



Rassegna Stampa

03 Ottobre 2026

Indice

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA	6
«Gli Emirati lavorano a rotte alternative: porti e ferrovie fino in Giordania» Il Sole 24 Ore - 03/10/2026	7
Da Anas gara da 250 milioni per interventi contro frane Il Sole 24 Ore - 03/10/2026	10
Aggancio automatico e sensori per rendere smart il treno merci La Nazione - 03/10/2026	11
Svolta hi-tech per la linea tra Emilia e Toscana La Nazione - 03/10/2026	13
Debutta Intercity 200 Il convoglio sostenibile realizzato in Italia La Nazione - 03/10/2026	14
Più bus e treni notturni Alternative all'auto per ridurre il traffico La Nazione - 03/10/2026	16
Vagoni merci che si agganciano da soli e comunicano, a Bologna testato Dac europeo Ansa.it - 02/10/2026	19
Turkish railways extend towards the Black Sea and Georgia trasportoeuropa.it - 02/10/2026	20
Turin freight terminal Sito seeks private investor trasportoeuropa.it - 02/10/2026	22
Modal Group collega Dunkerque e Lione trasportoeuropa.it - 02/10/2026	24
FS Logistix ordina otto locomotive bimodali EUROLIGHT Dual a Stadler trasportale.it - 02/10/2026	25
Duisport rafforza i collegamenti ferroviari tra Trieste e l'Europa shipmag.it - 02/10/2026	27
Slitta delibera sul Ponte al Cipess, in arrivo altri abbandoni di dirigenti dalla Stretto di Messina repubblica.it - 02/10/2026	29
Cina: celebrazioni per il 77° anniversario della Repubblica Popolare tra cerimonie, viaggi e cantieri adnkronos.com - 02/10/2026	30
FS Logistix e Interporto Bologna presentano il primo treno demo italiano con tecnologia DAC ferrovie.info - 02/10/2026	32
FS Logistix e Interporto Bologna: presentato primo treno demo DAC italiano repubblica.it - 02/10/2026	35
FS Logistix e Interporto Bologna, presentato il primo treno italiano demo DAC Trasporti-Italia.com - 02/10/2026	36
Fs Logistix e Interporto Bologna presentano il primo treno demo dac italiano shipmag.it - 02/10/2026	38
FS Logistix e Interporto Bologna presentano il primo treno demo DAC italiano FerPress.it - 02/10/2026	40

FS Logistix und Interporto Bologna haben den ersten italienischen DAC-Experimentalzug vorgestellt Informare.it - 02/10/2026	41
FS Logistix e Interporto Bologna han presentado el primer tren experimental italiano de DAC Informare.it - 02/10/2026	43
FS Logistix and Interporto Bologna have presented the first Italian DAC experimental train Informare.it - 02/10/2026	45
A Bologna il primo treno italiano con accoppiamento digitale trasportoeuropa.it - 02/10/2026	47
Gruppo ICM, fatturato primo semestre sale a 437 milioni di euro: obiettivi PNRR raggiunti lastampa.it - 02/10/2026	49
FS Logistix porta a InnoTrans il treno merci digitale: DAC e Smart Train per accorciare il gap con la gomma UominieTrasporti.it - 02/10/2026	51
Il treno perde quota attraverso le Alpi svizzere nel 1S 2026 trasportoeuropa.it - 02/10/2026	53
Fs Logistix, a Bologna il primo treno italiano con tecnologia Dac Milanofinanza.it - 02/10/2026	56
SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA	58
«Integrare la Basilicata nei grandi flussi logistici» Il Sole 24 Ore - 03/10/2026	59
Adesso i grandi problemi non sono più risolti (o complicati) dalle ideologie, ma dagli interessi Italia Oggi - 03/10/2026	60
Eventi Amazon Accelerate 2026, l'e-commerce Verso un business globale guidato dall'intelligenza artificiale Daily Net - 02/10/2026	61
Interporto di Ferrandina, firmato il Protocollo d'intesa Ansa.it - 02/10/2026	65
Petri (Assoporti), prelievo ad Autorità portuali va rivisto al ribasso Ansa.it - 02/10/2026	67
Riforma porti, Rixi 'obiettivo è risolvere problemi alle Adsp' Ansa.it - 02/10/2026	69
Mezzo secolo di operazioni nella logistica pesante festeggiato col cadeau di una dozzina di nuovi camion ship2shore.it - 02/10/2026	70
Nexa Logistica, sei cooperative formano un operatore da 595 mln di euro Logisticamente.it - 02/10/2026	71
Le due anime di Autamarocchi connesse da Transporeon vietrasportiweb.com - 02/10/2026	73
Smeup accelera nella logistica: acquisita la torinese HTG trasportale.it - 02/10/2026	74
Psa investe nell'innovazione portuale: fondo da 50 milioni per AI, robotica e automazione shipmag.it - 02/10/2026	76
Settembre, i porti dentro il cambiamento	78

Sanilog, an extraordinary cancer prevention campaign is underway Informare.it - 02/10/2026	79
GEODIS cresce in Francia: nel mirino le attività logistiche e di trasporto del Gruppo Deret UominieTrasporti.it - 02/10/2026	80
Scannell Properties completa la commercializzazione del polo logistico last mile a Roma Logisticamente.it - 02/10/2026	82
Sanilog, una extraordinaria campaña de prevención del cáncer está en marcha Informare.it - 02/10/2026	84
Una nuova realtà dedicata alla logistica sanitaria Logisticamanagement.it - 02/10/2026	85
Nautica: Porcari (Bper), 'Genova hub strategico per la Blue Economy' adnkronos.com - 02/10/2026	87
Anche la Premier Alliance fa ritorno sul canale di Suez shippingitaly.it - 02/10/2026	88
Navette elettriche Arcese per Cartiere del Garda trasportoeuropa.it - 02/10/2026	90
Adria Shipping Summit: confronto su nuove geografie di logistica, shipping ed energia FerPress.it - 02/10/2026	92
I giganti delle flotte: mercato sempre più concentrato, l'85% nelle mani di dieci big LaGazzettaMarittima.it - 02/10/2026	93
Evento di Assologistica per discutere della strategia mediterranea per la competitività italiana Informare.it - 02/10/2026	95
Evento de la Assologistica para debatir la estrategia mediterránea para la competitividad italiana Informare.it - 02/10/2026	96
Assologistica event to discuss the Mediterranean strategy for Italian competitiveness Informare.it - 02/10/2026	97
Adria Shipping Summit, l'Alto Adriatico punta a diventare una piattaforma logistica europea messengeromarittimo.it - 02/10/2026	98
Sei camion elettrici per 13.000 viaggi all'anno: così cambia la logistica di Arcese e Cartiere del Garda UominieTrasporti.it - 02/10/2026	102
Lindbergh integra la logistica di manutenzione con Sigep Transport supplychainitaly.it - 02/10/2026	104
Pittaluga fa incetta di mezzi e rinnova la flotta delle sue tre società operative ship2shore.it - 02/10/2026	107
L'autotrasporto scrive al Governo sul gasolio extrarete trasportoeuropa.it - 02/10/2026	108
D'Amico spinge al rialzo lastampa.it - 02/10/2026	111
Stretto di Hormuz, lcs: "La libertà di navigazione non sia ostaggio delle tensioni" shipmag.it - 03/10/2026	112
Notizie dal trasporto e dalla logistica - 2 ottobre 2026 trasportoeuropa.it - 02/10/2026	113

Geopost Business Barometer: AI e geopolitica cambiano le scelte logistiche delle PMI ilgiornaledellalogistica.it - 02/10/2026	115
Rixi annuncia correttivi alla riforma portuale e spiega lo squilibrio contabile delle Adsp italiane shippingitaly.it - 02/10/2026	117
Autotrasporto, FAI incontra gli europarlamentari italiani a Bruxelles trasportale.it - 02/10/2026	120
Manovra, Flixbus si schiera con le associazioni di categoria per un piano da 300 milioni per le autostazioni italiane Milanofinanza.it - 02/10/2026	122

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA



> 3 ottobre 2026 alle ore 0:00

L'intervista. Abdulla Ali Al Subousi.

Ambasciatore degli Emirati arabi uniti in Italia

«Gli Emirati lavorano a rotte alternative: porti e ferrovie fino in Giordania»

**Claudio Antonelli
Paolo Di Carlo**

Hormuz, Bab-el-Mandeb, crisi, rotte alternative e il tentativo di garantire stabilità alle catene del valore. In mezzo, la necessità crescente di energia, partnership bilaterali. E il richiamo allo stato di diritto. «Ciò che possiamo fare è garantire al commercio globale più di una rotta. Hormuz e Bab el-Mandeb non sono questioni regionali. Sono arterie globali», sintetizza l'ambasciatore in Italia degli Emirati Arabi Uniti, Abdulla Ali Al Subousi, a cui abbiamo chiesto di fare un punto sul rapporto tra il suo Paese e l'Italia.

Partiamo dall'accordo da 40 miliardi di dollari. Quali saranno i settori industriali italiani toccati dagli investimenti e quali sono i tempi previsti?

«L'impegno è stato annunciato durante la visita del presidente degli Emirati Arabi Uniti, lo sceicco Mohamed bin Zayed Al Nahyan, a Roma nel febbraio 2025. Tra le priorità ci sono l'energia, i beni culturali, la connettività, l'industria high-tech, l'intelligenza artificiale, le tecnologie per l'acqua e la sanità. Nel settore delle infrastrutture energetiche, per esempio, cito la cooperazione tra Eni, Masdar e ADQ. C'è poi l'esempio della cooperazione trilaterale in Albania. Esistono inoltre collaborazioni avanzate nel settore della difesa e dell'industria navale, con Leonardo, Fincantieri e Edge. L'approccio degli Emirati è di

lungo periodo, progetto per progetto, nei settori scelti insieme con grandi e piccole aziende».

La partnership tra Eni e Adnoc si sta evolvendo oltre il tradizionale rapporto su petrolio e gas. Qual è la vostra visione per il futuro dell'idrogeno e delle tecnologie di cattura della CO2 in collaborazione con le imprese italiane?

«Eni e Adnoc hanno una partnership energetica generale. Eni opera negli Emirati anche nel settore tradizionale, ma oggi quella partnership poggia su un secondo pilastro: la transizione. Idrogeno e cattura della CO2 non sono slogan. L'idrogeno blu e la cattura del carbonio possono contribuire a ridurre l'intensità carbonica dei combustibili e dell'energia industriale mentre la domanda continua a crescere. Nel lungo periodo, l'idrogeno verde e le energie rinnovabili possono contribuire ad ampliare l'offerta di energia pulita nel Mediterraneo. L'Italia porta in questo processo una capacità industriale concreta. Gli Uae la propria scala industriale».

Le tensioni nel Mar Rosso e in Medioriente minacciano la sicurezza delle rotte commerciali e il corridoio India-Medio Oriente-Europa, l'Imec. Come garantirete stabilità e continuità alle catene del valore?

«Ciò che possiamo fare è difendere il principio secondo cui la



> 3 ottobre 2026 alle ore 0:00

navigazione internazionale deve rimanere aperta e garantire al commercio globale più di una rotta. Lo Stretto di Hormuz e Bab el-Mandeb non sono questioni regionali. Sono arterie globali. La nostra posizione è che nessun Paese ha il diritto di interrompere questi flussi. La risposta deve essere ricercata attraverso le sedi internazionali. Abbiamo riaffermato il nostro impegno per l'Imec. Il segmento oggi più avanzato è quello tra India ed Emirati. Stiamo lavorando anche sulla connessione con Europa e Italia. Gli Emirati hanno investito in porti, infrastrutture logistiche e pipeline proprio per evitare di dipendere da un unico punto di passaggio. Stiamo modernizzando il nostro ruolo di hub per le merci, l'energia e i dati. Se una rotta è sottoposta a pressione, il commercio deve poter continuare a muoversi. Per questo abbiamo investito nello sviluppo della rete ferroviaria Etihad Rail, che costruisce un collegamento terrestre tra i porti e gli aeroporti degli Emirati e che arriverà fino alla Giordania. Stiamo inoltre rafforzando le capacità del porto di Fujairah, che si trova al di fuori dello Stretto di Hormuz, per affrontare le crisi attuali».

Ha partecipato all'Euro-Mediterranean Water Forum. Quali elementi emersi a Roma ritroveremo nella Conferenza delle Nazioni Unite in programma ad Abu Dhabi a dicembre?

«Uno dei punti fondamentali emersi a Roma riguarda il modo in cui rendere i progetti idrici più interessanti per gli investitori. Il problema non è la mancanza di capitale o di tecnologia. Riguarda soprattutto le condizioni che rendono un progetto sostenibile. Gli investitori sovrani cercano progetti credibili, una chiara distribuzione dei rischi, quadri regola-

tori prevedibili e strutture finanziarie solide. Questi fattori valgono nel Mediterraneo come negli altri mercati emergenti e determinano la velocità con cui un interesse si trasforma in un progetto. La Conferenza di Abu Dhabi vuole essere un momento di attuazione concreta. Ci sarà, inoltre, un dialogo interattivo sugli investimenti nell'acqua e la piattaforma emiratina Oasis, che metterà in contatto investitori e decisori politici attorno a soluzioni pratiche».

La cooperazione tra Europa ed Emirati sulla desalinizzazione può diventare un modello di stabilizzazione politica in Medio Oriente?

«Molti sostengono che le guerre del futuro saranno legate all'acqua. Lavorare insieme su nuovi sistemi di desalinizzazione e purificazione dell'acqua porterebbe enormi benefici a un numero elevato di comunità. Porto un esempio concreto: l'Abu Dhabi Fund for Development, che ha lanciato l'Abu Dhabi Global Water Platform. L'obiettivo è mobilitare 2 miliardi tra il 2026 e il 2030 e raggiungere circa 10 milioni di persone. Sono certo che, insieme ai partner Ue, potremo realizzare iniziative concrete non solo per le due regioni, ma anche per il resto del mondo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le guerre del futuro legate all'acqua, grandi benefici se lavoreremo con l'Europa su sistemi di desalinizzazione

> 3 ottobre 2026 alle ore 0:00



> 3 ottobre 2026 alle ore 0:00



INFRASTRUTTURE

Da Anas gara da 250 milioni per interventi contro frane

Anas (Gruppo FS) ha pubblicato un bando del valore di 250 milioni per l'affidamento dei lavori di sistemazione di versanti rocciosi e di protezione del corpo stradale lungo la rete viaria nazionale. «Con questa gara, Anas conferma il proprio impegno nel rafforzamento dei livelli di sicurezza e affidabilità della rete stradale, mettendo al

centro la tutela delle persone e delle comunità» ha detto l'ad Andrea Gemme. È prevista la possibilità di incrementare l'importo contrattuale per un valore aggiuntivo di 50 milioni e un valore complessivo stimato dell'appalto pari a 300 milioni. Il termine per la presentazione delle offerte è fissato alle ore 12 del 30 ottobre.



> 3 ottobre 2026 alle ore 0:00

Il sistema DAC riduce tempi e costi operativi
aumentando sicurezza e capacità di carico

Aggancio automatico e sensori per rendere smart il treno merci

In occasione di InnoTrans 2026, FS Logistix (Gruppo FS) ha presentato le sue tecnologie di punta per l'automazione e la digitalizzazione del trasporto ferroviario merci: il Digital Automatic Coupling (DAC) e lo Smart Train. L'evento ha segnato il passaggio chiave dalla fase sperimentale alla dimostrazione in ambiente operativo, puntando ad accelerare l'efficienza e la sostenibilità dell'intero settore logistico.

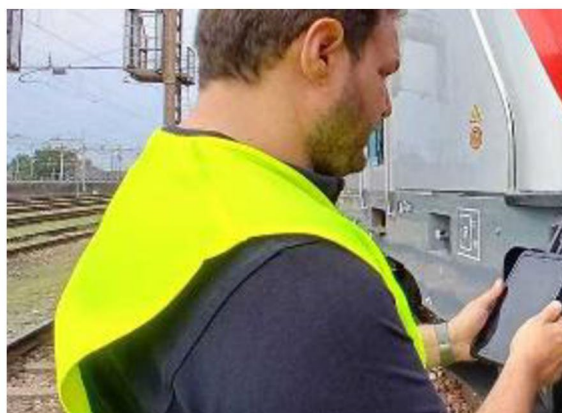
Il DAC supera le tradizionali e complesse operazioni manuali di aggancio a vite, introducendo una connessione automatica meccanica, pneumatica, elettrica e digitale lungo tutto il convoglio. Tra le sue funzioni abilitate spiccano la prova freno automatica con esito visibile sull'interfaccia del macchinista, la rilevazione della sequenza e della lunghezza dei carri, la gestione digitale delle manovre e il monitoraggio continuo dell'integrità del treno. Soluzioni che abbattano i tempi e i costi operativi, ottimizzano la capacità di carico e aumentano la sicurezza e l'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria. A completare l'innovazione è lo Smart Train, una tecnologia che rende il convoglio interamente connesso mediante sensori e comunicazioni wireless a bordo dei carri. Il sistema invia informazioni in tempo reale a macchinisti e personale di terra, consentendo l'inizializzazione digitale della composizione, la verifica del corretto alloggiamento dei semirimorchi sui carri tasca, l'allerta tempestiva per il rischio deragliamenti e la trasmissione di dati di manutenzione predittiva.

Già avviato in sperimentazione sulla rotta Milano-Catania Bicocca ad aprile e sulla Verona-Colonia a luglio, lo Smart Train conta circa 750 carri digitalizzati. Attraverso la partecipazione attiva ai progetti europei Europe's Rail (FP5-TRANS4M-R e FP5-DACtiVate) con il polo Mercitalia, il Gruppo FS ha così confermato il suo ruolo guida nella transizione verso il treno merci digitale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



> 3 ottobre 2026 alle ore 0:00



> 3 ottobre 2026 alle ore 0:00

SUI BINARI

Svolta hi-tech per la linea tra Emilia e Toscana

Il maxi-cantiere sulla Direttissima Prato – Bologna è giunto alle battute finali per quel che riguarda la parte pratese: l'intervento di RFI fa parte dell'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico che dovrà garantire il collegamento dei porti dell'area logistica costiera toscana e del sistema logistico e portuale emiliano-romagnolo con il centro e il nord dell'Europa. Nel corso di quest'anno, gli operai hanno lavorato alla riqualificazione

degli snodi ferroviari di Vaiano e Vernio.





> 3 ottobre 2026 alle ore 0:00

Presentato da Trenitalia e Alstom a InnoTrans

Viaggia a 200 km/h, consumi ridotti del 30%

Debutta Intercity 200 Il convoglio sostenibile realizzato in Italia

In occasione di InnoTrans 2026, la vetrina internazionale dei trasporti a Berlino, Trenitalia (Gruppo FS) e Alstom hanno presentato ufficialmente il nuovo Intercity 200. All'evento hanno preso parte i vertici del Gruppo FS con l'AD Gianpiero Strisciuglio e il DG di Trenitalia Simone Gorini, insieme al CEO di Alstom Martin Sion e al Managing Director per l'Italia Michele Viale. Sviluppato sulla collaudata piattaforma Coradia Stream di Alstom e realizzato interamente in Italia, il convoglio è capace di raggiungere una velocità massima di 200 km/h. Il treno fa della sostenibilità il suo punto di forza: garantisce infatti una riduzione dei consumi energetici fino al 30% rispetto alle generazioni precedenti, con un tasso di riciclabilità del 94% e un livello di recuperabilità che tocca il 96%.

A bordo, i passeggeri trovano 403 posti a sedere, sedute composte da materiali riciclati, un moderno sistema di climatizzazione, prese elettriche individuali, aree dedicate alle famiglie, distributori automatici, 3 postazioni per passeggeri a mobilità ridotta (PRM) e 8 stalli per biciclette con ricarica per e-bike. La sicurezza e l'efficienza sono garantite da avanzati sistemi di manutenzione predittiva con monitoraggio dei dati in tempo reale. Il nuovo Intercity 200 rientra in un più ampio piano d'investimento promosso da Trenitalia per un valore di circa 500 milioni di euro, finanziato mediante i fondi del PNRR e della missione REPowerEU per l'acquisto complessivo di 38 nuovi treni. L'obiettivo dell'operazione è ridurre il divario infrastrutturale tra le diverse aree del Paese, potenziando la qualità dei collegamenti a media e lunga percorrenza specialmente nel Centro-Sud e sulle linee non elettrificate o a trazione mista.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



> 3 ottobre 2026 alle ore 0:00



> 3 ottobre 2026 alle ore 0:00

Regia unica sui cantieri, intesa con Autolinee Toscane e l'IA per gestire il traffico

Le soluzioni dell'assessore alla Viabilità Blasi per favorire la mobilità dolce

Più bus e treni notturni Alternative all'auto per ridurre il traffico

di **Giovanni Fiorentino**

«Prato sta affrontando una presenza massiccia di autoveicoli e tra gli interventi che stiamo valutando, in termini di razionalizzazione del traffico, dobbiamo e vogliamo provare a potenziare il trasporto pubblico locale e la mobilità alternativa: tra le altre cose, stiamo valutando la possibilità, con gli enti competenti, di prolungare l'orario serale di treni ed autobus in chiave "movida". Ma in generale, si tratta di un processo lungo e complesso su cui stiamo lavorando e che faremo a partire dal Piano Urbano della Mobilità sostenibile, che il Comune ha già adottato da qualche anno». Diego Blasi, vicesindaco ed assessore alla Viabilità, ha così indicato uno degli obiettivi della terza amministrazione Biffoni, insediatasi lo scorso maggio.

Avete ripresentato il tavolo di coordinamento dei cantieri stradali: quali saranno gli effetti?

«Ho voluto convocare il tavolo tecnico perché ritengo che il Comune debba assumere una regia ben precisa di tutta la cantieristica della città di Prato. Si tratta del tavolo della rete delle aziende dei sottoservizi che hanno in programma una serie di interventi per il territorio per arrivare ad un maggiore coordinamento degli interventi da realizzare, in maniera tale da arrecare meno danni e disagi possibili. Ogni mese faremo il punto della situazione su ogni intervento in questione».

Cosa pensa dell'utilizzo dell'IA per la gestione e le informazioni sul traffico in tempo reale?

«Sono favorevole, purché l'utilizzo dell'intelligenza artificiale venga approfondito in modo puntuale e rigoroso. Nel mondo le città si stanno sempre più attrezzando per usare l'AI come supporto per la gestione e le informazioni sul traffico in tempo reale: non ho preclusione o contrarietà rispetto al tema, ma è un percorso innovativo che deve essere trattato con serietà».

> 3 ottobre 2026 alle ore 0:00

Novità per la tranvia Prato-Campi Bisenzio?

«Il punto dirimente del progetto, anche guardando all'eventuale step successivo verso Firenze, è rappresentato dai tempi di percorrenza: è fondamentale che si resti sui venti minuti per andare a Peretola, altrimenti non ha senso. Occorre garantire un tempo di percorrenza tra viale della Repubblica, altezza Pecci, e Peretola in venti minuti. Credo sia fattibile perché i tecnici garantiscono che i tratti fuori città si possono percorrere velocemente».

Il confronto con RFI può essere utile per potenziare le corse verso Firenze?

«Sì, è necessario. Il fatto che oggi non esista un collegamento ferroviario notturno tra Firenze e Prato significa non essere consapevoli delle reali esigenze del territorio e della mobilità. Sarebbe auspicabile anche la realizzazione di una tratta veloce e funzionale verso l'aeroporto di Pisa».

Si può potenziare il trasporto pubblico?

«Dico di sì. Sto lavorando direttamente con Autolinee Toscane per introdurre delle innovazioni concrete sia nelle tratte che negli orari di transito degli autobus, che spero di poter realizzare in tempi ragionevoli».

Tre obiettivi da raggiungere entro il 2031.

«Anzitutto potenziare il trasporto pubblico locale in fasce orarie non coperte, poi la riorganizzazione della mobilità nel centro storico potenziando la mobilità dolce e realizzare infrastrutture territoriali, strade e parcheggi compatibili con l'ambiente e la crisi climatica che oggi stiamo vivendo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



> 3 ottobre 2026 alle ore 0:00



Sopra il vicesindaco e assessore
alla Viabilità, Diego Blasi

In alto Piazza del Duomo con la facciata
della cattedrale di Santo Stefano



Vagoni merci che si agganciano da soli e comunicano, a Bologna testato Dac europeo



Assemblare i vagoni di un treno merci in pochi minuti e con minimo intervento manuale, è la possibilità offerta dalla tecnologia europea Dac, Digital automatic coupling, attualmente in fase di test all'Interporto di Bologna.

Il sistema sviluppato dalla ricerca ferroviaria comunitaria però non si limita solo ad accoppiare e disaccoppiare i vagoni.

Può riconoscere i carri, verificarne la sequenza e la lunghezza e controllare in modo continuo l'integrità del treno.

Il Dac infatti crea lungo il convoglio una rete per l'alimentazione elettrica e lo scambio di dati, rete che permette il controllo digitale delle operazioni di marcia e manovra.

La gestione del trasporto diventa così più efficiente, aprendo a prospettive di convogli più lunghi e più capienti, riducendo tempi e costi e permettendo un uso meglio ottimizzato dell'infrastruttura ferroviaria.

"Un'innovazione importante - commenta l'assessora regionale ai trasporti Irene Priolo, presente all'aggancio dimostrativo durante l'evento Open hub - perché rende sempre più integrato il sistema di trasporto su ferro europeo. Nella nostra regione passano in media 350 milioni di tonnellate di merci all'anno, ma solo una ventina viene spostata sui treni. Lavorare per rendere più efficaci i treni merci è un aspetto essenziale per favorire la crescita di questo segmento e aiutare anche le nostre imprese".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Turkish railways extend towards the Black Sea and Georgia

Investment in Turkey's railways shows no sign of slowing. A 500 km line towards the Black Sea and Georgia is now ready to move forward, as part of a network increasingly connecting ports and international routes.



Projects to expand Turkey's rail network along several international corridors are continuing to gather momentum. The authorities in Ankara are planning the construction of a new high-speed, high-capacity line, carrying both passengers and freight, along the Black Sea coast, where there is currently no rail corridor. Extending for more than 500 kilometres, the new line will start in Samsun and run through Ordu and Trabzon before reaching Sarp, a village known mainly as a border crossing with the almost identically named Sarpi in Georgia. Designed for a maximum speed of 250 km/h, the line is expected to carry 12 million passengers a year, with journey times significantly shorter than on the parallel road network. It will also provide rail freight capacity estimated at 14 million tonnes annually. These forecasts are less surprising when the new route is viewed not as an isolated connection, but as part of a much broader rail infrastructure network, much of which is already under construction or at an advanced planning stage.

Samsun, the western terminus of the new railway, will be reached by the high-speed line from Ankara. The section between the Turkish capital and Delice, just over 120 kilometres long, is already in operation, while construction began in 2025 on the next 120-kilometre section to Çorum, an Anatolian city around 140 kilometres from the Black Sea as the crow flies. Construction there is expected to be completed by 2029. The tender procedure has reportedly already been completed for the following sections to Merzifon and Havra. Overall, more than 290 kilometres are currently under construction. Major engineering works are required to cross a geologically complex region, including eight tunnels, 26 bridges and viaducts, as well as road overpasses and more than 80 underpasses.

Turkey's new high-capacity rail network, comprising sections already in operation, under construction or at the planning stage, will radically reshape the country's transport infrastructure and become fully integrated into long-distance connections between Europe and southern Asia. Links with ports will also be a key feature, including Bandırma on the Sea of Marmara, Izmir on the Aegean Sea, and Antalya, a gateway to Turkey's Mediterranean region together with Mersin.



The increasingly close integration with continental Europe is based not only on infrastructure, but also on aspects that may appear secondary but are far from insignificant. One example is the new E5000 family of electric locomotives produced by Turkish industry, deliveries of which to the Turkish railways began in June 2025. It is the first locomotive to be certified in accordance with the European TSIs (Technical Specifications for Interoperability), making it suitable for operation on the European Union rail network and therefore potentially capable of crossing borders on long-distance freight services without a change of traction.

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!



Turin freight terminal Sito seeks private investor

A resolution announced by the Piedmont Region provides for a tender to find private investors to strengthen Turin's Sito freight terminal. The investment is closely linked to the new railway alignment between Avigliana and Orbassano and represents the latest opportunity to relaunch the Turin logistics platform.



There is a close link between the future of the Italian section of the new Turin-Lyon railway between Avigliana and Turin Orbassano and the Sito freight terminal, located next to the FS freight yard south of Turin's ring road. The intermodal platform, which has never enjoyed particularly strong performance, at least from the rail freight perspective, is looking for an opportunity to relaunch itself and play a more active role in the future.

The objective of the Turin freight village is to become a crossroads serving the freight flows generated by the new high-capacity railway between Italy and France, whose most significant infrastructure project is the Mont Cenis base tunnel. This favourable development appears to be the only real opportunity available to give Turin's intermodal hub a significant role in rail freight transport. The new railway alignment planned south of the existing line between Avigliana and Turin Orbassano was expressly designed to enhance the freight village and Turin's intermodal role. It should not be forgotten that, in the initial design proposals, the railways had planned a route north of the city that would have linked the new line directly with Chivasso and therefore with the Turin-Milan railway, completely bypassing Turin's logistics facilities. It was only the determination of the Piedmont Region and the City of Turin, together with business organisations, that eventually led to this change of direction.

The new railway section on a separate alignment between Avigliana and Turin Orbassano, now at an advanced design stage, therefore provides the impetus to relaunch the Sito freight village, which at this point cannot rely solely on its existing infrastructure but must expand the terminal and upgrade its overall technological capabilities. According to the Piedmont Region, investment of around €150



million will be required over the next few years. To finance the transformation of the hub, the regional authorities have announced plans for an international tender aimed at attracting private capital, from Italy or abroad. The operation is intended to cover the cost of the works while maintaining a public-sector majority and institutional control over the Turin logistics hub. The first priorities include expanding the rail yard and storage areas and developing freight logistics management.

Società Interporto di Torino (Sito) is predominantly publicly controlled, with regional financial company Finpiemonte Partecipazioni holding 52.74%, followed by Socotras and FS Logistix. The company is currently going through a particularly delicate management phase. The 2023-2026 Business Plan was approved by the shareholders' meeting in May 2023, and therefore also endorsed by Finpiemonte and the Region, but, as stated in the 2025 financial statements, without providing "the necessary financial coverage to support the substantial investments proposed in the Plan". The 2025 financial year, excluding depreciation and write-downs, closed with a loss approaching €500,000. Some improvement works launched in previous years, such as extending certain tracks to the 750-metre standard and upgrading handling areas, were only made possible by a significant contribution from the Ministry of Transport.

At this stage, it is essential to complete the design and construction of the Avigliana-Turin Orbassano alternative alignment, overcoming opposition that has already emerged locally. The 24-kilometre route includes an eight-kilometre bored tunnel beneath the morainic hills, followed by a cut-and-cover tunnel approximately half that length, before ending with an open-air section and a complex connection into the Orbassano terminal. This investment is complemented by the upgrading of the existing railway line from Bussoleno, where the connection with the Mont Cenis base tunnel ends, to Avigliana. The works include construction of two new electrical substations, signalling upgrades and the removal of the two remaining level crossings.

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!



Modal Group collega Dunkerque e Lione

Venerdì, 2 Ottobre 2026 12:20

Foto: Modal Group

Modal Group ha attivato un collegamento ferroviario tra Dunkerque e Lione con tre coppie di treni a settimana fin dall'avvio, offrendo agli autotrasportatori un'alternativa al trasporto interamente su strada tra due grandi aree industriali e logistiche. Il primo convoglio è partito da Dunkerque il 3 settembre 2026 alle 17.00 ed è arrivato a Lione alle 7.00 del mattino seguente. È un servizio multicliente, aperto ad autotrasportatori, spedizionieri, operatori logistici e imprese industriali e può movimentare qualsiasi tipologia di merce, dai prodotti chimici, liquidi o gas alla merce generale, fino ai carichi refrigerati o a temperatura controllata. Le unità ammesse sono semirimorchi P400, container e casse mobili da 45 piedi, per circa quaranta unità di trasporto intermodale a treno, su convogli lunghi fino a 750 metri. L'aumento delle frequenze seguirà l'ingresso di nuovi traffici e punta a cinque coppie di treni a settimana.

Il gruppo controlla internamente l'intera filiera del trasporto. Il terminal di Dunkerque, nel cuore del porto e a ridosso delle strutture per i collegamenti marittimi con le isole britanniche, è gestito da Terminaux Multimodaux, i treni sono organizzati da Delta Rail, mentre Modalis fornisce locomotive, mezzi di movimentazione e carri. La trazione è affidata a Traix, che ha ottenuto licenza e certificato di sicurezza unico nel giugno 2026. La posizione del terminal, precisa Modal Group, consente di combinare flussi ferroviari e traversate della Manica.

"I primi riscontri su questo collegamento sono molto incoraggianti", ha sottolineato il presidente Bernard Meï. "Con questa nuova linea poniamo la pietra angolare per costruire gradualmente una rete connessa ai grandi corridoi europei e offrire ai nostri clienti ancora più possibilità". Da gennaio 2027 il corridoio sarà prolungato fino a Piacenza passando per Lione, con un collegamento ferroviario continuo tra Dunkerque, la regione lionese e il Nord Italia. Il servizio verso Piacenza è in fase di prova in Italia. La rete ferroviaria del gruppo in Francia e in Europa si sviluppa già sulle relazioni Fos-Lione, Fos-Chalon-sur-Saône e Lione-Piacenza, a cui si aggiunge ora Dunkerque-Lione-Piacenza. La posizione di Dunkerque permetterà di servire flussi da e verso Benelux, Regno Unito e Irlanda, collegandoli per ferrovia al sud dell'Europa.

© 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



FS Logistix ordina otto locomotive bimodali EUROLIGHT Dual a Stadler



FS Logistix ha ordinato otto locomotive bimodali EUROLIGHT Dual a Stadler per rinnovare e potenziare la flotta destinata ai servizi ferroviari sulla rete italiana. L'acquisto è stato effettuato attraverso la controllata Mercitalia Shunting & Terminal e rientra nel programma di investimenti del Gruppo FS per aumentare efficienza, flessibilità e sostenibilità delle attività logistiche.

L'ordine, annunciato il 15 settembre, ha ulteriormente consolidato la presenza della famiglia EUROLIGHT Dual sul mercato italiano. La locomotiva è stata infatti sviluppata specificamente per rispondere alle caratteristiche della rete nazionale, consentendo di operare sia sulle linee elettrificate sia sui tratti privi di catenaria senza dover sostituire il mezzo.

Una locomotiva per linee elettrificate e non elettrificate La EUROLIGHT Dual combina la trazione elettrica a 3 kV in corrente continua con un motore diesel Stage V. In modalità elettrica raggiunge una potenza massima di 3 MW e sviluppa uno sforzo di trazione allo spunto di 330 kN.

La configurazione Bo'Bo' e il carico assiale contenuto, pari a 20 tonnellate, consentono alla locomotiva di operare sia sulle principali direttrici ferroviarie sia sulle linee secondarie italiane.

Il mezzo integra inoltre i sistemi di sicurezza ETCS B3R2, SCMT e SSC, garantendo la compatibilità con la rete ferroviaria nazionale.

La possibilità di utilizzare la trazione elettrica quando è disponibile la linea aerea consente di ridurre il ricorso al diesel, con effetti sui consumi di carburante, sulle emissioni e sulla rumorosità. A questo si aggiunge la frenatura rigenerativa, che permette di recuperare energia e reimmetterla nella linea elettrica.



Un investimento da circa un miliardo di euro Le otto EUROLIGHT Dual si inseriscono nel più ampio piano di trasformazione di FS Logistix, società del Gruppo FS dedicata alla logistica, che prevede investimenti complessivi per circa un miliardo di euro

L'obiettivo è rinnovare gli asset e aumentare la disponibilità di mezzi moderni per sostenere lo sviluppo del trasporto ferroviario e intermodale, migliorando al tempo stesso la competitività dei servizi logistici.

«Rinnovare la nostra flotta significa investire nel futuro del trasporto ferroviario e rafforzarne il ruolo all'interno di un sistema logistico più competitivo e sostenibile», ha dichiarato Sabrina De Filippis, amministratore delegato di FS Logistix. Secondo la manager, le nuove locomotive contribuiranno a ridurre l'impronta ambientale delle attività e a rendere il trasporto ferroviario e intermodale più competitivo rispetto alla strada.

Per Mercitalia Shunting & Terminal, la tecnologia bimodale permetterà invece di utilizzare lo stesso mezzo anche nei tratti non elettrificati, evitando i cambi di locomotiva e semplificando le operazioni.

«La tecnologia bimodale permetterà di utilizzare la stessa locomotiva sulle linee elettrificate e nei tratti privi di catenaria», ha sottolineato Livio Ravera, amministratore delegato e direttore generale di Mercitalia Shunting & Terminal, evidenziando i possibili effetti sulla continuità e sull'affidabilità dei servizi.

Oltre 200 locomotori per Mercitalia Shunting & Terminal Mercitalia Shunting & Terminal opera nella gestione delle manovre ferroviarie all'interno di porti, terminal e stazioni e dispone di una flotta di oltre 200 locomotive di proprietà, oltre a offrire servizi di noleggio.

La nuova fornitura si inserisce quindi nel processo di rinnovamento della flotta e nell'obiettivo di aumentare la flessibilità operativa della società.

La EUROLIGHT Dual è stata inoltre presentata congiuntamente da Stadler, FS Logistix e Trenitalia a InnoTrans 2026, dove la nuova locomotiva è stata illustrata come una delle soluzioni destinate al mercato ferroviario italiano.



Duisport rafforza i collegamenti ferroviari tra Trieste e l'Europa

Il gruppo tedesco porta a quattro le frequenze settimanali tra Cervignano e Duisburg e tra il terminal Plt Hhla Italy di Trieste e l'interporto friulano



Il gruppo tedesco porta a quattro le frequenze settimanali tra Cervignano e Duisburg e tra il terminal Plt Hhla Italy di Trieste e l'interporto friulano

Duisburg – Duisport rafforza la propria presenza nel sistema logistico dell'Alto Adriatico e aumenta i collegamenti ferroviari tra il porto di Trieste e il cuore dell'Europa. Il gruppo tedesco porta a quattro circolazioni settimanali sia il servizio intermodale tra l'interporto di Cervignano e il terminal di terra di Duisburg, sia gli shuttle ferroviari che collegano il terminal triestino Plt Hhla Italy con l'interporto di Cervignano.

L'operazione, sviluppata attraverso "+.intermodal", società partecipata da Duisport e agente del servizio, punta a trasformare Cervignano in una piattaforma di concentrazione dei traffici provenienti dal porto di Trieste e dei volumi di origine continentale. I carichi raccolti nell'hub friulano vengono quindi instradati verso Duisburg, uno dei principali nodi intermodali europei. Dal prossimo anno il progetto dovrebbe allargarsi all'Austria, con l'avvio di un collegamento ferroviario verso Wels.

Il rafforzamento simultaneo delle due tratte è il cuore del modello. I quattro shuttle settimanali fra Plt e Cervignano consentono infatti di trasferire con maggiore continuità i container dal terminal marittimo alla piattaforma interportuale, dove i flussi possono essere consolidati insieme ad altri traffici e alimentare i collegamenti internazionali. L'obiettivo è raggiungere la massa critica necessaria per aumentare frequenze e destinazioni.

Duisport insiste in particolare sul carattere "neutrale" della piattaforma, aperta indistintamente ai diversi operatori logistici e industriali. "+.intermodal" agisce come aggregatore dei flussi e organizzatore del servizio ferroviario, senza competere con i clienti nella gestione del rapporto commerciale con i caricatori finali. Un'impostazione che dovrebbe permettere di mettere insieme traffici provenienti da terminal e operatori differenti.



In questo schema cresce soprattutto il ruolo di Cervignano. L'interporto non viene più considerato soltanto come punto di transito, ma come hub nel quale concentrare traffici marittimi e continentali per distribuirli successivamente verso i mercati dell'Europa centrale e settentrionale. Un'azione che rafforza il retroporto dello scalo di Trieste.

Il potenziamento arriva in una fase complessa per il trasporto ferroviario, condizionato dai numerosi cantieri sulla rete. Duisport sottolinea a questo proposito la collaborazione con Adriafer nella gestione degli shuttle e indica Plt Hhla Italy come partner strategico per il collegamento fra traffici marittimi e rete continentale, mentre Interporto Trieste (che controlla il terminal di Cervignano) è chiamato a sostenere lo sviluppo commerciale e la ricerca di nuovi traffici per sfruttare l'importante piattaforma ferroviaria friulana, ad oggi sottoutilizzata rispetto al suo potenziale. Per Duisport, il rafforzamento dei collegamenti rappresenta così un ulteriore investimento sull'asse Trieste-Cervignano e sulla sua integrazione con la rete logistica europea.



Slitta delibera sul Ponte al Cipess, in arrivo altri abbandoni di dirigenti dalla Stretto di Messina



Al momento all'ordine del giorno del Comitato interministeriale non c'è l'attraversamento tra Sicilia e Calabria, ma altre opere ferroviarie e rimodulazioni di fondi Fsc

Il Cipess tornerà a riunirsi il prossimo 6 ottobre, ma non si occuperà del ponte sullo Stretto. Al momento all'ordine del giorno del Comitato interministeriale non c'è l'attraversamento tra Sicilia e Calabria, ma altre opere ferroviarie e rimodulazioni di fondi Fsc. Nei giorni scorsi il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini aveva assicurato che "in tempi stretti" la delibera sarebbe stata ripresentata al Cipess, dopo la bocciatura dello scorso anno da parte della Corte dei conti.

Ma saltata la convocazione del 6 ottobre, a meno di integrazioni dell'ultimo momento, la delibera sul Ponte rischia di slittare a fine ottobre-novembre e considerando poi i 60 giorni di tempo che ha la Corte dei conti per esaminare la documentazione, tutto rischia di slittare al 2027. "Per me l'obiettivo di far partire i cantieri è sempre il 2026", diceva Salvini. Al momento una chimera.

Ma questo nuovo slittamento rischia di avere conseguenze non da poco. Non è un mistero che a palazzo Chigi stiano guardando con molta attenzione a un ulteriore slittamento dell'iter necessario per firmare il contratto con i privati di Eurolink e avviare i cantieri: in caso di rinvio al 2027 del Ponte nella manovra di bilancio che arriverà alla fine dell'anno, e che sarebbe l'ultima prima del voto, pezzi della maggioranza sono pronti a chiedere di trasferire subito risorse per altre iniziative.

Nel frattempo però nella società Stretto di Messina, dopo l'addio del direttore tecnico Valerio Mele tornato in Anas, si temono altri trasferimenti in uscita di figure che hanno seguito il progetto in questi anni: almeno altri sei dirigenti apicali con ruoli nel settore finanziario, affari generali, pianificazione, contratti e legale, avrebbero già chiesto e concordato nelle prossime settimane di tornare alla casa madre, cioè all'Anas. Insomma, l'iter per tornare a breve al Cipess con il progetto definitivo della grande opera si annuncia sempre più tortuoso e in salita.

Cina: celebrazioni per il 77° anniversario della Repubblica Popolare tra cerimonie, viaggi e cantieri



2 Ottobre 2026_ La Cina celebra il 77° anniversario della fondazione della Repubblica Popolare con cerimonie dell'alzabandiera e iniziative in... 2 Ottobre 2026_ La Cina celebra il 77° anniversario della fondazione della Repubblica Popolare con cerimonie dell'alzabandiera e iniziative in diverse aree del Paese, da Pechino a Lhasa, fino a siti legati alla storia rivoluzionaria. Nel testo viene ricordato che il 2026 coincide anche con il 105° anniversario della fondazione del Partito comunista cinese, il 90° anniversario della vittoria della Lunga Marcia e l'avvio del periodo "quindicesimo piano quinquennale". Il presidente Xi Jinping, intervenendo il 30 settembre a un ricevimento per l'anniversario, ha detto che il Paese è orgoglioso dei risultati ottenuti e fiducioso nelle prospettive della modernizzazione in stile cinese. L'articolo descrive inoltre scene di vita quotidiana e di lavoro



durante la festività, tra aggiornamenti infrastrutturali, nuove linee ferroviarie ad alta velocità, ripresa agricola dopo alluvioni e cantieri di grandi opere e progetti scientifici. Lo riporta news.cn. Tra gli esempi citati figurano l'avanzamento del progetto del nuovo canale di navigazione delle Tre Gole, l'entrata in funzione di unità del progetto idrico di Dashi Xia nello Xinjiang e attività di manutenzione e controllo in impianti e cantieri, oltre a iniziative comunitarie e turistiche legate al periodo festivo.

Fonte: <http://www.news.cn>



FS Logistix e Interporto Bologna presentano il primo treno demo italiano con tecnologia DAC



FS Logistix e Interporto Bologna hanno presentato il 2 ottobre il primo treno demo italiano equipaggiato con tecnologia DAC – Digital Automatic Coupling –, nell'ambito dell'evento “Open Hub – La logistica 5.0 per le imprese dell'Emilia-Romagna”.

La soluzione consente di automatizzare l'accoppiamento e il disaccoppiamento dei carri merci, oltre a permettere lo scambio di energia elettrica e dati lungo il convoglio.

La dimostrazione rappresenta una tappa del percorso di sviluppo e validazione delle tecnologie ferroviarie europee per il trasporto merci. L'iniziativa si inserisce nelle attività di ricerca e innovazione di Europe's Rail Joint Undertaking e punta a favorire una gestione dei treni più digitale, sicura ed efficiente.

Come funziona la tecnologia DAC

Il Digital Automatic Coupling permette di automatizzare le operazioni di aggancio e sgancio dei carri, superando la necessità di eseguire manualmente queste attività. Il sistema realizza inoltre una rete lungo il convoglio per l'alimentazione elettrica e la trasmissione dei dati.

Queste caratteristiche aprono la strada a nuove funzioni digitali per la preparazione e la gestione dei treni merci, con potenziali benefici in termini di sicurezza ed efficienza operativa. La dimostrazione di Bologna consente di verificare le soluzioni sviluppate in ambito europeo in un contesto concreto.

LEGGI ANCHE: FS Logistix, nuova Rosco e tecnologia DAC per il futuro della logistica ferroviaria

Il progetto europeo e il ruolo del Gruppo FS



FS Logistix e Interporto Bologna partecipano ai progetti FP5-TRANS4M-R di Europe's Rail Joint Undertaking, il programma europeo dedicato alla ricerca e all'innovazione nel settore ferroviario.

Nell'ambito del progetto, il Gruppo FS è responsabile del Work Package 17, dedicato all'Italian Demo Train. Alle attività di preparazione, integrazione e validazione delle tecnologie partecipano Mercitalia Intermodal, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal e Interporto Bologna

FS Logistix e Interporto Bologna puntano sull'innovazione

Sabrina De Filippis , amministratore delegato e direttore generale di FS Logistix, ha sottolineato il valore della presentazione del treno dimostrativo e del lavoro congiunto tra operatori, industria, istituzioni e mondo della ricerca.

L'obiettivo è trasformare i risultati della ricerca in benefici concreti per gli operatori del settore e per le imprese che scelgono il trasporto ferroviario. La scelta di Bologna si inserisce nella strategia di collegare l'innovazione ai nodi logistici e di rafforzare le relazioni ferroviarie e intermodali a sostegno delle filiere produttive e dell'accesso ai mercati.

Stefano Caliendo , presidente di Interporto Bologna, ha evidenziato il ruolo dell'hub nella trasformazione del trasporto ferroviario merci, indicando in innovazione, digitalizzazione e intermodalità alcuni degli elementi centrali per lo sviluppo della logistica.

Non vuoi perderti le prossime notizie?

Ricevi direttamente le nuove notizie di Ferrovie.Info.

Telegram

WhatsApp

Open Hub, confronto sulle infrastrutture logistiche

La presentazione del treno DAC si è svolta durante la seconda tappa di "Open Hub", dopo l'appuntamento di Torino Orbassano.

L'incontro ha riunito istituzioni, imprese e operatori per discutere le prospettive del sistema logistico dell'Emilia-Romagna e il ruolo delle connessioni tra porti, interporti, terminal e ferrovia.

Il confronto ha coinvolto rappresentanti dei principali operatori logistici regionali, con l'obiettivo di individuare azioni concrete per rafforzare l'intermodalità e i collegamenti internazionali, sostenendo la competitività delle imprese e delle filiere produttive.

Il collegamento Rail4Truck tra Bologna e Marcianise

L'evento è stato anche l'occasione per rilanciare il collegamento ferroviario merci Rail4Truck tra Bologna e Marcianise . La relazione viene proposta come una soluzione per il mercato in una fase caratterizzata da un forte aumento dei costi del carburante.

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €115.75

REACH: 7983

CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportation

VISITE MENSILI: 242703.07

AUTORE: Lorenzo Pallotta

URL: www.ferrovie.info



[> Versione Online](#)

> 2 ottobre 2026 alle ore 14:04

La mattinata si è aperta con gli interventi del presidente di Interporto Bologna Stefano Caliandro e di Franco Fenoglio, componente del Consiglio di amministrazione del Gruppo FS. Il panel sull'innovazione ha coinvolto rappresentanti di Mercitalia Intermodal, Europe's Rail Joint Undertaking, Alstom, MIT e ANSFISA.

Il successivo confronto sulle infrastrutture ha visto la partecipazione di Interporto Bologna, Dinazzano Po, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Terminal Rubiera e CePIM Interporto Parma. Le conclusioni sono state affidate a Sabrina De Filippis e all'assessora della Regione Emilia-Romagna Irene Priolo.



FS Logistix e Interporto Bologna: presentato primo treno demo DAC italiano

(Teleborsa) - Parte da Bologna il primo treno sperimentale italiano con tecnologia DAC - Digital Automatic Coupling, il sistema che automatizza l'accoppiamento dei carri e abilita lo scambio di energia e dati lungo il convoglio: presentato oggi da FS Logistix e Interporto Bologna durante "Open Hub – La logistica 5.0 per le imprese dell'Emilia-Romagna", il treno è stato protagonista di una dimostrazione delle funzionalità sviluppate per rendere il trasporto ferroviario merci più digitale, sicuro ed efficiente. L'evento ha riunito istituzioni, imprese e operatori per un confronto sul ruolo dell'innovazione e delle infrastrutture logistiche nella competitività del territorio.

Il DAC consente l'accoppiamento e il disaccoppiamento automatici dei carri e crea lungo il convoglio una rete per l'alimentazione elettrica e lo scambio di dati. La tecnologia apre così la strada a funzioni digitali per la preparazione e la gestione del treno merci, con l'obiettivo di rendere le operazioni più sicure ed efficienti. La dimostrazione di Bologna rappresenta un passaggio concreto nel percorso che porta queste soluzioni europee dalla sperimentazione alla verifica in un contesto operativo.

"Con il primo treno demo DAC italiano portiamo a Bologna una tappa concreta dell'innovazione ferroviaria europea" ha dichiarato Sabrina De Filippis, Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS Logistix. "I risultati che ammiriamo oggi sono frutto di un percorso che ha richiesto la collaborazione tra operatori, industria, istituzioni e mondo della ricerca e che vogliamo tradurre in benefici reali per chi lavora nel settore e per le imprese che scelgono la ferrovia. La scelta di Bologna Interporto racconta anche la nostra visione della logistica: connettere l'innovazione ai nodi e i nodi ai servizi. Insieme a Interporto Bologna vogliamo valorizzare il potenziale dell'Emilia-Romagna, rafforzando le relazioni ferroviarie e intermodali a sostegno delle filiere produttive e della loro capacità di raggiungere nuovi mercati".

"Accogliere a Interporto Bologna il primo treno demo DAC italiano significa essere protagonisti di una trasformazione che guarda al futuro del trasporto ferroviario merci. Innovazione, digitalizzazione e intermodalità sono leve essenziali per rendere la logistica più efficiente, sicura e competitiva" ha dichiarato Stefano Caliendo, Presidente di Interporto Bologna. "Il sistema DAC introduce nuove opportunità di automazione e gestione intelligente della sicurezza ferroviaria e dei flussi logistici e contribuirà a rafforzare ulteriormente il ruolo di Bologna come hub strategico nazionale ed europeo, a servizio delle imprese e delle filiere produttive del territorio.



FS Logistix e Interporto Bologna, presentato il primo treno italiano demo DAC

Da Bologna prende il via il primo treno sperimentale italiano dotato di tecnologia DAC. Scopri ulteriori dettagli



Da Bologna prende il via il primo treno sperimentale italiano dotato di tecnologia DAC (Digital Automatic Coupling).

Cos'è la tecnologia DAC

Il sistema DAC è un sistema innovativo che permette di automatizzare il collegamento tra i carri ferroviari e di trasmettere energia e dati lungo l'intero convoglio. Il treno è stato presentato da FS Logistix e Interporto Bologna in occasione dell'evento Open Hub – La logistica 5.0 per le imprese dell'Emilia-Romagna. Durante l'evento FS Logistix e Interporto di Bologna hanno illustrato le potenzialità della nuova tecnologia per un trasporto merci su rotaia sempre più digitalizzato, sicuro ed efficiente. L'iniziativa inoltre ha rappresentato un momento di confronto tra istituzioni, aziende e operatori del settore sull'importanza dell'innovazione e delle infrastrutture logistiche per rafforzare la competitività del territorio.

Il sistema DAC permette di agganciare e sganciare automaticamente i carri, creando al tempo stesso una rete di alimentazione elettrica e comunicazione digitale che attraversa l'intero treno. Questa innovazione rende possibile lo sviluppo di nuove funzionalità per la preparazione e la gestione dei convogli merci, contribuendo a migliorare la sicurezza e l'efficienza delle operazioni ferroviarie. La dimostrazione realizzata a Bologna segna un passo importante nel percorso di sviluppo della tecnologia a livello europeo, consentendo di testarne le applicazioni in un ambiente operativo concreto.

L'intervento di Sabrina De Filippis e Stefano Caliandro



Sabrina De Filippis, AD e Direttore generale di FS Logistix, è intervenuta sull'argomento affermando: "Con il primo treno demo DAC italiano portiamo a Bologna una tappa concreta dell'innovazione ferroviaria europea. I risultati che ammiriamo oggi sono frutto di un percorso che ha richiesto la collaborazione tra operatori, industria, istituzioni e mondo della ricerca e che vogliamo tradurre in benefici reali per chi lavora nel settore e per le imprese che scelgono la ferrovia. La scelta di Bologna Interporto racconta anche la nostra visione della logistica: connettere l'innovazione ai nodi e i nodi ai servizi. Insieme a Interporto Bologna vogliamo valorizzare il potenziale dell'Emilia-Romagna, rafforzando le relazioni ferroviarie e intermodali a sostegno delle filiere produttive e della loro capacità di raggiungere nuovi mercati".

Dall'altra parte Stefano Caliendo, Presidente di Interporto Bologna, ha dichiarato: "Accogliere a Interporto Bologna il primo treno demo DAC italiano significa essere protagonisti di una trasformazione che guarda al futuro del trasporto ferroviario merci. Innovazione, digitalizzazione e intermodalità sono leve essenziali per rendere la logistica più efficiente, sicura e competitiva. Il sistema DAC introduce nuove opportunità di automazione e gestione intelligente della sicurezza ferroviaria e dei flussi logistici e contribuirà a rafforzare ulteriormente il ruolo di Bologna come hub strategico nazionale ed europeo, a servizio delle imprese e delle filiere produttive del territorio".

Leggi anche Treni, Gruppo FS al festival internazionale di Ferrara



Fs Logistix e Interporto Bologna presentano il primo treno demo dac italiano

Al via la prima sperimentazione italiana del Digital Automatic Coupling, tecnologia europea che automatizza l'accoppiamento dei carri e abilita lo scambio di energia e dati lungo il convoglio



Al via la prima sperimentazione italiana del Digital Automatic Coupling, tecnologia europea che automatizza l'accoppiamento dei carri e abilita lo scambio di energia e dati lungo il convoglio

Bologna – Parte da Bologna la sperimentazione italiana delle tecnologie europee destinate a trasformare il trasporto ferroviario merci. FS Logistix e Interporto Bologna hanno presentato il primo treno sperimentale italiano dotato di tecnologia DAC, Digital Automatic Coupling, durante l'evento "Open Hub – La logistica 5.0 per le imprese dell'Emilia-Romagna".

Il DAC consente di automatizzare le operazioni di accoppiamento e disaccoppiamento dei carri e di creare lungo il convoglio una rete per l'alimentazione elettrica e lo scambio di dati. La tecnologia apre così la strada a nuove funzioni digitali per la preparazione e la gestione dei treni merci, con l'obiettivo di aumentare sicurezza, efficienza e automazione delle operazioni.

La dimostrazione, denominata "DAC on Track", porta a Bologna i risultati delle attività sviluppate nell'ambito dei programmi europei di ricerca e innovazione ferroviaria. FS Logistix e Interporto Bologna partecipano ai progetti FP5-TRANS4M-R di Europe's Rail Joint Undertaking. Nell'ambito del progetto, il Gruppo FS è responsabile del Work Package 17 dedicato all'Italian Demo Train, con il coinvolgimento di Mercitalia Intermodal, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal e Interporto Bologna nelle attività di preparazione, integrazione e validazione delle tecnologie.

L'iniziativa è stata anche l'occasione per un confronto tra istituzioni, imprese e operatori sul ruolo delle infrastrutture e dell'innovazione nel rafforzamento della logistica dell'Emilia-Romagna. Al centro



del dibattito le connessioni tra porti, interporti, terminal e ferrovia e la necessità di sviluppare collegamenti sempre più internazionali a supporto delle filiere produttive.

«Con il primo treno demo DAC italiano portiamo a Bologna una tappa concreta dell'innovazione ferroviaria europea», ha dichiarato Sabrina De Filippis, amministratore delegato e direttore generale di FS Logistix, sottolineando l'importanza della collaborazione tra operatori, industria, istituzioni e ricerca. Per Stefano Caliendo, presidente di Interporto Bologna, l'arrivo del treno demo rappresenta un passaggio nel percorso di trasformazione del trasporto ferroviario merci, con digitalizzazione, innovazione e intermodalità come strumenti per rafforzare il ruolo di Bologna come hub logistico nazionale ed europeo.

Durante l'evento è stato inoltre rilanciato il collegamento ferroviario merci Rail4Truck tra Bologna e Marcianise, presentato come una soluzione per sostenere le imprese in una fase caratterizzata dall'aumento dei costi del carburante.

L'articolo proviene da Shipmag .

FS Logistix e Interporto Bologna presentano il primo treno demo DAC italiano

(FERPRESS) – Bologna, 2 OTT – Parte da Bologna il primo treno sperimentale italiano con tecnologia DAC – Digital Automatic Coupling, il sistema che automatizza l'accoppiamento dei carri e abilita lo scambio di energia e dati lungo il convoglio. Presentato oggi da FS Logistix e Interporto Bologna durante "Open Hub – La logistica 5.0 per le imprese dell'Emilia-Romagna", il treno è stato protagonista di una dimostrazione delle funzionalità sviluppate per rendere il trasporto ferroviario merci più digitale, sicuro ed efficiente. L'evento ha riunito istituzioni, imprese e operatori per un confronto sul ruolo dell'innovazione e delle infrastrutture logistiche nella competitività del territorio.

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati

Sei abbonato? Accedi >>

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

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

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione:

segreteria@ferpress.it

">Leggi tutto >>



FS Logistix und Interporto Bologna haben den ersten italienischen DAC-Experimentalzug vorgestellt

Das System ermöglicht die automatische Kupplung und Entkopplung der Wagen



Der erste italienische Versuchszug verlässt Bologna mit DAC-Technologie – Digital Automatic Coupling, das System, das Automatisiert die Wagenkupplung und ermöglicht den Austausch von Energie und Daten entlang des Zuges. Heute präsentiert von FS Logistix und Interporto Bologna während der Veranstaltung "Open Hub - Logistik" 5,0 für Unternehmen in Emilia-Romagna", der Zug ist war der Protagonist einer Demonstration der Merkmale entwickelt, um den Schienengütergüterverkehr stärker zu machen Digital, sicher und effizient. DAC ermöglicht automatisches Koppeln und Entkoppeln der Wagen und bildet ein Netz entlang des Zuges für die und den Datenaustausch. Technologie öffnet somit das Digitale Funktionen zur Vorbereitung und Verwaltung der Güterzug, mit dem Ziel, den Betrieb zu verbessern sicher und effizient. Die Demonstration in Bologna stellt eine konkreter Schritt auf dem Weg, der zu diesen europäischen Lösungen führt von Experimenten bis zur Verifikation im operativen Kontext. "Mit dem ersten italienischen DAC-Demozug – unterstrichen Sabrina De Filippis, Geschäftsführerin und Geschäftsführerin von FS Logistix – wir bringen eine konkrete Innovationsstufe nach Bologna Europäische Eisenbahnen. Die Ergebnisse, die wir heute bewundern, sind das Ergebnis von ein Weg, der Zusammenarbeit zwischen Operatoren erforderte, Industrie, Institutionen und die Forschungswelt, und das wollen wir übersetzen Für diejenigen, die im Sektor arbeiten, und für die

PUBBLICAZIONE: Informare.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €3.31

REACH: 496

CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences

VISITE MENSILI: 15087.27

AUTORE:

URL: www.informare.it



[> Versione Online](#)

> 2 ottobre 2026 alle ore 4:10

Unternehmen, die wirklich Vorteile bringen Wähle die Eisenbahn. Die Wahl von Bologna Interporto erzählt ebenfalls Unsere Vision für Logistik: Innovation mit Knoten zu verbinden und die Knoten zu den Diensten. Gemeinsam mit Interporto Bologna wollen wir das Potenzial von Emilia-Romagna zu steigern und das Schienen- und intermodale Beziehungen zur Unterstützung von Lieferketten und ihre Fähigkeit, neue zu erreichen Märkte". «Begrüßung des ersten DAC-Demozugs auf Interporto Bologna - hervorgehoben Stefano Caliandro, Präsident der Interport-Gesellschaft – bedeutet, Protagonisten einer Transformation, die in die Zukunft des Güterverkehrs im Schienenverkehr blickt. Innovation, Digitalisierung und Intermodalität sind Hebel. unerlässlich, um die Logistik effizienter, sicherer und wettbewerbsfähig".



FS Logistix e Interporto Bologna han presentato el primer tren experimental italiano de DAC

El sistema permite el acoplamiento y desacoplamiento automáticos de vagones



El primer tren experimental italiano sale de Bologna con Tecnología DAC - Acoplamiento Automático Digital, el sistema que Automatiza el acoplamiento de vagones y permite el intercambio de energía y datos a lo largo del tren. Presentado hoy por FS Logistix y Interporto Bologna durante el evento "Open Hub - Logística 5.0 para empresas de Emilia-Romaña", el tren es fue el protagonista de una demostración de las características desarrollado para hacer que el transporte ferroviario de mercancías sea más Digital, seguro y eficiente. El DAC permite emparejamiento y desemparejamiento automáticos de los vagones y crea una red a lo largo del tren para el y el intercambio de datos. La tecnología abre así el funciones digitales para la preparación y gestión de la tren de mercancías, con el objetivo de hacer que las operaciones sean más seguro y eficiente. La demostración en Bologna representa un paso concreto en el camino que conduce a estas soluciones europeas desde la experimentación hasta la verificación en un contexto operativo. "Con el primer tren demo italiano del DAC - subrayado Sabrina De Filippis, directora ejecutiva y directora general de FS Logistix - traemos un escenario concreto de innovación a Bologna Ferrocarriles europeos. Los resultados que admiramos hoy son el resultado de un camino que requería colaboración entre operadores, la industria, las instituciones y el mundo de la investigación y que queremos traducir en beneficios reales para quienes trabajan en el sector y para las empresas que elige el ferrocarril. La

PUBBLICAZIONE: Informare.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €3.88

REACH: 496

CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences

VISITE MENSILI: 15087.27

AUTORE:

URL: www.informare.it



[> Versione Online](#)

> 2 ottobre 2026 alle ore 4:10

elección de Bolonia Interporto también indica Nuestra visión para la logística: conectar la innovación con los nodos y los nodos de los servicios. Junto con Interporto Bolonia queremos aumentar el potencial de Emilia-Romaña, fortaleciendo la Relaciones ferroviarias e intermodales para apoyar las cadenas de suministro y su capacidad para alcanzar nuevos mercados". «Recibiendo el primer tren demo del DAC a Interporto Bolonia - destacó Stefano Caliendo, presidente de la Sociedad Interport - significa ser protagonistas de una Transformación que mira hacia el futuro del transporte ferroviario de mercancías. La innovación, la digitalización y la intermodalidad son palancas esencial para hacer la logística más eficiente, segura y competitivo".



FS Logistix and Interporto Bologna have presented the first Italian DAC experimental train

The system allows automatic coupling and decoupling of wagons



The first Italian experimental train leaves Bologna with DAC technology - Digital Automatic Coupling, the system that Automates wagon coupling and enables the exchange of energy and data along the train. Presented today by FS Logistix and Interporto Bologna during the event "Open Hub - Logistics 5.0 for companies in Emilia-Romagna", the train is was the protagonist of a demonstration of the features developed to make rail freight more digital, secure and efficient. DAC allows for automatic pairing and unpairing of the wagons and creates a network along the train for the and the exchange of data. Technology thus opens up the digital functions for the preparation and management of the freight train, with the aim of making operations more safe and efficient. The demonstration in Bologna represents a concrete step in the path that leads to these European solutions from experimentation to verification in an operational context. "With the first Italian DAC demo train - underlined Sabrina De Filippis, CEO and General Manager of FS Logistix - we bring a concrete stage of innovation to Bologna European railways. The results we admire today are the result of a path that required collaboration between operators, industry, institutions and the world of research and that we want to translate in real benefits for those who work in the sector and for the companies that choose the railway. The choice of Bologna Interporto also tells Our vision for logistics: connecting innovation to nodes and the nodes to services. Together with Interporto Bologna we want

PUBBLICAZIONE: Informare.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €3.60

REACH: 496

CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences

VISITE MENSILI: 15087.27

AUTORE:

URL: www.informare.it



[> Versione Online](#)

> 2 ottobre 2026 alle ore 4:10

to enhance the potential of Emilia-Romagna, strengthening the rail and intermodal relations to support supply chains and their ability to reach new markets". «Welcoming the first DAC demo train to Interporto Bologna - highlighted Stefano Caliandro, president of the interport society - means being protagonists of a transformation that looks to the future of rail freight transport. Innovation, digitalisation and intermodality are levers essential to make logistics more efficient, safe and competitive".



A Bologna il primo treno italiano con accoppiamento digitale



Venerdì, 2 Ottobre 2026 16:03

Il primo treno sperimentale italiano con tecnologia Dac (Digital Automatic Coupling) è stato presentato il 2 ottobre 2026 a Bologna da FS Logistix e Interporto Bologna, durante l'evento Open Hub-La logistica 5.0 per le imprese dell'Emilia-Romagna. Il convoglio ha mostrato le caratteristiche operative di un sistema che rende automatico l'accoppiamento dei carri e abilita lo scambio di energia e dati lungo l'intero treno. Il Dac prende il posto dell'accoppiamento a vite con tamponi, ancora diffuso sulla gran parte dei carri europei, che richiede l'intervento manuale del personale tra un veicolo e l'altro. Col sistema automatico i carri si agganciano e si sganciano senza operatori e la linea per la trasmissione dei dati diventa il supporto delle funzioni digitali per la preparazione e la gestione del treno merci, con l'obiettivo di rendere le operazioni più sicure ed efficienti. Durante l'evento, FS ha rilanciato il collegamento ferroviario merci Rail4Truck tra Bologna e Marcanise, proposto come soluzione all'attuale fase di forte aumento dei costi del carburante.

La dimostrazione, inserita nel momento denominato Dac on Track, porta a Bologna i risultati dei programmi europei di ricerca e innovazione ferroviaria. FS Logistix e Interporto Bologna partecipano ai progetti di Europe's Rail Joint Undertaking, tra cui FP5-Trans4M-R, nel quale il Gruppo FS è responsabile del Work Package 17 dedicato all'Italian Demo Train. Nelle attività di preparazione, integrazione e validazione delle tecnologie sono coinvolte Mercitalia Intermodal, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal e Interporto Bologna. Per Sabrina De Filippis, amministratrice delegata e direttore generale di FS Logistix, il treno rappresenta "una tappa concreta dell'innovazione ferroviaria europea", frutto della collaborazione tra operatori, industria, istituzioni e mondo della ricerca. La scelta dell'interporto bolognese, ha aggiunto, riflette l'idea di logistica dell'azienda: collegare l'innovazione ai nodi e i nodi ai servizi, rafforzando le relazioni ferroviarie e intermodali a sostegno delle filiere produttive. Il presidente di Interporto Bologna, Stefano Caliandro, ha indicato in innovazione, digitalizzazione e intermodalità le leve per una logistica più efficiente, sicura e competitiva.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €27.08

REACH: 2964

CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles

VISITE MENSILI: 90113.65

AUTORE: Michele Latorre

URL: www.trasportoeuropa.it



[> Versione Online](#)

> 2 ottobre 2026 alle ore 14:05

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



Gruppo ICM, fatturato primo semestre sale a 437 milioni di euro: obiettivi PNRR raggiunti



Il Gruppo ICM-Impresa Costruzioni Maltauro, gruppo vicentino del settore delle costruzioni, ha chiuso il primo semestre 2026 con un fatturato consolidato di 437 milioni di euro, in aumento del 19% rispetto ai primi sei mesi del 2025 e del 25% rispetto allo stesso periodo del 2024. Un trend in crescita, che consente a ICM di prevedere a fine anno un fatturato complessivo vicino ai 930 milioni di euro, in linea con il piano industriale approvato nei mesi scorsi. Un programma che punta a superare un valore di produzione di 1 miliardo di euro entro il 2027, attraverso un piano di acquisizioni di nuove commesse da 2,4 miliardi di euro nell'arco del triennio, di cui 1,8 miliardi in Italia (1,2 miliardi nel settore infrastrutturale e 600 milioni nell'edilizia) e 600 milioni di euro all'estero.

Il Gruppo, che nel 2025 ha registrato un fatturato di 804 milioni di euro, in aumento di circa il 13% rispetto al valore registrato nel 2024 (712 milioni), gestisce oggi un portafoglio consolidato di circa 3,4 miliardi di euro, rappresentato per il 72% da opere infrastrutturali e per l'83% da opere nel settore pubblico. Il backlog è attualmente costituito per il 79% da commesse sul territorio nazionale, di cui il 30% finanziato nell'ambito del PNRR: una quota che testimonia il ruolo strategico ricoperto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nella crescita del Gruppo negli ultimi anni, e su cui il 2026 ha portato una conferma significativa. Nel corso dell'anno, infatti, ICM si è distinto per aver centrato i target, rispettando le scadenze stabilite dal PNRR su tutte le opere interessate dal finanziamento, distribuite sull'intero territorio nazionale. Nello specifico: Lotto Ovest Linea di forza Sir 2 a Padova (Veneto) – la più grande opera del Nordest finanziata dal PNRR; Alta Velocità Brescia-Verona (Veneto-Lombardia); Variante Ferroviaria Val di Riga (Alto Adige); Assi di forza per il trasporto pubblico a Genova (Liguria); Velocizzazione linea Ferroviaria Grassano-Bernalda (Basilicata); Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella (Basilicata).

"Il primo semestre 2026 conferma il percorso di crescita del Gruppo, in un contesto internazionale complesso e caratterizzato da forti elementi di incertezza - ha commentato il presidente Gianfranco Simonetto - In questi anni, un contributo importante è arrivato dal PNRR: aver raggiunto i target e rispettato le scadenze su tutte le opere finanziate dal Piano, distribuite sull'intero territorio nazionale,



è per noi un risultato di grande soddisfazione, che testimonia l'impegno delle nostre maestranze e la capacità del Gruppo di gestire cantieri complessi e diffusi".

"Questo traguardo rafforza le basi del nostro Piano industriale e ci dà ulteriore slancio per affrontare le sfide dei prossimi anni - ha aggiunto - Il nostro obiettivo è continuare a crescere in modo sostenibile, consolidando la nostra presenza sui mercati internazionali, riequilibrando gradualmente la composizione del backlog tra Italia ed estero. Nonostante le tensioni geopolitiche e quelle inflazionistiche, si riconferma la validità del piano industriale approvato e le guidance relative : prosegue pertanto il rafforzamento nella digitalizzazione, con ICM TECH che si sta avviando ad un consolidamento della propria posizione, e il riposizionamento parziale di ICM in nuovi segmenti di mercato domestici e nel rafforzamento di quelli esteri".



FS Logistix porta a InnoTrans il treno merci digitale: DAC e Smart Train per accorciare il gap con la gomma

A Berlino il gruppo presenta le tecnologie per automatizzare aggancio e prova freni, monitorare i carri e abilitare la manutenzione predittiva. Circa 750 i carri già digitalizzati, con test anche sulla Verona-Colonia. E mentre il caro gasolio aumenta i costi della strada, il ferro prova a recuperare competitività intervenendo sui propri colli di bottiglia



Non c'è soltanto il gasolio ad accorciare, almeno in questa fase, le distanze competitive tra ferro e gomma. Se il rincaro del carburante sta rendendo più costoso il trasporto stradale sulle lunghe percorrenze, la ferrovia prova contemporaneamente a lavorare sul fronte opposto: ridurre tempi, operazioni manuali e inefficienze che ancora pesano sulla formazione e sulla gestione dei treni merci.

È in questa prospettiva che vanno lette le novità portate da FS Logistix a InnoTrans 2026, dove il gruppo ha presentato il Digital Automatic Coupling (DAC) e lo Smart Train, due tecnologie destinate a rendere il trasporto ferroviario merci più automatizzato, connesso e potenzialmente più competitivo.

Il DAC automatizza l'aggancio dei veicoli ferroviari e consente lo scambio di energia e dati lungo l'intero convoglio. Una trasformazione tutt'altro che marginale: oltre a ridurre il lavoro manuale nelle operazioni di composizione, il sistema permette di automatizzare attività come la prova dei freni e crea l'infrastruttura digitale sulla quale possono innestarsi ulteriori funzioni di controllo.

Lo Smart Train interviene invece sul monitoraggio. Sensori e sistemi di comunicazione wireless consentono di raccogliere dati sui carri e sul comportamento del convoglio, supportando il controllo delle condizioni operative e la manutenzione predittiva.

La flotta digitalizzata di FS Logistix ha raggiunto circa 750 carri. Le sperimentazioni non riguardano soltanto traffici domestici, ma anche collegamenti internazionali: tra questi la Verona-Colonia, uno



degli assi ferroviari merci che attraversano il corridoio del Brennero.

Il punto, quindi, non è soltanto tecnologico. La ferrovia merci continua a scontare una maggiore complessità operativa rispetto alla strada: composizione dei convogli, manovre, controlli, cambi di locomotiva, manutenzione e tempi terminalistici possono incidere fortemente sulla produttività. Automatizzare una parte di queste operazioni significa intervenire direttamente sul costo del servizio.

Ed è proprio qui che il momento appare particolarmente interessante. Nelle scorse settimane il forte rincaro del gasolio ha riaperto il tema della competitività relativa tra strada e ferro, abbassando in alcuni casi la soglia chilometrica oltre la quale l'intermodalità può diventare economicamente più interessante. Ora alla pressione sui costi della gomma si aggiunge un'altra dinamica: il tentativo del ferro di ridurre i propri.

In altre parole, se il gasolio rende la strada relativamente più cara, tecnologie come DAC e Smart Train cercano di rendere il ferro relativamente meno lento, meno manuale e meno costoso. È su questo doppio movimento che, più che sugli annunci di principio sul modal shift, potrebbe giocarsi una parte della partita competitiva dei prossimi anni.

A dare alla presenza berlinese una dimensione che va oltre la semplice vetrina tecnologica è la stessa amministratrice delegata di FS Logistix, Sabrina De Filippis. «Oggi la logistica non è vista come economia di un singolo Paese, ma ha una natura globale: puntiamo a intercettare i grandi traffici che arrivano via mare, che oggi rappresentano circa l'80% dei volumi», ha spiegato a InnoTrans, ricordando che negli ultimi 18 mesi il gruppo ha investito oltre 500 milioni di euro in asset e digitalizzazione.

È dentro questo disegno che DAC e Smart Train acquistano peso: la digitalizzazione, nelle parole utilizzate dalla stessa De Filippis in occasione dell'avvio del primo Smart Train, non rappresenta un semplice aggiornamento operativo, ma uno dei «driver del piano strategico» di FS Logistix.



Il treno perde quota attraverso le Alpi svizzere nel 1S 2026



Venerdì, 2 Ottobre 2026 11:55

Foto: Mercedes-Benz Trucks

Nel primo semestre 2026 le merci transitate su rotaia attraverso le Alpi svizzere hanno raggiunto 12,326 milioni di tonnellate, con un aumento del 3,1% sul primo semestre 2025. È un dato positivo, che però è bilanciato da quello negativo sulla quota della ferrovia rispetto alla strada: nello stesso periodo, infatti, il tonnellaggio dei camion è cresciuto del 7,5% a 5,793 milioni di tonnellate. Lo dicono le rilevazioni diffuse il 10 settembre dall'Ufficio federale dei trasporti della Svizzera, dalle quali emerge che su un traffico complessivo di 18,119 milioni di tonnellate (+4,4%) la quota della ferrovia è scesa al 68%, ossia 0,9 punti percentuali in meno rispetto all'anno prima.

Entrando nei particolari del trasporto ferroviario transalpino, quello a carri completi ha toccato 2,773 milioni di tonnellate (+9,9%) e il combinato non accompagnato 9,553 milioni (+7,1%, circa 630mila tonnellate in più), con un'accelerazione dal 4,8% del primo trimestre al 9,5% del secondo. Sul risultato complessivo incide la cessazione dell'autostrada viaggiante Friburgo-Novara, avvenuta a dicembre 2025, che nel primo semestre 2025 aveva movimentato 514mila tonnellate contro zero del 2026. Togliendo questa voce dalla base di confronto, i 12,326 milioni di tonnellate risulterebbero in crescita del 7,7%. Questa valutazione è confermata anche dall'analisi sulle singole rotte, dalla quale emerge che sul Gottardo sono transitate 10,034 milioni di tonnellate (+8,4%, circa 780mila in più) e sul Lötschberg-Sempione, che collega l'area di Basilea con Domodossola e il Piemonte, il valore si è fermato a 2,292 milioni (-15,3%, circa 410mila in meno). Su questo secondo asse viaggiavano 496mila delle 514mila tonnellate della Rola e al netto di questo servizio il Sempione risulterebbe in crescita del 3,8%. La quota del Gottardo sul traffico ferroviario transalpino è salita dal 77,4% all'81,4%, quella del Sempione è scesa al 18,6%. Malgrado la crescita, il volume ferroviario resta inferiore a quello del primo semestre 2024 (14,1 milioni di tonnellate) e lontano dal massimo di 14,8 milioni toccato nel primo semestre 2016.

L'asse occidentale subisce anche i lavori. La linea Lötschberg-Sempione è rimasta chiusa del tutto dal 29 maggio al 27 luglio 2026 per il risanamento del tunnel elicoidale fra Iselle e Varzo e nell'arco



dell'anno si aggiungono interruzioni per altri ottanta giorni complessivi. Inoltre, i lavori sulla canna orientale del tunnel del Sempione, fra Briga e Domodossola, riducono la capacità disponibile per le merci. Nel secondo trimestre del 2026, che comprende l'avvio della chiusura, il combinato sul Sempione è sceso del 12,5%. Il rapporto dell'Uft individua nei cantieri, soprattutto in Germania e in Italia, la causa dei ritardi che i treni accumulano e che i margini operativi ridotti sugli assi nord-sud non consentono più di recuperare prima della destinazione.

Per la crescita del combinato nel 2026, l'Uft indica, sulla base delle indicazioni del settore, tre fattori: meno cantieri, in particolare in Germania, i provvedimenti adottati dagli operatori, che hanno ridotto le cancellazioni, e una congiuntura europea e svizzera in lieve miglioramento. Il traffico alpino svizzero riguarda in larga parte l'Italia e il rapporto lo collega direttamente all'andamento del commercio intra-UE italiano, in recupero dal 2025, mentre il volume del commercio estero svizzero è tornato negativo dal quarto trimestre 2025. Le previsioni economiche richiamate dall'Uft, pur con le incertezze geopolitiche, indicano per il mercato alpino una crescita ancora lieve.

La puntualità è invece rimasta pressoché ferma. Nel combinato transalpino il 45,7% dei treni è arrivato con ritardi fino a trenta minuti, contro il 45,5% del primo semestre 2025. I ritardi oltre le tre ore sono scesi dal 33,4% al 30,6%, quelli fra una e tre ore sono saliti dal 12,3% al 14,7%, e nel secondo trimestre un treno su cinque (21%) in direzione sud ha accumulato almeno dodici ore. I dati derivano da un'indagine presso gli operatori del combinato e misurano l'arrivo del treno pronto allo scarico, non l'ingresso in stazione, mentre per i carri completi l'Uft non rileva la qualità. Le tracce teoriche per le merci sono 302 al giorno nei due sensi, 192 sul Gottardo e 110 sul Lötschberg-Sempione, con un tasso di utilizzo del 40,1% nel primo caso (contro il 37,4% del primo semestre 2025) e del 26,3% nel secondo, contro il 45,8% dell'anno precedente. Il rapporto precisa che le tracce sono considerate costanti anche quando cantieri, maltempo o incidenti ne riducono la disponibilità effettiva e segnala per il Gottardo minori capacità a partire dal 28 agosto 2025, dopo l'evento che ha interessato l'asse.

I transiti di veicoli industriali oltre 3,5 tonnellate hanno raggiunto le 511mila unità (+7,2%, circa 34mila in più), con un aumento del 6,3% nel primo trimestre e dell'8% nel secondo. Tutti i valichi stradali mostrano un aumento: Sempione +10,3%, Gran San Bernardo +9,3%, Gottardo +7,2%, San Bernardino +4,5%. Come confronto, al Brennero (che riguarda il traffico tra Italia e Austria) i transiti di autocarri e autoarticolati sono stati 1,258 milioni, con un incremento del 3,6%, mentre per la stessa categoria di veicoli i valichi svizzeri ne hanno registrati 458mila (+7,6%). Bisogna precisare che il passo del Sempione è stato chiuso più volte a febbraio per pericolo di valanghe. L'Uft collega la crescita della strada alla congiuntura economica e ritiene probabile che i problemi di capacità e qualità della ferrovia riportino su gomma i trasporti sensibili a tempi e affidabilità. Alcuni carichi prima affidati alla Rola potrebbero ora viaggiare su strada, ma per valutazioni solide l'ufficio rinvia all'evoluzione di medio-lungo periodo. A fine anno, stima l'Uft, gli attraversamenti alpini di veicoli industriali dovrebbero tornare a superare il milione, per la prima volta dopo molto tempo.

Per quanto riguarda gli operatori, Sbb Cargo International resta al vertice con il 44,1% del traffico ferroviario transalpino (+7,2 punti percentuali rispetto al 2025), seguita da Bls Cargo al 20,6% (-6,1 punti), che però sul Sempione detiene il 63,8% del mercato. DB Cargo sale al terzo posto con il 16,4% (+11,6 punti), spinta dal Gottardo dove raggiunge il 19,7%, mentre Sbb Cargo scende al quarto con il 7,1% (-10,2 punti). TX Logistik è al 5,5% (+1,7 punti), Railcare allo 0,9% (+0,1 punti) e gli altri operatori al 4,6% (+1,5 punti). Il calo di Sbb Cargo nel transito alpino va distinto dal suo



andamento nel traffico a carro completo isolato, che serve l'intero territorio svizzero con flussi interni, import ed export, e che dal 2026 comprende anche i carri vuoti e i traffici Swiss Split prima attribuiti al combinato. In questo segmento i carri carichi sono scesi da circa 185mila a 180mila (-3%), ma al netto della nuova delimitazione il calo effettivo è dell'8%, mentre le tonnellate-km sono diminuite di quasi il 5% a 584 milioni. Dall'inizio dell'anno la Confederazione sostiene il comparto con una convenzione quadriennale stipulata con Sbb Cargo: nel semestre la perdita si è ridotta a circa 12 milioni di franchi, contro quasi 40 dell'anno prima, ma con indennità federali per 40 milioni, destinate a scendere da 80 milioni annui nel 2026 a 45 milioni nel 2029. Il costo per carro caricato, salito nel primo trimestre, nel secondo è tornato al livello del 2025, ma sull'intero semestre resta a 937 franchi contro 893.

Per i prossimi anni l'Uft avverte che gli interventi annunciati per il 2027-2029 sulla Rheintalbahn tedesca e sull'asse Lötschberg-Sempione potranno mettere sotto pressione la ripresa del 2026 e che un miglioramento è atteso solo dal 2030 circa, mentre il Consiglio federale prevede, nella revisione in corso della legge sul trasporto di merci, ulteriori risorse finanziarie per il traffico merci su rotaia attraverso le Alpi.

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



Fs Logistix, a Bologna il primo treno italiano con tecnologia Dac



Partita la sperimentazione del Digital Automatic Coupling, la tecnologia che automatizza l'aggancio dei carri e abilita lo scambio di energia e dati lungo il convoglio. Il progetto punta a rendere il trasporto ferroviario merci più digitale, sicuro ed efficiente

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

Il trasporto ferroviario merci italiano entra nella fase della sperimentazione del Digital Automatic Coupling (Dac), il sistema che automatizza le operazioni di accoppiamento e disaccoppiamento dei carri e permette di creare una rete elettrica e digitale lungo l'intero convoglio. Il primo treno sperimentale italiano equipaggiato con questa tecnologia è stato presentato a Bologna da Fs Logistix e Interporto Bologna nell'ambito di "Open Hub – La logistica 5.0 per le imprese dell'Emilia-Romagna".

La dimostrazione ha permesso di mostrare sul campo alcune delle funzionalità sviluppate per digitalizzare la gestione del treno merci. Il Dac interviene infatti su una delle operazioni tradizionalmente più manuali del trasporto ferroviario: l'aggancio e lo sgancio dei carri. Automatizzando queste attività, la tecnologia punta a ridurre le operazioni a terra e, allo stesso tempo, a migliorare le condizioni di sicurezza per gli operatori.

Energia e dati sui carri

Il salto tecnologico non riguarda però soltanto l'automazione dell'aggancio. Il sistema consente infatti di creare lungo il convoglio una rete per l'alimentazione elettrica e per lo scambio di dati. Una caratteristica che apre la strada a una gestione più digitale del treno, dalla preparazione alla marcia fino al monitoraggio delle diverse componenti.



La disponibilità di energia e connettività lungo il convoglio può abilitare nuove applicazioni digitali e sistemi di controllo, con l'obiettivo di rendere più efficienti le operazioni ferroviarie e aumentare la quantità e la qualità delle informazioni disponibili durante la gestione del trasporto.

La sfida della logistica 5.0

La sperimentazione di Bologna si inserisce nel percorso europeo verso una maggiore digitalizzazione del trasporto ferroviario merci. Per Fs Logistix, il tema non riguarda soltanto l'adozione di una nuova tecnologia, ma la possibilità di collegare innovazione, infrastrutture e servizi all'interno di una filiera logistica sempre più integrata.

«Con il primo treno demo Dac italiano portiamo a Bologna una tappa concreta dell'innovazione ferroviaria europea» ha dichiarato Sabrina De Filippis, amministratore delegato e direttore generale di Fs Logistix. «I risultati che ammiriamo oggi sono frutto di un percorso che ha richiesto la collaborazione tra operatori, industria, istituzioni e mondo della ricerca e che vogliamo tradurre in benefici reali per chi lavora nel settore e per le imprese che scelgono la ferrovia. La scelta di Bologna Interporto racconta anche la nostra visione della logistica: connettere l'innovazione ai nodi e i nodi ai servizi. Insieme a Interporto Bologna vogliamo valorizzare il potenziale dell'Emilia-Romagna, rafforzando le relazioni ferroviarie e intermodali a sostegno delle filiere produttive e della loro capacità di raggiungere nuovi mercati», ha concluso.

(riproduzione riservata)

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA

«Integrare la Basilicata nei grandi flussi logistici»

Infrastrutture

D'Alema: l'accessibilità alla regione è condizione per investimenti ed export

Trasformare le infrastrutture a vera e propria politica di sviluppo, mettendo in rete strade, ferrovie, porti, piattaforme logistiche, aree industriali e mercati. È la prospettiva emersa dall'iniziativa "Sulle rotte dello sviluppo. Infrastrutture, Trasporti e Logistica per una Basilicata più competitiva", promossa da Confindustria Basilicata a Matera. Al centro del dibattito la necessità di superare la logica della singola opera per costruire una strategia infrastrutturale organica. «Le nostre imprese hanno bisogno di essere integrate nei grandi flussi economici e logistici del Paese e del Mediterraneo» ha spiegato il presidente di Confindustria Basilicata Francesco D'Alema. «All'interno di un ecosistema nel quale strade, ferrovie, porti, piattaforme logistiche, imprese e mercati funzionino insieme. Viviamo oggi una contraddizione intollerabile: siamo al centro di una rete che ci lascia ai margini. L'accessibilità rappresenti una condizione essenziale per attrarre nuovi investimenti, sostenere l'export e rafforzare la base produttiva regionale». Da qui la richiesta di intervenire contem-

poraneamente sul completamento delle opere già finanziate e sulla programmazione di una nuova fase di potenziamento complessivo della rete. Sul fronte ferroviario, Confindustria Basilicata ha richiamato l'importanza degli interventi previsti dal Pnrr e dell'avanzamento del collegamento Matera-Ferrandina. Analoga attenzione è stata dedicata alla rete stradale, con particolare riferimento al raccordo Sicignano-Potenza, alla Basentana, alla Potenza-Melfi e al raddoppio della Statale 7 Matera-Ferrandina con il bypass di Matera.

Tragli interventi anche quello di Leopoldo Destro in videocollageamento, vicepresidente di Confindustria con delega a Trasporti, Logistica e Industria del turismo: «Investire in trasporti e logistica è un tema di produttività e di competitività. La logistica vale oltre 200mld di euro - ha ricordato Destro - il 9% del Pil, e sostiene più di 640 miliardi di export. Dieci miliardi di investimenti possono generare circa 22 miliardi di Pil: trasporti e logistica sono quindi leve strategiche per la crescita del sistema Italia».

La conclusione del Pnrr nel 2026 pone il tema della continuità degli investimenti e delle politiche di sviluppo. «La sfida - ha sottolineato Destro - è trasformarne il metodo e gli effetti positivi in

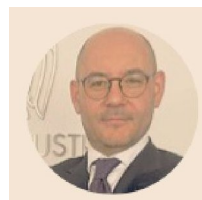
una capacità strutturale del Paese. La Basilicata ha una posizione strategica tra Tirreno, Ionio e Adriatico. Ma occorre renderla sempre più accessibile, una vera cerniera del Sud: rafforzare i collegamenti di Melfi, Potenza, Matera e Metapontino con le grandi direttrici nazionali ed europee».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LEOPOLDO DESTRO

Vice Presidente
Confindustria
ai Trasporti,
Logistica
e Turismo

FRANCESCO
D'ALEMA

Presidente
Confindustria
Basilicata



> 3 ottobre 2026 alle ore 0:00

Adesso i grandi problemi non sono più risolti (o complicati) dalle ideologie, ma dagli interessi

DI RICCARDO RUGGERI

Hormuz sarà un infrequentato pezzo di mare, in quanto cancellato, per sempre, dalla logistica petrolifera, perché così avrà deciso la triade. Il business ha bisogno di certezze, quindi di eliminare tutti i colli di bottiglia.

Gran parte del documento è centrato sulla proposta di un nuovo modello organizzativo coerente con il contesto futuro e con IA.

L'ho chiamato IDEA, l'ho applicato a tre aziende:

1 multinazionale tecnicamente fallita, rigenerata e poi quotata a Wall Street, New Holland,

2 una casa editrice e relativo settimanale, *Zafferano*,

3 una RSA domestica.

Tre esperimenti riusciti.

Sia chiaro però, questo non è una App, non è una ricetta, non è un farmaco, men che meno un vaccino.

IDEA non solo non ha, ma rifiuta ogni connotazione, essendo apolitica e a-ideologica.

Questo è un contributo, rigorosa-

mente gratuito, ai giovani che nel 2050 saranno al potere.

Suggerisco loro di metabolizzarlo lentamente, personalizzandolo alla propria realtà.

Il documento si chiude dando ampio spazio al lavoro umano.

È il grande tabù di quest'epoca.

Il lavoro umano sarà l'aspetto più strategico del XXI.

Il lavoro umano del XXI, per la prima volta nella storia, non sarà più soltanto un'attività, ma un «prodotto».

L'attività è quello che fai, il «prodotto» è quello che consegna.

Per esempio, questa sintesi che vi invio non è un'informazione, è un «prodotto».

Per decenni l'attuale Ceo capitalism ha pagato l'attività, le ore, la disciplina, la conformità, fingendo di pagare il «prodotto».

Zafferano.news

© Riproduzione riservata



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

Eventi Amazon Accelerate 2026, l'e-commerce verso un business globale guidato dall'intelligenza artificiale

Al agentica, gestione multicanale e logistica internazionale sono al centro di Amazon Accelerate 2026, con nuovi strumenti pensati per semplificare la crescita globale delle PMI e accompagnare i partner di vendita verso nuovi mercati

L'AI entra nel negozio, la logistica si allarga oltre i confini e la vendita online prova a liberarsi dalla sua storica zavorra: la complessità. È il filo rosso emerso dalla settima edizione di Amazon Accelerate, l'appuntamento annuale dedicato ai partner di vendita indipendenti, che la scorsa settimana ha riunito a Seattle, al Convention Center, operatori arrivati da tutto il mondo. Per tre giorni, l'evento ha concentrato l'attenzione sull'evoluzione dell'e-commerce, con una direzione precisa: rendere la vendita online più semplice, veloce e accessibile anche alle piccole e medie imprese che vogliono crescere sui mercati internazionali. Al centro sono finiti l'AI agentica, la gestione multicanale, l'espansione internazionale e la logistica, con il ventesimo anniversario di Logistica di Amazon, Fulfillment by Amazon, a fare da sfondo a una trasformazione ormai strutturale. Tra le testimonianze porta-

te a Seattle anche quella di Fler World, PMI veneta che ha raccontato dal vivo il rapporto tra innovazione tecnologica e crescita internazionale. L'annuncio più rilevante per il mercato italiano ha riguardato la nuova generazione di Seller Assistant, l'assistente basato sull'intelligenza artificiale integrato in Seller Central.

L'AI DIVENTA PARTNER OPERATIVO

Seller Assistant aveva già raggiunto oltre il 90% dei partner di vendita nel mondo, con un tasso di accettazione delle raccomandazioni superiore al 90%. Con la nuova evoluzione, lo strumento è passato da una logica prevalentemente consultiva a un modello di supporto operativo basato sull'AI agentica: non si limita a rispondere alle domande, ma lavora al fianco dell'imprenditore nella gestione quotidiana del business. La memoria persisten-

te consente a Seller Assistant di apprendere dalle interazioni e di tenere conto delle abitudini di pricing, dei cicli di inventario e degli obiettivi di crescita specifici di ciascun partner, così da affinare nel tempo la precisione delle raccomandazioni. Accanto a Seller Assistant, Amazon ha presentato il Selling Partner Plugin, pensato per collegare i dati del proprio negozio ad assistenti AI esterni, come Amazon Quick e Claude di Anthropic, in versione beta. Il collegamento richiede circa 60 secondi e non necessita di una sola riga di codice. Al momento il plugin è disponibile in beta per i partner di vendita dello store Amazon negli Stati Uniti, mentre l'espansione internazionale è prevista in seguito. Il progetto si accompagna a un'iniziativa destinata a favorirne l'adozione: tutti i titolari di account principale possono attivare una sottoscrizione gratuita di 12 mesi ad Amazon Quick Plus, l'assistente AI multi-



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

funzione di Amazon accessibile da telefono, web e desktop. L'offerta, disponibile fino al 31 dicembre 2026, permette inoltre di designare fino a due collaboratori aggiuntivi con accesso gratuito a Quick Plus. Quando il Selling Partner Plugin arriverà in Italia, Quick Plus consentirà di integrare i dati del negozio Amazon con quelli finanziari, di marketing e di produzione, oltre a creare agenti personalizzati per attività come pricing, offerte e riassortimento. Ogni azione resterà comunque sottoposta all'approvazione del partner di vendita prima dell'esecuzione.

UN'UNICA CABINA MULTICANALE

La semplificazione non riguarda soltanto l'AI. Oggi oltre il 95% dei partner di vendita indipendenti presenti nello store Amazon opera contemporaneamente su più canali, tra cui eBay, Shopify, TikTok e Walmart. La gestione separata delle piattaforme ha però costretto finora le imprese a distribuire attività e informazioni tra dashboard differenti e fogli di calcolo complessi. Amazon Accelerate ha presentato nuovi strumenti di vendita multicanale integrati direttamente in Seller Central, in fase di rilascio graduale per i partner dello store statunitense, con l'estensione ad altri Paesi e nuove funzionalità previste in seguito. L'obiettivo è concentrare in un'unica interfaccia una parte crescente delle attività. La creazione delle offerte potrà essere centralizzata: l'AI riformatterà e adatterà automaticamente testi e schede prodotto ai diversi canali partendo

da un unico aggiornamento. Anche ordini e fulfillment potranno essere gestiti in modo unificato, comprese le spedizioni e l'evasione degli ordini provenienti da piattaforme differenti. A completare il quadro ci sarà un cruscotto unico per monitorare la redditività in tempo reale, con il calcolo di margini e utili netti per singolo prodotto e per canale di vendita. La promessa è soprattutto quella di ridurre il lavoro di riconciliazione manuale e restituire all'imprenditore una visione più compatta del proprio business.

CRESCERE OLTRE I CONFINI

La dimensione internazionale rappresenta un altro tassello centrale della strategia. I partner di vendita attivi in più Paesi registrano in media il 70% di fatturato in più rispetto a chi opera in un solo mercato. Eppure soltanto il 30% sceglie oggi di oltrepassare i confini nazionali, spesso a causa delle complessità normative e logistiche. Amazon ha quindi presentato un pacchetto di soluzioni destinato a ridurre le barriere all'espansione. Tra le novità figura un sistema di conformità semplificata basato sul principio "un test, più Paesi": a partire dai giocattoli, una singola sotto-missione dei test di certificazione può coprire contemporaneamente i requisiti di più mercati. I primi partecipanti al programma pilota hanno registrato risparmi sui costi di conformità fino al 60%. Sul fronte delle offerte globali, Amazon sta inoltre lavorando a un sistema nel quale la creazione di una scheda prodotto attiva in un unico passaggio la traduzione contestuale, la

conversione delle valute e l'adeguamento alle normative del mercato di destinazione. La logistica completa il disegno con Global Warehousing and Distribution, rete di stoccaggio oggi attiva negli Stati Uniti che entro la fine dell'anno si espanderà in altri sette Paesi: Italia, Germania, Francia, Spagna, Regno Unito, Canada e Giappone. L'obiettivo è consentire alle imprese di inviare la merce a un unico centro di stoccaggio vicino alla fabbrica, lasciando ad Amazon la distribuzione verso i centri logistici FBA degli otto mercati coinvolti. Negli Stati Uniti, il servizio prevede costi di stoccaggio inferiori fino al 45% rispetto ad AWD. L'espansione internazionale poggia su una macchina logistica che nel 2026 ha celebrato un anniversario importante. FBA compie infatti vent'anni: il servizio era partito nel 2006 con soli cinque partner di vendita e sette centri logistici, trasformando progressivamente il modo in cui le imprese indipendenti vendono online. In due decenni sono state spedite oltre 80 miliardi di unità. Oggi FBA gestisce decine di milioni di unità al giorno, con tempi medi di evasione pari a 1,3 giorni e costi di spedizione per unità inferiori del 70% rispetto a opzioni premium comparabili offerte da altri principali corrieri. I numeri raccontano quindi una trasformazione che non riguarda soltanto la capacità di consegnare un prodotto, ma la possibilità



> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00

per un'impresa di delegare una parte significativa della complessità necessaria per operare su più mercati. È proprio nel rapporto tra infrastruttura e tecnologia che Amazon Accelerate ha individuato una delle chiavi per rendere più accessibile la crescita internazionale delle PMI. I dati acquistano però un significato diverso quando incontrano la realtà delle imprese. Per raccontare l'impatto concreto delle innovazioni presentate a Seattle, Amazon ha portato all'evento anche la voce di Fler World, PMI veneta attiva nella categoria della depilazione, con un posizionamento fondato su sostenibilità, personalizzazione e design. Allegra Violante, CEO di Fler World, ha sottolineato il valore dell'esperienza: "Essere qui a Seattle per Amazon Accelerate e vedere da vicino dove sta andando il futuro della vendita online è un'opportunità straordinaria". Guardando alla crescita dell'azienda, aggiunge: "Quando è nata Fler, il nostro obiettivo era innovare la categoria della depilazione puntando su sostenibilità, personalizzazione e design".

FLER WORLD, VOCE ITALIANA

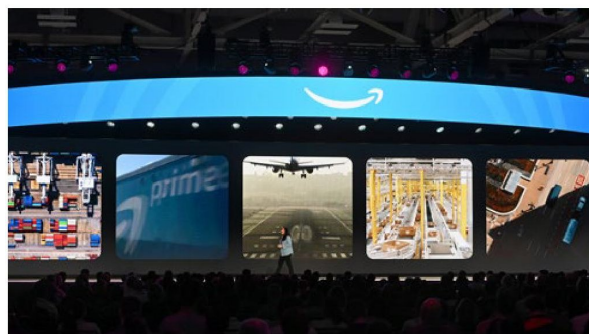
La nuova frontiera dell'AI e la logistica internazionale assumono quindi una valenza concreta per una PMI che si prepara ad affrontare un mercato ancora più ampio. "Vedere come le nuove soluzioni di intelligenza artificiale e la logistica internazionale presentate ad Accelerate stanno eliminando le com-

plessità operative ci conferma che siamo sulla strada giusta", afferma Violante. Fler World guarda infatti all'apertura del mercato statunitense dall'inizio del 2027. "Per una PMI italiana come la nostra, che dall'inizio del 2027 si apre al mercato statunitense, Amazon rappresenta il partner fondamentale per competere su scala globale mantenendo al centro la fiducia del cliente", conclude la CEO. La testimonianza italiana si inserisce nella traiettoria tracciata dall'evento: strumenti tecnologici, gestione multicanale, servizi logistici e soluzioni per la compliance puntano a ridurre le complessità che hanno tradizionalmente separato una piccola impresa dalla possibilità di vendere oltre i confini con un livello di efficienza comparabile a quello dei grandi retailer. A sintetizzare il senso dei vent'anni di FBA è Sunny Jain, vice president worldwide fulfillment by Amazon: "La domanda con cui è nato FBA, 'cosa servirebbe per guadagnare la fiducia di un venditore?', è la stessa che ci poniamo ogni mattina. E la risposta diventa sempre più grande".

> 2 ottobre 2026 alle ore 0:00



DNDSNOPVN





Interporto di Ferrandina, firmato il Protocollo d'intesa



Un sistema logistico integrato tra l'Interporto di Ferrandina (Matera) e il Porto di Taranto, con l'obiettivo di rafforzare i collegamenti tra la Basilicata, il Mezzogiorno e le rotte commerciali del Mediterraneo.

È quanto prevede il protocollo d'intesa sottoscritto oggi a Matera da Regione Basilicata, Comune di Ferrandina, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Consorzio per lo sviluppo industriale di Matera e Confindustria Basilicata, durante un convegno dedicato alle infrastrutture e alla logistica.

L'accordo punta a trasformare Ferrandina in una piattaforma per la lavorazione, il consolidamento e la distribuzione delle merci, collegata al Porto di Taranto.

Tra gli interventi prioritari figura il completamento del raccordo ferroviario dell'area industriale alla rete Rfi, per il quale è prevista una programmazione finanziaria fino a 19 milioni di euro, attraverso la riprogrammazione delle risorse del Fondo sviluppo e coesione.

Entro 180 giorni dalla firma dovranno essere predisposti un piano logistico per il collegamento Ferrandina-Taranto, un dossier per gli investimenti e un'indagine sulle esigenze delle imprese. Previsti anche il coinvolgimento della Zes Unica, la prospettiva di una Zona Franca Doganale e il percorso per il riconoscimento dell'infrastruttura da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

"L'interporto di Ferrandina può diventare un nodo strategico della logistica del Sud, mettendo la Basilicata al centro di un sistema più ampio di collegamenti - ha dichiarato il presidente della Giunta lucana, Vito Bardi (Forza Italia) -. La Regione ha individuato 19 milioni di euro per rendere concreto il progetto e costruire un sistema integrato con il Porto di Taranto, porta verso i mercati internazionali, e con l'aviosuperficie di Pisticci, che stiamo rilanciando come infrastruttura al servizio anche della logistica". Per Bardi, "l'obiettivo è realizzare un'interconnessione tra ferrovia, strada, porto e aviazione, favorendo investimenti, competitività delle imprese e occupazione".



"Oggi si consuma un passaggio molto importante perché si mettono finalmente a sistema infrastrutture, programmazione pubblica e domanda delle imprese - ha sottolineato il presidente di Confindustria Basilicata, Francesco D'Alema - L'obiettivo è trasformare Ferrandina in un vero nodo logistico al servizio delle filiere produttive lucane e del Mezzogiorno, integrato con il Porto di Taranto". D'Alema ha inoltre richiamato la necessità di accelerare sul completamento del collegamento ferroviario e sulla definizione del piano logistico.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Petri (Assoporti), prelievo ad Autorità portuali va rivisto al ribasso

"Bisogna trovare il giusto equilibrio, non togliere troppe risorse alle Autorità di sistema portuali, in modo che possano continuare ad avere la loro giusta autonomia e dare alla Porti d'Italia spa la forza per poter avviare il cammino". (ANSA)



"Tre anni di moratoria per valutare impatto nuovo percorso"

"Bisogna trovare il giusto

equilibrio, non togliere troppe risorse alle Autorità di sistema portuali, in modo che possano continuare ad avere la loro giusta autonomia e dare alla Porti d'Italia spa la forza per poter avviare il cammino". Roberto Petri, presidente di Assoporti, spiega a margine del workshop a Genova, a Palazzo San Giorgio su

"La riforma portuale: strumento di competitività per un Mediterraneo fra Oriente e Occidente", la posizione dell'associazione dei porti italiani sul disegno di legge di riforma, oggi all'esame della Commissione trasporti della Camera, e sottolinea i correttivi suggeriti.



"Mi auguro che venga approvata dal Parlamento l'ipotesi di un periodo cuscinetto, tre anni di moratoria, per vedere qual è l'impatto del nuovo percorso sulle Autorità di sistema portuale" dice. Poi sottolinea, premesso che la riforma portuale tracciata dal disegno di legge è una "riforma necessaria", che si sta cercando di ridurre, attraverso gli emendamenti, la percentuale delle risorse che le Adsp dovrebbero versare alla Porti d'Italia spa.

"L'ipotesi iniziale che era stata lanciata (fra il 15 e il 25% delle tasse portuali e dei diritti di imbarco incassati dai porti n.d.r.) deve essere rivista non sostanzialmente ma leggermente al ribasso - ha concluso Petri -. Alcuni degli emendamenti all'esame prevedono altri passaggi importanti, ad esempio che se una Adsp non riuscisse a mantenere gli equilibri finanziari non sia soppressa come previsto nella prima stesura, ma commissariata".



Riforma porti, Rixi 'obiettivo è risolvere problemi alle Adsp'

"L'obiettivo della riforma della portualità non è togliere soldi a qualcuno ma risolvere problemi a qualcuno, la riforma nasce dall'esigenza dimostrata in questi anni dalle Autorità di sistema portuale di risolvere l'incapacità a realizzare i progetti per mancanza di finanziamento e l'aumento dell'indebitamento a cui nel tempo hanno supplito utilizzando le partite correnti per accendersi mutui".

Lo dichiara il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi parlando a Genova a margine del workshop sulla riforma portuale organizzato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e dall'Associazione Altero Matteoli.

Le risorse finanziarie che le Autorità portuali dovranno trasferire alla Porti d'Italia, la società per azioni che centralizzerà la strategia del sistema portuale italiano "saranno cifre sopportabili e non metteranno a rischio né i soldi per le compagnie portuali né per l'Autorità portuale", ribadisce Rixi.

Rispetto a quanto previsto nella stesura originaria del disegno di legge di riforma, cioè un prelievo fra il 15 e il 25% delle tasse portuali "sarà diverso per ogni autorità portuale in funzione della capacità di contribuzione".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Mezzo secolo di operazioni nella logistica pesante festeggiato col cadeau di una dozzina di nuovi camion



L'azienda familiare di Mantova, TCF Rosignoli Logistics, in occasione dei suoi primi 50 anni, ha ricevuto 12 Volvo FH16 dedicati al trasporto eccezionale di prodotti siderurgici check_circle Unlimited access to exclusive news, analysis and insights

check_circle Weekly newsletter

check_circle 3 email accounts for each company

125 €

650 €

You may also be interested in



Nexa Logistica, sei cooperative formano un operatore da 595 mln di euro



Sei cooperative italiane uniscono competenze e infrastrutture dando vita a Nexa Logistica S.p.A., nuovo operatore nazionale attivo nel trasporto, nella gestione dei magazzini e nella logistica integrata. La società parte da un giro d'affari aggregato di circa 595 milioni di euro nel 2025, che supera i 700 milioni considerando le società controllate. Le sei realtà fondatrici sono CAA Trasporti, AdriLog, CLO Servizi Logistici, Good Truck, Aster Coop e Transcoop

. Nel complesso il nuovo gruppo conta circa 6.000 addetti, di cui oltre 4.000 soci lavoratori. Le cooperative che hanno dato vita all'aggregazione sono passate complessivamente da 438 milioni di euro di fatturato nel 2020 a circa 595 milioni nel 2025, con una crescita media annua prossima al 7%.

La base operativa comprende 86 siti logistici, più di

800.000 metri quadrati di superficie gestita e oltre 2.900 mezzi su strada

. La rete è distribuita sul territorio nazionale, con 50 siti nel Nord Italia, 18 nel Centro e 18 nel Sud.

L'attività integra circa 353 milioni di euro nel trasporto, 216 milioni nella gestione dei magazzini e 25 milioni nei servizi complementari. L'offerta comprende, tra gli altri, trasporto a temperatura controllata e ambiente, full truck, groupage, milk run e ultimo miglio, oltre a handling, cross docking, stoccaggio, confezionamento e copacking.

La Grande Distribuzione Organizzata rappresenta il principale mercato servito, affiancata da manifatturiero, Horeca ed e-commerce e da comparti specialistici come alimentare, surgelati, farmaceutico, ortofrutta, fashion, arredo e gestione dei rifiuti.

L'aggregazione punta a mettere a disposizione dei committenti un interlocutore unico su scala nazionale, combinando le capacità delle sei cooperative e servizi che possono andare dalla singola



attività di trasporto o magazzino alla gestione integrata di più fasi della supply chain.

La società è stata presentata il 23 settembre a Roma, presso la sede di Legacoop Nazionale, durante il forum “La logistica che serve al Paese: competenze, connessioni e responsabilità”, promosso da Legacoop Produzione e Servizi con il coinvolgimento dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano.

Sul fronte tecnologico, il progetto individua nell'intelligenza artificiale, nella tracciabilità, negli indicatori di performance e nello scambio dei dati alcuni degli strumenti per aumentare l'integrazione tra committenti e operatori e migliorare produttività e capacità di previsione. Anche sostenibilità economica e ambientale, sicurezza e trasparenza rientrano tra gli elementi sui quali Nexa intende costruire e misurare la propria offerta.

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



Le due anime di Autamarocchi connesse da Transporeon

Il mercato della logistica sta archiviando definitivamente l'era delle lunghe sequenze di decisioni manuali, fatte di telefonate, e-mail e contrattazioni vecchio stile per l'assegnazione di ogni singolo viaggio. Oggi si punta sulla velocità dei dati e sull'automazione dei processi. Autamarocchi, colosso italiano dei trasporti e della logistica, gestisce oltre 1.200 viaggi al giorno e amministra ormai tra il 60% e il 70% dei propri ordini a carico completo (FTL) esclusivamente attraverso canali digitali.

Complice di questa flessibilità anche la partnership quasi decennale con Transporeon, società del gruppo Trimble. Utile sicuramente nell'aiutare l'operatore logistico a ottimizzare la sua duplice natura operativa.

Autamarocchi agisce infatti sia come load taker (vettore che acquisisce carichi dai clienti), sia come load giver (spedizioniere che affida trasporti a terzi), muovendosi in modo integrato tra accordi contrattualizzati, gare d'appalto e dinamiche del mercato spot.

L'azienda sfrutta moduli digitali che permettono di visualizzare istantaneamente le richieste del mercato e gestire gli ordini concordati senza passaggi intermedi. Allo stesso tempo, per l'assegnazione dei viaggi ad altri vettori, l'operatore ha adottato sistemi di Autonomous Procurement, automatizzando l'approvvigionamento e rendendo i flussi più snelli.

La nostra crescita guarda sempre più all'Europa e richiede processi scalabili e standardizzati", ha detto Alessio Zabai, Board Member e Sales Manager General Cargo di Autamarocchi. In quest'ottica, la presenza internazionale di Transporeon rappresenta un supporto strategico fondamentale.

Circa 60.000 ordini vengono scambiati direttamente in modalità informatica strutturata (EDI), mentre altri 40.000 sono elaborati tramite soluzioni di intelligenza artificiale per l'estrazione intelligente dei dati. L'approccio riduce i tempi di inserimento e azzerà il rischio di errori umani, liberando il personale dalle mansioni ripetitive per orientarlo verso attività strategiche. Il sistema, inoltre, dialoga nativamente con il software gestionale aziendale (SGAT4), garantendo un passaggio immediato dei viaggi sulla piattaforma di assegnazione.

I vantaggi sul mercato spot emergono chiaramente dai dati operativi più recenti. In un solo mese, la piattaforma ha permesso ad Autamarocchi di intercettare oltre 40.000 opportunità di carico. L'azienda ha potuto così selezionare e mirare le proprie offerte su circa 1.500 viaggi, arrivando a concretizzarne più di 400. Un volume di analisi impossibile da raggiungere con una ricerca manuale, che consente ai pianificatori di concentrarsi solo sulle tratte più coerenti con la capacità della flotta.

Il nostro obiettivo è accompagnare questa evoluzione con una strategia di lungo periodo", ha commentato Giovanni Grandis, Head of Carrier Sales Europe Transportation & Logistics di Transporeon, evidenziando come la roadmap condivisa stia trasformando la collaborazione in un vero motore di innovazione.



Smeup accelera nella logistica: acquisita la torinese HTG



Smeup rafforza la propria presenza nel settore della logistica e dei trasporti con l'acquisizione del 100% di HTG, azienda torinese che da oltre trent'anni sviluppa software proprietario per le imprese del comparto. L'operazione amplia il patrimonio di competenze verticali e di proprietà intellettuale del gruppo italiano specializzato nella digitalizzazione delle imprese.

L'acquisizione, annunciata il 17 settembre 2026, si inserisce nel piano industriale

"Smeup Unbound 2030", che prevede investimenti mirati in competenze specialistiche, software proprietario e mercati verticali.

Con un fatturato annuo di circa 2 milioni di euro, HTG porta nel gruppo una consolidata esperienza nello sviluppo di soluzioni applicative dedicate alla logistica e ai trasporti, rafforzando un settore nel quale smeup opera già da diversi anni.

HTG porta in smeup software e competenze specialistiche Con sede a Torino, HTG sviluppa da oltre trent'anni software proprietario per il mondo della logistica, dei trasporti e della supply chain

.

L'azienda ha costruito la propria attività combinando conoscenza dei processi operativi, competenze tecnologiche e sviluppo di soluzioni dedicate alle esigenze delle imprese del settore.

L'ingresso in smeup permette quindi al gruppo di ampliare il proprio portafoglio applicativo e di mettere a fattor comune competenze maturate in ambiti complementari.

L'operazione rappresenta anche un investimento sulla proprietà intellettuale, elemento che smeup indica come una delle direttrici del proprio piano di sviluppo.



Il software proprietario al centro della strategia L'acquisizione di HTG si inserisce infatti in una strategia che punta ad affiancare alla system integration lo sviluppo e la valorizzazione di soluzioni software proprietarie.

L'obiettivo è rafforzare la capacità del gruppo di proporre applicazioni verticali, costruite intorno alle specificità dei diversi settori e integrate con i processi aziendali.

In questo contesto, il patrimonio tecnologico e le competenze di HTG rappresentano un elemento complementare rispetto alle attività già sviluppate da smeup nel campo della trasformazione digitale.

«L'acquisizione di HTG rappresenta un ulteriore tassello della strategia di crescita di smeup», ha commentato

Silvano Lancini, Presidente di smeup, sottolineando come l'investimento in aziende che sviluppano software proprietario permetta al gruppo di rafforzare il proprio patrimonio di proprietà intellettuale e la presenza nei mercati verticali.

smeup rafforza il presidio sulla logistica L'operazione consolida il posizionamento di smeup in un comparto caratterizzato da una crescente domanda di digitalizzazione, automazione e integrazione delle piattaforme software

Logistica e trasporti richiedono infatti sistemi in grado di gestire processi complessi e interconnessi, dalla pianificazione delle attività alla gestione operativa, fino all'integrazione dei dati lungo la supply chain.

L'ingresso di HTG consente a smeup di ampliare ulteriormente le proprie competenze verticali e di sviluppare un'offerta più specializzata per le aziende del settore.

Il gruppo conta oggi, secondo i dati forniti dalla società, oltre 700 professionisti, 22 sedi in Italia e più di 2.600 imprese clienti, con un fatturato 2025 di circa

100 milioni di euro



Psa investe nell'innovazione portuale: fondo da 50 milioni per AI, robotica e automazione

Partnership con Granite Asia per finanziare tecnologie destinate a porti, logistica e supply chain. L'obiettivo è trasformare i progetti pilota in soluzioni applicabili su larga scala



Partnership con Granite Asia per finanziare tecnologie destinate a porti, logistica e supply chain. L'obiettivo è trasformare i progetti pilota in soluzioni applicabili su larga scala

Singapore – Psa International rafforza la propria strategia tecnologica con il lancio di un fondo da 50 milioni di dollari dedicato all'innovazione nei porti e nella supply chain globale. L'iniziativa, sviluppata insieme alla piattaforma di private capital Granite Asia, punta a finanziare aziende impegnate in tecnologie capaci di aumentare automazione, produttività ed efficienza delle infrastrutture logistiche.

Il nuovo G&P Strategic Innovation Fund concentrerà gli investimenti soprattutto su intelligenza artificiale, robotica e automazione. L'obiettivo sarà individuare tecnologie che abbiano già dimostrato il proprio potenziale nella fase sperimentale e fornire capitale e supporto operativo per accompagnarle verso un'implementazione commerciale su scala più ampia.

Il modello combina due elementi complementari: Psa metterà a disposizione la propria esperienza operativa e una rete internazionale di terminal e attività logistiche, mentre Granite Asia contribuirà con competenze nell'investimento tecnologico e con i propri fondi esistenti, insieme ai quali il nuovo veicolo effettuerà co-investimenti. Le tecnologie selezionate potrebbero così trovare applicazioni concrete all'interno di ecosistemi portuali e logistici reali.

Il fondo rappresenta soltanto una parte della collaborazione tra i due gruppi, che comprenderà anche technology intelligence, rapporti con le imprese, sviluppo dei talenti e nuove partnership per l'innovazione. Per Psa l'iniziativa rientra inoltre nella più ampia strategia sull'intelligenza artificiale,



applicata alle performance operative, alle soluzioni per i clienti, alla gestione dei dati, alla produttività e alla sostenibilità.

L'operazione segnala come la competizione tra i grandi terminal operator globali si stia progressivamente spostando anche sul terreno tecnologico. Per Psa, investire direttamente nelle aziende che sviluppano le future soluzioni per porti e supply chain significa non soltanto adottare nuove tecnologie, ma contribuire alla loro crescita e potenzialmente integrarle su scala globale nella propria rete, trasformando innovazione e automazione in un ulteriore elemento competitivo.

L'articolo proviene da Shipmag .



Settembre, i porti dentro il cambiamento



LIVORNO – Settembre è stato un mese denso per il mondo marittimo e logistico, con molte delle partite aperte negli ultimi mesi arrivate a passaggi importanti. La nuova Rassegna Mensile del Messaggero Marittimo le raccoglie e le rimette in fila, offrendo una lettura complessiva delle trasformazioni che stanno attraversando porti, shipping e infrastrutture.

Al centro c'è innanzitutto la portualità italiana, con il confronto sulla riforma della governance, il ruolo delle Autorità di sistema e la nuova architettura immaginata per gli investimenti strategici. Nel mensile trovano spazio interviste e approfondimenti sui protagonisti del settore, insieme alle grandi questioni infrastrutturali: dal futuro dei porti di Genova e Savona-Vado ai collegamenti ferroviari, dal Brennero al Terzo Valico, fino al rapporto sempre più stretto tra competitività degli scali e reti logistiche.

Lo sguardo si allarga poi allo shipping internazionale, alla decarbonizzazione, agli investimenti e agli equilibri economici e geopolitici che stanno cambiando il trasporto marittimo.

Iscriviti



Sanilog, an extraordinary cancer prevention campaign is underway

Three new areas dedicated to the prevention of head and neck and oral cavity cancers and vascular risk assessment



Sanilog, the supplementary health fund for staff employee of the sector to which the collective agreement applies national labor logistics, freight transport and forwarding, has A new extraordinary prevention campaign has been activated since yesterday oncology. Until 31 March 2027, eight areas of prevention available free of charge for the audience of members: at five o'clock already planned in the first campaign of 2024 - breast, urological, dermatology, colorectal and pulmonary - this year the prevention of head and neck and oral cavity cancers and vascular risk assessment. Among the services included: mammography, dermatological examination with mole mapping, ultrasound prostate, pulmonary examination with basic spirometry, angiological and otorhinolaryngological examination. The first edition of the campaign, launched in June 2024 and extended for 2025, has obtained an excellent response: in the 28,578 services were provided, for a value of over 3.76 million euros.



GEODIS cresce in Francia: nel mirino le attività logistiche e di trasporto del Gruppo Deret

GEODIS accelera nella contract logistics in Francia e punta su un altro operatore storico del mercato. Il Gruppo ha raggiunto un accordo con Deret SAS per acquisire parte delle attività di trasporto e logistica del Gruppo Deret, con l'obiettivo di ampliare la propria rete di magazzini e rafforzarsi in alcuni segmenti ad alto valore aggiunto. Il [...]



Il gruppo punta ad acquisire Deret Logistique, Deret Transporteur e le controllate Sogipac, Logtex e Deret Services Numériques, oltre a parte degli asset immobiliari. L'operazione coinvolge 13 filiali e 28 siti e rafforza GEODIS nella contract logistics, con un focus particolare su lusso, cosmetica e farmaceutica.

GEODIS accelera nella contract logistics in Francia e punta su un altro operatore storico del mercato. Il Gruppo ha raggiunto un accordo con Deret SAS per acquisire parte delle attività di trasporto e logistica del Gruppo Deret, con l'obiettivo di ampliare la propria rete di magazzini e rafforzarsi in alcuni segmenti ad alto valore aggiunto. Il perimetro dell'operazione comprende Deret Logistique e Deret Transporteur, insieme alle controllate Sogipac, Logtex e Deret Services Numériques, oltre a una parte degli asset immobiliari logistici appartenenti a Deret SAS. Nel complesso, le società interessate contano 13 filiali e 28 siti logistici.

L'acquisizione permetterebbe a GEODIS di consolidare soprattutto le attività dedicate ai settori lusso, cosmetica e farmaceutica, ampliando contemporaneamente la copertura territoriale della propria contract logistics francese. Un ruolo particolare avrà Orléans, dove l'integrazione degli asset di Deret consentirà di creare un cluster logistico e immobiliare più ampio, complementare alla rete già gestita da GEODIS.

Fondata nel 1947, Deret ha costruito la propria attività sulla gestione integrata delle supply chain e sui servizi di trasporto e logistica per grandi marchi francesi e internazionali. Proprio la



complementarità tra portafoglio clienti, competenze e presenza geografica costituisce uno degli elementi alla base dell'operazione.

L'operazione non è ancora conclusa: il progetto dovrà passare attraverso la consultazione degli organi di rappresentanza dei lavoratori dei due gruppi ed è subordinato alle consuete condizioni sospensive, comprese le necessarie autorizzazioni previste dalla normativa.



Scannell Properties completa la commercializzazione del polo logistico last mile a Roma



Scannell Properties, società privata di investimento e sviluppo immobiliare specializzata in progetti industriali e logistici su larga scala, annuncia la locazione della seconda e ultima unità del nuovo sviluppo logistico di Roma Via di Salone a iMile, operatore internazionale nelle consegne last mile. Con questa operazione, l'immobile raggiunge la piena occupazione. Ubicato in via di Salone 129, a soli 2 km dal Grande Raccordo Anulare (GRA), in adiacenza alla via Tiburtina e a circa 15 minuti dal centro città, il nuovo asset è stato progettato per rispondere alle esigenze della logistica urbana e dell'ultimo miglio, grazie a un'elevata automazione, attenzione all'efficienza operativa, flessibilità degli spazi e riduzione dell'impatto ambientale.

La scelta di iMile è legata all'esigenza di dotarsi di un hub per la logistica di ultimo miglio all'interno della città di Roma, a supporto dell'ampliamento delle proprie attività. In un mercato in cui la disponibilità di spazi della dimensione richiesta è limitata, il

Warehouse A, un'unità di circa 5.500 m², dotata di spazi per magazzini e uffici, al centro di una zona industriale consolidata, ha risposto pienamente ai requisiti operativi dell'operatore, offrendo un immobile nuovo e immediatamente disponibile per sostenere la crescita del business.

In linea con l'impegno di Scannell per lo sviluppo sostenibile, l'intero edificio con una

GLA complessiva di 10.844 m², è certificato

BREEAM EXCELLENT. Le caratteristiche sostenibili includono: punti di ricarica per veicoli elettrici, pannelli fotovoltaici, pompe di calore elettriche per riscaldamento e raffrescamento, rete duale con sistema di recupero dell'acqua piovana, illuminazione a LED, sensori crepuscolari e un sistema BMS in grado di garantire prestazioni energetiche ottimali. L'immobile è inoltre dotato di impianto sprinkler NFPA standard.



Francesco Nappo, Vice Direttore Generale Italia di Scannell Properties, ha commentato: «Trovare spazi moderni e sostenibili che garantiscano la massima flessibilità in contesti urbani densamente popolati come Roma rappresenta una sfida costante per gli operatori dell'express delivery e dell'e-commerce. Abbiamo individuato in Via di Salone il sito ideale per la logistica di ultimo miglio e sviluppato Logistic Park Roma per rispondere a una domanda ancora insoddisfatta nell'area. Siamo lieti di aver messo a disposizione di iMile un'unità pienamente rispondente alle sue esigenze e in grado di sostenerne l'espansione in Italia.»

Xiao Li, Responsabile Procurement di iMile Italy, ha aggiunto: «L'apertura di un centro di distribuzione a Roma rappresenta una mossa strategica importante per iMile in Italia e ci consentirà di rafforzare ulteriormente il grado di maturità della nostra rete, la velocità di consegna e la qualità del servizio. La decisione di collaborare con Scannell si fonda sulla sua consolidata esperienza nel settore immobiliare logistico e sull'eccellente posizione del magazzino di via di Salone, che può servire contemporaneamente le operazioni di consegna nella città di Roma e fungere da centro di distribuzione per il Centro e il Sud Italia

. La collaborazione con Scannell è strategica e mira al raggiungimento degli obiettivi di business della nostra azienda per gli anni a venire.»

Dils ha assistito entrambe le parti in qualità di advisor per la locazione della seconda unità (Warehouse A) del

Parco Logistico di Via di Salone

. Alfredo Mauri, Head of Logistics & Industrial di Dils, ha affermato «Il mercato logistico di Roma sta vivendo una fase di forte pressione sull'offerta. Negli ultimi 12 mesi l'assorbimento di spazi è stato molto elevato e ha portato il vacancy rate sotto il 2%, con una carenza di immobili moderni e di qualità disponibili per gli operatori. In un contesto di questo tipo, la disponibilità di spazi ben collocati e immediatamente operativi diventa un elemento determinante. Siamo soddisfatti di aver assistito entrambe le parti in questa operazione.»

Con il Logistic Park di Roma, Scannell Properties conferma la propria strategia di investimento in piattaforme logistiche urbane in location primarie, capaci di coniugare accessibilità, qualità costruttiva e attenzione ai criteri ESG, a supporto degli operatori che gestiscono flussi di merci sempre più rapidi e complessi.

Per la realizzazione dell'immobile, Scannell Properties si è affidata a

BEG Ingénierie, General Contractor con una forte presenza internazionale.



Sanilog, una straordinaria campagna di prevenzione del cáncer está en marcha

Tres nuevas áreas dedicadas a la prevención de los cánceres de cabeza, cuello y cavidad oral, así como a la evaluación del riesgo vascular



Sanilog, el fondo de salud complementario para el personal Trabajador del sector al que se aplica el convenio colectivo Logística Nacional de Trabajo, transporte de mercancías y transporte de mercancías, ha Desde ayer se ha activado una nueva campaña extraordinaria de prevención oncológica. Hasta el 31 de marzo de 2027, ocho áreas de prevención Disponible gratuitamente para el público de miembros: ya a las cinco Planificado en la primera campaña de 2024 - mama, urológico, Dermatología, Colorrectal y Pulmonar - Este año el prevención de cánceres de cabeza, cuello y cavidad oral y evaluación del riesgo vascular. Entre los servicios se encontraban: Mamografía, examen dermatológico con mapeo lunar, ecografía examen de próstata y pulmón con espirometría básica, Examen angiológico y otorrinolaringológico. La primera edición de la campaña, lanzada en junio de 2024 y Extendido para 2025, ha obtenido una excelente respuesta: en el Se prestaron 28.578 servicios, por un valor de más de 3,76 millones de euros.



Una nuova realtà dedicata alla logistica sanitaria



Sedisp amplia la propria struttura con la nascita di Sedisp Healthcare, la nuova business unit dedicata alla logistica ospedaliera, farmaceutica, medica e sanitaria. Si tratta di un nuovo progetto organizzativo, ma non di un ingresso recente nel settore. La business unit raccoglie e valorizza l'esperienza sviluppata negli anni da Sedisp nella gestione di processi logistici complessi per aziende e strutture sanitarie. Un ambito nel quale precisione, continuità operativa e tracciabilità non rappresentano soltanto indicatori di performance, ma requisiti essenziali per garantire l'efficienza dei servizi e la sicurezza dei processi.

La nascita di Sedisp Healthcare risponde alla volontà di attribuire un'identità specifica a competenze già consolidate, mettendole a disposizione del mercato attraverso una struttura ancora più focalizzata. L'offerta comprende la gestione di magazzini specializzati, il controllo di lotti e scadenze secondo logiche FEFO, la gestione dei resi e dei flussi dedicati, oltre alle attività di stoccaggio e movimentazione dei dispositivi medici.

A queste si affiancano servizi svolti direttamente all'interno delle strutture sanitarie, come il rifornimento di reparti e sale operatorie e la gestione di attività in-service.

L'obiettivo è assicurare la disponibilità del materiale corretto nel luogo e nel momento in cui è necessario, riducendo il rischio di errori, ritardi o interruzioni operative.

Tecnologia e controllo dei processi La componente tecnologica costituisce uno degli elementi centrali della nuova business unit.

Sedisp Healthcare integra sistemi WMS, soluzioni RFID, dashboard e strumenti per il monitoraggio dei KPI, con l'obiettivo di rendere i flussi maggiormente visibili, misurabili e tracciabili.



La tecnologia, tuttavia, non viene considerata come un elemento separato dall'organizzazione. Ogni soluzione viene inserita all'interno di procedure operative definite sulla base delle caratteristiche del cliente, della tipologia di prodotto e del contesto sanitario nel quale il servizio deve essere svolto.

Questo approccio consente di presidiare l'intero processo: dal ricevimento della merce allo stoccaggio, dalla preparazione degli ordini alla consegna, fino alla gestione dei resi e delle eventuali eccezioni.

La logistica come parte del servizio sanitario Nel settore healthcare, la logistica non può essere interpretata come una semplice attività di trasporto o movimentazione.

La corretta gestione di un dispositivo medico, la verifica di un lotto, il controllo di una scadenza o il tempestivo rifornimento di una sala operatoria sono attività che incidono direttamente sulla continuità del servizio.

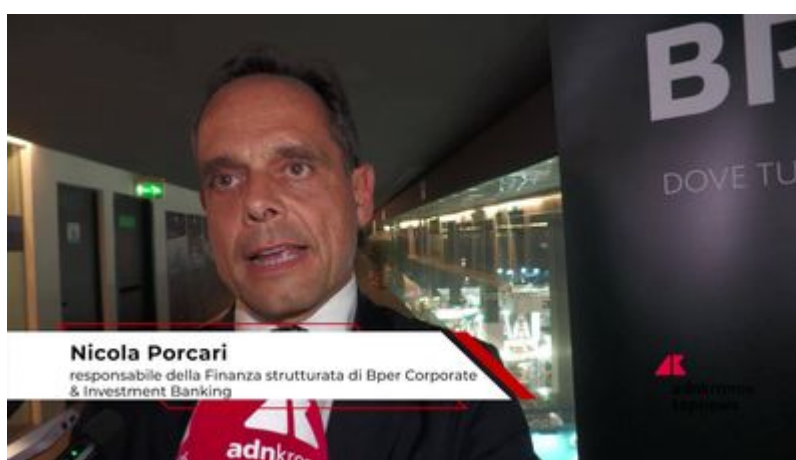
Per questo motivo, la logistica sanitaria richiede competenze specifiche, personale formato, procedure rigorose e una capacità costante di adattamento alle esigenze delle strutture e degli operatori.

Con Sedisp Healthcare, l'azienda intende rafforzare il proprio ruolo di partner logistico specializzato, capace di unire presenza operativa, organizzazione e innovazione tecnologica.

La nascita della nuova business unit rappresenta quindi un'evoluzione coerente con il percorso di Sedisp: trasformare l'esperienza maturata sul campo in soluzioni strutturate e misurabili, mantenendo al centro l'affidabilità del servizio.

Nautica: Porcari (Bper), 'Genova hub strategico per la Blue Economy'

'Genova rappresenta un hub strategico per la Blue Economy. Abbiamo una base di finanza strutturata e un team dedicato allo shipping, alla nautica e alla logistica portuale. Gestiamo un portafoglio d'impieghi nell'ordine dei 300 milioni di euro con imprese dello shipping e della



"Genova rappresenta un hub strategico per la Blue Economy. Abbiamo una base di finanza strutturata e un team dedicato allo shipping, alla nautica e alla logistica portuale. Gestiamo un portafoglio d'impieghi nell'ordine dei 300 milioni di euro con imprese dello shipping e della nautica, oltre al supporto a gruppi large corporate, finanziando la realizzazione e l'acquisto di navi da trasporto e merci. Di fronte alle attuali tensioni geopolitiche e ai rallentamenti dei traffici, vediamo anche un'evoluzione verso investimenti in digitalizzazione, nuove catene di approvvigionamento e navi di grande tonnellaggio: il nostro ruolo è individuare finanziamenti e strumenti più resilienti e a lungo termine per superare la fase complessa". Sono le parole di Nicola Porcari, responsabile della Finanza strutturata di Bper Corporate & Investment Banking, intervenuto all'evento "Blue Economy: una leva strategica per il futuro", svoltosi durante la giornata inaugurale del 66° Salone Nautico Internazionale di Genova, di cui Bper è partner.



Anche la Premier Alliance fa ritorno sul canale di Suez



Il Financial Times ha svelato l'esistenza di una lettera inviata dagli Houthi a diplomatici Eu in cui la milizia rassicura rispetto ai possibili attacchi a navi europee. Manca all'appello solo Evergreen: solo allora, tra i big del trasporto via mare dei container, sarà completato il ritorno ai transiti sul canale di Suez.

Anche le navi Premier Alliance – che riunisce il vettore giapponese One, la sudcoreana hmm e la taiwanese Yang Ming – torneranno infatti a breve a passare per la via d'acqua. Lo ha svelato Linerlytica, evidenziando che nell'ambito della nuova programmazione del servizio Fe1 tra Asia e Nord Europa dell'alleanza, la portacontainer One Continuity da 8.100 Teu, in partenza il 19 ottobre da Laem Chabang, è attesa il 9 novembre all'imbocco del canale, per arrivare 10 giorni più tardi a Rotterdam. Lo stesso faranno, nei mesi di novembre e dicembre, le navi Nyk Venus (9.000 teu), One Hamburg (8.200 teu) e Nyk Orion (9.000 Teu).

Particolarmente significativo il fatto che per la Premier Alliance il ritorno su Suez avrà il via in direzione eastbound e su una tratta diretta verso il Nord Europa, considerando che finora i carrier hanno preferito far riprendere i transiti per il canale soprattutto alle navi impegnate sulle tratte di backhaul (e con origine nel Mediterraneo).

Del resto, anche Cosco – le cui portacontainer avevano ripreso la via del Mar Rosso nelle scorse settimane proprio in westbound, con nove viaggi effettuati finora – tornerà a passare per Suez anche in direzione est, dal prossimo 4 ottobre con una unità da 24mila teu di capacità, la Oocl Spain, nell'ambito on the Aeul/LI1.

Il fatto che il ritorno dei transiti delle compagnie di trasporto container lungo il Mar Rosso avvenga in concomitanza con l'avvio di una nuova offensiva degli Houthi in Yemen ha lasciato finora aperti diversi interrogativi sulle valutazioni dei vettori rispetto a rischi e benefici (tra questi, in particolare la necessità di accorciare il ritorno delle navi in Europa per far fronte alla congestione dei porti asiatici).



Ad aggiungere un elemento al quadro è stato nei giorni scorsi uno scoop del Financial Times . La testata britannica ha svelato come lo scorso 10 settembre, nello stesso giorno in cui conquistavano il porto di Mocha, gli Houthi abbiano inviato una lettera al servizio diplomatico della Ue per rassicurarlo, segnalando l'intenzione di non prendere di mira le “navi europee” nel Mar Rosso, avendo in sostanza l'Arabia Saudita come principale obiettivo. Secondo il resoconto dei diplomatici, la milizia avrebbe spiegato più in generale di non voler creare interruzioni al trasporto via mare internazionale e no voler compromettere la libertà di navigazione. Assicurazioni simili, secondo quanto svelato in quel caso dal presidente Donald Trump, sarebbero state indirizzate anche agli Usa per quel che riguarda le “navi americane”.

Ad oggi, come noto, stanno riprendendo gradualmente la navigazione lungo il canale di Suez, al posto della rotta per il Capo di Buona Speranza, le navi di Maersk, Hapag Lloyd, Cma Cgm, Msc e Cosco con Oocl. Sul punto si è espresso con la testata Vincent Clerc, Ceo del vettore danese, che ha commentato: “Non ci sono stati attacchi alle navi portacontainer per oltre un anno, nonostante il crescente numero di navi in transito attraverso Bab al-Mandeb. Quindi credo che l'assenza di intenti [di attaccare le navi] sia confermata dai dati”. Clerc ha aggiunto che comunque le decisioni sull'invio delle navi attraverso lo stretto vengono prese dalla compagnia quotidianamente sulla base delle informazioni provenienti da fonti statunitensi, britanniche e della Nato.

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



Navette elettriche Arcese per Cartiere del Garda



Venerdì, 2 Ottobre 2026 10:35

Arcese aumenta il navettamento elettrico tra il suo polo logistico e lo stabilimento di Riva del Garda del committente storico Cartiere del Garda, sostituendo tutti i veicoli industriali diesel con Mercedes eActros. Ha iniziato con un'unità e a ottobre 2026 ha comunicato l'inserimento di altre cinque, per un servizio che si svolge 24 ore su 24 e sette giorni su sette, con un totale di 13mila viaggi l'anno, pari a circa 26mila passaggi lungo la strada provinciale. I vantaggi sono l'assenza di emissioni e la minore rumorosità, quest'ultima importante soprattutto nelle ore notturne.

La ricarica dei camion avviene tramite un sistema fornito da Swish, installato presso lo stabilimento di Cartiere del Garda, dove un'unità centrale alimenta tre punti di ricarica e distribuisce la potenza disponibile in base alle esigenze dei veicoli, dando la precedenza a quelli con meno carica. I punti si trovano alle baie di carico, così la ricarica avviene durante le normali operazioni, senza deviazioni dedicate. L'energia arriva direttamente dalla centrale di Cartiere del Garda. I percorsi dei veicoli sono brevi e ricorrenti, con consumi e intervalli tra le ricariche che variano secondo temperatura esterna, carico e stagione. Emanuele Arcese, Global VP Road Freight Ftl del Gruppo Arcese, spiega che con questo cliente c'è stata una collaborazione su scelta dei veicoli, organizzazione dei turni e gestione della ricarica. È quindi un interessante caso di collaborazione tra committente e autotrasportatore per l'introduzione di veicoli industriali elettrici.

Il progetto si colloca in un anno importante per il trasportatore trentino, che ha avviato diverse iniziative. A maggio Arcese ha avviato un trasporto intermodale tra Europa, Egitto e Paesi del Golfo, con partenze ro-ro settimanali dal porto di Trieste a Damietta e collegamenti con traghetto tra Safaga e Neom, in Arabia Saudita, da dove il servizio prosegue verso Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Kuwait, Bahrain e Oman, con gestione doganale e documentale e consegna porta a porta. Questo servizio è rivolto a carichi completi e groupage e impiega semirimorchi centinati, box, attrezzature per capi appesi e unità refrigerate, con flotta proprietaria geo-localizzata e controllo diretto delle operazioni a Trieste e Damietta.



Il 29 maggio il gruppo ha comunicato l'inclusione tra gli "Europe's Best Employers 2026" del Financial Times e di Statista, dove risulta una delle due imprese italiane di logistica e trasporto. La classifica si basa su oltre sei milioni di valutazioni raccolte tra i lavoratori. In estate Arcese ha segnalato anche la presenza tra gli "Europe's Climate Leaders 2026" e il terzo anno consecutivo di accesso all'Ecobonus Marítimo, l'incentivo spagnolo al trasferimento dalla strada al mare: 3.659 passaggi nave e oltre 213mila euro di contributo.

Il 7 settembre è arrivato l'annuncio di A-Luxe, piattaforma logistica dedicata ai beni ad alto valore, in particolare gioielleria e orologeria, costituita attraverso una società con sede a Lognes, nell'Île-de-France, controllata da Arcese France Holding. L'offerta comprende trasporto europeo su veicoli blindati, custodia in caveau certificati, intermediazione e collegamenti giornalieri con i principali snodi logistici del continente, in prevalenza notturni. Il progetto è sviluppato con Huxe, specialista della logistica ad alto valore del gruppo Hecny di Hong Kong, che dovrebbe affiancare A-Luxe in Italia, Svizzera e nei mercati extraeuropei, anche asiatici e statunitensi. Il primo caveau è già operativo a Parigi, mentre un secondo è pianificato nel Sud della Francia.

P.R.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

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

CONTENUTI SPONSORIZZATI

Adria Shipping Summit: confronto su nuove geografie di logistica, shipping ed energia

(FERPRESS) – Trieste, 2 OTT – Ha preso il via questa mattina alla Stazione Marittima di Trieste la terza edizione di Adria Shipping Summit, l'appuntamento dedicato ai principali temi che interessano il sistema portuale e logistico dell'Alto Adriatico. Dopo le edizioni di Ravenna e Venezia, il Summit arriva quest'anno a Trieste per mettere a fuoco il ruolo dello scalo e dell'intero territorio nell'evoluzione delle rotte commerciali, delle infrastrutture, dell'energia e delle catene logistiche europee.

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 >>



I giganti delle flotte: mercato sempre più concentrato, l'85% nelle mani di dieci big

La capacità containerizzata globale sfiora i 30 milioni di teu e la concentrazione del settore raggiunge livelli record. A guidare la corsa è Msc, che allunga il vantaggio su Maersk e Cma Cgm; c'è invece chi perde terreno, come Zim, che arretra dell'8%.

Se avete ordinato un prodotto dall'altro capo del mondo, le probabilità che abbia viaggiato su una nave di una delle dieci compagnie elencate nella classifica Alphaliner sono altissime. Ben l'84,5% della capacità globale di trasporto containerizzato è oggi concentrata nelle mani di soli dieci operatori. Più della metà di tale percentuale – cioè il 47,8% – è controllata dai primi tre.

Il dominio inarrestabile di Msc

Il gruppo Msc (Mediterranean Shipping Company) continua a infrangere i record del settore: a settembre 2026 la sua flotta supera i 7,4 milioni di teu, con una crescita annua del 9%. Si tratta di un dato impressionante, se si considera che la capacità di Msc equivale ormai alla somma di quella di Maersk e di quasi metà di Cma Cgm. Il gruppo svizzero, nato a Ginevra come piccola linea di trasporto tra il Mediterraneo e l'Africa, si è trasformato nel principale armatore mondiale beneficiando di un'aggressiva politica di acquisizione di navi di seconda mano e di un ordine di nuove unità mai visto prima nella storia della marineria.

La corsa a tre

Dietro Msc, il podio si consolida: Maersk (Danimarca) segue con 4,75 milioni di teu (più 3%), mentre Cma Cgm (Francia) tocca quota 4,39 milioni, crescendo del 9% e mantenendo il passo della rivale svizzera. A seguire troviamo la cinese Cosco con 3,66 milioni di teu (più 6%), un ulteriore segnale del ruolo sempre più centrale della Cina nel commercio marittimo globale.

Il gruppo di inseguitori e chi indietreggia

Nella fascia media si muovono Hapag-Lloyd (2,4 milioni di teu, sostanzialmente stabili con un -0,1%), One (2,17 milioni, più 3%) ed Evergreen (2,02 milioni, più 8%). Chiudono la top ten Hmm (1,04 milioni, più 8%) e Yang Ming (0,76 milioni, più 4%). Le uniche note negative arrivano da ZIM — la compagnia israeliana che riduce la flotta dell'8% — e da Hapag-Lloyd, bloccata in una fase di transizione.

Un settore che cresce tutto insieme

Il dato più significativo è il trend complessivo: la capacità della top ten è passata dai 25,7 milioni di teu di settembre 2024 ai 29,3 milioni di settembre 2026, segnando un incremento di quasi il 14% in due anni. Otto vettori su dieci hanno aumentato la propria flotta rispetto all'anno precedente.

Si tratta di un'espansione che fa discutere: da un lato sostiene la domanda post-pandemica e la crescita del commercio globale, dall'altro alimenta le preoccupazioni per un'imminente



sovracapacità, la quale potrebbe comprimere le tariffe di nolo e riaccendere la guerra dei prezzi tra i grandi armatori.

Se il mare è l'arteria del commercio mondiale, questa classifica dimostra che il cuore di quell'arteria batte sempre più forte — ed è tenuto sotto controllo da sempre meno mani.

Angelo Roma



Evento di Assologistica per discutere della strategia mediterranea per la competitività italiana

Si terrà il prossimo 30 ottobre a Napoli



Assologistica ha programmato per il prossimo 30 ottobre a Napoli, nell'ambito di Port&-ShippingTech e della Naples Shipping Week, un evento per riunire istituzioni, imprese, porti, terminal, operatori logistici, investitori e mondo della ricerca e discutere delle condizioni necessarie per trasformare il potenziale geografico e industriale del Mezzogiorno in un vantaggio competitivo concreto e in capacità operativa e sviluppo: porti e terminal, connessioni ferroviarie e intermodali, retroporti, energia, infrastrutture digitali, dati, competenze e condizioni favorevoli agli investimenti. L'evento inizierà alle ore 9.30 per concludersi alle 12.30. Programma Eliseo Cuccaro - Presidente AdSP del Mar Tirreno Centrale Pasquale Ciacciarelli - Assessore Politiche del Mare e Urbanistica Regione Lazio Raffaele Latrofa - Presidente AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Tavola rotonda: Coinvolgimento della Filiera e Multimodalità Interventi di attori del trasporto marittimo, ferroviario, camionistico e portuale Internazionalizzazione dell'economia del centro-sud Italia e crescita delle esportazioni e ruolo strategico della logistica per la competitività internazionale Sintesi dei punti emersi, Intervento Edoardo Rixi - Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



Evento de la Assologistica para debatir la estrategia mediterránea para la competitividad italiana

Se celebrará el 30 de octubre en Nápoles



Assologistica tiene previsto el próximo 30 de octubre en Nápoles, como parte de Port&ShippingTech y Nápoles Shipping Week, un evento para reunir a instituciones, empresas, puertos, terminales, operadores logísticos, inversores y el mundo de la investigación y Discutir las condiciones necesarias para transformar el potencial del Mezzogiorno hacia una ventaja competitiva y capacidad operativa y desarrollo: puertos y terminales, conexiones ferroviarias e intermodales, puertos interiores, Energía, infraestructura digital, datos, habilidades y condiciones favorable para las inversiones. El evento comenzará a las 9:30 a.m. para terminar a las 12:30. Programa Eliseo Cuccaro - Presidente AdSP del Mar Tirreno Centrale Pasquale Ciacciarelli - Assessore Politiche del Mare e Urbanistica Regione Lazio Raffaele Latrofa - Presidente AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Tavola rotonda: Coinvolgimento della Filiera e Multimodalità Interventi di attori del trasporto marittimo, ferroviario, camionistico e portuale Internazionalizzazione dell'economia del centro-sud Italia e crescita delle esportazioni e ruolo strategico della logistica per la competitività internazionale Sintesi dei punti emersi, Intervento Edoardo Rixi - Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



Assologistica event to discuss the Mediterranean strategy for Italian competitiveness

It will be held on October 30 in Naples



Assologistica has scheduled for next October 30 in Naples, as part of Port&-ShippingTech and Naples Shipping Week, an event to bring together institutions, companies, ports, terminals, logistics operators, investors and the world of research and discuss the conditions needed to transform the potential of the Mezzogiorno into a competitive advantage and operational capacity and development: ports and terminals, rail and intermodal connections, inland ports, Energy, digital infrastructure, data, skills and conditions favorable to investments. The event will start at 9.30 a.m. to end at 12.30. Program Eliseo Cuccaro - Presidente AdSP del Mar Tirreno Centrale Pasquale Ciacciarelli - Assessore Politiche del Mare e Urbanistica Regione Lazio Raffaele Latrofa - Presidente AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Tavola rotonda: Coinvolgimento della Filiera e Multimodalità Interventi di attori del trasporto marittimo, ferroviario, camionistico e portuale Internazionalizzazione dell'economia del centro-sud Italia e crescita delle esportazioni e ruolo strategico della logistica per la competitività internazionale Sintesi dei punti emersi, Intervento Edoardo Rixi - Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



Adria Shipping Summit, l'Alto Adriatico punta a diventare una piattaforma logistica europea



A Trieste si chiude la terza edizione del summit. Tutti i nostri servizi direttamente dall'evento TRIESTE – Fare dell'Alto Adriatico un sistema portuale integrato, capace di rafforzare i collegamenti con l'Europa centrale e orientale e di intercettare le nuove direttrici commerciali, energetiche e industriali. È questa una delle principali indicazioni emerse dalla terza edizione dell'Adria Shipping Summit, dedicata alle trasformazioni che stanno ridisegnando shipping, logistica ed energia. Dopo le edizioni di Ravenna e Venezia, il summit è approdato a Trieste riunendo istituzioni, autorità portuali, terminalisti, operatori logistici, imprese e rappresentanti della blue economy. Al centro del confronto il ruolo dell'Alto Adriatico in un Mediterraneo attraversato da nuove tensioni geopolitiche e dalla necessità di rendere più resilienti le catene di approvvigionamento.

A indicare la direzione è stato il presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, secondo il quale la regione deve puntare a una visione integrata del sistema interportuale, trasformandosi in una grande piattaforma logistica a servizio del Centro e del Sud Europa. Per raggiungere questo obiettivo, ha sottolineato Fedriga, occorre rafforzare la collaborazione tra i porti italiani del Nord Adriatico e le infrastrutture terrestri, proseguendo il lavoro comune con Veneto ed Emilia-Romagna. Parallelamente, secondo il presidente, è necessario rilanciare a livello nazionale l'asse adriatico, sia per il trasporto delle merci sia per la mobilità delle persone.

Una visione condivisa da Marco Consalvo presidente dell'AdSp del Mare Adriatico Orientale (QUI LA NOSTRA INTERVISTA), che ha sottolineato la necessità per l'Alto Adriatico di presentarsi in Europa come un unico sistema e come una porta d'accesso al continente. In questa prospettiva assume un ruolo importante anche la collaborazione nell'ambito di NAPA l'associazione che riunisce Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria e Fiume. Tra le priorità comuni figurano ferrovie e intermodalità, transizione energetica, sicurezza delle supply chain e investimenti infrastrutturali verso l'Europa centrale e orientale.



Geopolitica, Suez e il ruolo dell'IMEC

La prima sessione del summit ha affrontato il nuovo scenario geopolitico del Mediterraneo, con particolare attenzione alle conseguenze delle crisi di Suez e Hormuz e al corridoio IMEC destinato a collegare India, Medio Oriente ed Europa. Secondo l'analisi di Enrico Verga, la crescente competizione tra grandi potenze sta modificando gli equilibri lungo le principali rotte commerciali ed energetiche. L'area dell'Oceano Indiano è diventata uno degli snodi più delicati, con conseguenze immediate sui noli, sui costi assicurativi e sulle scelte degli operatori in caso di crisi. Per Trieste, indicata come possibile terminale europeo dell'IMEC, la sfida consiste quindi nel rafforzare la propria capacità di operare in un quadro caratterizzato da crescente instabilità.

Francesco Zampieri dell'Istituto di Studi Militari Marittimi, ha richiamato il concetto di “Mediterranei globali”, sottolineando la vulnerabilità degli snodi marittimi nella competizione tra potenze. Per l'Europa, il Mediterraneo dovrebbe diventare una piattaforma di opportunità e di ridondanza, accompagnata da investimenti nella resilienza fisica e cyber dei porti.

Sulla stessa linea Francesco Parisi, presidente dell'Associazione Trieste Summit, secondo il quale l'IMEC non è destinato a sostituire Suez, ma può rappresentare un collegamento complementare capace di aumentare la resilienza delle rotte tra Asia ed Europa.

Il quadro è stato completato da Alessandro Panaro Head of Maritime & Energy Department di SRM (QUI LA NOSTRA INTERVISTA) che ha evidenziato il peso dell'Alto Adriatico negli approvvigionamenti nazionali. Nel 2025 i porti italiani hanno movimentato 510,8 milioni di tonnellate di merci, mentre l'Alto Adriatico ha rappresentato il 30,1% delle rinfuse liquide e il 44,2% di quelle solide movimentate in Italia. Particolarmente significativo il dato sulla ferrovia: il sistema dell'Alto Adriatico ha superato l'Arco Ligure e Livorno per numero di treni merci con origine o destinazione portuale, con 21.083 convogli contro 19.906. Per Panaro, competitività e resilienza passano quindi da maggiore connettività, integrazione tra porti, ferrovia e industria, sviluppo dello short sea shipping, digitalizzazione e transizione energetica.

La seconda sessione ha affrontato la crescita dei traffici e la capacità infrastrutturale del sistema. Guido Raso, amministratore delegato di Samer Seaports & Terminals, ha evidenziato le tensioni sulla capacità dello scalo, mentre Antonio Barbara di HHLA PLT Italy (QUI LA NOSTRA INTERVISTA) ha illustrato la riqualificazione dell'area dell'ex Ferriera di Servola, con 37 mila metri quadrati destinati alle attività portuali, sottolineando l'esigenza di una rete infrastrutturale ridondante e di procedure doganali operative 24 ore su 24.

Sul fronte internazionale, Jens Peder Nielsen amministratore delegato di Aquila, ha fatto il punto sul progetto di un terminal in Ungheria, mentre Luca Abatello CEO e presidente di Circle Group (QUI LA NOSTRA INTERVISTA) ha indicato nella digitalizzazione e nel Port Community System Trieste-Monfalcone strumenti essenziali per anticipare la disponibilità delle informazioni su navi e merci.

Per Roberto Vidoni uno dei principali problemi per l'autotrasporto resta invece il tempo perso nelle attese. Il Nord Adriatico, ha sostenuto, deve quindi presentarsi come un sistema unitario per poter intercettare una quota maggiore dei traffici oggi diretti verso i porti del Nord Europa.

Anche la ferrovia è stata al centro del confronto. RFI ha illustrato un piano di investimenti da 31 miliardi di euro per il Nord Est, mentre gli operatori hanno evidenziato l'importanza dei treni da 750



metri, attesi dal 2029, e di una maggiore collaborazione per utilizzare al meglio la capacità ferroviaria già disponibile.

La terza sessione ha spostato il focus sul rapporto tra infrastrutture portuali e sistema industriale. Enrico Samer ha sottolineato la funzione del porto industriale come infrastruttura al servizio delle imprese, evidenziando la crescita di nuove attività a Trieste e il ruolo degli interventi di dragaggio per consentire l'accesso a navi di maggiore dimensione.

Per Paolo Guidi presidente di Assologistica e general manager di CMA CGM Italy, occorre invece una strategia nazionale fondata su porti specializzati, retroporti efficienti e una politica di marketing capace di riportare verso gli scali italiani una parte dei traffici oggi diretti nel Nord Europa.

Il tema della collaborazione tra porti è stato ripreso da Francesco Benevolo presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale, mentre operatori e rappresentanti della logistica hanno richiamato l'importanza del Porto Franco di Trieste, della ferrovia e della certezza dei tempi per le imprese.

Il rapporto sempre più stretto tra porto e industria è emerso anche dagli investimenti nella filiera del metanolo e dalle riflessioni su cooperazione, intelligenza artificiale e nuove competenze professionali.

Energia e materie prime critiche

L'ultima parte del summit ha affrontato due questioni destinate ad assumere un peso crescente nella competitività europea: energia e materie prime critiche. Consalvo ha indicato nelle terre rare uno degli ambiti nei quali l'Europa dovrà rafforzare la propria autonomia strategica. In questo scenario, i porti dell'Alto Adriatico possono mettere a sistema competenze e infrastrutture differenti: Marghera, Ravenna e Trieste possono infatti svolgere funzioni complementari lungo le catene di approvvigionamento.

Trieste può contare, secondo il presidente dell'AdSP, sui fondali naturali, sui collegamenti ferroviari verso il cuore dell'Europa, sul regime di Porto Franco e sulla presenza di un importante ecosistema scientifico rappresentato dall'Università e da Elettra Sincrotrone

Il collegamento tra porto, industria e ricerca è stato approfondito proprio dagli esponenti del mondo scientifico, che hanno evidenziato il contributo della ricerca all'analisi, alla lavorazione, alla purificazione e al riciclo delle materie prime, anche attraverso processi di urban mining.

Sul fronte energetico, SIOT ha confermato il ruolo strategico dell'hub petrolifero triestino, che alimenta una parte rilevante del fabbisogno di diversi Paesi dell'Europa centrale. Al centro del confronto anche l'elettrificazione delle banchine: Wärtsilä Italia ha presentato uno studio per alimentare il polo crocieristico attraverso una combinazione di energia fotovoltaica e sistemi di accumulo, con una quota stimata del 95% di elettricità proveniente da fonti rinnovabili.

Dalla geopolitica alle ferrovie, dalla manifattura all'energia, il filo conduttore dell'Adria Shipping Summit 2026 è stato dunque quello della cooperazione tra porti e territori. L'obiettivo è costruire una piattaforma dell'Alto Adriatico capace di competere su scala europea attraverso infrastrutture

PUBBLICAZIONE: messengeromarittimo.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €5.52

REACH: 381

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

VISITE MENSILI: 11609.91

AUTORE: Andrea Puccini

URL: www.messengeromarittimo.it



[> Versione Online](#)

> 2 ottobre 2026 alle ore 15:43

interconnesse, maggiore integrazione ferroviaria, innovazione, transizione energetica e nuove relazioni con i distretti industriali.

Conclusa l'edizione triestina, il summit tornerà nel 2027 a Ravenna , completando il secondo giro tra i principali porti dell'Alto Adriatico e proseguendo il confronto sui corridoi europei, l'intermodalità, l'energia e la competitività del sistema portuale.

Iscriviti



Sei camion elettrici per 13.000 viaggi all'anno: così cambia la logistica di Arcese e Cartiere del Garda

A un anno dall'introduzione del primo Mercedes-Benz eActros 600, Arcese e Cartiere del Garda hanno annunciato di aver completato l'elettificazione del servizio di navettaggio che collega lo stabilimento produttivo di Riva del Garda al polo logistico di Arco. Nella flotta entrano infatti cinque nuovi eActros 300 che, sommati al veicolo già in servizio, portano a [...]



A un anno dall'introduzione del primo Mercedes-Benz eActros 600, Arcese e Cartiere del Garda hanno annunciato di aver completato l'elettificazione del servizio di navettaggio che collega lo stabilimento produttivo di Riva del Garda al polo logistico di Arco. Nella flotta entrano infatti cinque nuovi eActros 300 che, sommati al veicolo già in servizio, portano a sei il numero di camion elettrici dedicati all'attività.

I numeri raccontano bene la dimensione dell'operazione. I nuovi mezzi, che vanno a sostituire quelli a gasolio finora utilizzati per il servizio, sono chiamati a lavorare senza interruzioni: 24 ore su 24, sette giorni su sette, per un totale di circa 13.000 viaggi completi all'anno, equivalenti a oltre 26.000 passaggi lungo la strada provinciale che attraversa l'area dell'Alto Garda. Non si tratta quindi di un impiego occasionale o dimostrativo: l'elettrico viene inserito al centro di un'attività industriale che deve garantire continuità durante tutto l'arco della giornata. Ed è proprio questa continuità a rendere interessante il progetto. I camion percorrono una tratta breve e ricorrente e possono ricaricare direttamente presso il sito servito. La ricarica viene così integrata nel normale ciclo di lavoro, senza dover prevedere deviazioni o soste dedicate.

Per sostenere il passaggio alla flotta completa, Cartiere del Garda ha installato un nuovo sistema di ricarica fornito da Swish. Un'unità centrale gestisce tre punti di ricarica, distribuendo la potenza disponibile in funzione delle necessità dei veicoli e dando priorità a quelli con il livello di carica più basso. Anche la posizione dell'infrastruttura non è casuale: i punti di ricarica sono collocati direttamente presso le baie di carico, così da sovrapporre per quanto possibile le operazioni di



rifornimento energetico alle normali attività della logistica. L'energia utilizzata dai camion sarà prodotta e fornita direttamente dalla centrale di Cartiere del Garda. Un'integrazione tra veicoli, infrastruttura e sito produttivo che rappresenta uno degli aspetti centrali del progetto.

Secondo Emanuele Arcese, Global VP Road Freight FTL del Gruppo Arcese, «portare da uno a sei i mezzi elettrici impiegati in questo servizio significa investire in una soluzione pensata per le esigenze operative del cliente e per il territorio. Il risultato nasce da un lavoro condiviso: dalla scelta dei veicoli all'organizzazione dei turni e della ricarica».

L'obiettivo non riguarda però soltanto la riduzione delle emissioni. La tratta attraversa infatti anche aree urbane e viene percorsa nelle ore notturne, tra l'altro in un territorio a forte vocazione turistica. La riduzione della rumorosità diventa quindi un altro elemento concreto del progetto.

«Per il nostro stabilimento, il trasporto delle merci è un'attività quotidiana che incide anche sul territorio che ci ospita», ha affermato Antonio di Blas, Direttore di stabilimento di Cartiere del Garda. «Per questo abbiamo scelto, insieme ad Arcese, di investire in un servizio interamente elettrico e nell'infrastruttura necessaria a renderlo operativo 24 ore su 24 e 7 giorni su 7. Vogliamo continuare a garantire l'efficienza richiesta dalle nostre attività produttive, prestando allo stesso tempo maggiore attenzione alle emissioni e al rumore nei percorsi che attraversano il centro cittadino a diretto beneficio della comunità».

Il passaggio da uno a sei mezzi rappresenta l'evoluzione di una storia che avevamo raccontato anche sulle nostre pagine, all'interno del format «Storie su ruote». Nel video (qui sotto) avevamo seguito il progetto nella sua fase iniziale, partendo proprio dall'eActros 600 e dalla collaborazione tra Arcese e Cartiere del Garda.



Lindbergh integra la logistica di manutenzione con Sigep Transport



Il software per la gestione dei trasporti sviluppato da GEP Informatica acquisisce gli ordini direttamente dai gestionali dei clienti industriali e li trasforma in sequenze di viaggio operative di
REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY

2 Ottobre 2026

Un tecnico dell'assistenza deve riparare un impianto entro le prime ore del mattino. Il pezzo di ricambio corretto deve trovarsi già a bordo del suo furgone, insieme all'attrezzo giusto e al materiale di consumo necessario, senza che lui debba passare in filiale o attendere una spedizione.

Perché questo accada ogni notte su oltre 2000 punti di consegna e più di 5000 colli movimentati, magazzino, trasporto e sistemi informativi devono restituire la stessa informazione nello stesso istante. Non basta che ciascuna funzione lavori bene per conto proprio, serve che i dati passino da un punto all'altro della filiera senza perdersi nei passaggi di consegna.

È la sfida che Lindbergh, azienda attiva nel Field Service Management con due principali piattaforme logistiche a Milano e Parigi, ha affrontato con l'adozione di Sigep Transport, il software per la gestione dei trasporti sviluppato da GEP Informatica. Un problema che riguarda ogni organizzazione con una rete di assistenza distribuita sul territorio, non solo chi opera nella logistica notturna.

La filiera si ferma dove si interrompono le informazioni

Le inefficienze più costose nascono nei punti di contatto tra una funzione e l'altra. Tra chi pianifica gli ordini nelle case madri e chi prepara le merci nei magazzini. Tra chi carica i camion di linea e chi effettua le consegne locali sui singoli furgoni dei manutentori.

Lindbergh gestisce questi passaggi su una rete tra Italia e Francia per circa 25 grandi marchi industriali, tra cui Jungheinrich, Toyota Material Handling, Linde, Still, KONE e Atlas Copco. Ogni



cliente gestisce flussi differenti per tipologia di ricambi, finestre orarie e vincoli di consegna. Moltiplicare questa complessità su decine di centri di smistamento senza un sistema unico significa aumentare il rischio di errore.

Il TMS Sigep Transport risolve questo nodo agendo da connettore centrale. Il software acquisisce gli ordini direttamente dai gestionali dei clienti industriali e li trasforma in sequenze di viaggio operative. Il sistema associa con precisione ogni singolo collo al furgone di destinazione, calcola le tratte di navettaggio e trasmette le informazioni agli autisti, garantendo che ogni operatore lavori sugli stessi dati aggiornati.

La consegna è solo metà del percorso

Avere pieno controllo della rete significa governare il flusso informativo in entrambe le direzioni. Quando si consegna di notte in assenza del destinatario, la tracciabilità del dato deve sostituire la presenza fisica dell'operatore allo scarico.

Con Sigep Transport, Lindbergh gestisce con la stessa precisione anche il flusso di rientro dei materiali, la reverse logistics. I manutentori non ricevono soltanto componenti nuovi, ma riposizionano sui veicoli le parti sostituite, i ricambi guasti da riparare, i kit di strumenti da revisionare e i materiali destinati ai circuiti di recupero.

Il software traccia il rientro di ogni singolo collo dal furgone del tecnico fino al rientro nei centri logistici. Tutti gli esiti di consegna e di ritiro vengono registrati a sistema, alimentando una piattaforma di Business Intelligence che restituisce indicatori di prestazione affidabili. L'ufficio traffico legge la situazione della rete in tempo reale e interviene prima che un eventuale ritardo impatti sul cliente finale.

Gli errori vanno fermati prima che il mezzo parta

La pianificazione preparata dall'ufficio operativo trova la sua verifica sul campo all'interno dei centri di smistamento, come la piattaforma di Siziano e i vari Transit-Point territoriali, dove i tempi per scaricare i camion principali e caricare le navette locali sono ridottissimi.

In queste fasi concitate, gli operatori utilizzano i terminali portatili collegati al modulo Sigep Radio Cargo. Ogni scatola e ogni pallet vengono scansionati al momento del passaggio in banchina. Se un operatore tenta di caricare un collo sul mezzo sbagliato, il terminale emette un avviso visivo e acustico e blocca l'operazione.

Il controllo digitale sostituisce le verifiche cartacee e impedisce che si creino difformità tra il carico reale e i documenti di trasporto. L'errore viene intercettato e risolto direttamente sulla banchina, evitando che un pezzo errato arrivi al furgone del tecnico e comprometta l'intervento del mattino.

La crescita non dovrebbe richiedere di ripartire da zero

Un'infrastruttura che collega magazzino, banchine e trasporti non serve soltanto a gestire l'operatività quotidiana. Serve a inserire nuovi clienti e nuove rotte senza dover ogni volta riprogettare la struttura di lavoro.

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €3.55

REACH: 245

CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government

VISITE MENSILI: 7472.90

AUTORE:

URL: www.supplychainitaly.it



[> Versione Online](#)

> 2 ottobre 2026 alle ore 7:01

Quando i dati sono standardizzati secondo regole condivise su tutta la rete, aprire un nuovo Transit-Point o accogliere un nuovo partner industriale diventa un semplice passaggio di impostazione nel sistema anziché una riorganizzazione aziendale.

Lindbergh può continuare a espandere la propria presenza con la certezza che ogni nuovo flusso si inserisca in un modello già strutturato. L'integrazione tecnologica scelta con GEP Informatica dimostra che il controllo preciso del dato e il collegamento continuo tra gli anelli della filiera sono la condizione fondamentale per garantire la continuità del servizio e sostenere la crescita.



Pittaluga fa incetta di mezzi e rinnova la flotta delle sue tre società operative



Per l'azienda di autotrasporto genovese, specializzata in trasporto reefer, in arrivo altri lotti di consegna della commessa affidata a Volvo, dopo quelle precedenti siglate con Mercedes-Benz e DAF

check_circle Weekly newsletter

check_circle 3 email accounts for each company

125 €

650 €

You may also be interested in



L'autotrasporto scrive al Governo sul gasolio extrarete



Venerdì, 2 Ottobre 2026 18:03

Il prezzo del gasolio ha cominciato a calare alla pompa ma no nel circuito extrarete, dove si rifornisce gran parte dell'autotrasporto. Da questa asimmetria parte la lettera che il primo ottobre 2026 tutte le associazioni dell'autotrasporto rappresentate nel Comitato Centrale dell'Albo nazionale hanno inviato alla presidente del Consiglio, al ministro dei Trasporti, a quello dell'Economia e al viceministro Edoardo Rixi. Anita, Cna-Fita, Confartigianato Trasporti, Fai, Fedit, Fiap, Sna Casartigiani, Confcooperative Lavoro e Servizi, Legacoop Produzione e Servizi, Unatras, Assotir e Trasportounito chiedono la convocazione urgente di un incontro sulla crisi provocata dal caro gasolio. Il testo descrive la questione dei prezzi come l'ultima in ordine di tempo, ma anche come la più urgente, proprio perché le riduzioni applicate da alcune compagnie petrolifere al prezzo alla pompa non trovano riscontro nei listini extrarete. Le associazioni definiscono la situazione "ingiustificabile" e chiedono al Governo un intervento "in termini di moral suasion" per uniformare le condizioni di mercato.

Come è noto, dal 28 settembre Eni ha fissato sulla rete Enilive un prezzo massimo di 1,99 euro al litro per la benzina e di 2,19 euro per il gasolio, su circa quattromila stazioni che coprono circa il venti per cento della distribuzione italiana, per trenta giorni iniziali con possibile proroga fino a fine anno. Ip ha seguito con un intervento progressivo su una rete di oltre 4.500 impianti, senza un prezzo massimo nazionale, mentre Q8 dal primo ottobre applica per trenta giorni un tetto con un "approccio modulare". Le tre compagnie insieme superano le 11mila stazioni, più della metà di quelle presenti in Italia.

Il canale all'ingrosso è però escluso. Assopetroli ha chiarito che gli stessi fornitori possono praticare prezzi molto ridotti sulle proprie reti e continuare a vendere ai prezzi di mercato sull'extrarete, con il paradosso che il prezzo all'ingrosso può superare quello praticato al dettaglio dalla stessa compagnia. La beffa per l'autotrasporto viene anche dal fatto che il 2 ottobre Eni ha esteso all'extrarete uno sconto del 20%, al netto dell'Iva, sul gasolio a uso agricolo e per la pesca, valido fino al 31 ottobre e prorogabile fino a fine anno, mentre per i camion non è prevista una misura



analoga. Claudio Donati, segretario generale di Assotir, ha ammonito che senza una convocazione a breve delle associazioni non si può escludere un fermo.

Ma non è tutto. Un secondo punto della lettera al Governo riguarda la data del 6 ottobre, quando scadrà la riduzione generalizzata delle accise. Quella sul gasolio è stata di 12,2 centesimi al litro tra il 18 e il 25 settembre ed è scesa a 6,1 centesimi dal 26 settembre al 5 ottobre. Per il periodo successivo al 6 ottobre, il Governo ha annunciato il passaggio alle accise mobili, che legano la riduzione dell'imposta all'extragettito Iva e non consentono di quantificare in anticipo lo sconto. Quindi, in assenza di una nuova riduzione, dal 6 ottobre l'accisa sul gasolio tornerà a 672,90 euro per mille litri e il rimborso sul gasolio professionale salirà da 219,68 a 269,68 euro per mille litri. Oltre agli strumenti da adottare da quella data, le associazioni chiedono di adeguare lo stanziamento a copertura del credito d'imposta sul gasolio, che giudicano già insufficiente, e di spostare il termine del 31 dicembre fissato per la compensazione del credito con il modello F24.

Ricordiamo che il credito d'imposta nasce proprio dall'effetto del taglio generalizzato sulle imprese di autotrasporto, perché compensa il mancato rimborso delle accise dovuto ai Decreti carburanti. I fondi annunciati a maggio coprono il trimestre marzo-maggio e comprendono 100 milioni già previsti dal decreto del 18 marzo ma non ancora erogati, più 200 milioni di nuove risorse, mentre il Decreto di settembre ha prorogato fino a ottobre le agevolazioni per l'autotrasporto.

La comunicazione della associazioni richiama esplicitamente il "percorso di dialogo" avviato il 22 maggio. L'incontro venne fissato dopo la proclamazione da parte di Unatras di un fermo nazionale dei servizi dal 25 al 29 maggio, che il coordinamento sospese al termine della riunione. Il pacchetto concordato comprendeva i 300 milioni di sostegno, la riduzione da 60 a 30 giorni dei tempi di compensazione del rimborso trimestrale delle accise, la sospensione per un mese dei versamenti fiscali e la costituzione di una Consulta generale dell'autotrasporto per le questioni normative. L'intesa prevedeva anche l'avvio di un tavolo permanente presso il ministero dei Trasporti, più l'esame nella Consulta di temi come la clausola di adeguamento al costo del carburante e la compensazione delle imprese da parte del Governo in caso di nuovi tagli alle accise.

L'attuazione dell'accordo ha richiesto tempo. Il passaggio decisivo è arrivato il 22 luglio quando in un nuovo incontro con Unatras, il ministero dei Trasporti illustrò il Decreto direttoriale che attua il credito d'imposta e la procedura per presentare le domande sulla piattaforma informatica, mentre è stato definito il decreto istitutivo del Tavolo permanente dell'autotrasporto e della logistica, aperto alle associazioni dell'Albo e alla committenza, presieduto dal ministro e con una rappresentanza della Presidenza del Consiglio. In quell'occasione il fermo fu revocato definitivamente. Con la lettera del primo ottobre le associazioni chiedono di verificare lo stato del protocollo su tre punti: l'istituzione della Consulta dell'autotrasporto e della logistica, l'erogazione dei ristori concessi alla categoria e l'operatività del Fondo investimenti da 590 milioni per il rinnovo del parco veicolare. Quest'ultimo deriva dal Decreto interministeriale Mit-Mef del 24 ottobre 2025, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 287 dell'11 dicembre 2025, che riserva 590 milioni del Fondo per la strategia di mobilità sostenibile al rinnovo dei veicoli delle imprese iscritte al Ren e all'Albo degli autotrasportatori. Il provvedimento rinviava a una fase successiva la definizione delle modalità operative con cui le imprese potranno presentare i programmi di rinnovo e accedere agli incentivi. Le risorse sono ripartite in 100 milioni per il 2027, 100 per il 2028, 50 per il 2029, 150 per il 2030 e 190 per il 2031.

Pietro Rossoni

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



[> Versione Online](#)

> 2 ottobre 2026 alle ore 16:05

© 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



D'Amico spinge al rialzo



Chiusura dell'1 ottobre

Nuovo spunto rialzista per il leader mondiale nel trasporto marittimo , parte del FTSE Italia Star , che guadagna bene e porta a casa un +1,26%.

Operatività odierna:

Il quadro operativo implica un'indicazione di acquisto per il titolo, al prezzo corrente visto a 8,445 Euro, con stop loss posto a quota 8,026 Euro e con possibilità di trarre profitto nell'immediato.

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

(A cura dell'Ufficio Studi Teleborsa)

(Foto: © Alessandro Landi | 123RF)



Stretto di Hormuz, Ics: “La libertà di navigazione non sia ostaggio delle tensioni”

L'International Chamber of Shipping chiede ai governi di garantire sicurezza delle navi e dei marittimi e il rispetto delle norme internazionali



L'International Chamber of Shipping chiede ai governi di garantire sicurezza delle navi e dei marittimi e il rispetto delle norme internazionali

Teheran – La libertà di navigazione nello Stretto di Hormuz non può essere condizionata dalle tensioni geopolitiche. È l'appello lanciato dal segretario generale dell'International Chamber of Shipping (Ics), Thomas A. Kazakos, durante una riunione informale del Consiglio di sicurezza dell'Onu, svoltasi a New York su iniziativa del Bahrain.

«Il trasporto marittimo non deve essere tenuto in ostaggio», ha dichiarato Kazakos, chiedendo ai governi di garantire la sicurezza delle navi mercantili e dei marittimi e il rispetto delle norme internazionali sulla navigazione.

Lo Stretto di Hormuz, attraverso cui transita circa un quarto del commercio mondiale di petrolio via mare, rappresenta un'infrastruttura strategica anche per il trasporto di gas naturale liquefatto e fertilizzanti. Eventuali interruzioni possono ripercuotersi sui mercati energetici e sulle catene globali di approvvigionamento.

Kazakos ha sottolineato che gli stretti internazionali non possono trasformarsi in aree dove le navi siano costrette a negoziare il passaggio o ad accettare restrizioni arbitrarie. L'Ics ha inoltre ribadito che i marittimi sono civili e non devono essere utilizzati come strumenti di pressione nei conflitti geopolitici.



Notizie dal trasporto e dalla logistica – 2 ottobre 2026

Venerdì, 2 Ottobre 2026 19:03

Cresce l'offerta per Tap

Lufthansa e Air France-Klm hanno aumentato a oltre un miliardo di euro le offerte per acquisire una partecipazione di minoranza in Tap Air Portugal. I due gruppi competono per rilevare fino al 44,9% della compagnia controllata dallo Stato portoghese, mentre un ulteriore 5% è inizialmente riservato ai dipendenti. Il Portogallo aveva chiesto di migliorare le proposte dopo aver valutato come sostanzialmente vicine le offerte vincolanti presentate il 29 luglio. Lufthansa e Air France-Klm hanno inoltre proposto di utilizzare azioni dei rispettivi gruppi nell'eventualità di una futura operazione per una quota maggiore di Tap. Nella valutazione il prezzo sarà affiancato dai piani industriali, compresi gli impegni a mantenere Lisbona come nodo aeroportuale, investire nella compagnia e svilupparne le attività. Il Governo portoghese prevede di scegliere l'acquirente entro metà ottobre, dopo la relazione della holding statale Parública sulle offerte. Tap presenta interesse per i collegamenti con Brasile, altri mercati dell'America Latina e Africa, mentre l'operazione rafforzerebbe la presenza del gruppo acquirente nell'Europa meridionale. Nel primo semestre di quest'anno Tap ha registrato una perdita di 99 milioni di euro, anche per effetto dell'aumento dei costi del carburante.

Geodis rafforza la logistica francese

Geodis ha firmato il 30 settembre un accordo con Deret Sas per acquisire una parte rilevante delle attività francesi di logistica contrattuale e trasporto del gruppo. L'operazione comprende Deret Logistique, Deret Transporteur, Sogipac, Logtex e Deret Services Numériques, oltre ai principali immobili logistici collegati. Il perimetro conta 28 siti logistici, 13 agenzie di trasporto e 2.400 dipendenti. Le attività interessate avrebbero generato circa 300 milioni di euro di ricavi nel 2025, mentre il prezzo dell'operazione non è stato comunicato. Il baricentro della rete è nell'area di Orléans e Saran, dove Deret ha sviluppato attività rivolte in particolare ai settori del lusso, della cosmetica e della salute. Per Geodis l'accordo consente di aumentare la capacità di magazzinaggio in Francia e integrare maggiormente trasporto, stoccaggio, preparazione degli ordini e distribuzione. L'acquisizione non riguarda l'intero gruppo Deret e il perimetro definitivo degli immobili trasferiti non è ancora dettagliato. L'operazione non è inoltre ancora perfezionata: resta subordinata alla consultazione delle rappresentanze dei lavoratori e all'autorizzazione delle autorità competenti in materia di concorrenza.

Flydubai avvia voli cargo

Flydubai ha avviato il 1° ottobre le operazioni cargo dedicate con tre Boeing 737-800F in wet lease da SolitAir, affiancando alla capacità nelle stive degli aerei passeggeri un servizio con aeromobili merci. La base operativa è l'aeroporto Al Maktoum di Dubai, dove i velivoli possono trasportare fino a 23 tonnellate per volo. La rete iniziale è concentrata sui collegamenti regionali, con Doha, Karachi e Sulaymaniyah attivi dal 1° ottobre, seguiti da Kuwait City ed Erbil. Sono inoltre programmati un collegamento settimanale Dubai-Kabul-Delhi dal 10 ottobre e una rotazione Dubai-Chennai-Hanoi-Delhi dal 19 ottobre. I cargo saranno impiegati sia su servizi di linea sia per voli charter, con capacità



destinata anche a spedizioni esprese, commercio elettronico, farmaceutici a temperatura controllata, deperibili, componenti aerospaziali, animali vivi e merci pericolose. L'accordo con SolitAir consente a Flydubai di utilizzare aeromobili, equipaggi, manutenzione e assicurazione messi a disposizione dal partner. La compagnia prevede inoltre di valutare dal 2029 la conversione di propri aerei passeggeri in cargo.

Robot Atlas affina la manipolazione

Boston Dynamics ha presentato una nuova generazione di mani per Atlas, l'umanoide elettrico destinato ad applicazioni industriali. La soluzione adotta quattro dita e 13 gradi di libertà, contro i sette della generazione precedente, per consentire non solo la presa ma anche il riposizionamento e l'orientamento degli oggetti nella mano. Il pollice dispone di quattro gradi di libertà, mentre ciascuna delle altre tre dita ne ha tre. La scelta di eliminare il mignolo punta a contenere volume, consumi energetici, costi e complessità meccanica senza compromettere le attività industriali individuate. L'attuazione diretta e i sensori tattili di pressione su dita e palmo permettono di controllare il contatto con gli oggetti e recuperare una presa in caso di slittamento. Tra le capacità mostrate ci sono prese di precisione, manipolazione di componenti e utilizzo di utensili a grilletto. La mano è inoltre progettata per facilitare il trasferimento al robot fisico delle competenze apprese in simulazione. L'obiettivo industriale riguarda attività variabili come sequenziamento dei componenti, gestione di pezzi con orientamenti differenti e uso di utensili in postazioni concepite per operatori umani. Il programma Hyundai prevede l'impiego di Atlas nel sequenziamento dei componenti dal 2028 e nell'assemblaggio dal 2030.

© 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



Geopost Business Barometer: AI e geopolitica cambiano le scelte logistiche delle PMI



Le PMI europee si stanno adattando a un contesto in trasformazione. Questo è quanto emerge dai dati della seconda edizione del Geopost Business Barometer. La ricerca, voluta da Geopost, realtà di cui BRT è parte, ha coinvolto 3.600 PMI in 21 Paesi europei e sei settori industriali e ha dimostrato che le imprese stanno scegliendo approcci sempre più diversificati e ibridi nella selezione dei fornitori. Parallelamente, affidabilità e prevedibilità delle consegne si confermano fattori determinanti per la continuità operativa, mentre le strategie di approvvigionamento tendono a riequilibrarsi verso partner locali ed europei.

“I risultati del Business Barometer confermano che le PMI non stanno solo reagendo al cambiamento, ma stanno adottando modelli sempre più evoluti per gestire complessità e incertezza”, afferma

Stefania Pezzetti, Ceo BRT

. L'intelligenza artificiale amplia le possibilità di scelta, mentre le tensioni geopolitiche spingono le imprese a rivedere le proprie catene di approvvigionamento. In questo scenario, la logistica assume un ruolo strategico: affidabilità, visibilità e capacità di adattamento diventano fattori essenziali per sostenere la continuità del business e accompagnare la crescita delle imprese.”

L'AI è utile nella ricerca dei fornitori Secondo l'indagine, il 15% delle PMI europee utilizza oggi strumenti di AI per la selezione dei fornitori, mentre i canali digitali affiancano sempre più le interazioni umane, con differenze significative tra i mercati. Il dato italiano si attesta al 18%, sopra la media del Vecchio Continente, mentre nel resto d'Europa si va dal 9% della Germania al 12% della Francia fino ai picchi del 23% della Polonia e del 24% dei Paesi Baltici.

Le PMI europee utilizzano oggi in media 2,3 canali di approvvigionamento, quasi uno in più rispetto al 2024, combinando ricerca online, visite commerciali, contatti telefonici e passaparola. Se prezzo



(51%) e qualità del prodotto (44%) restano i criteri principali nella selezione dei fornitori, anche la performance di consegna ha un ruolo significativo (27%). In Italia, dove il sourcing è più relazionale che altrove (rappresentanti commerciali al 45% contro il 35% della media UE, passaparola al 35% contro il 27%), la qualità pesa quanto il prezzo nella scelta del fornitore

(55% contro 54%), superando in entrambi i casi la media europea.

Catene di approvvigionamento più corte Riguardo alle catene di approvvigionamento, l'84% delle PMI europee si rifornisce a livello nazionale

(dato in aumento di 8 punti percentuali rispetto al 2024), il 72% altrove in Europa (+4% sul 2024), mentre il 20% ha ridotto le consegne internazionali a causa dell'incertezza geopolitica.

In Italia il quadro segue solo in parte questa tendenza: il sourcing locale ha raggiunto l'86% delle PMI (+14 punti rispetto al 2024), ma anche il sourcing extra-europeo è cresciuto di 10 punti, superando la media UE (17%) di 5 punti, e solo il 13% delle PMI italiane ha ridotto le consegne internazionali per motivi geopolitici.

L'importanza della consegna L'86% delle PMI afferma che la consegna è essenziale per il successo della propria attività, mentre il 46% la identifica come elemento chiave per garantire la continuità operativa. Le performance di consegna, tra cui tracciabilità e puntualità, sono sempre più indicatori tangibili dell'affidabilità del fornitore, contribuendo a rafforzare la fiducia nel rapporto complessivo con quest'ultimo. In Italia questa esigenza si scontra però con un divario significativo:

il 54% delle PMI vorrebbe poter scegliere il proprio corriere, ma solo il 22% può farlo attualmente, un gap che rappresenta una leva di competitività per gli operatori logistici capaci di offrire maggiore flessibilità. Non stupisce che, quando riescono a farlo, il risultato sia positivo: la soddisfazione per le consegne internazionali tra le PMI italiane raggiunge il 91%, superando persino il dato sulle consegne domestiche (88%).

La crescente domanda di flessibilità sta alimentando l'interesse per la consegna out-of-home (fuori casa). Oggi il 32% delle PMI la considera molto importante. I punti di ritiro e gli armadietti automatici (locker) offrono alle imprese opzioni aggiuntive per adattarsi alle circostanze, garantendo loro un maggiore controllo su tempi e luoghi di ricezione della merce. In quest'ottica, ai primi di ottobre BRT raggiunge quota 1.000 locker installati in tutta Italia.

In aiuto ai consumatori Le applicazioni dell'AI si stanno estendendo anche ai processi di ricerca e scoperta dei prodotti. Un esempio è l'

AI Shopping Assistant di "Singular", la piattaforma multi-brand di Geopost che usa un'interfaccia conversazionale per supportare i consumatori nell'individuazione di marchi e prodotti delle PMI europee, contribuendo ad aumentarne la visibilità. Questa vetrina digitale è disponibile in otto Paesi europei, tra cui l'Italia, e presenta oggi oltre 150 marchi selezionati tra e-commerce locali e più di 46.000 prodotti lifestyle di qualità.



Rixi annuncia correttivi alla riforma portuale e spiega lo squilibrio contabile delle Adsp italiane



Porti d'Italia Spa concepita per rimediare alla scarsa capacità finanziaria delle port authority già sovraindebitate e impossibilitate a realizzare e completare grandi opere Genova – La riforma portuale in gestazione avrà alcune sostanziali modifiche rispetto alla versione originaria scritta nella prima bozza sottoposta nei mesi scorsi alle associazioni di categoria e agli stakeholder e inserita nel disegno di legge che ha avviato il suo iter parlamentare. A spiegare cosa e quanto potrà cambiare è stato il suo 'autore', ovvero il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi a margine del convegno intitolato “La riforma portuale: strumento per la competitività del Mediterraneo da Oriente a Occidente” organizzato dall'Adsp del Mar Ligure occidentale.

Rixi ha paragonato la nuova Porti d'Italia Spa a “una società che faccia quello che ha fatto Eni sul petrolio. Fidelizzare i mercati, avere un'influenza economica e sociale per consolidare i rapporti fra le nazioni”. Sottolineando che “la centralità geografica dell'Italia non può essere solo nel Mediterraneo”, ha poi aggiunto che “la nostra grande scommessa è essere pescatori non con la canna da pesca ma con le reti. Se oggi il mondo ha cambiato le dinamiche portuali, il modello portuale italiano deve diventare un punto di riferimento”.

Nel merito di quello che potrà cambiare nella nuova stesura del testo di riforma dopo l'esame delle competenti commissioni di Camera e Senato (con relativa pioggia di emendamenti), Rixi ha premesso che “la riforma portuale nasce non per togliere potere alle Adsp ma perché la squadra è più forte di un singolo campione. Servono partecipazioni all'estero, nei paesi di approvvigionamento delle merci. Servono sinergie fra pubblico e privato” altrimenti “rischiano le opere anche già in essere” ha avvertito. “Pensiamo agli extra-costi, abbiamo visto un 45% di aumento solo delle materie prime negli ultimi anni. Stiamo infrastrutturando il Paese ai costi più cari degli ultimi 30 anni ma se non lo facciamo non diamo risposte al mercato”. La riforma serve dunque, secondo il suo promotore.



anche e soprattutto a garantire una riforma del sistema per garantire l'avvio e il completamento dei cantieri nei porti.

I lavori della Commissione Trasporti alla Camera sta portando avanti il lavoro, da 622 emendamenti ne sono rimasti poco più di 350: "Una parte di questi emendamenti sono stati accantonati per essere riformulati, un'altra parte è stata bocciata, anche perché ovviamente c'erano molti emendamenti, soprattutto da parte dell'opposizione, che erano sostanzialmente pretestuosi". Il viceministro, a proposito delle tempistiche, ha ricordato che "il Governo si è posto come obiettivo quello di approvarla alla Camera entro dicembre, per poi andare all'approvazione del Senato nei primi mesi dell'anno prossimo. Il timing al momento è completamente mantenuto, ovviamente vedremo nelle prossime settimane l'evoluzione, ma noi crediamo che nelle prossime due o tre settimane finirà l'esame in commissione, quindi si potrà votare a novembre. L'obiettivo è di chiuderla sostanzialmente prima della pausa natalizia".

Cosa cambierà rispetto alla versione originale prima degli emendamenti? "Il piano nazionale della logistica e, di fatto, dei porti viene fatto e passa in Conferenza unificata" sono state le parole di Rixi. "Le Adsp faranno delle proposte che poi a livello nazionale porteranno a un accordo di programma tra il Mit e la Spa per avere le risorse per realizzare infrastrutture che poi verranno ridate ai territori. Questo per efficientare il sistema della spesa e anche del controllo pubblico sull'indebitamento, cosa che oggi invece è difficile fare sulle Autorità di sistema portuale creando anche grossi scompensi nell'attuale situazione tra un'Adsp e un'altra".

Altra novità inserita tramite gli emendamenti presentati è "il tema della carta di servizi, cioè tendere ad avere servizi omogenei sul territorio nazionale garantendo un valore aggiunto a chi ha un percorso virtuoso nell'andare a condividere dei processi che possono essere processi virtuosi. Oggi le singole Autorità portuali tendono a non condividere le best practices, cioè li vedono come un vantaggio competitivo del proprio scalo rispetto allo scalo vicino. Noi crediamo che debbano invece accrescere tutto il sistema Paese".

Altro work in progress è il tema delle manutenzioni straordinarie nei porti. "Noi credevamo di fare un piacere alle Autorità portuali togliendogliele perché hanno anche aspetti di carattere giudiziario ma le Adsp preferiscono mantenerle a livello territoriale. Era inteso più in funzione di supporto, di programmazione, di realizzazione di grandi opere, soprattutto per evitare i commissariamenti, cosa che succede in tutte le opere più importanti del Paese perché le autorità portuali come stazioni appaltanti non sono in grado di gestire opere sopra una certa cifra. Quello che noi ci aspettiamo nei prossimi anni – ha proseguito – è che invece, crescendo gli investimenti sui porti, sia per il tema del cambiamento del traffico a livello mondiale ma anche per il cambiamento di carattere climatico, vedremo sempre più la necessità di sistemare, di rimettere a posto le dighe foranee piuttosto che le opere fredde. Abbiamo bisogno di una capacità importante a livello nazionale che poi può essere anche ribaltata all'estero per realizzare porti fuori dai confini nazionali".

Nessun rischio secondo il viceministro di esautorare presidenti o Adsp. "La scommessa è di fare una riforma che non vada a bloccare l'esistente ma che crei nuovi strumenti per il futuro; motivo per cui si è deciso non di accorpate le Autorità portuali come proponeva qualcuno soprattutto a sinistra ma di fare una società che diventi uno strumento per realizzare cose che la singola Autorità portuale non è in grado di fare. Una società che cerca in qualche modo di avere una posizione super partes rispetto alle Adsp per fare in modo che i processi virtuosi contaminino tutto il sistema portuale nazionale".



A proposito infine del ridimensionamento della capacità finanziaria o comunque del trasferimento di risorse dalle port authority alla Porti d'Italia Spa, l'esponente di Governo ha espresso una posizione più conciliante. "Quello che volevamo fare era cercare di rinnovare in parte l'organico delle Autorità portuali, creando la possibilità anche per i dipendenti che volessero andare nella Porti d'Italia Spa di poter fare questo passaggio. Lì subito c'è stata una forte resistenza, infatti credo che toglieremo il trasferimento in questo momento, anche se, adesso che lo stiamo togliendo, tutti ci chiedono di fare marcia indietro perché si accorgono che forse potrebbe essere un'opportunità sia per i lavoratori sia per le Adsp con età media particolarmente elevata del personale".

Anche l'annunciato trasferimento di fondi dalle Adsp alla Porti d'Italia "sarà diverso per ogni Autorità portuale in funzione della capacità di contribuzione. Il problema che abbiamo è che se leggiamo i bilanci delle Autorità portuali come enti pubblici abbiamo che le partite correnti, gli incassi correnti derivati da tasse e altre cose destinate alle spese correnti dovrebbero avere un avanzo positivo enorme, che invece oggi non c'è perché parte di quelle entrate sono finite nell'indebitamento. Bisogna trovare il giusto equilibrio, non togliere troppe risorse alle Autorità di sistema portuali, in modo che possano continuare ad avere la loro giusta autonomia e dare alla Porti d'Italia spa la forza per poter avviare il cammino".

A questo proposito Rixi si è poi dilungato a spiegare nei termini seguenti lo 'squilibrio' contabile di molte Adsp italiane. "Noi abbiamo messo nella legge che le Autorità portuali dovranno avere, come tutte le altre organizzazioni dello Stato, un bilancio che sia intellegibile e che sia diviso tra conto patrimoniale e conto economico. E' evidente che oggi invece i bilanci delle autorità portuali non sono intelligibili fra loro e le partite di carattere corrente spesso si confondono con le partite di conto capitale, creando un problema finanziario all'Autorità portuale nel periodo e complessivamente al sistema a livello finanziario. Anche lo stesso Ministro delle Finanze è portato a investire poco sul sistema portuale perché non ne riesce a controllare il livello di indebitamento; perciò chiediamo maggiore trasparenza e linearità, al fine di aiutare le Autorità portuali maggiormente indebitate a uscire dalle spirali del debito che si sono innestate con opere particolarmente importanti che gravitano su bilanci non così capienti". Quindi gli obiettivi della riforma sono "non di andare a togliere i soldi a qualcuno ma di risolvere i problemi a qualcuno. Nasce dall'esigenza che hanno dimostrato in questi anni le Autorità portuali e dell'incapacità – ha concluso – di realizzare tutti i progetti per mancanza di finanziamenti e per l'aumento dell'indebitamento delle Autorità portuali che nel tempo hanno supplito la mancanza di finanziamenti utilizzando le partite correnti per accendersi dai mutui. Questa è una spirale che oggi rischia di bloccare in prospettiva qualsiasi investimento a livello portuale e quindi dobbiamo darci degli strumenti diversi".



Autotrasporto, FAI incontra gli europarlamentari italiani a Bruxelles



Il futuro dell'autotrasporto italiano passa da Bruxelles. Sei dossier strategici sono stati portati dalla FAI – Federazione Autotrasportatori Italiani al centro degli incontri istituzionali con gli europarlamentari. La Federazione ha affrontato i temi della carenza di conducenti, del Brennero e della libera circolazione delle merci, della transizione energetica e della neutralità tecnologica, dell'intermodalità, dell'ETS2 e della digitalizzazione.

Il futuro dell'autotrasporto passa da Bruxelles. Sei dossier strategici per il futuro dell'autotrasporto italiano in Europa sono stati portati dalla FAI – Federazione Autotrasportatori Italiani al centro degli incontri istituzionali con gli europarlamentari italiani a Bruxelles. La Federazione ha affrontato i temi della carenza di conducenti, del Brennero e della libera circolazione delle merci, della transizione energetica e della neutralità tecnologica, dell'intermodalità, dell'

ETS2 e della digitalizzazione.

La FAI ha incontrato l'On. Paolo Borchia, europarlamentare della Lega, gruppo Patrioti per l'Europa e membro della Commissione per i Trasporti e il Turismo (TRAN); l'On. Matteo Ricci, europarlamentare del Partito Democratico, gruppo Socialisti e Democratici (S&D) e vicepresidente della Commissione TRAN. Presenti anche l'On. Carlo Fidanza, europarlamentare di Fratelli d'Italia, gruppo dei Conservatori e Riformisti Europei (ECR) e membro della Commissione TRAN; e l'On. Flavio Tosi, europarlamentare di Forza Italia, gruppo del Partito Popolare Europeo (PPE) e membro sostituto della Commissione TRAN.

«Abbiamo scelto un confronto trasversale con rappresentanti di forze politiche diverse perché le questioni dell'autotrasporto non hanno un colore politico. Sono temi che riguardano la competitività



delle imprese, la tenuta delle filiere logistiche e il funzionamento del mercato unico europeo. Abbiamo portato a Bruxelles le esigenze concrete delle aziende e sei priorità sulle quali chiediamo attenzione e impegni chiari

», sottolinea

Carlotta Caponi, Segretario Generale FAI.

I dossier Tra le priorità indicate dalla Federazione c'è la carenza di conducenti. La FAI chiede di favorire percorsi trasparenti di formazione, qualificazione e ingresso nel mercato europeo di personale qualificato proveniente da Paesi extra-UE. In questo ambito si inserisce il progetto Skilled Driver Mobility for EU – SDM4EU, che coinvolge Italia, Marocco, Egitto e Romania.

Un altro dossier riguarda il Brennero, rispetto al quale la FAI richiama la necessità di garantire la permeabilità dell'arco alpino e la libera circolazione delle merci. La Federazione chiede di affrontare le restrizioni alla circolazione lungo l'asse e di riaprire il confronto sul

Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, ricercando un equilibrio tra esigenze ambientali, sicurezza e continuità dei collegamenti.

Sul fronte della transizione energetica, la FAI ribadisce la necessità di un approccio basato sulla neutralità tecnologica. Secondo la Federazione, le imprese devono poter scegliere le soluzioni più adatte alle diverse missioni di trasporto, considerando la maturità delle tecnologie, le infrastrutture disponibili e la sostenibilità economica. La posizione si inserisce nel confronto europeo sulle modalità con cui accompagnare la decarbonizzazione del trasporto senza incidere sulla capacità operativa delle imprese.

Tra i sei dossier c'è anche l'intermodalità. La FAI chiede un quadro europeo in grado di rendere realmente competitivo il trasporto combinato, attraverso incentivi efficaci e infrastrutture adeguate. La Federazione ha inoltre posto l'attenzione sull'ETS2, chiedendo che il periodo che precede la piena applicazione del sistema venga utilizzato per definire meccanismi strutturali di compensazione e sostenere il rinnovo del parco veicolare, le tecnologie a minore impatto, le infrastrutture energetiche e l'intermodalità.

Il sesto dossier riguarda la digitalizzazione, a partire dall'eFTI. Per la FAI, la trasformazione digitale deve tradursi in interoperabilità dei sistemi, semplificazione e riduzione degli oneri amministrativi. L'obiettivo indicato dalla Federazione è evitare che l'introduzione di nuovi strumenti digitali si trasformi in ulteriori adempimenti per le imprese di autotrasporto.



Manovra, Flixbus si schiera con le associazioni di categoria per un piano da 300 milioni per le autostazioni italiane



L'obiettivo è migliorare sicurezza e intermodalità, potendo contare su investimenti pluriennali e partenariato pubblico-privato

Il settore del trasporto viaggiatori su gomme di media e lunga percorrenza bussa al governo in vista della manovra. E lancia un piano di riqualificazione e rilancio delle autostazioni italiane da 300 milioni. Gli obiettivi sono stati messi nero su bianco nel manifesto da otto punti siglato da Flixbus, l'Autorità di regolazione dei trasporti (Art), l'associazione di categoria Anav, l'Anci e l'Unione nazionale consumatori alla Camera dei Deputati.

Concretamente si tratta di un intervento strutturale per un settore che, dopo la liberalizzazione del servizio, ha raddoppiato il proprio valore economico, come ha ricordato Serena Lancione, presidente Anav: «Stiamo parlando di un settore che conta 180 operatori, una flotta di circa 2.000 autobus, 4.500 addetti, 300 chilometri di percorrenza all'anno, ma soprattutto un fatturato di 550 milioni».

Le proposte presentate da Flixbus e gli aderenti al piano partono dalla base: definire giuridicamente l'autostazione. Si chiede, inoltre, di rendere obbligatoria la realizzazione di autostazioni nei comuni di grandi e medie dimensioni, soprattutto per rafforzare l'intermodalità. E si vuole assicurare l'esistenza di standard adeguati in termini di sicurezza, accessibilità e dei servizi. Ultimo, non per importanza, è il punto relativo agli investimenti: il Piano dovrà essere sostenuto da investimenti pluriennali e da un coordinamento stabile di partenariato pubblico-privato. (riproduzione riservata)