



Rassegna Stampa

05 Ottobre 2026

Indice

FERMERC I - web	4
Green Logistics Expo 2026 agenda byinnovation.eu - 05/10/2026	5
SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA	8
Dogane, trasparenza d obbligo Italia Oggi - Sette - Sette - 05/10/2026	9
Così il Pnrr ha spinto le imprese elettroniche La Repubblica Affari & Finanza - 05/10/2026	13
Il raddoppio ferroviario tra Finale e Andora nelle priorità europee Il Secolo XIX - 05/10/2026	16
Nurminen Logistics and Tarros launch an intermodal corridor linking Scandinavia and the Mediterranean ship2shore.it - 04/10/2026	19
Finale, raddoppio ferroviario: via libera dalla Commissione Europea lastampa.it - 04/10/2026	21
Il futuro dell'Interporto Vio: "Fare rete con porto e ferrovia" lastampa.it - 05/10/2026	23
FS Logistix e Interporto Bologna sperimentano il treno digitale Informazionimarittime.it - 04/10/2026	25
SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA	26
Vicina, unificata e amica la ricetta per la logistica La Repubblica Affari & Finanza - 05/10/2026	27
Droni cargo per i rifugi dell Alto Adige: 189 voli e oltre 8,5 tonnellate trasportate TouchPoint Today - 05/10/2026	32
Porto di Mantova Valdaro, allo studio il raddoppio dell'hub logistico Logisticamente.it - 04/10/2026	34
Anche le portacontainer della Premier Alliance verso il ritorno a Suez supplychainitaly.it - 04/10/2026	36
Cosco Shipping, piano per 22 navi heavy-lift da 60.000 Dwt shipmag.it - 04/10/2026	38
Filt Cgil, riconoscere il lavoro marittimo e portuale come usurante Informare.it - 05/10/2026	39
Riforma portuale, Provinciali: "Porti d'Italia non diventi un organismo di gestione" messengeromarittimo.it - 04/10/2026	40
Cybersicurezza e blue economy: "Oltre 230 soggetti coinvolti" in Italia shippingitaly.it - 04/10/2026	42
Trader e capitani coraggiosi: con il petrolio alle stelle affari d'oro per gli armatori	44

lastampa.it - 05/10/2026

Logfarma 2026: dall'efficienza logistica alla sanità integrata
Logisticamanagement.it - 05/10/2026

46

Dopo 7 anni lascia Olbia il cargo Lira ceduto a Prestopino e La Cava
shippingitaly.it - 04/10/2026

49

FERMERCİ - WEB



Green Logistics Expo 2026 agenda



Green Logistics Expo 2026 agenda. Logistica e della supply chain: dal 14 al 16 ottobre 2026, Green Logistics Expo porta a Padova imprese, istituzioni, associazioni ed esperti per confrontarsi sulle trasformazioni che stanno cambiando il mondo.

Un programma di convegni, seminari, workshop e momenti di networking dedicato alle questioni che oggi incidono direttamente sulle strategie e sulla competitività delle imprese.

UN PROGRAMMA PER CAPIRE DOVE STA ANDANDO LA LOGISTICA

Geopolitica e nuovi equilibri globali

Rotte, mercati e catene di approvvigionamento stanno cambiando. L'evento di apertura di Green Logistics Expo partirà proprio dalle trasformazioni che stanno ridisegnando il commercio globale e il sistema dei trasporti.

Intelligenza Artificiale e digitalizzazione

Dall'AI predittiva applicata ai nodi dell'intermodalità ai quick wins per le imprese, fino all'orchestrazione di e-commerce e retail: l'intelligenza artificiale entra concretamente nella gestione della logistica.

Automazione e Supply Chain

Tecnologie, dati e nuovi modelli organizzativi per aumentare velocità, precisione ed efficienza operativa lungo tutta la catena logistica.

Intermodalità e trasporto ferroviario



Ultimo miglio ferroviario, formazione, manutenzione dei veicoli, integrazione dei nodi e nuovi progetti infrastrutturali saranno al centro di numerosi appuntamenti.

Resilienza, energia e sostenibilità

Gestione del rischio, continuità operativa, volatilità dei mercati energetici e sostenibilità: temi sempre più centrali per chi deve prendere decisioni in uno scenario incerto.

Nuove frontiere della logistica

Tra gli appuntamenti in programma anche un focus sulla logistica aerea e sull'impiego dei droni nelle supply chain, con particolare attenzione alle applicazioni operative in ambito sanitario.

ALCUNI DEGLI APPUNTAMENTI IN PROGRAMMA

14 ottobre

- Evento di apertura di Green Logistics Expo
- AI predittiva e piattaforme di governance per l'intermodalità
- Innovazione, incentivi e investimenti nella logistica
- E-commerce, retail, dati e profittabilità
- Ultimo miglio ferroviario

15 ottobre

- AI nella logistica: dai progetti pilota ai quick wins
- Supply Chain: automazione e digitalizzazione
- Industria e logistica per la competitività
- Logistica aerea e droni
- Logistica resiliente
- Progetto PSA Padova – Crocevia tra due mari

16 ottobre

- Sostenibilità sotto pressione
- Logistica, organizzazione del lavoro e compliance
- Energia, geopolitica e mercati

PUBBLICAZIONE: byinnovation.eu

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €0.57

REACH: 62

CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Marketi

VISITE MENSILI: 1913.40

AUTORE:

URL: byinnovation.eu



> 5 ottobre 2026 alle ore 3:08

> [Versione Online](#)

E durante tutti i tre giorni, convegni, meeting e seminari negli spazi di Assologistica, **Fermerci**, SOS LOGistica e UIR.

La partecipazione è gratuita, previa registrazione.

14-16 ottobre – Fiera di Padova

website

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA



> 5 ottobre 2026 alle ore 0:00

Con il nuovo Codice Ue più cooperazione tra soggetti che operano lungo la catena del valore

Dogane, trasparenza d'obbligo

Aumentano le responsabilità per il rappresentante indiretto

Pagina a cura

DI SARA ARMELLA

E TATIANA SALVI

Maggiori responsabilità per il rappresentante doganale indiretto: con il nuovo Codice doganale (Reg. Ue 2026/2108), tale soggetto sarà gravato non soltanto dall'adempimento degli obblighi fiscali, ma anche dal rispetto "delle altre normative applicate dalle autorità doganali" (art. 5 par. 3), relative alla conformità dei prodotti.

Sarà necessaria, pertanto, una maggiore cooperazione e trasparenza tra il soggetto rappresentato, il suo rappresentante in dogana e tutti coloro che intervengono lungo la catena del valore, per disporre di tutti i documenti per il corretto vincolo dei beni al regime doganale richiesto.

La nuova definizione di importatore. Il quadro normativo vigente non contiene una definizione generale di importatore. L'Allegato B del Regolamento delegato (Ue) 2015/2446 (RD) disciplina soltanto il dato (13 04 000 000) all'interno della dichiarazione doganale, che identifica l'importatore nel soggetto che presenta la bolletta di importazione o per conto della quale è presentata. Tale figura è quindi individuata in funzione della dichiarazione, senza che si ricorra a criteri sostanziali autonomi.

Tale impostazione è stata confermata anche all'interno delle

Disposizioni nazionali complementari al Codice doganale (Dlgs 26 settembre 2024, n. 141, Dnc) e dalla prassi dell'Agenzia delle dogane (circolare Adm 14 dicembre 2021, n. 40), che individuano l'importatore nella persona in grado di fornire le informazioni richieste per l'applicazione del regime doganale dichiarato.

Il nuovo Codice (reg. Ue 2108/2026) ribalta completamente l'attuale prospettiva. L'importatore diventa una figura autonoma, identificata attraverso criteri sostanziali e gerarchici. L'articolo 5, par. 13 del nuovo Cdu individua, infatti, cinque categorie di soggetti chiamati a rispondere dei dati forniti e da fornire all'autorità doganale relativi ai beni importati. Tali soggetti sono: i) la persona che ha il potere di decidere e ha deciso che le merci provenienti da un paese terzo debbano essere introdotte nel territorio doganale dell'Unione; ii) la persona che ha assunto il potere dalla persona di cui al punto i); iii) la persona che gli succede e ha il potere di decidere e ha deciso di vincolare le merci a un regime doganale; iv) il trasportatore che introduce le merci nel territorio doganale dell'Unione; o v) il titolare delle merci.

Il Codice precisa ulteriormente che vi può essere "un importatore per volta". Ciò significa che un solo soggetto per volta potrà essere chiamato a rispondere per le merci dichiarate. Un ordine che rispecchia anche la "vicinanza" ai dati che l'Autorità am-



> 5 ottobre 2026 alle ore 0:00

ministrativa richiede per lo sdoganamento delle merci.

Nuovi obblighi per l'importatore. La figura dell'importatore è costruita attorno al soggetto che ha il potere di decidere sull'ingresso delle merci, ossia secondo uno schema di tipo funzionale. Può esservi, inoltre, un solo importatore per volta (art. 27, par. 1).

A tale qualifica, l'art. 27, par. 2 del nuovo Cdu collega diversi obblighi: fornire tempestivamente all'Autorità doganale i dati e i documenti necessari al vincolo al regime doganale richiesto, anche prima della presentazione delle merci, e a determinare l'importo dei dazi e degli altri oneri dovuti. A questi si aggiunge un'importante specificazione, relativa agli obblighi relativi alla conformità dei beni importati agli standard di conformità imposti dall'Ue, e di conservazione delle scritture adeguate a fornire tali prove.

I diversi soggetti che intervengono lungo la catena di approvvigionamento dovrebbero, pertanto, comunicare la loro parte di informazioni sulle merci interessate e collegarla a una spedizione specifica, consentendo così controlli rapidi ed efficaci ed evitando il blocco delle merci al confine.

L'importatore, inoltre, deve segnalare alle autorità doganali competenti eventuali movimentazioni sospette o manipolazioni non autorizzate e conosciute.

Si amplia la responsabilità del rappresentante indiretto. Con il nuovo Codice doganale dell'Unione, l'attenzione si sposterà sulla figura dell'importatore e del rappresentante doganale indiretto, i cui obblighi non riguarderanno più soltanto gli aspetti fiscali dei beni dichia-

rati per l'importazione, ma anche le "altre normative applicate dalle autorità doganali" (art. 5 par. 3).

La rappresentanza doganale continua a configurarsi secondo le due tradizionali formule, della rappresentanza diretta e indiretta. Nel primo caso, il rappresentante agisce in nome e per conto del rappresentato, mentre nel secondo il rappresentante agisce in nome proprio ma per conto del rappresentato ed è obbligato in solido nei confronti dell'importatore al rispetto delle normative doganali (art. 33, nuovo Cdu).

Indipendentemente dalla riforma adottata, al soggetto nominato dall'importatore è richiesto di essere stabilito nel territorio dell'Unione (art. 33, par. 4, nuovo Cdu). Occorre puntualizzare che il rappresentante doganale che soddisfa i criteri specifici previsti dal nuovo Codice può anche prestare i propri servizi in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilito.

Il nuovo Codice anche al rappresentante indiretto i nuovi obblighi informativi imposti gravanti sull'importatore: egli non è più responsabile soltanto dell'obbligo di assolvere (o di garantire) l'obbligazione doganale, ma anche del rispetto delle altre normative applicate dalle autorità doganali (art. 33, par. 2 e 3 nuovo Cdu). Tra queste, si annoverano quelle relative alla sicurezza dei prodotti, alla tutela della salute e della vita umana e ai nuovi obblighi ambientali (tra cui la disciplina del reg. Ue 956/2023 del Carbon Border Adjustment Mechanism, c.d. Cbam, il reg. Ue 1115/2023, ossia la normativa sulla deforestazione, c.d. Eudr).

Una disposizione che rende molto più oneroso il compito del



> 5 ottobre 2026 alle ore 0:00

rappresentante doganale indiretto, al quale è chiesto un maggior rigore nel suo agire con gli Uffici delle dogane. Per evitare addebiti di responsabilità, sarà suo compito chiedere all'importatore maggiore trasparenza, in modo da avere a disposizione tutta la documentazione relativa ai beni per cui si chiede il vincolo a un regime doganale.

Una conoscenza parallela delle "altre normative applicate dalle autorità doganali" non sarà più sufficiente: l'importatore, così come il suo rappresentante, saranno il primo presidio volto alla tutela della sicurezza dei consumatori e, pertanto, dovranno conoscere approfonditamente anche le normative relative agli aspetti finanziari e non delle merci destinate al mercato unionale.

Il ricorso a un rappresentante doganale indiretto stabilito nell'Unione è quindi un'alternativa disponibile e proporzionata per gli importatori e gli esportatori che non dispongono di una presenza commerciale nell'Unione.

Rapporti tra rappresentante e Autorità doganale. Al momento dell'espletamento delle pratiche doganali per cui ha ricevuto mandato, il rappresentante, in continuità con il vigente Codice, deve dichiarare la persona per conto della quale agisce e precisare se la rappresentanza è diretta o indiretta (art. 34, nuovo Cdu).

Un adempimento essenziale, in quanto se tale soggetto non dichiara di agire in veste di rappresentanti doganali o se, di-

chiarandolo, non dispongono dei poteri di rappresentanza per svolgere tale procedura doganale, sono considerati agire in nome e per conto proprio.

Per il rappresentante in dogana, quindi, resta fondamentale rispettare le prescrizioni previste dalla delega rilasciata dall'importatore/rappresentato, in modo da evitare che questi risponda in via esclusiva di eventuali contestazioni mosse dall'Autorità doganale. A tal fine, l'Autorità può obbligare alla persona che dichiara di agire in veste di rappresentante di dare prova dei poteri riconosciuti dal mandato concessogli.

Tale obbligo non riguarda i soggetti che espletano regolarmente atti e formalità doganali per conto d'altri, ma devono ugualmente essere in grado di fornire tale prova ogni qualvolta sia richiesto dalle autorità doganali.

Rappresentanza e semplificazioni doganali. Il nuovo Codice risponde anche a una necessità fondamentale: coordinare l'istituto della rappresentanza doganale con lo status di Operatore economico autorizzato (Aeo) e di Trust & Check Operator (T&C). Il rappresentante, diretto o indiretto, che possiede tali certificazioni, infatti, potrà prestare i propri servizi anche in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilito e vincolare al regime di immissione in libera pratica merci vendute nell'ambito di vendite a distanza.

—© Riproduzione riservata—



> 5 ottobre 2026 alle ore 0:00

Norme a confronto

	Disciplina Attuale (Reg. UE 2013/952)	Nuovo Codice doganale (Reg. UE 2108/2026)
Paradigma e criterio di identificazione	L'importatore è individuato solo in base alla dichiarazione	L'importatore è una figura autonoma ed è identificato tramite 5 criteri gerarchici sostanziali
Obblighi dell'importatore	Incentrata prevalentemente sugli aspetti fiscali dei beni dichiarati per l'importazione	Ampliata alla conformità delle merci alle normative Ue (sicurezza, salute, Cbam, Eudr) e conservazione delle prove
Responsabilità del rappresentante indiretto	Limitata esclusivamente al rispetto e all'assolvimento (o garanzia) dell'obbligazione doganale	Estesa in solido al rispetto di tutte le altre normative applicate dalle dogane (sicurezza, ambiente, ecc.)
Requisiti e servizi del rappresentante	Agisce su delega (diretta o indiretta) dichiarando la tipologia di mandato all'Autorità doganale	Obbligo di essere stabilito in uno Stato dell'Ue; se Aeo o Trust & Check, può prestare servizi e sdoganare anche in altri Stati membri
Trasparenza e collaborazione	Gestione ordinaria del mandato di rappresentanza e dei relativi dati informativi	Richiesta maggiore trasparenza e rigore: l'importatore deve segnalare movimentazioni o manipolazioni sospette

LO STUDIO

Così il Pnrr ha spinto le imprese elettroniche

Il sistema ha beneficiato del 22% dei progetti
e del 63% del valore dei finanziamenti

Raffaele Lorusso

Il comparto elettrotecnico ed elettronico guarda con preoccupazione alla conclusione del Pnrr. Secondo uno studio di Anie-Confindustria, realizzato con Teha Group, il Piano è stato decisivo per la crescita del settore. Energia, building, industria e infrastrutture, le quattro filiere strategiche abilitate dalle tecnologie elettrotecniche ed elettroniche, hanno generato complessivamente 930 miliardi di fatturato aggregato. Le imprese del sistema Anie hanno beneficiato del 22% dei progetti e del 63% del valore dei finanziamenti. Nel 2025 il fatturato settoriale ha superato i 118 miliardi di euro; nel primo semestre 2026 è cresciuto su base tendenziale del 9%, a fronte del 3% della manifattura. Sui mercati esteri, le esportazioni hanno registrato incrementi superiori al 10% in Nord America, Medio Oriente e Nord Africa, confermando una progressiva diversificazione rispetto alla tradizionale concentrazione sul mercato europeo. Fra le imprese beneficiarie, il 69% ha investito in sostenibilità ed efficienza energetica, il 53% ha aumentato il personale, il 52% ha sviluppato nuove competenze.

L'altro aspetto positivo evidenziato nella ricerca è che per più di un'impresa su due i progetti legati al Pnrr hanno pesato per oltre il 10%

del fatturato nel biennio 2024-2025. I dati dimostrano che per una quota significativa di imprenditori il Pnrr non è stato soltanto una misura straordinaria, ma è diventato una componente strutturale dei ricavi.

Finora il piano ha mobilitato 165 miliardi di euro, ai quali si aggiungerà entro il 31 dicembre prossimo l'ultima tranche di 26 miliardi. Il presidente di Anie, Vincenzo De Martino, non ha dubbi. «Si è trattato – spiega – di una stagione straordinaria di investimenti, che ha avviato processi destinati a non fermarsi con la fine del programma».

L'esperienza, però, non è stata priva di criticità. Per il 52% degli associati il principale ostacolo nella partecipazione a progetti e gare è stato l'eccesso di burocrazia, seguito dalla carenza di personale qualificato e dai tempi di autorizzazione. Sono nodi che spostano il baricentro del dibattito dalla quantità di risorse alla capacità di utilizzarle. Il problema è destinato a riproporsi. Senza procedure più snelle e competenze adeguate, infatti, anche finanziamenti ingenti rischiano di non essere impiegati nei tempi prestabiliti.

Da questo punto di vista, il post-Pnrr genera incertezza: il 79% degli associati si dichiara molto o abbastanza preoccupato per gli effetti della conclusione del Piano sugli investimenti e sulla crescita econo-

> 5 ottobre 2026 alle ore 0:00

mica del Paese.

Infrastrutture digitali e di trasporto e transizione energetica sono state al centro del Pnrr. I miglioramenti sono stati concreti, come dimostrano il +32% di diffusione della fibra, il +66% di energia primaria risparmiata, il +25% km di rete ferroviaria ad alta velocità. Tuttavia, in questi settori restano significativi divari da colmare rispetto a target e benchmark europei.

Secondo Anie è necessario investire in reti più moderne. Elettificazione, efficienza, accumuli e flessibilità devono procedere insieme al rafforzamento delle infrastrutture digitali. Automazione, dati, intelligenza artificiale, cyber security ed elettronica, invece, sono le leve per recuperare produttività. «Non dobbiamo ricominciare da zero, ma andare avanti da dove siamo partiti», avverte De Martino.

La sostenibilità delle future politiche di investimento richiederà un maggiore coinvolgimento dei capitali privati. Secondo la Bce, nei prossimi anni in Europa il 78% delle risorse necessarie per la transizione verde e digitale dovrà provenire dal settore privato. Della necessità di puntare sul capitale privato è convinto anche il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini. A suo giudizio, più di 1.500 miliardi di risparmio delle famiglie restano non investiti e altri 240 miliardi sono in mano ai fondi pensione. Circa il 70% degli impieghi, poi, prende la strada extraeuropea. Di qui, la proposta di un grande progetto che, per i prossimi tre anni, garantisca una continuità al Pnrr, insieme alla richiesta di un piano industriale ed energetico europeo.

La sfida, dunque, è duplice. Sul

piano finanziario si tratta di sostituire un flusso di spesa pubblica in esaurimento con capitale privato e strumenti europei. Sul piano amministrativo occorre non disperdere la capacità di esecuzione maturata in questi anni. Per un settore che ha legato una quota consistente del proprio fatturato agli appalti del Piano, il 2027 sarà il banco di prova per capire se quella domanda è stata il frutto di un impulso temporaneo o ha segnato l'avvio di un ciclo strutturale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

“

L'OPINIONE

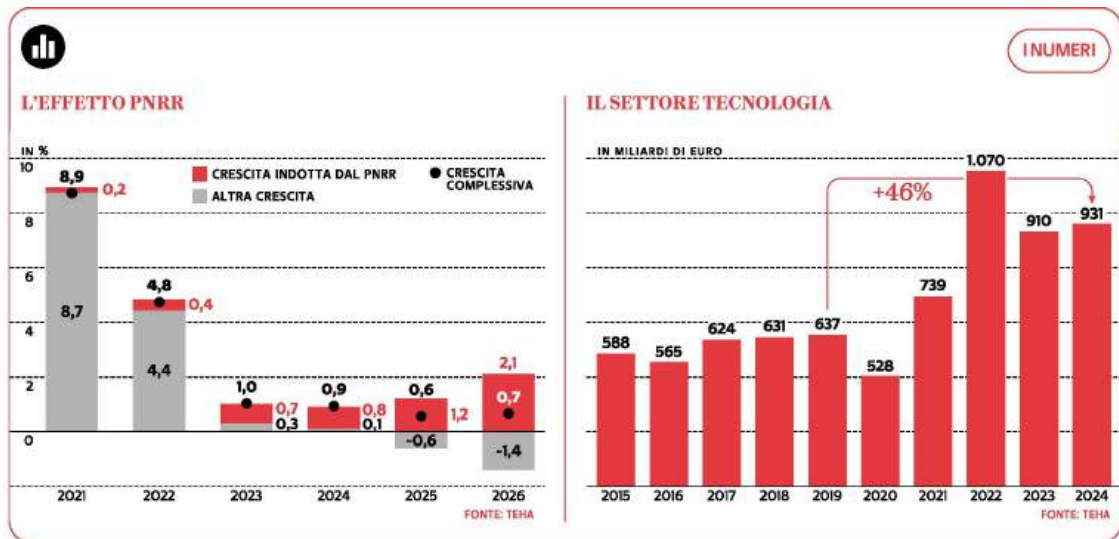
L'Anie: “Stagione straordinaria che ha avviato processi destinati a non fermarsi con la fine del programma”. Il 2027 sarà il banco di prova

118

IL FATTURATO

Nel 2025
il fatturato del
settore
elettronica ed
elettrotecnica
ha superato
i 118 miliardi
(+9% nel primo
semestre 2026)

> 5 ottobre 2026 alle ore 0:00



① Il settore dell'elettronica made in Italy ha ricevuto una grande spinta dai finanziamenti del Pnrr



> 5 ottobre 2026 alle ore 0:00

INFRASTRUTTURE LIGURI



Giovanni Laterza / PAGINA 5

Il raddoppio ferroviario tra Finale e Andora nelle priorità europee

Il raddoppio della tratta a binario unico tra Finale Ligure e Andora è stato inserito tra le priorità strategiche di investimento da parte dell'Unione Europea.

Grandi opere

Ferrovia tra Finale e Andora

Via libera dall'Ue al raddoppio

L'intervento sarà negoziato con gli Stati membri nel 2027, inizio lavori nel '28

Giovanni Laterza

/ GENOVA

Il raddoppio della tratta ferroviaria Finale Ligure-Andora, lungo la direttrice Genova-Ventimiglia, diventa una priorità per l'Unione europea. Dopo tante promesse, arriva l'ufficialità: è un progetto «strategico per l'Europa e per il bacino del Mediterraneo», ha dichiarato il coordinatore europeo del Corridoio Mediterraneo Mathieu Grosch. Il via libera della Commissione europea per l'inserimento del raddoppio tra le infra-

strutture prioritario era un passaggio indispensabile.

L'opera sarà negoziata con gli Stati membri nel 2027 in seguito all'adozione dei Piani di lavoro dei corridoi, mentre i primi interventi avverranno nel 2028.

Il nuovo tracciato avrà una lunghezza di circa 32 chilometri di cui 25 in galleria, interessando i territori di Finale, Tovo San Giacomo, Pietra, Giustenice, Loano, Borghetto Santo Spirito, Albenga, Villanova, Alas-

sio, Andora, Toirano e Borge Verezzi. Il progetto prevede la realizzazione delle nuove stazioni di Finale Ligure, Albenga e Andora e delle fermate di Pietra Ligure, Borghetto Santo Spirito-Loano e di quella sotterranea di Alassio. Spostare la ferrovia richiederà, secondo le previsioni, sette anni di lavoro e 2,6 miliardi di euro di spesa; poi i binari potranno accogliere 120 treni al giorno, circa il doppio di quelli attuali. Inoltre non ci saranno più i

> 5 ottobre 2026 alle ore 0:00

14 passaggi a livello di oggi, e la tratta ferroviaria attuale potrà diventare una pista ciclabile. È proprio questo uno degli aspetti più rilevanti del progetto: la ferrovia non sarebbe più una presenza fisica che divide e attraversa i centri abitati, ma verrebbe spostata verso l'entroterra.

L'obiettivo del raddoppio è aumentare la capacità e migliorare le prestazioni della linea, con una velocità massima prevista fino a 190 chilometri orari e una capacità stimata di circa 120 treni al giorno. Il nuovo tracciato dovrebbe quindi consentire di rendere più efficiente il collegamento ferroviario del Ponente, separando il traffico ferroviario dalle aree costiere oggi attraversate dalla linea. Una volta completata l'opera, il vecchio sedime ferroviario potrebbe così liberare importanti spazi nei Comuni costieri, aprendo la strada a nuovi interventi sulla mobilità e sulla riqualificazione urbana.

«Questa ottima notizia ci avvicina sempre di più agli obiettivi che ci siamo posti - ha commentato il governatore Marco Bucci -. Voglio ringraziare il Coordinatore per aver mantenuto fede all'impegno assunto durante la sua visita in Liguria, poche settimane fa. Il raddoppio

della tratta Finale-Andora lungo l'asse Genova-Ventimiglia è un'opera strategica non solo per il nostro territorio ma anche a livello europeo, per garantire un collegamento efficiente lungo la linea che collega Spagna, Francia, Italia e arriva fino al confine ucraino».

Il belga Mathieu Grosch, ex eurodeputato del Partito popolare, coordina il Corridoio Mediterraneo, una delle dieci reti transeuropee dei trasporti che vengono considerate strategiche a livello comunitario per agevolare il trasporto di merci e persone da un lato all'altro del Vecchio Continente. Di recente Grosch ha ricordato che la tratta in questione è una strettoia «di pochi chilometri su un corridoio che ne misura circa tremila» e che collegherebbe in futuro il porto spagnolo di Algeciras con Kiev, attraversando la Francia, l'Italia, la Slovenia, la Croazia e infine l'Ungheria, prima di andare verso l'Ucraina e del quale la tratta tra Marsiglia e Genova rappresenta un'importante diramazione. Grosch ha anche ricordato che il corridoio, l'unico a collegare l'Europa Meridionale all'Ucraina, avrebbe un'importanza anche di tipo militare.

L'ipotesi preoccupa il Comitato territoriale, un gruppo di opposizione locale che

si batte contro il progetto di spostamento a monte della ferrovia: «Una scelta molto rischiosa perché trasformerebbe il Ponente ligure in un obiettivo militare». Non solo. Il Comitato ritiene che «il progetto di spostamento a monte rappresenta un pericolo per il territorio savonese» e che «in provincia di Savona, in caso di realizzazione del tracciato a monte, ci sarà anche un danno enorme per l'ambiente e per l'agricoltura».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MARCO BUCCI
PRESIDENTE
REGIONE LIGURIA

Un'ottima notizia per noi liguri e per l'Europa Rafforza il legame tra Spagna, Francia, Italia e Ucraina

> 5 ottobre 2026 alle ore 0:00



Uno scorcio del tracciato tra Finale Ligure e Andora



Nurminen Logistics and Tarros launch an intermodal corridor linking Scandinavia and the Mediterranean



The new service combines rail, road and short sea shipping, connecting the Örebro-Parma rail link with Tarros' shipping network serving key Mediterranean markets from La Spezia. Nurminen Logistics and Tarros Group have expanded their intermodal offering with a new service linking Scandinavia and Mediterranean markets. Launched under a commercial and operational agreement between the companies, the door-to-door service is already running in both directions, connecting Nurminen's Sweden-Italy rail service with Tarros' inland transport, terminal and shipping network.

The service covers rail, road and sea transport, terminal handling, customs clearance and the associated documentation. Customers can book the entire shipment through either Nurminen Logistics or Tarros Group, with a single point of contact coordinating all stages of transport.

"The real value for customers lies in the competitive transit time and simplicity of the service. We coordinate every stage of the journey, making a complex international transport chain straightforward for the customer," says Marjut Linnajärvi, VP International Rail Operations and Sales at Nurminen Logistics.

The corridor is built around Nurminen's rail service between Örebro, Sweden, and Parma, Italy. Operated directly by the company, it offers 2 departures a week in each direction and a transit time of 2.5-3 days.

Customers can ship anything from individual pallets and less-than-container-load (LCL) consignments to full container loads (FCL) and entire trainloads. From Parma, cargo travels the remaining 109 km to La Spezia by road, arriving at Terminal del Golfo for onward shipment through Tarros Group's maritime network.

From La Spezia, Tarros' shipping network serves key Mediterranean markets, including North Africa, the Eastern Mediterranean and Malta. Tarros Group and Carbox provide the inland transport, terminal handling and shipping services for this part of the journey.



A key feature for containerised shipments is that goods can remain in the same container throughout the journey. The container is transferred from train to truck and then to ship without the cargo itself having to be unloaded and reloaded.

This reduces cargo handling and the associated risks of damage, operational errors and delays. Tarros' agency network in the countries served by the corridor also provides local assistance with port operations, customs formalities and inland transport.

“We are delighted to expand our transport services to the Scandinavian Peninsula and Finland through our partnership with Nurminen Logistics. We are confident that this will provide our customers with an innovative and environmentally sustainable solution—one that is highly competitive in terms of transit times, extremely reliable and remarkably easy to manage. A single point of contact will coordinate the full range of door-to-door services, in keeping with the long-standing approach shared by both Tarros and Nurminen Logistics,” says Danilo Ricci, Managing Director of Tarros Group.



Finale, raddoppio ferroviario: via libera dalla Commissione Europea



Un passaggio che rafforza la prospettiva europea dell'intervento e che potrebbe aprire ulteriormente la strada all'accesso ai finanziamenti comunitari. Un altro passo avanti per il raddoppio ferroviario tra Finale Ligure e Andora, la tratta a binario unico considerata uno dei principali punti critici dell'asse Genova-Ventimiglia. A Bruxelles è arrivato infatti il via libera della Commissione europea, attraverso la Direzione generale Move, all'inserimento dell'opera nell'atto giuridico che sarà successivamente negoziato con gli Stati membri nel 2027, dopo l'adozione dei nuovi Piani di lavoro dei corridoi. La notizia è stata resa nota dal Coordinatore europeo del Corridoio Mediterraneo, Mathieu Grosch, intervenuto nei giorni scorsi nell'ambito dei Connecting Europe Days. Un passaggio che rafforza la prospettiva europea dell'intervento e che potrebbe aprire ulteriormente la strada all'accesso ai finanziamenti comunitari.

Potenziamento dei collegamenti ferroviari

Al tavolo di Bruxelles era presente anche la Regione Liguria, insieme alle altre regioni attraversate dal Corridoio Mediterraneo: la Catalogna per la Spagna e Paca e Occitania per la Francia. Un fronte comune che guarda al potenziamento dei collegamenti ferroviari lungo una direttrice destinata a mettere in comunicazione territori e porti del Mediterraneo con il resto della rete europea. «Questa ottima notizia ci avvicina sempre di più agli obiettivi che ci siamo posti», commenta il presidente della Regione Liguria Marco Bucci, ringraziando il coordinatore Grosch per aver mantenuto l'impegno assunto durante la recente visita in Liguria. Per la Regione, il raddoppio della Finale-Andora non rappresenta infatti soltanto un'opera infrastrutturale ligure, ma un intervento inserito in una strategia di scala europea. L'asse Genova-Ventimiglia costituisce una parte della direttrice che collega Italia, Francia e Spagna, proseguendo verso est lungo il Corridoio Mediterraneo. Proprio il tratto tra Finale Ligure e Andora, ancora caratterizzato dal binario unico, viene indicato come uno dei colli di bottiglia dell'asse ferroviario. La sua eliminazione avrebbe l'obiettivo di rendere più fluida la circolazione ferroviaria, sia per i passeggeri sia per le merci, aumentando la capacità della linea e favorendo il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. «Il binario unico tra Finale Ligure e Andora è un



collo di bottiglia che deve essere risolto per favorire la circolazione di persone, merci e dati e anche per sostenere il trasporto su ferro anziché su gomma», sottolinea Bucci.

Genova-Ventimiglia nei corridoi TEN-T

L'inserimento dell'opera nel quadro europeo assume particolare rilievo anche perché la Commissione europea ha già inserito la tratta Genova-Ventimiglia nei corridoi TEN-T per il trasporto passeggeri. Un passaggio che, secondo la Regione, prepara il terreno alla successiva inclusione nei corridoi prioritari e quindi alla possibilità di accedere ai fondi europei destinati alle infrastrutture strategiche.



Il futuro dell'Interporto Vio: “Fare rete con porto e ferrovia”



Il neo presidente Pierangelo Olivieri traccia la rotta per una svolta in direzione Europa. Lo sviluppo richiederà risorse e investimenti per accompagnare le infrastrutture. L'interoperabilità tra mare, ferro, gomma e retroporto è la chiave di volta per proiettare il polo logistico savonese tra gli hub core della macro-regione europea. È questa la rotta tracciata da Pierangelo Olivieri, nuovo presidente dell'Interporto di Vado I.O. S.p.A. (VIO), forte dell'esperienza maturata negli anni di attività istituzionale in Provincia e di costante confronto con il cluster portuale essendo stato delegato nazionale per la portualità nell'Unione delle Province Italiane.

“Si deve ragionare d'insieme”

«Porto, interporto e ferrovia non possono essere considerati atomi isolati, ma componenti di un'unica rete», sottolinea Olivieri. Situato alle spalle del porto di Vado Ligure, il VIO si estende su circa 232mila metri quadrati, con 60mila metri quadrati di magazzini tradizionali e 15mila metri quadrati di strutture dedicate alla logistica del freddo. Nodo RRT core della rete TEN-T e inserito nel corridoio Reno-Alpi, l'interporto agisce da cerniera fortemente strategica nel collegamento dello scalo con il Nord Italia e con il cuore dei principali mercati europei. «Dobbiamo efficientare al massimo ciò che già esiste – prosegue Olivieri – ottimizzando l'accessibilità ai gate, i collegamenti stradali e ferroviari e le connessioni di ultimo miglio. A questa evoluzione fisica deve sovrapporsi una crescente integrazione digitale tra nodi portuali e interportuali, operatori ferroviari, gestori e amministrazioni».

Trasporto ferroviario merci fondamentale

In questo scenario, il trasporto ferroviario delle merci emerge come asse cardinale. Gli interventi sulla dorsale di collegamento con la stazione di Vado Zona Industriale e Parco Doria, insieme alla realizzazione dell'impianto di carico treni previsto dal progetto P.711, costituiscono elementi importanti per rafforzare l'intermodalità e incrementare la quota di traffico merci trasferita su ferro. «Il vettore ferroviario – evidenzia il presidente di VIO – è decisivo per collegare lo scalo al proprio hinterland e alle grandi direttrici europee. Dobbiamo quindi continuare a investire sulla co-modalità e sulla capacità di far dialogare tra loro tutte le infrastrutture della catena logistica». A completare questo assetto contribuisce anche il nuovo casello autostradale di Vado Ligure, concepito per



migliorare il collegamento con la viabilità industriale e per ridurre le interferenze tra traffico pesante e viabilità ordinaria. «È un ulteriore tassello – aggiunge Olivieri – di una rete che deve funzionare in modo coordinato, per garantire connessioni ad alto rendimento al servizio del polo e delle attività produttive».

Risorse e investimenti

Lo sviluppo dell'interporto richiederà risorse e piani d'investimento per accompagnare l'ammodernamento delle infrastrutture, puntando sulla digitalizzazione, sull'intermodalità e sull'ampliamento delle aree di stoccaggio e operative, in linea con gli standard europei. Nel solco tracciato da Olivieri emerge, infine, il tributo all'ingegner Rino Canavese, già presidente del CIM Interporto di Novara, colonna storica della portualità italiana. «Un colosso – lo rievoca il presidente di VIO – capace di decodificare porto, intermodalità e logistica come vasi comunicanti dello shipping. La nostra rotta eredita una storia fatta di scelte generate dalla sua geniale intuizione e capacità di anticipare le aspirazioni di crescita del territorio; oggi ci spetta l'onere, e l'onore, di far dialogare ancora meglio queste realtà». Il potenziamento del sistema passa anche dalle ZIs, dove Olivieri aveva incluso il Savonese nel progetto generale ligure.



FS Logistix e Interporto Bologna sperimentano il treno digitale



Il nuovo sistema automatizza l'accoppiamento dei carri e abilita lo scambio di energia e dati lungo il convoglio. 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 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.

Condividi

Tag ferrovie

Articoli correlati

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA

IL DIALOGO

Vicina, unificata e amica la ricetta per la logistica

Dalla pandemia
ai dazi, anni duri
per le supply chain
Vince il modello
“local for local”
con regia unica sulla
filiera e conoscenza
elevata dei fornitori

Giulia Cimpanelli

Negli ultimi anni le supply chain globali hanno vissuto una profonda trasformazione. La pandemia ha cambiato la domanda. I dazi hanno modificato la geografia economica. La crisi geopolitica sta trasformando fornitori, costi e flussi commerciali. Secondo Kpmg U.S. Supply Chain Survey 2026, “The State of Next-Gen Supply Chain: A Leadership Survey”, circa il 50% dei manager del settore dichiara che le catene di fornitura sono fragili di fronte a crisi e imprevisti e più del 50% indica la gestione dei rischi come principale obiettivo di trasformazione della supply chain. Si par-

la di questo nella nuova puntata di “Idee per la crescita”, l’iniziativa di *Affari&Finanza* e Sda Bocconi dedicata questa volta a “Operations e Supply chain”. Con Alberto Grando, professore di Operations management dell’Università Bocconi, si confrontano Alessandro Manzo, Partner di Kpmg e Luca Galantina, Pirelli Global Head of Value Chain.

Basta tornare all’aprile dello scorso anno, al cosiddetto Liberation day, per capire che cosa sia cambiato. In una notte le regole del commercio internazionale sono state riscritte, e le imprese si sono scoperte divise in due gruppi: quelle capaci di reagire in pochi giorni e quelle costrette a inseguire. «Una supply chain a silos reagì-



> 5 ottobre 2026 alle ore 0:00

sce in mesi, una integrata reagisce in giorni», osserva Galantina. È la stessa conclusione a cui arriva Manzo guardando i dati: nella stagione della permacrisi la priorità non è più l'efficienza pura e nemmeno la sola resilienza, ma l'adattabilità. «La vera metrica competitiva non è più il costo, ma il tempo necessario per riconfigurare la supply chain quando cambia il contesto geopolitico», sostiene il partner di Kpmg. Il tempo, dunque, è la nuova unità di misura. Ma come si costruisce una catena del valore veloce? L'esperienza di Pirelli offre una risposta concreta, articolata su tre scelte. La prima riguarda la geografia: stabilimenti in 12 Paesi, pensati perché circa il 90% di quanto si vende in Europa, nelle Americhe e in Asia venga prodotto nella stessa area. Il «local for local» riduce l'esposizione a dazi e colli di bottiglia e avvicina l'azienda ai clienti.

La seconda è una regia unica su tutta la filiera, dall'acquisto delle materie prime alla pianificazione della produzione fino all'ultimo miglio. La terza è guardare oltre il fornitore diretto: conoscere i fornitori dei fornitori, avere alternative qualificate sui materiali critici, usare le scorte come strumento di gestione del rischio.

Sono le stesse tendenze che Kpmg osserva sul mercato: crescono la diversificazione dei fornitori, il «nearshoring» e il «friendshoring», cioè lo spostamento delle forniture verso Paesi più vicini o politicamente affini.

Di fatto la supply chain sta passando da centro di costo a leva di valore. Il 73% dei dirigenti del settore prevede di trasformare il proprio modello operativo nei prossimi tre anni. Il motivo è semplice: ogni decisione lungo la catena incide insieme su costi, servizio, capitale circolante e margini. Da qui la diffusione dell'Integrated planning, che obbliga acquisti, produzione, logistica e finanza a decidere in modo coordinato.

Le ragioni per cui la catena del valore è diventata così decisiva, secondo Galantina, sono tre. La prima è la complessità: chi punta sulla fascia alta del mercato deve gestire portafogli con migliaia di prodotti, spesso sviluppati su misura per i clienti, e ogni referenza in più è una filiera in più da governare. Sapere gestire in modo efficace questa complessità rappresenta un vantaggio competitivo. La seconda è il servizio: garantire il prodotto giusto, nel posto giusto e al momento giusto è ormai parte integrante dell'offerta commerciale e un prodotto eccellente che arriva in ritardo può tradursi in una vendita persa. La terza è la volatilità dei costi di materie prime, energia, trasporti e dazi, che si scarica direttamente sui margini per cui bisogna essere veloci a riconfigurare i flussi. A questo si aggiunge la sostenibilità: gli obiettivi di decarbonizzazione non si raggiungono senza coinvolgere l'intera rete dei fornitori.

Su questo terreno entra in gioco l'IA. Secondo Gartner e Kpmg metà dei manager della supply chain intende introdurre soluzioni di GenAI entro un anno, e un altro 14% ha già cominciato. Manzo invita però a cambiare prospettiva: il valore dell'IA non sta nell'indovinare il futuro. «L'intelligenza artificiale non deve essere vista come una sfera di cristallo, ma come uno strumento che aiuta le aziende a prendere decisioni migliori, più rapide e più consapevoli». Spostare una linea produttiva, per esempio, significa pesare contemporaneamente costi, logistica, dazi, capacità e rischi geopolitici: una complessità che solo la simulazione di scenari alternativi permette di governare.

È la direzione in cui si muovono le imprese più avanzate, con archi-

> 5 ottobre 2026 alle ore 0:00

tettiture digitali che integrano la pianificazione dagli acquisti alle vendite e puntano ad accorciare il ciclo decisionale da settimane a ore. Galantina, tuttavia, fissa tre condizioni: un dato unico, pulito e condiviso tra le funzioni, senza il quale gli algoritmi non migliorano nessuna decisione; sicurezza informatica all'altezza, perché una filiera connessa è anche più esposta; e investimenti sulle persone. «La trasformazione digitale richiede competenze nuove, ma non può disperdere il know-how storico delle aziende, che nell'industria è un patrimonio», conclude. Per questo la formazione interna, spesso costruita in partnership con le università, diventa un investimento strategico: la velocità di una supply chain dipende in gran parte da chi la guida.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'OPINIONE

La catena del valore è complessa per tre ragioni: la profondità del portafoglio prodotti, il servizio che deve essere impeccabile e la volatilità dei costi



L'OPINIONE

La trasformazione digitale richiede competenze nuove ma non può disperdere il know-how storico delle aziende, che nell'industria è un patrimonio

50%

FRAGILITÀ

Il 50% dei manager del settore dichiara che le catene di fornitura sono fragili di fronte a crisi e imprevisti



LUCA GALANTINA
Pirelli
Global Head of Value Chain



3

LA FILIERA

La nostra filiera logistica è stimata terza per fatturato in Europa dopo quelle di Germania e Francia

LA SERIE LE SFIDE DELLA TRANSIZIONE

Il dibattito su "Operations e supply chain" è trasmesso oggi alle 10 sul sito di *Repubblica*.
"Idee per la crescita", la serie di A&F e Sda Bocconi dedicata alle transizioni, prosegue il 9

la Repubblica



Idee per la crescita.

novembre con "Misurazione e comunicazione"

ALESSANDRO MANZO
Partner
di Kpmg



I NUMERI

I RISCHI GEOPOLITICI E LE RISPOSTE DELLE IMPRESE

Le 3 principali sfide della catena di approvvigionamento

Elevati costi di produzione/ volatilità dei prezzi	44%
Interruzioni operative	43%
Ritardi nei trasporti/ blocchi delle rotte commerciali	38%

Le 3 principali strategie di mitigazione dei rischi

Investire nell'analisi predittiva	41%
Migliorare la visibilità della catena di approvvigionamento	37%
Diversificare i fornitori/ rendere più flessibili le reti di distribuzione	34%

FONTE: ELABORAZIONE A&F SU THE STATE OF NEXT-GEN SUPPLY CHAIN: A LEADERSHIP SURVEY

> 5 ottobre 2026 alle ore 0:00



① La supply chain cambia: il 73% dei dirigenti del settore prevede di trasformare il proprio modello operativo

> 5 ottobre 2026 alle ore 0:00

Droni cargo per i rifugi dell'Alto Adige: 189 voli e oltre 8,5 tonnellate trasportate

pag. 26

LOGISTICA SOSTENIBILE IN ALTA QUOTA

Droni cargo per i rifugi dell'Alto Adige: 189 voli e oltre 8,5 tonnellate trasportate

Niente elicotteri: in Alto Adige, quest'estate, pane fresco, verdure e canederli sono saliti fino a oltre 3.000 metri a bordo di droni cargo. Si avvia alla chiusura la prima stagione programmata di rifornimento dei rifugi alpini firmata **FlyingBasket**, tech company altoatesina nata nel 2015 che progetta e sviluppa droni cargo per la logistica. Partito il primo giugno, il servizio si concluderà il 13 ottobre e ha coinvolto otto rifugi, con 189 voli effettuati nel corso di 32 interventi e un carico utile fino a 60 kg per volo.

Dopo i test del 2025, che avevano interessato quattro strutture con 21 voli e circa una tonnellata di materiale, il progetto è diventato un servizio stabile per tutta l'estate, sviluppato con i rifugi partecipanti e finanziato

dal Dipartimento di gestione patrimoniale della **Provincia Autonoma di Bolzano**. In quota sono arrivati 7.078 chilogrammi di forniture, tra cui circa 200 chili di canederli surgelati, mentre 1.491 chilogrammi tra rifiuti, attrezzature e bagagli sono stati riportati a valle sfruttando i voli di ritorno. **FlyingBasket** si è occupata anche del ritiro degli alimenti presso i fornitori locali, alleggerendo l'organizzazione quotidiana delle strutture.

Le rotte hanno superato i 10 km di lunghezza e fino a 1.500 metri di dislivello, come nel caso del **Becherhaus**, a 3.156 metri. Dove le montagne impedivano il collegamento radio diretto, il drone **FB3** ha sfruttato la connettività satellitare **Starlink** o le reti **4G**. «I cargo drone permettono

di garantire rifornimenti più frequenti, anche di prodotti freschi, e allo stesso tempo di riportare a valle materiali e rifiuti, rendendo più efficiente la logistica in alta quota», sottolinea **Christian Bianchi**, assessore alle Opere Pubbliche della Provincia Autonoma di Bolzano. «Questo progetto rappresenta per noi un passo importante nell'ampliare i limiti tecnici e normativi delle operazioni con droni cargo - afferma **Moritz Moroder**, CEO e cofondatore di **FlyingBasket** -. L'esperienza raccolta durante questa estate confluirà direttamente negli sviluppi dell'**FB3** per le operazioni ad alta quota e nella prossima generazione di droni cargo **FlyingBasket**».





Porto di Mantova Valdaro, allo studio il raddoppio dell'hub logistico



Il porto fluviale di Mantova Valdaro guarda a una nuova fase di espansione. Con le aree disponibili per nuovi insediamenti ormai esaurite, la Provincia di Mantova sta lavorando all'ipotesi di una "Valdaro 2", basata su uno sviluppo logistico distribuito tra i Comuni compresi nella Zona logistica semplificata (Zls). Lo scalo movimentava attualmente circa 2 milioni di tonnellate di merci all'anno e registra il transito di circa

1.200 treni. Numeri che, insieme alla saturazione degli spazi, costituiscono il contesto nel quale si inserisce l'ipotesi di ampliamento.

La futura espansione dovrebbe mantenere una precisa vocazione logistica e intermodale. Alessandro Gatti, dirigente della Provincia di Mantova, e Gabriele Negrini, responsabile del porto, hanno indicato l'obiettivo di sviluppare una piattaforma dedicata alle attività logistiche, evitando un'espansione legata esclusivamente alla disponibilità immobiliare.

Il ruolo di Valdaro è legato in particolare alla sua trimodalità. Il porto è il terminale dell'idrovia Mantova-Adriatico, dispone del collegamento ferroviario con la linea Mantova-Monselice ed è vicino all'autostrada A22. La Provincia descrive il raccordo ferroviario come un'infrastruttura funzionale allo scambio delle merci tra trasporto fluviale e ferroviario e allo sviluppo dell'intermodalità dello scalo.

Gli investimenti autorizzati dalla Provincia nell'ultimo semestre superano inoltre un milione di euro, con circa tre quarti delle risorse destinati alla logistica e concentrati nell'area portuale e retroportuale.

Lo sviluppo dell'hub si inserisce in un programma infrastrutturale più ampio. Tra gli interventi previsti dalla programmazione provinciale figurano il completamento delle opere di urbanizzazione e dell'anello di banchinamento della darsena, nuovi tratti ferroviari interni al porto, impianti per la movimentazione dei cereali e la riqualificazione del raccordo ferroviario Frassine-Valdaro.



È inoltre già stato approvato in linea tecnica il progetto definitivo per nuove infrastrutture portuali, terminal container e strutture logistiche nel lotto 3, per un importo complessivo di circa

24,55 milioni di euro. Il progetto, collegato al programma europeo Connecting Europe Facility, al momento dell'approvazione risultava privo di copertura economica per la realizzazione delle opere.

La prospettiva di "Valdaro 2" si affianca quindi agli interventi già pianificati sul porto esistente, con l'obiettivo di aumentare la capacità del sistema logistico mantovano e rafforzarne le connessioni tra trasporto fluviale, ferroviario e stradale

Parallelamente, è prevista la costituzione della società destinata alla gestione dei porti di

Mantova e Cremona, che secondo le indicazioni riportate dovrebbe diventare operativa tra la fine del 2026 e l'inizio del 2027.

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



Anche le portacontainer della Premier Alliance verso il ritorno a Suez



Nel frattempo, le navi di Cosco riprenderanno i transiti anche in direzione eastbound di Redazione SUPPLY CHAIN ITALY

2 Ottobre 2026

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 Aeu1/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. Rassicurazioni 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.



Cosco Shipping, piano per 22 navi heavy-lift da 60.000 Dwt



La compagnia punta ad ampliare la flotta multipurpose con 22 nuove unità attraverso un mix di noleggi a lungo termine e nuove costruzioni

Pechino – Cosco Shipping Specialised Carriers prepara un importante ampliamento della propria flotta nel segmento del trasporto multipurpose heavy-lift, con un piano che prevede l'ingresso di 22 navi da 60.000 Dwt . Il progetto, approvato dal consiglio di amministrazione, combina noleggi a lungo termine e nuove costruzioni . In particolare, sei unità saranno acquisite attraverso contratti bareboat della durata di circa 20 anni

Le sei navi saranno costruite da Huanghai Shipbuilding per la controllata di Xiamen e successivamente entreranno nella flotta di Cosco Shipping Specialised Carriers. Il canone previsto sarà di circa 61.000 yuan al giorno per nave , pari a circa 9.100 dollari , tasse incluse.

A regime, per tutte e sei le unità, il costo complessivo dei canoni ammonterà a circa 133,6 milioni di yuan l'anno , una volta che le navi saranno entrate in servizio. L'operazione rappresenta una nuova fase di espansione per Cosco Shipping Specialised Carriers nel comparto delle navi multipurpose, con l'obiettivo di rafforzare la capacità disponibile per il trasporto di carichi pesanti e project cargo . Il programma complessivo da 22 unità conferma inoltre l'attenzione del gruppo cinese verso il segmento heavy-lift, attraverso una strategia che affianca l'acquisizione di capacità in time charter alla costruzione di nuove navi.

Redazione



Filt Cgil, riconoscere il lavoro marittimo e portuale come usurante

Il sindacato chiede l'inserimento di una norma chiara nella prossima legge di bilancio



«Chiediamo al governo e al parlamento che nella prossima legge di bilancio sia inserita una norma chiara che riconosca il lavoro in banchina e a bordo come usurante». A rinnovare la richiesta è la Filt Cgil nazionale, che in una nota ha evidenziato come «non sia più tollerabile che si continui a illudere i lavoratori portuali e marittimi». Secondo la Federazione dei Trasporti della Cgil, «lavorare su turni h 24, in condizioni meteo estreme, movimentando merci pericolose, con carichi di lavoro sempre più intensi dettati dalla competizione globale e dall'automazione spinta, a bordo di navi per mesi lontano da casa, non può essere equiparato a un lavoro qualsiasi. Serve riconoscere a pieno titolo il lavoro portuale operativo e il lavoro marittimo a bordo come lavoro usurante, prevedere uno stanziamento strutturale e adeguato per garantire l'accesso anticipato alla pensione e la piena copertura previdenziale e stabilire criteri certi e inclusivi che tengano conto della reale gravosità». «Non accetteremo - conclude la nota della Filt - l'ennesimo rinvio, ordine del giorno o delega in bianco. I portuali e i marittimi di questo Paese hanno garantito, anche durante la pandemia, la continuità del sistema logistico e l'approvvigionamento di beni essenziali. Sono stati definiti essenziali a parole, ma trattati come invisibili nei diritti. Chiediamo ora una risposta concreta in legge di bilancio, la categoria è pronta a una nuova stagione di lotta, con forme di mobilitazione nei porti e su tutte le navi».



Riforma portuale, Provinciali: “Porti d'Italia non diventi un organismo di gestione”



L'ex segretario generale dell'AdSp labronica: “Serve un piano nazionale, ma le Autorità devono mantenere autonomia nelle scelte e nello sviluppo dei porti” LIVORNO – Nel dibattito sulla riforma della portualità italiana entra anche l'esperienza di Massimo Provinciali direttore generale al Ministero dei Trasporti nonché già segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno durante la presidenza di Giuliano Gallanti. Provinciali, intervenuto all'ombra dei Quattro Mori nelle scorse ore per portare il proprio contributo al convegno sugli ultimi 30 anni di storia dello scalo labronico, ha seguito da vicino il percorso di revisione della normativa e, negli ultimi mesi, ha partecipato a un gruppo di esperti e professionisti della portualità che ha elaborato osservazioni e proposte sul disegno di riforma attualmente all'esame del Parlamento. Il nodo principale individuato dal gruppo riguarda la configurazione e le funzioni attribuite a Porti d'Italia Spa, considerata uno degli elementi più rilevanti della riforma.

“Ci siamo confrontati tra vecchi colleghi e amici che hanno lavorato nella portualità e che pensano di conoscere alcuni temi e alcuni profili del settore”, spiega Provinciali. Dall'analisi è emersa una criticità legata soprattutto al rischio di un'eccessiva centralizzazione delle funzioni. “Secondo noi la criticità di questa riforma è l'idea di Porti d'Italia, cioè l'idea che ci debba essere un accentramento in un organismo che non ha ancora mostrato chiaramente quale sarà la sua natura”.

Il tema, quindi, non riguarda l'esistenza di una struttura nazionale in quanto tale, quanto piuttosto le funzioni che le verranno attribuite e il rapporto con le Autorità di Sistema Portuale.

Un possibile ruolo da general contractor

Provinciali individua una possibile alternativa in una società nazionale con compiti prevalentemente tecnici e di supporto alla realizzazione delle infrastrutture. “Se si parlasse di un general contractor



che facilita e aiuta la realizzazione delle grandi opere per le Autorità portuali, anche quelle che non hanno una struttura tecnica di alto livello, può essere una soluzione”, osserva.

Una funzione di questo tipo consentirebbe di mettere a disposizione competenze specialistiche e capacità progettuali, soprattutto per gli interventi infrastrutturali più complessi, senza incidere direttamente sui processi decisionali degli enti portuali.

È proprio il possibile passaggio da una funzione di supporto a un ruolo direttamente gestionale a suscitare le maggiori perplessità. “Se invece diventa un organismo di gestione, un organismo che, come abbiamo letto, partecipa ai comitati di gestione, partecipa alle decisioni sulla scelta dei concessionari e alle politiche di sviluppo portuale, ci sembra che sia totalmente in controtendenza”.

Per Provinciali, il rafforzamento del coordinamento nazionale non dovrebbe tradursi in una riduzione dell'autonomia delle Autorità di Sistema portuale, che devono poter mantenere un ruolo centrale nella gestione e nella programmazione dei singoli scali.

Un piano nazionale per la portualità

La posizione espressa dall'ex segretario generale di Palazzo Rosciano non mette in discussione la necessità di una strategia nazionale. Al contrario, il punto indicato è quello di inserire le singole Autorità all'interno di un quadro unitario di indirizzo, preservandone però le capacità decisionali. “La necessità, invece, è dare più autonomia da questo punto di vista alle Autorità di Sistema Portuale, nell'ambito di un piano nazionale che veda la portualità come tassello fondamentale della logistica”, conclude Provinciali.

Il confronto sulla riforma si concentra dunque sull'equilibrio tra indirizzo strategico nazionale e autonomia territoriale, con Porti d'Italia Spa destinata a essere uno dei principali punti di discussione nell'iter parlamentare del provvedimento.

LEGGI ANCHE:

Riforma dei porti, il Parlamento rallenta

Iscriviti



Cybersicurezza e blue economy: “Oltre 230 soggetti coinvolti” in Italia



Quacivi: “Da quando la NIS2 è diventata operativa all'inizio dell'anno sono stati notificati 17 incidenti cyber, di cui 2 gravi” La cybersicurezza non è un tema accessorio per il mare: è parte integrante della blue economy e una leva essenziale per la protezione dell'intero settore marittimo. Navi, porti, compagnie di navigazione, terminal operator e autorità marittime dipendono infatti da sistemi distinti, gestiti da soggetti diversi lungo la stessa filiera. Sono tutti classificati ad alta criticità dalla Direttiva NIS2 e concorrono a comporre il settore dei trasporti.

In questo quadro l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale (Acn) è l'Autorità nazionale competente per l'attuazione della NIS2, mentre il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) è Autorità di settore per i trasporti, con la facoltà di istituire e coordinare tavoli settoriali per l'applicazione della disciplina.

Il tema è stato al centro dell'evento “La cybersicurezza nella Blue Economy” organizzato da Confindustria Genova nell'ambito del 66° Salone nautico internazionale, che ha affrontato la sicurezza digitale di un ecosistema marittimo sempre più connesso. Ad aprire il quadro dei numeri è stato il direttore generale di Acn, Andrea Quacivi (a destra nella foto, insieme a Fabrizio Ferrari di Confindustria Genova).

“Parliamo di oltre 230 soggetti di grandi e medie dimensioni come i porti, la pesca, le compagnie di trasporto marittimo, la cantieristica e le energie rinnovabili marine” ha spiegato. “Tutti dipendono da sistemi digitali che intervengono su navigazione, comunicazioni nave-terra, formalità portuali. Un incidente cyber incide sulla continuità operativa fino alla sicurezza fisica, non solo sulla riservatezza dei dati”.

Un approccio che trova riscontro nel Piano del Mare, il quale ha reso esplicito il principio collocando la sicurezza cibernetica accanto alla sicurezza della navigazione, alla port security e alla maritime security. Si supera così la logica duale che considerava questi ambiti separati.



Sul fronte delle minacce, il direttore ha fornito i dati dei primi mesi di operatività della normativa. “Da quando la NIS2 è diventata operativa all'inizio dell'anno sono stati notificati 17 incidenti cyber, di cui 2 gravi. Minacce come DDoS, compromissione di credenziali e malware hanno generato l'indisponibilità dei servizi, la compromissione di sistemi e account, l'esposizione o la manipolazione di dati”.

Per Quacivi, il ruolo dell'Agenzia non si esaurisce nella vigilanza. “Il ruolo di Acn è anche quello di costruire un ecosistema di fiducia tra gli attori del settore. La cyber resilienza è un partenariato strutturato: va oltre la semplice somma di sicurezze individuali. Un principio che, nella Blue Economy, trova applicazione concreta nella collaborazione tra Acn e Mit nell'attuazione della NIS2”.

Particolare attenzione è stata dedicata ai porti. “Prendiamo il sistema portuale: è un'infrastruttura strategica per il Paese e per l'Europa. Dalla sua resilienza dipendono la continuità dei traffici, il funzionamento delle catene logistiche e la competitività della blue economy”, ha sottolineato il direttore.

Non è un caso che l'agenzia europea per la cybersicurezza Enisa abbia dedicato al comparto la principale esercitazione paneuropea del 2026, che ha coinvolto 800 partecipanti. Per l'Italia, Acn e Mit hanno coordinato 21 soggetti pubblici e privati, tra cui 5 gestori di infrastrutture portuali (incluse 3 Autorità di sistema portuale) e 8 operatori portuali e della navigazione.

L'esercitazione ha simulato una crisi su vasta scala originata da attacchi cyber in tutta Europa e, per la prima volta, ha messo alla prova l'intero meccanismo europeo di gestione delle crisi cyber, dal livello tecnico a quello politico.

Nelle conclusioni, Quacivi ha indicato la direzione da seguire: “Coordinamento, esercitazioni congiunte e standard comuni coinvolgono armatori, autorità portuali, Guardia Costiera e fornitori tecnologici in un'unica logica condivisa. È un asse fondamentale non solo per la sicurezza nazionale in senso stretto, ma come condizione abilitante per la competitività e la sostenibilità dell'intera Blue Economy”.

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



Trader e capitani coraggiosi: con il petrolio alle stelle affari d'oro per gli armatori



L'impennata dell'olio nero e i costi di trasporto gonfiano i margini delle imprese. Tra i favoriti dalla crisi energetica le major internazionali e alcuni gruppi italiani. Negli affari il tempo è tutto, comprare al momento giusto la cosa giusta. A inizio 2026 la coreana Sinokor Maritime, con sede a Seul comincia a comprare. Con loro anche Msc. Del resto a metà dicembre 2025, i broker avevano già notato grandi movimenti sul mercato dell'usato della super petroliere.

Perché di lì a poco Stati Uniti e Israele attaccano l'Iran, che risponde bloccando lo stretto di Hormuz, da cui passa una quota enorme della fornitura di gas e petrolio globale. Il commercio, pur strozzato, si riorganizza. Ma le rotte si fanno più lunghe, il trasporto più inefficiente, e per chi si avventura nello stretto, terribilmente pericoloso. Il risultato sembra paradossale: nei mesi successivi il traffico di petrolio via mare diventerà molto più redditizio. Gli armatori spuntano noleggi record per le loro navi. Oggi, a circa 650mila dollari al giorno, la tariffa spot media di una superpetroliera è più di sei volte quella di gennaio e quasi tre volte quella di inizio settembre.

Lloyd's List, la testata londinese sui mercati marittimi, in un'analisi di pochi giorni fa, conta 72 superpetroliere comprate da Sinokor da dicembre 2025, con almeno altre cinque in consegna, per oltre sei miliardi di dollari. La cosa interessante, sempre secondo Lloyd's, è che parte di questi acquisti sarebbe stata effettuata tramite entità collegate a MSC – un gruppo con vaste attività industriali in Italia, ma con sedi in Svizzera e Lussemburgo.

Oggi Sinokor sembra aver raggiunto o superato il centinaio di superpetroliere, una fetta senza precedenti del mercato, e questo – dicono alcuni osservatori - darebbe il potere di incidere sui prezzi dei noleggi. L'analista di Signal Ocean Georgios Sakellariou spiega come. Secondo lui, che ha fatto una analisi nei giorni scorsi, Sinokor controlla un numero enorme di navi, "che preferisce tenere inattive piuttosto che lasciare che il mercato scenda". I dirigenti di più società armatoriali quotate, sentiti da Lloyd's List, concordano: il gruppo può fare pressione sui prezzi in tutto il mondo.



Per il resto del settore non è necessariamente un male. Anzi. C'è un effetto contagio di cui si giovano in molti. «Tutto ciò crea un'opportunità straordinaria per chi oggi dispone di navi cisterna in servizio e ha la capacità commerciale di sfruttare appieno tale mercato», ha detto Aristidis Alafouzos, Ad della compagnia greca Okeanis Eco Tankers. Proprio i greci sono un esempio di come si colgano tutte le occasioni. Quando capita l'affare, vendono direttamente le loro navi ora che le quotazioni sono così alte. Tra l'altro molte petroliere risultano cedute proprio a Sinokor.

In Italia c'è chi fa lo stesso. Premuda, storico armatore genovese, ha venduto a metà settembre la nave cisterna PS Amalfi per 45 milioni di dollari. Due volte e mezzo rispetto al valore di cinque anni fa. Aveva ceduto anche PS Atene e Milano a oltre 37 milioni l'una. In realtà, spiega l'amministratore delegato, le vendite servono per poi fare nuovi investimenti. Capitale che passa di mano con delle plusvalenze. Per afferrare, appunto, tutte le opportunità. L'unica società italiana pubblica del settore, quotata a Milano, è la d'Amico International Shipping. Il suo amministratore delegato, Carlos Balestra di Mottola, spiega: «non conosco i dati (delle altre società italiane) nel dettaglio, non essendo quotate. Ma il mercato è stato positivo per tutti».

I conti di d'Amico sono ottimi: utile netto rettificato cresciuto del 75% (a quasi 75 milioni di dollari), e una cassa positiva dopo anni in cui la società è stata parecchio indebitata. Poi c'è Navigazione Montanari, storico armatore oceanico, che dal bilancio del 2024 (l'ultimo disponibile, il gruppo non è quotato) sembrava aver già intercettato il ciclo favorevole: 56 milioni di euro di utile netto, quasi quintuplicato rispetto all'anno prima. Segno che il momento d'oro delle petroliere inizia con l'Ucraina, non con l'Iran. Anche il gruppo Brullo, romano, 17 navi di cabotaggio più europeo, si sta espandendo: ha appena ordinato tre nuovi tanker a cantieri cinesi. La società, le cui navi viaggiano ancora sotto bandiera italiana, fattura 100 milioni di euro. Famiglia italiana ma sede estera, invece, per i Lauro.

Scorpio Tankers, fondata da Emanuele Lauro, è costituita nelle Isole Marshall, con base operativa a Monaco e quotazione a New York. Nel 2026 utili in aumento di più di tre volte, spalmati su 74 navi cisterna per prodotti raffinati. Ma il richiamo del greggio è irresistibile: Scorpio ha due superpetroliere in consegna nel 2028. Alla fine ha deciso di lasciarsi in quel ricco mercato, certo non con la stessa foga di Sinokor e MSC.



Logfarma 2026: dall'efficienza logistica alla sanità integrata



La supply chain farmaceutica e sanitaria è oggi chiamata ad affrontare un obiettivo più esteso rispetto alla ricerca dell'efficienza dei processi: la capacità di governare una catena del valore caratterizzata da complessità crescente, mettendo in relazione tecnologie, organizzazioni, regole e competenze diverse con l'obiettivo comune della salute del paziente. Una traiettoria particolarmente evidente nell'evoluzione del convegno “ L'efficienza della gestione dei processi sanitari ”, che per la sua XVII edizione intende esplorare proprio il tema strategico della governance. A questa riflessione infatti sarà dedicata la tavola rotonda conclusiva della mattinata, condotta come di consueto da Stefano Novaresi, Adj. Professor Università Cattolica di Milano e membro del Comitato Scientifico di Impresa Sanità, quest'anno con il titolo: “ Dal prodotto al paziente: governare la complessità nella catena del valore farmaceutica e sanitaria

”.

Tale assunto trae ispirazione anche dal percorso compiuto negli anni dall'evento milanese: da un approccio focalizzato sostanzialmente su concetti di logistica, il dibattito si è progressivamente esteso alla qualità del servizio, alla tracciabilità, alla sostenibilità e alla resilienza di una filiera dalla quale dipende direttamente la tutela della salute. Nello scenario attuale, in più, emergono altri elementi di criticità, quali ad esempio instabilità geopolitica, dipendenza da supply chain globali, evoluzione normativa, invecchiamento della popolazione e crescita delle patologie croniche. Parallelamente, automazione, sistemi informativi, intelligenza artificiale, analisi predittiva e telemedicina mettono a disposizione strumenti sempre più potenti, in un circolo virtuoso di tipo tecnologico che è anche motivo di aumento della complessità stessa. «

Qui a mio avviso il tema assume la sua rilevanza specifica per chi dirige ospedali e strutture sanitarie

» anticipa per noi Stefano Novaresi. «



All'interno dell'ospedale convergono infatti esigenze cliniche, organizzative e logistiche: farmaci, dispositivi, materiali, informazioni e servizi devono raggiungere il punto di utilizzo nei tempi e nelle condizioni necessarie all'attività assistenziale. D'altro canto, la disponibilità della tecnologia non coincide automaticamente con la capacità di governarla, e a maggior ragione in un quadro così denso di sollecitazioni. Oggi la domanda non è più soltanto quali tecnologie abbiamo a disposizione, ma chi governa la complessità che queste tecnologie generano

».

E prosegue: «La filiera comprende aziende farmaceutiche, distributori, operatori logistici, ospedali, farmacie, istituzioni e autorità regolatorie: le decisioni prese da ciascun soggetto producono inevitabilmente effetti sull'intero ecosistema. Ecco che la collaborazione, intesa anche come apertura verso soggetti che questa logistica sanno gestirla in maniera efficiente ed efficace, rappresenta una traiettoria importante

».

Per i decisori sanitari, dunque, governare la complessità significa anche guardare oltre i confini della propria organizzazione, comprendendo ciò che avviene a monte e a valle e costruendo relazioni più strette con gli altri attori della catena del valore. Un percorso che richiede anche criteri di valutazione capaci di andare oltre la sola convenienza economica e di misurare qualità, continuità e livello del servizio. Una considerazione che può diventare anche la chiave di lettura dell'incontro: «

Dopo anni in cui abbiamo discusso di come rendere la supply chain più efficiente, oggi la domanda è diversa: come renderla governabile? La tecnologia crea possibilità, ma è la governance che crea fiducia. E nella sanità la fiducia è l'infrastruttura invisibile che deve collegare ogni attività della filiera al risultato che deve essere l'obiettivo di tutti: la cura del paziente

».

Per contribuire a questa riflessione, potete partecipare alla XVII edizione del convegno “

L'efficienza della gestione dei processi sanitari”, che si terrà il 19 novembre 2026, dalle 9.00 alle 14.30, presso il Grand Hotel Villa Torretta di Sesto San Giovanni (Milano)

.

Organizzato da Editrice TeMi attraverso le riviste *Impresa Sanità* e *Logistica Management*, in collaborazione con il Consorzio Dafne e con il patrocinio delle associazioni

Assologistica, In.Ge.San., Liphe e SIT - Società Italiana di Telemedicina, l'appuntamento si propone come luogo di confronto tra management sanitario, industria farmaceutica, operatori logistici, mondo accademico e fornitori di tecnologie e servizi. L'obiettivo è analizzare come innovazione organizzativa e trasformazione digitale possano contribuire a migliorare i processi ospedalieri, elevando la qualità delle prestazioni con un più razionale utilizzo delle risorse e garantendo la continuità del servizio al paziente.



Anche la sostenibilità sarà affrontata come parte integrante dell'efficienza. Ridurre consumi e sprechi, utilizzare meglio le risorse e valutare gli impatti ambientali e sociali significa costruire processi più responsabili, ma anche più solidi dal punto di vista operativo ed economico.

La mattinata comprende altre due sessioni: la prima sarà dedicata all'automazione e alla logistica interna delle strutture sanitarie, e la seconda al concetto di "

smart hospital ", inteso come ospedale capace di utilizzare dati, tecnologie e modelli organizzativi per governare attività sempre più complesse.

Infine, anche la telemedicina sarà oggetto di un evento dedicato che Impresa Sanità sta organizzando per il pomeriggio del 19 novembre, presso la stessa sede, in collaborazione con la SIT - Società Italiana di Telemedicina. Per tutte le informazioni sull'evento: "

Telemedicina 2026 – Innovazione, modelli organizzativi e tecnologie per la sanità del futuro

", potete consultare il link dedicato.

Al termine della mattinata tutti i partecipanti sono invitati al pranzo di networking che si terrà presso Villa Torretta.

La partecipazione all'evento è gratuita ma con iscrizione obbligatoria alla pagina registrazione.

Tutte le informazioni saranno via via aggiornate sul sito: www.logfarma.it dove troverete anche i rimandi alle sedici edizioni precedenti.

In breve

L'efficienza della gestione dei processi sanitari - XVII edizione

19 novembre 2026, ore 9-14.30

Grand Hotel Villa Torretta – Sesto S. Giovanni, Milano

Modalità di svolgimento: in presenza

Per ulteriori informazioni e iscrizioni:



Dopo 7 anni lascia Olbia il cargo Lira ceduto a Prestopino e La Cava



Il cargo abbandonato è stato rilevato a rimorchiato con direzione Pireo dalla società H&D Shipping Srl. Dopo quasi sette anni di abbandono e una lunga vicenda giudiziaria, la nave cargo Lira ha lasciato definitivamente il porto di Olbia, trainata dal rimorchiatore Christos XXIV, con destinazione porto del Pireo. Ad annunciarlo in una nota è stata l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna spiegando che la partenza dal Molo 1 Bis dell'Isola Bianca, dove l'unità era ormeggiata dal dicembre 2019, segna la conclusione dell'iter amministrativo avviato con l'aggiudicazione della nave, disposta dal Tribunale di Tempio Pausania, alla società H&D Shipping S.r.l.

Secondo quanto ricostruito da SHIPPING ITALY questa società con sede a Messina è per il 50% partecipata dalla H&D Holding (50% Davide Prestopino e 50% Najjar Hussam), al 40% da S.G.M. Società Generale Marittima (azienda riconducibile a doversi membri della famiglia La Cava e amministrata da Massimo La Cava) e al 10% da Ecoikos Costruzioni Srl (anche questa società amministrata da Massimo La Cava).

“Perfezionato il versamento della quota stabilita da parte dell'acquirente e completate le formalità previste dal provvedimento del Tribunale, la Lira è stata messa in sicurezza per le operazioni di disormeggio e navigazione, consentendone così il trasferimento fuori dallo scalo gallurese” si legge nella nota diramata dalla port authority sarda.

La nave cargo Lira, 86 metri di lunghezza e 1948 tonnellate di stazza, era approdata a Olbia alla fine del 2019 dopo essere stata recuperata nel Mar Tirreno in condizioni di grave avaria, a seguito dell'abbandono da parte dell'armatore. Da allora, l'unità era rimasta ormeggiata nel porto dell'Isola Bianca, al centro di una complessa procedura legale promossa dai membri dell'equipaggio per il recupero dei crediti di lavoro maturati.



I diversi tentativi di vendita andati a vuoto, l'occupazione prolungata di un ormeggio considerato strategico e il progressivo deterioramento dell'unità, sebbene costantemente monitorata dall'Adsp, avevano reso improrogabile l'individuazione di una soluzione definitiva, necessaria non soltanto per ripristinare la piena operatività dello scalo, ma anche per garantire gli standard di sicurezza portuale e salvaguardare l'ambiente marino dai rischi connessi alla permanenza di una nave in stato di abbandono e progressivo degrado. Con la partenza della Lira, il porto dell'Isola Bianca recupera spazi preziosi per le attività portuali e chiude una delle più lunghe situazioni di stallo registrate negli ultimi anni nello scalo.

“Quella della Lira è una vicenda che per anni ha rappresentato un problema irrisolto per il porto e per la città – dice Domenico Bagalà, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – Oggi, con la partenza della nave, possiamo finalmente voltare pagina. Un risultato raggiunto grazie al lavoro svolto in sinergia con l'Autorità Marittima e con l'Autorità Giudiziaria, che ringrazio, e alla dedizione del Segretario Generale e degli uffici tecnico e legale della nostra sede di Olbia, che hanno seguito con competenza e tenacia ogni passaggio della procedura. Restituiamo al porto un ormeggio strategico e superiamo una situazione che limitava, di fatto, la piena operatività dello scalo, a tutela delle attività portuali, dell'ambiente, della sicurezza e dell'interesse pubblico”.

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