



Rassegna Stampa

06 Ottobre 2026

Indice

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA	7
La guerra costa a Kiev 190 milioni al giorno e “la spesa crescerà ancora” Il Fatto Quotidiano - 06/10/2026	8
Porti, industria e turismo: boom del Marocco Catani: «Gnv è pronta a crescere ancora» Il Secolo XIX - 04/10/2026	10
Polizia coordinata con forze ordine europee per sicurezza ferroviaria Ansa.it - 05/10/2026	12
Rfi, salgono a 678 le stazioni senza barriere architettoniche Ansa.it - 05/10/2026	13
Algeria, primo prestito estero da decenni per la grande ferrovia sahariana Ansa.it - 05/10/2026	15
Euroagenda: avvenimenti dal 5 all’11 ottobre Ansa.it - 05/10/2026	17
Porto di Taranto e Interporto ferrandina, intesa per rafforzare il trasporto ferroviario shipmag.it - 05/10/2026	24
Giornata del Ferroviere: Fit-Cisl, futuro ferrovie passa da Gruppo FS integrato, contratto per tutta filiera e rinnovi puntuali FerPress.it - 05/10/2026	26
Sicurezza ferroviaria, nel 2025 calano incidenti e vittime: i dati di ANSFISA ferrovie.info - 05/10/2026	27
Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, viaggio nella storia delle ferrovie italiane ferrovie.info - 05/10/2026	30
Duisport potenzia i collegamenti ferroviari da Trieste trasportoeuropa.it - 05/10/2026	33
Fs Logistix e Interporto Bologna, presentato il primo treno demo DAC italiano rottadeitrasporti.it - 05/10/2026	35
FIABADAY 2026: salgono a 678 le stazioni RFI senza barriere architettoniche FerPress.it - 05/10/2026	36
Ferrandina vuole diventare l'interporto di Taranto supplychainitaly.it - 05/10/2026	37
Porto di Taranto e Interporto Ferrandina, intesa per le merci della Basilicata Informazionimarittime.it - 05/10/2026	39
Così si sperimenta il futuro del trasporto merci via treno LaGazzettaMarittima.it - 05/10/2026	40
Adani Ports supera 280 milioni di tonnellate nel semestre, trainata dai container shipmag.it - 05/10/2026	42
Logistica 5.0 e DAC: il futuro del treno merci LogisticaneWS.it - 06/10/2026	44
Comoli Ferrari, nel 2028 i nuovi magazzini: “Il nostro futuro a Novara”	48

Dal caporalato al calcestruzzo, tutti i rischi per la sostenibilità della linea Napoli-Bari adnkronos.com - 05/10/2026	50
RFI, cresce il numero delle stazioni accessibili in tutta Italia ferrovie.info - 05/10/2026	53
Intervista/ Consalvo: «Trieste, entro il 2030 la nuova stazione ferroviaria di Servola e il Molo VIII» corrieremarittimo.it - 05/10/2026	55
A Bologna il primo treno demo italiano con tecnologia DAC trasportale.it - 06/10/2026	58
FS Logistix e Interporto Bologna, il primo treno demo DAC italiano entra in pista ship2shore.it - 05/10/2026	61
Così il Pnrr ha spinto le imprese elettroniche repubblica.it - 05/10/2026	63
Trasporti: Sapia (CISL), necessaria mobilità integrata, sicura e centrata sulle persone FerPress.it - 05/10/2026	65

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA **66**

D Amico rinnova la flotta, nuova nave per 12,5 mln Italia Oggi - 06/10/2026	67
«Io in viaggio per volontariato, troppi disagi nei trasporti» Corriere della Sera - 06/10/2026	68
A Cornigliano non solo acciaio «Adesso la sfida è rigenerarsi» Avvenire - 06/10/2026	69
Appuntamenti Netcomm Award 2026, l'e-commerce italiano cerca le sue nuove eccellenze Daily Net - 06/10/2026	71
Anita, Loria presidente della sezione Giovani Il Secolo XIX - 06/10/2026	73
Le rotte del commercio con l'installazione Dhl Il Giorno - 06/10/2026	74
Colpito da un cavo d'acciaio, operaio in ospedale Il Giorno - 06/10/2026	75
Le imprese di autotrasporto Il Sole 24 Ore - Rapporti - Rapporti - 06/10/2026	76
Amphora punta sull'Italia con due poli logistici per l'e-commerce Ansa.it - 05/10/2026	77
Ue, 'al lavoro con Kiev sui corridoi per l'export di grano' Ansa.it - 05/10/2026	78
Sodi (Confindustria) '3/a corsia A1 rafforza competitività del Paese' Ansa.it - 05/10/2026	79
Logistics Reply presenta il LEA AI Agent Authority Model: AI agentica governata per le operazioni di magazzino Ansa.it - 05/10/2026	80

Logistics Management: prorogate al 30 ottobre le iscrizioni alla seconda edizione del Corso UominieTrasporti.it - 05/10/2026	83
Dalla carta al dato: la nuova supply chain digitale Logisticaneews.it - 06/10/2026	85
ANITA, Vincenzo Loria alla guida della Sezione Giovani messengeromarittimo.it - 05/10/2026	88
Escola Europea - Intermodal Transport celebra il suo 20° anniversario Informare.it - 05/10/2026	90
Vincenzo Loria presidente della Sezione Giovani di Anita Informazionimarittime.it - 05/10/2026	92
Dalle criptovalute alle cliniche, ecco le liquidazioni dei principali Tribunali ilsole24ore.com - 05/10/2026	94
Al via ANITA Giovani: Vincenzo Loria (Torello) eletto presidente della nuova Sezione UominieTrasporti.it - 05/10/2026	95
Brusamonti Autotrasporti inaugura il nuovo hub logistico di Fiorenzuola d'Arda rottadeitrasporti.it - 06/10/2026	97
ANITA: Loria (Gruppo Torello) guida Sezione Giovani: progetti concreti per trasporti e logistica FerPress.it - 05/10/2026	98
Persone, imprese e territorio si incontrano a "Conessioni 2030" logisticaefficiente.it - 05/10/2026	99
Centralizzare i flussi logistici: la guida per gli Operations Manager Logisticamente.it - 05/10/2026	101
La vera sfida non è tecnologica, ma di competenze ilgiornaledellalogistica.it - 05/10/2026	104
Quando i magazzini diventano gallerie d'arte: Prologis apre al pubblico quattro parchi logistici UominieTrasporti.it - 05/10/2026	106
Scannell Properties cede a iMile la seconda unità della struttura logistica di Roma ilgiornaledellalogistica.it - 05/10/2026	108
Escola Europea - Transporte Intermodal celebra su 20° anniversario Informare.it - 05/10/2026	110
Escola Europea - Intermodal Transport celebrates its 20th anniversary Informare.it - 05/10/2026	112
LGT Laverde, la flotta si tinge ancora di rosa: arrivano dieci Renault Trucks T 480 UominieTrasporti.it - 05/10/2026	114
Una logistica sempre più sostenibile in Trentino rottadeitrasporti.it - 05/10/2026	116
Scania effettua la prima ricarica MCS in Italia vietrasportiweb.com - 05/10/2026	117
Logistica: accordo ANITA-Federmanager-FLC vietrasportiweb.com - 05/10/2026	119
Nuovo magazzino frigo a Livorno trasportoeuropa.it - 05/10/2026	120
Top 5 logistica: le news più lette di settembre 2026	122

GARBE: a Tortona un polo logistico da oltre 100.000 mq trasportale.it - 05/10/2026	123
GRANDE SUCCESSO PER ONE DAY TRUCK & LOGISTICS 2026 rivistalogisticaetrasporti.it - 05/10/2026	125
Il prossimo orizzonte della logistica secondo Dhl trasportoeuropa.it - 05/10/2026	128
Porto di Taranto-Interporto Ferrandina: intesa per le merci in Basilicata FerPress.it - 05/10/2026	132
DHL e LONGi insieme per una logistica più green Logisticamanagement.it - 05/10/2026	133
Porto di Taranto: la porta di accesso ai mercati del Mediterraneo per la Basilicata Trasporti-Italia.com - 05/10/2026	135
Port of Taranto, agreement to participate in the development of the Valbasento Interport in Ferrandina Informare.it - 05/10/2026	137
Puerto de Tarento, acuerdo para participar en el desarrollo del Interpuerto de Valbasento en Ferrandina Informare.it - 05/10/2026	140
Vago (Msc) al vertice Wttc di Malta, oltre 200 big del turismo a Valletta shipmag.it - 05/10/2026	143
Assiterminal a Bruxelles con FEPORT. Focus su Strategia portuale dell'UE FerPress.it - 05/10/2026	144
Autotrasporto, dalla carenza di autisti al Brennero: la FAI porta sei dossier a Bruxelles. E sull'ETS2 chiede compensazioni UominieTrasporti.it - 05/10/2026	145
Assiterminal a Bruxelles con FEPORT messengeromarittimo.it - 05/10/2026	148
DIS annuncia l'esercizio dell'opzione di acquisto relativa alla MT High Fidelity FerPress.it - 05/10/2026	150
Medway supera 300 treni per ArcelorMittal Dunkerque shipmag.it - 06/10/2026	151
CLdN ordina due ro-ro da 6.700 metri lineari shipmag.it - 06/10/2026	152
d'Amico International Shipping, esercitata l'opzione di acquisto sulla MT High Fidelity lastampa.it - 05/10/2026	153
Cercasi autisti all'estero: dal 23 ottobre parte il decreto Flussi 2027. Entra anche il Kenya UominieTrasporti.it - 05/10/2026	155
Carenza di autisti, Confindustria rilancia il «Welfare on the Road»: il 13 ottobre industria e autotrasporto a confronto a Brescia UominieTrasporti.it - 05/10/2026	157
Assiterminal promuove la riforma dei porti, ma chiede correzioni su Porti d'Italia Informare.it - 05/10/2026	159
Le sfide della supply chain. Vicina, unificata e amica: la ricetta per la logistica repubblica.it - 05/10/2026	161

Farmaci, la logistica contro le carenze Logisticamanagement.it - 05/10/2026	164
GNV Awards 2026: a Marrakech presentati i nomi di 4 nuove navi GNV Jupiter, GNV Mars, GNV Venus e GNV Mercury Trasporti-Italia.com - 05/10/2026	166
“Aspettando gli Amr, la tecnologia low cost darà nuova spinta all'automazione della logistica” supplychainitaly.it - 05/10/2026	169
Logistica, serve una governance forte nelle aziende. E l'IA per pianificare i flussi repubblica.it - 05/10/2026	172
La Nave Lira lascia Olbia e prende il largo per la Grecia messengermarittimo.it - 05/10/2026	175

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA



> 6 ottobre 2026 alle ore 0:00

Al verde Deficit di 56 miliardi La guerra costa a Kiev 190 milioni al giorno e "la spesa crescerà ancora"

» Michela A.G. Iaccarino

Rete ferroviaria, edifici civili, infrastrutture energetiche e di collegamento. Fabbriche e ponti, depositi e magazzini. Ben poco, in Ucraina, non è stato ridotto in macerie, soprattutto dopo l'ultimo intensificarsi dei raid russi, mentre il buco di bilancio nelle casse dello Stato diventa sempre più profondo, più largo. L'agenzia *Reuters* ha fatto i conti e quest'anno all'Ucraina servono 56

miliardi di dollari per coprire il deficit, "una cifra pari a circa un quarto della sua produzione economica".

Della somma ciclopica, 27 miliardi sono destinati alle spese militari di una guerra che diventa sempre più "tecnologica". E dunque, più costosa, perché per acquistare o produrre armamenti a medio e lungo raggio - quelli capaci di colpire le raffinerie russe che rimangono nei mirini degli ucraini - servono sempre più fondi. Ma è questa la tattica individuata per mettere in difficoltà la capacità bellica di Mosca: colpirla nel suo

greggio.

Due anni fa, un solo giorno di guerra costava all'Ucraina 140 milioni di dollari: oggi sono 190, ha dichiarato Roksolana Pidlasa, presidente della commissione bilancio del Parlamento, e "la spesa continuerà a crescere". Per questo "Usa ed Europa devono agire più rapidamente per costringere la Russia a porre fine a questa guerra". C'è un altro prezzo da pagare: l'esercito è sempre più grande, gli stipendi dei soldati sempre più numerosi. A questi vanno aggiunti quelli per le famiglie di chi non tornerà a casa o di chi è tornato ma invalido. Per questo una settimana fa, a Bruxelles, i funzionari ucraini hanno incontrato i partner europei per richiedere un anticipo sulle erogazioni previste per il prossimo anno, un prestito da 90 miliardi di euro. Fonti della *Reuters* erano in quelle stanze e hanno riferito che la risposta è stata legata alla pressione sui bilanci di alcuni Stati che il prossimo anno apriranno le urne e questo potrebbe "indebolire il sostegno a Kiev".

Per gli attacchi di Mosca non c'è ambito della vita quotidiana degli ucraini ormai che non sia messo alla prova. L'emergenza era già la normalità di Kiev, ma adesso è diventata condizione permanente. Ogni giorno un'esplosione, ogni giorno un appello, ogni giorno serve una soluzione nuova a una nuova crisi e adesso c'è quella dei vagoni, delle



> 6 ottobre 2026 alle ore 0:00

locomotive, dei serpenti di ferro – i treni – che sono stati un'arma salvifica in questi anni di guerra. Hanno attraversato il Paese per trasportare civili, soldati, aiuti, forniture da una latitudine all'altra, ma ora anche quelle riserve sono esaurite. È stato il ministro dell'Agricoltura Taras Vysotskyi ad avviare i negoziati con Paesi che hanno lo stesso scaricamento ferroviario fondamentale per le importazioni. Bisogna fare in fretta, prima che si crei un collo di

bottiglia nei porti per i carichi di grano, ferro e altre materie prime in attesa di essere trasferite. I raid hanno fatto calare di oltre il 36% le esportazioni

di cereali nell'ultimo mese e il 15 settembre scorso il ministro degli Esteri, Andrii Sybiha, ha riferito che i raid russi dal 2022 hanno danneggiato o distrutto oltre 500 locomotive.

Forse è stata proprio questa situazione drammatica a spingere qualche giorno fa Oleksii Honcharenko, deputato di Solidarietà europea, a proporre un piano per la fine alla guerra. L'ha pubblicato l'*Ukrainska Pravda*: si tratta di un percorso fatto di accordi gradualisti con la Russia in cambio della neutralità dell'Ucraina. "Non possiamo sconfiggere la Russia. La Russia non può sconfiggerci": è una certezza maturata sullo stallo bellico, non passa dalla capitolazione del paese, ma dalla necessità di mettere fine a un conflitto che non sembra più risolversi sul campo.

IL DEPUTATO
"IMPOSSIBILE
SCONFIGGERE
MOSCA, ORA
TRATTIAMO..."





> 4 ottobre 2026 alle ore 0:00

Porti, industria e turismo: boom del Marocco Catani: «Gnv è pronta a crescere ancora»

Il Paese è in rapida espansione: «Un piano per adeguare le banchine. Noi sempre aperti alla gestione»

Simone Gallotti

INVIATO A MARRAKECH

A Marrakech basta guardarsi intorno per capire quanto velocemente stia cambiando il Marocco. Strade, ferrovie, porti, fabbriche: il Paese è dentro una trasformazione che nei prossimi anni è destinata ad accelerare. Il 2030, con i Mondiali organizzati insieme a Spagna e Portogallo, è una scadenza simbolica e un potente catalizzatore. La crescita del turismo, gli investimenti stranieri e il nearshoring stanno già ridisegnando la geografia industriale del Paese. E il mare è la rotta più importante per questa trasformazione.

«Vengo qui in Marocco almeno quattro volte all'anno – racconta Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv – e ogni volta c'è qualcosa di nuovo. È un Paese in grande trasformazione, dal punto di vista industriale e infrastrutturale. E anche sociale, ovviamente in senso positivo. Nel 2030 qui ci saranno i Mondiali e vorranno presentarsi al meglio». Per Gnv il Marocco è uno dei mercati sui quali la compagnia del gruppo Msc concentra la propria crescita. Lo testimonia la scelta di organizzare qui, nella capitale turistica del Paese, i Gnv Awards con i più importanti agenti di viaggio della compagnia.

Tangeri e Nador sono le due porte d'accesso al Mediterraneo e al sistema produttivo marocchino. La compagnia è arrivata a impiegare fino a sei navi

sulle rotte da e per il Paese, comprese le due ammiraglie a gas entrate recentemente in flotta. «Noi cresciamo sia sui passeggeri sia sulle merci – dice Catani – e la risposta del mercato è eccellente. È perfettamente in linea con il nostro piano industriale». La compagnia è in espansione e i numeri globali di traffico lo certificano: nei primi nove mesi dell'anno Gnv ha trasportato 2,2 milioni di passeggeri e 1,84 milioni di metri lineari di merci, con incrementi rispettivamente del 2% e del 5%. Il Marocco e l'intero Nord Africa sono strategici, ma l'espansione dei volumi riguarda anche le altre rotte. «L'anno è positivo anche sulle altre linee – sottolinea Catani –. Abbiamo una crescita dell'8% sulla Sicilia, del 6% sulla Sardegna e crescono anche i collegamenti con le Baleari e l'Albania». La questione ora è come accompagnare una domanda destinata a crescere. Il governo marocchino punta a superare gli attuali 20 milioni di turisti. Più persone significano più automobili, camion, merci e navi. E il sistema portuale deve prepararsi. «Il traffico sul Marocco sta crescendo e ci sono piani del governo che puntano a incrementare ulteriormente l'attuale – spiega Catani –. Attualmente noi scaliamo a TangerMed e Nador. Abbiamo bisogno di far crescere le infrastrutture con le necessità della crescita del traffico. Servono spazi a terra, bisogna

adeguare le banchine alle crescenti necessità».

Gnv guarda anche alla possibilità di assumere impegni di lungo periodo nella gestione delle infrastrutture. «Se vogliamo gestire un'eventuale concessione? Noi siamo aperti ad assumere ingaggi a lungo termine. Si tratta di accordi vantaggiosi sia per noi, che possiamo così essere direttamente coinvolti nella gestione, sia per il Paese che dà il bene in concessione. Ma deciderà il governo».

Il contesto del Marocco è quello di un piano di ammodernamento che coinvolge da anni strade, ferrovie e porti. Una rete logistica più efficiente è anche una delle condizioni per attirare nuovi investimenti industriali. «Qui è in atto da anni un vasto piano di ammodernamento delle infrastrutture stradali, ferroviarie e marittime. Noi faremo la nostra parte in questo mercato diventato così importante per l'Italia e per tutta l'Europa». Il nearshoring rende evidente la trasformazione. Aziende internazionali stanno spostando produzioni e investimenti verso il Marocco, sfruttando la vicinanza con l'Europa e una rete infrastrutturale in crescita. In questo i traghetti sono fondamentali. Nador è uno dei simboli di questa accelerazione. Nei prossimi giorni è attesa l'inaugurazione del nuovo mega terminal container, destinato a essere gestito da Msc, alla presenza dei ver-



> 4 ottobre 2026 alle ore 0:00

tici del gruppo e del re del Marocco.

Inevitabile approfondire anche la partita dell'Ets. Catani chiede di intervenire sugli effetti distorsivi che possono spostare traffico dalla nave alla strada o favorire forme di transhipment fuori dall'area regolamentata. «Continuiamo a fare pressing. Bisogna compensare gli extracosti per i carburanti alternativi, dare crediti a chi utilizza i green fuel. Bisogna anche correggere le storture e

le distorsioni che l'Ets provoca sul transhipment, favorendo il traffico stradale». Il ragionamento vale anche per l'ipotesi di una linea marittima tra Carrara e Marsiglia per alleggerire la pressione sulle autostrade liguri. «Va studiata bene – avverte Catani –. I costi per linee così brevi sono alti e di solito il traffico stradale è più conveniente. Va ben ponderata». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MATTEO CATANI
AMMINISTRATORE DELEGATO
GNV

In nove mesi
trasportati
2,2 milioni
di passeggeri
Il Nord Africa
è strategico



La Gnv Aurora a Tangeri

“





Polizia coordinata con forze ordine europee per sicurezza ferroviaria



Nell'ambito della collaborazione internazionale di Polizia, il network di Polizie Ferroviarie europee "RAILPOL" ha promosso ed organizzato una settimana europea dedicata alla sicurezza.

Un'azione comune, denominata "RAW -Rail Action Week", svoltasi dalle ore 7.00 del 21, alle ore 7.00 del 27 settembre e finalizzata a rafforzare, in maniera coordinata a livello europeo, i livelli di security e safety in ambito ferroviario attraverso mirate attività di prevenzione e controllo rivolte alle principali situazioni suscettibili di incidere sulla sicurezza del trasporto ferroviario, sull'incolumità degli utenti e sulla regolarità della circolazione.

La Polizia Ferroviaria del FVG, nello spirito della RAW, con l'impiego di 340 operatori, su tutto il territorio regionale, oltre a svolgere i consueti ruoli d'istituto, si è impegnata particolarmente nel contrasto degli attraversamenti abusivi dei binari, sulla verifica del rispetto delle norme in corrispondenza dei passaggi a livello, nonché sull'individuazione di attività illecite o vietate svolte lungo la sede ferroviaria, negli impianti o nelle aree di protezione, qualora in grado di determinare condizioni di pericolo.

Sono state elevate diverse contravvenzioni per accesso abusivo nelle aree ferroviarie per 3.300 euro complessivi.

Sono stati inoltre controllati i convogli adibiti al trasporto di merci particolarmente pericolose e sono stati sottoposti ad attente verifiche diversi punti critici dell'infrastruttura quali gallerie, ponti e analoghi siti sensibili. Nella stazione centrale di Trieste è stato, infine, organizzato un punto informativo per l'utenza in transito.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Rfi, salgono a 678 le stazioni senza barriere architettoniche



Prosegue impegno per rendere il sistema ferroviario sempre più accessibile e inclusivo. Salgono a 678 le stazioni di Rete Ferroviaria Italiana (gruppo FS Italiane) rese accessibili grazie agli interventi realizzati nel 2025.

Il gruppo FS - si legge in una nota - prosegue il proprio impegno per rendere il sistema ferroviario sempre più accessibile e inclusivo, attraverso interventi sulle infrastrutture, servizi dedicati e nuove dotazioni a supporto delle persone con disabilità e a ridotta mobilità. Si tratta di circa il 32% delle stazioni totali, dove però transita l'81% dei viaggiatori. Di queste, 457 sono accessibili in autonomia.

Il risultato si inserisce nel percorso portato avanti da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per migliorare progressivamente l'accessibilità delle stazioni e l'esperienza di viaggio. Oggi il servizio di assistenza alle persone con disabilità e a ridotta mobilità è attivo in oltre 380 stazioni ed è gestito dalle 16 Sale Blu presenti su tutto il territorio nazionale. Negli anni è cresciuta anche la domanda di assistenza: dalle 160mila richieste del 2011 alle oltre 480mila del 2025. In questo quadro si inserisce anche il sostegno di Rfi al Fiabaday 2026, la giornata nazionale per l'abbattimento delle barriere architettoniche promossa da Fiaba Ets.

L'iniziativa rappresenta un'occasione per ribadire l'importanza di un sistema di mobilità in grado di rispondere alle esigenze di tutte le persone e di favorire una sempre maggiore autonomia negli spostamenti. Rfi ha inoltre avviato un piano di riqualificazione delle principali 600 stazioni del Paese, con interventi sugli edifici di stazione e sul miglioramento dell'accessibilità. I lavori comprendono l'installazione di ascensori, la realizzazione di rampe e percorsi privi di gradini, l'innalzamento dei marciapiedi a 55 centimetri per facilitare l'accesso ai treni e la realizzazione di sistemi di orientamento con percorsi tattili. Prosegue anche il potenziamento delle dotazioni tecniche per facilitare le operazioni di salita e discesa dai treni.

Entro la fine dell'anno sarà completata la fornitura, avviata nel 2023, di oltre 100 nuovi carrelli elevatori, per un investimento complessivo di dieci milioni di euro. Nel 2026 è stato inoltre concluso un importante investimento finanziato con fondi Pnrr, che ha portato al miglioramento dell'accessibilità per le persone a ridotta mobilità in 41 stazioni.



Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Algeria, primo prestito estero da decenni per la grande ferrovia sahariana



Il presidente Tebboune ordina aumenti salariali nel bilancio 2027

L'Algeria ha ufficialmente deciso

di ricorrere a un prestito di 3 miliardi di dollari presso la

Banca africana di sviluppo per finanziare la grande ferrovia

sahariana, segnando una svolta dopo anni di rifiuto

dell'indebitamento esterno. Lo ha riferito la presidenza algerina in un comunicato diffuso al termine di una riunione del Consiglio dei ministri.

Il Cdm - si precisa in una nota - ha approvato un finanziamento della Banca africana di sviluppo per circa 3 miliardi di dollari destinato al tratto della ferrovia sahariana tra El Meniaa (Sahara centrale) e Tamanrasset (estremo sud).

Il presidente algerino Abdelmadjid Tebboune, aggiunge la nota, ha ordinato l'avvio immediato dei lavori sulla linea che attraverserà Laghouat, Ghardaia, El Meniaa e Ain Salah, fino a Tamanrasset, definendola "la priorità delle priorità" nel settore dei lavori pubblici e chiedendo che l'intero progetto sia completato entro la fine del 2028, così da consentire agli algerini di viaggiare in treno dal Nord all'estremo Sud del Paese.

Il costo complessivo dell'opera è stimato in circa 3,5 miliardi di dollari.

La linea ferroviaria tra il Nord dell'Algeria e Tamanrasset supera i 2.000 chilometri ed è considerata dalle autorità uno dei principali progetti infrastrutturali dei prossimi anni. Sul fronte sociale, il titolare del palazzo di El Mouradia di Algeri, ha ordinato di inserire aumenti salariali nel progetto di legge



finanziaria per il 2027 e ha vietato l'introduzione di nuove imposte che incidano sul potere d'acquisto della classe media e delle fasce a basso reddito.

Tebboune ha recentemente annunciato che gli aumenti di salari e indennità realizzati finora rappresentano il 47% del programma previsto, mentre il restante 53% potrebbe essere erogato in un'unica soluzione o in due fasi, in funzione delle condizioni economiche e finanziarie dello Stato.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Euroagenda: avvenimenti dal 5 all'11 ottobre

Avvenimenti di interesse europeo previsti per la settimana dal 5 all'11 ottobre (ANSA)

Avvenimenti di interesse europeo previsti per la settimana dal 5 all'11 ottobre

Redazione ANSA

Condividi

Link copiato - RIPRODUZIONE RISERVATA

LUNEDÌ 5

BRUXELLES

- 10ª riunione del Consiglio di associazione Ue-Repubblica di Moldavia.
- Videoconferenza del commissario Ue al Commercio Maros Šefčovič con il ceo del gruppo Bmw Milan Nedeljković.

Eurostat: prezzi alla produzione industriale, indice dei prezzi delle case di proprietà; insegnanti dell'istruzione primaria e secondaria (h 11).

STRASBURGO

Parlamento europeo (sessione plenaria):

- La presidente della Commissione Ue Ursula von der Leyen incontra la presidente del Parlamento europeo Roberta Metsola (h 16:15).
- Von der Leyen i presidenti del gruppo del Ppe, Manfred Weber, di S&D Iratxe García-Pérez e di Renew Europe Valérie Hayer.
- Dibattiti su: situazione umanitaria in Ucraina; stress e salute mentale al lavoro; protezione dei pazienti dalla vendita di medicinali illegali online (dalle h 17).
- Sottocommissione Diritti umani: tributo ad Anna Politkovskaya a 20 anni dal suo assassinio (h 19).
- Commissione Ambiente: voti su: certificazione per le attività di carbon farming; regolamento Reach per il piombo nei pallini da caccia; autorizzazione per prodotti contenenti soia geneticamente



modificata (dalle h 19:15).

- Commissione Scudo democratico: audizioni del Segretario generale del Consiglio d'Europa, Alain Berset, e del ministro irlandese alla Difesa, Thomas Byrne; dibattito (a porte chiuse) su attacco con droni della Russia a Lipsia (h 19:15).
- Commissione Trasporti: voto su alta velocità ferroviaria in Ue (h 19:30).
- Commissione Agricoltura: voto su politica di promozione agroalimentare dell'Ue (h 20).
- Conferenza stampa su Deepfake sessualizzati di eurodeputati tramite IA (h 16).
- Conferenza stampa sullo sblocco dei fondi Ue all'Ungheria (h 17:30).

FIJI

- Riunione ministeriale preparatoria della Cop31 ed evento dei leader. Con il commissario Ue al Clima Wopke Hoekstra.

NUOVA DELHI

- Workshop regionale "Global Gateway Green Shipping Corridors and Hubs"
- Asia, Sud-est asiatico e Pacifico. Con il commissario Ue ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas.

VARSAVIA

- Il presidente del Consiglio europeo, Antonio Costa, in visita. Discorso alla cerimonia di apertura dell'anno accademico del Collegio d'Europa.

MARTEDÌ 6

BRUXELLES

Eurostat: Commercio internazionale e produzione di prodotti ad alta tecnologia, prezzi delle importazioni industriali; commercio al dettaglio; prezzi dei servizi alla produzione; prezzi alla produzione industriale, esterni e totali; popolazione in età lavorativa per regione; tasso di occupazione per regione (h 11).



STRASBURGO

- Riunione del Collegio dei commissari. In agenda, revisione delle politiche in vista dell'allargamento; revisione del regolamento sulla normazione. Parlamento europeo (sessione plenaria):
- Punto stampa di Metsola e del primo ministro del Portogallo, Luis Montenegro (h 10:15).
- Metsola riceve Sir William Browder, della Global Magnitsky Justice Campaign (h 16).
- Dibattito su preparazione in vista del Consiglio europeo di ottobre, con von der Leyen (h 9).
- Audizione di Montenegro in plenaria (h 10:30).
- Voti su: revoca immunità dell'eurodeputato del Pd Matteo Ricci; programma Agile per la difesa; protezione dei lavoratori da esposizione a sostanze cancerogene; allineamento del quadro economico di governance dell'Ue; sorveglianza economica degli Stati Ue in difficoltà per la stabilità finanziaria; strategia Ue di finanziamento diversificata; stress e salute mentale al lavoro; approccio Ue a politica fiscale delle imprese (dalle h 12).
- Dibattiti su: legge sugli alloggi a prezzi accessibili; progetto pilota sulle alleanze scolastiche Ue; attuazione della normativa sul metano, misure per proteggere bambini nell'ambiente digitale; relazioni politiche Ue-Cina; elezioni non democratiche in Russia (con l'Alto rappresentante Ue, Kaja Kallas; relazione commerciali Ue-Africa (dalle h 15).
- Conferenza stampa sui negoziati sul prossimo Quadro finanziario pluriennale dell'Ue per il periodo 2028-24, con i due co-relatori all'Eurocamera, Siegfried Muresan e Carla Tavares (h 15:30).
- Press briefing dei Socialisti sull'Industrial Accelerator Act (h 15).

MERCOLEDÌ 7

BRUXELLES

Eurostat: Produzione di servizi; fatturato dei servizi; indice della produzione totale del mercato; impossibilità di permettersi determinati articoli (h 11).

STRASBURGO

Parlamento europeo (sessione plenaria):

- Metsola riceve il Presidente della Corte dei conti europea, Tony Murphy (h 17).



- Dibattiti su: prossimo quadro finanziario pluriennale dell'Ue per il periodo 2028-34; caro vita (h 9).
- Voti su: classi di emissioni di Co2 per i veicoli pesanti con rimorchio; protezione consolare dei cittadini dell'Ue non rappresentati in Paesi terzi; relazione politiche Ue-Cina (dalle h 12).
- Dibattiti su: tassa sugli extra-profitti per chi inquina; strategia Ue contro la corruzione; promozione dell'energia pulita in Ue; strategia Ue contro l'estremismo islamico e la rete dei Fratelli Musulmani; normativa sul ripristino della natura; situazione dei diritti umani in Iran e il caso di Taraneh Rahimi; il bando imposto da Sogno Georgiano ai partiti di opposizione; il caso di Ali Karimli e i prigionieri politici in Azerbaijan (dalle h 13).
- Conferenza stampa sull'inclusione della corruzione nel quadro delle sanzioni Ue tipo Magnitsky (h 14:30). Conferenza stampa sulle relazioni politiche Ue-Cina (h 15). Commissione Affari esteri: audizione della commissaria Ue all'Allargamento, Marta Kos, sulla revisione della politica pre-allargamento Ue (h 8).

BEIRUT

- L'alta rappresentante Ue Kaja Kallas in visita.

SPALATO

- Vertice dei leader del Med9. Con von der Leyen, Costa e la commissaria Ue al Mediterraneo Dubravka Šuica.

GIOVEDÌ 8

BRUXELLES

- Costa incontra la segretaria generale del SEAE, Kaja Ollongren e gli ambasciatori dell'Asean.

Eurostat: Statistiche sugli afflussi di filiali estere; trasporto merci su strada in base alle caratteristiche dei veicoli; scambi commerciali di merci con il Canada (h 11).

STRASBURGO



Centenario del primo Congresso Paneuropeo. Con la commissaria Ue al Mediterraneo, Dubravka Šuica, in video. Parlamento europeo (sessione plenaria):

- Conferenza dei Presidenti (h 10).

- Dibattiti su: escalation nel Mediterraneo orientale a seguito delle provocazioni turche; strategia Ue per le isole e le regioni ultraperiferiche (h 9).

- Voti su: diritti umani in Iran; partiti d'opposizione messi al bando da Sogno Georgiano; prigionieri politici in Azerbaijan; progetto pilota per alleanza scuole Ue; elezioni non democratiche in Russia; relazioni commerciali Ue-Africa; strategia Ue anti-corrruzione; strategia Ue contro estremismo islamico e influenza Fratelli musulmani (dalle h 12).

- Dibattito su Convenzione dell'Onu sui diritti delle persone anziane (h 15).

- Conferenza stampa sul 28esimo regime (h 11:30).

- Commissione Controllo bilanci: audizione del presidente della Corte dei Conti Ue, Tony Murphy, e del commissario Ue al Bilancio, Piotr Serafin, sulla presentazione della relazione 2025 della corte di Conti (h 8:30).

- Commissione Affari giuridici: voti su: voto in delega per le eurodeputate in gravidanza; 28esimo regime (h 8:45).

LUSSEMBURGO

- Eurogruppo

Corte di Giustizia Ue:

- Sentenza sulle "circostanze straordinarie" che potrebbe esonerare le compagnie aeree dall'obbligo di pagare un risarcimento.

- Sentenza sulle sanzioni alla Russia e il divieto per determinati aeromobili collegati a persone fisiche o giuridiche russe di atterrare, decollare o sorvolare il territorio dell'Ue.- Sentenza sul diritto alle ferie annuali e alle indennità di pasto calcolate proporzionalmente in base alle ore lavorate.

DUBLINO

- Riunione informale dei ministri dello sviluppo (fino al 9/10)

HELSINKI



- Il commissario Ue alla Cultura, Glenn Micallef, in visita alla Biblioteca centrale Oodi.
- Micallef incontra i rappresentanti del Consiglio nazionale della gioventù e del settore giovanile finlandese (Nuorisola)

TIRANA

Il commissario Ue alla Giustizia, Michael McGrath, in visita.

VENERDÌ 9

BRUXELLES

- La commissaria Ue per per Startup, Ricerca e innovazione, Ekaterina Zaharieva, incontra il direttore generale del Cern, Mark Thomson; la ceo di Beyond Aerospace; il ministro egiziano dell'Istruzione superiore e della Ricerca scientifica, Abdel Aziz Konsowa.

Eurostat: Viaggi turistici dei residenti Ue; pubblicazione sull'energia (h 11)

LUSSEMBURGO

- Consiglio Ecofin.

DUBLINO

- Riunione informale dei ministri dello sviluppo (fino al 9/10)

VALLETTA (MALTA)

World Travel & Tourism Council (Wttc). Con Micallef.

PAESI BASSI



- Costa in vista ad Amsterdam e l'Aia. Incontra il sindaco di Amsterdam Femke Halsema e il primo ministro Rob Jetten.

SABATO 10

NULLA DA SEGNALARE

DOMENICA 11

NULLA DA SEGNALARE.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Porto di Taranto e Interporto ferrandina, intesa per rafforzare il trasporto ferroviario



Obiettivo: ampliare l'hinterland dello scalo ionico e favorire il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia

Taranto – Il porto di Taranto punta a rafforzare il proprio ruolo di piattaforma logistica per la Basilicata attraverso il collegamento con l'Interporto di Ferrandina. È questo l'obiettivo dell'intesa ratificata tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e l'interporto lucano, nell'ambito della strategia di diversificazione dei traffici prevista dal POT 2026-2028.

L'integrazione tra porto, ferrovia e interporto mira a mettere in connessione le aree industriali della Basilicata con lo scalo tarantino e, attraverso questo, con i mercati del Mediterraneo. La ferrovia viene indicata come uno degli elementi chiave per aumentare la competitività del porto e ampliare il suo bacino di riferimento.

«L'AdSP deve essere soggetto attivo nella costruzione delle connessioni», ha sottolineato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Giovanni Gugliotti, evidenziando la necessità di lavorare con Regioni, enti locali, RFI, operatori logistici e imprese per favorire il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e creare servizi ferroviari competitivi. Il sistema portuale tarantino dispone di collegamenti ferroviari sia sul Molo Polisettoriale, attualmente in concessione a Scct/Yilportsia sulla piastra logistica. Secondo l'Adsp, questa dotazione consente a Taranto di svolgere una funzione di cerniera tra il sistema produttivo del Mezzogiorno e le direttrici mediterranee.

L'accordo con Ferrandina si inserisce quindi in una strategia più ampia di ampliamento dell'hinterland e di sviluppo di nuovi bacini di traffico. L'obiettivo è superare il modello del porto come semplice punto di arrivo delle merci e costruire una rete integrata tra porto, ferrovia, logistica e industria. «Per noi l'intermodalità non è semplicemente una questione di trasporto: è una politica industriale», ha

PUBBLICAZIONE: shipmag.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €13.70

REACH: 1969

CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media

VISITE MENSILI: 59858.35

AUTORE:

URL: www.shipmag.it



[> Versione Online](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 9:21

concluso Gugliotti. «Ferrandina può rappresentare un tassello importante di una rete nella quale porto, ferrovia, logistica e industria smettono di essere infrastrutture separate e diventano un unico sistema di sviluppo».

Giornata del Ferroviere: Fit-Cisl, futuro ferrovie passa da Gruppo FS integrato, contratto per tutta filiera e rinnovi puntuali

(FERPRESS) – Roma, 5 OTT – “Alle ferrovie e ai ferrovieri rivolgiamo i nostri più sentiti auguri e un sincero ringraziamento in occasione della loro Giornata. La professionalità, la dedizione e il senso di responsabilità con cui ogni giorno assicurano la mobilità delle persone, il trasporto delle merci e il funzionamento delle infrastrutture e dei servizi sono un patrimonio per l'intero Paese. Il loro lavoro avvicina territori, unisce comunità e sostiene lo sviluppo economico e la coesione sociale”. È quanto dichiara in una nota la Fit-Cisl nell'anniversario dell'inaugurazione della Napoli-Portici, prima linea ferroviaria italiana, avvenuta il 3 ottobre 1839.

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 >>



Sicurezza ferroviaria, nel 2025 calano incidenti e vittime: i dati di ANSFISA

Sicurezza ferroviaria, ANSFISA registra nel 2025 100 incidenti significativi e 79 vittime sulla rete interconnessa: i dati della Relazione Annuale.



Nel 2025 sono diminuiti gli incidenti significativi e le vittime sulla rete ferroviaria nazionale interconnessa.

È quanto emerge dalla Relazione Annuale sulla Sicurezza delle Ferrovie Interconnesse, il documento attraverso il quale ANSFISA, in qualità di Autorità Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, analizza l'andamento della sicurezza del sistema ferroviario italiano.

La Relazione, trasmessa ogni anno al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (ERA), prende in esame gli incidenti e gli inconvenienti registrati sulla rete, analizzandone cause e dinamiche. Il documento restituisce inoltre un quadro delle attività di regolazione, autorizzazione e supervisione svolte dall'Agenzia.

Nel 2025 registrati 100 incidenti significativi

La rete ferroviaria nazionale interconnessa si estende per circa 18.000 chilometri e comprende oltre 5.000 passaggi a livello e più di 20.000 opere d'arte, tra ponti, viadotti e gallerie. Su questa rete operano 10 gestori dell'infrastruttura e 103 imprese ferroviarie autorizzate, mentre ogni anno circolano circa 4 milioni di treni.

Nel corso del 2025 sono stati registrati 100 incidenti significativi, ovvero eventi che hanno comportato decessi, ferimenti gravi, danni rilevanti o interruzioni prolungate del servizio. Rapportato ai volumi di traffico, il dato risulta leggermente inferiore alla media dell'ultimo decennio e rappresenta il valore più basso dell'ultimo triennio. In calo anche il numero complessivo delle vittime, pari a 79 tra decessi e feriti gravi, rispetto alle 86 registrate nel 2024.



LEGGI ANCHE: ANSFISA autorizza due nuovi veicoli diagnostici per RFI: sono i T4 di MerMec e Tesmec

La presenza indebita sui binari resta la principale criticità

Anche nel 2025 la principale causa degli incidenti è risultata essere la presenza indebita di persone sulla sede ferroviaria. Gli incidenti che hanno coinvolto persone e materiale rotabile in movimento sono stati 67, pari al 67% del totale degli incidenti significativi. Le relative vittime sono state 69, corrispondenti a circa l'87% del totale. Le altre tipologie di eventi hanno riguardato principalmente gli incidenti ai passaggi a livello, con 10 casi, le collisioni contro ostacoli presenti nella sagoma dei binari, gli eventi verificatisi in contesti manutentivi e i fenomeni legati al dissesto idrogeologico.

Nessun deragliamento significativo nel 2025

Particolarmente rilevante è il dato relativo agli incidenti più strettamente legati alla circolazione ferroviaria. Nel 2025 non si sono registrati deragliamenti di treni con conseguenze significative, un risultato che si inserisce nel progressivo miglioramento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale.

L'andamento di lungo periodo evidenzia infatti una tendenza positiva, sostenuta dal progressivo attrezzaggio delle linee con sistemi di protezione della marcia del treno, dalla riduzione e dall'ammodernamento dei passaggi a livello, dal rafforzamento dei Sistemi di Gestione della Sicurezza e dalle attività di supervisione svolte da ANSFISA.

Controlli su gestori e imprese ferroviarie

La Relazione dedica ampio spazio anche alle attività di supervisione, autorizzazione e certificazione svolte dall'Agenzia. Nel corso del 2025 sono stati effettuati 128 controlli sui gestori dell'infrastruttura e 155 attività di controllo sulle imprese ferroviarie. Complessivamente sono stati ispezionati 946 treni e verificati circa 8.700 elementi.

L'attività di ANSFISA non si concentra soltanto sull'analisi degli incidenti già avvenuti, ma anche sullo studio dei relativi precursori, dei fattori organizzativi, delle attività manutentive e delle interferenze esterne che possono incidere sulla sicurezza della circolazione. L'obiettivo, anche per il 2025, resta quello indicato dalla normativa europea: perseguire il miglioramento continuo dei livelli di sicurezza del sistema ferroviario.

La situazione sulle reti ferroviarie funzionalmente isolate

Parallelamente alla Relazione sulle ferrovie interconnesse, ANSFISA ha pubblicato anche la Relazione Annuale sulle Reti Ferroviarie Funzionalmente Isolate. Il documento riguarda 13 linee e reti ferroviarie, per un'estensione complessiva di circa 1.027 chilometri. Si tratta di infrastrutture caratterizzate da differenti standard tecnologici e organizzativi e interessate da alcuni anni da un processo di adeguamento al modello europeo di gestione della sicurezza. Nel 2025 sulle reti isolate sono stati registrati 6 incidenti significativi, un dato sostanzialmente stabile rispetto agli anni precedenti. Gli eventi sono riconducibili principalmente a problematiche manutentive, alla presenza indebita di persone sulla sede ferroviaria e ad altre interferenze con l'esercizio ferroviario.



Aumentano gli operatori certificati

La Relazione evidenzia inoltre l'avanzamento dei procedimenti di certificazione degli operatori ferroviari. Alla fine del 2025 risultavano 9 operatori ferroviari certificati da ANSFISA, rispetto ai 5 dell'anno precedente. Ulteriori certificazioni sono state completate nei primi mesi del 2026. Il dato si inserisce nel più ampio processo di adeguamento delle reti funzionalmente isolate agli standard europei di gestione della sicurezza.

Le priorità per i prossimi anni Nel complesso, le due Relazioni delineano un quadro di progressivo miglioramento della sicurezza ferroviaria nazionale, individuando allo stesso tempo le principali aree sulle quali sarà necessario mantenere alta l'attenzione. Tra le priorità figurano la mitigazione del rischio legato agli attraversamenti indebiti, la protezione della sede ferroviaria dalle interferenze esterne, l'ammodernamento dei passaggi a livello, il rafforzamento dei processi manutentivi e il monitoraggio del dissesto idrogeologico. A queste attività si aggiunge la necessità di continuare a rafforzare la cultura della sicurezza tra tutti i soggetti coinvolti nel sistema ferroviario.



Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, viaggio nella storia delle ferrovie italiane

Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa: storia dell'antico opificio borbonico, oltre 55 rotabili storici e una collezione unica tra Napoli e Portici.



Affacciato sul Golfo di Napoli, tra il Vesuvio e il mare, il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa è uno dei luoghi più significativi per conoscere la storia delle ferrovie italiane.

Il museo sorge all'interno degli antichi stabilimenti borbonici di Pietrarsa e conserva una collezione di locomotive, carrozze, rotabili, macchinari, modelli e plastici ferroviari.

Un patrimonio che racconta l'evoluzione del trasporto ferroviario italiano dagli inizi della ferrovia fino al Novecento. Gli spazi dell'antico opificio ospitano oggi oltre 55 rotabili storici, custoditi nei padiglioni che un tempo erano destinati alle diverse fasi della produzione e della manutenzione ferroviaria.

Dall'opificio borbonico alla gestione diretta dello Stato

La storia di Pietrarsa è strettamente legata alle origini dell'industria ferroviaria italiana. Il complesso nacque per volontà di Ferdinando II di Borbone, che nel 1840 ne avviò la realizzazione come industria siderurgica. Dal 1845 lo stabilimento iniziò a essere utilizzato anche per la costruzione di locomotive a vapore. Le prime attività partirono con l'assemblaggio in loco di sette locomotive, utilizzando componenti realizzati in Inghilterra sulla base di uno dei modelli acquistati nel 1843.

Il 22 maggio 1843 Ferdinando II emanò un editto nel quale stabiliva che lo stabilimento di Pietrarsa dovesse occuparsi della costruzione delle locomotive, delle riparazioni e della realizzazione delle componenti necessarie ai carri e ai vagoni destinati alla nuova linea ferroviaria Napoli-Capua.



Con l'Unità d'Italia, nel 1861, l'opificio attraversò una fase di difficoltà legata alla nuova situazione economica e industriale. L'anno successivo la gestione venne affidata alla ditta Bozza, che procedette anche a una riduzione del personale. Nonostante il ridimensionamento, l'attività produttiva proseguì.

Nel decennio successivo vennero realizzate oltre 150 locomotive, mentre nel 1877 lo Stato assunse direttamente la gestione dello stabilimento sotto la direzione dell'ingegnere Passerini. La nuova gestione contribuì al rilancio dell'opificio. Tra il 1877 e il 1885 furono prodotte altre 110 locomotive, oltre 800 carri merci e quasi 300 carrozze viaggiatori, insieme a numerose parti di ricambio per i rotabili.

Da officina delle Ferrovie dello Stato a museo

Nel 1905, con la statalizzazione delle ferrovie, Pietrarsa entrò a far parte delle infrastrutture delle nuove Ferrovie dello Stato, assumendo il ruolo di officina di Grandi Riparazioni specializzata soprattutto nella manutenzione delle locomotive a vapore. L'evoluzione dei sistemi di trazione, prima con l'elettificazione e successivamente con l'introduzione della trazione diesel, segnò progressivamente il declino delle attività legate alle locomotive a vapore.

Il 15 novembre 1975 arrivò il decreto di chiusura dell'opificio e venne presa la decisione di trasformare gli storici capannoni in un museo ferroviario. L'inaugurazione del museo avvenne il 7 ottobre 1989, nell'ambito delle celebrazioni per il 150° anniversario delle ferrovie italiane. Dopo un successivo periodo di chiusura per lavori di ristrutturazione, il museo riaprì al pubblico il 19 dicembre 2007.

Le collezioni del Museo di Pietrarsa

Oggi la collezione comprende oltre 55 rotabili storici, esposti all'interno degli antichi padiglioni dell'opificio borbonico.

Il percorso espositivo permette di ripercorrere la storia ferroviaria italiana a partire dal 1839, anno di inaugurazione della prima linea ferroviaria italiana, attraversando le diverse epoche della ferrovia fino agli anni Ottanta del Novecento. Automotrici, locomotive e carrozze d'epoca sono affiancate da macchinari, modelli e plastici ferroviari, consentendo di osservare l'evoluzione della tecnica ferroviaria e del materiale rotabile nel corso di oltre un secolo.

Un museo tra il mare e il Vesuvio

Uno degli elementi distintivi di Pietrarsa è rappresentato dalla sua stessa collocazione. Il complesso si trova infatti tra Napoli e Portici, lungo il primo tratto ferroviario realizzato nella Penisola, e si affaccia direttamente sul Golfo di Napoli con una vista sul Vesuvio.

L'area museale si estende per circa 36.000 metri quadrati e comprende anche un giardino botanico con piante provenienti da diverse parti del mondo.

La combinazione tra gli edifici storici dell'ex opificio, il patrimonio ferroviario conservato e la posizione sul Golfo rende Pietrarsa una realtà particolare nel panorama museale italiano.

PUBBLICAZIONE: ferrovie.info

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

REACH: 7983

CATEGORIA DEL SITO WEB: Travel and Tourism/Ground Transportation

VISITE MENSILI: 242703.07

AUTORE: Veronica Pallotta

URL: www.ferrovie.info



> 5 ottobre 2026 alle ore 7:34

> [Versione Online](#)

Il museo, gestito dalla Fondazione FS Italiane, è oggi anche uno spazio dedicato a mostre, eventi e iniziative legate alla cultura ferroviaria, mantenendo il legame tra la storia dell'industria ferroviaria italiana e la valorizzazione del patrimonio storico.



Duisport potenzia i collegamenti ferroviari da Trieste



Lunedì, 5 Ottobre 2026 10:52

Duisport ha portato a ottobre 2026 a quattro le circolazioni settimanali dei suoi servizi ferroviari intermodali da Trieste. L'aumento riguarda sia il collegamento Cervignano-Duisburg, sia la navetta che unisce il terminal Plt Hhla Italy all'Interporto di Cervignano. Gestisce il servizio +.intermodal, società partecipata da Duisport che opera come agente. I volumi del porto di Trieste sono concentrati a Cervignano e poi instradati verso Duisburg, che è il principale asse continentale del progetto. Dal prossimo anno è previsto il collegamento con Wels, in Austria, nell'ottica di una piattaforma multi-destinazione che distribuisca i flussi verso diversi mercati continentali.

Le navette aumentano la cadenza dei trasferimenti dal terminal marittimo alla piattaforma intermodale, dove i volumi sono consolidati prima di salire sul treno internazionale. Il punto di forza di questo modello sta nella possibilità di sommare ai flussi marittimi dei vari terminal del sistema portuale triestino quelli di origine continentale. Questa massa critica rende sostenibili più collegamenti ogni settimana e porta Cervignano ad assumere il ruolo di polo per il consolidamento e la distribuzione dei flussi ferroviari. Il servizio è aperto a tutti gli operatori e chi lo gestisce non si pone in concorrenza con loro per il cliente finale. +.intermodal svolge una funzione di aggregazione dei flussi e di raccordo tra gli operatori, che condividono infrastruttura e rete ferroviaria ma conservano autonomia commerciale e rapporto diretto con la propria clientela.

Il potenziamento arriva in periodo segnato da lavori e limitazioni che possono incidere sulla regolarità dei collegamenti. +.intermodal assicura di lavorare per garantire continuità al servizio, coordinando gli attori della catena logistica e adeguando le operazioni alle condizioni dell'infrastruttura. Plt Hhla Italy è collaboratore strategico di Duisport e di +.intermodal, perché collega direttamente i traffici marittimi con la piattaforma di Cervignano e, tramite questa, con la rete continentale. Nello sviluppo del progetto Duisport conta anche sull'Interporto di Trieste e sull'Interporto di Cervignano: il primo contribuisce alla crescita commerciale e a nuove opportunità

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €28.37

REACH: 2964

CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles

VISITE MENSILI: 90113.65

AUTORE: Michele Latorre

URL: www.trasportoeuropa.it



[> Versione Online](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 8:57

per il sistema logistico regionale, il secondo mette a disposizione la piattaforma su cui i diversi flussi ferroviari vengono concentrati e consolidati.

© 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 e Interporto Bologna, presentato il primo treno demo DAC italiano



Parte da Bologna la sperimentazione italiana delle tecnologie europee per il futuro del trasporto ferroviario merci. 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 – l'hub logistico che integra infrastrutture ferroviarie, stradali e logistiche di eccellenza per il trasporto merci – durante l'evento "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. Una dimostrazione che rappresenta un passaggio concreto nel percorso che porta queste soluzioni europee dalla sperimentazione alla verifica in un contesto operativo.

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. Il treno demo porta a Bologna i risultati del lavoro sviluppato nell'ambito dei programmi europei di ricerca e innovazione ferroviaria.

FIABADAY 2026: salgono a 678 le stazioni RFI senza barriere architettoniche

(FERPRESS) – Roma, 5 OTT – Salgono a 678 le stazioni di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) rese accessibili grazie agli interventi realizzati nel 2025.

Il Gruppo FS prosegue il proprio impegno per rendere il sistema ferroviario sempre più accessibile e inclusivo, attraverso interventi sulle infrastrutture, servizi dedicati e nuove dotazioni a supporto delle persone con disabilità e a ridotta mobilità. Si tratta di circa il 32% delle stazioni totali, dove però transita l'81% dei viaggiatori. Di queste, 457 sono accessibili in autonomia.

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 >>



Ferrandina vuole diventare l'interporto di Taranto



Siglata una intesa che include anche il completamento del raccordo ferroviario dell'area industriale del nodo intermodale alla rete Rfi 5 Ottobre 2026

La creazione di 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. Questo l'obiettivo a cui mira il protocollo d'intesa sottoscritto oggi a Matera da Regione Basilicata, Comune di Ferrandina, AdSP del Mar Ionio, Consorzio per lo sviluppo industriale di Matera e Confindustria Basilicata.

L'accordo, che punta a trasformare Ferrandina in una piattaforma per la lavorazione, il consolidamento e la distribuzione delle merci, collegata allo scalo pugliese, indica alcuni interventi prioritari tra cui 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.

L'intesa prevede inoltre che entro 180 giorni siano 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.

La Regione Basilicata – ha affermato il presidente dell'ente, Vito Bardi – 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".

"L'obiettivo – ha sottolineato il presidente di Confindustria Basilicata, Francesco D'Alema – è trasformare Ferrandina in un vero nodo logistico al servizio delle filiere produttive lucane e del Mezzogiorno, integrato con il Porto di Taranto".

"L'AdSP – ha affermato il presidente della port authority del Mar Ionio Giovanni Gugliottideve essere soggetto attivo nella costruzione delle connessioni, lavorando insieme a Regioni, enti locali, Rfi, operatori logistici e sistema produttivo per creare condizioni concrete di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e di integrazione con il porto. Ciò per passare dalla logica del "porto che riceve traffici" a quella del "porto che costruisce traffici". Questo significa lavorare sull'hinterland,

PUBBLICAZIONE: supplychainitaly.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €2.24

REACH: 245

CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government

VISITE MENSILI: 7472.90

AUTORE:

URL: www.supplychainitaly.it



[> Versione Online](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 15:40

intercettare nuovi bacini produttivi, accompagnare le imprese nella scelta delle modalità logistiche e costruire servizi ferroviari competitivi”.



Porto di Taranto e Interporto Ferrandina, intesa per le merci della Basilicata



"Se vogliamo diversificare i traffici - ha spiegato il presidente dell'AdSP Mar Ionio, Giovanni Gugliotti - dobbiamo ampliare il suo hinterland, rafforzando i collegamenti ferroviari" Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio , Giovanni Gugliotti, annuncia l'importante intesa sottoscritta dall'ente pugliese con Ferrandina , l'interporto destinato a fare di Taranto una porta di accesso ai mercati mediterranei per la Basilicata. Nel quadro della diversificazione dei traffici che rappresenta una direttrice strategica del POT 2026-2028, l'interporto e il raccordo con il Sistema Portuale tarantino possono costruire una vera piattaforma logistico-produttiva, mettendo in connessione le aree industriali lucane con il porto e con le principali direttrici del Mediterraneo, con la ferrovia chiamata a diventare un fattore di competitività del porto. Il fatto che proprio la ferrovia entri in porto sia sul Molo Polisettoriale, ora in concessione alla SCCT/YILPORT, ma anche alla piastra logistica, Taranto può svolgere una funzione di cerniera tra il sistema produttivo del Mezzogiorno e il Mediterraneo.

"Per questi motivi – ha affermato Gugliotti in occasione della ratifica dell'accordo fra il porto di Taranto e l'interporto Ferrandina - l'AdSP deve essere soggetto attivo nella costruzione delle connessioni, lavorando insieme a Regioni, enti locali, RFI, operatori logistici e sistema produttivo per creare condizioni concrete di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e di integrazione con il porto. Ciò per passare dalla logica del "porto che riceve traffici" a quella del "porto che costruisce traffici". Questo significa lavorare sull'hinterland, intercettare nuovi bacini produttivi, accompagnare le imprese nella scelta delle modalità logistiche e costruire servizi ferroviari competitivi".

«Per noi l'intermodalità – ha concluso il presidente del porto di Taranto - non è semplicemente una questione di trasporto: è una politica industriale. Se vogliamo diversificare i traffici del porto di Taranto, dobbiamo contemporaneamente ampliare il suo hinterland, rafforzare i collegamenti ferroviari e costruire connessioni stabili con le aree produttive dell'entroterra. Ferrandina può rappresentare, in questo senso, un tassello importante di una rete nella quale porto, ferrovia, logistica e industria smettono di essere infrastrutture separate e diventano un unico sistema di sviluppo".

Condividi

Tag porti taranto

Articoli correlati



Così si sperimenta il futuro del trasporto merci via treno

La tecnologia Dac automatizza alcuni passaggi: il test a Bologna

BOLOGNA. Si chiama “tecnologia Dac”, sigla che sta per “Digital Automatic Coupling” e indica il sistema che nel trasporto ferroviario automatizza l'accoppiamento dei carri e abilita lo scambio di energia e dati lungo il convoglio. Il primo treno sperimentale con questo tipo di tecnologia parte da Bologna: la presentazione del progetto è avvenuta per iniziativa di 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. Occhi puntati sul ruolo dell'innovazione e delle infrastrutture logistiche nella competitività del territorio.

Secondo quanto viene riferito, 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 – viene messo in evidenza – a funzioni digitali per la preparazione e la gestione del treno merci, con l'obiettivo di rendere le operazioni più sicure ed efficienti. Il test di Bologna è stato un concreto passo in avanti nel «percorso che porta queste soluzioni europee dalla sperimentazione alla verifica in un contesto operativo»: si passa cioè dalla possibilità enunciata nei progetti alla fase preliminare di una operatività reale.

«Con il primo treno demo “Dac” italiano portiamo a Bologna una tappa concreta dell'innovazione ferroviaria europea», queste le parole di Sabrina De Filippis, amministratrice 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». Aggiungendo poi una sottolineatura dedicata alla 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».

Così il commento di Stefano Caliendo, presidente di Interporto Bologna: «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 numero uno della società interportuale segnala che il sistema “Dac” introduce «nuove opportunità di automazione e gestione intelligente della sicurezza ferroviaria e dei flussi logistici»: per questo motivo ritiene che «contribuirà a rafforzare ulteriormente il ruolo di Bologna come polo strategico nazionale ed europeo, a servizio delle imprese e delle filiere produttive del territorio».

Vale la pena di sottolineare che la seconda tappa di “Open Hub”, dopo l'appuntamento di Torino Orbassano, è stata anche – viene messo in risalto – l'occasione di mettere a confronto istituzioni e imprese per condividere “best practice” e azioni concrete per rafforzare il sistema logistico della Regione, rendendolo un polo logistico competitivo grazie a intermodalità e collegamenti sempre più internazionali.



Il confronto – viene evidenziato – ha riunito rappresentanti dei principali operatori logistici del territorio regionale e ha acceso un faro sul ruolo delle connessioni tra porto, interporti, terminal e ferrovia per sostenere le imprese e attrarre nuovi flussi. L'iniziativa ha altresì dato l'opportunità di «rilanciare il collegamento ferroviario merci "Rail4Truck" tra Bologna e Marcianise, con l'obiettivo di offrire al mercato una soluzione concreta ed efficace all'attuale fase di forte aumento dei costi del carburante».

L'iniziativa ha visto susseguirsi, dopo i saluti del presidente di Interporto Bologna Stefano Caliandro e del consigliere d'amministrazione del Gruppo Fs Franco Fenoglio, gli interventi dei rappresentanti di Mercitalia Intermodal, Europe's Rail Joint Undertaking, Alstom, ministero delle infrastrutture e Ansfisa per parlare di innovazione, invece più tardi il dialogo sulle infrastrutture ha visto protagonisti gli esponenti di Interporto Bologna, Dinazzano Po, Authority Ravenna, Terminal Rubiera e Cepim Interporto Parma. A tirare le somme dell'evento sono state la numero uno di Fs Logistix, Sabrina De Filippis, e l'assessora regionale Irene Priolo.



Adani Ports supera 280 milioni di tonnellate nel semestre, trainata dai container



Il traffico cresce del 15% e consolida il ruolo del gruppo come principale piattaforma portuale privata dell'India, mentre resta debole la componente ferroviaria

Ahmedabad – Adani Ports and Special Economic Zone ha movimentato 280 milioni di tonnellate di merci nel primo semestre dell'esercizio 2027, compreso tra aprile e settembre 2026, registrando una crescita del 15% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L'incremento è stato sostenuto soprattutto dai container e dalle rinfuse solide, entrambi aumentati del 15%, e conferma la rapida espansione della maggiore piattaforma portuale privata indiana.

Il solo mese di settembre si è chiuso con 46 milioni di tonnellate, l'11% in più su base annua. Anche in questo caso la componente più dinamica è stata quella containerizzata, salita del 15%. Il dato segue il record mensile raggiunto in agosto, quando il gruppo aveva superato per la prima volta la soglia dei 50 milioni di tonnellate, mostrando una crescita che non dipende da un singolo scalo ma dall'ampliamento dell'intera rete.

Più contrastato l'andamento della logistica terrestre. In settembre Adani ha movimentato su ferrovia 62.302 teu, con un incremento del 3% rispetto allo stesso mese del 2025. Nel complesso del semestre, tuttavia, i volumi ferroviari si sono fermati a 312.763 teu, in diminuzione del 13% su base annua. Una divergenza significativa per un gruppo che punta a integrare porti, terminal interni, ferrovie e magazzini in un'unica catena logistica.

Adani Ports opera attualmente 19 porti e terminal, dei quali 15 in India e quattro all'estero, fra Australia, Sri Lanka, Israele e Tanzania. L'espansione internazionale sta assumendo un peso crescente anche grazie al terminal di Colombo, mentre in India il gruppo continua a rafforzare Mundra e il nuovo hub di trasbordo di Vizhinjam, nel quale TiL, la divisione terminalistica di Msc, ha concordato un investimento per acquisire il 49%.

PUBBLICAZIONE: shipmag.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €16.56

REACH: 1969

CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media

VISITE MENSILI: 59858.35

AUTORE:

URL: www.shipmag.it



[> Versione Online](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 14:56

I risultati del semestre mostrano quindi come Adani stia superando il tradizionale modello di concessionario portuale per costruire una piattaforma integrata capace di intercettare la crescita del commercio indiano e, attraverso Colombo e Vizhinjam, una quota maggiore dei flussi internazionali di transhipment. La flessione del traffico ferroviario resta un elemento da monitorare, ma non modifica per ora una traiettoria complessiva caratterizzata da una crescita dei volumi nettamente superiore a quella di molti grandi operatori portuali mondiali.



Logistica 5.0 e DAC: il futuro del treno merci



In linea con i principi della Logistica 5.0, la digitalizzazione del trasporto ferroviario merci inizia ad ingranare la marcia e, dopo anni di sperimentazioni focalizzate sull'automazione dei processi e sulla modernizzazione dei carri, l'attenzione si sta concentrando sull'integrazione tra infrastrutture fisiche, dati e sistemi decisionali

Vista in questo modo, la ferrovia non è più soltanto un vettore di trasporto, ma una piattaforma intelligente capace di generare informazioni, comunicare con la supply chain e ottimizzare le operazioni lungo l'intero ciclo logistico

A guidare questa trasformazione è il , che attraverso il progetto FP5-TRANS4M-R punta a rendere il trasporto ferroviario merci la spina dorsale di una catena logistica europea sostenibile , resiliente e digitale. Il progetto, coordinato dalle ferrovie tedesche, Deutsche Bahn, e sostenuto da un investimento complessivo di oltre 95 milioni di euro , coinvolge più di settanta soggetti tra operatori ferroviari, industria, centri di ricerca e gestori di infrastrutture.

TRANS4M-R e il concetto di treno merci digitale

Il programma FP5-TRANS4M-R si sviluppa attorno a due direttrici complementari: Full Digital Freight Train Operation (FDFTO) e Seamless Freight Operation

La prima riguarda il treno completamente digitalizzato , mentre la seconda l'integrazione dei processi logistici e ferroviari lungo l'intera catena del trasporto

L'obiettivo generale è creare un ecosistema interoperabile in grado di aumentare capacità, produttività e rapidità di movimentazione delle merci a livello europeo.

Alla base di questa visione vi è l'idea che ogni carro ferroviario diventi un elemento connesso , capace di scambiare dati con il resto del convoglio e con i sistemi di gestione esterni. Un approccio che apre la strada al monitoraggio continuo degli asset, alla manutenzione predittiva e alla gestione intelligente delle operazioni ferroviarie

Il DAC, tecnologia chiave della trasformazione



La tecnologia abilitante di questa evoluzione è il DAC , acronimo di Digital Automatic Coupling . Per capire di che cosa si sta parlando occorre immaginare nel concreto il modo in cui sono agganciati tra loro i carri ferroviari : a differenza dell'accoppiamento a vite oggi ancora dominante in Europa, il DAC permette l'aggancio e lo sgancio automatico dei carri, eliminando la necessità di interventi manuali tra i rotabili.

Sino qui, si tratta di un'innovazione di sicuro valore, ma il vero 'plus' è che non si limita all'automazione meccanica: il sistema realizza infatti una connessione meccanica, pneumatica, elettrica ed elettronica lungo tutto il treno . Grazie a questa infrastruttura digitale, energia e dati possono circolare tra locomotiva e carri , rendendo possibili nuove funzionalità operative.

Ad esempio, le informazioni provenienti dai veicoli possono essere raccolte, elaborate e utilizzate per velocizzare la composizione dei convogli, automatizzare verifiche operative e supportare processi decisionali basati sui dati.

Il ruolo di FS e Mercitalia nel WP17

Tra i protagonisti europei del progetto figurano anche il Gruppo FS, FS Logistix e le società del Polo Mercitalia

In particolare, il Gruppo FS è responsabile del Work Package 17 , dedicato all' , il dimostratore nazionale sviluppato con il contributo di Mercitalia Intermodal, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal e Interporto Bologna.

Il WP17 rappresenta uno dei casi più avanzati di applicazione concreta delle tecnologie sviluppate da TRANS4M-R , e il suo compito è proprio validare in ambiente operativo reale l'integrazione tra DAC, funzioni digitali e procedure ferroviarie innovative.

Nel settembre 2026 Europe's Rail ha confermato che il dimostratore italiano è stato equipaggiato con locomotive e carri dotati di DAC e con le relative funzionalità digitali. Le attività di test riguardano interoperabilità, prestazioni operative e nuove procedure digitali, svolte sia in ambienti controllati sia lungo corridoi ferroviari merci italiani.

L'obiettivo finale è raccogliere evidenze concrete utili alla futura diffusione europea della tecnologia.

Bologna laboratorio della Logistica 5.0

Un passaggio importante dalla ricerca all'applicazione industriale è stato segnato con la

Le sperimentazioni non riguardano soltanto la circolazione del convoglio, ma coinvolgono composizione dei treni, attività di terminale, manovre e interazione con processi logistici reali.

Secondo le indicazioni del Gruppo FS, le tecnologie validate consentiranno processi più rapidi di composizione, inizializzazione, verifica e rilascio dei convogli dagli scali ferroviari, oltre a supportare operazioni di manovra parzialmente automatizzate e monitoraggio continuo dei veicoli. Questo abilita modelli di manutenzione basati sulle condizioni effettive di esercizio e non soltanto su intervalli temporali prestabiliti.



Verso il treno merci intelligente

La grande innovazione introdotta dal DAC e dai progetti di Europe's Rail non consiste nella sola automazione dell'accoppiamento. Il cambiamento è infatti più profondo, in quanto il treno merci evolve da insieme di vagoni collegati meccanicamente a sistema digitale distribuito, capace di comunicare, monitorarsi e integrarsi con le piattaforme della supply chain

In quest'ottica, il WP17 italiano rappresenta uno dei passaggi più significativi verso la Logistica 5.0 europea. Le sperimentazioni in corso mostrano come connettività, automazione e gestione dei dati possano trasformare il trasporto ferroviario in un'infrastruttura intelligente, più sicura, efficiente e pienamente integrata nelle future reti logistiche digitali.

Ti propongo una versione più tecnica del paragrafo dedicato al DAC, adatta a un pubblico di professionisti della Supply Chain, dell'intermodalità e del rail freight.

A proposito del DAC, piattaforma tecnologica del treno merci intelligente

Quella individuata con l'acronimo è la tecnologia chiave sulla quale si sta investendo per la trasformazione digitale del trasporto ferroviario merci, individuata, come detto, da Europe's Rail come elemento abilitante del paradigma Full Digital Freight Train Operation (FDFTO).

Contrariamente a quanto si potrebbe pensare, il DAC non rappresenta una semplice evoluzione del tradizionale organo di aggancio, ma costituisce una vera infrastruttura di sistema destinata a connettere fisicamente e digitalmente tutti i veicoli del convoglio

L'attuale accoppiamento a vite con respingenti, ancora prevalente, garantisce esclusivamente la connessione meccanica e pneumatica tra i carri e richiede operazioni manuali di aggancio, sgancio e verifica, mentre il DAC introduce invece una connessione integrata composta da quattro livelli funzionali: meccanico, pneumatico, elettrico e digitale. In un'unica operazione automatizzata vengono realizzati il collegamento strutturale dei veicoli, la continuità della condotta freno, la distribuzione dell'alimentazione elettrica e la creazione di una dorsale dati estesa all'intero treno.

Dal punto di vista architettuale, il DAC trasforma il convoglio in una rete comunicante nella quale locomotiva, carri e apparati di bordo possono condividere informazioni operative in tempo reale. Tale infrastruttura consente l'implementazione di funzioni avanzate quali la consist verification automatica del treno, il monitoraggio continuo dello stato dei veicoli, la diagnostica remota, la gestione automatizzata delle prove freno, la localizzazione degli asset e l'integrazione con i sistemi digitali di terminale e di traffic management.

Secondo gli obiettivi del progetto FP5-TRANS4M-R, la disponibilità di una rete energetica e dati lungo il convoglio permetterà inoltre l'adozione diffusa di sensori intelligenti, dispositivi IoT e applicazioni di condition-based maintenance, superando le tradizionali logiche manutentive basate su scadenze temporali

Il carro ferroviario diventa quindi una sorgente continua di dati utilizzabili per la sicurezza, l'efficienza operativa e l'ottimizzazione della capacità infrastrutturale. In questa prospettiva il DAC rappresenta il fondamento tecnologico sul quale costruire il futuro 'treno merci intelligente': un sistema cyber e

PUBBLICAZIONE: LogisticaneWS.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €3.09

REACH: 213

CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Business

VISITE MENSILI: 6487.61

AUTORE: Andrea Lombardo

URL: www.logisticaneWS.it



[> Versione Online](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 22:16

fisico connesso, interoperabile e integrato nella supply chain digitale europea , capace di supportare processi decisionali automatizzati e modelli operativi propri della Logistica 5.0.



Comoli Ferrari, nel 2028 i nuovi magazzini: “Il nostro futuro a Novara”



Occuperanno una parte dell'area logistica che sorgerà tra corso Vercelli, ferrovia e la strada del Gazzurlo Adesso che la delibera è stata approvata in Consiglio comunale può iniziare il conto alla rovescia per la trasformazione dell'area logistica compresa tra la dorsale di corso Vercelli, la strada del Gazzurlo e il negozio Shun Fa. Complessivamente si tratta di 600 mila quadrati, di questi ne verranno edificati 179 mila suddivisi in due macro edifici: in uno di questi, di 86 mila metri quadrati, Comoli Ferrari ne occuperà 37 mila metri. Il venti per cento.

Lo sviluppatore sta dialogando con altri soggetti interessati ad insediarsi ma al momento non ci sono certezze. L'avvento di Silicon Box, che costruirà a primavera il suo stabilimento europeo ad Agognate, potrebbe dare un'accelerata a nuovi investitori.

La sede confermata in via Mattei

Intanto Paolo Ferrari può guardare alle date del cantiere: «Manca ancora la Vas, la valutazione ambientale strategica, una questione tecnica. Contiamo di aprire il cantiere ad aprile per avere l'immobile consegnato un anno dopo, ad aprile 2028. Dovremo comunque entrare qualche mese prima per montare le macchine. La sede resterà qui in via Mattei con una piccola porzione di magazzino. Nel nuovo sito andrà tutta la parte della produzione che per noi significa tutto ciò che serve per la distribuzione del nostro materiale visto che la produzione vera e propria riguarda soltanto i cavi elettrici».

Oggi il polo di Comoli e Ferrari in via Mattei (traversa di corso Vercelli) è insufficiente, troppo stretto. «Siamo costretti - aggiunge Paolo Ferrari - ad affittare magazzini un po' dappertutto. Con un forte impatto sui costi».

E per quanto riguarda il tema sempre caldo del consumo di suolo dice: «L'area oggetto del nuovo intervento era stata comprata nel 2010, già con le caratteristiche artigianali-produttive finalizzate all'impiego che le daremo. Dal 2008 era edificabile. Ci sono però stati molti ostacoli e solo con



l'arrivo di uno sviluppatore si è sbloccato l'iter. Lo stesso ha posto dei vincoli, prevedendo verde a compensazione di quanto verrà costruito. Finalmente si potranno eliminare tutti i camion che oggi transitano da corso Vercelli. Al nostro ingresso attuale avremo una rotonda, con posti auto riservati a uffici e clienti. Gli oltre 200 addetti nel nuovo sito avranno là il parcheggio riservato».

Prima il magazzino

Il magazzino della Comoli Ferrari, fronte strada, sarà il primo a essere realizzato. «Alto 12 metri, con una sola torretta di 15. Mai parlato di altezze superiori» precisa l'ad che spera di non incappare in altri ritardi: «Altrimenti dovrei trovare un piano B, ovvero cercare uno stabile già pronto ma Novara non ne offre con i requisiti che ci soddisfano. Noi vogliamo mantenere visibilità e soprattutto restare a Novara, senza nasconderci. La nostra azienda qui pesa l'1% ma noi vogliamo restare nella nostra città». L'amministratore delegato prova a glissare sulle sirene che in questi anni sono arrivate anche da territori vicini. C'è addirittura chi gli ha proposto dieci anni esentasse per strappare la sua azienda a Novara: «Vero, ma non ci facciamo incantare».

In questi mesi è stata ventilata anche l'ipotesi dell'arrivo di un Data center nell'area tra corso Vercelli e la ferrovia. «Non ho notizie in merito - dice Paolo Ferrari - ma credo, vista l'importanza che i dati avranno sempre di più nella nostra società, che andrebbe fatto un ragionamento di utilità in prospettiva. E Novara non può esimersi da questi ragionamenti. Il futuro passa anche da qui.

Dal caporalato al calcestruzzo, tutti i rischi per la sostenibilità della linea Napoli-Bari



Il Gip definisce la situazione di “straordinaria gravità”

Una linea ferroviaria progettata per ridurre l'utilizzo dei mezzi privati, i tempi di percorrenze e l'inquinamento, può essere sostenibile solo se lo è anche il cantiere che la costruisce. L'inchiesta della Procura di Napoli sull'alta velocità Napoli-Bari, ancora in fase di indagine, mette insieme tre filoni che vanno oltre le tangenti : la qualità del calcestruzzo , lo smaltimento dei materiali pericolosi e le condizioni di lavoro . Contestazioni che chiamano in causa la sostenibilità sociale, ambientale e finanziaria di una delle principali infrastrutture ferroviarie del Mezzogiorno.

Napoli, Bari e la finta alta velocità

L'inchiesta, condotta dal nucleo di polizia economico finanziaria della Guardia di Finanza e coordinata dal pubblico ministero Henry John Woodcock, fa luce su una infrastruttura nata con i migliori auspici. La linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità (Av/Av) Bari-Napoli è stata celebrata a livello internazionale per i suoi parametri teorici di ecocompatibilità. Un corridoio fondamentale da 5,8 miliardi di euro (in parte finanziati con il Pnrr) per connettere il Mar Tirreno all'Adriatico. Nonostante Napoli e Bari siano rispettivamente la prima e la terza città più grande del Sud Italia, sono da sempre collegate malissimo: per percorrere i circa 260 km che separano i due capoluoghi ci vogliono tra le 3 ore e mezza e le 4 ore.

La nuova linea dovrebbe dimezzare i tempi di percorrenza, ma, ad oggi, il nuovo collegamento è più lento di quello già esistente.

L'apparente paradosso deriva dal fatto che l'attuale treno diretto, inaugurato nel luglio 2023, è costretto a viaggiare quasi interamente sulla vecchia rete storica a binario unico , affrontando deviazioni e precedenze che dilatano i tempi di viaggio fino a quattro ore, superando i tempi delle



vecchie combinazioni con cambio a Caserta. La situazione è parzialmente migliorata nel corso di quest'anno, grazie all'apertura di due tratte:

Tratta Canello – Frasso Telesino – Dugenta: attivata nel febbraio 2026, questa sezione a doppio binario si estende per circa 18 chilometri. Include opere ingegneristiche rilevanti come la galleria di Monte Aglio (lunga circa 4 km) e ha permesso l'eliminazione di ben 13 passaggi a livello, migliorando la sicurezza e la regolarità del transito;

Tratta Napoli – Canello: entrata in funzione nel luglio 2026 dopo una chiusura programmata della linea a giugno per gli ultimi interventi tecnologici. Questo segmento di 15,6 chilometri è fondamentale perché permette di connettere direttamente la nuova linea alla stazione ad Alta Velocità di Napoli Afragola.

Per arrivare a collegare le due città in meno di due ore bisognerà aspettare il progetto definitivo, i cui tempi di consegna sono slittati al biennio a causa di rallentamenti burocratici e per l'inchiesta sui cantieri.

C'è, poi, un equivoco lessicale: anche quando sarà terminata, non si tratterà di una linea ad alta velocità pura da 300 km/h come la Milano-Roma, bensì un'infrastruttura ad Alta Velocità e Alta Capacità progettata per una velocità massima di 200 km/h. La necessità di attraversare l'Appennino campano-lucano impone infatti un tracciato tortuoso ricco di gallerie, pensato per far coesistere treni passeggeri e convogli merci.

Calcestruzzo scadente, caporalato e smaltimento illecito: l'inchiesta della Procura di Napoli

L'indagine della Procura di Napoli ipotizza l'utilizzo di cemento depotenziato materiali pericolosi smaltiti in maniera illecita, e sfruttamento schiavistico della manodopera. Se confermate, le accuse violerebbero sia la sostenibilità ambientale-strutturale della infrastruttura, che quella sociale, dove si rischia l'ennesimo caso di caporalato nel Sud Italia. Per quanto riguarda lo smaltimento illecito, gli investigatori ipotizzano che alcuni materiali contenenti tracce di amianto siano stati trattati come rifiuti non pericolosi.

L'indagine è ancora in corso. Finora, la Guardia di finanza ha notificato 20 misure cautelari: 10 arresti domiciliari, sette obblighi di dimora e presentazione alla polizia giudiziaria, in due casi accompagnati dalla sospensione dal pubblico servizio, e tre sospensioni. In tutto, le persone indagate sono 49. Le tratte interessate sono Napoli-Canello, Apice-Hirpinia e Frasso Telesino-Telese-San Lorenzo-Vitulano: segmenti dell'asse ferroviario che dovrebbe ridurre i tempi di percorrenza tra Campania e Puglia e aumentare la passeggeri e merci nel Mezzogiorno.

Il filone principale delle indagini ipotizza l'esistenza di un sistema di tangenti per favorire certe aziende nei bandi, anche attraverso l'assegnazione diretta delle commesse.

Rfi risulta parte lesa, in quanto stazione appaltante: le presunte irregolarità riguardano soggetti operanti nei subappalti e non sono attribuite alla società Rete Ferroviaria Italiana. Il procuratore Nicola Gratteri, a margine del premio Giancarlo Siani, ha commentato: "I subappalti sono l'anello debole della catena, le mafie, i faccendieri, gli ingordi sono lì dove si gestisce denaro e potere".

Calcestruzzo di qualità inferiore, cosa comporta?



Secondo gli inquirenti, in una tratta dell'opera sarebbe stato impiegato calcestruzzo di qualità inferiore a quella prevista dalle norme, in particolare per pareti e solai. Una situazione che il Gip ha definito di "straordinaria gravità" nell'ambito del provvedimento cautelare. L'impiego di questo materiale potrebbe ridurre la resistenza e la durata nel tempo dell'infrastruttura.

Secondo quanto emerso dall'ordinanza cautelare, le resistenze sarebbero state rilevate attraverso carotaggi inferiori a quelli previsti. Tra le possibili spiegazioni al vaglio figurano aggiunta d'acqua, dosaggio non corretto degli additivi e anomalie nella preparazione o nel trasporto del calcestruzzo. Si tratta di ipotesi riportate nel quadro delle indagini, che non equivalgono a una ricostruzione tecnica definitiva delle cause.

Secondo gli inquirenti, il presunto impiego di calcestruzzo non conforme alle norme presenta un profilo di particolare gravità anche per la sicurezza; per determinare l'impatto sulle opere servono verifiche tecniche indipendenti e gli eventuali controlli del committente.

Il filone sul caporalato

Un altro filone dell'inchiesta fa luce sull'ipotesi di caporalato e lo sfruttamento dei lavoratori nella realizzazione del progetto. Secondo l'accusa alcuni lavoratori stranieri sarebbero stati costretti a turni prolungati e senza le adeguate ore di riposo, con retribuzioni inferiori ai minimi contrattuali e in pessime condizioni igieniche, abitative e di sicurezza. Nel cantiere di Grottaminarda, in provincia di Avellino, sono stati individuati 34 lavoratori egiziani in condizioni particolarmente gravose, impiegati con turni di lavoro anche di 20 ore

Dalle indagini è emersa una intercettazione in cui un imprenditore diceva di essere in cerca di baracche o ruderi abbandonati in campagna: "ci devo mettere dentro una decina di talebani", avrebbe detto parlando dei lavoratori stranieri).

Secondo la Procura di Napoli ci sarebbero irregolarità anche nei permessi di soggiorno e nei documenti che attestano l'assolvimento degli obblighi di formazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro

Come successo nel caso dei braccianti pachistani bruciati vivi ad Amendolara, emerge la presenza di stranieri nel ruolo di caporali. In particolare, l'inchiesta sulla Napoli-Bari coinvolge Ali Salah Ali Abdelati, un uomo egiziano che avrebbe fatto da intermediario tra alcune aziende campane e la catena dello sfruttamento del lavoro, agendo anche nella compravendita di permessi di soggiorno. Secondo quanto riferito da due indagati intercettati, per ricoprire questo ruolo avrebbe ottenuto fino a mezzo milione di euro.



RFI, cresce il numero delle stazioni accessibili in tutta Italia



Prosegue il percorso di Rete Ferroviaria Italiana per rendere le stazioni sempre più accessibili e inclusive.

Gli interventi realizzati negli ultimi anni stanno ampliando progressivamente il numero degli impianti nei quali le persone con disabilità o a ridotta mobilità possono muoversi con maggiore autonomia.

Il programma interessa le principali stazioni della rete e comprende interventi infrastrutturali, nuove dotazioni e servizi dedicati, con l'obiettivo di rendere più semplice l'esperienza di viaggio.

678 stazioni accessibili

Sono le stazioni di Rete Ferroviaria Italiana rese accessibili grazie agli interventi realizzati nel 2025. Si tratta di circa il 32% delle stazioni complessive della rete, ma negli impianti interessati transita l'81% dei viaggiatori.

Delle 678 stazioni, 457 sono accessibili in autonomia, senza la necessità di assistenza dedicata. Il risultato si inserisce nel percorso avviato da RFI per migliorare progressivamente l'accessibilità delle stazioni e rendere il viaggio ferroviario più inclusivo.

LEGGI ANCHE: Ferrovie: Lanciano bici e divani sui binari per divertirsi, minorenni denunciati

Oltre 380 stazioni con il servizio di assistenza

Il servizio di assistenza alle persone con disabilità e a ridotta mobilità è attualmente disponibile in oltre 380 stazioni ed è gestito attraverso le 16 Sale Blu distribuite sul territorio nazionale.

Nel corso degli anni è inoltre aumentata la richiesta di assistenza. Le richieste sono passate dalle circa 160mila registrate nel 2011 a oltre 480mila nel 2025.

Il sostegno al FIABADAY 2026



In questo percorso si inserisce anche il sostegno di RFI al FIABADAY 2026 , la giornata nazionale dedicata all'abbattimento delle barriere architettoniche promossa da FIABA ETS.

L'iniziativa rappresenta un'occasione per sottolineare l'importanza di un sistema di mobilità capace di rispondere alle esigenze di tutte le persone e di favorire una maggiore autonomia negli spostamenti.

Non vuoi perderti le prossime notizie?

Ricevi direttamente le nuove notizie di Ferrovie.Info.

Telegram

WhatsApp

Il piano sulle principali 600 stazioni

RFI ha inoltre avviato un piano di riqualificazione delle principali 600 stazioni del Paese, che comprende interventi sugli edifici e sulle infrastrutture finalizzati anche al miglioramento dell'accessibilità.

Tra le opere previste figurano l'installazione di ascensori, la realizzazione di rampe e percorsi privi di gradini, l'innalzamento dei marciapiedi a 55 centimetri per facilitare l'accesso ai treni e l'installazione di sistemi di orientamento con percorsi tattili.

Nuovi carrelli elevatori per l'assistenza

Prosegue anche il potenziamento delle dotazioni tecniche utilizzate per facilitare le operazioni di salita e discesa dai treni. Entro la fine del 2026 sarà completata la fornitura, avviata nel 2023, di oltre 100 nuovi carrelli elevatori.

L'investimento complessivo per queste dotazioni ammonta a 10 milioni di euro.

Gli interventi finanziati dal PNRR

Nel 2026 è stato inoltre concluso un importante intervento finanziato attraverso i fondi del PNRR, che ha migliorato l'accessibilità per le persone a ridotta mobilità in 41 stazioni.

L'intervento si inserisce nel più ampio programma di RFI per il progressivo adeguamento delle stazioni e il miglioramento delle condizioni di accessibilità della rete.

Verso una rete sempre più inclusiva

Gli interventi sulle infrastrutture, il potenziamento dei servizi di assistenza e l'introduzione di nuove dotazioni concorrono quindi al miglioramento dell'esperienza di viaggio delle persone con disabilità e a ridotta mobilità.

RFI prosegue così il percorso di adeguamento della rete con l'obiettivo di rendere gli spostamenti ferroviari sempre più semplici, autonomi e accessibili.



Intervista/ Consalvo: «Trieste, entro il 2030 la nuova stazione ferroviaria di Servola e il Molo VIII»



Trieste guarda ai prossimi cinque anni con l'obiettivo di rafforzare capacità e traffici, consolidando il proprio ruolo nel mercato europeo. Per fare questo saranno centrali le due opere che a breve saranno messe a gara: la nuova stazione ferroviaria di Servola e il futuro Molo VIII.

A fare il punto sulla visione futura dello scalo è Marco Consalvo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, intervistato da Corriere marittimo a margine dell'Adria Shipping Summit, svoltosi a Trieste il 1° e 2 ottobre. Dal Molo VIII alla stazione ferroviaria di Servola, il recupero delle ex aree industriali, fino allo sviluppo del retroporto e dei binari ferroviari. Consalvo illustra le principali direttrici di sviluppo dello scalo e le opere destinate a sostenerne la capacità nei prossimi anni.

Presidente Consalvo, il tema della ferrovia per Trieste è centrale, quali sono i progetti in corso?

«La ferrovia per Trieste è una caratterizzazione storica, oggi gestiamo 12.000 treni l'anno, circa 200 a settimana. Abbiamo già raggiunto i target della Commissione Europea che prevedono un utilizzo al 50% del trasferimento delle merci via treno. I container viaggiano da Trieste ai mercati di destinazione via treno per il 51%, il dato è molto alto per i semitrailer. Lo scalo è molto forte nello Shorts Sea Shipping, quindi le Autostrade del mare, i ro-rò, verso la Turchia e l'Egitto, il 38% dei semitrailer vengono trasferiti via treno, non vuol dire che non dobbiamo ulteriormente sviluppare la parte ferroviaria. Stiamo per assegnare una gara che prevede un investimento per l'ampliamento ferroviario di binari per un valore di 200 milioni, questa gara verrà assegnata nelle prossime settimane. Contiamo entro il 2030 di realizzare quest'opera che ci consentirà di fare un ulteriore sviluppo della capacità ferroviaria. La programmazione, che comprende anche gli investimenti e le relative coperture finanziarie, prevede che il porto di Trieste passi, entro cinque anni, dall'attuale



stazione ferroviaria di Campo Marzio a tre stazioni ferroviarie. La capacità ferroviaria passerà da 12.000 treni l'anno a 25.000, questo mira ad incrementare ulteriormente il trasferimento terrestre via ferro».

Quali sono i dati statistici dei primi 8 mesi del 2026 per Trieste?

«Il dato è positivo, questo la dice lunga nell'attuale scenario geopolitico, la proiezione per Trieste è positiva. Nei primi 8 mesi siamo al +3% come traffico complessivo. Il settore dove Trieste sta crescendo molto è la parte ro-ro che ha registrato un +4%. Sui container lo scalo sta tenendo bene, nel comparto l'anno scorso abbiamo avuto una seria difficoltà dalla separazione di Maersk e MSC. Stiamo registrando negli ultimi mesi una significativa crescita anche se quest'anno rimarranno bene o male i dati dell'anno scorso.

Complessivamente il sistema sta crescendo quindi ha una tenuta in relazione alle crisi e alle difficoltà anche economiche: il costo dei trasporti, i noli che aumentano, però Trieste sta dimostrando una resilienza. E sono convinto che nei prossimi quattro anni continuerà questa crescita e ci sarà un salto ulteriore quando verranno realizzate le due opere principali» – la stazione ferroviaria di Servola e il Molo VIII – «che oggi stiamo per cantierizzare, il cui valore è tra i 600 e i 700 milioni.

Durante le conferenze è emersa l'importanza dei choke point per il porto di Trieste. Bab el-Mandeb, ad esempio, rappresenta una porta di accesso al Mediterraneo per le merci, e per Trieste assume particolare rilievo anche in rapporto ai mercati europei?

«Suez e tutto il Canale fino a Bab el-Mandeb è essenziale per il Mediterraneo, sia per l'Adriatico che per il Tirreno. Diversamente perderebbe tantissimo traffico, l'intero Mediterraneo, quasi sicuramente, a vantaggio dei porti del Nord Europa. Questo stretto rimane la connessione principale al Mediterraneo, su cui noi possiamo fare una partita con i porti dell'Alto Adriatico, è importante per il trasferimento poi di queste merci che arrivano a Trieste attraverso il Canale di Suez, dirette al centro Europa, Europa orientale e Balcani, questi sono i nostri mercati e di tutti i porti dell'Alto Adriatico di riferimento e di destinazione».

Quali sono i progetti per lo sviluppo futuro del porto di Trieste?

«Il progetto del Comune per la riqualificazione del Porto Vecchio è un tema fondamentale per la città, non è ancora partito, però c'è stata la sdemanializzazione dei beni del porto, del demanio marittimo e quindi il porto comincia ad avere una geometria che si sposta dalla città verso Muggia. L'area nel passato era caratterizzata da attività industriali: c'erano due raffinerie, c'è un'attività siderurgica che è stata in parte dismessa e che è stata riqualificata. Aree industriali che verranno riqualificate, bonificate e utilizzate per il porto, qui verranno sviluppate delle infrastrutture portuali. Questo è un dato estremamente importante per recuperare delle aree che ambientalmente sono aree contaminate perché ci sono serbatoi di benzina e ci sono state attività di raffinazione».

In che modo le nuove opere consentiranno al porto di sviluppare maggiore capacità e incrementare anche i volumi di traffico?

«Oltre a queste due opere sarà inoltre tutta la connessione con la parte retroportuale, non sono solo gli interporti, ma anche alcune aree a Muggia che abbiamo comprato. Quindi il sistema complessivo delle banchine e dei terminal e i collegamenti nel retro porto, con gli interporti, ci consentirà nell'arco



di 5 anni di sviluppare maggiore capacità, quindi di incrementare anche i volumi di traffico. Dico 5 anni, perché sono progetti integrati adesso sono in gara, gli assegneremo entro la fine dell'anno, quindi bisogna ancora fare la progettazione esecutiva e quindi poi i lavori, riusciremo a realizzarli entro il 2030».

«E' fondamentale lo sviluppo delle aree, riqualificandole per riutilizzarle ai fini portuali. Questo è l'obiettivo». – conclude il presidente del porto – «Solo così si può aumentare la capacità degli attuali terminal».



A Bologna il primo treno demo italiano con tecnologia DAC



FS Logistix e Interporto Bologna hanno presentato il primo convoglio sperimentale italiano equipaggiato con il Digital Automatic Coupling. La tecnologia automatizza l'aggancio dei carri e crea una rete per energia e dati lungo il treno. La sperimentazione punta a rendere il trasporto ferroviario merci più sicuro, digitale ed efficiente. Parte da Bologna la sperimentazione italiana delle tecnologie europee destinate a cambiare il modo di comporre e gestire i treni merci.

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

Il convoglio è stato protagonista di una dimostrazione delle funzionalità sviluppate nell'ambito dei programmi europei di ricerca e innovazione ferroviaria. Al centro della sperimentazione c'è il

Digital Automatic Coupling, sistema che permette di automatizzare le operazioni di aggancio e sgancio dei carri e, contemporaneamente, di realizzare lungo il convoglio una rete per l'alimentazione elettrica e lo scambio di dati.

Dall'aggancio automatico alla digitalizzazione del treno il DAC rappresenta uno degli elementi tecnologici considerati strategici per l'evoluzione del trasporto ferroviario merci europeo. L'automazione delle operazioni di accoppiamento consente infatti di superare alcune delle attività manuali oggi necessarie nella composizione dei convogli e crea le condizioni per introdurre nuove funzioni digitali.

La disponibilità di energia elettrica e di una rete dati lungo il treno permette, inoltre, di sviluppare sistemi per la gestione, il monitoraggio e la preparazione del convoglio, con possibili ricadute sulla sicurezza e sull'efficienza delle operazioni ferroviarie.



La dimostrazione di Bologna rappresenta quindi un passaggio dalla fase di sviluppo tecnologico alla verifica delle soluzioni in un contesto operativo, con l'obiettivo di valutarne concretamente funzionalità e integrazione nel sistema ferroviario merci.

2-10-2026 Bologna Interporto – Open Hub – La logistica 5.0 per le imprese dell'Emilia Romagna

October 2, 2026 Bologna Interporto – Open Hub – Logistics 5.0 for businesses in Emilia-Romagna

«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».

Secondo De Filippis, la scelta di Bologna non è casuale: il nodo interportuale rappresenta infatti un punto di collegamento tra innovazione, infrastrutture e servizi ferroviari e intermodali destinati alle filiere produttive.

Bologna hub per l'intermodalità Il progetto rafforza anche il ruolo di Interporto Bologna nel processo di sviluppo dell'intermodalità italiana ed europea.

«Accogliere a Interporto Bologna il primo treno demo DAC italiano significa essere protagonisti di una trasformazione che guarda al futuro del trasporto ferroviario merci», ha sottolineato

Stefano Caliandro, presidente di Interporto Bologna. «Innovazione, digitalizzazione e intermodalità sono leve essenziali per rendere la logistica più efficiente, sicura e competitiva».

L'introduzione del DAC, secondo Caliandro, può creare nuove opportunità per l'automazione delle operazioni e per la gestione della sicurezza e dei flussi logistici, contribuendo a rafforzare il ruolo di Bologna come nodo strategico per i collegamenti nazionali ed europei.

Il contributo dei programmi europei Il treno presentato a Bologna raccoglie 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 delle attività, il Gruppo FS è responsabile del

Work Package 17, dedicato all'Italian Demo Train.

Al progetto partecipano Mercitalia Intermodal, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal e Interporto Bologna, impegnate nelle attività di preparazione, integrazione e validazione delle tecnologie.

L'obiettivo è verificare sul campo l'integrazione delle diverse soluzioni e comprendere come possano essere applicate al futuro esercizio ferroviario merci.



Logistica e competitività delle imprese La presentazione del treno DAC è stata inserita nella seconda tappa di

Open Hub, iniziativa dedicata al rapporto tra infrastrutture logistiche, innovazione e competitività delle imprese. Dopo l'appuntamento di Torino Orbassano, Bologna ha ospitato il confronto tra istituzioni e operatori del settore sul futuro della logistica in Emilia-Romagna.

Al centro del dibattito sono state le connessioni tra porti, interporti, terminal e rete ferroviaria, considerate fondamentali per sostenere le filiere produttive regionali e favorire l'arrivo di nuovi flussi di traffico.

Durante l'incontro è stato inoltre rilanciato il collegamento ferroviario merci

Rail4Truck tra Bologna e Marcianise, pensato come soluzione intermodale per rispondere anche all'attuale aumento dei costi del carburante.

Un sistema logistico sempre più integrato La giornata ha riunito rappresentanti di operatori ferroviari, industria, istituzioni e infrastrutture logistiche. Il panel sull'innovazione ha coinvolto esponenti di

Mercitalia Intermodal, Europe's Rail Joint Undertaking, Alstom, MIT e ANSFISA, mentre il confronto dedicato alle 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.

La dimostrazione del treno DAC segna così una tappa concreta nel percorso di digitalizzazione del trasporto ferroviario merci. Per la logistica italiana, la sfida sarà ora trasformare le tecnologie sviluppate nei programmi europei in soluzioni realmente integrabili nell'esercizio quotidiano, rafforzando l'intermodalità e la capacità della ferrovia di sostenere le esigenze delle imprese e delle principali filiere produttive.



FS Logistix e Interporto Bologna, il primo treno demo DAC italiano entra in pista



A Bologna la sperimentazione del Digital Automatic Coupling, tecnologia destinata ad automatizzare l'accoppiamento dei carri e a creare una rete di energia e dati lungo il convoglio. Il progetto punta a rendere il cargo ferroviario più efficiente, sicuro e digitale. Automatizzare le operazioni di composizione dei treni, ridurre i tempi di manovra e portare energia e dati direttamente lungo il convoglio. È questa la prospettiva aperta dal Digital Automatic Coupling (DAC), tecnologia europea che muove a Bologna uno dei primi passi concreti verso l'applicazione al trasporto ferroviario merci italiano. FS Logistix e Interporto Bologna hanno presentato il primo treno demo nazionale, portando sul campo soluzioni sviluppate nell'ambito dei programmi europei di ricerca e innovazione ferroviaria.

Il DAC consente di effettuare automaticamente l'accoppiamento e il disaccoppiamento dei carri e, contemporaneamente, di creare una rete per l'alimentazione elettrica e lo scambio di dati lungo il convoglio. Un'evoluzione tecnologica che può incidere direttamente sull'organizzazione del trasporto merci, aprendo la strada a una gestione più automatizzata delle operazioni ferroviarie e a nuove funzioni digitali per la preparazione e il controllo dei treni.

Il valore della sperimentazione, dunque, non sta soltanto nella tecnologia di accoppiamento, ma nella possibilità di costruire attorno al convoglio una vera infrastruttura digitale. È su questo terreno che la dimostrazione di Bologna assume rilievo industriale, verificando in un contesto operativo soluzioni finora sviluppate nell'ambito della ricerca europea.

“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”.

La sperimentazione si inserisce nei programmi europei dedicati all'evoluzione del sistema ferroviario. FS Logistix e Interporto Bologna partecipano ai progetti FP5-TRANS4M-R di Europe's Rail Joint Undertaking. Nell'ambito delle attività, il Gruppo FS è responsabile del Work Package 17, dedicato all'Italian Demo Train, mentre Mercitalia Intermodal, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal e Interporto Bologna SpA sono coinvolte nelle attività di preparazione, integrazione e validazione delle tecnologie.

“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.

La scelta di Bologna non è casuale. L'interporto rappresenta uno dei nodi attraverso cui passa la capacità dell'Emilia-Romagna di collegare produzione, rete ferroviaria e mercati. Ed è proprio l'integrazione fra infrastrutture e servizi a costituire uno degli elementi centrali della strategia emersa durante la seconda tappa di 'Open Hub – La logistica 5.0 per le imprese dell'Emilia-Romagna', dopo l'appuntamento di Torino Orbassano.

Il confronto ha messo al centro le relazioni tra porti, interporti, terminal e ferrovia, con l'obiettivo di aumentare la capacità del sistema regionale di intercettare nuovi flussi e offrire alle imprese collegamenti sempre più competitivi sui mercati internazionali. In questo quadro si colloca anche il rilancio del collegamento ferroviario merci Rail4Truck tra Bologna e Marziano, pensato come alternativa al trasporto stradale in una fase caratterizzata dal forte aumento dei costi del carburante.

La giornata ha riunito operatori ferroviari, industria, istituzioni e gestori infrastrutturali. Al confronto sull'innovazione hanno partecipato rappresentanti di Mercitalia Intermodal, Europe's Rail Joint Undertaking, Alstom, MIT e ANSFISA; il panel sulle infrastrutture ha invece coinvolto Interporto Bologna, Dinazzano Po, AdSP Ravenna, Terminal Rubiera e CePim Interporto Parma. Le conclusioni sono state affidate a Sabrina De Filippis e all'assessore della Regione Emilia-Romagna Irene Priolo.



Così il Pnrr ha spinto le imprese elettroniche



Il sistema ha beneficiato del 22% dei progetti

e del 63% del valore dei finanziamenti

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.

La spinta alla crescita. 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.

Lo sguardo al futuro 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 economica 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 pro cedere 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.

Il ruolo del capitale privato 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.

Trasporti: Sapia (CISL), necessaria mobilità integrata, sicura e centrata sulle persone

(FERPRESS) – Roma, 5 OTT – “La mobilità non può essere considerata semplicemente una questione di numero di corse di treni o di spazi infrastrutturali. È un diritto delle persone e condizione essenziale per studiare, lavorare, curarsi, vivere il proprio territorio e costruire sviluppo. Per questo guardiamo con attenzione alle novità che stanno interessando il sistema dei trasporti del territorio cosentino”.

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 >>

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA



> 6 ottobre 2026 alle ore 0:00

D'Amico rinnova la flotta, nuova nave per 12,5 mln

D'Amico International Shipping, società di trasporto marittimo attiva nel mercato delle navi cisterna per prodotti petroliferi, attraverso la controllata operativa d'Amico Tankers ha esercitato l'opzione di acquisto prevista dal contratto di noleggio a scafo nudo per la Mt High Fidelity. Si tratta di una nave cisterna medium-range da 50 mila tonnellate di portata lorda, costruita nell'agosto 2014 da Hyundai Vina-shin Shipyard per un corrispettivo di 14 milioni di dollari (12,5 mln euro). È previsto che d'Amico Tankers acquisisca la piena proprietà della nave verso metà gennaio 2027. Attualmente la flotta di d'Amico comprende 28 navi cisterna a doppio scafo in mare, con un'età media intorno a dieci anni, e altre dieci navi ordinate presso cantieri, con le consegne previste l'anno prossimo e nel 2029. «Dopo l'esercizio della nostra opzione di acquisto sulla Mt High Discovery all'inizio di agosto», ha commentato l'a.d. Carlos di Mottola, «sono lieto di annunciare l'esercizio dell'opzione di acquisto sulla nostra ultima nave ancora a noleggio a scafo nudo, la Mt High Fidelity. Con la consegna di questa nave, prevista verso la metà di gennaio 2027, la flotta di d'Amico sarà composta interamente da navi cisterna moderne e di proprietà, per trasporto di prodotti petroliferi, tutte costruite presso cantieri navali di primario livello».

— © Riproduzione riservata — ■



> 6 ottobre 2026 alle ore 0:00

*La polemica***«Io in viaggio per volontariato, troppi disagi nei trasporti»**

Sono volontario in una associazione italiana che si occupa della logistica e del trasporto di prodotti emoderivati (midollo osseo, cellule staminali, linfociti) da un ospedale in cui vi è un donatore, a un altro dove vi è un paziente in attesa di trapianto. Per questo viaggio in tutto il mondo. Mercoledì 30 settembre rientro dalla Polonia via Amsterdam e atterro a Venezia alle 11. All'uscita dell'aeroporto un taxi ma non ne trovo neanche uno disponibile! Eppure è un normalissimo giorno lavorativo. Mi domando se alcuni dei nostri amministratori siano qualche volta atterrati a Madrid o a Barcellona o a Parigi ... Vi lascio immaginare le espressioni incredule dei tanti turisti stranieri. Inoltre in aeroporto ci sono cartelli che avvisano «di avvalersi solo di taxi ufficiali» e di evitare «abusivi» Ma le sorprese non erano finite. Prendo il treno Frecciarossa da Venezia Mestre a Milano con

destinazione Verona Porta Nuova. Alle 14.37 con già 7 minuti di ritardo rispetto all'orario previsto, il treno si ferma nella stazione di Porta Vescovo. Anche in questo caso ci sono decine di passeggeri (molti stranieri provenienti da Venezia) disorientati: non ci sono comunicazioni mediante altoparlante né tantomeno personale (già passato a controllare i biglietti) a cui chiedere spiegazioni. Dei passeggeri tentano di aprire le porte. Accade però che alcuni minuti dopo ricevo un messaggio (ho la Carta Freccia) in cui mi si comunica che il treno resterà fermo «per 30 minuti a causa di problemi tecnici». Ho così informato i compagni di viaggio più vicini, e ho atteso che il treno riprendesse il viaggio come indicato nel messaggio. Ma è così difficile mettersi nei panni degli utenti, soprattutto se stranieri?

Nicola Raffaele Bianco, Pescantina (Verona)

Il nostro lettore racconta due episodi spiacevoli avvenuti in Italia: allo scalo di Venezia non ha trovato un taxi, e in treno il ritardo non era annunciato



> 6 ottobre 2026 alle ore 0:00

A Cornigliano non solo acciaio «Adesso la sfida è rigenerarsi»

PAOLO LAMBRUSCHI

inviato a Genova

Dal ponte di Cornigliano sul Polcevera lo sguardo sulla zona simbolo della Genova di ieri e di domani è impressionante. Dal ponte San Giorgio, disegnato e regalato alla città da Renzo Piano nel 2020 in sostituzione del ponte Morandi crollato, agli ex stabilimenti che hanno segnato la vita industriale cittadina e oggi si sono trasformati in grandi magazzini e *hub* della logistica. In mezzo, tra palazzi spesso fatiscanti, convivono aziende ad alto tasso di innovazione nate dall'Istituto tecnologico industriale agli Erzelli e quelle della sicurezza con Leonardo. Sullo sfondo, il mare sacrificato per quasi un secolo alla produzione di acciaio.

Genova è passato e futuro in questa zona un tempo affetta anche da liquami e miasmi. E i suoi fiori cantati da De Andrè nascono anche qui. Si parte sempre dalla storia per intercettare le traiettorie verso il futuro. Quella di Cornigliano la racconta un prete da sempre in periferia, don Olinto Ballarini, missionario per 16 anni in Africa, *fidei donum* della diocesi ambrosiana, parroco e vicario territoriale di Cornigliano e Sestri Ponente.

«Da una parte c'è ancora il polo industriale legato all'acciaio - spiega - dall'altra quelli in espansione della logistica dei grandi magazzini e del porto e del commercio. Questo ha attratto manodopera da diversi continenti, quella che porta avanti Genova in silenzio e con paghe spesso basse e orari massacranti. Oltre alla comunità sudamericana, la più numerosa e che lavora tradizionalmente nella logistica e nell'assistenza domestica, ci sono gli operai albanesi e romeni, poi i nordafricani e dall'inizio del decennio i Bangladesi che lavorano in Fincantieri e indotto».

Oggi l'economia genovese cresce più del pil e con un tasso di occupazione al 70% supera la media delle principali città italiane. Cornigliano attrae questo mix di nazionalità con il lavoro, gli affitti e i prezzi delle case inferiori alla media cittadina e loro contribuiscono a mitigare il forte invecchiamento demografico con un'età media di 33-34 anni contro i 49 degli italiani. Ovviamente ci sono le difficoltà dell'integrazione, con parrocchie e associazionismo in prima fila

«Il problema sicurezza - prosegue il vicario mentre giriamo il quartiere - è legato alla microcriminalità e allo spaccio ad esempio nei parchi, ma c'è una risposta delle forze dell'ordine e la presenza solidale della rete di associazioni».

Determinante il nodo delle grandi infrastrutture. Giorgio Mosci, ex presidente Ucid e con un passato lavorativo in altre città italiane ha uno sguardo profondo. «La *blue economy* resta trainante, il porto di Genova è il maggiore del Mediterraneo e i settori legati al trasporto marittimo, alla logistica, alle riparazioni navali ne sono il perno. L'indotto è importante anche a livello di servizi. Il problema restano i collegamenti. Del Terzo valico ne parliamo da quando ero bambino e la Gronda è necessaria, perché andare verso la Francia oggi è una impresa quasi impossibile».

La nuova diga foranea, l'opera marittima più imponente d'Europa agevolerà l'arrivo di grandi navi porta container. Sarà decisiva dunque l'apertura del terzo valico nel 2027 per collegare Genova a Tortona e quindi alla Pianura padana.

La zona di Marina, oltre il vecchio deposito di autobus dell'Amt, che conserva le geometrie dello stadio di calcio su cui è sorta, nonostante la chiusura dell'area a caldo nel 2002 resta una delle zone a maggiore fragilità ambientale e sanitaria di Genova. La transizione ecologica dalla servitù industriale pesante ai progetti di rigenerazione urbana si tocca con mano. Sulla sopraelevata viaggia il traffico incessante di mezzi pesanti che trasportano i container dal porto. L'impatto sanitario sulla popolazione è da anni oggetto di studi. Cornigliano registra costantemente l'indice di mortalità più alto di Genova. Chi risiede nel Ponente industriale ha un'aspettativa di vita inferiore per la pressione ambientale di acciaierie, porto e nodi autostradali con patologie dell'apparato respiratorio e malattie cardiovascolari. Non mancano le puzze storiche. Il vecchio depuratore raccoglieva i liquami di tutta l'alta e la bassa Valpolcevera mentre in caso di forti piogge o guasti tecnici (come il blocco del 2017), l'impianto riversava quelli non trattati direttamente nel torrente Polcevera e nel mare



> 6 ottobre 2026 alle ore 0:00

del Ponente. Il nuovo depuratore ha migliorato la situazione eliminando i miasmi e restituendo al mare acqua pulita e recuperandola per usi irrigui. Cornigliano è anche punto di partenza nazionale per la svolta urbanistica anti riscaldamento. Genova è la prima città in Italia ad aver inserito il "depaving" (la depavimentazione) direttamente nel Piano Urbanistico Comunale e attraverso un finanziamento regionale supportato dalla Società per Cornigliano, è in atto la decementificazione del piazzale antistante Villa Bombrini e nella zona dei vecchi gasometri per creare parchi urbani e mitigare gli effetti delle bombe d'acqua.

La chiesa di Genova da oltre 80 anni segue con una presenza discreta le grandi trasformazioni e il mondo del lavoro. Come le due vertenze genovesi al centro dell'attenzione nazionale – quella della Ericsson, che vuole licenziare 131 persone per delocalizzare la produzione nonostante i fondi pubblici ricevuti, e l'ex Ilva per la produzione di acciaio a freddo considerata cruciale da Confindustria e sindacati. Sono i cappellani del lavoro a seguire da vicino queste realtà. «Sono una figura originale – spiega il coordinatore don Gianpiero Carzino – voluta durante la guerra dal cardinal Boetto e lanciati dal cardinal Siri nel dopoguerra. Offriamo assistenza pastorale e attenzione anche umana. Quando c'è un problema o personale o aziendale si cerca di dare una ma-

no». Nella sede al porto antico c'è il leggendario tavolo dove nel 2011 si è riusciti a siglare l'accordo di programma per salvare il cantiere di Sestri Ponente e anche grazie a loro si salvò nel 2005 l'Ilva a Cornigliano.

«La nostra – conclude monsignor Luigi Molinari, 96 anni, storico e lucido direttore – è una collaborazione discreta ma operativa con arcivescovi, manager e sindacati sempre senza invasioni di campo. Una presenza di rispetto alla persona e di servizio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Molinari, storico responsabile dei cappellani del lavoro



> 6 ottobre 2026 alle ore 0:00

Appuntamenti Netcomm Award 2026, l'e-commerce italiano cerca le sue nuove eccellenze

La XV edizione del premio Netcomm porterà il 15 ottobre alla Cariplo Factory di Milano dodici categorie, un vincitore assoluto e una menzione speciale, valorizzando i progetti B2B e B2C più innovativi del commercio digitale italiano

L'e-commerce non è più soltanto una vetrina digitale: è tecnologia, relazione, logistica, marketing, sostenibilità e capacità di costruire esperienze sempre più personalizzate. Sarà proprio la qualità dei progetti a finire sotto i riflettori della XV edizione del Netcomm Award, il riconoscimento promosso da Netcomm, il Consorzio del Commercio Digitale Italiano, dedicato alle realtà B2B e B2C più innovative del Paese. La premiazione è in programma il 15 ottobre 2026 alla Cariplo Factory di Milano, dove saranno proclamati i vincitori delle dodici categorie in gara e il vincitore assoluto dell'anno. Come da tradizione, la giuria assegnerà anche una menzione speciale a un progetto ritenuto particolarmente meritevole.

DODICI CATEGORIE, UN MERCATO

Il Netcomm Award identifica e valorizza i migliori siti e-commerce italiani sulla base di inno-

vazione del modello di business, innovazione tecnologica, creatività, usabilità e trasparenza delle procedure adottate. Le dodici categorie dell'edizione 2026 compongono una mappa delle principali dimensioni del commercio digitale: AI & Innovazione, B2B, Cross-border & Export, Customer Care & CRM, Digital Marketing, Campagne di Comunicazione, Social Commerce, Logistica & Packaging, Omnichannel, Sostenibilità, Start-up e User Experience. Un perimetro ampio, capace di mettere in relazione competenze e priorità diverse: dall'intelligenza artificiale alla logistica, dalla sostenibilità all'esperienza utente, passando per la relazione con il cliente e la capacità di costruire strategie omnicanale. "Premiare le aziende più innovative del panorama nazionale significa riconoscere il valore del nostro tessuto imprenditoriale e incentivare la crescita di un settore ormai im-

prescindibile per lo sviluppo dell'economia del Paese - afferma Roberto Liscia, presidente di Netcomm -. Con l'Award celebriamo le realtà italiane d'eccezione che si distinguono per la capacità di intercettare le nuove esigenze dei consumatori e di offrire un'esperienza d'acquisto unica, integrata e personalizzata, anche grazie alle nuove tecnologie. Sono le imprese che tracciano la strada per l'intero mercato digitale italiano".

UNA GIURIA DI ALTO PROFILO

A valutare i progetti candidati, sulla base di criteri qualitativi e quantitativi, sarà una giuria composta da dodici autorevoli esperti del settore e presieduta da Roberto Liscia, presidente di Netcomm. Ne fanno parte Jacopo Allegrini, director sales retail di Google Italia; Davide Arduini, presidente di UNA; Francesca Benati, SVP Travel Eu-



> 6 ottobre 2026 alle ore 0:00

ropa e amministratore delegato Italia di Amadeus; Gabriele Capellini, responsabile marketing Posta, Comunicazione e Logistica di Poste Italiane; Paola Castellacci, presidente di Adiacent; Pietro Cerretani, CEO di TIG Events; Florida Farru-ku, general manager di Diennea Magnews; Lorenzo Bono di Comieco; Giuditta Pasini, head of eCommerce Marketing di Nexi; Paolo Picazio, country manager Italia di Shopify; Giovanni Pola, CEO di Ver-

telya; Massimiliano Ventimiglia, digital business advisor. Il premio si inserisce nel percorso con cui Netcomm accompagna lo sviluppo del commercio digitale in Italia. Nell'edizione 2025 il titolo di vincitore assoluto era andato ad AgriEuro, premiato anche nelle categorie Customer Care & CRM e Digital Marketing. Tra i riconoscimenti di categoria erano stati premiati anche Alpitour, Edenred, MediaWorld, Vodafone Italia e Veepee, a testimo-

nianza della varietà dei progetti che ogni anno si contendono il premio. La XV edizione del Netcomm Award avrà il sostegno di Nexi, Publitalia '80 e Visa in qualità di Gold Sponsor, affiancati da Vertelya come Partner Tecnico ed ErgoProject come Accessibility Partner. La diretta della premiazione sarà disponibile al link <https://www.youtube.com/watch?v=CxiDMCM1l6s>.



ROBERTO
LISCIA



> 6 ottobre 2026 alle ore 0:00

Anita, Loria presidente della sezione Giovani

Dare spazio alle nuove generazioni di imprenditori del trasporto e della logistica, mettendo in rete competenze, imprese e territori e trasformando il confronto sui problemi concreti del settore in proposte operative. È l'obiettivo della nuova sezione Giovani di Anita, l'associazione del trasporto e dei servizi per la logistica aderente a Confindustria, che ha eletto alla presidenza Vincenzo Loria, delegato del Gruppo Torello, per il prossimo quadriennio.

La sezione, istituita durante l'assemblea di Sorrento, riunisce oltre 40 rappresentanti di imprese associate under 40 e nasce con l'obiettivo di approfondire i temi di maggiore interesse per i giovani imprenditori e sviluppare iniziative da sot-

toporre agli organi associativi.

«Affidare ai giovani imprenditori un luogo di confronto significa mantenerli vicini al trasporto e alla logistica, sensibilizzandoli a fare la loro parte per costruirne il futuro», ha sottolineato il presidente nazionale di Anita, Riccardo Morelli, evidenziando il contributo che nuove competenze e prospettive possono offrire all'evoluzione del modello d'impresa e alla competitività del comparto. Partecipazione e formazione sono i due pilastri del programma illustrato da Loria. «Mettere in rete persone, imprese e territori significa dare nuove energie al comparto», ha spiegato, annunciando un percorso fatto di momenti formativi e attività teorico-pratiche dedicate ai problemi reali del settore. Il progetto è partito con «Ha-

karoute», un hackathon che ha coinvolto giovani provenienti da imprese associate di tutta Italia, chiamati a elaborare soluzioni concrete alle principali sfide del trasporto e della logistica.



Vincenzo Loria



> 6 ottobre 2026 alle ore 0:00

Milano

Le rotte del commercio con l'installazione Dhl

Analizzare l'evoluzione delle rotte commerciali ed esplorare le trasformazioni della logistica globale attraverso un viaggio visivo e multimediale: apre a Milano la Let's Go Trade! Experience, l'installazione immersiva di DHL Express Italy con il sostegno di Confindustria e il patrocinio di Assolombarda. Giovedì l'evento (accesso gratuito con registrazione obbligatoria su letsgotrade.it) negli spazi di AreaPergolesi in via Pergolesi 8 dalle 15 alle 18.30 e venerdì dalle 9 alle 17.30. Il percorso interattivo offrirà a imprenditori, manager, professionisti e studenti un'analisi dinamica sui principali megatrend dell'economia mondiale, partendo dalla riorganizzazione delle catene di approvvigionamento fino all'integrazione dell'Intelligenza artificiale, con un focus mirato sulla sostenibilità e sulle concrete opportunità di business nei mercati ad alto potenziale come India, Cina, Mercosur e area Mena. L'esperienza ha una durata stimata di circa 45-60 minuti con partenze scaglionate ogni ora per garantire la full immersion nelle nuove direttrici dell'export italiano.

Bar.Cal.



> 6 ottobre 2026 alle ore 0:00

LANDRIANO, INFORTUNIO IN UN CAPANNONE DI LOGISTICA

Colpito da un cavo d'acciaio, operaio in ospedale

Un cavo di acciaio lo ha colpito in pieno volto. Nell'infornio sul lavoro è rimasto ferito un uomo di 28 anni, che non ha riportato per fortuna conseguenze gravissime, ma è comunque finito in ospedale. I soccorsi sanitari sono intervenuti nel pomeriggio di domenica, poco prima delle 14, nella sede a Landriano, in via Stanislao Intini, della ditta di

spedizioni e logistica Brt. Il lavoratore è rimasto cosciente, anche se per la riferita gravità dell'accaduto era stata inviata con codice giallo di uscita l'ambulanza della Croce bianca di Landriano, ma senza la necessità dell'invio anche dell'auto medica con il rianimatore a bordo. Le condizioni del ferito sono risultate in effetti non particolarmente

preoccupanti, ma per il trauma subito è stato in ogni caso trasportato con l'ambulanza, in codice verde, al Pronto soccorso del Policlinico San Matteo di Pavia. Sul posto sono intervenuti anche i carabinieri, della Compagnia di Pavia, e gli ispettori dell'Ats, competenti per gli incidenti sul lavoro.

S.Z.



> 6 ottobre 2026 alle ore 0:00

76.083

LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

Le imprese di trasporto merci su strada registrate nel sistema camerale a dicembre 2025, oltre 20mila in meno rispetto a dieci anni fa



Amphora punta sull'Italia con due poli logistici per l'e-commerce



Amphora punta sul mercato italiano per accompagnare la crescita internazionale dei marchi nell'e-commerce con due centri logistici a Roma e Milano.

La società nata a Barcellona nel 2020 in pochi anni è diventata una delle realtà europee a più rapida crescita nel proprio settore: ha superato i 40 milioni di euro di fatturato nel 2025, supporta oltre 500 brand gestendo oltre 6 milioni di pacchi all'anno a livello globale.

In questo scenario l'azienda specializzata in tecnologia e logistica per l'e-commerce ha scelto ora la Penisola come uno dei mercati strategici nel proprio percorso di espansione.

"Abbiamo scelto l'Italia perché il prodotto italiano è riconosciuto e apprezzato in tutto il mondo.

Esiste già un valore molto forte legato ai brand italiani, alla qualità e alla loro capacità di distinguersi a livello internazionale. Il nostro obiettivo è metterci a disposizione di questi brand e aiutarli a trasformare questo potenziale in crescita concreta, soprattutto attraverso l'e-commerce", afferma Adrià Cortés uno dei fondatori di Amphora, insieme a Joaquim Sant e Joan Tresserras, spiegando che "vediamo una grande opportunità nell'accompagnare i brand italiani nel loro percorso di internazionalizzazione, rendendo più semplice ed efficiente l'accesso a mercati strategici come l'Europa e gli Stati Uniti".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Ue, 'al lavoro con Kiev sui corridoi per l'export di grano'

La Commissione europea è in contatto con Kiev per far uscire dal Paese le esportazioni agricole, in particolare il grano, attraverso i 'corridoi di solidarietà'. (ANSA)



L'Ucraina ha chiesto 1,1 miliardi di euro per coprire le esigenze logistiche

La Commissione europea è in

contatto con Kiev per far uscire dal Paese le esportazioni

agricole, in particolare il grano, attraverso i 'corridoi di

solidarietà'. Lo ha confermato una portavoce dell'esecutivo

europeo durante il briefing con la stampa, dopo che la scorsa

settimana, al Consiglio Agrifish, i rappresentanti di Kiev hanno

presentato a Bruxelles la richiesta di sbloccare 1,1 miliardi di

euro per coprire le loro esigenze logistiche. "Stiamo

monitorando la situazione molto da vicino, i corridoi di

solidarietà sono una delle soluzioni chiave per aiutare a far

uscire dal Paese le esportazioni agricole ucraine", confermano

da Palazzo Berlaymont.



Sodi (Confindustria) '3/a corsia A1 rafforza competitività del Paese'

"Il nodo autostradale tra Firenze Sud e Incisa è un'arteria strategica per la logistica delle nostre aziende e per il traffico nazionale; dotare questa tratta autostradale della Terza corsia significa sostenere il rafforzamento della competitività del sistema produttivo e migliorare la qualità dei collegamenti.

Un evento atteso da anni".

Saluta così la caduta dell'ultimo diaframma della galleria San Donato, Anna Sodi, vicepresidente di Confindustria Toscana Centro e Costa.

"Per la modernizzazione della rete infrastrutturale del nostro territorio e dell'Italia, si apre un nuovo e decisivo capitolo", aggiunge Anna Sodi, sottolineando che "quest'opera racconta anche l'eccellenza delle nostre imprese di costruzioni e delle nostre competenze, perché la gestione di un cantiere di tale complessità, condotto garantendo sempre sicurezza, mantenimento del traffico sulle gallerie esistenti, dimostra l'eccellenza di sistema - fatta di progettisti, imprese e capitale umano - messa in campo da Autostrade per l'Italia".

"Mi auguro - conclude - che i lavori di completamento dell'opera proseguano con tempi industriali, adeguati alle esigenze di modernizzazione e sviluppo del nostro territorio toscano".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Logistics Reply presenta il LEA AI Agent Authority Model: AI agentica governata per le operazioni di magazzino

, la società del gruppo Reply specializzata in soluzioni per la gestione del magazzino e la supply chain execution, ha presentato oggi il un nuovo framework operativo, disponibile con LEA Reply Dynamic Intelligence che aiuta le organizzazioni a introdurre l'AI agentica nei processi di magazzino definendo, per ciascuna attività, il livello di autorità appropriato per l'agente, anziché puntare alla massima autonomia.

Questo comunicato stampa include contenuti multimediali.

Visualizzare l'intero comunicato qui:

Logistics Reply introduces the LEA AI Agent Authority Model, a new practical framework delivered alongside LEA Reply Dynamic Intelligence, enabling organizations to deploy AI agents with the right authority for each task—not maximum autonomy.

Con il progressivo passaggio dell'IA da un ruolo di supporto alla gestione operativa del magazzino, le organizzazioni necessitano di un approccio strutturato per decidere quale livello di autorità attribuire agli agenti in ogni contesto operativo. In assenza di criteri chiari, l'adozione dell'IA può comportare rischi aggiuntivi per i team operativi. L'obiettivo è conferire agli agenti l'autorità adeguata a ciascuna attività: la capacità di agire, da sola, non significa essere giustificati a farlo.

Il LEA AI Agent Authority Model risponde a questa sfida combinando due dimensioni: la maturità dell'organizzazione nell'adozione dell'IA e l'autorità contestuale dell'agente. Il modello incrocia quattro fasi di maturità, dall'adozione iniziale alla piena maturità, con cinque livelli di autorità: Informare Raccomandare Agire Coordinare e Autonomia Governata Il framework aiuta le organizzazioni a identificare dove l'IA possa creare valore già oggi e a stabilire cosa gli agenti debbano fare, dove e entro quali limiti, in base al caso d'uso, al contesto e al rischio. L'autorità può poi essere ampliata man mano che crescono i riscontri operativi e la fiducia.

Insieme al nuovo framework, LEA Dynamic Intelligence mette a disposizione agenti prebuilt e un agent builder per realizzare e implementare agenti su misura per le esigenze dei clienti. In questo modo le linee guida del modello su maturità e autorità si traducono in applicazioni concrete nelle operazioni di magazzino. I primi cinque nuovi agenti, disponibili dal 5 ottobre 2026, gestiscono attività ricorrenti di magazzino senza richiedere sviluppi personalizzati. Ciascuno è dotato di un proprio data contract e di uno specifico approccio di integrazione, con un livello di autorità delegata e di supervisione umana calibrato sul compito e sul contesto operativo:

Out of Stock Agent: identifica le cause dell'indisponibilità delle scorte e distingue le carenze effettive dai problemi temporanei, contribuendo a ridurre i ritardi e i controlli manuali.

Labor Distribution Agent: supporta il bilanciamento del carico di lavoro in tempo reale identificando i colli di bottiglia, stimando l'impegno necessario per rispettare le scadenze e raccomandando la riallocazione della forza lavoro.



ABC Rebalancer Agent: ricalcola la classificazione ABC sulla base dei dati di movimentazione e genera un report di riclassificazione. Una volta approvato, riporta le classi aggiornate nell'anagrafica articoli del sistema di gestione del magazzino (WMS).

Dock Scheduling Agent: consente a pianificatori e corrieri di cercare e prenotare slot di accesso alle banchine tramite conversazione in linguaggio naturale, con un dialogo guidato che tiene conto delle regole di pianificazione.

Lost & Found Agent: si attiva quando un'attività subisce un ritardo e può utilizzare le immagini delle telecamere per valutare l'ambiente, individuare le cause del ritardo e rilevare problemi come un articolo che blocca il percorso di un robot mobile autonomo (AMR).

“L'IA sta generando enormi aspettative, ma anche una reale incertezza. Molti team sanno di volere l'IA, ma non sono sicuri di quale ruolo debba avere nelle operazioni quotidiane né di come adottarla in sicurezza. La maturità nell'IA riguarda l'organizzazione; l'autorità degli agenti dipende dal contesto. Il nostro ruolo è aiutare i clienti a capire dove l'IA possa creare valore oggi, quale livello di autorità sia appropriato per ciascuna decisione operativa e come aumentare tale autorità in modo sicuro man mano che la fiducia ed evidenze si consolidano.” ha affermato Enrico Nebuloni, Executive Partner di Reply

Con il LEA AI Agent Authority Model e LEA Dynamic Intelligence, Logistics Reply offre ai clienti un percorso concreto verso l'IA agantica nell'esecuzione delle operazioni di magazzino. Per maggiori informazioni sul LEA AI Agent Authority Model e su LEA Dynamic Intelligence, visitare:

Logistics Reply

Logistics Reply è la società del Gruppo Reply specializzata in soluzioni software per l'esecuzione della catena di fornitura e la gestione dei magazzini. Basata su oltre 30 anni di esperienza nel software di esecuzione e nella data intelligence, la sua piattaforma LEA Reply™ fornisce una base digitale comune per l'esecuzione che combina gestione del magazzino, pianificazione e ottimizzazione, integrazione di automazione e robotica, orchestrazione intelligente e funzionalità di IA. Progettata per ambienti logistici complessi e in continua evoluzione, LEA aiuta le organizzazioni a collegare persone, processi, sistemi e tecnologie di automazione eterogenee all'interno di una piattaforma di esecuzione scalabile, supportando sia operazioni altamente manuali che magazzini sempre più automatizzati. Logistics Reply aiuta i clienti a far evolvere progressivamente le loro operazioni attraverso soluzioni modulari e cloud native, dall'esecuzione di base all'orchestrazione intelligente e all'IA agantica governata, con un'attenzione costante al valore operativo misurabile. Scopri le nostre innovative soluzioni software su

Reply

Reply [EXM, STAR: REY, ISIN: IT0005282865] è specializzata nella progettazione e nella realizzazione di soluzioni basate sui nuovi canali di comunicazione e media digitali. Costituita da un modello a rete di aziende altamente specializzate, Reply affianca i principali gruppi industriali appartenenti ai settori Telco & Media, Industria e Servizi, Banche e Assicurazioni e Pubblica Amministrazione nella definizione e nello sviluppo di modelli di business abilitati dai nuovi paradigmi dell'AI, Cloud Computing, Digital Media e Internet degli Oggetti. I servizi di Reply includono: Consulenza, System Integration e Digital Services.



Vedi la versione originale su businesswire.com:

Contatti Stampa:

Reply

Fabio Zappelli

Tel. +390117711594

Irene Caia

Tel. +39 02 535761

Permalink:



Logistics Management: prorogate al 30 ottobre le iscrizioni alla seconda edizione del Corso

Più tempo per iscriversi alla seconda edizione del Corso di Alta Formazione in Logistics Management dell'Università degli Studi di Trieste. La scadenza per le iscrizioni è stata infatti prorogata al 30 ottobre 2026, mentre l'inizio delle lezioni è stato posticipato al 20 novembre. Il percorso, come vi abbiamo raccontato (leggi qui l'articolo), prevede 120 ore di [...]



Più tempo per iscriversi alla seconda edizione del Corso di Alta Formazione in Logistics Management dell'Università degli Studi di Trieste. La scadenza per le iscrizioni è stata infatti prorogata al 30 ottobre 2026, mentre l'inizio delle lezioni è stato posticipato al 20 novembre.

Il percorso, come vi abbiamo raccontato (leggi qui l'articolo), prevede 120 ore di formazione dedicate alle competenze giuridiche, economiche e gestionali necessarie per comprendere e affrontare le trasformazioni che stanno interessando il mondo del trasporto, della logistica e della supply chain. Il corso si rivolge a studenti, laureati e professionisti e propone un percorso multidisciplinare che combina formazione accademica, casi pratici, esercitazioni e workshop, con il contributo di docenti universitari, professionisti e operatori del settore.

Particolare attenzione è riservata al confronto con il mondo delle imprese. Il percorso è sostenuto dal Gruppo Federtrasporti e dai partner Ceccarelli Group e Howden, che contribuiscono anche allo sviluppo delle attività formative. Per i partecipanti più meritevoli sono inoltre previste opportunità di tirocinio presso aziende partner.

[embedded content]

Le lezioni si svolgeranno in presenza presso l'Università degli Studi di Trieste, con la possibilità di seguire l'intero percorso anche online in diretta streaming, una modalità pensata per consentire la partecipazione anche a chi vive o lavora lontano da Trieste.



La seconda edizione prenderà quindi il via il 20 novembre 2026. I posti disponibili sono 30.

La nuova scadenza per le iscrizioni è fissata al 30 ottobre 2026.

Per conoscere programma, modalità di iscrizione e calendario delle lezioni è possibile consultare il sito www.logisticsmanagement.it.



Dalla carta al dato: la nuova supply chain digitale



Nel settore logistico la trasformazione digitale viene spesso associata a prodotti concreti come i veicoli autonomi, l'intelligenza artificiale e le piattaforme avanzate di gestione – digital twins, WMS e via discorrendo; di conseguenza, i margini da risicare per limare le inefficienze sono spasmodicamente cercati in queste applicazioni.

In realtà, una parte consistente dell'inefficienza che ancora caratterizza il trasporto europeo nasce da un problema molto più elementare: la persistenza di documenti cartacei, di procedure duplicate e di sistemi informativi che non comunicano tra loro.

Se il movimento fisico delle merci è diventato sempre più veloce, il trasferimento delle informazioni che le accompagnano continua spesso a procedere con logiche del passato. Non è insolito che documenti di trasporto, certificazioni, autorizzazioni e dati doganali vengano reinseriti più volte lungo la filiera, generando ritardi, costi amministrativi e moltiplicando le possibilità di errore.

È proprio su questo terreno che l'Unione Europea sta concentrando una parte significativa dei propri sforzi normativi, con l'obiettivo di costruire una supply chain basata sul dato e non più sul documento.

Leggi anche:

La 'sovranità tecnologica' si gioca anche nella Logistica

La logistica europea si trova oggi in una situazione apparentemente contraddittoria: infatti, se da un lato gestisce catene di approvvigionamento globali che richiedono visibilità in tempo reale, dall'altro continua ad affidarsi a processi documentali spesso frammentati.

La Commissione Europea osserva che il trasporto merci è ancora caratterizzato da una forte eterogeneità nella gestione delle informazioni tra Stati membri, operatori e modalità di trasporto.



Ogni passaggio di consegne può richiedere la trasmissione degli stessi dati attraverso sistemi differenti, creando inefficienze che incidono direttamente sulla competitività del settore.

Per comprendere la portata del fenomeno basta guardare ai porti europei. Secondo la Commissione, ogni anno le navi effettuano milioni di operazioni amministrative correlate agli scali, fornendo ripetutamente le stesse informazioni su equipaggi, merci e caratteristiche dell'unità navale a diverse autorità. Una mole di attività che, fino a pochi anni fa, veniva gestita attraverso piattaforme nazionali spesso sviluppate secondo logiche non uniformi.

Per superare questa frammentazione, Bruxelles ha avviato nell'ultima decade un percorso normativo destinato a trasformare radicalmente la gestione delle informazioni lungo la supply chain.

Uno dei pilastri di questa strategia è il Regolamento UE 2020/1056 o 'eFTI' (Electronic Freight Transport Information), che introduce un principio semplice ma destinato ad avere un impatto significativo: le autorità degli Stati membri dovranno accettare informazioni sul trasporto merci fornite in formato elettronico attraverso piattaforme certificate.

Secondo la Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione Europea (DG MOVE), la piena adozione dell'eFTI potrebbe generare fino a un miliardo di euro di risparmi annui per il settore europeo dei trasporti e della logistica grazie alla riduzione degli oneri amministrativi, delle attività manuali e degli errori documentali.

Per uno spedizioniere internazionale, questo significa poter condividere dati relativi a carico, vettore e percorso una sola volta, rendendoli accessibili ai soggetti autorizzati senza dover produrre documentazione separata per ciascuna autorità coinvolta.

Leggi anche:

Inventari flessibili: come le aziende ripensano le scorte

La stessa filosofia ispira l'European Maritime Single Window Environment (EMSWe), il sistema istituito dal Regolamento (UE) 2019/1239 che mira ad armonizzare le procedure di reporting nei porti dell'Unione.

Secondo la Commissione Europea, l'EMSWe consentirà agli operatori marittimi di utilizzare interfacce e modelli dati standardizzati in tutti i porti europei. La stima è significativa: tra 2,2 e 2,5 milioni di ore di lavoro amministrativo risparmiate ogni anno e una riduzione dei costi compresa tra 62 e 72 milioni di euro.

Per comprendere l'impatto pratico, si può immaginare una nave container in partenza da Singapore e diretta prima a Genova e poi a Rotterdam: in passato l'operatore poteva trovarsi a interagire con sistemi differenti, dataset non uniformi e requisiti nazionali specifici.

L'obiettivo dell'EMSWe è rendere il dato interoperabile lungo tutto il percorso, riducendo le duplicazioni e favorendo una gestione più fluida delle operazioni portuali.

La vera novità, tuttavia, non riguarda soltanto la sostituzione della carta con un file digitale: la sfida consiste nel trasformare il dato in una risorsa condivisa e riutilizzabile lungo l'intera filiera.



Quando le informazioni su una spedizione riescono a transitare senza interruzioni tra porto, terminal ferroviario, vettore stradale, operatore logistico e autorità di controllo, il dato smette di essere un semplice adempimento amministrativo e diventa un fattore produttivo.

È qui che si misura il salto culturale richiesto alla logistica europea. La digitalizzazione non consiste nell'archiviare documenti in formato elettronico, ma nel costruire un ecosistema in cui ogni informazione venga generata una sola volta e possa accompagnare la merce lungo tutto il suo percorso.

Nei prossimi anni la competitività della supply chain europea dipenderà sempre più da questa capacità: non soltanto trasportare merci in modo efficiente, ma rendere i dati altrettanto veloci, accessibili e interoperabili.



ANITA, Vincenzo Loria alla guida della Sezione Giovani



Il delegato del Gruppo Torello guiderà per quattro anni i progetti per trasporti e logistica ROMA – Trasformare il confronto tra giovani imprenditori in proposte concrete per il futuro del trasporto e della logistica. È questo l'obiettivo della nuova Sezione Giovani di ANITA, l'associazione aderente a Confindustria che rappresenta le imprese del comparto, entrata ora nella sua fase operativa dopo l'istituzione avvenuta durante l'Assemblea di Sorrento. Alla guida del nuovo organismo è stato nominato Vincenzo Loria delegato del Gruppo Torello, che resterà in carica per il prossimo quadriennio. La Sezione riunisce oltre 40 rappresentanti delle imprese associate e nasce con il compito di approfondire le principali questioni che interessano gli imprenditori under 40, sviluppando proposte e iniziative da sottoporre successivamente agli organi associativi.

La nuova struttura punta a creare uno spazio stabile di confronto tra giovani imprenditori, mettendo in relazione competenze, aziende e territori. “Oggi che l'accelerazione del cambiamento e la forza delle nuove tecnologie stanno spostando l'asse del mercato, aumentando le distanze fra generazioni, scegliere di affidare ai giovani imprenditori un luogo di confronto significa mantenerli vicini al trasporto e alla logistica, sensibilizzandoli a fare la loro parte per costruirne il futuro”, ha sottolineato Riccardo Morelli presidente nazionale di ANITA.

Con l'avvio della Sezione, ha aggiunto Morelli, l'associazione intende valorizzare il contributo dei giovani, trasformando le nuove competenze in occasioni di innovazione per il modello d'impresa. “Le competenze fresche possono contribuire all'evoluzione del modello di impresa attraverso spunti inediti, da mettere in circolo e verificare sul campo per misurarne il contributo concreto in termini di competitività”, ha spiegato il presidente.

Formazione e lavoro sui problemi reali

Il programma della Sezione Giovani si fonda su due direttrici: partecipazione e formazione attraverso il lavoro. L'obiettivo non è quindi limitarsi al confronto teorico, ma coinvolgere direttamente i



partecipanti nell'analisi delle problematiche che interessano quotidianamente trasporti e logistica. “Vogliamo far crescere questo gruppo attraverso la partecipazione, rendendolo un catalizzatore di competenze nuove: mettere in rete persone, imprese e territori significa dare nuove energie al comparto”, ha dichiarato Loria.

Il percorso prevede momenti formativi e attività teorico-pratiche durante le quali i giovani imprenditori saranno chiamati a confrontarsi su problemi concreti, individuando possibili soluzioni e verificandone l'applicabilità. La Sezione, nelle intenzioni del presidente, dovrà diventare un collegamento tra conoscenza ed esperienza: “Qui confronteremo le soluzioni e costruiremo un bagaglio di esperienza da condividere con l'Associazione”.

Il debutto con l'hackathon

L'avvio operativo è stato affidato a “Hakaroute”, l'hackathon organizzato come momento di lancio della Sezione. All'iniziativa hanno partecipato giovani provenienti da imprese associate distribuite sull'intero territorio nazionale. Il format punta a portare i partecipanti a lavorare direttamente su problematiche concrete del settore, sviluppando idee e progetti in grado di trasformarsi in soluzioni operative.

Le proposte elaborate durante il percorso saranno successivamente presentate alle sezioni specialistiche e al Consiglio Generale di ANITA. L'obiettivo finale è quindi creare un processo che parta dalle esperienze delle imprese e dai problemi quotidiani del comparto per arrivare alla definizione di proposte condivise da mettere a disposizione dell'associazione e, attraverso questa, dell'intero settore.

Per ANITA, la nuova Sezione Giovani si configura così come un laboratorio permanente nel quale costruire competenze, relazioni e capacità progettuale, con l'ambizione di portare il punto di vista delle nuove generazioni al centro delle trasformazioni che stanno interessando il trasporto e la logistica.

LEGGI ANCHE:

Trasporto merci, ANITA lancia l' 'Agenda di Sorrento'

Iscriviti



Escola Europea - Intermodal Transport celebra il suo 20° anniversario

Viaggio via mare nel Mediterraneo tra Barcellona, Civitavecchia, Palermo e Genova



Escola Europea - Intermodal Transport, il centro europeo di riferimento per la formazione nella logistica e nel trasporto intermodale, celebrerà questo mese il suo 20° anniversario con un viaggio via mare nel Mediterraneo tra Barcellona, Civitavecchia, Palermo e Genova, a bordo delle navi di Grimaldi Lines e Grandi Navi Veloci. Dal 14 al 19 ottobre la comunità della Escola ripercorrerà via mare la sua rotta fondativa, con un programma che comprenderà cerimonie istituzionali, un corso speciale a bordo ed eventi commemorativi in ogni scalo, seguibili in diretta sui social network con l'hashtag #Escola20Y. La celebrazione inizierà a Barcellona il 14 ottobre nei Jardins de l'Areté, dove si trova la sede della Escola, nel porto. Qui si terranno la presentazione del 20° anniversario e la consegna dei riconoscimenti, seguite dagli interventi istituzionali e dall'inaugurazione del primo degli spazi Areté, che assumeranno forme diverse in ciascun porto e sono stati concepiti come luoghi di incontro, dialogo e riflessione. Il loro nome richiama il concetto greco di areté: virtù, eccellenza e pienezza. Lo stesso giorno prenderà il via anche il corso commemorativo, e la giornata si concluderà con un cocktail offerto dalla Port de Barcelona, prima della partenza della nave quella stessa sera verso Civitavecchia. L'itinerario proseguirà a Civitavecchia (16 ottobre), Palermo (17 ottobre) e Genova (19 ottobre). In ciascuna città si terrà un evento commemorativo organizzato insieme alla rispettiva Autorità di Sistema Portuale, che comprenderà una cerimonia istituzionale, l'inaugurazione dello spazio Areté del porto e un cocktail di networking tra amministrazioni portuali, imprese del settore, centri di formazione e istituzioni pubbliche. Complessivamente, si prevede che i quattro scali riuniranno circa 700 rappresentanti e professionisti dell'area mediterranea. Insieme agli spazi Areté, la Escola consegnerà oltre 100 riconoscimenti istituzionali Areté alle autorità portuali, alle imprese partner, ai centri di formazione e alle università che hanno contribuito a costruirne il percorso. Saranno inoltre premiati i docenti che hanno fatto parte dei programmi della Escola a Barcellona e in Italia, e verranno conferiti due riconoscimenti nominativi a Emanuele Grimaldi, presidente del gruppo Grimaldi, e ad Antonio Vargas, consigliere del gruppo Grimaldi, per la loro leadership e il loro contributo allo sviluppo della Escola Europea e dei suoi programmi formativi. Dalla sua fondazione nel 2006, la Escola si è evoluta da un'iniziativa dedicata al trasporto marittimo a corto raggio fino a diventare un centro internazionale di riferimento per la formazione nel trasporto intermodale e

PUBBLICAZIONE: Informare.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €5.32

REACH: 496

CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences

VISITE MENSILI: 15087.27

AUTORE:

URL: www.informare.it



[> Versione Online](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 7:41

sostenibile. In questi due decenni ha formato oltre 25.000 studenti provenienti dal Mediterraneo, dall'Europa, dall'Africa e da altre regioni del mondo. «Ciò che è nato nel 2006 come un'iniziativa pionieristica dei porti di Barcellona, Roma, Genova e, successivamente, Palermo, insieme a Grimaldi Lines e Grandi Navi Veloci - ha sottolineato Eduard Rodés, direttore della Escola Europea - è diventato qualcosa di molto più grande di quanto avremmo potuto immaginare: una comunità viva di porti, istituzioni, imprese e professionisti uniti da una visione condivisa di una logistica sostenibile».



Vincenzo Loria presidente della Sezione Giovani di Anita



Entra nella fase operativa il nuovo gruppo dell'associazione dei trasporti e della logistica aderente a Confindustria dedicato ai giovani imprenditori. Mettere in rete nuove competenze e costruire l'esperienza dei giovani attraverso il lavoro sui problemi reali del settore. Con questi obiettivi entra nella fase operativa la Sezione Giovani di ANITA, l'Associazione del trasporto e dei servizi per la logistica aderente a Confindustria. Istituita durante l'Assemblea di Sorrento (tenutasi a luglio scorso), la Sezione ha eletto presidente Vincenzo Loria, delegato del Gruppo Torello, che rimarrà in carica per il prossimo quadriennio. Composta da rappresentanti delle imprese associate, la Sezione nasce per approfondire i temi rilevanti per gli imprenditori under-40 ed elaborare proposte e iniziative da presentare agli organi associativi.

"Oggi che l'accelerazione del cambiamento e la forza delle nuove tecnologie stanno spostando l'asse del mercato, aumentando le distanze fra generazioni, scegliere di affidare ai giovani imprenditori un luogo di confronto significa mantenerli vicini al trasporto e alla logistica, sensibilizzandoli a fare la loro parte per costruirne il futuro", lo ha dichiarato Riccardo Morelli, presidente nazionale di ANITA. "Con l'iniziativa di oggi diamo avvio alle attività della neocostituita Sezione guidata da Vincenzo Loria, certi che saprà liberare le potenzialità degli oltre 40 colleghi che contribuiscono ai lavori. Le competenze fresche – ha spiegato ancora il presidente Morelli – possono contribuire all'evoluzione del modello di impresa attraverso spunti inediti, da mettere in circolo e verificare sul campo per misurarne il contributo concreto in termini di competitività".

Partecipazione e formazione attraverso il lavoro sono i due pilastri del programma presentato dal numero uno della Sezione Giovani, che ha ringraziato il presidente nazionale affermando: "Vogliamo far crescere questo gruppo attraverso la partecipazione, rendendolo un catalizzatore di competenze nuove: mettere in rete persone, imprese e territori significa dare nuove energie al comparto". Successivamente, Vincenzo Loria, neo-designato presidente dei Giovani di ANITA ha illustrato la programmazione, che, ha spiegato: "Vedrò susseguirsi momenti formativi e teorico-pratici, in cui i componenti del gruppo si impegneranno sui problemi concreti del settore. La Sezione sarà un ponte tra teoria e pratica: qui confronteremo le soluzioni e costruiremo un bagaglio di esperienza da condividere con l'Associazione. Da questo impegno nasceranno proposte per il futuro del settore che porteremo sul territorio, nelle nostre aziende".

Il percorso ha preso avvio con "Hakaroute", l'hackathon di lancio che ha riunito i partecipanti, provenienti da imprese associate dislocate su tutto il territorio nazionale, con l'obiettivo di sviluppare progetti per offrire soluzioni ai problemi reali del settore. Al termine del percorso, le proposte elaborate saranno presentate alle sezioni specialistiche e al Consiglio Generale di ANITA.

Condividi

PUBBLICAZIONE: Informazionimarittime.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €3.41

REACH: 346

CATEGORIA DEL SITO WEB: Law and Government/Government

VISITE MENSILI: 10537.31

AUTORE:

URL: www.informazionimarittime.com



[> Versione Online](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 13:30

Tag autotrasporto nomine

Articoli correlati

Dalle criptovalute alle cliniche, ecco le liquidazioni dei principali Tribunali



Dalle criptovalute alla logistica; da strutture sanitarie alle mense al cinema. Da società operative col superbonus a quelle del settore energetico. Per non parlare delle aziende svuotate dalla criminalità organizzata. La mappa delle liquidazioni giudiziali – in aumento nei Tribunali di Milano e Roma - riflette talvolta quanto già avvenuto, altre anticipa potenziali fenomeni futuri.

Così, ad esempio, sia a Milano che a Roma si annovera il crac di società di



Al via ANITA Giovani: Vincenzo Loria (Torello) eletto presidente della nuova Sezione

Entra nella fase operativa la Sezione Giovani di ANITA, l'associazione del trasporto e dei servizi per la logistica aderente a Confindustria. Costituita durante l'Assemblea di Sorrento (ne abbiamo parlato qui), la nuova realtà ha eletto presidente Vincenzo Loria, delegato del Gruppo Torello, che resterà in carica per il prossimo quadriennio. Composta da rappresentanti delle imprese [...]



Entra nella fase operativa la Sezione Giovani di ANITA, l'associazione del trasporto e dei servizi per la logistica aderente a Confindustria. Costituita durante l'Assemblea di Sorrento (ne abbiamo parlato qui), la nuova realtà ha eletto presidente Vincenzo Loria, delegato del Gruppo Torello, che resterà in carica per il prossimo quadriennio.

Composta da rappresentanti delle imprese associate, la Sezione Giovani di Anita nasce con l'obiettivo di approfondire le tematiche di interesse per gli imprenditori under 40 e di elaborare proposte e iniziative da sottoporre agli organi associativi.

«Vogliamo far crescere questo gruppo attraverso la partecipazione, rendendolo un catalizzatore di competenze nuove: mettere in rete persone, imprese e territori significa dare nuove energie al comparto», ha dichiarato Loria, illustrando il programma della Sezione. Il percorso, ha spiegato il presidente, alternerà momenti formativi e attività teorico-pratiche sui problemi concreti del settore. «La Sezione sarà un ponte tra teoria e pratica: qui confronteremo le soluzioni e costruiremo un bagaglio di esperienza da condividere con l'Associazione. Da questo impegno nasceranno proposte per il futuro del settore che riporteremo sul territorio, nelle nostre aziende».

«Oggi che l'accelerazione del cambiamento e la forza delle nuove tecnologie stanno spostando l'asse del mercato, aumentando le distanze fra generazioni, scegliere di affidare ai giovani imprenditori un luogo di confronto significa mantenerli vicini al trasporto e alla logistica, sensibilizzandoli a fare la loro parte per costruirne il futuro», ha dichiarato il presidente nazionale di ANITA, Riccardo Morelli, che ha sottolineato come «le competenze fresche possono contribuire



all'evoluzione del modello di impresa attraverso spunti inediti, da mettere in circolo e verificare sul campo per misurarne il contributo concreto in termini di competitività».



Brusamonti Autotrasporti inaugura il nuovo hub logistico di Fiorenzuola d'Arda



Brusamonti Autotrasporti è stata fondata nel 1965 da Rolando Brusamonti e oggi è capitanata dal figlio Giuseppe. La Rotta dei Trasporti ha partecipato a Fiorenzuola d'Arda (PC) alla serata inaugurale del nuovo hub logistico di Brusamonti Autotrasporti, azienda fondata nel 1965 da Rolando Brusamonti e oggi capitanata dal figlio Giuseppe. Durante l'evento è stato organizzato un panel con ospiti illustri che hanno discusso delle sfide della moderna logistica e hanno inquadrato il ruolo che sul territorio hanno le attività di trasporto e logistica di Brusamonti. “Ho iniziato la mia attività in azienda all'inizio degli anni 2000, contemporaneamente al mio impegno professionale in ambito comunale – ha dichiarato Giuseppe Brusamonti – Poi, nel 2016, ho assunto la responsabilità della società a tempo pieno. Negli ultimi dieci anni Brusamonti Autotrasporti è progressivamente cresciuta sia in termini di flotta sia per quanto riguarda le attività di trasporto e logistica. Abbiamo implementato un servizio di logistica di magazzinaggio partendo da alcune aziende del territorio e siamo passati dall'essere un'azienda di trasporti alla realtà odierna di azienda che si inserisce nella supply chain dei clienti. Abbiamo optato per una logistica non estensiva, che occupa tantissimo spazio, ma una logistica mirata affinché le aziende del territorio abbiano a disposizione una funzionalità diversa e allineata al loro processo di organizzazione”. “Il trasporto – ha aggiunto Giuseppe Brusamonti – non è più da considerare come semplice movimentazione di merci da un posto all'altro. Non è più così, perchè la realtà è più complessa: di fatto, oggi il trasporto è movimentazione di materiale integrata nel processo produttivo un'azienda. Dal nostro punto di vista la logistica è essere sul territorio e comprendere quali sono le esigenze del territorio”.

Articolo dettagliato sul numero di dicembre della Rotta dei Trasporti.

ANITA: Loria (Gruppo Torello) guida Sezione Giovani: progetti concreti per trasporti e logistica

(FERPRESS) – Roma, 5 OTT – Mettere in rete nuove competenze e costruire l'esperienza dei giovani attraverso il lavoro sui problemi reali del settore. Con questi obiettivi entra nella fase operativa la Sezione Giovani di ANITA, l'Associazione del trasporto e dei servizi per la logistica aderente a Confindustria. Istituita durante l'Assemblea di Sorrento, la Sezione ha eletto presidente Vincenzo Loria, delegato del Gruppo Torello, che rimarrà in carica per il prossimo quadriennio. Composta da rappresentanti delle imprese associate, la Sezione nasce per approfondire i temi rilevanti per gli imprenditori under-40 ed elaborare proposte e iniziative da presentare agli organi associativi.

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 >>



Persone, imprese e territorio si incontrano a “Connessioni 2030”

Organizzato da Logistica Uno, in collaborazione con Le Rondini – Altro Mercato ed Elevator Bunker Collettivo, l'appuntamento, in scena il 14 ottobre, è dedicato al confronto e alla condivisione di esperienze per favorire nuove relazioni e collaborazioni tra imprese, istituzioni, formazione e realtà sociali.

Il rapporto tra ricerca e impresa, la sostenibilità ambientale e sociale, la gestione delle risorse umane e l'innovazione per lo sviluppo della logistica: sono questi alcuni dei temi al centro di “Connessioni 2030”.

Organizzato da Logistica Uno, in collaborazione con Le Rondini – Altro Mercato ed Elevator Bunker Collettivo, l'evento si svolgerà il 14 ottobre alle 17.30 a Oppeano (Vr) negli spazi dell'Hub di Verona – Magazzino 2, situati in via Padania, al civico 34. Ad aprire i lavori sarà Gianluca Cornelli, presidente e amministratore delegato di Logistica Uno, seguito dallo speech di Elisa De Berti, consigliere delegato alle Infrastrutture e all'attuazione del Programma e presidente della Seconda Commissione Consiliare Regione Veneto. De Berti, in particolare, parlerà di “Infrastrutture e reti come condizioni abilitanti per la competitività, l'accessibilità e lo sviluppo del territorio, in una prospettiva di crescita e connessione tra imprese, persone e comunità”.

“Connessioni 2030” è nato per mettere in relazione esperienze, competenze e prospettive differenti, con uno sguardo comune verso il futuro e verso un territorio capace di crescere attraverso la collaborazione.

Dopo i saluti del presidente di Logistica Uno e l'intervento di Elisa De Berti, l'evento proseguirà con le relazioni di altri imprenditori, manager e ricercatori. Più precisamente saliranno sul palco: Giorgio Adami, presidente di Rete Rivelò; Claudio Cerardini, senior partner dello Studio STL; Alberto Curnis, ricercatore senior dell'Osservatorio Contract Logistics Politecnico di Milano; Daniele Sartori, head of business Controlling, Analytics & ESG di Logistica Uno; Raffaella Venezia, HR Manager Italia di Zuegg; Rita Tornieri, HR Manager Quid Impresa Sociale e Bruno Giordano, presidente di Fondazione Cariverona.

La presenza e gli interventi di alcuni esponenti delle istituzioni locali come Alberto Battaglia, presidente della Commissione cultura del Comune di Verona e presidente di Artiver e Carlo Piccoli, presidente di Sports Center Verona confermano la centralità attribuita dagli organizzatori al legame con il territorio.

Al termine degli interventi, previsto per le 19.30, è in programma un aperitivo di networking: un'occasione per proseguire la serata in modo informale, creare nuove connessioni e favorire relazioni tra persone e realtà diverse del territorio. La serata sarà arricchita dalla realizzazione di un'opera dell'artista Federico Ferrarini, in collaborazione con Kromya Art Gallery.

Per partecipare:

PUBBLICAZIONE: logisticaefficiente.it

PAESE: ITA

VISITE MENSILI: 8596.27

TIPOLOGIA: Web

AUTORE: ilaria@mlcconsulting.it 0-ilaria

REACH: 282

URL: www.logisticaefficiente.it

CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Business Services



> 5 ottobre 2026 alle ore 8:51

> [Versione Online](#)

REGISTRATI QUI

<https://www.logisticauno.com/>



Centralizzare i flussi logistici: la guida per gli Operations Manager



La gestione dei flussi dati nella logistica consiste nell'integrare e coordinare le informazioni generate nelle diverse fasi della supply chain, dall'approvvigionamento delle merci, allo stoccaggio in magazzino, fino alla consegna. Un patrimonio informativo che, se correttamente integrato, consente ai responsabili della logistica di migliorare la visibilità sui processi, ridurre gli errori manuali e supportare decisioni operative più tempestive. Tipicamente, un'azienda logistica o manifatturiera con 50+ fornitori e clienti, riceve dati in formati diversi (XML, CSV, PDF) – e tramite canali diversi (email, FTP, portali web, API) che devono convergere nel gestionale per essere elaborati.

Una gestione efficace non significa soltanto raccogliere informazioni, ma garantire che ogni sistema coinvolto –

ERP, WMS (Warehouse Management System), TMS (Transportation Management System), CRM e piattaforme EDI

– condivida dati coerenti, completi e sempre sincronizzati.

“Per le aziende con supply chain complesse, centralizzare i flussi logistici consente di automatizzare lo scambio di dati tra fornitori e clienti, aumentare la visibilità sull'intero flusso operativo e creare un'infrastruttura scalabile, pronta ad accogliere nuovi partner commerciali e nuovi processi senza riprogettare ogni volta le integrazioni

.”, ha spiegato

Luca Formenti, CEO dell'azienda di sviluppo software

Eleva.

Quali sono gli step principali per ottimizzare i flussi dati nella logistica?



Prima di capire quale tecnologia utilizzare per gestire dati e processi di magazzino, serve prima sapere cosa passa e dove

.

Mappare i flussi dati nella logistica significa conoscere, per ogni flusso informativo :

da dove arriva (fornitore, cliente, partner, sistema interno); in che formato (EDI, XML, JSON, CSV, PDF, email non strutturata); con che frequenza (real-time, batch giornaliero, settimanale, su richiesta); dove deve arrivare (gestionale, database, sistema specifico); chi lo gestisce oggi (persona, processo automatico, o un mix); cosa succede quando c'è un blocco (c'è un fallback? chi se ne accorge?).

Una buona mappatura può richiedere anche settimane, ma è il passaggio più importante per orientare gli investimenti successivi verso la giusta tecnologia

.

Alcuni flussi logistici sono particolarmente critici: se si fermano, il business si ferma

.

I colli di bottiglia tipici sono cinque :

Flussi di magazzino che dipendono da una sola persona

Flussi dati con conversione manuale da un sistema all'altro, con rischio di errori.

Flussi logistici che non trasmettono dati in tempo reale

Flussi senza fallback. In caso di blocchi al sistema, i dati si perdono finché qualcuno non se ne accorge.

Flussi duplicati o ridondanti.

L'integrazione dei sistemi logistici può seguire tre approcci, da valutare in base alla complessità dei processi, al livello di interoperabilità richiesto e agli investimenti sostenibili.

Prevede la realizzazione di un gateway in grado di ricevere dati in formati diversi, verificarne la coerenza, convertirli in uno standard comune e indirizzarli ai sistemi destinatari

. In questo modo, è possibile integrare strumenti moderni con gestionali legacy, come AS/400, senza intervenire direttamente sull'infrastruttura esistente né chiedere a fornitori e clienti di modificare i propri sistemi.

È una soluzione che consente di affrontare il problema della frammentazione dei formati con un investimento relativamente contenuto.

Un livello intermedio che, oltre a uniformare i dati, gestisce le regole operative:



instradamento condizionale, trasformazioni, arricchimento delle informazioni, controlli incrociati e orchestrazione dei flussi

.

Questo modello è indicato quando l'obiettivo non è soltanto scambiare informazioni, ma coordinare processi end-to-end

. Un ordine, per esempio, può essere verificato, confermato, trasmesso al magazzino e monitorato fino alla consegna.

Le piattaforme iPaaS, come MuleSoft, Dell Boomi e Workato, oppure le architetture ESB installate on-premise, permettono di gestire ecosistemi complessi, con numerosi sistemi applicativi e un elevato numero di flussi informativi. Sono particolarmente utili per le aziende con esigenze avanzate di orchestrazione, governance e conformità normativa.

L'investimento iniziale e la complessità di gestione richiedono però una valutazione attenta: questa soluzione è giustificata quando le dimensioni e le esigenze operative della supply chain rendono insufficienti approcci più semplici.

Un'ottimizzazione dei flussi dati logistici può fare la differenza se si verificano spesso queste condizioni:

Si ricevono quotidianamente dati in più formati (EDI, XML, CSV, PDF).

Gli operatori copiano informazioni manualmente.

Si usa Excel per collegare sistemi diversi.

Si riscontrano duplicazioni di dati tra ERP e WMS.

Gli errori vengono rilevati solo quando un cliente li segnala

“Aspetti come questi possono avere un impatto notevole sulla gestione di tempi, pianificazione, rapporti con interlocutori esterni, sicurezza dei dati, costi di manutenzione e aggiornamento e molto altro.”, conclude Formenti. “

Non è sempre necessario sostituire i propri sistemi legacy

: in Eleva abbiamo accompagnato diverse aziende di logistica verso l'integrazione con strumenti moderni che permettono a diversi linguaggi e canali di dialogare con semplicità, senza ostacolare i flussi quotidiani e la crescita del business”.

Per mappare i flussi informativi e capire dove concentrare gli interventi, Eleva affianca le aziende con una fase di assessment iniziale: richiedila qui e consulta il sito ufficiale di Eleva per maggiori informazioni.

Articolo realizzato in partnership con Eleva



La vera sfida non è tecnologica, ma di competenze



Negli ultimi anni la logistica ha accelerato il proprio percorso di digitalizzazione a una velocità senza precedenti. Magazzini automatizzati, piattaforme cloud, sistemi di pianificazione integrati e strumenti di monitoraggio in tempo reale hanno trasformato la supply chain in un ecosistema altamente interconnesso e sempre più dipendente dalla continuità dei sistemi informativi.

La logistica sotto attacco L'aumento della superficie digitale esposta ha attirato l'attenzione della criminalità informatica. Il settore della logistica e dei trasporti è diventato uno dei bersagli privilegiati degli attacchi cyber: nel

2026 gli attacchi registrati in Italia nel comparto hanno evidenziato una crescita superiore al 130% rispetto all'anno precedente, confermando come la sicurezza digitale sia diventata una questione di continuità operativa e non più solo di protezione dei dati.

Questa crescente interconnessione ha modificato anche il profilo del rischio operativo: oggi un'interruzione digitale può produrre effetti immediati sulla movimentazione fisica delle merci. È anche per questo motivo che la cybersecurity è uscita dai confini del dipartimento IT per entrare nelle sale operative, nei consigli di amministrazione e, sempre più spesso, nelle direzioni HR.

La Direttiva europea NIS2 Questo cambio di paradigma è stato accelerato dall'entrata in vigore della Direttiva europea NIS2, che ha inserito trasporti e logistica tra i comparti strategici per il funzionamento dell'economia europea, attribuendo agli organi di amministrazione responsabilità dirette nella gestione del rischio informatico e nella supervisione delle misure di sicurezza aziendale. Tuttavia, la vera sfida che oggi si trovano ad affrontare molte aziende della logistica non riguarda solo la conformità normativa o gli investimenti tecnologici, ma anche la disponibilità delle competenze necessarie per governare questa trasformazione.

Le imprese non cercano solo specialisti IT tradizionali, ma figure capaci di comprendere il funzionamento di un magazzino automatizzato, le dinamiche della supply chain e i principi della



sicurezza informatica.

AAA nuove competenze cercansi Tra queste emergono gli Specialisti di Cybersecurity in ambienti OT (Operational Technology), professionisti chiamati a proteggere non tanto i sistemi informatici tradizionali quanto le tecnologie che governano l'operatività fisica della supply chain:

sistemi di automazione di magazzino, sorter, nastri trasportatori, AGV, AMR, impianti di picking automatico e dispositivi IoT installati lungo i flussi logistici

. Il loro compito consiste nell'identificare vulnerabilità, segmentare le reti industriali, gestire gli accessi ai sistemi critici e prevenire interruzioni operative derivanti da attacchi informatici o errori di configurazione.

Accanto a loro stanno acquisendo crescente importanza gli OT Security Manager, figure di coordinamento responsabili della definizione delle strategie di sicurezza per gli ambienti industriali e logistici automatizzati. Si tratta di professionisti che operano all'intersezione tra operations, ingegneria e cybersecurity e che devono garantire che l'evoluzione tecnologica degli impianti avvenga senza compromettere affidabilità e continuità operativa.

Sempre più richiesti sono, inoltre, i Supply Chain Cyber Risk Manager o Third Party Cyber Risk Manager, che si occupano della valutazione del rischio lungo l'intera catena di fornitura. Il loro lavoro consiste nel verificare il livello di maturità cyber di fornitori, partner logistici e outsourcer tecnologici, analizzare le dipendenze critiche della filiera e identificare eventuali punti di vulnerabilità che potrebbero propagarsi lungo l'ecosistema logistico.

Un ruolo sempre più centrale è quello del Business Continuity Manager, figura diffusa nel mondo bancario, assicurativo e delle telecomunicazioni e oggi sempre più richiesta anche nella logistica. Il suo obiettivo è garantire che l'azienda sia in grado di continuare a operare anche in condizioni degradate.

Infine, alcune organizzazioni più strutturate stanno iniziando a introdurre ruoli di Logistics Cybersecurity Manager o

Cyber Resilience Manager, figure "ponte" tra direzione IT, operations e management aziendale, chiamate a tradurre il rischio tecnologico in decisioni organizzative e strategiche.

La sfida di attrarre talenti Si tratta di professionalità ancora poco diffuse e difficili da reperire, spesso provenienti dal manifatturiero avanzato, dall'automotive, dall'energia o dalle infrastrutture critiche, settori che da tempo convivono con problemi di resilienza operativa e sicurezza industriale e che oggi rappresentano il principale bacino di provenienza per queste competenze. La difficoltà, tuttavia, non riguarda solo la capacità di attrarre questi talenti sul mercato, in molti casi saranno le figure già presenti nelle organizzazioni a rappresentare il terreno più fertile su cui sviluppare nuove competenze.

Federica Cavagliano, Senior Manager Technical Division di Hunters Group

Estratto dell'articolo pubblicato completo nel numero di



Quando i magazzini diventano gallerie d'arte: Prologis apre al pubblico quattro parchi logistici

Per due weekend di ottobre magazzini, container, cabine elettriche, serbatoi e piazzali logistici si trasformano in una grande galleria d'arte a cielo aperto. Prologis celebra i cinque anni del progetto di urban art avviato in Italia aprendo al pubblico quattro dei propri parchi logistici, con visite guidate gratuite. Gli appuntamenti sono in programma sabato 10 e domenica [...]



Per due weekend di ottobre magazzini, container, cabine elettriche, serbatoi e piazzali logistici si trasformano in una grande galleria d'arte a cielo aperto. Prologis celebra i cinque anni del progetto di urban art avviato in Italia aprendo al pubblico quattro dei propri parchi logistici, con visite guidate gratuite. Gli appuntamenti sono in programma sabato 10 e domenica 11 ottobre al Prologis Park Lodi di Somaglia, il 10 ottobre a Roma Tor Cervara e il 17 e 18 ottobre a Romentino e all'Interporto di Bologna.

L'iniziativa, che abbiamo raccontato in questo articolo, nasce nel 2021 con l'obiettivo di cambiare anche la percezione dei luoghi della logistica, portando l'arte contemporanea all'interno di spazi normalmente destinati alla movimentazione e allo stoccaggio delle merci. In cinque anni il progetto ha progressivamente coinvolto facciate, muri, serbatoi, container e altre infrastrutture. E ha richiamato pubblico: tra il 2021 e il 2026 oltre 5.000 persone hanno partecipato alle visite gratuite organizzate nei parchi.

Il progetto rientra nella filosofia PARKlife, con cui Prologis punta a rendere i propri insediamenti non soltanto luoghi di lavoro, ma spazi maggiormente integrati con i territori e le comunità circostanti. «Cinque anni fa abbiamo scelto di portare l'arte urbana all'interno dei nostri parchi per offrire una prospettiva diversa su luoghi spesso percepiti esclusivamente come spazi di lavoro. Da allora il progetto è cresciuto insieme agli artisti e alle comunità che abbiamo coinvolto», spiega Margaryta Hnatenko, Real Estate & Customer Experience Manager di Prologis.



A Lodi oltre 5.000 metri quadrati di urban art

Il percorso più esteso è quello del Prologis Park Lodi, a Somaglia. Qui nove artisti – Etnik, Font, Hitnes, Made514, Macs, Sea Creative, Joys, Vesod e SteReal – hanno trasformato oltre 5.500 metri quadrati di facciate e serbatoi, lavorando soprattutto sul rapporto fra uomo, natura e trasformazione degli spazi. Successivamente la galleria si è arricchita degli interventi di Korvo, Blef e Mr. Wany.

Roma Tor Cervara apre per la prima volta

Una delle novità dell'edizione 2026 riguarda Roma Tor Cervara, che il 10 ottobre aprirà per la prima volta al pubblico. Al centro della visita ci sarà "Macchine Volanti", progetto diretto da Ale Senso e realizzato con Hitnes, Alessandra Carloni, Paolo Psiko, Awer, Mr. Wany, Mr. Thoms e Refreshink. Anche il luogo ha una storia particolare: il parco è sorto nell'area precedentemente occupata dalle Officine Romanazzi, il cui complesso abbandonato era diventato, dopo la fine dell'attività industriale, uno spazio di sperimentazione artistica spontanea. La successiva rigenerazione ha trasformato l'area in un polo logistico, mantenendo però un legame con questa esperienza attraverso l'urban art. Le opere interessano, tra l'altro, oltre mille metri quadrati di pavimentazione, una cabina elettrica e il muro di cinta della casa cantoniera.

A Romentino l'opera diventa uno spazio da attraversare

Il 17 e 18 ottobre sarà invece possibile visitare il Prologis Park Romentino, dove oltre 1.500 metri quadrati sono stati affidati ad artisti tra cui Joys, Peeta, Vesod, Etnik, SeaCreative, Hemo, Made514, Dado e ACME 107. Quest'anno debutta anche "Dentro le lettere" di Joys, installazione immersiva composta da 11 teli monumentali: il lettering esce dalla tradizionale superficie pittorica per creare un ambiente all'interno del quale il pubblico può camminare.

A Bologna arte, logistica e intelligenza artificiale

Nello stesso weekend aprirà anche il percorso realizzato all'Interporto di Bologna, dove negli anni container e altre infrastrutture logistiche sono diventati supporti per le opere di numerosi artisti. Nel 2026 il progetto si amplia con nuovi interventi di "OVUNQUE", curato da RAME13. Cabine elettriche, cisterne e locali tecnici diventano parte di una narrazione dedicata al rapporto tra intelligenza artificiale, natura e umanità.

Le visite ai quattro parchi sono gratuite ma richiedono la prenotazione e prevedono un numero limitato di partecipanti. A Lodi gli ingressi saranno alle 10.30 e alle 12; a Roma la visita partirà alle 16.30; a Romentino alle 10.30 e alle 11.30; a Bologna alle 10.30 e alle 14.30.



Scannell Properties cede a iMile la seconda unità della struttura logistica di Roma



Scannell Properties ha annunciato 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 sua piena occupazione.

Ubicato in via di Salone 129, a 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 ai requisiti operativi dell'operatore, garantendo un immobile nuovo e subito disponibile per sostenere la crescita del business.

Sostenibilità e ottima posizione 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, commenta: “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 più adatto 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 rispondente alle sue esigenze e in grado di sostenerne l’espansione in Italia”.

Xiao Li, Responsabile Procurement di iMile Italy, aggiunge: “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 punta al raggiungimento degli obiettivi di business della nostra azienda per gli anni a venire”.

Vacancy rate sotto il 2% 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, afferma: «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 forte presenza internazionale.



Escola Europea - Transporte Intermodal celebra su 20º aniversario

Viaje por mar por el Mediterráneo entre Barcelona, Civitavecchia, Palermo y Génova



Escola Europea - Transporte Intermodal, el centro europeo para Referencia para la formación en logística y transporte Intermodal celebrará este mes su 20º aniversario con un viaje marítimo en el Mediterráneo entre Barcelona, Civitavecchia, Palermo y Génova, a bordo de los barcos de Grimaldi Lines y Grandi Navi Veloci. Del 14 al 19 de octubre el la comunidad de la Escola repasará su historia por mar Ruta de fundación, con un programa que incluirá ceremonias Un curso especial a bordo y eventos conmemorativos en cada escala, que puede seguirse en directo en redes sociales con el hashtag #Escola20Y. La celebración comenzará en Barcelona el 14 de octubre en la Jardins de l'Areté, donde se encuentran las sedes de la Escola, en el puerto. Aquí se celebrará la presentación del 20º aniversario y la entrega de los premios, seguida de discursos institucional y la inauguración del primero de los espacios de Areté, que adoptarán diferentes formas en cada puerto y han sido concebidas como lugares de encuentro, diálogo y reflexión. Su El nombre recuerda al concepto griego de areté: virtud, excelencia y plenitud. En el mismo día, y el día terminará con un cóctel ofrecido por el Port de Barcelona, antes de la salida del embarcación esa misma noche hacia Civitavecchia. El itinerario continuará en Civitavecchia (16 de octubre), Palermo (17 de octubre) y Génova (19 octubre). Se celebrará un evento en cada ciudad organizado junto con la respectiva Autoridad de Supervisión Sistema Portuario, que incluirá una ceremonia proyecto institucional, la inauguración del espacio Areté en el puerto y un cóctel de redes entre administraciones portuarias y empresas en la sector, centros de formación e instituciones públicas. En conjunto, se espera que los cuatro aeropuertos se unan aproximadamente 700 representantes y profesionales de la zona mediterránea. Junto con los espacios de Areté, la Escola ofrecerá más de 100 premios institucionales Areté a las autoridades empresas asociadas, centros de formación y universidades que han contribuido a construir su camino. Profesores que han formado parte de programas de la Escola en Barcelona y en Italia, y será se otorgaron dos premios nombrados a Emanuele Grimaldi, presidente del grupo Grimaldi, y Antonio Vargas, concejal de la Grupo Grimaldi, por su liderazgo y su contribución a la desarrollo de la Escuela Europea y sus programas de formación. Desde su fundación en 2006, la Escola ha evolucionado a partir de una iniciativa dedicada al transporte marítimo de corta mar hasta convertirse en un centro internacional de referencia para la formación

PUBBLICAZIONE: Informare.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €5.61

REACH: 496

CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences

VISITE MENSILI: 15087.27

AUTORE:

URL: www.informare.it



[> Versione Online](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 7:41

en transporte intermodal y sostenible. En estas dos décadas ha formó a más de 25.000 estudiantes del Mediterráneo, de Europa, África y otras regiones del mundo. "Esto que nació en 2006 como una iniciativa pionera de la puertos de Barcelona, Roma, Génova y, posteriormente, Palermo, junto con Grimaldi Lines y Grandi Navi Veloci - subrayado Eduard Rodés, director de la Escola Europea - es Convertirse en algo mucho más grande de lo que habríamos sido nosotros Podía imaginar: una comunidad viva de puertos, instituciones, Empresas y profesionales unidos por una visión compartida de una logística sostenible".



Escola Europea - Intermodal Transport celebrates its 20th anniversary

Journey by sea in the Mediterranean between Barcelona, Civitavecchia, Palermo and Genoa



Escola Europea - Intermodal Transport, the European centre for Reference for training in logistics and transport Intermodal, will celebrate its 20th anniversary this month anniversary with a sea voyage in the Mediterranean between Barcelona, Civitavecchia, Palermo and Genoa, on board the ships of Grimaldi Lines and Grandi Navi Veloci. From 14 to 19 October the community of the Escola will retrace its history by sea founding route, with a program that will include ceremonies a special course on board and commemorative events in each stopover, which can be followed live on social networks with the hashtag #Escola20Y. The celebration will begin in Barcelona on October 14 in the Jardins de l'Areté, where the headquarters of the Escola are located, in the port. Here will be held the presentation of the 20th anniversary and the presentation of the awards, followed by speeches institutional and the inauguration of the first of the Areté spaces, which will take different forms in each port and have been conceived as places of meeting, dialogue and reflection. Their The name recalls the Greek concept of areté: virtue, excellence and fullness. On the same day, commemorative course, and the day will end with a cocktail offered by Port de Barcelona, before the departure of the ship that same evening to Civitavecchia. The itinerary will continue in Civitavecchia (16 October), Palermo (17 October) and Genoa (19 October). An event will be held in each city organized together with the respective Supervisory Authority Port System, which will include a ceremony institutional project, the inauguration of the Areté space in the port and a cocktail of networking between port administrations, companies in the sector, training centers and public institutions. Overall, the four airports are expected to bring together approximately 700 representatives and professionals from the Mediterranean area. Together with the Areté spaces, the Escola will deliver over 100 Areté institutional awards to the authorities partner companies, training centres and universities that have contributed to building its path. Teachers who have been part of the programs of the Escola in Barcelona and in Italy, and will be two named awards were conferred on Emanuele Grimaldi, president of the Grimaldi group, and to Antonio Vargas, councillor of the Grimaldi Group, for their leadership and their contribution to the development of the European School and its training programs. Since its founding in 2006, the Escola has evolved from an initiative dedicated to short sea shipping up to to become an international reference center for training in intermodal and

PUBBLICAZIONE: Informare.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €5.61

REACH: 496

CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences

VISITE MENSILI: 15087.27

AUTORE:

URL: www.informare.it



> 5 ottobre 2026 alle ore 7:41

> [Versione Online](#)

sustainable transport. In these two decades it has trained over 25,000 students from the Mediterranean, from Europe, Africa and other regions of the world. "This which was born in 2006 as a pioneering initiative of the ports of Barcelona, Rome, Genoa and, subsequently, Palermo, together with Grimaldi Lines and Grandi Navi Veloci - underlined Eduard Rodés, director of the Escola Europea - is become something much bigger than we would have I could imagine: a living community of ports, institutions, companies and professionals united by a shared vision of a sustainable logistics".



LGT Laverde, la flotta si tinge ancora di rosa: arrivano dieci Renault Trucks T 480

Dieci nuovi Renault Trucks T 480 TC 4×2, tutti rigorosamente rosa, sono entrati nella flotta di LGT Autotrasporti Laverde, azienda lombarda attiva nei trasporti nazionali e internazionali, in particolare nella movimentazione di container, nel trasporto di cisterne ADR e nei servizi dedicati al settore dei rifiuti. La consegna è avvenuta presso la concessionaria Renault Trucks [...]



Dieci nuovi Renault Trucks T 480 TC 4×2, tutti rigorosamente rosa, sono entrati nella flotta di LGT Autotrasporti Laverde, azienda lombarda attiva nei trasporti nazionali e internazionali, in particolare nella movimentazione di container, nel trasporto di cisterne ADR e nei servizi dedicati al settore dei rifiuti. La consegna è avvenuta presso la concessionaria Renault Trucks Bergamo Trucks, che ha seguito la vendita, e rinnova una collaborazione che accompagna l'azienda di Carate Brianza fin dalle sue origini.

Il rosa è ormai un segno distintivo della flotta LGT, ma dietro il colore c'è soprattutto una storia di continuità. Fondata nel 2008 da Roberto Laverde ed Elena Vincenzi, la società ha accompagnato la propria crescita affidandosi nel tempo ai veicoli della casa costruttrice francese. Una scelta legata non soltanto alle caratteristiche tecniche dei mezzi, ma anche al supporto post-vendita, elemento particolarmente rilevante in un settore in cui fermo macchina e ritardi nelle consegne possono incidere in modo significativo sull'operatività.

Nel corso degli anni lo sviluppo dell'azienda è andato di pari passo con il consolidamento delle collaborazioni nel trasporto intermodale, a partire da quella con il Gruppo Contship e in particolare con Sogemar, a cui dal 2022 si è aggiunta Medlog, società del Gruppo MSC. Rapporti che hanno sostenuto lo sviluppo delle attività intermodali e l'ampliamento dei servizi offerti.

Parallelamente, LGT Autotrasporti Laverde ha investito sul fronte della sicurezza e dell'evoluzione della flotta. L'azienda è certificata ISO 45001 per la gestione della salute e della sicurezza sul lavoro e ha avviato un percorso di diversificazione dei mezzi impiegati, introducendo anche veicoli alimentati a LNG.



L'arrivo dei dieci nuovi Renault Trucks T si inserisce in una fase di trasformazione dell'impresa, caratterizzata dal progressivo ingresso della seconda generazione della famiglia Laverde nelle attività aziendali. Un passaggio che guarda all'innovazione e alla tecnologia senza interrompere il filo delle collaborazioni che hanno accompagnato la crescita della società fin dalla sua fondazione.



Una logistica sempre più sostenibile in Trentino



Con l'arrivo di 5 nuovi eActros 300, il servizio di navettaggio tra lo stabilimento di Cartiere del Garda e il polo logistico Arcese sarà svolto interamente da sei mezzi elettrici, operativi 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

Gruppo Arcese, operatore logistico che conta oltre 3.500 dipendenti e 100 sedi nel mondo, e Cartiere del Garda, la maggiore produttrice italiana di carte patinate senza legno, compiono un nuovo, significativo passo nel loro percorso condiviso verso una logistica più sostenibile. A un anno dall'arrivo del primo Mercedes-Benz eActros 600, cinque nuovi eActros 300 entrano nella flotta dedicata al navettaggio delle merci tra lo stabilimento di Riva del Garda e il polo logistico Arcese. I nuovi mezzi Mercedes-Benz Trucks sono forniti da Daimler Truck Italia attraverso Trivellato Industriali.

Il servizio sarà operativo 24 ore su 24, 7 giorni su 7, e verrà svolto esclusivamente con una flotta di sei mezzi completamente elettrici, sostituendo integralmente gli attuali veicoli a gasolio. Ogni anno il servizio comporta circa 13.000 viaggi completi tra Cartiere del Garda e Arcese, pari a circa 26.000 passaggi lungo la strada provinciale trentina. Un'evoluzione concreta verso una logistica più sostenibile, capace di abbattere le emissioni legate all'operatività dei mezzi e di ridurre sensibilmente la rumorosità, aspetto particolarmente importante durante il servizio notturno.

A sostenere l'operatività dei mezzi è il nuovo sistema installato presso Cartiere del Garda e fornito da Swish, azienda specializzata in infrastrutture di ricarica per flotte professionali. Un'unità centrale gestisce tre punti di ricarica e distribuisce la potenza disponibile in base alle esigenze dei veicoli, dando priorità a quelli con un livello di carica inferiore. La collocazione dei punti di ricarica presso le baie di carico permette di integrare la ricarica nelle normali attività operative, senza deviazioni dedicate. L'energia necessaria alla ricarica dei mezzi sarà prodotta e fornita direttamente dalla centrale di Cartiere del Garda.



Scania effettua la prima ricarica MCS in Italia

Il percorso verso la decarbonizzazione dei trasporti pesanti ha segnato una tappa storica in Italia. Lungo l'asse logistico del Brennero è stato effettuato con successo il primo rifornimento ultra-rapido con il protocollo Megawatt Charging System, una tecnologia di ricarica ad altissima potenza specificamente progettata per i mezzi industriali.

Il test pionieristico ha visto come protagonista un veicolo elettrico Scania 40 R, che ha completato l'operazione interfacciandosi con le colonnine di ultima generazione installate nelle stazioni di Bolzano Sud e Varna. Le sessioni di rifornimento si sono svolte presso il casello dell'autostrada A22 a Bolzano Sud, all'interno dell'area gestita da Autostrada del Brennero, e presso il polo di Varna, un impianto sviluppato da Ide2n e operato da kostner Service Stations. La riuscita della prova ha confermato la perfetta sinergia e compatibilità tecnica tra i software di gestione del costruttore svedese e i sistemi di ricarica ad alta tecnologia sviluppati da Alpitronic, leader del mercato già attivo sul territorio nazionale.

"Il Megawatt Charging System è lo standard sviluppato per consentire la ricarica rapida dei veicoli industriali elettrici che percorrono lunghe distanze. Rispetto al CCS2, oggi lo standard più diffuso per la ricarica dei camion elettrici, l'MCS è progettato per gestire correnti e potenze superiori, con una capacità potenziale fino a 3.000 ampere. L'attuale sistema Scania opera con correnti fino a 1.000 ampere, permettendo di ricaricare in 30 minuti 400 chilometri di autonomia, ovvero la distanza percorribile nelle 4,5 ore di guida prima della pausa obbligatoria. Le missioni in elettrico diventano così ancora più facilmente compatibili con i ritmi del trasporto professionale", ha dichiarato Simone Martinelli (E-mobility, Urban & Construction Sales Scania Italia).

Questa tecnologia ultra-rapida è importante per la logistica a lungo raggio, poiché consente di rifornire i mezzi pesanti durante le pause di guida obbligatorie, salvaguardando la produttività delle flotte. Nel test specifico, l'impianto ha consentito allo Scania 40 R di raggiungere una potenza di ricarica fino a 750 kW. L'area di sosta Firmian a Bolzano Sud si attesta come la prima stazione pubblica in Italia dotata di questo standard a megawatt, confermando l'impegno di Autostrada del Brennero nello sviluppo del corridoio logistico europeo. Poco più a nord, a Varna, l'impianto di kostner Service Stations si inserisce in un polo gemello dedicato alla mobilità sostenibile, dimostrando la fattibilità di soluzioni ad altissima potenza per le reali necessità delle aziende di trasporto.

"La messa in funzione di questi due punti conferma l'importanza di un approccio di sistema: l'elettrificazione del trasporto pesante richiede non solo veicoli performanti ma anche in grado di comunicare con sistemi complessi e sempre aggiornati in infrastrutture adeguate. Per Scania avere partner capaci di progettare e gestire soluzioni affidabili lungo le principali rotte del trasporto merci è pertanto cruciale", ha dichiarato Fredrik Swartling (Amministratore Delegato di Scania Italia).

"La sostenibilità ambientale rappresenta una priorità costante per Autostrada del Brennero. Se vogliamo che sempre più veicoli a basso impatto ambientale circolino sulle nostre strade, dobbiamo favorire lo sviluppo delle tecnologie che lo consentono: ricariche rapide a costi ragionevoli per l'elettrico a batteria, una efficace rete di distribuzione per l'idrogeno verde. Sono entrambi settori in



cui siamo impegnati con progetti innovativi ", ha osservato Carlo Costa (Direttore Tecnico Generale di Autostrada del Brennero).

"A Varna, kostner SERVICE STATIONS ha messo a disposizione una stazione di ricarica MCS alimentata con energia 100% ricavata da fonti rinnovabili, parte è prodotta dagli impianti fotovoltaici di proprietà e parte è fornita da KOSI, il provider di energia pulita del Gruppo Kostner ", ha dichiarato Andreas Kostner (Presidente e CEO di kostner GROUP 1947)

"L'Italia è uno dei mercati più importanti per il trasporto pesante europeo. In particolare nel settore della logistica, ogni euro conta e gli attuali prezzi elevati del diesel stanno esercitando un'ulteriore pressione sul comparto. I camion elettrici possono ridurre significativamente i costi operativi. Affinché gli e-truck possano essere competitivi anche sulle tratte a lungo raggio, è però essenziale disporre di una ricarica megawatt ad alta potenza. Con il nostro HYC1000 MCS Dispenser, rendiamo possibili tempi di ricarica fino a 45 minuti, perfettamente compatibili con le pause obbligatorie previste dalle regole vigenti per i conducenti ", ha sottolineato Philipp Senoner (CEO di Alpitronic).



Logistica: accordo ANITA-Federmanager-FLC

ANITA, Federmanager e Freight Leaders Council hanno siglato un Accordo Quadro per potenziare le competenze manageriali nel settore del trasporto merci e della logistica. L'intesa prevede una mappatura iniziale dei fabbisogni del comparto per creare percorsi di formazione, aggiornamento e mentoring su misura, allineando finalmente la domanda e l'offerta di lavoro professionale.

La cooperazione risponde a una fase di profonda trasformazione industriale, accelerata da tensioni geopolitiche e dalle transizioni ecologica e digitale. In questo scenario instabile, la riqualificazione del personale e la condivisione di esperienze tra le tre sigle diventano leve cruciali per rendere le aziende più innovative, competitive e resilienti.

Per mettere un freno all'incertezza e governare le trasformazioni in atto, le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica devono intervenire sul terreno delle competenze, rafforzando la capacità di ascolto e l'apertura verso altri contesti industriali con l'obiettivo di integrare soluzioni innovative nelle proprie strategie di crescita. In questa cornice, l'Accordo sostiene la nascita di una filiera al servizio del settore e dedicata allo sviluppo delle competenze manageriali, capace di valorizzare il capitale umano e di rendere i modelli organizzativi e gestionali all'altezza delle sfide che le aziende sono chiamate ad affrontare", ha commentato il presidente di ANITA, Riccardo Morelli (in foto).

La sfida non è soltanto formare nuove competenze, ma accompagnare l'evoluzione delle imprese verso modelli organizzativi e gestionali più strutturati. Nel trasporto e nella logistica, come in tutti i settori strategici per il Paese, la managerialità è l'infrastruttura strategica che consente di trasformare innovazione, tecnologia e investimenti in crescita e competitività. Con questo Accordo vogliamo mettere a disposizione del comparto il patrimonio di competenze dei manager italiani e contribuire alla costruzione di imprese capaci di governare le transizioni in atto, attrarre talenti e competere con successo nelle catene globali del valore", ha riferito il presidente di Federmanager Valter Quercioli.

"Per il Freight Leaders Council questo accordo rappresenta un passaggio importante di un lavoro che portiamo avanti da tempo sul capitale umano della logistica. Dobbiamo capire con precisione quali competenze servono oggi alle imprese e quali saranno necessarie domani, rafforzando capacità manageriali, tecniche e organizzative. L'obiettivo è contribuire a rendere il settore più competitivo e produttivo, ma anche più attrattivo per giovani, professionisti e nuove eccellenze", ha concluso il presidente del Freight Leaders Council, Massimo Marciani.



Nuovo magazzino frigo a Livorno

Completato all'Interporto Vespucci di Livorno il magazzino frigorifero da oltre 12mila metri cubi realizzato dall'Asp del Mar Tirreno Settentrionale. È l'intervento più consistente del programma Cold Chain Livorno.



L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha completato il 30 settembre 2026 la piattaforma logistica per prodotti alimentari surgelati all'interno dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci, a Guasticce, nel comune di Collesalveti. L'edificio aggiunge oltre 12mila metri cubi di celle frigorifere al retroporto di Livorno ed è l'intervento più consistente del programma Cold Chain Livorno, finanziato dal Pnrr. La struttura resta di proprietà dell'Autorità portuale, che deve ancora stabilire a chi affidarne l'esercizio. I lavori sono stati eseguiti da un raggruppamento temporaneo d'impresa formato da Frangerini Impresa, Intersonda, EuroImpianti e Sie e l'opera ricade nella misura del Pnrr dedicata allo sviluppo della logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo.

Il fabbricato occupa una superficie di 60 per 30 metri, pari a circa 1.800 metri quadrati, sotto una copertura curvilinea che sale da 7,50 a 19,15 metri. Ospita due celle a bassa temperatura di 30 per 20 metri, con un'altezza interna media di 11 metri, precedute da un'anticella a temperatura neutra di circa 50 per 10 metri. Oltre agli impianti per la produzione del freddo, l'appalto comprende le scaffalature delle due celle, predisposte per pallet movimentati da sistemi automatici di tipo shuttle o Under Pallet Carrier, forniti in due unità. Sul tetto è installato un impianto fotovoltaico da 323 kWp. Il programma Cold Chain Livorno prevede anche la riorganizzazione delle strutture per lo stoccaggio e la vendita del pescato in Darsena Vecchia, dentro il porto.

Il magazzino s'inserisce nella catena del freddo tra banchina e retroporto. Il Terminal Darsena Toscana offre oltre 900 prese per container refrigerati e sul canale industriale opera la società Livorno Reefer, controllata al 100% dalla Compagnia Portuale Livorno, su 30mila metri quadrati complessivi, di cui 12mila coperti: circa seimila sono dedicati all'ortofrutta, mentre la restante superficie coperta ospita la logistica di vini e liquori di Hillebrand Gori. All'interporto opera Cold Storage Customs Vespucci, con circa 4.500 metri quadrati per il fresco, il cui capitale è detenuto al



40% dall'Interporto e al 60% da tre soci privati: F.Ili Colò, Db Group e Ctpir Magagnini. Dal gennaio 2026 Livorno Reefer gestisce anche le strutture di Csc, primo passo verso una piattaforma unica a temperatura controllata per ortofrutta ed esotici. Entrambi gli impianti operano in regime di deposito doganale privato e l'integrazione vuole ridurre i costi energetici sfruttando in modo razionale le diverse cubature delle celle. Nel 2025 le due società hanno movimentato circa 9.500 container refrigerati.

I container refrigerati nel porto di Livorno sono cresciuti del 38% nel 2025. Al Fruit Logistica di Berlino, che si è svolto a febbraio, il cluster livornese ha presentato una ripartizione dei volumi che assegna 28.779 container refrigerati al Terminal Darsena Toscana, 6.850 a Livorno Reefer e 2.500 a Csc, oltre a 140.576 tonnellate di merce fresca pallettizzata transitate nelle strutture di Livorno Reefer.

© 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!



Top 5 logistica: le news più lette di settembre 2026



Dalla sicurezza delle scaffalature agli investimenti agevolati, passando per il valore dei grandi marchi, le spedizioni internazionali per l'eCommerce e i nuovi modelli di outsourcing: la Top 5 di settembre 2026 restituisce una fotografia articolata delle priorità che stanno interessando chi opera nella logistica. I contenuti più letti del mese mostrano un'attenzione che non si concentra su un solo fronte, ma attraversa sicurezza, continuità operativa, capacità di investimento, organizzazione dei magazzini e gestione dei flussi internazionali. Temi differenti, ma accomunati da una domanda concreta: come rendere reti e processi più resilienti, efficienti e adattabili senza perdere il controllo di costi, rischi e qualità del servizio.

Al primo posto si colloca l'intervista a ROS Italia dedicata alla

Sicurezza e manutenzione delle scaffalature, un tema che riguarda direttamente la gestione quotidiana dei centri logistici. Urti, deformazioni e anomalie strutturali possono incidere contemporaneamente sulla sicurezza delle persone e sull'operatività del magazzino. Nell'intervista, ROS Italia indica tra i servizi più richiesti il ristampaggio a freddo dei montanti danneggiati, insieme a ispezioni periodiche, protezioni antiurto, ricertificazione degli impianti e formazione dei responsabili. Secondo l'azienda, il sistema idraulico consente di intervenire senza svuotare la campata o bloccare le corsie, mantenendo la portata della struttura e riducendo l'impronta di carbonio fino al 70% rispetto alla sostituzione. Tra le direttrici future figurano inoltre adeguamento sismico, digitalizzazione degli audit e gestione del passaporto dell'impianto, fino all'estensione dei servizi ai magazzini automatici.



GARBE: a Tortona un polo logistico da oltre 100.000 mq

Oltre 100.000 mq di superficie, certificazione LEED Platinum e un pre-let già pari al 50%: sono i numeri di Nexos Tortona Logistics, il nuovo polo logistico sviluppato da GARBE Industrial Real Estate Italy a Tortona, in provincia di Alessandria.

Il complesso, inaugurato il 16 settembre, si inserisce in una delle aree strategiche del Nord Italia per i collegamenti tra i principali mercati produttivi e distributivi. La struttura conta complessivamente

101.657 mq, di cui 96.704 mq destinati a magazzino, 3.316 mq a uffici e 1.439 mq a charging room, oltre alle superfici tecniche e di servizio.

Il progetto è stato realizzato con una configurazione modulare suddivisa in tre comparti autonomi, pensati per poter essere utilizzati sia da un unico tenant sia da più operatori. Una flessibilità che ha già trovato riscontro sul mercato:

il 50% dell'intero complesso risulta infatti pre-let.

A 2 km dalla A7 Milano-Genova Uno dei principali punti di forza di Nexos Tortona Logistics è la posizione. Il polo si trova a soli

2 km dall'autostrada A7 Milano-Genova e a circa 4 km dalla A21/E70 Torino-Brescia, con Milano e Genova entrambe a circa 70 km.

L'asset si colloca quindi lungo uno dei principali corridoi logistici italiani, nel punto di connessione tra Milano, Genova, Torino e Piacenza e all'interno di un'area nella quale convergono collegamenti stradali, ferroviari e marittimi.

«Abbiamo scelto Tortona per la sua posizione baricentrica tra Milano, Genova, Torino e Piacenza, in un'area che sta assumendo un ruolo sempre più rilevante nei corridoi logistici europei», ha commentato Marco Grassidonio, Managing Director e Country Head Italy di GARBE. Secondo Grassidonio, Nexos è stato concepito per combinare dimensione, qualità costruttiva, flessibilità e sostenibilità.

LEED Platinum e fotovoltaico Sul fronte ambientale, Nexos Tortona Logistics ha ottenuto la certificazione LEED Platinum, il livello più alto previsto dallo standard internazionale LEED per la sostenibilità degli edifici.

Il polo integra un impianto fotovoltaico in autoconsumo, predisposto per future estensioni, destinato a coprire una parte significativa del fabbisogno energetico della struttura. Il progetto comprende inoltre aree verdi e interventi finalizzati alla biodiversità e alla riduzione dell'effetto isola di calore.

La gestione dell'immobile prevede anche una green policy, clausole ambientali nei contratti di locazione e un modello di Property & Facility Management orientato al monitoraggio e al miglioramento delle performance ambientali e operative.

PUBBLICAZIONE: trasportale.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €1.04

REACH: 96

CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shipping

VISITE MENSILI: 2930.46

AUTORE:

URL: trasportale.it



[> Versione Online](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 5:46

«Nexos Tortona è il risultato di un lavoro tecnico rigoroso, seguito in ogni fase del progetto, dalla pre-construction fino all'handover», ha spiegato Sara Labrini, Head of Technical & Development di GARBE Italy, sottolineando il raggiungimento della certificazione LEED Platinum pochi mesi dopo la conclusione dei lavori.

Alla realizzazione del complesso hanno partecipato oltre quindici imprese, studi professionali e società di consulenza, con centinaia di persone impegnate nelle fasi di punta del cantiere.

Con Nexos Tortona Logistics, GARBE amplia così il proprio portafoglio di infrastrutture logistiche in Italia puntando su un asset di grandi dimensioni, collocato lungo un corridoio strategico per i flussi tra il Nord-Ovest italiano e i principali mercati europei.



GRANDE SUCCESSO PER ONE DAY TRUCK & LOGISTICS 2026



Oltre 400 persone hanno riempito la sala convegni del Savoia Regency Hotel di Bologna lo scorso 30 settembre, in occasione della dodicesima edizione di One Day Truck & Logistics, l'atteso evento dedicato alla filiera estesa del truck, organizzato dalla rivista Parts TRUCK e il sito Trucknews.it, in collaborazione con FIAP – Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali.

Un'intera giornata congressuale che ha visto la partecipazione di imprenditori, manager e professionisti del post vendita truck, dell'autotrasporto e della logistica, rappresentando al tempo stesso una straordinaria occasione di aggiornamento, networking, confronto e sviluppo di nuove relazioni professionali.

Tema dell'edizione 2026, "I trend e i numeri che guidano la filiera", un titolo che prosegue idealmente il percorso avviato lo scorso anno, mettendo al centro due concetti distinti ma strettamente collegati.

"Da una parte, i trend, cioè le grandi tendenze che stanno trasformando il mercato e che aiutano a comprendere dove sta andando la filiera. Dall'altra, i numeri e i dati, quelli che ogni azienda raccoglie quotidianamente e che, se letti e interpretati correttamente, diventano indicatori fondamentali per orientare le decisioni", ha spiegato Maria Ranieri, Direttore Area Automotive del gruppo editoriale DBInformation, introducendo il convegno, affiancata da Francesco Oriolo, giornalista di Parts Truck e Alessandro Peron, Segretario Generale di FIAP.

In avvio di lavori, il saluto delle Istituzioni con un video del Viceministro delle Imprese e del Made in Italy, Valentino Valentini, a cui, in corso di giornata, si sono uniti i messaggi dell'On. Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, e dell'On. Gilberto Pichetto Fratin, Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. Tra le istituzioni presenti anche Irene Priolo, Assessora all'Ambiente, Programmazione territoriale, Mobilità e Trasporti, Infrastrutture della Regione Emilia-Romagna.



Durante il convegno grande interesse ha suscitato la relazione “Numeri in movimento”, a cura di Romain Gougeon, Country Manager e Rosaria Amodio, Business Development Manager Gi.PA Italia, che, con una lettura dinamica di numeri e indicatori, ha tracciato l’andamento delle tendenze che stanno ridisegnando il mondo del truck. Particolarmente coinvolgente e ricco di stimoli, tra spunti di natura economico-industriale e approfondimenti sulle caratteristiche chiave del sistema produttivo nazionale, l’intervento del prof. Lucio Poma, Responsabile scientifico dell’Area Industria ed Europa di Nomisma, sul tema di grande attualità: “Non c’è industria senza logistica: costruttori, aftermarket e flotte nella filiera competitiva del futuro”.

Ampio spazio, come da tradizione, è stato riservato alle tavole rotonde tecniche che hanno visto una folta partecipazione di manager delle Case costruttrici di truck e delle aziende del post vendita e dei servizi.

Il focus su “I numeri che guidano le strategie” è stato al centro del confronto tra:

Nicola Russo – Amministratore Delegato Ford Trucks Loredana Ferrillo – Customer Service Sales Manager Iveco Mercato Italia Lorenzo Boghich – Direttore vendita e prodotto Truck Man Stefano Baruzzi – Direttore Operativo Truck Company Michele Marchetti – Direttore Vendite Trucks Scania Italia Paolo Gigante – Responsabile Rete Assistenza e Formazione ZF Stefania Boldrini – Head of Advisory&Training Services Dekra Enrico Ferraioli – Head of Sales & Marketing Daimler Truck Italia.

“Dal mercato ai servizi”, il titolo che ha aggregato le testimonianze di:

Aurora Fabi – Direttore Commerciale Consorzio PDA Giorgio Usseglio – Responsabile Commerciale GATE Vincenzo Mascaro – Head of Sales Transport & Warehouse Solutions Leviahub Gaia Adami – Sustainability strategies developer, Sustainability consultant e partner di Re-Solution Hub Paola Quarena – Sales Coordinator & Marketing Manager Pesci Attrezzature.

Al centro del confronto anche il ruolo dell’Europa, con l’intervento di Piero Savazzi, Coordinatore dei rapporti con l’Europa e Area tecnica normativa di FIAP, sul tema “Bruxelles: dove nascono le idee che cambiano il mercato”.

Un approfondimento che ha trovato la sua naturale prosecuzione nella tavola rotonda conclusiva riservata alle Associazioni di filiera: “L’Europa alla prova delle imprese. Le Associazioni a confronto su regole, competitività e futuro della filiera”, con la partecipazione di:

Miriam Sala – Responsabile Area Studi e Statistiche Anfia, che ha offerto anche un approfondimento relativo al Barometro dell’Aftermarket Truck e al Regolamento (UE) 2026/1738 sull’ End-of-Life dei veicoli Massimo Artusi – Presidente Federauto Andrea Mantelli – Vicepresidente Osservatorio T.C.R. Roberto Scarpa – Presidente FIAP Giovanni Dattoli – Presidente Sezione Veicoli Industriali Unrae.

A tracciare il bilancio della giornata è stata Maria Ranieri: “È stata una giornata intensa, nella quale abbiamo provato a leggere un mercato che cambia rapidamente e che impone a tutta la filiera scelte sempre più complesse e veloci. Abbiamo parlato di numeri, di dati, di tecnologie, di servizi, ma soprattutto di come questi strumenti possano aiutare le imprese a essere più competitive e a prendere decisioni migliori”.

PUBBLICAZIONE: rivistalogisticaetrasporti.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €0.73

REACH: 50

CATEGORIA DEL SITO WEB:

VISITE MENSILI: 1545.52

AUTORE:

URL: www.trucknews.it



[> Versione Online](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 16:47

L'appuntamento con One Day Truck & Logistics è già fissato: il 6 ottobre 2027, ancora una volta a Bologna.



Il prossimo orizzonte della logistica secondo Dhl



Lunedì, 5 Ottobre 2026 10:27

Dhl assegna all'elettificazione dei veicoli industriali un impatto alto nella logistica, con adozione diffusa entro cinque-dieci anni. Nel 2024 le vendite mondiali di autocarri elettrici medi e pesanti hanno superato le 90mila unità (+80%). La ricarica Mcs porta le batterie dal 20% all'80% in 40 minuti, ma pesano portata ridotta e reti elettriche.

Più matura è l'elettificazione dei veicoli leggeri: oltre 600mila commerciali elettrici venduti nel 2024 (+40%) e una flotta Dhl elettrica per l'ultimo chilometro al 46,2%. Le batterie al sodio costano circa 59 dollari per kWh (51 euro) contro 74 (64 euro) di quelle al litio e nelle prove Catl conservano il 90% dell'autonomia a -40 °C.

Droni e imballaggi hanno impatto importante. I sistemi aerei senza equipaggio passano ai corridoi programmati da 20 a 120 km tra ospedali, laboratori e siti industriali, frenati però da regole e accettazione sociale. Gli imballaggi attivi valgono il 40% del mercato, mentre il regolamento Ppwr impone riduzioni fino al 15% entro il 2040.

Settecento chilometri di autonomia dichiarati da alcuni costruttori di veicoli industriali nel 2026 e quaranta minuti per portare le batterie dal 20% all'80% con la ricarica in megawatt: sono i due elementi con cui Dhl spiega perché il camion elettrico a batteria sta uscendo dal perimetro regionale e che troviamo nell'ottava edizione del Logistics Trend Radar, diffusa a settembre 2026, lo studio che il gruppo aggiorna ogni due anni per classificare le tecnologie della logistica secondo l'impatto atteso e i tempi di adozione. Quattro schede del rapporto riguardano l'energia e i veicoli: l'elettificazione dei veicoli pesanti e leggeri, i sistemi aerei senza equipaggio e gli imballaggi di nuova generazione. La prima ottiene un impatto alto con orizzonte di cinque-dieci anni e le altre tre si fermano a impatto considerevole, con adozione entro cinque anni per veicoli leggeri e imballaggi e fra cinque e dieci anni per i droni.



Il mercato degli autocarri elettrici medi e pesanti ha superato nel 2024 le 90mila unità vendute nel mondo, con una crescita vicina all'80% e il terzo anno consecutivo di aumento. L'incidenza del trasporto sulle emissioni di gas serra spiega l'attenzione su questa tecnologia, perché secondo il rapporto l'autotrasporto pesante genera fra l'8% e il 10% delle emissioni globali. Per le tratte regionali e di lunga distanza il rapporto indica nel veicolo elettrico a batteria la soluzione principale, affiancata dal veicolo a idrogeno a cella a combustibile e dallo scambio rapido delle batterie. Sul piano tecnico il passaggio decisivo è il Megawatt Charging System, insieme all'aumento della capacità degli accumulatori. La ricarica in megawatt riduce tempi di sosta, attese retribuite e fermi macchina e può coincidere con le pause obbligatorie dell'autista. Sull'autonomia, lo studio richiama un'analisi di EV Curve Futurist: la maggior parte degli autotrasporti resta sotto i 500 chilometri, quindi la soglia dei 600 chilometri, spesso presa come riferimento, non serve alla gran parte degli operatori.

I veicoli elettrici alimentati con idrogeno garantiscono rifornimenti più rapidi e un comportamento più stabile nei climi freddi, dove l'efficienza delle batterie cala. La rete di stazioni è però ancora molto meno estesa di quella di ricarica elettrica e i costi sono poco competitivi, mentre le conversioni a idrogeno sono ancora sperimentali. Dhl prevede un sistema misto: batterie per città, percorsi regionali e corridoi dotati di ricarica in megawatt, idrogeno per nicchie come le tratte remote o i climi estremi. In tutti i casi, il rapporto segnala che ci sono ancora consistenti vincoli all'elettrico. Le batterie sottraggono portata utile e la spesa si sposta dal carburante all'infrastruttura, con costi operativi che diventano investimenti iniziali. Servono allacciamenti dalla scala del megawatt a quella del gigawatt, nuove sottostazioni e standard armonizzati fra le modalità. Il rapporto osserva inoltre che la trazione elettrica rende al meglio con percorsi fissi, orari prevedibili e fermi programmati, condizioni che nel trasporto pesante non sono sempre garantite.

Più avanzata è la transizione dei veicoli commerciali, le cui vendite mondiali dei modelli elettrici sono cresciute di oltre il 40% nel 2024, superando le 600mila unità e una quota di mercato del 7% circa, trainate da Cina ed Europa, e nel 2025 l'aumento è stato del 45%. Dhl dichiara elettrificato il 46,2% della propria flotta dell'ultimo miglio. Un furgone elettrico percorre in genere fino a 300 chilometri al giorno in ambito urbano, distanza coperta dalle batterie più recenti, che raggiungono i 400 chilometri per ricarica. Dal 2025 sedici città olandesi hanno attivato zone a emissioni zero per i veicoli merci e Parigi e Amsterdam ne prevedono una entro il 2030. Le nuove chimiche puntano sui costi e sulle basse temperature. Le celle agli ioni di sodio costano in media circa 59 dollari per kWh (circa 51 euro), contro i 74 dollari (circa 64 euro) di quelle agli ioni di litio. Nelle prove invernali, Catl riferisce che la batteria al sodio Naxtra ha conservato il 90% dell'autonomia a -40 °C e un'erogazione stabile fino a -50 °C. Le batterie allo stato solido puntano a un'autonomia di oltre mille chilometri per ricarica, contro una media di 500 chilometri nel 2024 e Dongfeng Motor ne ha annunciato la produzione in serie per la fine del 2026.

Nella micromobilità, il segmento più elettrificato del trasporto stradale, oltre il 9% dei mezzi a due e tre ruote per le consegne era elettrico nel 2024. In Belgio Dhl Express impiega biciclette da carico Chariot FS2 con 1.500 litri di volume, 200 kg di portata e 50 km di percorrenza giornaliera, con un costo di possesso inferiore a quello di una flotta di furgoni elettrici. Nei piazzali l'elettrificazione passa dai carrelli elevatori ai trattori di manovra, come gli Orange EV che Dhl sta aggiungendo alla flotta statunitense, e a Singapore una piattaforma senza conducente di Zelos sposta pallet fra due magazzini dello stesso sito. Per i veicoli leggeri il rapporto segnala il ritardo delle reti elettriche rispetto alle colonnine, la minore portata dovuta al peso delle batterie e un costo d'acquisto superiore, compensato da spese d'esercizio più basse. Incertezza politica, dazi e sussidi ai



carburanti alterano il calcolo del costo totale di possesso e i motori termici resteranno prevalenti nelle aree rurali e a bassa densità.

Nelle altre modalità i tempi dell'elettrificazione si allungano. Nelle idrovie e sulle rotte marittime brevi i traghetti norvegesi MF Ampere, MS Medstraum e MF Vargsund dimostrano la tenuta della propulsione elettrica anche in condizioni artiche, mentre la cinese Ningyuan Diankun, prima portacontainer interamente elettrica da 10mila tonnellate del Paese, combina ricarica ad alta tensione e scambio delle batterie. Nella ferrovia, Bhp sperimenta in Australia locomotive a batteria Wabtec con sistemi da 7 MWh sulle linee del minerale di ferro, e Canadian Pacific Kansas City ha messo in servizio sulla rete principale una locomotiva a idrogeno ad alta potenza. Il settore si orienta verso l'elettrificazione discontinua, con linea aerea solo nei tratti economicamente sostenibili e accumulo a bordo altrove. Nel trasporto aereo le batterie arrivano a circa 300 Wh/kg contro i 12mila Wh/kg del carburante per aviazione, un rapporto che limita la propulsione interamente elettrica a velivoli molto piccoli su brevi distanze. L'idrogeno offre 33 kWh/kg, ma richiede nuovi progetti di aereo e serbatoi criogenici. In tal caso, Airbus ha rinviato il suo ZEROe alla seconda metà degli anni Quaranta, e secondo Dhl aerei cargo interamente elettrici operativi sono improbabili nel prossimo decennio.

Un altro importante capitolo è quello della guida autonoma. Nei sistemi aerei senza equipaggio il 2026 segna, per Dhl, il passaggio dai progetti pilota isolati a impieghi commerciali su scala, favorito da autorizzazioni ai voli oltre la linea di vista del pilota, sistemi di gestione del traffico dei velivoli senza equipaggio e spazio aereo U-space, oltre all'integrazione con i software di gestione del magazzino e dei trasporti. Negli Stati Uniti, la proposta Part 108 della Faa intende regolare le operazioni ricorrenti oltre la linea di vista. Inoltre, batterie allo stato solido e celle a combustibile a idrogeno allungano l'autonomia, mentre la combinazione di Gps, Lidar, radar e visione di bordo consente di evitare ostacoli in tempo reale anche con interferenze di segnale.

L'applicazione più vicina riguarda le rotte medie, dove sono in prova corridoi programmati da 20 a 120 chilometri per spedizioni urgenti o di valore. In Europa e negli Stati Uniti ci sono già reti sanitarie che collegano ospedali e laboratori regionali per trasportare con droni campioni di sangue e materiale diagnostico, mentre altri progetti portano ricambi prioritari dai centri di distribuzione a impianti energetici e manifatturieri. Nell'ultimo chilometro i droni procedono solo in aree rurali e semi-urbane, anche in combinazione con i furgoni, mentre per carichi superiori MightyFly, Dronamics, Elroy Air e ST Engineering sviluppano aerei cargo autonomi, Hybrid Air Vehicles e Flying Whales dirigibili per merci fuori sagoma verso zone prive di infrastrutture.

I droni operano anche nell'intralogistica dove contano le scorte sulle scaffalature alte senza piattaforme aeree e per quest'attività Dhl ha adottato in più Paesi la soluzione Eyesee di Hardis. Con sensori e posizionamento satellitare di precisione, altri modelli misurano cumuli di materiale con scarti inferiori al centimetro in poche ore, contro i giorni del rilievo manuale, e l'olandese Mainblades ispeziona gli aerei in modo automatico. Il rapporto segnala, come elementi critici, l'assenza di un quadro normativo globale, l'immagine legata agli usi bellici e criminali, rumore, riservatezza e costi elevati dei mezzi professionali. Dhl prevede un'adozione lenta nelle aree urbane dense e più rapida in quelle remote.

Il mercato degli imballaggi di nuova generazione valeva circa 15 miliardi di dollari (circa 13 miliardi di euro) a metà degli anni Venti e dovrebbe raggiungere circa 27 miliardi (circa 23 miliardi di euro) entro il 2030, con una crescita media annua del 6,5%. Quelli attivi, ossia che interagiscono con il



contenuto o con l'atmosfera interna, hanno circa il 40% del mercato. Per la catena del freddo il rapporto segnala un problema operativo: i localizzatori attivi alimentati a batteria sono classificati come merci pericolose nel cargo aereo. I dispositivi Bluetooth, leggibili anche da smartphone, usano batterie così piccole da non rientrare nella classificazione, ma alcuni modelli monouso alimentano i rifiuti elettronici. La britannica Envio propone un'etichetta di spedizione a inchiostro elettronico, modificabile a distanza, che segnala aperture, cadute e superamenti di temperatura. Ogni nuovo formato deve comunque essere compatibile con nastri trasportatori, lettori, sistemi di smistamento e manipolazione robotizzata, mentre batterie, sensori e circuiti integrati complicano il riciclo. Il regolamento UE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio (Ppwr) fissa obiettivi vincolanti di riduzione del 5% entro il 2030, del 10% entro il 2035 e del 15% entro il 2040, con esenzioni per alcuni usi specifici. Sulla questione ambientale i clienti sono però divisi: secondo una ricerca di DHL eCommerce, il 28% è disposto a pagare per imballaggi sostenibili e un altro 28% no.

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

Porto di Taranto-Interporto Ferrandina: intesa per le merci in Basilicata

(FERPRESS) – Taranto, 5 OTT – Primo passo, rompere l'isolamento; secondo, cessare una volta per tutte di sentirsi un polo negativo; terzo, progettare il futuro con l'obiettivo di diventare il nodo di una rete logistica. Questi i mantra del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio, Giovanni Gugliotti. E il primo banco di prova è il collegamento con Ferrandina, l'interporto destinato a fare di Taranto una porta di accesso ai mercati mediterranei per la Basilicata.

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 >>



DHL e LONGi insieme per una logistica più green



DHL Group e Longi Solar hanno firmato un protocollo d'intesa per rafforzare la cooperazione nell'ambito dell'implementazione delle energie rinnovabili e dell'innovazione logistica a basse emissioni. L'accordo segna l'inizio di una collaborazione strategica volta ad accelerare l'adozione di soluzioni solari distribuite, tra cui la più recente tecnologia fotovoltaica integrata negli edifici di Longi, presso le strutture di DHL in Europa. Le soluzioni si basano su una tecnologia a contatto posteriore ad alta efficienza, progettata per massimizzare la resa energetica sui tetti di grandi edifici commerciali, garantendo al contempo un'affidabilità operativa a lungo termine. Inoltre, la partnership permetterà di individuare ulteriori opportunità a sostegno della strategia aziendale di DHL Group che punta a diventare la "logistica verde di riferimento" e della missione di Longi di "sfruttare al meglio l'energia solare per costruire un mondo verde".

Il protocollo d'intesa si basa sulla partnership logistica già esistente tra DHL e Longi. Attualmente, DHL supporta Longi attraverso i servizi Express, DHL Global Forwarding Ocean Freight e DGF Industrial Projects, comprese le soluzioni per il trasloco e la movimentazione industriale. Nell'ambito di questa partnership, DHL estenderà il supporto per stare al passo con le operazioni globali in rapida crescita di Longi e con le sue nuove aree di business. Tra queste figurano soluzioni logistiche B2C potenziate, servizi di fulfillment legati al marketing e soluzioni logistiche su misura per il nuovo portafoglio di sistemi di accumulo di energia a batteria di Longi.

In base al protocollo d'intesa, DHL Group e Longi intendono collaborare attraverso:

- Implementazione delle tecnologie BIPV di Longi e di altre tecnologie solari distribuite avanzate presso gli edifici e le infrastrutture logistiche di DHL;
- Sviluppo congiunto di soluzioni innovative che combinano energia solare e accumulo, su misura per le applicazioni logistiche;
- Ricerca congiunta sull'idrogeno rinnovabile e sui modelli di energia rinnovabile di nuova generazione;
- Iniziative di accesso anticipato e co-creazione per sperimentare e testare le innovazioni di Longi all'interno della rete globale di DHL;



- Ampliamento del supporto logistico fornito da DHL a Longi per la creazione di percorsi logistici scalabili ed end-to-end che consentano l'adozione delle energie rinnovabili a livello globale;
- Stretta collaborazione tra i dirigenti per valutare i progressi compiuti e le future opportunità.

Queste iniziative integrano il più ampio piano di sostenibilità di DHL, che comprende la modernizzazione delle strutture, il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici e l'aumento dell'uso delle energie rinnovabili in tutta la rete. Il protocollo d'intesa fornisce una piattaforma strutturata per esplorare soluzioni integrate di energia solare e accumulo e promuove le misure di decarbonizzazione a lungo termine di DHL.

L'uso dell'energia solare è inoltre una componente fondamentale dell'attenzione che DHL Group dedica alle "Nuove Energie" in quanto settore chiave di crescita. Nell'ambito della "Strategia 2030: accelerare la crescita sostenibile", DHL sta sviluppando soluzioni logistiche end-to-end per otto segmenti: eolico, solare, veicoli elettrici (EV) e a batteria (BEV), sistemi di accumulo di energia e batterie, ricarica dei veicoli elettrici, rete elettrica, combustibili alternativi e idrogeno.



Porto di Taranto: la porta di accesso ai mercati del Mediterraneo per la Basilicata



Porto di Taranto: ratificato l'accordo per l'interporto Ferrandina-Taranto. Il Porto si candida ad essere lo sbocco al Mediterraneo dei prodotti lucani. Passare dalla logica del "porto che riceve traffici a quella del "porto che costruisce traffici", così il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio, Giovanni Gugliotti, ha commentato la firma dell'accordo per il collegamento tra Ferrandina e il Porto di Taranto. Con la diversificazione dei traffici (una direttrice strategica del POT -Piano Operativo Triennale 2026-2028), l'interporto e il raccordo con il Sistema Portuale tarantino possono costruire una vera piattaforma logistico-produttiva, mettendo in connessione le aree industriali lucane con il porto e con le principali direttrici del Mediterraneo, in cui la ferrovia è chiamata a diventare un fattore di competitività del porto. La ferrovia entra in porto sia sul Molo Polisettoriale, ma anche alla piastra logistica, dove Taranto può svolgere una funzione di cerniera tra il sistema produttivo del Mezzogiorno e il Mediterraneo.

Le tappe dell'interporto Ferrandina-Taranto Primo passo, rompere l'isolamento; secondo, cessare una volta per tutte di sentirsi un polo negativo; terzo, progettare il futuro con l'obiettivo di diventare il nodo di una rete logistica. Questi i mantra del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio, Giovanni Gugliotti. E il primo banco di prova è il collegamento con Ferrandina, l'interporto destinato a fare di Taranto una porta di accesso ai mercati mediterranei per la Basilicata.

Il Presidente Gugliotti: costruire connessioni insieme a Regioni, enti locali e RFI e operatori della logistica



Il presidente Gugliotti, in occasione della ratifica dell'accordo fra il porto di Taranto e l'interporto Ferrandina – l'AdSP ha sottolineato la necessità di essere soggetto attivo nella costruzione delle connessioni, lavorando insieme a Regioni, enti locali, RFI, operatori logistici e sistema produttivo per creare condizioni concrete di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e di integrazione con il porto. "Significa lavorare sull'hinterland, intercettare nuovi bacini produttivi, accompagnare le imprese nella scelta delle modalità logistiche e costruire servizi ferroviari competitivi".

«Per noi l'intermodalità, ha concluso il Presidente del porto di Taranto, non è semplicemente una questione di trasporto: è una politica industriale. Se vogliamo diversificare i traffici del porto di Taranto, dobbiamo contemporaneamente ampliare il suo hinterland, rafforzare i collegamenti ferroviari e costruire connessioni stabili con le aree produttive dell'entroterra. Ferrandina può rappresentare, in questo senso, un tassello importante di una rete nella quale porto, ferrovia, logistica e industria smettono di essere infrastrutture separate e diventano un unico sistema di sviluppo».



Port of Taranto, agreement to participate in the development of the Valbasento Interport in Ferrandina

Within 180 days the elaboration of a logistical-functional masterplan



For its development, the port of Taranto aims on intermodality, and in this context on Saturday the Authority of the Port System of the Ionian Sea has signed a memorandum of understanding with the Basilicata Region, Confindustria Basilicata, the Municipality of Ferrandina and the Consortium for Industrial Development of the Province of Matera for the enhancement of the Valbasento Interport of Ferrandina (Matera) as a strategic center in the logistics network and in connections at the service of the production system Lucanian Basilica. The signature was affixed in Matera on the occasion of the event "On the routes of development. Infrastructure, Transport and Logistics for a more competitive Basilicata" promoted by Confindustria Basilicata. The agreement aims to build an integrated port logistics system of Taranto-Ferrandina, in which Taranto represents the gateway maritime and Ferrandina the inland platform for consolidation, the processing and distribution of goods. Among the priorities indicated, the completion of the railway connection of the area industrial network of Ferrandina to the RFI network. This is an intervention considered enabling for the entire project and subject to a FSC financial programming which aims to reach 19 million of euros, through the completion of the reprogramming of the Cohesion Agreement. The protocol also provides, within 180 days, for the processing of a Ferrandina-Taranto logistic-functional masterplan, accompanied by an Investment Dossier and a demand survey business logistics. In this path Confindustria



Basilicata will have a direct role in the connection with the production system, helping to identify the logistical needs of companies, define the services of the Interport and promote the project at the operators and investors. The objectives of the agreement include also the inclusion of the Interporto in the programming of the SEZ Unique, the perspective of the Customs Free Zone, the path of Recognition of the infrastructure by the Ministry of Economy and Finance. Infrastructure and Transport and the construction of a strategy to intercept national and European resources. On the occasion of the signing, the president of Confindustria Basilicata, Francesco D'Alema, explained that the goal is transform Ferrandina into a real logistics hub at the service of production chains in Lucania and the South, integrated with the port of Taranto. Now - he specified - it is necessary to proceed quickly, starting from the completion of the connection railway sector, from the definition of the masterplan and the PET tender". "Basilicata - added the vice-president of Confindustria Basilicata, Leopoldo Destro - has a position between the Tyrrhenian, Ionian and Adriatic Seas. But it must be made increasingly accessible, a true hinge of the South: strengthening the connections of Melfi, Potenza, Matera and Metapontino with the large national and European guidelines, strengthening the Salerno-Potenza axis Bari, developing intermodality and integration between infrastructure and SEZ Unica, focus on the Ferrandina freight village. Basilicata has important production capacities. We must transform them into stable competitiveness". "The signing of the protocol - said the administrator of the Consortium for the Industrial Development of the Province of Matera, Antonio Di Sanza - confirms the wishes of the subjects public involved to give substance to the project, strengthening the attractiveness that it must have to attract the interests of private investors. The control room and the table permanent technical will allow constant monitoring on the initiative, guaranteeing certain times and the coordination of each functional action for the actual start of this important strategic work". For its part, the Port System Authority of the Sea Ionio believes that, in the context of the diversification of trade which represents a strategic guideline of the Operational Plan Three-year period 2026-2028 of the port of Taranto, the freight village and the junction with the Taranto port system can build a real logistics-production platform, connecting the areas Lucanian industrial areas with the port and with the main routes of the Mediterranean, with the railway called to become a factor of Competitiveness of the port thanks to a hinge function between the production system of the South and the Mediterranean. The port authority includes the Lucanian freight village in its strategy to relaunch the activity of the port of Taranto which in recent decades has been hit by the crisis of the Ilva steel plant and the collapse of the traffic of container with the abandonment of the port by the Taiwanese group Evergreen. "Today for Taranto - said the president of the Port System Authority of the Ionian Sea, Giovanni Gugliotti - talking about goods and traffic seems almost risky. But We must invest in the future starting from a position strategic strategy and seizing opportunities that are not can be lost". Gugliotti underlined that, in From this point of view, the agreement for the Interport "is coloured with a Particular significance: investing in efficiency today for rebuilding a port, industrial and commercial tomorrow strategic". "The Port Authority - explained Gugliotti - must being an active subject in the construction of connections, working together with Regions, local authorities, RFIs, logistics operators and production system to create concrete conditions for transfer of goods from road to rail and integration with the port. This is to move from the logic of the "port that receives traffic" to that of the "port that builds traffic". This means working on the hinterland, intercept new production basins, accompany companies in the choice of logistics methods and build services competitive railways. For us, intermodality - he concluded - it is not simply a matter of transport: it is industrial policy. If we want to diversify the traffic of the port of Taranto, we must at the same time expand its hinterland, strengthening rail links and building stable connections with the production areas of the hinterland. Ferrandina can represent, in this sense, a

PUBBLICAZIONE: Informare.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €7.19

REACH: 496

CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences

VISITE MENSILI: 15087.27

AUTORE:

URL: www.informare.it



[> Versione Online](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 10:52

piece important network in which the port, rail, logistics and industry cease to be separate infrastructures and become a development system".



Puerto de Tarento, acuerdo para participar en el desarrollo del Interpuerto de Valbasento en Ferrandina

En 180 días se elaboró un plan maestro logístico-funcional



Para su desarrollo, el puerto de Tarento aspira sobre intermodalidad, y en este contexto el sábado la Autoridad del Sistema Portuario del Mar Jónico ha firmado un memorando de entendimiento con la Región de la Basilicata, Confindustria Basilicata, el Municipio de Ferrandina y el Consorcio para el Desarrollo Industrial de la Provincia de Matera para la mejora del Interpuerto de Valbasento Ferrandina (Matera) como centro estratégico en la red logística y en conexiones al servicio del sistema de producción Basilica Lucana. La firma fue fijada en Matera con motivo de del evento "Sobre las rutas de desarrollo. Infraestructuras, Transporte y Logística para una Basilicata más competitiva" promovido por Confindustria Basilicata. El acuerdo tiene como objetivo construir un sistema integrado de logística portuaria de Taranto-Ferrandina, en la que Tarento representa la puerta marítima y Ferrandina la plataforma interior para la consolidación, el procesamiento y distribución de bienes. Entre las prioridades indicó la finalización de la conexión ferroviaria de la zona red industrial de Ferrandina a la red RFI. Esto es una intervención se consideró habilitable para todo el proyecto y sujeto a un Programas financieros de FSC que aspiran a alcanzar los 19 millones de euros, hasta la finalización de la reprogramación del Acuerdo de Cohesión. El protocolo también prevé, en un plazo de 180 días, el procesamiento de de un plan maestro logístico-funcional Ferrandina-Taranto, acompañado de un Dossier de Inversiones y una encuesta sobre la demanda



logística empresarial. En este camino Confindustria Basilicata tendrá un papel directo en la conexión con el sistema de producción, ayudando a identificar las necesidades logísticas de las empresas, definir los servicios del Interpuerto y promover el proyecto en el operadores e inversores. Los objetivos del acuerdo incluyen así como la inclusión de Interporto en la programación de la ZEE Único, la perspectiva de la Zona Franca, el camino de Reconocimiento de la infraestructura por parte del Ministerio de Economía y Finanzas. Infraestructuras y Transporte y la elaboración de una estrategia interceptar recursos nacionales y europeos. Con motivo de la firma, el presidente de Confindustria Basilicata, Francesco D'Alema, explicó que el objetivo es transformar Ferrandina en un verdadero centro logístico al servicio de cadenas de producción en Lucania y el Sur, integradas con el puerto de Tarento. Ahora "especificó" es necesario proceder Rápidamente, empezando por la finalización de la conexión sector ferroviario, desde la definición del plan director y la licitación PET". "Basilicata - añadió el vicepresidente de Confindustria Basilicata, Leopoldo Destro - tiene un puesto entre los mares Tirreno, Jónico y Adriático. Pero debe hacerse cada vez más accesible, una verdadera bisagra del Sur: el fortalecimiento las conexiones de Melfi, Potenza, Matera y Metapontino con la gran directrices nacionales y europeas, reforzando el eje Salerno-Potenza Bari, desarrollando la intermodalidad e integración entre infraestructura y SEZ Unica, centradas en la aldea de mercancías de Ferrandina. Basilicata tiene importantes capacidades productivas. Debemos hacerlo transformarlos en competitividad estable". "La firma del protocolo - dijo el administrador del Consorcio para el Desarrollo Industrial de la Provincia de Matera, Antonio Di Sanza - confirma los deseos de los súbditos el público implicado para dar sustancia al proyecto, fortaleciendo el atractivo que debe tener para atraer a la intereses de inversores privados. La sala de control y la mesa Técnico permanente permitirá un seguimiento constante en la iniciativa, garantizar ciertos horarios y la coordinación de cada uno acción funcional para el inicio real de esta importante trabajo estratégico". Por su parte, la Autoridad del Sistema Portuario del Mar Ionio considera que, en el contexto de la diversificación del comercio que representa una guía estratégica del Plan Operativo Periodo de tres años 2026-2028 del puerto de Tarento, la aldea de mercancías y el nudo con el sistema de puertos de Taranto puede construir un verdadero plataforma logística-producción, conectando las áreas Zonas industriales lucanas con el puerto y con las principales rutas de la Mediterráneo, con el ferrocarril llamado a ser un factor de Competitividad del puerto gracias a una función de bisagra entre el sistema productivo del Sur y el Mediterráneo. La autoridad portuaria incluye la aldea de mercancías lucana en su estrategia para relanzar la actividad del puerto de Tarento que en las últimas décadas ha sido golpeada por la crisis de la Planta siderúrgica de Ilva y el colapso del tráfico de con el abandono del puerto por parte del grupo taiwanés Evergreen. "Hoy por Taranto - dijo el presidente de la Autoridad del Sistema Portuario del Mar Jónico, Giovanni Gugliotti - hablar de mercancías y tráfico parece casi arriesgado. Pero Debemos invertir en el futuro partiendo de una posición estrategia estratégica y aprovechar oportunidades que no lo son puede perderse". Gugliotti subrayó que, en Desde este punto de vista, el acuerdo para el Interpuerto "está teñido con un Importancia particular: invertir en eficiencia hoy para Reconstruyendo un puerto, industrial y comercial mañana estratégico". "La Autoridad Portuaria "explicó Gugliotti" debe siendo un sujeto activo en la construcción de conexiones, trabajando junto con Regiones, autoridades locales, RFIs, operadores logísticos y sistema de producción para crear condiciones concretas para la transferencia de mercancías desde carretera a ferrocarril e integración con la puerto. Esto es para alejarse de la lógica del "port que recibe tráfico" al del "puerto que se construye tráfico". Esto significa trabajar en el interior, interceptar nuevas cuencas de producción, acompañar a las empresas en el elección de métodos logísticos y servicios de construcción ferrocarriles competitivos. Para nosotros, la intermodalidad - concluyó - no es simplemente una cuestión de transporte: es política industrial. Si queremos diversificar el tráfico de la puerto de Tarento, debemos

PUBBLICAZIONE: Informare.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €7.19

REACH: 496

CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences

VISITE MENSILI: 15087.27

AUTORE:

URL: www.informare.it



[> Versione Online](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 10:52

al mismo tiempo ampliar su Hinterland, fortalecimiento de las conexiones ferroviarias y construcción conexiones estables con las zonas de producción del interior. Ferrandina puede representar, en este sentido, una pieza red importante en la que el puerto, el ferrocarril, la logística y la industria deja de ser infraestructuras separadas y se convierte en una sistema de desarrollo".



Vago (Msc) al vertice Wttc di Malta, oltre 200 big del turismo a Valletta

Al summit parteciperanno anche i vertici di grandi gruppi internazionali dell'ospitalità, dei viaggi e dei trasporti



Al summit parteciperanno anche i vertici di grandi gruppi internazionali dell'ospitalità, dei viaggi e dei trasporti

La Valletta – Sarà Malta il punto d'incontro dei protagonisti mondiali del turismo in occasione del 26° Wttc Global Summit, in programma a Valletta dal 7 al 9 ottobre. Alla tre giorni, organizzata dal World Travel & Tourism Council, sono attesi oltre 1.000 delegati provenienti da più di 100 Paesi e oltre 200 amministratori delegati e senior executive del settore.

Tra i protagonisti figura Pierfrancesco Vago, executive chairman della Cruise Division di Msc. Al summit parteciperanno anche i vertici di grandi gruppi internazionali dell'ospitalità, dei viaggi e dei trasporti, tra cui Hilton, Ihg Hotels & Resorts, Four Seasons, Capital A e Trip.com Group.

Il programma affronterà le principali trasformazioni dell'industria: dall'intelligenza artificiale alle nuove tecnologie, dalla geopolitica agli investimenti, dall'aviazione alla connettività, fino alla sostenibilità e all'evoluzione delle aspettative dei viaggiatori.

Tra gli ospiti figurano anche l'ex premier canadese Justin Trudeau, l'ex presidente del governo spagnolo José María Aznar e Nick Adams, inviato speciale Usa per il turismo. Il vertice offrirà inoltre a Malta l'occasione di valorizzare il proprio sistema turistico, la connettività e le opportunità di investimento.

L'articolo proviene da Shipmag .

Assiterminal a Bruxelles con FEPORT. Focus su Strategia portuale dell'UE

(FERPRESS) – Roma, 5 OTT – Il Presidente Tomaso Cognolato e il Presidente della Commissione Europe di Assiterminal Fabio Bucchioni hanno partecipato all'evento "La strategia dell'UE per i porti: una rotta verso la leadership globale degli hub portuali europei entro il 2035" organizzato da FEPORT e ospitato presso il Parlamento Europeo dall'eurodeputato Matteo Ricci, Vicepresidente della Commissione Trasporti e Turismo.

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 >>



Autotrasporto, dalla carenza di autisti al Brennero: la FAI porta sei dossier a Bruxelles. E sull'ETS2 chiede compensazioni

Mancano gli autisti e, quando i camion riescono a partire, resta il problema di farli circolare senza ostacoli attraverso i valichi alpini. Sono due delle questioni che la FAI ha portato direttamente a Bruxelles, mettendole in cima a un pacchetto di sei dossier che, secondo la Federazione, condizioneranno il futuro dell'autotrasporto italiano in Europa. L'associazione [...]



Mancano gli autisti e, quando i camion riescono a partire, resta il problema di farli circolare senza ostacoli attraverso i valichi alpini. Sono due delle questioni che la FAI ha portato direttamente a Bruxelles, mettendole in cima a un pacchetto di sei dossier che, secondo la Federazione, condizioneranno il futuro dell'autotrasporto italiano in Europa. L'associazione ha scelto un confronto trasversale con gli europarlamentari italiani impegnati sui temi dei trasporti, incontrando Paolo Borchia della Lega, gruppo Patrioti per l'Europa e membro della commissione Trasporti e Turismo (TRAN); Matteo Ricci del Partito Democratico, gruppo Socialisti e Democratici (S&D) e vicepresidente della TRAN; Carlo Fidanza di Fratelli d'Italia, gruppo ECR e membro della TRAN; e Flavio Tosi di Forza Italia, gruppo PPE e membro sostituto della stessa commissione. «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», ha sottolineato Carlotta Caponi, Segretario Generale FAI.

Il primo dossier è quello della carenza di conducenti, ormai uno dei principali vincoli alla capacità di crescita delle imprese di autotrasporto. La richiesta della FAI è di costruire percorsi regolati e trasparenti attraverso i quali formare, qualificare e successivamente inserire nel mercato del lavoro europeo conducenti provenienti da Paesi extra-Ue. In questa strategia rientra il progetto Skilled Driver Mobility for EU – SDM4EU, che coinvolge Italia, Marocco, Egitto e Romania e punta proprio a creare percorsi di mobilità per personale qualificato, cercando di rispondere contemporaneamente alla domanda delle imprese e alla necessità di garantire standard professionali e formativi adeguati.

Garantire la libera circolazione delle merci

Subito dopo viene il Brennero, questione che per l'autotrasporto italiano non riguarda soltanto i rapporti con l'Austria, ma il principio stesso della libera circolazione delle merci nel mercato unico. La Federazione ha chiesto di garantire la permeabilità dell'arco alpino e di affrontare le restrizioni alla circolazione lungo l'asse del Brennero, riaprendo anche il confronto sul Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi. L'obiettivo indicato è trovare un equilibrio fra tutela ambientale e sicurezza, da un lato, e continuità dei collegamenti necessari alle filiere produttive e logistiche dall'altro.

Il fronte dell'ETS2

Tra i dossier più delicati c'è poi l'ETS2, il nuovo sistema europeo di scambio delle quote di emissione destinato a coinvolgere, tra gli altri settori, anche il trasporto stradale. Il meccanismo non imporrà direttamente alle imprese di autotrasporto di acquistare le quote: l'obbligo ricadrà sui soggetti che immettono i carburanti sul mercato, ma il costo della CO₂ potrà trasferirsi sul prezzo finale dei combustibili. La FAI chiede quindi che il periodo precedente alla piena applicazione venga utilizzato per costruire meccanismi strutturali di compensazione, destinando risorse al rinnovo del parco, alle tecnologie a minore impatto ambientale, alle infrastrutture energetiche e all'intermodalità.

Ed è proprio sull'ETS2 che la posizione della Federazione incrocia uno dei dossier aperti dal governo italiano a Bruxelles. Italia ha chiesto un ulteriore rinvio dell'entrata in vigore dell'ETS2 per trasporti ed edifici, insieme a misure temporanee per contenere l'impatto dei costi ETS sui prezzi dell'energia. Per il momento, però, da Bruxelles non arriva il segnale di un ulteriore rinvio oltre il 2028. La linea delle istituzioni europee resta quella di accompagnare l'avvio del sistema con meccanismi che ne limitino volatilità e impatto sui prezzi.

Neutralità tecnologica, intermodalità e digitale

Gli altri tre capitoli riguardano direttamente il modo in cui le imprese dovranno affrontare la transizione. Sulla decarbonizzazione, la FAI torna a chiedere il principio della neutralità tecnologica. Per l'intermodalità, la richiesta è invece quella di creare un quadro europeo capace di rendere il combinato realmente competitivo attraverso incentivi efficaci e infrastrutture adeguate. Infine, c'è la digitalizzazione, a partire dall'eFTI, il regolamento europeo sulle informazioni elettroniche relative al trasporto merci. La posizione della Federazione è che la digitalizzazione debba significare interoperabilità tra i sistemi, meno burocrazia e procedure più semplici, evitando che la sostituzione della carta con gli strumenti digitali produca paradossalmente nuovi adempimenti. «Per le imprese è fondamentale sapere quali posizioni e quali iniziative verranno sostenute a Bruxelles. Per questo



vogliamo mantenere un confronto continuativo con gli europarlamentari italiani e condividere con la categoria il lavoro svolto e gli impegni assunti sui dossier che incidono concretamente sull'attività delle aziende», conclude Carlotta Caponi. La FAI ha annunciato quindi che il confronto con le istituzioni europee proseguirà sui sei dossier nei prossimi mesi.



Assiterminal a Bruxelles con FEPORT



Al centro del dibattito la strategia portuale dell'UE, e l'ETS

BRUXELLES – Missione a Bruxelles Europeo per il presidente di Assiterminal Tomaso Cognolato e quello della Commissione Europea dell'associazione Fabio Bucchioni per partecipare a “La strategia dell'UE per i porti: una rotta verso la leadership globale degli hub portuali europei entro il 2035” evento organizzato da FEPORT e ospitato presso il Parlamento Europeo dall'eurodeputato Matteo Ricci , vicepresidente della Commissione Trasporti e Turismo.

Al dibattito, moderato dalla segretaria generale di FEPORT, Lamia Kerdjoudj , hanno partecipato rappresentanti della Commissione europea – in particolare delle DG CLIMA, DG HOME e DG ENV – del Comitato economico e sociale europeo e della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF).

PUBBLICAZIONE: messengeromarittimo.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €1.22

REACH: 381

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

VISITE MENSILI: 11609.91

AUTORE: Giulia Sarti

URL: www.messengeromarittimo.it



[> Versione Online](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 7:59

Le conclusioni sono state affidate all'eurodeputato Sérgio Gonçalves , relatore del Parlamento europeo per la relazione d'iniziativa sulla Strategia portuale dell'UE.

I rappresentanti

DIS annuncia l'esercizio dell'opzione di acquisto relativa alla MT High Fidelity

(FERPRESS) – Roma, 5 OTT – d'Amico International Shipping S.A., società di trasporto marittimo operante a livello internazionale nel mercato delle navi cisterna per prodotti petroliferi, rende noto che la propria controllata operativa, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) ("d'Amico Tankers"), ha esercitato l'opzione di acquisto prevista dall'esistente contratto di noleggio a scafo nudo relativo alla MT High Fidelity (la "Nave"), una nave cisterna "medium-range" da 50.000 tonnellate di portata lorda, costruita nell'agosto 2014 da Hyundai Vinashin Shipyard Co., Ltd., Vietnam, per un corrispettivo pari a circa US\$ 14,0 milioni. È previsto che d'Amico Tankers acquisisca la piena proprietà della Nave verso la metà di gennaio 2027. Il prezzo di acquisto potrà essere leggermente rettificato per riflettere la data effettiva di consegna.

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 >>



Medway supera 300 treni per ArcelorMittal Dunkerque



L'operatore ferroviario del gruppo Medlog/Msc ha avviato il servizio tra Caffiers e Dunkerque il 14 dicembre 2025, segnando l'ingresso della società sul mercato francese

Dunkerque – Medway (Msc) ha superato quota 300 treni operati per ArcelorMittal nello stabilimento siderurgico di Dunkerque, trasportando circa 650mila tonnellate di calce e calcare dalle cave del Pas-de-Calais nei primi dieci mesi di attività. Il traguardo è stato celebrato nello scalo ferroviario dell'impianto, dove sono state anche presentate tre nuove locomotive di Medway.

L'operatore ferroviario del gruppo Medlog/Msc ha avviato il servizio tra Caffiers e Dunkerque il 14 dicembre 2025, segnando l'ingresso della società sul mercato francese. Il collegamento è programmato 365 giorni l'anno, con treni capaci di trasportare fino a 3.600 tonnellate di materiale, destinato alla produzione dell'acciaio.

La calce, ottenuta dalla calcinazione del calcare, viene utilizzata nell'acciaieria, mentre altro calcare viene impiegato nell'impianto di sinterizzazione. I materiali provengono da cave gestite da Lhoist e Carrières du Boulonnais.

Nello stabilimento di Dunkerque la rete ferroviaria si estende per oltre 115 chilometri. Medway impiega direttamente dieci dipendenti nelle attività ferroviarie tra Dunkerque e Caffiers. Per il direttore del sito, Thierry Flament, il trasporto su rotaia rappresenta la soluzione più efficiente e sostenibile per collegare le cave all'impianto.



CLdN ordina due ro-ro da 6.700 metri lineari



Le nuove navi avranno una capacità di 6.700 metri lineari, superiore del 34% rispetto ai 5.000 metri delle unità della classe H5

Lussemburgo – CLdN ha ordinato due nuove navi Ro-Ro a HD Hyundai Heavy Industries, con consegna prevista a metà 2029. La costruzione delle unità, destinate al trasporto di rimorchi, inizierà all'inizio del 2028. Le nuove navi avranno una capacità di 6.700 metri lineari, superiore del 34% rispetto ai 5.000 metri delle unità della classe H5 attualmente nella flotta.

Le navi saranno dotate di propulsione dual fuel, alimentabile con gasolio marino o Gnl, e di una configurazione con un ponte aggiuntivo e maggiore superficie di carico. Secondo CLdN, a fronte di consumi simili per nave rispetto alla classe H5, l'efficienza per tonnellata-chilometro sarà superiore del 30-40%.

Particolare attenzione è stata riservata alla rapidità delle operazioni portuali, con rampe ampie e accesso diretto ai ponti superiori per ridurre i tempi di movimentazione. Le unità saranno inoltre predisposte per futuri aggiornamenti tecnologici, compresa l'installazione di generatori ad asse elettrico e batterie di maggiori dimensioni.

Le due navi saranno la quindicesima e la sedicesima ordinate da CLdN al costruttore sudcoreano negli ultimi dieci anni. Per l'amministratore delegato Florent Maes, l'investimento consentirà di aumentare la capacità della flotta e offrire maggiore flessibilità ai clienti.



d'Amico International Shipping, esercitata l'opzione di acquisto sulla MT High Fidelity



d'Amico International Shippin (DIS), società di trasporto marittimo operante a livello internazionale nel mercato delle navi cisterna

per prodotti petroliferi, rende noto che la propria controllata operativa, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) ("d'Amico Tankers"), ha esercitato l'opzione di acquisto prevista dall'esistente contratto di noleggio a scafo nudo relativo alla MT High Fidelity (la "Nave"), una nave cisterna "medium-range" da 50.000 tonnellate di portata lorda, costruita nell'agosto 2014 da Hyundai Vinashin Shipyard Co., Ltd., Vietnam,

per un corrispettivo pari a circa US\$ 14,0 milioni.

È previsto che d'Amico Tankers acquisisca la piena proprietà della Nave verso la metà di gennaio 2027. Il prezzo di acquisto potrà essere leggermente rettificato per riflettere la data effettiva di consegna.

Ad oggi, la flotta di DIS comprende 28 navi cisterna a doppio scafo in mare (16 MR, 6 Handysize e 6 LR1, di cui 26 navi di proprietà e 2 a noleggio a scafo nudo), con un'età media pari a circa 10 anni, ed altre 10 navi ordinate presso cantieri, con consegne previste nel 2027 (4 LR1) e nel 2029 (2 Handysize e 4 MR).

Carlos di Mottola, Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping, ha dichiarato: "Dopo l'esercizio della nostra opzione di acquisto sulla MT High Discovery all'inizio di agosto, sono lieto di annunciare l'esercizio dell'opzione di acquisto sulla nostra ultima nave ancora a noleggio a scafo nudo, la MT High Fidelity – una nave Eco-MR moderna, costruita nel 2014 da un cantiere navale di primaria

importanza – a seguito dell'operazione di sale and leaseback su questa nave, realizzata nel 2022. Con la consegna di questa nave, prevista verso la metà di gennaio 2027, la flotta di DIS sarà



composta interamente da navi cisterna moderne e di proprietà, per trasporto di prodotti petroliferi, tutte costruite presso cantieri navali di primario livello. Inoltre, attraverso questa operazione DIS rimborserà

integralmente il debito residuo su operazioni di leasing, riducendo ulteriormente la leva finanziaria della Società".



Cercasi autisti all'estero: dal 23 ottobre parte il decreto Flussi 2027. Entra anche il Kenya

Si apre una nuova finestra per le imprese di autotrasporto alle prese con la carenza di conducenti. Nel 2027 sono previsti 76.200 ingressi per lavoro subordinato non stagionale, quota nella quale rientra anche il trasporto merci. La precompilazione parte il 23 ottobre, mentre il click day sarà il 16 febbraio. Ma per mettere davvero un lavoratore al volante servono patente convertibile e CQC



Per le imprese di autotrasporto a caccia di autisti il calendario da segnare comincia il 23 ottobre. Dalle 9 di quel giorno sarà infatti possibile precompilare le domande per il Decreto flussi 2027, che consente anche alle aziende del trasporto merci di assumere lavoratori provenienti da Paesi extra-Ue.

La circolare interministeriale n. 7185 del 1° ottobre mette nero su bianco le istruzioni operative. Per il 2027 sono autorizzati complessivamente 165.850 ingressi: 89.000 per lavoro stagionale, 650 per lavoro autonomo e soprattutto 76.200 per lavoro subordinato non stagionale, categoria nella quale rientra anche l'autotrasporto merci. Attenzione però: questi 76.200 posti non sono riservati ai camionisti, ma vengono condivisi tra i diversi settori produttivi contemplati dal decreto.

La prima scadenza è il 23 ottobre

La fase di precompilazione sul Portale Servizi ALI del ministero dell'Interno resterà aperta dalle 9 del 23 ottobre alle 20 del 7 dicembre 2026. Dal 9 al 13 dicembre il sistema riaprirà soltanto per consentire di completare o modificare le pratiche già inserite: non sarà invece possibile presentarne di nuove.

Per il lavoro subordinato non stagionale, e quindi anche per le richieste delle imprese di autotrasporto, il vero click day scatterà alle 9 del 16 febbraio 2027, utilizzando il modello B2020. Le



domande potranno essere trasmesse anche successivamente, fino al 31 dicembre, ma soltanto nei limiti delle quote ancora disponibili.

Autista sì, ma la patente deve essere convertibile

C'è però un passaggio decisivo per chi cerca conducenti. L'inclusione di un Paese nel Decreto flussi non basta, da sola, per consentire a un suo cittadino di arrivare in Italia e mettersi alla guida di un camion.

Nel settore dell'autotrasporto merci il lavoratore destinato alla guida deve infatti essere in possesso di una patente professionale equivalente alla categoria CE e convertibile in Italia sulla base di un accordo di reciprocità in vigore. Per l'effettivo impiego come conducente deve inoltre aver assolto gli obblighi formativi necessari per ottenere la Carta di qualificazione del conducente (CQC).

È un particolare da tenere presente anche rispetto a una delle novità del 2027: tra i Paesi ammessi ai flussi entra infatti anche il Kenya, dopo il Memorandum sulla migrazione e la mobilità firmato con l'Italia il 2 luglio scorso. L'ingresso del Kenya nell'elenco generale non significa però automaticamente che da quel Paese possano essere assunti conducenti professionali: per guidare resta necessario il requisito della convertibilità della patente.

Più tempo per completare l'assunzione

La procedura concede inoltre qualche giorno in più alle imprese. Il datore di lavoro avrà 15 giorni, dalla comunicazione della conclusione degli accertamenti sulla domanda di visto, per confermare allo Sportello unico la richiesta di nulla osta. In mancanza della conferma, la pratica decade.

Passa inoltre da otto a quindici giorni dall'ingresso in Italia il termine entro cui datore di lavoro e lavoratore devono sottoscrivere il contratto di soggiorno e trasmetterlo telematicamente allo Sportello unico.

Per un settore che continua a fare i conti con la difficoltà di reperire conducenti, il Decreto flussi rappresenta dunque un canale in più per allargare il bacino di reclutamento. Ma non è una scorciatoia: tra quote disponibili, click day, convertibilità delle patenti e qualificazione professionale, per le aziende interessate la partita comincia molto prima dell'arrivo dell'autista in cabina.



Carenza di autisti, Confindustria rilancia il «Welfare on the Road»: il 13 ottobre industria e autotrasporto a confronto a Brescia

La carenza di autisti non è più soltanto un problema delle imprese di autotrasporto. Se mancano conducenti, diventa più difficile garantire gli approvvigionamenti alle fabbriche e portare i prodotti finiti sui mercati. È su questa consapevolezza che Confindustria sta cercando di coinvolgere direttamente il mondo manifatturiero, rilanciando il Manifesto “Welfare on the Road – Per una nuova mobilità [...]”



Presentato già a giugno, il Manifesto promosso da Confindustria con la collaborazione di Anita entra ora nella fase del confronto con le imprese. A Brescia manifattura e trasporto si incontrano per discutere le dieci misure destinate a migliorare la vita dei conducenti e rendere la professione più attrattiva. Tra i protagonisti Giuseppe Pasini, presidente di Confindustria Lombardia, e Riccardo Morelli, presidente di Anita. Il punto di partenza: senza autisti il problema non è soltanto dell'autotrasporto, ma dell'intero sistema industriale.

La carenza di autisti non è più soltanto un problema delle imprese di autotrasporto. Se mancano conducenti, diventa più difficile garantire gli approvvigionamenti alle fabbriche e portare i prodotti finiti sui mercati. È su questa consapevolezza che Confindustria sta cercando di coinvolgere direttamente il mondo manifatturiero, rilanciando il Manifesto “Welfare on the Road – Per una nuova mobilità della merce” in un appuntamento che si terrà il prossimo 13 ottobre a Brescia. Il Manifesto, lanciato da Confindustria lo scorso giugno, sarà discusso a Brescia – come riportato dalla newsletter di settembre di Anita – per portare il tema nel cuore di uno dei principali distretti manifatturieri italiani e mettere allo stesso tavolo industria, logistica e autotrasporto.

Dieci azioni che chiamano in causa anche la committenza

“Welfare on the Road” è nato all'interno del Gruppo Tecnico Trasporti e Logistica di Confindustria, presieduto dal vicepresidente Leopoldo Destro, con la collaborazione di Anita. La stessa associazione dell'autotrasporto ha scelto di riportare il progetto al centro del dibattito dedicandogli



spazio anche nella newsletter di settembre. Il Manifesto parte dalla carenza di conducenti, ma prova a intervenire su un aspetto diverso rispetto alle tradizionali politiche per il reclutamento: rendere migliore il lavoro di chi è già al volante e più attrattiva la professione per chi potrebbe entrarvi. E per farlo chiama in causa anche le aziende committenti. Sono dieci le azioni volontarie proposte: accesso per gli autisti a servizi igienici, docce, mense e aree ristoro; riduzione delle attese al carico e allo scarico; maggiore sicurezza negli stabilimenti; ampliamento delle fasce orarie di accesso; strumenti digitali per gestire meglio i flussi; formazione del personale aziendale nei rapporti con i conducenti; iniziative per valorizzarne il ruolo e un referente interno incaricato di verificare l'applicazione delle misure.

Pasini: «Il trasporto è fondamentale per l'industria»

Sul rapporto tra fabbrica e camion insiste Giuseppe Pasini, presidente di Confindustria Lombardia, che il 13 ottobre prenderà parte alla tavola rotonda bresciana. Nell'intervista pubblicata nella newsletter di settembre di Anita, Pasini mette a fuoco un concetto particolarmente rilevante: «il trasporto è fondamentale per l'industria». Non può esistere un sistema manifatturiero competitivo se le merci non riescono ad arrivare agli stabilimenti e, una volta prodotte, a raggiungere rapidamente clienti e mercati. A rappresentare le imprese di autotrasporto nel confronto del 13 ottobre ci sarà anche Riccardo Morelli, presidente di Anita, che interverrà nella tavola rotonda "Industria e autotrasporto: una filiera più integrata e competitiva" insieme a Pasini e ad altri rappresentanti del mondo produttivo e dei trasporti. L'incontro nella sede di Confindustria Brescia sarà aperto dal presidente Paolo Streparava. Leopoldo Destro tornerà quindi sul Manifesto mentre le conclusioni saranno affidate a Julia Righettini, vicepresidente del Settore Mobilità, Trasporti e Logistica di Confindustria Brescia.



Assiterminal promuove la riforma dei porti, ma chiede correzioni su Porti d'Italia

Tre le criticità indicate dai terminalisti: ruolo delle AdSP, sovrapposizione tra concedente e concessionario e retroattività delle nuove norme



L'Associazione Italiana Terminalisti Portuali (Assiterminal) conferma il suo sostegno al piano governativo di riforma della legislazione in materia portuale. Nel corso dell'ultimo consiglio direttivo tenutosi a Genova con la partecipazione allargata a tutte le aziende associate, il contributo di diversi stakeholder e rappresentanti delle istituzioni, riferendosi alla procedura di valutazione del disegno di legge C. 2925 attualmente all'esame della IX Commissione Trasporti della Camera, l'associazione ha specificato che «nell'attuale fase del dibattito parlamentare, Assiterminal conferma la valutazione positiva del percorso intrapreso con l'obiettivo di dotare l'Italia di una strategia unitaria e competitiva per lo sviluppo del sistema portuale nazionale». Tuttavia Assiterminal ha segnalato anche tre principali criticità del provvedimento, a partire dal ruolo delle Autorità di Sistema Portuale e dall'attrattività degli investimenti privati. L'associazione ha rilevato che, «secondo l'attuale formulazione, le concessioni portuali continuerebbero formalmente a essere rilasciate dalle Autorità di Sistema Portuale. Tuttavia, qualora Porti d'Italia (la nuova società pubblica che il disegno di legge propone di istituire per concentrare a livello nazionale la programmazione e soprattutto la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali portuali, ndr) fosse incaricata di realizzare anche "opere calde", cosa che rischierebbe di sostituire in parte l'attuale funzione del mercato,



l'individuazione del soggetto chiamato a gestire il terminal sarebbe nella sostanza nella competenza di Porti d'Italia, considerato che la gestione rappresenterebbe lo strumento attraverso il quale remunerare gli investimenti effettuati per la realizzazione delle opere. Alle AdSP - ha osservato Assiterminal - rimarrebbe quindi la funzione meramente formale di natura demaniale. Un'impostazione che richiama, pur in un contesto differente e senza la presenza di Porti d'Italia, quanto già sperimentato per alcune opere in fase di realizzazione, con le relative problematiche di carattere giuridico tutt'ora irrisolte. Inoltre, il meccanismo di remunerazione delle opere attraverso le "tariffe" del terminal finirebbe per trasferirne sostanzialmente l'onere sul cliente marittimo. Tale assetto potrebbe incidere negativamente sull'attrattività degli investimenti privati nel sistema portuale». Assiterminal invita anche a fare chiarezza sui ruoli tra soggetto concedente e concessionario. «Il testo - ha spiegato l'associazione - permette a Porti d'Italia di dare in concessione i lavori che sono oggetto della concessione di cui essa stessa è affidataria. Ciò finisce per concentrare in un unico soggetto la qualifica di concessionario (di un servizio di interesse economico generale) e concedente relativamente allo stesso identico oggetto. Tale aspetto presta il fianco a potenziali criticità sotto il profilo del diritto europeo anche in virtù di una sovrapposizione con l'autorità di sistema portuale (la cui disciplina sarebbe "rinviata" ad una eventuale convenzione di coordinamento) che rischia di generare incertezza sul piano della governance e delle rispettive responsabilità». Rilevando poi che «alcune disposizioni del disegno di legge hanno un'applicazione retroattiva relativamente a concessioni e rapporti già in essere, l'associazione dei terminalisti portuali ritiene che «tali disposizioni andrebbero soppresse, come diversi emendamenti depositati hanno proposto. In assenza di tale soppressione - ha specificato Assiterminal - rischierebbe di configurarsi una forte incertezza del diritto ed un conseguente disincentivo agli investimenti. Vi sono - ha segnalato l'associazione - diverse proposte emendative, al momento accantonate, che potrebbero favorire soluzioni mediane comunque sostenibili, quali a mero titolo di esempio, il 9.121 e il 29.16». Assiterminal ritiene quindi «fondamentale che il confronto sulla riforma prosegua con l'attuale impostazione di dibattito aperto, preservandone l'obiettivo strategico di rafforzare la competitività e la visione unitaria della portualità italiana, ma intervenendo sugli elementi che potrebbero generare criticità sul piano della governance, della certezza giuridica e dell'attrattività degli investimenti privati».



Le sfide della supply chain. Vicina, unificata e amica: la ricetta per la logistica



Dalla pandemia ai dazi, passando per i conflitti: anni duri per le catene di fornitura. Vince il modello “local for local”, con regia unica sulla filiera e conoscenza elevata dei fornitori

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 parla 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.

IDEE PER LA CRESCITA: tutti i dialoghi di A&F e SDA Bocconi

Bisogna di reagire. Bastava 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 reagisce 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.

Da costo a valore 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.

L'IA per anticipare le decisioni 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 architetture 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



> 5 ottobre 2026 alle ore 8:01

PUBBLICAZIONE: repubblica.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €53580.89

REACH: 3695234

CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media

VISITE MENSILI: 112335117.27

AUTORE: IA

URL: www.repubblica.it



> [Versione Online](#)

partnership con le università, diventa un investimento strategico: la velocità di una supply chain dipende in gran parte da chi la guida.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Farmaci, la logistica contro le carenze



La carenza di medicinali rimane una sfida strutturale a livello internazionale. Secondo i dati più recenti di Iqvia, azienda attiva nei servizi di ricerca clinica, insight commerciali e intelligence sanitaria per il settore sanitario e Life Sciences, attualmente sono circa 9.000 le carenze attive segnalate pubblicamente in Europa, con un elevato ricambio compreso tra 1.500 e 2.000 casi nuovi e risolti ogni mese. "Di fronte a questo scenario, la capacità della catena di approvvigionamento di tracciare precocemente e agire insieme è l'unico strumento in grado di proteggere la continuità terapeutica dei pazienti

", spiega Pierluigi Petrone, Presidente di LIPHE

– Logistica Integrata Pharma Healthcare, l'associazione che rappresenta gli operatori nella logistica e distribuzione dei prodotti sanitari.

Un'analisi di Iqvia del 2025 ha mostrato che il fenomeno va ben oltre i confini nazionali, evidenziando invece un effetto domino tra i Paesi europei. Il monitoraggio ha mostrato che fino al 74% dei casi è "paneuropeo", interessando almeno otto Paesi contemporaneamente.

"Le carenze di medicinali sono una sfida crescente in tutta Europa e richiedono una maggiore collaborazione, visibilità e processi decisionali basati sui dati nell'intero ecosistema sanitario. In IQVIA, combiniamo advanced analytics, capacità di forecasting e una profonda competenza nel settore sanitario per aiutare gli stakeholder ad anticipare i rischi, rafforzare la resilienza della supply chain e proteggere l'accesso dei pazienti ai medicinali. La nostra collaborazione con LIPHE evidenzia il valore dei dati e delle partnership di settore nel sostenere sistemi sanitari più efficaci e sostenibili

", ha dichiarato Antonella Levante, SVP & GM, Italy & Greece, Iqvia

.



La situazione italiana Un progetto pilota di Iqvia della durata di nove settimane ha rilevato che il 21% delle allerte sovranazionali relative a medicinali critici ha successivamente determinato una carenza in Italia, suggerendo che un monitoraggio continuo possa supportare un'identificazione più precoce delle carenze e azioni di mitigazione tempestive.

Il progetto di LIPHE e Iqvia Italia "Dobbiamo superare la logica della gestione dell'emergenza per ideare, insieme all'industria, modelli di gestione virtuosa e condivisa, in linea con il percorso delineato dalla riforma dell'UE

", afferma Mila De Iure, Direttore Generale dell'Associazione

.

Il progetto mira a far leva sull'esperienza di Iqvia per sostenere il dialogo continuo tra distributori e produttori.

La logistica sanitaria svolge un ruolo importante nel migliorare la visibilità lungo la supply chain e nel sostenere gli obiettivi del Critical Medicines Act attraverso una maggiore trasparenza e un intervento più tempestivo.



GNV Awards 2026: a Marrakech presentati i nomi di 4 nuove navi GNV Jupiter, GNV Mars, GNV Venus e GNV Mercury

Il fine settimana degli GNV Awards 2026 sono stati l'occasione per premiare le migliori agenzie di viaggio e presentare 4 nuove navi GNV a GNL



GNV Awards 2026 a Marrakech nel fine settimana, per l'evento annuale organizzato dalla Compagnia di traghetti del Gruppo MSC che celebra e rafforza il legame con i partner commerciali, il proprio impegno verso il settore trade e premiare le migliori agenzie di viaggio partner. "I GNV Awards rappresentano per noi il momento più importante dell'anno per incontrare e ringraziare il trade. I risultati registrati nei primi nove mesi del 2026, con circa 2,2 milioni di passeggeri trasportati, confermano il valore del lavoro svolto insieme ai nostri partner commerciali. Un ringraziamento particolare va ai nuovi Élite Partner ed Élite Premium e a tutte le agenzie che continuano a scegliere e promuovere GNV. Guardiamo ora alla stagione 2027 con fiducia", ha dichiarato Matteo Della Valle, Chief Commercial Officer di GNV.

GNV Awards 2026 risultati in crescita rispetto al 2025 del 2% per passeggeri e del 5% merci

I GNV Awards 2026 sono stati l'occasione per presentare i risultati di GNV nei primi nove mesi dell'anno. I dati confermano un andamento positivo e una crescita progressiva dei volumi nel medio periodo, nonostante un contesto di mercato caratterizzato da una domanda sempre più articolata e da dinamiche differenti sui singoli trade. Nel periodo gennaio-settembre 2026 la Compagnia ha trasportato complessivamente circa 2,2 milioni di passeggeri e 1,84 milioni di metri lineari registrando rispettivamente una crescita del 2% e del 5% rispetto allo stesso periodo del 2025.

Volume passeggeri, in aumento Algeria, stabili Marocco e Tunisia. Confermando i dati positivi anche per le isole italiane



Sul fronte dei volumi passeggeri, il Nord Africa conferma un andamento positivo. In particolare, l'Algeria prosegue nel consolidamento dei risultati registrati nell'ultimo anno di attività, mentre Marocco e Tunisia evidenziano performance sostanzialmente in linea con quelle del 2025. L'andamento complessivo conferma il progressivo radicamento della Compagnia nei mercati del Nord Africa.

Le performance passeggeri e merci sui collegamenti con le isole italiane si confermano positive, a conferma del ruolo di GNV nel traffico da e verso le principali destinazioni: la Sicilia registra una crescita dell'8%, mentre la Sardegna cresce del 6%. Si mantengono sostanzialmente stabili anche i volumi relativi alle Baleari e all'Albania.

La partnership strategica (2027-2029) con l'Office National Marocain du Tourisme

La Compagnia, nella giornata di oggi, 5 ottobre, ha formalizzato una partnership strategica triennale (2027-2029) con l'Office National Marocain du Tourisme (ONMT), a supporto della crescita di GNV sul mercato marocchino. L'accordo punta a rafforzare le connessioni marittime e i flussi di passeggeri tra il Marocco e l'Europa, promuovendo al tempo stesso il Paese come destinazione turistica e hub strategico della mobilità nel Mediterraneo. Sono previste iniziative congiunte di promozione territoriale, campagne di comunicazione integrate sui canali GNV e ONMT nei principali mercati europei e proposte di viaggio che uniscono la traversata marittima all'offerta turistica marocchina, rivolte sia ai viaggiatori europei sia alla diaspora residente in Europa. La collaborazione prevede anche il supporto a iniziative ed eventi istituzionali di GNV sul territorio, nell'ambito di un percorso condiviso con gli attori del turismo nazionale per valorizzare il ruolo del Marocco come porta d'accesso tra Europa e Africa.

Attraverso i propri collegamenti marittimi, GNV contribuisce ogni giorno a mettere in connessione persone, merci, imprese e comunità, svolgendo un ruolo strategico per lo sviluppo economico e sociale dei territori serviti. In questo contesto il Marocco rappresenta uno dei mercati più rilevanti e dinamici per la Compagnia, sia per i flussi turistici sia per quelli commerciali, oltre che per i collegamenti con le comunità marocchine residenti in Europa.

In occasione dei GNV Awards, GNV ha svelato i nomi delle prossime navi che entreranno a far parte della flotta: GNV Jupiter, GNV Mars, GNV Venus e GNV Mercury, quattro nuove unità alimentate a gas naturale liquefatto (GNL).

La Compagnia inaugura una nuova famiglia di nomi ispirata ai pianeti, che accompagnerà la prossima generazione di navi della flotta alimentate a gas naturale liquefatto (GNL).

GNV Jupiter sarà la prima delle quattro nuove unità attualmente in costruzione presso il cantiere Guangzhou Shipyard International (GSI) di Canton, in Cina. La nave avrà una capacità di 2.500 passeggeri, 3.500 metri lineari di carico e 500 cabine e l'ingresso in flotta è previsto entro la fine del 2027. Un ulteriore tassello del piano di rinnovo della flotta della Compagnia, sostenuto dal Gruppo MSC, che negli ultimi diciotto mesi ha già portato all'ingresso in servizio di quattro nuove unità di ultima generazione.



«Il Marocco è oggi uno dei mercati più dinamici e strategici per GNV e la partnership con l'Office National Marocain du Tourisme rappresenta un passo naturale nel percorso di crescita che stiamo costruendo insieme alle istituzioni e ai partner locali. I collegamenti marittimi svolgono un ruolo essenziale nel favorire mobilità, turismo e scambi economici tra le due sponde del Mediterraneo e vogliamo continuare a investire per rafforzare questo ruolo. Parallelamente, prosegue il nostro importante piano di rinnovamento e potenziamento della flotta, di cui l'annuncio di GNV Jupiter rappresenta una nuova tappa. Si tratta della prima delle ulteriori quattro nuove unità che entreranno a far parte della flotta nei prossimi anni, contribuendo a rafforzare l'intero network della Compagnia e confermando il nostro impegno verso qualità del servizio, innovazione e sviluppo internazionale», ha dichiarato Matteo Catani, Amministratore Delegato di GNV.

L'edizione 2026 ha visto la partecipazione di circa 120 rappresentanti di agenzie di viaggio italiane e internazionali. Nel corso dell'evento sono stati assegnati i riconoscimenti alle migliori agenzie partner e sono stati nominati i nuovi Élite Partner ed Élite Premium, le agenzie selezionate nell'ambito dell'omonimo programma lanciato nel 2017, che garantisce loro vantaggi e iniziative dedicate.



“Aspettando gli Amr, la tecnologia low cost darà nuova spinta all'automazione della logistica”



Secondo Caserini (Kfi) la clientela ricerca maggiore produttività, riduzione degli errori e una soluzione alla carenza di personale di Redazione SUPPLY CHAIN ITALY

5 Ottobre 2026

L'auspicata cavalcata degli Amr (Autonomous Mobile Robot) come alfiere di una nuova ondata di automazione di magazzino al momento tarda ad arrivare. Ma una nuova spinta all'introduzione di questa innovativa tecnologia potrà arrivare dall'ingresso sul mercato di nuove linee di dispositivi dai costi più contenuti, che potranno far cambiare idea anche alla clientela più restia.

Parola di Kfi, azienda di Binasco attiva nell'implementazione di soluzioni integrate per la digitalizzazione e la gestione della supply chain che oggi conta 7mila clienti (5mila circa quelli attivi), dal fatturato medio che negli ultimi anni “si è assestato tra i 27 e i 30 milioni di euro”, di cui il 70% generato proprio dalla clientela del comparto logistico.

Fondata nel 1991, la società, che a giorni festeggerà i 35 anni di attività, è quindi un osservatore più che qualificato per descrivere e analizzare l'evoluzione del settore, forte anche del suo porsi nei confronti della clientela come partner neutrale (data l'indipendenza tecnologica) e del suo mettere costantemente – spiega l'Amministratore Delegato Carlo Caserini – “le mani nel fango. “I nostri sistemi di voice picking proprietari – spiega – ci hanno permesso di conoscere molto bene i processi operativi di alcuni settori, come la Gdo, e le esigenze concrete di chi lavora in magazzini”.

Secondo Kfi, a star emergendo come novità è in primis un approccio diverso da parte delle aziende.

“Nell'ultimo anno abbiamo visto un cambiamento nel modo in cui i clienti si avvicinano all'innovazione”, evidenzia Caserini. “In passato si rivolgevano a noi già con la richiesta di un prodotto specifico o al più chiedendo consigli sulla base di analisi interne svolte dai propri It o logistic manager”. Oggi invece i clienti “sono più concreti, non cercano una soluzione al singolo problema.



C'è molta attenzione alla produttività, alla riduzione degli errori. E poi c'è la necessità di far fronte alle difficoltà di trovare e gestire le persone”.

Cambiando la domanda, è quindi cambiata anche la risposta: “Noi siamo diventati agnostici, non vendiamo un brand, siamo sempre più consulenti del cliente”. Un aspetto rimarcato anche da Denis Balbo, Business Unit & Growth Director dell'azienda, che sottolinea in particolare la volontà della società di potenziare i servizi di post vendita e correlati alla vendita, anche con l'organizzazione di webinar.

Come altre società, anche l'azienda di Binasco – che si definisce quindi un System Solution Integrator – opera con un modello fondato sulla locazione operativa (nel suo caso diretta, senza mediazione di società di rent), puntando su hardware di fornitori diversi ma integrati da software di orchestrazione e middleware (programmi ponte tra applicazioni, sistemi operativi o hardware diversi) proprietari.

Accanto a ciò, Caserini segnala il ritorno in auge di tecnologie tradizionali come i sistemi vocali e gli Rfid (+9,4% il trend di crescita a livello mondiale), che sembravano aver perso attrattiva ma che ora tornano protagonisti “all'interno di progetti avanzati e complessi”, dove è centrale il ruolo del software.

Più lenta del previsto, invece, l'adozione degli Amr, frenata anche dai costi dell'hardware. “Un robot collaborativo, con i relativi accessori, costa intorno ai 100mila euro e ogni progetto richiede una intera flotta”, quindi tutto compreso il taglio minimo è di qualche milione di euro. “Si tratta di un vero e proprio progetto consulenziale” rimarca Balbo e quindi, sottolinea Caserini – di “un parto impegnativo, che richiede analisi, un pilota di qualche settimana o mese, e che solitamente viene messo a budget nell'esercizio successivo al test”. Una soluzione che per quanto modulabile richiede quindi, comunque, un notevole impegno iniziale.

Una barriera che però pare destinata a ridimensionarsi. “La novità è recentissima: sta arrivando una nuova generazione di robot collaborativi con un costo inferiore del 35%-40% rispetto a quelli oggi sul mercato, una differenza che cambia drasticamente il calcolo del Roi da parte dei potenziali clienti”. Realizzati da fornitori storici o da startup, questi nuovi Amr mantengono o migliorano le performance a parità di portanza e saranno disponibili già nel secondo trimestre del prossimo anno, potendo così rientrare nei progetti in fase di studio.

A meno di altri cambi di scenario dirompenti, resta invece ancora sullo sfondo – “non si vedranno prima di 5 o 10 anni” – la tecnologia degli umanoidi, in primis per ragioni di sicurezza legate alla convivenza con gli operatori umani.

Allargando lo sguardo alle barriere che frenano l'automazione nelle imprese italiane, Caserini individua diversi fattori: i costi e il ritorno dell'investimento, un mercato del Sud Europa (nella Gdo) più miniaturizzato e tradizionalmente meno propenso agli investimenti rispetto alle regioni nordiche, oltre a una certa resistenza del settore bancario verso tecnologie innovative quali appunto gli Amr e una generalizzata prudenza aziendale.

Forse anche per questo, la stessa Kfi spiega di voler puntare alle prime 500 aziende italiane per fatturato. Attualmente, aggiunge Caserini, la maggior parte dei clienti ha ricavi tra gli 80 e i 300

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](#)

> 5 ottobre 2026 alle ore 14:28

milioni di euro annui, ma tra di loro si trovano anche “alcune Pmi, ovvero quelle con l'approccio più innovativo”.

F.M.



Logistica, serve una governance forte nelle aziende. E l'IA per pianificare i flussi



Il balzo dei costi si abbatte su un sistema “trasformatore” come il nostro. Per la ridondanza delle catene è utile diversificare e accumulare scorte strategiche. Tutto questo è possibile grazie a un coordinamento interno alle aziende

A partire dagli anni '70 le economie mondiali hanno avviato un processo di progressiva integrazione che ha condotto alla globalizzazione degli scambi. Sono aumentati i consumi, inizialmente in Usa, Europa e Giappone e in seguito in Cina, India, Brasile e negli altri Paesi emergenti. A fronte di una domanda crescente, i flussi di beni tra Paesi e continenti hanno segnato una crescita favorita dalla riduzione dei dazi doganali, dall'intensificarsi di accordi internazionali per la liberalizzazione degli scambi e da una relativa stabilità del contesto geo-politico. Le imprese hanno rapidamente compreso che la concorrenza si stava spostando da un antagonismo tra aziende ad uno tra filiere; per competere era necessario partecipare a supply chain competitive, composte da fornitori, realtà manifatturiere, grossisti, distributori e reti commerciali ubicati nelle geografie di interesse.

Ciò ha condotto, anche nel nostro Paese, alla costruzione di catene di fornitura orientate alla specializzazione settoriale, al perseguimento dell'efficienza e del contenimento di costi e prezzi. Per decenni scelte di offshoring o di delocalizzazione all'estero degli assetti industriali, integrazione con pochi fornitori localizzati in regioni che garantissero costi contenuti - in particolare del lavoro - prassi manageriali orientate al lean management, alla minimizzazione delle scorte, all'ottimizzazione e saturazione delle capacità produttive hanno rappresentato il riferimento per le politiche di ogni azienda esposta ad una competizione sempre più accesa.

Le funzioni logistiche, sino ad allora considerate periferiche rispetto alla centralità del business, hanno assunto un peso crescente, diventando una componente essenziale delle più estese supply chain aziendali. Basti pensare che la nostra filiera logistica è stimata terza per fatturato in Europa dopo quelle di Germania e Francia, vale circa il 9% del Pil e muove via terra 1.200 milioni di tonnellate di merci l'anno. Tuttavia, negli ultimi 5-6 anni lo scenario geopolitico e macro-economico è repentinamente cambiato.



Il modello si è rotto. Si sono susseguiti eventi di natura differente ma accomunati dall'impatto sull'economia mondiale: prima l'improvvisa diffusione della pandemia Covid-19 che ha generato una crisi sanitaria senza precedenti e la parziale chiusura delle attività industriali, con conseguenze in molti settori, primo tra tutti quello della componentistica elettronica; poi il drammatico conflitto russo-ucraino con l'impennata del costo del petrolio e le difficoltà di approvvigionamento di materie come grano, mais, azoto e potassio impiegati nei fertilizzanti; quindi l'escalation dei dazi innescata dall'amministrazione Usa che si stima si sia tradotta tra il 2024 e il 2025 in un aumento dal 1,9% al 4,7% dell'aliquota media delle tariffe doganali per il manifatturiero (Wto, 2026), incidendo in particolare in alcuni settori come automotive, trasporti, macchinari, metalli, tessile e abbigliamento; più recentemente, il conflitto nel medio oriente, con il conseguente stallo dello stretto di Hormuz, tutt'ora irrisolto al pari di quello nell'est Europa.

Tali crisi si sono tradotte in un aumento dei prezzi delle materie prime coinvolte, proiettando un quadro di incertezza che manifesta effetti diversi nel breve e, qualora perdurino, nel medio-lungo periodo. Nell'immediato, lo squilibrio tra domanda e offerta genera un'impennata nei prezzi, riverberandosi sull'inflazione, sui consumi privati e sugli investimenti pubblici, con un conseguente rallentamento della crescita del Pil. Nel medio-lungo preoccupa l'effetto contagio per cui l'aumento nel costo dell'energia, delle materie prime e dei componenti e il perdurare della loro indisponibilità si trasferiscono sui prodotti e servizi impattando progressivamente su tutti i settori dell'economia di un paese. Il nostro, in particolare, è un Paese trasformatore, che ha costruito il proprio sistema industriale sulla specializzazione settoriale - macchinari, tessile e abbigliamento, alimentari, farmaceutica - e sulla produzione di beni intermedi, quali la componentistica meccanica ed elettrica, quella per l'automotive, i prodotti della chimica, materie plastiche, carta. Ciò, unito ad una elevata dipendenza energetica dall'estero - con importazioni nette attorno al 76% rispetto ad una media europea del 57% - e un mix fortemente sbilanciato sul gas, espone la produzione industriale del Paese a tensioni amplificate rispetto a quelle delle realtà con cui siamo soliti confrontarci.

IDEE PER LA CRESCITA: tutti i dialoghi di A&F e SDA Bocconi

Le aziende cambiano rotta a fronte di uno scenario di incertezza sia sotto il profilo della profondità di tali crisi, sia sotto quello della loro durata, al fine di contrastarne gli effetti, le aziende hanno avviato profondi mutamenti nelle modalità di disegno e gestione delle proprie supply chain, attuando scelte improntate ad obiettivi di resilienza, agilità e trasparenza, ridondanza e sostenibilità. Tra le prime si segnala la riprogettazione delle architetture logistiche secondo logiche Local-for-Local, distinte per aree geografiche (Europa, Americhe e Asia), all'interno delle quali si ricercano fornitori alternativi e si progettano sistemi di approvvigionamento e distribuzione indipendenti in modo da svincolare le supply chain di un'area dai vincoli che possono emergere in un'altra. La trasparenza e l'agilità sono perseguite attraverso investimenti nella digitalizzazione dei flussi informativi e l'impiego dell'intelligenza artificiale per sviluppare sistemi di pianificazione multi-scenario, modelli predittivi sulle dinamiche di consumo, simulazioni per l'ottimizzazione delle tratte di trasporto e di gestione scorte, sistemi di rilevazione e reporting che consentano di aumentare la visibilità sulle dinamiche dei mercati e quindi garantire prontezza nella riconfigurazione delle proprie supply chain.

La ridondanza è perseguita attraverso la diversificazione dei fornitori, l'accumulo di scorte strategiche, la scelta di mantenere sovraccapacità produttiva finalizzata a supplire in caso di eventuali fermi di impianti gemelli. La sostenibilità passa invece attraverso la ricerca di fonti energetiche rinnovabili e la decarbonizzazione dei processi industriali, la trasformazione degli



> 5 ottobre 2026 alle ore 8:01

PUBBLICAZIONE: repubblica.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €53580.89

REACH: 3695234

CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media

VISITE MENSILI: 112335117.27

AUTORE: di Alberto Grando *

URL: www.repubblica.it



> [Versione Online](#)

impianti per ottimizzarne i consumi, l'impiego di mezzi di trasporto elettrici o riconvertiti all'uso di bio-carburanti vegetali o bio-Lng (Sosc – Sda Bocconi, 2026).

Tali interventi necessitano di forte coordinamento interno e di una governance aziendale che sappia leggere con visione l'evoluzione del contesto, consideri il crisis management come una componente fisiologica delle attività di business e abbia la capacità di riconfigurare le proprie supply chain quale scelta strategica discriminante tra potenziale successo e fallimento certo.

* Professor of Operations and Technology Management, SDA Bocconi



La Nave Lira lascia Olbia e prende il largo per la Grecia



Si recuperano spazi per le attività portuali e si chiude una delle più lunghe situazioni di stallo registrate negli ultimi anni nello scalo OLBIA – Sono passati sette anni dall'inizio della vicenda giudiziaria sulla nave cargo Lira e il suo abbandono.

Nelle scorse ore la nave ha lasciato definitivamente il porto di Olbia, trainata dal rimorchiatore Christos XXIV con destinazione porto del Pireo

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

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.

La vicenda

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 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.

Il risultato è frutto di un lavoro condotto in stretta sinergia tra l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, l'Autorità Marittima e l'Autorità Giudiziaria, che hanno operato in costante raccordo in ogni fase della procedura, fino alla definizione delle condizioni per l'allontanamento in sicurezza dell'unità.

Determinante, per l'AdSp, l'impegno del segretario generale, Alessandro Becce , e del gruppo di collaboratori dell'Ufficio Tecnico e dell'Ufficio Legale della sede di Olbia, che hanno seguito la vicenda sotto il profilo tecnico e giuridico, assicurando il monitoraggio costante della nave e il dialogo con gli enti coinvolti fino alla conclusione dell'iter.

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.

“Con la partenza della nave, possiamo finalmente voltare pagina. 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