBBLICAZIONE: shipmag.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €13.24
REACH: 1631
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 49602.38
AUTORE:
URL: www.shipmag.it
> 23 novembre 2026 alle ore 8:26
> Versione Online

Trasporto container: le compagnie rivedono al rialzo le stime per il 2026 dopo un terzo trimestre in crescita



Nonostante i margini operativi vicini al 30%, la flessione recente dei noli spinge già i vettori a reintrodurre i blank sailings per difendere le tariffe

Pechino – I solidi risultati finanziari registrati nel terzo trimestre del 2026 hanno spinto i principali carrier globali a rivedere sensibilmente al rialzo le proprie guidance per l'intero esercizio. Una dinamica che conferma una tenuta della domanda e della redditività superiore alle aspettative iniziali, sebbene il raffreddamento delle tariffe spot nelle ultime settimane stia già inducendo gli operatori a correre ai ripari con nuove cancellazioni di viaggi (blank sailings) per sostenere i livelli dei noli. Secondo quanto evidenziato dall'analista marittimo Lars Jensen , la sequenza di revisioni al rialzo dimostra come nessuno tra i principali operatori avesse realmente previsto la resilienza dimostrata dal mercato nel corso del 2026. Nel dettaglio, Maersk ha incrementato le previsioni di Ebitda annuo portandole in una forchetta compresa tra 14 e 14,5 miliardi di dollari , in netto aumento rispetto ai 10-12,5 miliardi stimati in precedenza, con la sola divisione Ocean che ha messo a segno un margine Ebitda del 29,4% Hapag-Lloyd ha messo a punto la sua terza revisione al rialzo dell'anno, fissando il nuovo obiettivo di Ebitda tra 4,6 e 5 miliardi di dollari , un balzo considerevole rispetto alla forchetta di 1,1-3,1 miliardi comunicata lo scorso marzo.

One (Ocean Network Express) ha rivisto al rialzo le proprie attese da 3,6 a 4,7 miliardi di dollari , registrando un margine Ebitda del 31,7% , mentre Cma Cgm s i conferma al vertice della redditività operativa tra i grandi liner, toccando un margine Ebitda del 32,4% Cosco Shipping (inclusa la controllata Oocl) mantiene a sua volta performance di primo piano, chiudendo il trimestre con un margine Ebit del 28,8% . Se i bilanci dei primi nove mesi fotografano un settore in piena salute, l'attenzione degli operatori è ora rivolta all'evoluzione del mercato nell'ultima parte dell'anno: il progressivo calo dei noli spot osservato nelle ultime settimane rappresenta infatti un campanello d'allarme e, per evitare un'erosione dei margini accumulati, le compagnie sono tornate a gestire attivamente l'offerta di stiva attraverso i blank sailings , puntando a riequilibrare capacità e domanda sulle principali rotte est-ovest.

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

PUBBLICAZIONE: Informazionimarittime.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 10537.31
AVE: €3.36
AUTORE:
REACH: 346
URL: www.informazionimarittime.com
> 23 novembre 2026 alle ore 12:00
> Versione Online

Un milione al giorno per noleggiare una superpetroliera: i dati di Assagenti

Il mercato dei trasporti marittimi è stato analizzato a Genova nell'ambito del forum Best sulla Blue economy Per comprendere l'attuale realtà dei noli marittimi, sono sufficienti due numeri. Il primo: un milione di dollari; a tanto ammonta (anche se negli ultimi giorni si è registrato un leggero calo) il "canone" di noleggio giornaliero di una VLCC, una superpetroliera che trasporti greggio; il secondo dato è: +126%. È l'incremento medio, anno su anno fra 2025 e 2026, dei noli per il trasporto container nel mondo, con punte del 223% sulla rotta fra Shanghai e Los Angeles e incrementi del 91% dalla Cina a Genova, con un ribasso al +59% dalla Cina a Rotterdam.

Questi sono solo alcuni fra i dati più significativi sull'andamento del mercato dei trasporti marittimi emersi nel corso di un convegno organizzato all'interno del forum Best sulla Blue economy, dall' Associazione Agenti Marittimi di Genova , in collaborazione con il Gruppo Giovani

"Numeri che testimoniano di una vera e propria età dell'oro per il trasporto marittimo, alle prese con le crisi geopolitiche che hanno colpito aree nevralgiche per l'interscambio commerciale via mare, per il trasporto di materie prime e per quello di energia. Con la guerra Russia-Ucraina e con la reazione a catena innescata in Medio Oriente dal 7 di ottobre del 2023, il mondo dello shipping – sottolinea il presidente Gianluca Croce - 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. Le conseguenze in termini di costo del trasporto stesso, per altro colpito anche da misure suicide attuate dall'Unione europea (come la tassa sulle emissioni ETS) non hanno precedenti di questa magnitudo".

E non è un caso che, parallelamente, abbia raggiunto livelli record l'attività cantieristica (a prevalenza cinese), per la costruzione di nuove navi, con un order book che ha superato ampiamente i livelli pre crisi del 2006, in particolare nel settore delle navi portacontainer (con un'opzione di incremento di oltre il 30% nell'offerta di trasporto), ma anche delle navi bulk carrier e in settori ad alta specializzazione come quello delle navi per il trasporto di auto nuove. "Quanto questi trend, incremento dei noli e crescita dell'order book cantieristico, potranno proseguire di pari passo – conclude Gian Enzo Duci che ha moderato il convegno di Genova, quale economista e past president di Assagenti – è impossibile da prevedere: lo shipping ha dinamiche del tutto particolari e anche rischi, e opportunità, per certi aspetti unici, incluso l'incubo overcapacity della flotta mondiale".

Condividi

Articoli correlati

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

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.77
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 23 novembre 2026 alle ore 11:59
> Versione Online

Stoneweg rileva ‘in sconto' il nuovo immobile dell'interporto di Verona locato a Stora Enso



Situato dentro l'interporto e dotato di doppio raccordo, l'immobile è stato acquisito per 61 milioni di euro (su una valutazione iniziale di 65,7 milioni) di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY

23 Novembre 2026

Stoneweg Europe Stapled Trust (Sert), fondo immobiliare quotato sulla Borsa di Singapore, ha perfezionato l'acquisizione di una nuovissima struttura logistica situata all'interno dell'interporto Quadrante Europa, nella quale lo scorso mese di ottobre si è insediata Stora Enso che l'ha locata interamente. Quotata sui listini Nasdaq Helsinki e Nasdaq Stoccolma, questa opera come fornitore globale di soluzioni rinnovabili nel campo degli imballaggi, dei biomateriali e dell'edilizia sostenibile.

L'acquisizione, di tipo off market, è stata conclusa “grazie alla nostra consolidata relazione con Figura 11, uno dei principali sviluppatori logistici in Italia” ha evidenziato Stoneweg.

L'operazione – di tipo off market e chiusa “grazie alla consolidata relazione” con Figura 11 Srl – è stata conclusa per un corrispettivo di 61 milioni di euro su una valutazione indipendente di 65,7 milioni di euro risalente al mese di settembre. Il costo totale dell'operazione, ha precisato Stoneweg Europe Stapled Trust, è stimato in circa 63,1 milioni di euro comprensivo anche della commissione di acquisizione dovuta al gestore, delle imposte di registro italiane e delle spese professionali e accessorie connesse all'operazione.

Nel dettaglio, l'immobile in questione, di nuova costruzione, presenta una superficie locabile di circa 43.500 metri quadrati, nonché un'altezza utile sotto trave di circa 12 metri, 43 baie di carico, portata

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

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €2.77
REACH: 245
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government
VISITE MENSILI: 7472.90
AUTORE:
URL: www.supplychainitaly.it
> 23 novembre 2026 alle ore 11:59
> Versione Online

del pavimento di 9 tonnellate/mq, impianti sprinkler conformi agli standard Nfpa e illuminazione a Led.

Caratteristica chiave dell'impianto, che mira alla certificazione Leed Platinum, è però soprattutto la presenza al suo interno di due binari ferroviari, che consentono operazioni di carico ferroviario al coperto e a raso supportando la logistica intermodale dell'azienda.

Stora Enso, che nell'ambito del processo di valutazione è stata classificata da Savills come “un conduttore a basso rischio con solide caratteristiche di affidabilità creditizia”, vi è presente sulla base di un contratto di locazione di 15 anni, con opzione di recesso reciproca dopo il nono anno e indicizzazione annuale del canone legata al 100% dell'indice Istat dei prezzi al consumo.

La locazione, aggiunge Stoneweg, genera un rendimento iniziale netto (net initial yield) “interessante ed efficiente sotto il profilo fiscale, di circa il 6,0%, superiore agli attuali rendimenti prime della logistica italiana compresi tra il 5,3% e il 5,5%, con un tasso di occupazione del 100% e una visibilità a lungo termine sui ricavi e sui flussi di cassa”.

Simon Garing, Ceo di Stoneweg Ereit Management Pte. Ltd, che opera come gestore di Stoneweg Europe Stapled Trust, ha spiegato così l'iniziativa:

“Stiamo orientando attivamente il capitale verso asset logistici e light industrial per aumentare l'esposizione di Sert al settore”. A seguito dell'operazione, questa aumenterà dal 62,8% al 63,8%, in linea con l'obiettivo di arrivare a una presenza dell'80% entro il 2028 nel comparto di logistica, light industrial e data centre.

Con l'acquisizione, passerà inoltre dal 16,8% al 19,0% la quota dell'Italia nel portafoglio della società.

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
> 23 novembre 2026 alle ore 17:18
> Versione Online

Notizie dal trasporto e dalla logistica – 23 novembre 2026



Daimler Truck amplia la ricarica camion

Daimler Truck ha annunciato il 23 novembre 2026 un nuovo ampliamento di TruckCharge Network, la rete che consente agli autotrasportatori di ricaricare i camion elettrici anche al di fuori dei propri depositi. Avviata con i primi clienti pilota alla fine del 2025, la rete è ora disponibile in 21 Paesi europei e comprende infrastrutture presso aziende di trasporto, concessionarie e stabilimenti Daimler Truck. Da agosto 2026 è integrata anche Milence, joint venture costituita nel 2022 da Daimler Truck, Traton e Volvo Group, che mette a disposizione circa 300 punti di ricarica rapida pubblici per veicoli industriali, accessibili senza costi aggiuntivi di roaming. Il sistema prevede anche la ricarica semipubblica, che permette alle aziende dotate di infrastrutture proprie di rendere disponibile ad altre flotte la capacità inutilizzata, stabilendo orari, condizioni e modalità di accesso. Attraverso il portale TruckCharge Connect gli autotrasportatori possono individuare i punti di ricarica lungo i percorsi e richiederne l'utilizzo, mentre i gestori controllano disponibilità e accessi. Daimler Truck punta a portare la rete a oltre 3.000 punti di ricarica in Europa entro il 2030, anche attraverso nuovi accordi con operatori delle infrastrutture pubbliche.

Svizzera assegna ricarica veloce camion

L'Ufficio Federale delle Strade svizzero (Ustra) ha assegnato il 23 novembre 2026 a tre operatori la realizzazione di una rete di ricarica veloce per autocarri elettrici lungo le strade nazionali. Il progetto comprende una trentina di siti distribuiti tra aree di sosta e centri di controllo del traffico pesante, suddivisi in tre lotti. Il primo è stato aggiudicato a Fastned Switzerland, il secondo alla francese Obornes e il terzo all'olandese Milence. Al bando, pubblicato nel gennaio 2026, hanno partecipato undici imprese con offerte valide, valutate principalmente in base alla qualità costruttiva e all'efficienza energetica degli impianti. Le tre società aggiudicatarie avranno due anni per progettare le infrastrutture e presentare le richieste di autorizzazione edilizia. Dovranno inoltre finanziare, costruire e gestire direttamente le stazioni di ricarica. L'Ustra realizzerà gli allacciamenti alla rete elettrica, comprese le cabine di trasformazione, recuperando i costi attraverso i canoni annuali versati dai gestori. Le prime stazioni dovrebbero entrare in funzione nel 2030, mentre entro il 2035 è

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

prevista la disponibilità di 82 punti di ricarica per veicoli pesanti. L'iniziativa rientra nella strategia svizzera di decarbonizzazione del trasporto stradale e nella tabella di marcia nazionale per la mobilità elettrica, i cui obiettivi sono stati estesi al 2030.

O fficina Man a Genova Bolzaneto

Interservice, società di Maurelli Group specializzata nell'assistenza ai veicoli industriali, ha inaugurato il 21 novembre 2026 un'officina autorizzata Man Truck & Bus a Genova Bolzaneto, nei pressi dell'uscita autostradale. È la prima sede della società in Liguria. La struttura dispone di 2.000 metri quadrati coperti, distribuiti su due livelli: il piano terra è destinato alla manutenzione di camion e autobus, mentre quello superiore è riservato ai furgoni. Attualmente impiega 11 persone, con l'obiettivo di portare l'organico a 16 addetti. L'apertura rafforza la collaborazione tra Interservice e Man, avviata nel 2013 a Trento, e rientra nel programma di espansione della rete di assistenza di Maurelli Group, sviluppata attraverso Interservice e Area Truck, quest'ultima attiva nel Centro-Sud Italia.

Venduto lo scalo ferroviario merci di Lecce-Surbo

Il 19 novembre 2026 FS Sistemi Urbani, società immobiliare del Gruppo FS, ha perfezionato la vendita dello scalo ferroviario merci di Lecce-Surbo alla società Terminal Surbo per 1,35 milioni di euro. L'operazione conclude la procedura avviata a luglio e aggiudicata il 16 settembre. L'acquirente è una società di scopo partecipata in maggioranza da Fhp Intermodal. Il compendio si estende su circa 85mila metri quadrati nell'area industriale di Surbo, vicino a Lecce, ed è inattivo dal 2009. Per riattivarlo saranno necessari interventi di ripristino dei binari, dei piazzali e dei collegamenti con la rete ferroviaria. Il progetto punta a sviluppare il trasporto intermodale nel Salento, riducendo il traffico pesante sulla rete stradale tra Lecce e Bari. Non è stata ancora comunicata una data per la ripresa dei treni merci, né sono stati resi noti il programma degli investimenti e i futuri servizi ferroviari. Il ritorno all'operatività potrebbe avvenire nel 2027, ma al momento non esiste un calendario ufficiale.

© 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: trasportale.it
PAESE: ITA
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
TIPOLOGIA: Web
VISITE MENSILI: 2930.46
AVE: €1.39
AUTORE:
REACH: 96
URL: trasportale.it
> 24 novembre 2026 alle ore 6:07
> Versione Online

E-commerce dalla Cina, 5€ di oneri su un pacco da 8,82: la logistica cambia modello



Dazi e nuovi contributi europei mettono sotto pressione le spedizioni dirette dai Paesi asiatici. Temu e Shein riorganizzano le reti distributive puntando sui magazzini europei, mentre il Black Friday del 27 novembre rappresenta un primo banco di prova per la tenuta dei costi di consegna e dei resi. Un pacco da 8,82 euro che, tra dazi e contributi di gestione, può arrivare a sostenere cinque euro di oneri aggiuntivi. È uno dei nodi che il commercio elettronico internazionale deve affrontare nel 2026, dopo l'intervento dell'Unione europea sulle importazioni di modico valore. Una questione che riguarda direttamente le piattaforme asiatiche, ma che coinvolge l'intera filiera della logistica, chiamata a rivedere organizzazione dei flussi, gestione delle scorte e modelli distributivi in vista del Black Friday del 27 novembre e delle successive settimane di acquisti natalizi.

A evidenziare le implicazioni economiche del cambiamento è Federico Pozzi Chiesa, AD di Italmondo e fondatore di Supernova Hub, autore dell'analisi da cui emergono i dati sui flussi di importazione. «Dietro ogni click da 8,82 euro c'è la stessa catena che c'è dietro un click da 882 euro: produzione, consolidamento, trasporto internazionale, dogana, magazzino, preparazione dell'ordine, consegna e resi». Una struttura di costi che rende particolarmente delicato l'equilibrio economico delle spedizioni di basso valore, soprattutto quando aumentano gli oneri legati all'importazione.

I numeri aiutano a comprendere la dimensione del fenomeno. Secondo la Commissione europea, nel 2025 sono entrati nell'Unione circa 5,9 miliardi di articoli di basso valore, pari a oltre il 97% degli oggetti importati, ma ad appena il 2,1% del valore complessivo delle merci. Nel primo semestre dello stesso anno, il valore medio delle spedizioni considerate nell'analisi si attestava a 8,82 euro. Oltre il 90% dei pacchi proveniva dalla Cina.

Il dato evidenzia una caratteristica del modello di fast e-commerce sviluppato negli ultimi anni da piattaforme come Temu e Shein: una quantità molto elevata di spedizioni, con un valore unitario contenuto e una distribuzione diretta dal Paese di produzione al consumatore europeo.

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

PUBBLICAZIONE: trasportale.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.39
REACH: 96
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 2930.46
AUTORE:
URL: trasportale.it
> 24 novembre 2026 alle ore 6:07
> Versione Online

Un sistema che ha permesso di comprimere i prezzi e accelerare la diffusione degli acquisti online, ma che oggi deve confrontarsi con un quadro normativo e logistico diverso.

Dazi e contributi: cambia il costo delle spedizioni Per anni le spedizioni di valore inferiore a 150 euro hanno beneficiato dell'esenzione dai dazi doganali, introdotta nel 2008. Una soglia che, con l'espansione dell'e-commerce transfrontaliero, ha assunto un peso crescente nelle strategie distributive delle piattaforme extraeuropee.

Dal 1° luglio 2026 è entrato in vigore un dazio forfettario temporaneo di 3 euro per le spedizioni interessate, con validità prevista fino al 1° luglio 2028. Dal 1° novembre si è aggiunto un contributo di gestione di 2 euro. Il risultato potenziale è un aggravio complessivo di cinque euro, con un impatto particolarmente significativo sui prodotti di fascia bassa.

Il calcolo, tuttavia, richiede una precisazione: gli oneri non si applicano necessariamente a ogni singolo articolo, ma sono determinati in base alle voci doganali presenti nella spedizione. Prodotti appartenenti alla stessa categoria tariffaria possono quindi essere conteggiati come un'unica voce, mentre articoli con classificazioni differenti generano oneri distinti.

L'esempio è significativo: un pacco contenente cinque magliette della stessa categoria può comportare un solo addebito per voce, mentre una spedizione con una maglietta e un orologio può generare due addebiti.

Su un prodotto del valore medio di 8,82 euro, cinque euro di oneri rappresentano un incremento potenziale di circa il 57%. L'incidenza cresce ulteriormente quando il prezzo unitario scende a pochi euro. A questo si aggiunge il tema dei resi: il contributo di gestione di 2 euro non è rimborsabile, trasformandosi in un costo anche quando il prodotto viene restituito.

La nuova disciplina interessa le importazioni da tutti i Paesi extra UE, ma il peso della Cina nel traffico di piccoli pacchi rende le piattaforme asiatiche particolarmente esposte.

Le prime conseguenze sui flussi commerciali I primi dati disponibili mostrano già un cambiamento. In Italia, nei mesi di luglio e agosto 2026, le importazioni di pacchi di modico valore sono diminuite del 39% rispetto al periodo maggio-giugno. Secondo quanto dichiarato dal direttore dell'Agenzia delle Dogane, Roberto Alesse, al Sole 24 Ore, il gettito ha raggiunto 83 milioni di euro, con una tassazione media di 8,66 euro per spedizione.

Il valore medio delle merci, pari a circa 29 euro secondo i dati dell'Agenzia, sarebbe rimasto sostanzialmente stabile. La contrazione riguarda quindi soprattutto il numero delle spedizioni.

Per gli operatori del settore il dato rappresenta un primo indicatore degli effetti delle nuove regole sui flussi di importazione. Ma la risposta delle piattaforme non si limita a un possibile aumento dei prezzi o a una riduzione dei volumi: il cambiamento più rilevante riguarda l'organizzazione della distribuzione.

Temu e Shein puntano sui magazzini europei Il modello originario di Temu e Shein si basava in larga misura sulla spedizione diretta dalla Cina al consumatore finale. Un sistema che permetteva di limitare la presenza di scorte nei mercati di destinazione, ma che risulta meno conveniente quando ogni spedizione deve sostenere nuovi oneri doganali e amministrativi.

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

La risposta è una maggiore concentrazione delle importazioni e il ricorso a magazzini situati all'interno dell'Unione europea. Shein ha ampliato il proprio polo logistico di Breslavia, in Polonia, incrementando la movimentazione di merci importate in quantità maggiori e successivamente distribuite ai clienti europei.

Anche Amazon opera prevalentemente attraverso una rete di strutture comunitarie: secondo i dati citati nell'analisi, il 97% delle sue spedizioni nell'Unione europea parte da magazzini situati nell'area comunitaria.

Il vantaggio del modello è legato alla possibilità di concentrare le importazioni, gestire le procedure doganali sui flussi di merce e avvicinare le scorte al consumatore finale. Ma questa organizzazione comporta costi differenti: capitale immobilizzato, gestione degli inventari, previsione della domanda e rischio di invenduto.

Il magazzino europeo non è quindi una soluzione priva di costi, ma una scelta strategica che richiede una pianificazione più articolata. La competitività non dipende più soltanto dal prezzo di acquisto del prodotto o dal costo del trasporto internazionale, ma dalla capacità di ottimizzare l'intera catena distributiva.

Secondo Pozzi Chiesa, il cambiamento non riguarda soltanto la fiscalità, ma investe direttamente l'organizzazione delle reti distributive. «Un magazzino europeo significa capitale immobilizzato, scorte, previsione della domanda e rischio di invenduto».

La scelta di concentrare le merci nei Paesi di destinazione consente di razionalizzare le spedizioni e avvicinare i prodotti ai consumatori, ma richiede investimenti e una gestione più accurata delle giacenze.

Automazione e intelligenza artificiale nella gestione dei flussi La pressione sui margini rende sempre più rilevante l'efficienza delle operazioni logistiche. Per gestire grandi volumi senza un incremento proporzionale dei costi, i principali operatori stanno investendo in automazione, robotica e intelligenza artificiale.

Amazon utilizza modelli predittivi per pianificare il posizionamento delle merci nei magazzini in funzione della domanda territoriale. L'azienda ha dichiarato un miglioramento del 20% nella precisione delle previsioni regionali. Sul fronte della movimentazione, il sistema DeepFleet coordina oltre un milione di robot e punta a migliorare del 10% l'efficienza degli spostamenti all'interno dei centri logistici.

Anche Shein ha introdotto sistemi di prelievo robotizzato e smistamento automatico nel polo polacco di Breslavia, con l'obiettivo di aumentare la capacità operativa della struttura.

L'intelligenza artificiale trova applicazione anche nella gestione delle attività quotidiane. DHL Supply Chain sta sviluppando sistemi basati su agenti IA per automatizzare operazioni come la pianificazione degli appuntamenti, le comunicazioni con gli autisti e il coordinamento delle attività di magazzino.

La direzione è quella di una logistica sempre più integrata, nella quale la gestione dei dati e la capacità di prevedere i flussi diventano elementi determinanti per contenere i costi.

PUBBLICAZIONE: trasportale.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €1.39
REACH: 96
CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shippin
VISITE MENSILI: 2930.46
AUTORE:
URL: trasportale.it
> 24 novembre 2026 alle ore 6:07
> Versione Online

Black Friday e Natale: la prova per la filiera Il Black Friday del 27 novembre rappresenta il primo appuntamento di particolare rilievo dopo l'entrata in vigore delle nuove disposizioni. La successiva stagione natalizia metterà ulteriormente alla prova la capacità degli operatori di gestire picchi di domanda, disponibilità delle scorte e tempi di consegna.

Per le piattaforme che hanno costruito la propria crescita sulla vendita di articoli a basso prezzo, la questione è soprattutto economica: occorre verificare quanto dei nuovi costi possa essere assorbito dalla filiera e quanto, invece, finisca per incidere sui prezzi finali o sui margini.

Per gli operatori logistici, invece, il cambiamento apre una fase nella quale il servizio non può più essere valutato soltanto sulla base del numero di pacchi movimentati. Diventano centrali la progettazione delle reti distributive, il posizionamento delle scorte, il consolidamento delle spedizioni e la gestione dei flussi di ritorno.

La logistica assume così un ruolo sempre più strategico nelle scelte commerciali delle piattaforme e dei venditori. La sfida non è soltanto movimentare un numero crescente di spedizioni, ma individuare il modello distributivo in grado di sostenere economicamente ogni fase del processo, dall'importazione alla consegna, fino all'eventuale reso.

In un mercato nel quale il valore medio degli articoli importati è sempre più contenuto, la crescita dei volumi non è necessariamente sinonimo di maggiore redditività. Ed è proprio questo il conto che l'e-commerce internazionale è chiamato a fare nel nuovo scenario europeo.

La trasformazione in corso, secondo l'analisi di Pozzi Chiesa, impone anche un ripensamento del ruolo degli operatori logistici, che sono chiamati a intervenire già nella progettazione delle reti e nella gestione dei flussi. «Il numero delle spedizioni non basta più a misurare la qualità della crescita», osserva. «La vera sfida non sarà movimentare sempre più pacchi, ma fare in modo che ogni euro investito nella distribuzione produca un risultato economico maggiore per l'intera filiera».

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
> 23 novembre 2026 alle ore 14:37
> Versione Online

Calabria: 17 milioni per realizzare 38 nodi intermodali. Pubblicato l’avviso per i Comuni

(FERPRESS) – Catanzaro, 23 NOV – Diciassette milioni di euro per migliorare l’intermodalità e per potenziare le infrastrutture a servizio del trasporto pubblico locale in Calabria. E’ quanto prevede l’avviso pubblicato dal Dipartimento Agricoltura, areee interne e politiche di connessione territoriale che mette a disposizione le risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) 2021-2027.

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: vietrasportiweb.com
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €0.29
REACH: 37
CATEGORIA DEL SITO WEB:
VISITE MENSILI: 1133.14
AUTORE:
URL: www.vietrasportiweb.it
> 23 novembre 2026 alle ore 9:57
> Versione Online

Nuovi consumatori, nuove logistiche

Il convegno di Assologistica a Milano

Si terrà venerdì 27 novembre 2026 a Milano, nella cornice di Palazzo Castiglioni (Corso Venezia 47), l'evento intitolato "Nuovi consumatori: nuove logistiche. L'evoluzione della propensione al consumo e le sue implicazioni organizzative"

Una mattinata di confronto per analizzare come il cambiamento delle abitudini di acquisto stia ridisegnando l'intera filiera distributiva.

I lavori prenderanno il via alle ore 9:30 con i saluti istituzionali di Jean-Francois Daher e Paolo Guid i, rispettivamente Segretario Generale e Presidente di Assologistica. Subito dopo, Concetta Rondinelli, economista senior presso il Dipartimento di Economia e Statistica della Banca d'Italia, aprirà il dibattito tracciando una fotografia su come stanno cambiando i consumi degli italiani, tra trasformazioni demografiche, evoluzioni sociali e nuove tendenze nella domanda di beni e servizi.

La mattinata proseguirà con due tavole rotonde moderate da Paolo Bricco, giornalista de Il Sole 24 Ore . Il primo panel, dedicato al passaggio dai nuovi consumatori alle nuove logistiche, approfondirà l'impatto delle moderne abitudini d'acquisto sul commercio, sull'e-commerce, sulle reti distributive e sull'organizzazione urbana.

A confrontarsi sul palco saranno Stefano Piovan (Demand to Delivery Director Italy di Haier), Luigi Rodolfo La Vista (Chief Services and Operations Officer di Unieuro), Paolo Vadalà (Supply Chain di Conad Nord Ovest), Daniele Grassi (Vicepresident di Samsung Electronics Italia) e Paolo Guidi (Presidente di Assologistica)

Nel secondo panel l'attenzione si sposterà sulle nuove sfide per la logistica italiana, analizzando il ruolo strategico di infrastrutture, energia, sicurezza e reti per rispondere a una domanda sempre più dinamica. Ne discuteranno Marco Cianfanelli (CEO di Green Transit), Andrea Giuricin (Docente di Economia dei Trasporti all'Università di Milano-Bicocca), Salvo Castiglia (General Manager di Kriptia) e Paolo Dallanoce (Head of Cargo Management di SEA).

A seguire si terrà l'attesa cerimonia di premiazione de "Il Logistico dell'Anno 2026" , durante la quale verranno assegnati i riconoscimenti alle imprese, ai manager e ai progetti che si sono distinti per innovazione, sostenibilità, efficienza e contributo allo sviluppo del comparto. La chiusura dei lavori è prevista per le ore 13:00 con i saluti finali del Presidente Paolo Guidi.

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

PUBBLICAZIONE: Ansa.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €25176.67
REACH: 1929247
CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media
VISITE MENSILI: 58649115.18
AUTORE: Agenzia ANSA
URL: www.ansa.it
> 23 novembre 2026 alle ore 13:00
> Versione Online

'Quali lavori ci sono davvero nella Blue economy ad Ancona?' Incontro al Cobianchi



"Next Job - Blue Economy ad Ancona: quali lavori ci sono davvero?".

E' il titolo di un appuntamento promosso nell'ambito del servizio Informagiovani del Comune di Ancona, che si svolgerà domani, martedì 24 novembre dalle 17 alle 19 nella Sala Studio Cobianchi di Piazza Roma.

Un incontro gratuito che mette in relazione le scelte di chi si prepara a entrare nel mondo del lavoro con le esigenze delle aziende della cantieristica, dello shipping, della logistica portuale e dell'innovazione applicata al mare.

"Workshop, testimonianze e colloqui di lavoro: un'attività concreta nel percorso dell'Informagiovani del Comune di Ancona nell'accreditamento a Agenzia per il lavoro no profit. - sottolinea Marco Battino, assessore all'Università e alle Politiche Giovanili - L'obiettivo rimane offrire l'opportunità ai giovani aiutandoli a trovare lavoro e dare la possibilità di costruire il futuro nella nostra città, evitando che siano costretti ad andare altrove".

Il viaggio di una nave comincia molto prima del varo e continua oltre l'approdo. Attraversa progettazione e costruzione, servizi marittimi e logistica, tecnologie per conoscere e proteggere l'ambiente marino. Lungo questo percorso prende forma una parte dell'economia di Ancona: un insieme di imprese e professionalità che "Next Job" porta al confronto con i giovani, per rendere più riconoscibili i lavori del mare e le strade per accedervi, in vari ambiti tra quelli delle reti sottomarine, dell'elettrificazione dei porti e delle energie rinnovabili.

Ad Ancona, Next Job traduce questo scenario in un confronto con chi opera nelle filiere del territorio. Attorno alle navi, competenze industriali, organizzazione dei trasporti e conoscenze tecniche concorrono a far funzionare attività diverse ma collegate. Comprendere questo sistema significa anche capire quali professionalità richiede, come si costruiscono e dove possono trovare spazio.

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

Il percorso seguirà tre prospettive. Si inizia con l'intervento di Virginia De Carlo, Marketing Director di Palumbo Superyachts / Isa Yachts, che con "Dal progetto al varo - Cantieristica e nautica" porterà il punto di vista di un'impresa della costruzione navale e della nautica. Dalla produzione si passerà alla circolazione di merci e persone con il secondo tema "Porto in movimento - Shipping, logistica e trasporto marittimo", che darà voce a Gianlorenzo Lozzi, di Fmg Frittelli Maritime Group e Adria Ferries, e a Fabrizio Marilli, Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

Il terzo argomento consisterà in "Sotto la superficie - Innovazione, tecnologia e ambiente marino". A raccontarlo saranno Giacomo Fiara, Ingegnere elettronico e Project Manager di ANcybernetics, e Filippo Ugolini, Responsabile Tecnico e Green Manager di Garbage Group. A guidare il dialogo sarà Gabriele Costantini, direttore responsabile di Adriaeco - Adriatic Economy Observer, giornalista, comunicatore da anni attivo sui temi della Blue Economy e dell'economia marittima.

Accanto alle testimonianze delle imprese, Next Job porterà un elemento concreto di orientamento al mercato: la presenza di Agenzie per il Lavoro con ricerche attive. I giovani potranno così conoscere i profili richiesti e le opportunità professionali disponibili, collegando il racconto delle filiere alle possibilità di ingresso. Il percorso si concluderà con "Rotta inversa": la parola passerà ai ragazzi, che potranno rivolgere direttamente domande a imprese e professionisti presenti. Percorsi di studio, competenze, selezioni e prospettive di crescita diventeranno materia di confronto, per capire come muovere i primi passi in un'economia che ad Ancona prende forma ogni giorno tra cantieri, porto e mare.

La partecipazione è gratuita, previa iscrizione. Iscrizioni Per partecipare a 'NEXT JOB - Blue Economy ad Ancona: quali lavori ci sono davvero?' è possibile registrarsi al link: form.gaterei.it/f/nextjobancona

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

PUBBLICAZIONE: Italiaoggi.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €356.18
REACH: 29595
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 899690.98
AUTORE: Giampiero Di Santo
URL: www.italiaoggi.it
> 23 novembre 2026 alle ore 19:33
> Versione Online

Dal degrado alla logistica avanzata, nasce nelle Ex officine Romanazzi il nuovo polo dei trasporti romano



Lo sviluppo del'opera, realizzata su una superficie di circa 10 mila metri quadrati tra Tiburtino e San Basilio è stato affidata dal general contractor Gse Italia a Prologis, con un fatturato globale di oltre 8,4 miliardi nel 2026 Aggiungi ItaliaOggi alle tue fonti preferite su Google per non perderti i nostri contenuti

Un nuovo polo logistico a Roma, nell'area delle ex Officine Romanazzi, a Tor Cervara, via Tiburtina. A realizzare l'opera, su una superficie di circa 10 mila metri quadrati , è stato il general contractor Gse Italia, che ha affidato il compito di sviluppare la struttura, ora interamente affittata a InPost (armadietti automatici locker per l'e commerce) e a Cati spa (distribuzione di ricambi per il settore automotive) a Prologis, colosso immobiliare specializzato nella logistica con un fatturato globale di 7,93 miliardi di euro nell'esercizio 2025 e di oltre 8,4 miliardi nel 2026.

Ottenuta la certificazione Leed Gold

L'edificio ha ottenuto la certificazione internazionale Leed Gold (Leadership in Energy and Environmental Design) per la sostenibilità assegnata ai progetti che raggiungono un punteggio compreso tra 60 e 79 su 110. Un risultato raggiunto grazie alle scelte costruttive adottate, tra le quali il riutilizzo della quasi totalità dei materiali ricavati dalle demolizioni e l'impiego di calcestruzzo a basso impatto ambientale. Nella dotazione per ridurre l'impatto climatico rientrano le pompe di calore ad alta efficienza, un sistema smart di gestione dell'energia e un impianto fotovoltaico.

Investimento di 20 milioni e tempi stretti

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

PUBBLICAZIONE: Italiaoggi.it
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Web
AVE: €356.18
REACH: 29595
CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Law and Governme
VISITE MENSILI: 899690.98
AUTORE: Giampiero Di Santo
URL: www.italiaoggi.it
> 23 novembre 2026 alle ore 19:33
> Versione Online

L'opera è stata realizzata all'interno di un'area complessiva di circa 35.000 metri quadrati, dotata di viabilità interna, parcheggi e zone verdi, oltre a circa 750 metri quadrati di uffici e spazi comuni. L'investimento complessivo, 20 milioni di euro, è stato realizzato a tempo di record, dall'acquisto delle ex Officine Romanazzi, avvenuto nel 2025, all'inaugurazione del nuovo polo logistico, il 19 novembre scorso.

L'operazione ha anche consentito di recuperare una zona della città che con il tempo si era trasformata in un mercato della droga gestito dagli spacciatori tra i quartieri Tiburtino e San Basilio.

Una posizione strategica

La posizione, all'interno del Grande Raccordo Anulare, è considerata strategica per le attività di distribuzione urbana e di consegna. Il nuovo polo è progettato con una configurazione cross-dock, che facilita lo smistamento delle merci e il trasferimento rapido dai mezzi in ingresso a quelli destinati alla distribuzione finale.

Street art con 8 artisti di fama internazionale

«In un mercato come quello romano, dove la vicinanza ai consumatori e l'efficienza dei servizi sono fattori determinanti, realizzare edifici caratterizzati da elevati standard qualitativi, tecnici ed energetici, costituisce la differenza e il modello da perseguire», dichiara Marco Colombo, vice presidente di Prologis. «Il nostro obiettivo è sviluppare asset che consentano alle aziende di operare in modo più efficiente e rafforzare le reti distributive a servizio dei consumatori. Tor Cervara DC1 rappresenta senza ombra di dubbio, questo tipo di approccio». Il progetto include anche un'iniziativa di street art promossa da Prologis nell'ambito della propria filosofia PARKlife, che punta a rendere i parchi logistici più integrati nel contesto urbano. A Tor Cervara questa visione si concretizza in Macchine Volanti, progetto ideato e diretto artisticamente da Ale Senso , che ha coinvolto otto artisti di fama internazionale.

(riproduzione riservata)

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

ItaliaOggi

PUBBLICAZIONE: Italia Oggi
PAESE: ITA
TIPOLOGIA: Print
AVE: €1428.00
REACH: 69000
AUTORE: N.D.
PAGINA: 19
SUPERFICE: 4.00 %

> 24 novembre 2026 alle ore 0:00



La Harvard business school studia il caso Poste italiane

Lo sviluppo del business dei pacchi e della logistica, passato dal 6° al 1° posto nel mercato italiano, la crescita di PostePay e anche l'opa su Tim: sono alcuni dei temi discussi in un corso Mba del 2° anno della Harvard business school, che ha pubblicato anche un case study dedicato a Poste italiane. Tra servizi di pagamenti digitali, servizi finanziari, assicurativi e quelli per la p.a., il caso scritto dai professori Raffaella Sadun e Juan Alcacer e da Elena Corsi (Europe research center della Harvard business school), ricostruisce il passaggio da azienda postale a piattaforma integrata.

© Riproduzione riservata