



Rassegna Stampa

07 Ottobre 2026

Indice

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA	5
Modal Group links Dunkirk and Lyon trasportoeuropa.it - 06/10/2026	6
Rail loses ground across the Swiss Alps in H1 2026 trasportoeuropa.it - 06/10/2026	8
Libano: Tripoli verso il corridoio ferroviario Turchia-Arabia Saudita shipmag.it - 07/10/2026	11
Chieti, nuova fermata ferroviaria a Brecciarola: RFI valuta la fattibilità ferrovie.info - 06/10/2026	12
ETR 700, esordio commerciale a Roma sulla Roma-Firenze e fino a Genova ferrovie.info - 06/10/2026	14
Lana/Postal, approvati i lavori di manutenzione della stazione ferroviaria ferrovie.info - 06/10/2026	16
Alta Velocità e PIL, nelle città servite dalla rete crescita del 10% ferrovie.info - 06/10/2026	18
Malesia, obiettivo 100 milioni di teu entro il 2035: maxi piano per i porti shipmag.it - 06/10/2026	20
ARS Altmann sceglie le locomotive Euro9000 di European Loc Pool ferrovie.info - 06/10/2026	22
Incidente di Adamuz, Iryo esclude anomalie sul treno e proseguono le verifiche ferrovie.info - 06/10/2026	25
Raddoppio Finale Ligure-Andora, apertura della Commissione europea ferrovie.info - 06/10/2026	28
Nelle città con l'alta velocità il PIL è cresciuto del 10%. Lo sostiene uno studio presentato a Bari FerPress.it - 06/10/2026	30
Bologna unveils Italy's first train with digital coupling trasportoeuropa.it - 06/10/2026	31
In aumento i treni dal porto di Trieste verso Duisburg supplychainitaly.it - 06/10/2026	33
Alstom corre a Parigi dopo l'accordo in Vietnam per la fornitura di treni per la metro di Hanoi ilsole24ore.com - 06/10/2026	34
SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA	35
E-commerce, Amphora si espande in Italia Italia Oggi - 07/10/2026	36
Nuova logistica al via Ha 61 punti carico e impianto fotovoltaico Il Giorni - 07/10/2026	37
«Per noi grossisti è una mazzata» Il Resto del Carlino - 07/10/2026	39

Pozzuoli, strade riaperte ai camion via libera agli imbarchi per le isole Il Mattino - 07/10/2026	40
Il polo logistico Skf di Aiasca compie 50 anni Ansa.it - 06/10/2026	42
Smurfit Westrock, Gianluca Castellini: «Il futuro del packaging passa da innovazione e competenze» Ansa.it - 06/10/2026	43
Trieste: Università e imprese insieme con il Corso di Alta Formazione in Logistics Management FerPress.it - 06/10/2026	47
Andalusia, in vendita otto lotti logistici nell'area di Majarabique shipmag.it - 06/10/2026	48
Porti dell'Alto Adriatico indirizzati unitariamente verso una piattaforma logistica europea ship2shore.it - 06/10/2026	50
LX Pantos Holds Completion Ceremony for Katowice Logistics Center in Poland adnkronos.com - 06/10/2026	51
Istituzioni, parti sociali e operatori del settore della logistica al lavoro sulle priorità per il territorio bolognese FerPress.it - 06/10/2026	53
Logicor a Sordio con un nuovo polo logistico ilgiornaledellalogistica.it - 06/10/2026	54
Giansanti (Confagricoltura): "Il cibo è uno strumento di potere. L'Europa torni a fare l'Europa" adnkronos.com - 06/10/2026	55
VGP avvia i lavori del polo logistico di Gavassa: 95.000 mq e quattro edifici Logisticamente.it - 06/10/2026	56
LX Pantos tiene la cerimonia di completamento del centro logistico di Katowice in Polonia adnkronos.com - 06/10/2026	58
Logisticamente On Food 2026: il 28 ottobre a Parma l'ottava edizione Logisticamente.it - 06/10/2026	60
Affidabilità e velocità, il vero valore delle spedizioni Logisticnews.it - 07/10/2026	62
Camionisti e magazzinieri ma non solo, nella logistica servono fino a 156 mila lavoratori, manager compresi: accordo università e imprese corriere.it - 06/10/2026	65
Dp World, quattro maxi gru nei porti britannici shipmag.it - 06/10/2026	67
Un nuovo polo logistico firmato Logicor in Lombardia rottadeitrasporti.it - 06/10/2026	68
Hyundai Glovis e Lgl studiano la nave car carrier nucleare fra Usa e Corea shippingitaly.it - 06/10/2026	69
Sanilog, nuova campagna di prevenzione per 360 mila lavoratori della logistica ship2shore.it - 06/10/2026	71
Notizie dal trasporto e dalla logistica - 6 ottobre 2026 trasportoeuropa.it - 06/10/2026	73
Export, Giansanti: "Agroalimentare ormai strumento di soft e hard power" adnkronos.com - 06/10/2026	76

Logicor consegna un nuovo polo logistico da 23.000 mq a Sordio (Lodi) supplychainitaly.it - 06/10/2026	78
Logistica, i quattro profili chiave del futuro Logisticamanagement.it - 06/10/2026	80
Export, Lopez: "Arabia Saudita guarda a qualità, tecnologia e know how italiani" adnkronos.com - 06/10/2026	82
Pavimentazioni per la logistica: appuntamento al SAIE Logisticanews.it - 06/10/2026	84
Debutto a Malpensa per il primo camion a idrogeno di Gruber Logistics supplychainitaly.it - 06/10/2026	86
Msc, Cma Cgm, Maersk e Cosco preparano la nuova battaglia per il mercato container shipmag.it - 06/10/2026	87
Ferrandina vuole diventare l'interporto di Taranto supplychainitaly.it - 06/10/2026	89
Il logistico del futuro? Dovrà imparare a prevedere l'imprevedibile UominieTrasporti.it - 06/10/2026	91
FIATA, un secolo al servizio della logistica globale messengermarittimo.it - 06/10/2026	93
Explora I arriva alla Spezia: Msc punta sempre di più sul porto ligure shipmag.it - 06/10/2026	96
Doppia partnership thailandese per Rina con Ptt Public Company shippingitaly.it - 06/10/2026	98
Veicoli - logistica - professione UominieTrasporti.it - 06/10/2026	100
Fusione miliardaria nell'autotrasporto Usa trasportoeuropa.it - 06/10/2026	102
Trasporti: Sbarra, sistema portuale Stretto strategico per Calabria e Mediterraneo ilsole24ore.com - 06/10/2026	104
Trasporti: Sbarra, sistema portuale Stretto strategico per Calabria e Mediterraneo -2- ilsole24ore.com - 06/10/2026	105

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA



Modal Group links Dunkirk and Lyon

Modal Group has launched a multi-customer intermodal service between Dunkirk and Lyon with three pairs of trains a week, set to increase to five. The service, operated by Delta Rail and Traix, is the first step towards Piacenza, which is due to become a destination from January 2027.



Modal Group has launched a rail service between Dunkirk and Lyon with three pairs of trains a week from the outset, offering road hauliers an alternative to all-road transport between two major industrial and logistics areas. The first train left Dunkirk at 17:00 on 3 September 2026 and arrived in Lyon at 07:00 the following morning. It is a multi-customer service open to road hauliers, freight forwarders, logistics operators and industrial companies, and can carry any type of goods, from chemicals, liquids and gases to general cargo, refrigerated loads and temperature-controlled freight. Permitted loading units include P400 semi-trailers, containers and 45-foot swap bodies, with around 40 intermodal transport units per train on services up to 750 metres long. Frequencies will increase as new traffic is added, with a target of five pairs of trains a week.

The group controls the entire transport chain in-house. The Dunkirk terminal, located within the port and close to facilities serving maritime links with the British Isles, is operated by Terminaux Multimodaux. Trains are organised by Delta Rail, while Modalis supplies locomotives, handling equipment and wagons. Traction is provided by Traix, which obtained its licence and single safety certificate in June 2026. According to Modal Group, the terminal's location makes it possible to combine rail flows with Channel crossings.

"The initial feedback on this service is very encouraging," said chairman Bernard Meï. "With this new route, we are laying the cornerstone for the gradual development of a network connected to the main European corridors and offering our customers even more options." From January 2027, the corridor will be extended to Piacenza via Lyon, creating a continuous rail connection between Dunkirk, the Lyon region and northern Italy. The service to Piacenza is currently being tested in Italy. The group's rail network in France and Europe already includes the Fos-Lyon, Fos-Chalon-sur-Saône and Lyon-Piacenza routes, with Dunkirk-Lyon-Piacenza now being added. Dunkirk's location will allow traffic to



and from the Benelux countries, the United Kingdom and Ireland to be connected by rail with southern Europe.

© 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!



Rail loses ground across the Swiss Alps in H1 2026

In the first half of 2026, rail freight across the Swiss Alps rose by 3.1% to 12.3 million tonnes, but road freight increased by 7.5% and rail's market share fell to 68%. The end of the Rolling Highway service contributed to the decline, while combined transport punctuality remained virtually unchanged.



In the first half of 2026, freight transported by rail across the Swiss Alps reached 12.326 million tonnes, up 3.1% from the first half of 2025. This positive figure is offset by a decline in rail's share compared with road: over the same period, truck tonnage rose by 7.5% to 5.793 million tonnes. The figures were published on 10 September by the Swiss Federal Office of Transport and show that, out of total traffic of 18.119 million tonnes, up 4.4%, rail's share fell to 68%, 0.9 percentage points lower than a year earlier.

Looking more closely at transalpine rail freight, wagonload traffic reached 2.773 million tonnes, up 9.9%, while unaccompanied combined transport rose to 9.553 million tonnes, up 7.1%, or around 630,000 tonnes, accelerating from 4.8% growth in the first quarter to 9.5% in the second. The overall result was affected by the discontinuation of the Freiburg-Novara Rolling Highway in December 2025, which had carried 514,000 tonnes in the first half of 2025 compared with none in 2026. Excluding this item from the comparison base, the 12.326 million tonnes would represent growth of 7.7%. This assessment is also confirmed by an analysis of individual routes: 10.034 million tonnes crossed the Gotthard, up 8.4%, or around 780,000 tonnes, while the Lötschberg-Simplon route, linking the Basel area with Domodossola and Piedmont, handled 2.292 million tonnes, down 15.3%, or around 410,000 tonnes. Of the 514,000 tonnes carried by the RoLa service, 496,000 travelled on this route and, excluding that traffic, the Simplon would show growth of 3.8%. The Gotthard's share of transalpine rail freight increased from 77.4% to 81.4%, while the Simplon's fell to 18.6%. Despite the increase, rail volumes remain below the 14.1 million tonnes recorded in the first half of 2024 and well short of the 14.8 million-tonne peak reached in the first half of 2016.

The western corridor is also being affected by engineering works. The Lötschberg-Simplon line was completely closed from 29 May to 27 July 2026 for refurbishment of the spiral tunnel between Iselle



and Varzo, with further closures totalling another 80 days over the course of the year. In addition, work on the eastern bore of the Simplon Tunnel between Brig and Domodossola is reducing available freight capacity. In the second quarter of 2026, which includes the start of the closure, combined transport on the Simplon fell by 12.5%. The FOT report identifies engineering works, particularly in Germany and Italy, as the cause of delays accumulated by trains, which can no longer be recovered before destination because of reduced operating margins on the north-south corridors.

For the growth in combined transport in 2026, the FOT identifies three factors based on information from the industry: fewer engineering works, particularly in Germany; measures introduced by operators that have reduced cancellations; and a slight improvement in the European and Swiss economies. Swiss Alpine traffic is largely linked to Italy, and the report directly associates it with the trend in Italian intra-EU trade, which has been recovering since 2025, while Swiss foreign trade volumes have been declining again since the fourth quarter of 2025. The economic forecasts cited by the FOT, despite geopolitical uncertainties, point to continued modest growth in the Alpine market.

Punctuality, however, remained virtually unchanged. In transalpine combined transport, 45.7% of trains arrived with delays of up to 30 minutes, compared with 45.5% in the first half of 2025. Delays of more than three hours fell from 33.4% to 30.6%, while delays of between one and three hours rose from 12.3% to 14.7%. In the second quarter, one southbound train in five, or 21%, accumulated a delay of at least 12 hours. The figures come from a survey of combined transport operators and measure the arrival of trains when ready for unloading rather than their entry into the station, while the FOT does not measure service quality for wagonload traffic. The theoretical number of freight train paths is 302 per day in both directions, 192 on the Gotthard and 110 on the Lötschberg-Simplon, with utilisation rates of 40.1% on the first route, compared with 37.4% in the first half of 2025, and 26.3% on the second, compared with 45.8% a year earlier. The report notes that train path availability is treated as constant even when engineering works, bad weather or accidents reduce actual capacity, and also reports lower capacity on the Gotthard since 28 August 2025 following an incident affecting the corridor.

Crossings by commercial vehicles over 3.5 tonnes reached 511,000, up 7.2%, or around 34,000 vehicles, with growth of 6.3% in the first quarter and 8% in the second. All road crossings recorded increases: Simplon +10.3%, Great St Bernard +9.3%, Gotthard +7.2% and San Bernardino +4.5%. By comparison, 1.258 million trucks and articulated vehicles crossed the Brenner route between Italy and Austria, up 3.6%, while Swiss crossings recorded 458,000 vehicles in the same category, up 7.6%. It should be noted that the Simplon Pass was closed several times in February because of avalanche risk. The FOT links the growth in road freight to economic conditions and considers it likely that rail capacity and quality problems are shifting time- and reliability-sensitive freight back onto roads. Some loads previously carried by RoLa may now also be moving by road, although the office says that firm conclusions will require analysis over the medium to long term. By the end of the year, the FOT estimates that Alpine crossings by commercial vehicles will once again exceed one million for the first time in many years.

As regards operators, SBB Cargo International remains the market leader with 44.1% of transalpine rail freight traffic, up 7.2 percentage points from 2025, followed by BLS Cargo with 20.6%, down 6.1 points, although it holds a 63.8% share on the Simplon. DB Cargo moves into third place with 16.4%, up 11.6 points, driven by the Gotthard, where its share reaches 19.7%, while SBB Cargo falls to fourth with 7.1%, down 10.2 points. TX Logistik stands at 5.5%, up 1.7 points, Railcare at 0.9%, up



0.1 points, and other operators at 4.6%, up 1.5 points. The decline in SBB Cargo's Alpine transit business should be distinguished from its performance in single-wagonload traffic, which serves the whole of Switzerland with domestic, import and export flows and, since 2026, also includes empty wagons and Swiss Split traffic previously classified as combined transport. In this segment, loaded wagons fell from around 185,000 to 180,000, down 3%, but excluding the impact of the new classification the actual decline was 8%, while tonne-kilometres fell by almost 5% to 584 million. Since the beginning of the year, the Confederation has supported the segment through a four-year agreement with SBB Cargo: the half-year loss fell to around CHF12 million from almost CHF40 million a year earlier, but this included CHF40 million in federal compensation, which is due to decline from CHF80 million a year in 2026 to CHF45 million in 2029. The cost per loaded wagon, which rose in the first quarter, returned to its 2025 level in the second, although over the full half-year it remained at CHF937 compared with CHF893.

For the coming years, the FOT warns that works announced for 2027-2029 on Germany's Rheintalbahn and the Lötschberg-Simplon corridor could put pressure on the recovery seen in 2026, with an improvement expected only from around 2030. Meanwhile, as part of the ongoing revision of the freight transport law, the Federal Council is planning additional financial resources for rail freight across the Alps.

Antonio Illariuzzi

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

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

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



Libano: Tripoli verso il corridoio ferroviario Turchia-Arabia Saudita

Il progetto si inserisce in un piano più ampio per riattivare collegamenti ferroviari regionali, anche recuperando parti della storica ferrovia dell'Hegiaz



Il progetto si inserisce in un piano più ampio per riattivare collegamenti ferroviari regionali, anche recuperando parti della storica ferrovia dell'Hegiaz

Tripoli – Il Libano punta a collegare il porto di Tripoli al futuro corridoio ferroviario tra Turchia e Arabia Saudita, attraverso Siria e Giordania. Il progetto è stato discusso a Beirut dal ministro dei Lavori pubblici e dei Trasporti Fayez Rasamny e dall'ambasciatore turco Murat Lütem, mentre Beirut cerca il sostegno di Ankara per riattivare i collegamenti ferroviari con la Siria e, in prospettiva, con Turchia, Iraq e Paesi del Golfo.

Il primo tratto libanese, lungo circa 35 chilometri, collegherebbe Tripoli ad Abboudiyeh, al confine con la Siria, per poi proseguire verso la stazione di Al-Akkari e Homs. Una delegazione tecnica siriana ha recentemente ispezionato il tracciato con le autorità libanesi. Beirut sta aggiornando gli studi sulla tratta e deve ancora valutarne costi, finanziamento e fattibilità economica.

Il progetto si inserisce in un piano più ampio per riattivare collegamenti ferroviari regionali, anche recuperando parti della storica ferrovia dell'Hegiaz. Il corridoio Turchia-Arabia Saudita non è tuttavia ancora finanziato né realizzato come infrastruttura unica. Il Libano, che non dispone oggi di una rete ferroviaria operativa, punta così a rilanciare il porto di Tripoli come snodo commerciale regionale.

L'articolo proviene da Shipmag .



Chieti, nuova fermata ferroviaria a Brecciarola: RFI valuta la fattibilità



Una nuova fermata ferroviaria a Brecciarola, lungo la linea diretta verso Roma, potrebbe affiancare il progetto di potenziamento dell'infrastruttura attualmente in corso.

La proposta è stata formalizzata dal Comune di Chieti nell'ambito del confronto con Rete Ferroviaria Italiana

RFI ha manifestato la disponibilità ad avviare una valutazione di fattibilità, aprendo un nuovo fronte di approfondimento per il territorio. La fermata non è infatti prevista nel progetto attualmente in esecuzione.

Brecciarola, il Comune chiede una nuova fermata ferroviaria

Il Comune di Chieti ha formalizzato ai vertici di Rete Ferroviaria Italiana la richiesta di realizzare una nuova fermata ferroviaria a Brecciarola, nell'ambito degli interventi di raddoppio della linea ferroviaria per Roma.

La proposta è stata comunicata dal sindaco Giovanni Legnini e dall'assessore Luigi Febo durante un incontro pubblico dedicato ai lavori ferroviari e alle ricadute sul quartiere.

Secondo quanto riferito dall'amministrazione comunale, RFI ha già dato disponibilità ad avviare una valutazione di fattibilità.

Si tratta, al momento, di un primo passaggio: la fermata non rientra nel progetto attualmente in corso e dovrà essere oggetto di specifici approfondimenti.



LEGGI ANCHE: Raddoppio Roma-Pescara, Di Marco chiede chiarezza su lavori, costi e tempi

Una richiesta distinta dal progetto di raddoppio

La possibile nuova fermata si inserisce nel confronto tra Comune, Regione Abruzzo e RFI sul cantiere ferroviario di Brecciarola.

L'amministrazione intende cogliere l'occasione degli interventi infrastrutturali per affrontare anche le esigenze del territorio, valutando la possibilità di integrare il progetto con una nuova opportunità di accesso al servizio ferroviario.

La disponibilità manifestata da RFI riguarda l'avvio dell'analisi di fattibilità e non costituisce ancora una decisione definitiva sulla realizzazione dell'impianto.

Non vuoi perderti le prossime notizie?

Ricevi direttamente le nuove notizie di Ferrovie.Info.

Telegram

WhatsApp

Il tavolo tecnico con RFI partirà il 14 ottobre

La richiesta della fermata è stata affrontata durante un incontro pubblico nel quale il Comune ha illustrato gli esiti del confronto con Regione Abruzzo e RFI.

Per seguire l'avanzamento del cantiere e affrontare le criticità segnalate dai residenti è stato concordato un tavolo tecnico permanente tra amministrazione comunale, RFI e impresa appaltatrice. Il primo sopralluogo operativo è fissato per il 14 ottobre. Il tavolo sarà dedicato anche alle questioni legate alla viabilità, alla sicurezza e alla qualità dell'aria durante i lavori.

Le compensazioni per la riqualificazione di Brecciarola

Nel corso dell'incontro è stata inoltre illustrata la destinazione dell'indennizzo di 1,8 milioni di euro che RFI si è impegnata a mettere a disposizione. Il Comune ha annunciato che l'intera somma sarà reinvestita in interventi di rigenerazione urbana a Brecciarola.

Tra le proposte presentate figurano la riqualificazione della chiesa di San Bartolomeo, il possibile sviluppo di spazi sportivi e aggregativi e la prossima apertura del fabbricato Casone, destinato a centro sociale e sede per le associazioni locali.



ETR 700, esordio commerciale a Roma sulla Roma-Firenze e fino a Genova



Come ampiamente anticipato da Ferrovie.Info, nella giornata di ieri gli ETR 700 hanno fatto il loro esordio commerciale nel nodo ferroviario di Roma.

Il primo servizio a vedere protagonista uno dei convogli Frecciarossa della serie è stato il Frecciarossa 8556, collegamento tra Roma Termini e Genova Piazza Principe.

A inaugurare questa nuova fase di impiego è stato l' ETR 700 numero 15 , partito da Roma Termini alle 16:15 e diretto verso la Liguria. Un debutto particolarmente significativo perché ha portato per la prima volta gli ETR 700 anche sulla Direttissima Roma-Firenze e, successivamente, sulla linea Tirrenica fino a Genova.

Il primo ETR 700 da Roma verso Genova

Il Frecciarossa 8556 ha seguito un itinerario che ha visto il convoglio partire da Roma Termini e percorrere la Direttissima fino a Firenze. Da qui il treno ha proseguito verso Firenze Campo di Marte e quindi lungo la linea verso Pisa Centrale.

Il viaggio è poi proseguito sulla Tirrenica settentrionale con fermate a La Spezia Centrale, Rapallo, Genova Brignole e infine Genova Piazza Principe, dove il convoglio è arrivato alle 20:50.

Si tratta quindi del primo impiego commerciale degli ETR 700 nel nodo di Roma, ma anche del debutto del Gruppo sulla Direttissima Roma-Firenze e sulla Tirrenica fino a Genova.

LEGGI ANCHE: Il Frecciarossa sostituisce il Frecciargento: arrivano gli ETR 700 a Roma

Il ritorno da Genova a Roma

Il servizio corrispondente è il Frecciarossa 8551 , che effettua il percorso in direzione opposta. La partenza da Genova Piazza Principe è prevista alle 7:05, con arrivo a Roma Termini alle 11:34.



Anche in questo caso l'ETR 700 percorre la Tirrenica fino a Pisa Centrale, per poi dirigersi verso Firenze Campo di Marte. Da Firenze il convoglio imbocca quindi la Direttissima Firenze-Roma, completando il viaggio nella Capitale.

Una nuova area di impiego per gli ETR 700

Gli ETR 700 sono ormai una presenza consolidata su diverse relazioni della rete italiana.

La loro area di impiego più caratteristica rimane quella Adriatica, dove questi convogli hanno trovato uno dei principali terreni di utilizzo, ma negli ultimi tempi sono stati impiegati anche su altre direttrici. Tra queste figurano la Milano-Venezia e la linea del Brennero.

Con il nuovo collegamento Roma-Genova si aggiungono invece due importanti segmenti finora estranei all'impiego commerciale della serie: la Direttissima e la Tirrenica settentrionale.

Gli ETR 700 prendono il posto dei Pendolino

Il nuovo impiego si inserisce nel progressivo rinnovamento del materiale destinato ai servizi Frecciarossa.

Gli ETR 700 stanno infatti prendendo il posto di una parte dei convogli della famiglia dei Pendolino di seconda generazione, rappresentata dagli ETR 460, ETR 463 ed ETR 485

Come documentato negli ultimi mesi, diversi esemplari di queste serie sono stati progressivamente accantonati e avviati verso la successiva demolizione, segnando la fase conclusiva della carriera di una famiglia di treni che per decenni ha rappresentato uno dei principali simboli dell'alta velocità italiana.

Non vuoi perderti le prossime notizie?

Ricevi direttamente le nuove notizie di Ferrovie.Info.

Telegram

WhatsApp

Il debutto nel nodo di Roma

L'arrivo degli ETR 700 nei servizi da e per Roma rappresenta quindi un ulteriore passaggio nella progressiva redistribuzione della flotta Frecciarossa.

Il debutto del numero 15 sul Frecciarossa 8556 ha portato per la prima volta questo tipo di convoglio nel cuore del sistema ferroviario romano e contemporaneamente su una delle infrastrutture più importanti della rete italiana, la Direttissima Roma-Firenze.

Un esordio commerciale che amplia ulteriormente il raggio d'azione degli ETR 700 e che accompagna il progressivo ritiro dei più anziani ETR 460, ETR 463 ed ETR 485.



Lana/Postal, approvati i lavori di manutenzione della stazione ferroviaria



La stazione ferroviaria di Lana/Postal sarà interessata da un intervento di manutenzione straordinaria finalizzato alla conservazione dell'edificio.

La Giunta provinciale di Bolzano ha approvato la convenzione che definisce le modalità di realizzazione dei lavori.

L'intervento riguarda una parte importante della struttura della stazione e si inserisce nel programma della Provincia autonoma di Bolzano per il miglioramento e la conservazione delle infrastrutture a servizio della mobilità ferroviaria.

Intervento sul tetto della stazione

Su proposta dell'assessore provinciale alla Mobilità e alle Infrastrutture Daniel Alfreider, la Giunta provinciale ha approvato nella seduta del 2 ottobre la convenzione con il Comune di Postal per la manutenzione straordinaria del tetto dell'edificio della stazione ferroviaria di Lana/Postal.

Il progetto prevede il risanamento della copertura attraverso interventi di manutenzione e recupero necessari a garantire nel tempo la corretta conservazione dell'edificio.

LEGGI ANCHE: Bologna-Brennero, entrati in servizio i nuovi treni a due piani del Regionale Veneto

Il parere delle Belle Arti

Per l'intervento è stato acquisito anche il parere delle Belle Arti, elemento che richiede particolare attenzione nelle attività di recupero e conservazione dell'edificio ferroviario.



Il progetto comunale era stato approvato nel settembre 2025.

Non vuoi perderti le prossime notizie?

Ricevi direttamente le nuove notizie di Ferrovie.Info.

Telegram

WhatsApp

Un contributo di oltre 275mila euro

La realizzazione dei lavori sarà affidata al Comune di Postal, sulla base degli accordi esistenti con la Provincia autonoma di Bolzano e Rete Ferroviaria Italiana. Per l'intervento la Provincia concederà al Comune un contributo massimo di 275.171,03 euro , pari al 100% dei costi stimati per la realizzazione del progetto.

Gli accordi tra Provincia e Comune

La convenzione approvata dalla Giunta provinciale definisce i compiti della Provincia e del Comune di Postal nell'ambito della realizzazione dell'intervento di manutenzione. L'operazione si inserisce nel percorso avviato dalla Provincia per migliorare progressivamente la qualità, la funzionalità e la conservazione delle infrastrutture destinate alla mobilità pubblica e ferroviaria.

La stazione nel sistema ferroviario altoatesino

L'intervento sulla stazione di Lana/Postal rientra quindi in un più ampio programma di attenzione alle infrastrutture ferroviarie del territorio, comprendendo non soltanto la rete e gli impianti ferroviari, ma anche gli edifici a servizio dei viaggiatori. Secondo l'assessore Daniel Alfreider, la cura delle stazioni rappresenta un elemento del percorso verso una ferrovia più moderna, affidabile e integrata nel territorio.

Conservazione e mobilità

Il risanamento del tetto permetterà di intervenire sulla conservazione dell'edificio, mantenendone la funzionalità nel tempo. L'intervento unisce quindi le esigenze di manutenzione dell'infrastruttura esistente alla tutela di un edificio ferroviario per il quale è stata richiesta anche l'attenzione degli organismi competenti per la conservazione.



Alta Velocità e PIL, nelle città servite dalla rete crescita del 10%



La presenza dell' Alta Velocità ferroviaria può avere effetti significativi sull'economia dei territori attraversati.

È quanto emerge da uno studio presentato a Bari da Ennio Cascetta, professore ordinario di Pianificazione dei trasporti al Massachusetts Institute of Technology, secondo il quale nei primi dieci anni dall'attivazione della rete le città servite dall'Alta Velocità hanno registrato, a parità di condizioni, una crescita del PIL del 10%

La ricerca è stata presentata nell'ambito dell'evento "Infrastrutture 2030: oltre il PNRR, l'Italia del futuro", organizzato dalla Filt Cgil. Il lavoro evidenzia in particolare gli effetti della presenza delle infrastrutture AV/AC e delle relative stazioni su occupazione, produttività del lavoro e sistemi economici locali

L'impatto dell'Alta Velocità sui territori

Secondo lo studio illustrato a Bari, l'arrivo dell'Alta Velocità rappresenta quindi un elemento in grado di incidere sulla crescita economica delle città collegate alla rete. Nell'analisi, l'effetto misurato nei primi dieci anni di attivazione arriva al 10% di crescita del PIL , considerando condizioni comparabili.

Il report mette in evidenza anche altri possibili benefici legati alla presenza della rete ferroviaria veloce, tra cui l'incremento dell'occupazione e della produttività. Le stazioni AV diventano inoltre punti di connessione tra territori e sistemi economici differenti, ampliando le possibilità di mobilità per lavoratori e imprese.

Lo stesso studio evidenzia però la necessità di continuare a potenziare il sistema ferroviario ad Alta Velocità, anche considerando il confronto con le infrastrutture presenti negli altri principali Paesi europei.



LEGGI ANCHE: Il Frecciarossa sostituisce il Frecciargento: arrivano gli ETR 700 a Roma

La rete AV italiana verso 1.500 chilometri

Nel frattempo, il sistema ferroviario italiano è interessato da un programma di investimenti destinato ad ampliare sensibilmente l'estensione della rete. Secondo i dati di Rete Ferroviaria Italiana, dal 2030 in poi potrebbero entrare in esercizio circa 400 chilometri di nuove linee

L'estensione complessiva della rete AV passerebbe così dagli attuali 1.097 chilometri a circa 1.500 chilometri, portando i collegamenti ferroviari veloci anche in aree del Paese che oggi non sono direttamente servite.

Il programma si inserisce in un quadro caratterizzato da circa 1.300 cantieri distribuiti lungo la Penisola e da un'accelerazione degli investimenti infrastrutturali del Gruppo FS.

I principali cantieri da Nord a Sud

Tra le opere che contribuiranno alla trasformazione della rete figurano la linea AV Brescia-Verona-Padova, il Passante AV di Firenze, la Napoli-Bari, il Terzo Valico dei Giovi e gli interventi sulla direttrice Palermo-Messina-Catania

Si tratta di progetti distribuiti lungo tutto il territorio nazionale, destinati ad aumentare la capacità ferroviaria e a modificare progressivamente i collegamenti tra le diverse aree del Paese.

Investimenti FS oltre i 18 miliardi nel 2025

Un'accelerazione che, secondo i dati riportati dal Gruppo FS, è proseguita negli ultimi anni anche grazie all'impulso del PNRR. Dal 2020 gli investimenti sono infatti aumentati fino a superare i 18 miliardi di euro nel 2025

Il tema dell'impatto economico delle opere ferroviarie è stato recentemente affrontato anche da Giuseppe Inchingolo, vicedirettore generale Corporate del Gruppo FS. Secondo quanto dichiarato da Inchingolo, per ogni euro di investimento ferroviario la fase di cantiere può generare tra 0,7 e 0,9 euro di valore aggiunto

La fase di espansione della rete AV si accompagna quindi a un più ampio programma di investimenti ferroviari. L'obiettivo è aumentare l'estensione delle linee veloci, migliorare i collegamenti tra territori e, secondo gli studi presentati, produrre ricadute anche sul sistema economico delle aree interessate dalle nuove infrastrutture.

Fonte FS News



Malesia, obiettivo 100 milioni di teu entro il 2035: maxi piano per i porti

Kuala Lumpur punta a una forte espansione della capacità portuale nazionale, ma terminal, ferrovie, strade e sistemi digitali dovranno crescere insieme per evitare nuovi colli di bottiglia



Kuala Lumpur punta a una forte espansione della capacità portuale nazionale, ma terminal, ferrovie, strade e sistemi digitali dovranno crescere insieme per evitare nuovi colli di bottiglia

Kuala Lumpur – La Malesia punta a portare la propria capacità portuale nazionale a 100 milioni di teu entro il 2035, rafforzando il proprio peso tra i principali hub marittimi mondiali. Un obiettivo che richiederà però molto più dell'espansione fisica dei terminal: operatori e rappresentanti del settore riuniti alla Malaysia Maritime Week 2026 hanno indicato nell'integrazione tra porti, infrastrutture terrestri, digitalizzazione e pianificazione economica la condizione essenziale per trasformare la nuova capacità in traffico effettivo.

Secondo Dnv, lo sviluppo portuale dovrà procedere insieme all'evoluzione dei flussi logistici, ai programmi di decarbonizzazione e alle più ampie strategie economiche nazionali. Un'impostazione condivisa anche da Westports, secondo cui aumentare la capacità dei terminal senza intervenire contemporaneamente sulle infrastrutture circostanti rischierebbe semplicemente di spostare i colli di bottiglia dalle banchine all'hinterland. Ferrovie, strade, connessioni interne e capacità di elaborazione dei dati dovranno quindi tenere il passo con la crescita dei container.

Il confronto con Singapore resta inevitabile per la vicinanza geografica e per il ruolo dei due Paesi nei traffici di transhipment del Sud-est asiatico. Gli operatori malesi sottolineano tuttavia come il Paese disponga di un vantaggio strutturale nella maggiore disponibilità di territorio, che potrebbe essere utilizzato non soltanto per ampliare i terminal ma anche per sviluppare poli logistici, industriali e attività a valore aggiunto capaci di generare nuovi volumi. Port Klang e Tanjung Pelepas potrebbero così rafforzare il proprio ruolo senza replicare necessariamente il modello del vicino hub di Singapore.



Un altro pilastro sarà la digitalizzazione, considerata indispensabile per aumentare produttività e fluidità delle operazioni. La crescente interconnessione dei sistemi espone però i terminal a nuovi rischi, come dimostrato dal recente attacco informatico che ha colpito il porto di Tanjung Pelepas. Il terminal è riuscito a identificare, isolare e contenere l'incidente, ripristinando le operazioni nell'arco di un giorno, ma l'episodio ha evidenziato la necessità di affiancare alla prevenzione sistemi capaci di garantire rapidamente la continuità operativa.

Il traguardo dei 100 milioni di teu rappresenta quindi per la Malesia un progetto che va oltre la semplice costruzione di nuove banchine. La capacità di coordinare espansione portuale, collegamenti ferroviari e stradali, sviluppo dell'hinterland, tecnologia e sicurezza informatica sarà determinante per trasformare gli investimenti in maggiore throughput e consolidare il Paese come uno dei principali poli container e logistici dell'Asia.

L'articolo proviene da Shipmag .



ARS Altmann sceglie le locomotive Euro9000 di European Loc Pool



Il trasporto ferroviario delle merci attraverso le Alpi richiede locomotive capaci di affrontare tratte impegnative e di adattarsi a infrastrutture con caratteristiche differenti.

In questo contesto si inserisce un nuovo accordo che punta a rendere più efficienti i collegamenti internazionali.

European Loc Pool ed ARS Altmann AG avviano una collaborazione destinata a rafforzare le capacità di trazione dell'operatore tedesco, con particolare attenzione ai servizi merci attraverso il Brennero.

ARS Altmann ordina due locomotive Euro9000

European Loc Pool (ELP) e ARS Altmann AG hanno sottoscritto un contratto per il noleggio di due locomotive Euro9000

Con questa scelta, l'operatore amplia la propria flotta introducendo una locomotiva ibrida a sei assi, progettata per affrontare servizi merci impegnativi e collegamenti transfrontalieri. Uno degli elementi determinanti nella scelta è la possibilità di effettuare servizi a lunga percorrenza con una sola locomotiva, riducendo la necessità di sostituzioni lungo il tragitto.

La combinazione tra alimentazione elettrica e moduli diesel consente infatti di operare sia sulle linee elettrificate sia sui tratti privi di linea aerea.

LEGGI ANCHE: Ferrovie: Prima TRAXX e primi servizi per la neonata ART Altmann [VIDEO]



La trazione ibrida per i servizi attraverso il Brennero

La Euro9000 è stata scelta anche per la potenza disponibile, necessaria per trainare autonomamente i convogli merci lungo il corridoio del Brennero

Matthias Prochazka, amministratore delegato di Altmann Rail Traction, ha indicato tre fattori principali alla base della decisione: la possibilità di funzionare sia in elettrico sia in diesel, le omologazioni nei Paesi interessati dai servizi e la potenza sufficiente per affrontare il valico alpino senza ricorrere a una seconda locomotiva.

Particolarmente importante è la modalità 3 kV Diesel Boost, nella quale i motori diesel incrementano la potenza di trazione fino a quasi 8 MW anche durante la marcia sotto la linea aerea. Secondo l'azienda, questa funzione contribuisce a migliorare l'efficienza operativa e la puntualità dei trasporti.

Non vuoi perderti le prossime notizie?

Ricevi direttamente le nuove notizie di Ferrovie.Info.

Telegram

WhatsApp

Fino a 9 MW di potenza elettrica

La Euro9000 offre una potenza elettrica massima di 9 MW e uno sforzo di trazione allo spunto fino a 500 kN.

La dotazione comprende inoltre due motori diesel, con una potenza complessiva di circa 1,9 MW, che permettono di proseguire il servizio sulle tratte non elettrificate e di svolgere attività di manovra e operazioni dell'ultimo miglio.

La combinazione delle due modalità di trazione amplia le possibilità di impiego della locomotiva e consente di gestire con maggiore continuità servizi che attraversano reti ferroviarie differenti.

Meno cambi locomotiva e maggiore continuità operativa

Per ARS Altmann, la possibilità di ridurre o eliminare i cambi di locomotiva lungo il percorso rappresenta uno dei principali vantaggi della Euro9000.

La riduzione delle soste e delle interfacce operative può semplificare la pianificazione dei servizi e rendere più lineare la gestione dei trasporti internazionali. Una maggiore continuità richiede tuttavia un'elevata disponibilità tecnica dei mezzi.

Per questo motivo, accanto alle prestazioni della locomotiva, assume un ruolo centrale anche il modello di noleggio full service offerto da ELP.

Il ruolo del servizio di manutenzione ELP



L'accordo comprende il supporto del modello di noleggio full service di European Loc Pool, che integra soluzioni di assistenza e manutenzione con una rete di officine lungo i principali corridoi di trasporto interessati.

La disponibilità di strutture di assistenza lungo le rotte operative è considerata essenziale da ARS Altmann per mantenere le locomotive efficienti durante il servizio.

«Una locomotiva è valida soltanto quanto il servizio che la supporta», ha sottolineato Prochazka, evidenziando la disponibilità del team ELP e la copertura della rete di officine. Anche Willem Goosen, amministratore delegato di European Loc Pool, ha accolto positivamente l'ingresso di ARS Altmann tra i partner della società, sottolineando come la Euro9000 sia stata sviluppata proprio per combinare potenza, flessibilità e continuità operativa su corridoi impegnativi come quello del Brennero.



Incidente di Adamuz, Iryo esclude anomalie sul treno e proseguono le verifiche



Proseguono gli accertamenti sull'incidente ferroviario avvenuto il 18 gennaio ad Adamuz , in Andalusia, nel quale hanno perso la vita 46 persone e oltre 120 sono rimaste ferite.

Le verifiche sui convogli coinvolti e le audizioni istituzionali stanno contribuendo a ricostruire le circostanze del disastro.

Mentre la magistratura ha autorizzato la presenza di tecnici e periti di Adif durante le ispezioni delle carrozze del treno Iryo , la compagnia ha ribadito in Parlamento di non aver individuato, nelle proprie verifiche interne, elementi che colleghino il convoglio all'incidente.

Le ispezioni sulle carrozze del treno Iryo

La giudice della Sezione civile e istruttoria del Tribunale di Montoro, competente per l'indagine sull'incidente di Adamuz, ha autorizzato la presenza di tecnici e periti di Adif durante l'ispezione visiva e la documentazione fotografica delle carrozze dall'1 all'8 del treno Iryo coinvolto nel deragliamento.

Le attività, iniziate il 22 settembre nei pressi della stazione tecnica di Adamuz, erano state programmate per proseguire fino alla stazione di Villanueva de Córdoba, con la possibilità di estenderle in base alle necessità degli accertamenti.

Secondo quanto disposto dalla magistratura, il personale di Adif ha potuto partecipare esclusivamente in qualità di osservatore, per conoscere e documentare gli elementi ritenuti rilevanti ai fini di una perizia di parte. L'autorizzazione non ha conferito invece poteri di direzione o esecuzione delle operazioni, né consentito di svolgere autonomamente prove, fotografie o altre attività tecniche sui vagoni.



LEGGI ANCHE: Ferrovie: Grave incidente ferroviario sulla linea AV in Spagna, coinvolto un treno di Iryo

Il ruolo degli investigatori e della Guardia Civil

Agli accertamenti partecipano anche gli investigatori della Commissione d'inchiesta sugli incidenti ferroviari (CIAF), autorizzati ad accedere all'interno dei mezzi per effettuare la documentazione fotografica.

La giudice ha inoltre disposto la trasmissione del provvedimento all'Unità organica di polizia giudiziaria della Guardia Civil di Córdoba. Al termine delle operazioni, dovrà essere inviato al tribunale il verbale delle attività, accompagnato dalla copia integrale della documentazione fotografica da acquisire agli atti del procedimento.

Iryo riferisce al Senato sulle verifiche interne

Nel corso di un'audizione di lunedì 5 ottobre davanti alla commissione d'inchiesta istituita dal Partito Popolare al Senato spagnolo, l'amministratore delegato di Iryo, Fabrizio Favara, ha ribadito che le verifiche svolte dalla compagnia sul treno coinvolto non hanno individuato elementi che consentano di attribuire al convoglio una responsabilità nell'incidente

L'indagine interna, dedicata alle condizioni del treno e alle attività di manutenzione, non avrebbe rilevato guasti riconducibili al sinistro.

Secondo Favara, questa ricostruzione è coerente anche con le testimonianze del personale di bordo, compreso il macchinista, che durante la circolazione non avrebbe riscontrato anomalie. L'audizione si è concentrata anche sulle condizioni della rete ferroviaria spagnola e sugli incidenti verificatisi all'inizio dell'anno ad Adamuz e a Gelida, in Catalogna.

Le manutenzioni prima dell'incidente

Favara ha precisato che il treno era stato sottoposto a una revisione programmata il 15 gennaio, tre giorni prima dell'incidente. Il 31 dicembre precedente era stata inoltre effettuata la profilatura delle ruote.

L'amministratore delegato ha anche escluso che il peso del convoglio possa essere considerato, sulla base delle verifiche interne, un elemento determinante, ricordando che sulla rete circolavano già treni di massa superiore.

Nel corso dell'audizione è stato affrontato anche il tema delle tracce individuate sulle ruote di due treni Iryo transitati poco prima del convoglio incidentato. Secondo quanto riferito da Favara, l'indagine esterna avrebbe rilevato diverse tacche sulle ruote dei due treni

Il macchinista dell'ultimo convoglio transitato prima di quello coinvolto avrebbe avvertito un urto, senza segnalarlo ad Adif perché non lo aveva associato a un problema grave dell'infrastruttura.

Le segnalazioni precedenti sull'infrastruttura



Favara ha sottolineato che le segnalazioni inviate da Iryo ad Adif prima dell'incidente riguardavano, secondo la compagnia, aspetti legati alla qualità della linea e al comfort di marcia, non alla sicurezza della circolazione.

In particolare, nel marzo 2025 Iryo aveva segnalato l'impatto della massicciata sui treni e alcune problematiche legate agli investimenti di animali. Favara ha riferito che Adif aveva iniziato ad adottare misure e che la frequenza di questi episodi si era successivamente ridotta.

L'indagine interna non indica nuove misure specifiche

In conclusione, l'amministratore delegato ha dichiarato che il comitato interno incaricato di analizzare l'incidente, dopo aver esaminato nel dettaglio quanto accaduto, non ha individuato finora la necessità di introdurre ulteriori misure specifiche per prevenire eventi di questo tipo.

Le dichiarazioni della compagnia rappresentano la posizione di Iryo nell'ambito dell'inchiesta e non costituiscono una conclusione definitiva sulle cause del disastro. Gli accertamenti giudiziari e tecnici proseguono per chiarire la dinamica dell'incidente e le eventuali responsabilità.

Fonte Demócrata



Raddoppio Finale Ligure-Andora, apertura della Commissione europea



Il futuro della linea ferroviaria del Ponente ligure torna al centro del confronto europeo.

Un passaggio istituzionale potrebbe aprire nuove prospettive per il potenziamento dell'infrastruttura e per il ruolo della Liguria nei collegamenti ferroviari internazionali.

La Regione ha annunciato un avanzamento sul fronte comunitario, che riguarda una delle opere considerate strategiche per migliorare la continuità della rete lungo la costa.

Il raddoppio ferroviario entra nel confronto europeo

La Commissione europea, attraverso la Direzione generale Mobilità e trasporti (DG MOVE), ha dato il via libera formale all'inserimento del raddoppio della tratta ferroviaria tra Finale Ligure e Andora nell'atto giuridico che sarà negoziato con gli Stati membri nel 2027.

L'annuncio è arrivato da Mathieu Grosch, coordinatore europeo del Corridoio Mediterraneo, durante i Connecting Europe Days. All'iniziativa ha partecipato anche la Regione Liguria, insieme alle altre regioni partner del corridoio: la Catalogna per la Spagna e le regioni francesi Provenza-Alpi-Costa Azzurra e Occitania.

L'opera si inserisce nel contesto del Corridoio Mediterraneo, asse ferroviario europeo che collega la penisola iberica con la Francia e l'Italia, proseguendo verso est fino al confine ucraino.

LEGGI ANCHE: Pontremolese: Emilia Romagna, Liguria e Toscana chiedono un accordo al Governo per il rilancio della linea

Bucci: opera strategica per la Liguria

Il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, ha accolto positivamente il risultato, sottolineando il lavoro svolto dalle istituzioni locali e dall'ufficio regionale di rappresentanza a Bruxelles.



Il tratto tra Finale Ligure e Andora rappresenta, secondo la Regione, un punto critico per la capacità della rete ferroviaria del Ponente. La presenza del binario unico costituisce infatti un limite alla circolazione e alla possibilità di sviluppare ulteriormente i collegamenti lungo l'asse costiero.

«Il raddoppio della tratta Finale-Andora è un'opera strategica non solo per il nostro territorio ma anche a livello europeo», ha dichiarato Bucci, evidenziando come la Liguria sia l'unica regione italiana coinvolta in questo corridoio. Il presidente ha inoltre richiamato l'importanza di favorire il trasporto ferroviario di persone e merci, riducendo le criticità che ostacolano la competitività del sistema dei trasporti.

Il binario unico e le ricadute sui collegamenti

Il potenziamento della tratta viene considerato un passaggio importante per superare una delle principali strozzature della linea ferroviaria ligure di Ponente. Il binario unico limita infatti la capacità dell'infrastruttura e può condizionare la gestione della circolazione, soprattutto in presenza di ritardi o di un traffico intenso. Il tema riguarda anche l'accessibilità turistica della regione.

Collegamenti ferroviari più efficienti possono contribuire a rendere più agevoli gli spostamenti verso la Riviera ligure e a rafforzare le connessioni con i principali bacini di origine dei visitatori, in Italia e all'estero. Il raddoppio si inserisce quindi nel più ampio obiettivo di migliorare la continuità della rete ferroviaria lungo il Ponente e di favorire il trasferimento di una quota maggiore di traffico dalla strada alla ferrovia.

La prospettiva TEN-T e i finanziamenti europei

L'iniziativa si colloca nel quadro della rete transeuropea dei trasporti TEN-T e delle strategie europee per il potenziamento dei collegamenti ferroviari.

L'inserimento dell'opera negli strumenti comunitari rappresenterebbe un passaggio rilevante per il suo riconoscimento tra le priorità infrastrutturali europee. Questo percorso potrebbe creare condizioni più favorevoli per valutare l'accesso ai finanziamenti dell'Unione europea destinati alle grandi infrastrutture.

L'inserimento nell'atto giuridico, tuttavia, dovrà passare attraverso il negoziato previsto con gli Stati membri nel 2027 e non equivale, da solo, all'assegnazione di risorse o all'avvio dei lavori.

I prossimi passaggi autorizzativi

Sul fronte nazionale, secondo quanto indicato dalla Regione, i prossimi mesi saranno importanti per completare l'iter autorizzativo del progetto.

Entro la fine del 2026 è prevista la conclusione della procedura per la Valutazione di impatto ambientale (VIA), con il rilascio del provvedimento da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica (MASE), e la contestuale chiusura della Conferenza di servizi.

Il percorso europeo e quello nazionale procedono dunque su piani distinti ma complementari. L'avanzamento delle procedure sarà determinante per chiarire i tempi dei passaggi successivi e le prospettive concrete di realizzazione del raddoppio tra Finale Ligure e Andora.

Nelle città con l'alta velocità il PIL è cresciuto del 10%. Lo sostiene uno studio presentato a Bari

(FERPRESS) – Roma, 6 OTT – Più alta velocità vuol dire più PIL. È quello che testimonia uno studio condotto da Ennio Cascetta, professore ordinario di Pianificazione dei trasporti al Massachusetts Institute of Technology e presentato all'evento "Infrastrutture 2030: oltre il PNRR, l'Italia del futuro", organizzato dalla Filt Cgil a Bari. Secondo il report nei primi dieci anni di attivazione, le città attraversate dalla rete ferroviaria dell'Alta velocità, hanno avuto – a parità di condizioni – una crescita del 10% del Pil.

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 >>



Bologna unveils Italy's first train with digital coupling

FS Logistix and Interporto Bologna have presented an experimental train equipped with digital automatic coupling, combining electrical power supply and data exchange throughout the wagons. The demonstration took place during Open Hub, which also relaunched the Rail4Truck rail freight service between Bologna and Marcianise.



Italy's first experimental train equipped with Dac (Digital Automatic Coupling) technology was presented in Bologna on 2 October 2026 by FS Logistix and Interporto Bologna during the Open Hub – Logistics 5.0 for Emilia-Romagna Businesses event. The train demonstrated the operational features of a system that automates the coupling of wagons while enabling the transmission of power and data throughout the entire train. Dac replaces the screw coupling and buffers still used on most European freight wagons, which require staff to work manually between vehicles. With the automatic system, wagons can be coupled and uncoupled without operators, while the data transmission line provides the infrastructure for digital functions used in the preparation and management of freight trains, with the aim of making operations safer and more efficient. During the event, FS also relaunched the Rail4Truck freight rail service between Bologna and Marcianise, presenting it as a response to the current sharp rise in fuel costs.

The demonstration, held as part of the Dac on Track initiative, brought the results of European rail research and innovation programmes to Bologna. FS Logistix and Interporto Bologna are involved in projects run by Europe's Rail Joint Undertaking, including FP5-Trans4M-R, in which the FS Group is responsible for Work Package 17, dedicated to the Italian Demo Train. Mercitalia Intermodal, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal and Interporto Bologna are involved in preparing, integrating and validating the technologies. Sabrina De Filippis, chief executive and general manager of FS Logistix, described the train as "a tangible milestone in European rail innovation", resulting from cooperation between operators, industry, institutions and the research community. She added that the choice of the Bologna freight village reflects the company's vision of logistics: linking innovation to hubs and hubs to services, while strengthening rail and intermodal connections in support of industrial supply chains. Interporto Bologna president Stefano Caliandro identified



innovation, digitalisation and intermodality as key drivers of more efficient, safer and more competitive logistics.

© 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!



In aumento i treni dal porto di Trieste verso Duisburg



Duisport ha annunciato un incremento della frequenza dello shuttle con l'interporto e da lì delle relazioni con lo scalo inland tedesco di Redazione SUPPLY CHAIN ITALY

6 Ottobre 2026

Duisport, ovvero la società di gestione del porto interno di Duisburg, ha annunciato il prossimo potenziamento delle relazioni tra Trieste e lo scalo inland tedesco.

L'incremento, sui cui tempi di implementazione la società non si è espressa, riguarderà tutto l'asse sottostante. Saranno cioè potenziati sia lo shuttle ferroviario tra il terminal triestino di Hhla Plt Italy e l'interporto di Cervignano, che effettuerà quindi quattro circolazioni a settimana, così il treno tra Cervignano e Duisburg, che assumerà la stessa frequenza. Parallelamente, la società ha anche annunciato l'avvio, del 2027, di una nuova relazione con lo scalo di Wels, in Austria.

“Dal 2021 duisport collabora con l'Interporto di Trieste. Con i primi collegamenti ferroviari, nel 2022 è stato avviato l'ampliamento della rete verso l'hinterland. La tratta tra Trieste e Duisburg è oggi una delle più importanti della rete e viene ora ulteriormente potenziata” ha commentato la società. Come ricordato ancora da Duisport, a Cervignano vengono concentrati i traffici provenienti dal porto di Trieste e organizzati per il successivo inoltro ferroviario verso l'Europa centrale, con il coordinamento operativo di +.intermodal, società controllata dalla stessa Duisport.

Alstom corre a Parigi dopo l'accordo in Vietnam per la fornitura di treni per la metro di Hanoi



Il gruppo francese ha siglato con Vingroup un'intesa per un massimo di 83 convogli Metropolis a cinque carrozze e una licenza tecnologica per supportare l'assemblaggio di ulteriori 117 treni (Il Sole 24 Ore Radiocor) Alstom corre alla Borsa di Parigi, dopo avere siglato un contratto in Vietnam per la fornitura di materiale rotabile e un accordo di licenza tecnologica per i treni Metropolis destinati alla metropolitana di Hanoi.

Come indica un comunicato, Alstom e il gruppo Vingroup, tramite la consociata Vinhomes, hanno siglato un accordo per la progettazione, la produzione e la fornitura di un massimo di 83 convogli Metropolis a cinque carrozze e una licenza tecnologica per supportare l'assemblaggio di ulteriori 117 treni in Vietnam, destinati a progetti di trasporto ferroviario urbano ad Hanoi. Alstom progetterà e produrrà i primi 83 convogli, mentre Vingroup svilupperà le capacità di produzione e assemblaggio locali in Vietnam per i restanti convogli. Vingroup, che è un gruppo diversificato, tramite la sua controllata Vinhomes è l'appaltatore generale per i progetti della metropolitana di Hanoi. Alstom progetterà e produrrà i treni in Francia, presso lo stabilimento di Valenciennes Petite-Forêt, il suo centro di competenza per le metropolitane. Si tratterà di treni a cinque carrozze di nuova generazione, che offriranno caratteristiche avanzate in termini di design, efficienza operativa e sicurezza. I restanti 117 treni saranno assemblati da Vingroup in Vietnam utilizzando componenti forniti da Alstom.

L'accordo è stato firmato presso la sede centrale di Vingroup ad Hanoi alla presenza di Martin Sion, il ceo di Alstom e di Didier Le Bret, l'ambasciatore francese in Vietnam, «a sottolineare la crescente cooperazione strategica tra Francia e Vietnam nei settori delle infrastrutture, dell'innovazione e dello sviluppo sostenibile», sottolinea un comunicato. «Questo accordo rappresenta una pietra miliare per Alstom in uno dei mercati della mobilità a più rapida crescita al mondo. Unendo l'esperienza globale di Alstom alla forza industriale e alla visione a lungo termine di Vingroup, stiamo creando una partnership unica che supporta sia l'espansione della rete metropolitana di Hanoi sia lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie locali. Questo accordo dimostra inoltre la solidità della tecnologia ferroviaria francese e rafforza la posizione di Alstom come partner affidabile per i principali progetti di mobilità in tutta la regione», ha dichiarato il Ceo di Alstom, citato nel comunicato.

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA



> 7 ottobre 2026 alle ore 0:00

E-commerce, Amphora si espande in Italia

Amphora, società europea specializzata in tecnologia e logistica per l'e-commerce, sceglie l'Italia per la sua espansione.

Fondata a Barcellona nel 2020 da Adrià Cortés, Joaquim Sant e Joan Tresserras, l'azienda, che combina tecnologia proprietaria, fulfillment e una rete internazionale di hub logistici per offrire una gestione integrata di ordini, inventario, spedizioni e resi, in pochi anni è diventata una delle realtà europee a più rapida crescita nel proprio settore.

L'azienda ha superato i 40 milioni di euro di fattura-



I founder di Amphora

to, supporta oltre 500 brand e gestisce una rete logistica internazionale superiore ai 100.000 metri quadrati. Questo percorso le è valso il primo posto nel Deloitte Technology Fast 50 Spain 2026, con una crescita del 5.805% in quattro anni.

In Italia Amphora sta consolidando una presenza locale con infrastruttura, capacità operativa e una visione di lungo periodo. La società ha aperto centri logistici a Roma e Milano (quest'ultimo di circa 10.000 mq) e si rivolge in particolare a brand e-commerce che stanno crescendo rapidamente e che hanno bisogno di una struttura logistica in grado di adattarsi ad aumento dei volumi, picchi di domanda, maggiore complessità operativa, apertura di nuovi mercati, crescita internazionale.

— © Riproduzione riservata —

> 7 ottobre 2026 alle ore 0:00

Nuova logistica al via

Ha 61 punti carico e impianto fotovoltaico

Sordio, già affittata a un colosso paneuropeo delle spedizioni
Esteso su 23mila metri quadrati in una posizione strategica

di **Mario Borra**

SORDIO

Un polo logistico strategico di 23 mila metri quadrati completato, riqualificato e già assegnato sul mercato con un contratto di locazione a lungo termine. Logikor, uno dei proprietari, gestori e sviluppatori di immobili logistici in Europa, ha chiuso un'operazione immobiliare nel territorio di Sordio, consegnando la struttura a uno dei principali operatori paneuropei specializzati nei servizi di spedizione, logistica e consegna merci. L'infrastruttura è stata acquisita e valorizzata attraverso il fondo d'investimento immobiliare, gestito da Kryalos Sgr. Il complesso sorge in una posizione logistica strategica, esattamente all'intersezione tra la via Emilia, la tangenziale Est Esterna e l'Autostrada del Sole. «Il sito è stato oggetto di una profonda e integrale ristrutturazione, concepita su misura per rispondere alle complesse esigenze operative e distributive del nuovo conduttore – fa sapere Logikor -. Sul piano infra-

strutturale, la movimentazione delle merci è stata completamente riconfigurata con la realizzazione di 9 baie di carico dedicate ai bilici, 3 portoni d'accesso a livello e ben 58 baie destinate ai furgoni per la gestione della logistica dell'ultimo miglio. Anche la porzione direzionale è stata ampliata e ammodernata attraverso la costruzione di un nuovo piano terra e di un livello mezzanino adibiti agli uffici gestionali». Per il progetto di riqualificazione attenzione è stata riservata alla sostenibilità ambientale e all'efficienza energetica. L'edificio è stato dotato di un sistema di illuminazione integrale a Led, di un'infrastruttura per la ricarica dei veicoli elettrici aziendali e di un impianto fotovoltaico.

«**Sordio** rappresenta una dimostrazione concreta del nostro approccio di gestione attiva degli asset, che spazia dall'acquisizione agli investimenti mirati per la valorizzazione, fino alla conferma di un partner di lungo termine», ha ribadito Graeme

Hepburn, country manager Italy di Logikor. L'operazione si inserisce in un piano di crescita più ampio condotto dalla società in Italia, dove gestisce un portafoglio di oltre 2,1 milioni di metri quadrati distribuito tra Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Toscana, con un'importante pipeline di sviluppi focalizzata anche nel Lazio, nell'area di Pomezia.



**Il manager
Hepburn**

«Facciamo
investimenti
mirati
a valorizzare»

> 7 ottobre 2026 alle ore 0:00



Il nuovo sito
tra la via Emilia
la tangenziale
Est Esterna
e l'Autosole



> 7 ottobre 2026 alle ore 0:00

VALENTINO DI PISA (FEDERAGROMERCATI ASCOM)

«Per noi grossisti è una mazzata»

Valentino Di Pisa, presidente di Fedagromercati Confcommercio e vicepresidente di Confcommercio Ascom Bologna, l'inflazione quanto sta mettendo alle corde i grossisti?

«Non è solo colpa dell'inflazione, ma di tutto il contesto geopolitico nel mondo che si sta traducendo in un disastro per l'economia. L'inflazione sta alzando la testa ovunque. Nel nostro settore l'energia, la plastica, il carburante e i fertilizzanti hanno subito un aumento dei costi impressionante. Le variazioni sono continue in base al mercato e anche il trasporto con i container ha ricadute forti sul nostro settore, quello dell'ortofrutta, e a cascata, purtroppo, sul consumatore. Noi grossisti siamo di mezzo. Subiamo le conseguenze perché ci rifacciamo sia alla domanda che all'offerta».

Ogni giornata quindi per voi è diversa, sull'altalena.

«Ultimamente ne capita una. Sarebbe necessario un chiarimen-

to della situazione geopolitica a livello mondiale. Oggi come oggi la vedo durissima. Ho paura che dovremmo prepararci a situazioni difficili. Speriamo l'inflazione non aumenti ulteriormente».

Energia, carburante, trasporti. Che differenze avete rispetto al passato?

«I costi dell'energia stanno sfuggendo di mano anche per problemi di scelte a monte. Gli interventi 'a spot' non sono concreti e di sistema. Sono a Madrid al Fruit Attraccion e, qui, il costo energetico dei colleghi è la metà del nostro. Una vera e propria perdita di competitività».

Su Bologna invece?

«Per l'energia registriamo un 30% in più. I trasporti dalla Sicilia a Bologna, in poco più di un anno, sono passati da 90 a 110 euro. I fertilizzanti, con la chiusura dello Stretto di Hormuz, registrano aumenti del 40-50%. E poi la plastica, gli imballaggi e la burocrazia. La situazione è sempre più complicata».

Nicholas Masetti



> 7 ottobre 2026 alle ore 0:00

Pozzuoli, strade riaperte ai camion via libera agli imbarchi per le isole

LA SVOLTA

Gaetano Ferrandino

Per gli autotrasportatori impegnati nei rifornimenti verso Ischia e Procida è finalmente un sospiro di sollievo. Dopo settimane di disagi e tribolazioni, deviazioni su Napoli e difficoltà nell'organizzazione del traffico merci, i mezzi pesanti senza alcuna limitazione di peso e lunghezza possono tornare a percorrere le strade necessarie per raggiungere il porto di Pozzuoli. A ventiquattro ore dalla riapertura di via Roma è infatti arrivato il secondo provvedimento del sindaco Luigi Manzoni, quello che rimuove le limitazioni introdotte durante la fase più delicata della crisi bradisismica.

Con l'ordinanza sindacale numero 1134 viene parzialmente revocato il precedente atto numero 439 del 14 agosto, che aveva vietato il transito ai veicoli con massa complessiva superiore alle 3,5 tonnellate e lunghezza oltre gli otto metri lungo numerose arterie cittadine. Restrizioni che avevano avuto conseguenze immediate anche sul trasporto commerciale marittimo, rendendo di fatto estremamente complicato per i camion raggiungere lo scalo puteolano.

LE STRADE

Il nuovo provvedimento cancella quei divieti lungo via Nicola Fasano, via Roma, via Marino Boffa, via Diccarchia, via Cristoforo Colombo, via dell'Emporio, via Cesare Battisti, via Sacchini, via Pergolesi, viadotto Sacchini, via Follieri, via Giovanni de Fraia, corso Giuseppe Garibaldi, corso della Repubblica, corso Vittorio Emanuele, via Giacomo Matteotti e Galleria Tranvai. Il

via libera interessa anche autobus, autosnodati, mezzi turistici (che pure avevano patito e non poco una serie di disagi di natura logistica e non) e quelli destinati al trasporto collettivo di persone, senza limitazioni legate a massa e lunghezza. Resta invece il limite di velocità di 10 chilometri orari nei soli tratti di via Nicola Fasano e via Roma dove sono ancora presenti restringimenti della carreggiata.

A consentire il nuovo passo verso la normalità sono stati gli interventi eseguiti sul complesso edilizio di via Roma, all'angolo con via Serapide, le cui condizioni avevano avuto un ruolo determinante nell'introduzione delle restrizioni. La relazione tecnica trasmessa il 5 ottobre dagli uffici comunali certifica che il fabbricato interessato dai lavori risulta stabilizzato e presidiato nei suoi elementi portanti primari. Le verifiche hanno inoltre accertato che l'attuale configurazione della viabilità presenta le condizioni necessarie per garantire la sicurezza e consentire nuovamente l'utilizzo della strada.

Il provvedimento completa così un percorso iniziato appena il giorno precedente. Lunedì Manzoni aveva già revocato il divieto di transito pedonale e veicolare in via Roma disposto il 7 agosto, dopo il completamento dei lavori di puntellamento e le verifiche tecniche. Restavano però ancora in piedi le limitazioni riguardanti i mezzi pesanti, superate adesso con il secondo atto. Si avvia quindi alla conclusione, almeno sul fronte dei collegamenti con il porto, una fase difficile cominciata durante l'estate dopo lo sciame sismico del 31 luglio. Le misure adottate per ragioni di si-

> 7 ottobre 2026 alle ore 0:00

curezza avevano inciso pesantemente sulla logistica delle due isole, al punto tale che più volte l'associazione degli autotrasportatori New Atec si era appellata alla prefettura ed ai sei sindaci ischitani chiedendo interventi urgenti per giungere in tempi ragionevoli alla riapertura dello scalo flegreo, che in ogni caso si è fatta attendere più di quanto fosse lecito.

Adesso, però, il peggio pare essere finalmente alle spalle: la fumata bianca restituisce agli operatori del settore la possibilità di raggiungere nuovamente il porto di Pozzuoli lungo la viabilità ordinaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**ESEGUITI I LAVORI
DI MESSA IN SICUREZZA
IL SINDACO MANZONI
REVOCA IL DIVIETO
PER L'ACCESSO
AL PORTO**



IMBARCHI Il porto di Pozzuoli



Il polo logistico Skf di Aiasca compie 50 anni



Il polo logistico Skf di Airasca compie 50 anni.

Costruito nel 1975 e inaugurato l'anno successivo, ha rappresentato da subito un'eccellenza a livello europeo, essendo dotato di un magazzino con traslatori completamente automatici.

Nel corso di mezzo secolo si è progressivamente e costantemente evoluto per adeguarsi alle nuove tecnologie sempre più sofisticate, legate ai processi e alle attività, per mantenere il livello di avanguardia, modernità e automazione attuale.

"Siamo molto orgogliosi del traguardo che abbiamo appena tagliato: 50 anni di storia industriale di alto profilo, sempre alla ricerca del miglioramento continuo e sostenuta dalla collaborazione tra le persone che si sono susseguite in questi spazi, generazione dopo generazione. Ora la sfida è continuare a crescere in un mercato molto complesso, offrendo soluzioni logistiche sempre nuove e pensate per rispondere al meglio alle singole esigenze dei clienti" afferma Enzo Castellano, responsabile della Logistica Italia.

Nel magazzino, che si estende su una superficie di oltre 35.000 mq, lavorano 129 persone, con una forte componente femminile.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Smurfit Westrock, Gianluca Castellini: «Il futuro del packaging passa da innovazione e competenze»



Il packaging sta assumendo un ruolo sempre più strategico nei processi produttivi, nella logistica e nelle scelte di consumo, evolvendo da semplice strumento di protezione a elemento capace di generare valore per le imprese. Ne parliamo con Gianluca Castellini, CEO di Smurfit Westrock Italia, per approfondire le nuove frontiere dell'innovazione nel cartone ondulato, il contributo dell'intelligenza artificiale alla progettazione, le prospettive aperte dal Regolamento europeo sui rifiuti da imballaggi e il ruolo delle competenze nella costruzione del packaging del futuro.

Il packaging è oggi chiamato a rispondere a esigenze sempre più complesse, dalla sostenibilità alla funzionalità fino all'efficienza dei processi.

Come si traduce l'innovazione in un materiale apparentemente "semplice" come il cartone ondulato e quali sono oggi le principali direttrici di sviluppo?

Partirei dal concetto di semplicità, perché il cartone ondulato può sembrare un materiale semplice, ma il packaging ha assunto negli ultimi vent'anni un valore enormemente superiore rispetto al passato.

Oggi il nostro sistema economico non può fare a meno degli imballaggi e, anzi, una serie di trasformazioni socioeconomiche ne sta aumentando progressivamente la diffusione e l'importanza.

Pensiamo all'urbanizzazione: sempre più persone vivono nelle città e i prodotti devono essere trasportati, distribuiti e resi disponibili nei punti vendita. A questo si aggiunge la crescita degli acquisti online, che genera nuove esigenze di consegna, e la trasformazione dei nuclei familiari, sempre più piccoli, che ha favorito la diffusione delle monoporzioni. Sono fenomeni che modificano profondamente il modo in cui i prodotti vengono confezionati e distribuiti.

Parallelamente, è cambiata la funzione stessa del packaging. Un tempo serviva principalmente a proteggere e custodire un prodotto durante il trasporto. Oggi è diventato anche uno strumento di



vendita, capace di attrarre il consumatore e contribuire alle decisioni di acquisto.

E questa evoluzione rende indispensabile l'innovazione. Per noi significa comprendere come stanno cambiando le esigenze dei clienti e sviluppare soluzioni capaci di rispondere contemporaneamente a obiettivi logistici, commerciali, economici e ambientali. Il cartone ondulato offre possibilità molto ampie e il nostro compito è continuare a valorizzarle attraverso la progettazione e la ricerca di nuove applicazioni.

Intelligenza artificiale, digitalizzazione e nuove tecnologie stanno trasformando anche i settori più tradizionali. In che modo l'IA entra progettazione del packaging e quali applicazioni concrete possono generare maggiore valore per aziende e clienti?

L'intelligenza artificiale rappresenta un'opportunità straordinaria per valorizzare il patrimonio di informazioni che abbiamo costruito nel tempo. Smurfit Westrock opera in circa 40 Paesi e in Italia lavoriamo con circa 6.000 clienti. Questo significa disporre di una quantità enorme di dati su prodotti, caratteristiche degli imballaggi e loro comportamento nelle diverse supply chain.

Il nostro obiettivo è mettere in relazione queste informazioni per individuare il packaging più adatto alle esigenze di ciascuno. Quando un'azienda si rivolge a noi può avere necessità molto differenti: trasportare più prodotti all'interno di un camion, ridurre i costi logistici, sostituire un materiale con una soluzione a base carta per migliorare le proprie performance ambientali oppure rendere il packaging più efficace nella vendita.

L'intelligenza artificiale ci permette di analizzare rapidamente una molteplicità di dati e individuare soluzioni che, in alcuni casi, sono già state sviluppate dai nostri designer in altre parti del mondo. Il vantaggio principale è proprio la velocità. Possiamo arrivare a una proposta in tempi significativamente ridotti, mettendo a disposizione del cliente conoscenze maturate all'interno del Gruppo.

Noi abbiamo adottato un principio molto chiaro, quello dello Human in the Loop. Non presenteremo mai a un cliente una soluzione generata dall'IA senza che sia stata valutata dalle nostre persone. La responsabilità delle scelte rimane in capo ai nostri professionisti. Il maggiore valore dell'IA risiede nell'integrazione tra tecnologia, competenze e capacità di interpretare le esigenze del cliente.

Il nuovo Regolamento europeo sugli imballaggi introduce obiettivi sempre più ambiziosi in termini di riduzione, riciclabilità e circolarità. Quanto questo nuovo quadro normativo sta rappresentando un vincolo o un impulso all'innovazione?

Distingueri il breve periodo dal medio-lungo termine. Nell'immediato, il nuovo Regolamento rappresenta un vincolo, perché introduce adempimenti e obblighi documentali che richiedono alle aziende, sia produttrici sia clienti, uno sforzo organizzativo importante. Siamo in una fase di adeguamento in cui occorre interpretare correttamente il quadro normativo e prepararsi ai successivi passaggi applicativi.

Se però guardiamo al medio e lungo periodo, il Regolamento offre una grande opportunità per il settore del packaging, in particolare per quello in carta. Per chi fa impresa, avere regole certe è fondamentale. Un quadro normativo chiaro permette alle aziende di programmare investimenti, sviluppare innovazione e competere sulla capacità di offrire soluzioni migliori.



Il principio che ritengo più importante è che il mondo continuerà ad avere bisogno di packaging, ma dovrà utilizzare il minor quantitativo possibile di imballaggi e ridurre al massimo l'impatto sulle generazioni future.

Smurfit Westrock rappresenta già un esempio di filiera integrata e di economia circolare. Come immagina il packaging del futuro e quali innovazioni e competenze serviranno per renderlo ancora più sostenibile, responsabile e competitivo?

Mi fa particolarmente piacere questa domanda perché introduce un elemento di cui, a mio avviso, parliamo troppo poco: le competenze. Quando immaginiamo il packaging del futuro pensiamo immediatamente ai materiali, alle tecnologie e all'intelligenza artificiale, ma dobbiamo ricordare che dietro ogni innovazione ci sono le persone.

Il cartone ondulato è un materiale estremamente versatile. Possiede caratteristiche di resistenza importanti, può essere fustellato, incollato, personalizzato e stampato, offrendo possibilità progettuali che vanno ben oltre l'imballaggio tradizionale. Produciamo infatti abitualmente packaging per settori profondamente diversi, dal consumer packaging estremamente attraente poiché costituisce un'unità di vendita e spesso viene confuso con il prodotto stesso, allo shelf ready packaging che deve rendere ben visibile e valorizzare il prodotto a scaffale, fino al packaging industriale e per l'ortofrutta in cui la funzionalità rappresenta il requisito prevalente.

La versatilità del cartone la si può poi vedere anche in alcune lavorazioni che la nostra azienda effettua per charities o eventi straordinari a cui diamo supporto. Ad esempio, in occasione del Festival della Letteratura di Mantova, da oltre 20 anni realizziamo tavoli, sedie e altri arredi e allestimenti destinati all'organizzazione che una volta utilizzati saranno donati a scuole e istituzioni che ne faranno richiesta. È una dimostrazione di quanto questo materiale possa essere interpretato in maniera innovativa e sostenibile.

Per fare tutto ciò servono competenze differenti: designer capaci di immaginare nuove applicazioni, esperti ambientali che sappiano valutare la sostenibilità delle soluzioni, professionisti in grado di interpretare correttamente il quadro normativo e figure specializzate nell'utilizzo delle nuove tecnologie e dell'intelligenza artificiale.

Mi piacerebbe che sempre più giovani comprendessero le opportunità che offre un settore nel quale creatività, tecnologia e responsabilità ambientale possono contribuire concretamente alla costruzione di un futuro più sostenibile.

In occasione dei CEOforLIFE Awards, Smurfit Westrock presenta un progetto sviluppato anche grazie al percorso di collaborazione con Task Force Italia. Quanto è stato importante questo confronto e quale valore può generare la collaborazione tra imprese, istituzioni e stakeholder nel trasformare idee e progettualità in soluzioni concrete e ad alto impatto?

La collaborazione con CEOforLIFE e Task Force Italia prosegue da diversi anni e nasce da una condivisione di valori particolarmente vicina alla nostra identità aziendale. Salute, sicurezza, ambiente, futuro e attenzione alle persone sono temi che ritroviamo nel nostro modo di interpretare il packaging e le sue potenzialità.



Proprio durante uno dei nostri momenti di confronto è nata un'idea apparentemente semplice: perché non realizzare il premio dei CEOforLIFE Awards in cartone ondulato? Da lì è nato un vero progetto, una sfida con un brief preciso: creare un oggetto capace di rappresentare contemporaneamente innovazione, futuro e sostenibilità.

Abbiamo organizzato un contest interno con i nostri designer, valutato diverse proposte e individuato quella che è stata scelta da Task Force Italia come premio ufficiale dei CEOforLIFE Awards 2026.

Il risultato è un oggetto che considero quasi un'opera d'arte. È realizzato in cartone ondulato e presenta una forma caratterizzata da due strutture circolari che richiamano la circolarità, il movimento e la continuità della fibra di carta. La personalizzazione attraverso i colori dei quattro elementi naturali rafforza ulteriormente il messaggio di sostenibilità che volevamo trasmettere.

Questa è una dimostrazione di ciò che il packaging può diventare quando competenze, creatività e visione condivisa si incontrano: non soltanto un contenitore o uno strumento funzionale, ma un mezzo attraverso cui comunicare un'idea di futuro.

Trieste: Università e imprese insieme con il Corso di Alta Formazione in Logistics Management

(FERPRESS) – Roma, 6 OTT – Fino a 156.600 lavoratori da reperire entro il 2029 nei servizi di trasporto, logistica e magazzinaggio e un mercato che fatica già oggi a trovare le competenze necessarie. È il quadro emerso alla Camera dei Deputati in occasione dell'evento "Logistica, cresce la domanda di lavoro ma mancano le competenze" dedicato al mismatch tra domanda e offerta e alla necessità di costruire percorsi formativi più vicini alle esigenze delle imprese. Al centro dell'incontro anche la presentazione del Corso di Alta Formazione in Logistics Management dell'Università di Trieste, sviluppato con l'obiettivo di formare professionalità in grado di rispondere alla trasformazione del settore e rafforzare il collegamento tra università, imprese e istituzioni.

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 >>



Andalusia, in vendita otto lotti logistici nell'area di Majarabique



I terreni, inseriti nella prima unità di attuazione prevista dal piano speciale di sviluppo dell'area logistica sivigliana, coprono una superficie complessiva di 301.852,82 metri quadra

Siviglia – L'Agenzia pubblica dei porti dell'Andalusia ha avviato la procedura di vendita di otto lotti destinati ad attività logistiche nell'area di Majarabique, a Siviglia. I terreni, inseriti nella prima unità di attuazione prevista dal piano speciale di sviluppo dell'area logistica sivigliana, coprono una superficie complessiva di 301.852,82 metri quadrati.

Le otto parcelle hanno dimensioni comprese tra 13.556 e 129.384 metri quadrati. Il prezzo minimo di vendita è fissato a 125 euro al metro quadrato di superficie lorda urbanizzata. Per offerte superiori a 50.000 metri quadrati, anche attraverso l'aggregazione di più lotti, il prezzo può scendere a 118,50 euro al metro quadrato.

PUBBLICAZIONE: shipmag.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €8.85

REACH: 1969

CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media

VISITE MENSILI: 59858.35

AUTORE:

URL: www.shipmag.it



[> Versione Online](#)

> 6 ottobre 2026 alle ore 7:31

Al costo di acquisto si aggiungeranno le spese comuni per servizi quali sicurezza, manutenzione del verde e pulizia, ripartite proporzionalmente alla superficie dei terreni.

L'Agenzia sosterrà integralmente i costi delle opere di urbanizzazione. I lotti saranno consegnati senza lavori di movimentazione del terreno al loro interno.

Il bando prevede offerte individuali per ciascuna parcella. Gli operatori interessati a più lotti dovranno specificare se intendono considerarli separatamente o come un'unica area.



Porti dell'Alto Adriatico indirizzati unitariamente verso una piattaforma logistica europea



A Trieste si è svolta la 3° edizione dell'Adria Shipping Summit: un franco confronto sulle nuove geografie di logistica, shipping ed energia lette in chiave di filiere del Nord-Est [check_circle](#) Unlimited access to exclusive news, analysis and insights

[check_circle](#) Weekly newsletter

[check_circle](#) 3 email accounts for each company

125 €

650 €

You may also be interested in

LX Pantos Holds Completion Ceremony for Katowice Logistics Center in Poland

- Accelerates Business Expansion with Strategic European Logistics Hub



- Accelerates Business Expansion with Strategic European Logistics Hub

SEOUL, South Korea and KATOWICE, Poland, Oct. 6, 2026 /PRNewswire/ -- LX Pantos, a leading integrated logistics company, announced that it recently held the completion ceremony for its large logistics center in Katowice, southern Poland. The event marked an important milestone in the company's expansion across Europe and underscored its commitment to strengthening its global logistics network through strategic investment in core infrastructure.

The Katowice logistics center was jointly acquired with the Korea Overseas Infrastructure & Urban Development Corporation (KIND) and the PIS No. 2 Fund, a policy fund under the Ministry of Land, Infrastructure and Transport. The acquisition value was approximately EUR 140 million, supported by financing from the Korea Ocean Business Corporation, which helped establish a stable funding structure for the project. The facility consists of five buildings with a total floor area of 109,000 square meters and has now been successfully completed as a modern, large-scale logistics complex.

Located in Upper Silesia, the largest metropolitan area in Poland, Katowice is a strategic logistics hub at the crossroads of major east-west and north-south transportation corridors connecting Germany, Poland, Ukraine, Northern Europe, and Southern Europe. With seamless access to highways, rail networks, and airports, the site offers excellent conditions for intermodal logistics operations and is expected to serve as a key gateway for distribution across Europe.

LX Pantos plans to use the Katowice center as a strategic hub for its logistics operations in Eastern Europe. The company intends to expand services for major industry clients, including automotive parts, consumer goods, and home appliances, while also supporting Korean companies entering the European market. In addition, the center is expected to play a central role in meeting growing logistics demand in Eastern Europe and neighboring regions.



LX Pantos said the completion of the Katowice logistics center is highly meaningful as it secures a key strategic hub connecting Europe, and added that the company will continue to serve as a reliable partner supporting the global supply chains of global companies.

■ **About LX Pantos** Established in 1977, LX Pantos is a leading global logistics provider headquartered in Korea. It delivers comprehensive logistics solutions across sea, air, rail, and contract logistics through a worldwide network spanning more than 40 countries.

Learn more about LX Pantos online and follow it on LinkedIn.

View original content to download multimedia: <https://www.prnewswire.co.uk/news-releases/lx-pantos-holds-completion-ceremony-for-katowice-logistics-center-in-poland-302897035.html>

Copyright 2026 PR Newswire. All Rights Reserved.

Comunicato stampa - contenuto promozionale Responsabilità editoriale PrNewswire.

Istituzioni, parti sociali e operatori del settore della logistica al lavoro sulle priorità per il territorio bolognese

(FERPRESS) – Bologna, 6 OTT – La logistica è una filiera strategica per il sistema economico e produttivo metropolitano, per il ruolo che svolge a servizio delle imprese e per la presenza sul territorio di importanti nodi e poli logistici. Le profonde trasformazioni che stanno interessando il settore e le nuove sfide legate alla competitività, alla sostenibilità e all'innovazione hanno portato il Tavolo di Ripresa economica della Città metropolitana di Bologna ad avviare una nuova fase di lavoro dedicata alla logistica, con l'obiettivo di costruire una lettura condivisa dei cambiamenti in corso, individuare le priorità del territorio e sviluppare possibili azioni congiunte.

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 >>



Logicor a Sordio con un nuovo polo logistico



Logicor ha completato un nuovo polo logistico a Sordio (Lodi), a soli 25 chilometri da Milano. L'immobile è stato affittato a uno dei principali operatori paneuropei specializzati nella consegna di merci e nella logistica attraverso un contratto di locazione a lungo termine. Il sito, acquisito attraverso il fondo Mazer, fondo di investimento immobiliare di tipo chiuso gestito da

Kryalos SGR, è situato all'incrocio tra la SS9-Via Emilia, l'A58-Tangenziale Est Esterna e l'A1-Autostrada del Sole, ed è facilmente raggiungibile dagli aeroporti di Linate e Orio al Serio.

Le caratteristiche del polo L'hub, che occupa una superficie di circa 23.000 metri quadrati, è stato interamente riqualficato per rispondere alle esigenze operative del cliente:

le infrastrutture di carico sono state riconfigurate con 9 baie per bilici, 3 portoni a livello e 58 baie per furgoni, mentre gli uffici sono stati ampliati con la realizzazione di un nuovo piano terra e di un mezzanino.

L'immobile presenta inoltre caratteristiche che ne valorizzano l'efficienza energetica e limitano l'impatto ambientale, tra cui un impianto di illuminazione a LED integrale, un impianto fotovoltaico da 550 kWp in fase di realizzazione e un'infrastruttura completa di ricarica per veicoli elettrici che permetteranno all'edificio di ottenere la certificazione BREEAM In-Use Excellent.

Graeme Hepburn, Country Manager Italy di Logicor, ha dichiarato: "Sordio è una dimostrazione concreta del nostro approccio di gestione attiva degli asset, dall'acquisizione, agli investimenti mirati per la valorizzazione dell'immobile, fino alla conferma di un partner di lungo termine. Questo progetto riflette il nostro impegno nella creazione di spazi logistici all'avanguardia, capaci di rispondere alle esigenze in continua evoluzione dei nostri clienti e di valorizzare al massimo il potenziale di ogni asset".



Giansanti (Confagricoltura): "Il cibo è uno strumento di potere. L'Europa torni a fare l'Europa"



Il presidente di Confagricoltura richiama il peso strategico dell'agroalimentare nelle crisi globali. Sul nodo export: dazi, logistica e blocchi nel Mar Rosso mettono sotto pressione le eccellenze italiane



VGP avvia i lavori del polo logistico di Gavassa: 95.000 mq e quattro edifici



VGP ha avviato i lavori per la realizzazione del VGP Park Reggio Emilia Gavassa, nuovo insediamento destinato ad attività logistiche e produttive nella provincia di Reggio Emilia. Il progetto interessa un terreno di 206.000 metri quadrati e prevede quattro edifici, per una superficie locabile complessiva di circa 95.000 metri quadrati. Il primo tenant sarà Savino Del Bene, multinazionale italiana attiva nelle spedizioni internazionali e nella logistica, che ha preso interamente in locazione uno degli immobili del nuovo parco.

Gli edifici del VGP Park saranno destinati ad attività logistiche e produttive e configurati in funzione delle esigenze degli utilizzatori. Il fabbricato di maggiori dimensioni avrà una superficie di circa

64.000 metri quadrati ed è stato progettato e approvato per consentire, su richiesta del tenant, un'altezza interna utile fino a

20 metri

. Una configurazione pensata per permettere lo stoccaggio in altezza e l'impiego di sistemi automatizzati.

Il sito si trova nell'area di Gavassa, a circa 10 km dal casello dell'autostrada A1, lungo l'asse che collega Milano, Reggio Emilia e Bologna.

I lavori già avviati interessano in particolare l'intero edificio di circa

9.000 metri quadrati locato a Savino Del Bene. La società utilizzerà la nuova struttura a supporto dell'espansione delle proprie attività di freight forwarding sui mercati italiano e internazionale. L'accordo di locazione è stato seguito da Colliers Italia.

PUBBLICAZIONE: Logisticamente.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €1.71

REACH: 310

CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services

VISITE MENSILI: 9436.28

AUTORE:

URL: www.logisticamente.it



[> Versione Online](#)

> 6 ottobre 2026 alle ore 7:02

Per VGP l'insediamento di Gavassa rappresenta il primo business park nella provincia di Reggio Emilia. Il gruppo indica il sito come il dodicesimo parco del proprio portafoglio italiano e il



LX Pantos tiene la cerimonia di completamento del centro logistico di Katowice in Polonia



- Accelera l'espansione del business con l'hub logistico strategico europeo

SEOUL, Corea del Sud e KATOWICE, Polonia, 6 ottobre 2026 /PRNewswire/ -- LX Pantos, società leader di logistica integrata, ha annunciato di aver recentemente tenuto la cerimonia di completamento del suo grande centro logistico a Katowice, nel sud della Polonia. L'evento ha segnato un importante traguardo nell'espansione dell'azienda in tutta Europa e ha sottolineato il suo impegno a rafforzare la sua rete logistica globale attraverso investimenti strategici nelle infrastrutture di base.

Il centro logistico di Katowice è stato acquisito congiuntamente con la Korea Overseas Infrastructure & Urban Development Corporation (KIND) e il PIS No. 2 Fund, un fondo nazionale gestito dal Ministero del territorio, delle infrastrutture e dei trasporti. Il valore dell'acquisizione è stato di circa 140 milioni di euro, grazie al finanziamento della Korea Ocean Business Corporation, che ha contribuito a creare una struttura di finanziamento stabile per il progetto. L'impianto è composto da cinque edifici con una superficie totale di 109.000 metri quadrati ed è stato ora completato con successo come un moderno complesso logistico su larga scala.

Situata nell'Alta Slesia, la più grande area metropolitana della Polonia, Katowice è un hub logistico strategico al crocevia dei principali corridoi di trasporto est-ovest e nord-sud che collegano Germania, Polonia, Ucraina, Europa settentrionale ed Europa meridionale. Con un accesso privo di interruzioni alle autostrade, alle reti ferroviarie e agli aeroporti, il sito offre condizioni eccellenti per le operazioni logistiche intermodali ed è destinato a fungere da gateway chiave per la distribuzione in tutta Europa.

LX Pantos prevede di utilizzare il centro di Katowice come hub strategico per le sue operazioni logistiche nell'Europa orientale. L'azienda intende espandere i servizi per i principali clienti del settore, compresi i ricambi per automobili, i beni di consumo e gli elettrodomestici, assistendo al contempo le aziende coreane che entrano nel mercato europeo. Inoltre, il centro sarà chiamato a



svolgere un ruolo centrale nel soddisfare la crescente domanda logistica in Europa orientale e nelle regioni vicine.

LX Pantos ha affermato che il completamento del centro logistico di Katowice è molto significativo in quanto assicura un importante hub strategico che collega l'Europa e ha aggiunto che l'azienda continuerà a fungere da partner affidabile che assiste le catene di approvvigionamento mondiali delle aziende globali.

■ Informazioni su LX Pantos Fondata nel 1977, LX Pantos è un'azienda leader a livello globale per i servizi logistici con sede in Corea. Offre soluzioni logistiche complete che integrano i trasporti marittimi, aerei, ferroviari e a contratto grazie a una rete mondiale che si estende in più di 40 Paesi.

Scopri di più su LX Pantos online e seguici su LinkedIn

View original content to download multimedia: <https://www.prnewswire.com/news-releases/lx-pantos-tiene-la-cerimonia-di-completamento-del-centro-logistico-di-katowice-in-polonia-302899119.html>

Copyright 2026 PR Newswire. All Rights Reserved.

Comunicato stampa - contenuto promozionale

Responsabilità editoriale PrNewswire.

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



Logisticamente On Food 2026: il 28 ottobre a Parma l'ottava edizione



Il 28 ottobre 2026, dalle 10:00 alle 13:00, torna a Parma Logisticamente On Food, il convegno dedicato alla logistica agroalimentare organizzato da Logisticamente.it. L'ottava edizione si svolgerà nell'ambito di Cibus Tec, presso Fiere di Parma, nella Sala 1 del Padiglione 7, con partecipazione gratuita. L'appuntamento sarà dedicato alle principali sfide operative della supply chain alimentare, un settore caratterizzato da elevati volumi, esigenze specifiche di servizio e una continua ricerca di efficienza. Il confronto riguarderà in particolare il rapporto tra ottimizzazione dei costi e qualità del servizio, insieme alle scelte organizzative e tecnologiche che interessano magazzini e processi logistici.

Dopo la registrazione dei partecipanti alle 10:00, i lavori inizieranno alle

10:30. L'evento sarà condotto e moderato da

Luca Pacchiarini.

Ad aprire il programma degli interventi sarà Nicoló Calabrese, Country Manager Italia di CargoON, con lo speech "Superare le sfide della logistica agroalimentare con il digitale. Casi reali a confronto", dedicato all'impiego delle soluzioni digitali nei processi logistici del settore food.

Seguirà Giovanni Moretti, Custom Solution Manager di Modulblok, con un intervento dal titolo "Progettare prima di automatizzare: l'ingegneria integrata del magazzino nella filiera agroalimentare", incentrato sul rapporto tra progettazione e automazione nelle strutture logistiche.

Sul tema delle performance degli immobili e della supply chain interverrà invece

Fabio Bosoni, Senior Director, Head of Project & Technical Management Italy di Logikor, con lo speech "San Giorgio di Piano – Efficienza della supply chain Food&Beverage e performance



dell'asset logistico".

Il programma proseguirà con Andrea Tognetti, Continuous Improvement & Project Leader di MM Operations, che affronterà il tema della gestione della variabilità del personale nel food con l'intervento "Metodo solido, squadra elastica: conciliare standard e variabilità di personale nel food".

Alla sicurezza sarà dedicato lo speech di Daniele Andriotto, Founder di Safety Fire, dal titolo "Come scegliere la soluzione antincendio più adeguata per il tuo magazzino".

Tra i temi dell'edizione 2026 rientrano quindi non soltanto tecnologie e automazione, ma anche progettazione degli spazi, organizzazione operativa, sicurezza e gestione delle risorse, aspetti che incidono direttamente sull'efficienza delle attività logistiche nel comparto alimentare.

Durante l'evento è previsto anche l'intervento di Paolo Azzali, Direttore Responsabile di Logisticamente.it, dedicato ai

25 anni di informazione sulla logistica della testata.

La giornata ospiterà inoltre la prima edizione del Logisticamente Award 2026, premio istituito da Logisticamente.it e dedicato all'"Eccellenza nella Supply Chain".

La parte conclusiva del convegno sarà affidata alla tavola rotonda "

Uomini e tecnologie: ancora insieme per i prossimi 10 anni?

", dedicata al rapporto tra competenze umane e sviluppo tecnologico nella logistica.

Al confronto parteciperanno Antonio Rizzi, Ph.D. del Dipartimento di Ingegneria dei Sistemi e delle Tecnologie Industriali dell'

Università di Parma, e Laura Dordoni, Sales & Marketing Director di Jungheinrich Italiana

.

La conclusione di Logisticamente On Food 2026 è prevista alle

13:00.



Affidabilità e velocità, il vero valore delle spedizioni



Nel trasporto marittimo di container la velocità continua a rappresentare un importante fattore competitivo, ma negli ultimi anni il mercato ha maturato una visione più articolata del concetto di performance. L'esperienza delle crisi globali, delle congestioni portuali, delle deviazioni legate al Mar Rosso e delle tensioni geopolitiche ha infatti insegnato che un transit time teoricamente ridotto non produce necessariamente un vantaggio concreto se non è accompagnato da un'elevata prevedibilità del servizio.

Questa tendenza emerge chiaramente anche da un recente sondaggio sul pubblico statunitense pubblicato da Container News nella sua serie 'Readers Speak'. Alla domanda se tempi di transito più brevi giustificano noli più elevati, la maggioranza dei lettori ha risposto 'solo se affidabili', mentre una quota significativa ha ritenuto accettabile un sovrapprezzo esclusivamente per le merci urgenti. Solo una minoranza ha respinto completamente l'idea di pagare di più per un servizio più rapido.

Il risultato offre lo spunto per evidenziare come il dibattito si stia progressivamente spostando dalla velocità pura al tema dell'affidabilità.

Leggi anche:

Il trasporto container globale tra spinte divergenti e uso strategico della capacità

Per spedizionieri, caricatori e responsabili della supply chain, la vera misura della qualità di un collegamento marittimo non è tanto la rapidità con cui una nave può completare una traversata, quanto la capacità di rispettare con continuità il programma annunciato. Una differenza anche minima tra data promessa e data effettiva di arrivo può infatti tradursi in costi logistici aggiuntivi, squilibri nella pianificazione produttiva, necessità di aumento delle scorte di sicurezza o ritardi nelle consegne finali.



In questo quadro l'affidabilità diventa una leva economica prima ancora che operativa. Un servizio che garantisce prestazioni costanti consente di ridurre l'incertezza – quasi un miraggio oggi – e di ottimizzare l'intera catena logistica. Al contrario, una linea molto veloce, ma poco prevedibile, obbliga spesso le aziende a dotarsi di margini di sicurezza che finiscono per annullare il beneficio teorico del transit time inferiore.

Il valore della velocità, pertanto, non può essere considerato in modo assoluto. Esso dipende dalla capacità del vettore di trasformare la rapidità in un risultato ripetibile e misurabile. È proprio questa relazione a spiegare perché il mercato sia disposto a riconoscere premi tariffari soltanto quando la promessa di una consegna più rapida è sostenuta da performance affidabili.

Le conclusioni del sondaggio evidenziano anche un altro aspetto fondamentale che non ha confini: non tutte le spedizioni attribuiscono lo stesso valore al fattore tempo. Merci a elevato contenuto tecnologico, componentistica industriale critica, prodotti stagionali o ricambi destinati a impianti produttivi hanno esigenze molto diverse rispetto a carichi standard o destinati a magazzini di stock.

Quando il tempo diventa una variabile critica per il business, il costo del ritardo può superare di gran lunga il costo del trasporto. In tali circostanze il cliente tende a valutare il nolo non soltanto come una voce di spesa, ma come uno strumento di protezione dal rischio operativo.

La disponibilità a pagare un sovrapprezzo per ottenere un transit time più breve nasce quindi dall'interazione tra velocità e affidabilità. Una consegna anticipata genera valore soltanto se il destinatario può realmente contare sul rispetto dei tempi promessi.

Leggi anche:

Rotte in affanno: Xeneta fotografa l'affidabilità marittima nel 2026

I dati quantitativi pubblicati da Sea-Intelligence attraverso il Global Liner Performance Report consentono di comprendere con maggiore precisione come si stia evolvendo l'affidabilità del trasporto containerizzato mondiale.

Nel corso del 2025 il settore ha mostrato un progressivo recupero dopo le difficoltà degli anni precedenti. L'affidabilità globale delle linee container si attestava al 58,7% ad aprile, per poi salire al 65,8% a maggio e raggiungere il 67,4% a giugno. Anche nella seconda metà dell'anno i valori si sono mantenuti superiori al 60%, con il 65,3% registrato ad agosto. Sebbene questi risultati rappresentino un netto miglioramento rispetto alle fasi più critiche della crisi logistica globale, restano ancora inferiori agli standard osservati nel periodo precedente alla pandemia.

L'analisi dei singoli carrier mostra differenze particolarmente interessanti: nel 2025 Maersk si è confermata la compagnia più affidabile tra i principali vettori mondiali, facendo registrare valori prossimi al 76% sia a maggio sia ad agosto. Hapag-Lloyd ha mantenuto prestazioni molto solide, superiori al 72%, mentre altri operatori hanno mostrato risultati sensibilmente inferiori, in alcuni casi poco superiori al 50%. Questa forbice dimostra come la scelta del vettore possa influire significativamente sulla probabilità di rispettare la data prevista di arrivo.

Ancora più rilevante appare il confronto tra le nuove reti operative. La Gemini Cooperation, nata dalla collaborazione tra Maersk e Hapag-Lloyd, ha fatto registrare livelli di affidabilità superiori al



90%, raggiungendo il 90,9% a maggio e addirittura il 93,2% a giugno. Si tratta di risultati eccezionali per il trasporto containerizzato di linea e nettamente superiori alla media mondiale. Nello stesso periodo il network autonomo di MSC si è attestato tra il 70% e il 75%, mentre Ocean Alliance e Premier Alliance hanno evidenziato performance più variabili.

Anche il dato relativo ai ritardi medi merita particolare attenzione. Nel 2025 il ritardo medio delle navi arrivate oltre il termine previsto si è collocato tra 4,8 e 5 giorni. Ciò significa che una spedizione non puntuale accumula mediamente quasi una settimana lavorativa di ritardo, con conseguenze potenzialmente rilevanti sulla pianificazione della supply chain.

I primi dati disponibili per il 2026 mostrano invece una fase più altalenante. A febbraio l'affidabilità globale è scesa al 59%, evidenziando come le tensioni internazionali e, di conseguenza, operative continuino a influenzare il settore. Nei mesi successivi è stato osservato un graduale recupero, fino a raggiungere circa il 62,6% a giugno. Si tratta di valori che confermano una stabilizzazione rispetto agli anni più turbolenti, ma che evidenziano come il raggiungimento di livelli di eccellenza rimanga ancora una sfida per gran parte dell'industria marittima.

I numeri sembrano indurre che il trasporto marittimo sta entrando in una nuova fase competitiva. Per lungo tempo il dibattito si è concentrato prevalentemente sul prezzo e sulla capacità disponibile e oggi, invece, gli operatori attribuiscono sempre più importanza alla qualità dell'esecuzione e alla capacità di mantenere gli impegni.

L'affidabilità è destinata a diventare un parametro sempre più rilevante nelle gare di appalto, nella selezione dei carrier e nella progettazione delle catene logistiche internazionali. Le differenze di performance osservate tra le compagnie e tra le diverse alleanze dimostrano infatti che il rispetto delle 'schedule' non è un fattore uniforme all'interno del mercato.

In questo scenario, la velocità continua a costituire un elemento di valore, ma soltanto quando è sostenuta da standard elevati di affidabilità. È una conclusione che emerge sia dai dati operativi raccolti da Sea-Intelligence sia dalle opinioni espresse dagli operatori intervistati da Container News. In entrambi i casi il messaggio appare chiaro: nel trasporto marittimo contemporaneo non vince necessariamente chi promette il transit time più breve, ma chi riesce a rispettarlo con maggiore continuità.

Fonti: Container News (Readers Speak Poll); Sea-Intelligence, Global Liner Performance Reports 2025-2026; CLECAT; Safety4Sea.



Camionisti e magazzinieri ma non solo, nella logistica servono fino a 156 mila lavoratori, manager compresi: accordo università e imprese



Secondo Unioncamere-Excelsior oltre il 90% del fabbisogno occupazionale previsto nel settore è legato al ricambio del personale. Il corso di Alta formazione in logistics management dell'Università di Trieste Entro il 2029 serviranno fino a 156.600 lavoratori nei servizi di trasporto, logistica e magazzinaggio. È il quadro emerso alla Camera dei Deputati in occasione dell'evento "Logistica, cresce la domanda di lavoro ma mancano le competenze" dedicato al mismatch tra domanda e offerta e alla necessità di costruire percorsi formativi più vicini alle esigenze delle imprese. Al centro dell'incontro anche la presentazione del Corso di Alta formazione in logistics management dell'Università di Trieste, sviluppato con l'obiettivo di formare professionalità in grado di rispondere alla trasformazione del settore e rafforzare il collegamento tra università, imprese e istituzioni.

Il ricambio generazionale

Secondo Unioncamere-Excelsior oltre il 90% del fabbisogno occupazionale previsto nel settore è legato al ricambio del personale. Nei percorsi professionali di logistica, trasporti e riparazione dei veicoli, inoltre, a fronte di 13.600-14.900 figure richieste ogni anno, l'offerta è di circa 6.600 giovani. A cambiare sono anche le competenze richieste. Il 75% dei responsabili di magazzino ricercati dalle imprese deve possedere competenze digitali, mentre il 74% delle entrate programmate nei servizi logistici riguarda green jobs. Digitalizzazione, sostenibilità, gestione dei dati e integrazione tra diversi sistemi di trasporto stanno quindi ridisegnando le professioni della logistica. Il tema è particolarmente rilevante anche per l'economia del mare. I porti italiani movimentano – secondo Srm 511 milioni di tonnellate di merci, mentre l'Italia è prima in Europa nello short sea shipping con 304 milioni di tonnellate trasportate, pari al 15,6% del mercato europeo.

Il corso di alta formazione dell'Università di Trieste



«La logistica nelle città e nelle aree metropolitane richiede oggi regole più omogenee a livello nazionale: non possiamo lasciare che ogni città adotti criteri completamente diversi, ad esempio per l'accesso alle ZTL. Questa frammentazione crea difficoltà concrete agli operatori e incide in modo particolare su comparti essenziali, come quello della logistica farmaceutica. È quindi necessario lavorare a un quadro di regole più uniforme», ha dichiarato Salvatore Deidda, presidente della Commissione Trasporti della Camera.

«La logistica non è solo infrastrutture e tecnologia, ma soprattutto capitale umano. Per attrarre i migliori talenti e valorizzare chi già opera nel settore, serve un modello formativo completo», ha aggiunto Donata Vianelli, magnifica rettrice dell'Università di Trieste. È proprio dalla necessità di avvicinare maggiormente la formazione alle esigenze concrete del mercato del lavoro che nasce il nuovo percorso dell'Università di Trieste. «Nella consapevolezza di questo contesto l'Università di Trieste ha inserito nella propria offerta formativa il corso di alta formazione "Logistics Management - diritto, finanza e gestione aziendale". Si tratta di un percorso formativo di 120 ore frontali suddivise fra tematiche giuridiche e tematiche economiche connesse ai trasporti ed alla logistica», ha spiegato Massimo Campailla, direttore del Corso di Alta Formazione Universitaria "Logistics Management.



Dp World, quattro maxi gru nei porti britannici

Due sono arrivate a London Gateway e altre due sono destinate a Southampton: potranno movimentare anche le portacontainer da 24.000 teu

Londra – Dp World rafforza la capacità dei propri terminal britannici con l'arrivo di quattro grandi gru di banchina, destinate ai porti di London Gateway e Southampton. L'investimento punta ad aumentare la capacità operativa dei due scali e a consentire la gestione delle portacontainer di ultima generazione.

Le prime due gru sono arrivate a London Gateway, trasportate via mare e già assemblate, dopo un viaggio da Shanghai. Ognuna pesa oltre 2.000 tonnellate ed è alta quasi 150 metri. Saranno installate presso il nuovo Berth 5, attualmente in costruzione nell'ambito del piano di espansione da 1 miliardo di sterline del porto, con entrata in operatività prevista nel 2027. Altre due gru arriveranno a Southampton nelle prossime settimane. Si aggiungeranno alle due unità consegnate a giugno, portando a 16 il numero complessivo di gru al servizio del terminal. Le quattro nuove gru installate a Southampton nel corso dell'anno rappresentano un investimento di 60 milioni di sterline. Le nuove apparecchiature sono in grado di effettuare operazioni di tandem lift, movimentando contemporaneamente due container da 40 piedi, e possono servire le più grandi portacontainer oggi in navigazione, comprese le navi da 24.000 teu. A London Gateway sono inoltre previste altre due gru per il Berth 5 nei prossimi mesi.

L'investimento arriva mentre DP World evidenzia il contributo economico del terminal di London Gateway. Secondo il nuovo rapporto della società, le attività del porto e del relativo parco logistico sostengono 10.500 posti di lavoro nel Regno Unito e generano un contributo di circa 799 milioni di sterline al Pil. Nel complesso, le attività di DP World a London Gateway e Southampton gestiscono oggi circa il 46% del traffico containerizzato del Regno Unito. Secondo il gruppo, il potenziamento delle infrastrutture consentirà di aumentare la capacità e migliorare l'efficienza dei due principali gateway britannici verso i mercati globali.

L'articolo proviene da Shipmag.



Un nuovo polo logistico firmato Logikor in Lombardia

Prosegue con successo l'importante pipeline di progetti di riqualificazione e sviluppo del Gruppo in Italia, con oltre 2,1 milioni di metri quadrati, distribuiti tra Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna, Toscana e Lazio.

Logikor, tra i principali proprietari, gestori e sviluppatori di immobili logistici in Europa, ha completato un nuovo polo logistico a Sordio (Lodi), a soli 25 chilometri da Milano. L'immobile è stato affittato a uno dei principali operatori paneuropei specializzati nella consegna di merci e nella logistica attraverso un contratto di locazione a lungo termine, a conferma della forte domanda di asset di qualità e ben posizionati in questo mercato strategico.

L'hub, che occupa una superficie di circa 23.000 metri quadrati, è stato interamente riqualificato per rispondere alle esigenze operative del cliente: le infrastrutture di carico sono state riconfigurate con 9 baie per bilici, 3 portoni a livello e 58 baie per furgoni, mentre gli uffici sono stati ampliati con la realizzazione di un nuovo piano terra e di un mezzanino. L'immobile presenta inoltre caratteristiche che ne valorizzano l'efficienza energetica e limitano l'impatto ambientale, tra cui un impianto di illuminazione a LED integrale, un impianto fotovoltaico da 550 kWp in fase di realizzazione e un'infrastruttura completa di ricarica per veicoli elettrici che permetteranno all'edificio di ottenere la certificazione BREEAM In-Use Excellent.



Hyundai Glovis e Lgl studiano la nave car carrier nucleare fra Usa e Corea



Dal concept design alla fattibilità: porti, norme, bandiera e cantieri sotto esame Hyundai Glovis, la divisione logistica di Hyundai Motor Group, ha annunciato di aver siglato un memorandum d'intesa con la società americana Liberty Global Logistics per valutare se le navi portaveicoli alimentate da piccoli reattori modulari (Smr, small modular reactor) possano essere commercialmente sostenibili sulle rotte tra Corea del Sud e Stati Uniti.

L'accordo è stato firmato il 30 settembre nella sede di Lgl a Jericho, nello stato di New York, dal vicepresidente di Hyundai Glovis Kim Tae-woo e dal presidente David R. Minetti. Nel documento il lavoro è ripartito tra i due partner: Lgl esaminerà i processi di approvazione federali e statali, le strutture portuali e i requisiti operativi, con un'attenzione iniziale ai porti della costa occidentale, mentre Hyundai Glovis valuterà i porti sudcoreani, la normativa interna e le condizioni di esercizio. Le due società studieranno insieme anche la costruzione delle navi, i possibili cantieri e i requisiti di bandiera e di classificazione, mentre il perimetro dell'intesa comprende pure le strategie di commercializzazione.

L'intesa si appoggia su un lavoro tecnico già avviato: a giugno, alla fiera Posidonia di Atene, HD Hyundai Heavy Industries e HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering hanno ottenuto da Lloyd's Register l'approval in principle per il progetto concettuale di una grande portaveicoli con reattore a sali fusi, sviluppato insieme a Hyundai Glovis, G-Marine Service e al Korea Atomic Energy Research Institute. Quello studio aveva analizzato la disposizione e la separazione del sistema del reattore, le schermature, l'effetto sul layout dei ponti e sulla capacità di veicoli, oltre a stabilità e assetto legati a peso e posizione dell'impianto.

Il nuovo accordo porta il progetto verso la questione molto più difficile di capire se il trasporto marittimo commerciale a propulsione nucleare possa superare gli ostacoli regolatori e portuali e operare su larga scala. Il presidente Minetti ha spiegato che l'obiettivo non è soltanto verificare se una nave simile possa essere costruita, ma capire che cosa serva perché operi in modo sicuro, efficiente e commerciale tra Stati Uniti e Corea del Sud.

PUBBLICAZIONE: shippingitaly.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €74.17

REACH: 6643

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

VISITE MENSILI: 201968.65

AUTORE:

URL: www.shippingitaly.it



> 6 ottobre 2026 alle ore 10:32

> [Versione Online](#)

Tra i vantaggi ipotizzati, il nucleare potrebbe rendere superflui i serbatoi di combustibile tradizionali e parte degli impianti di trattamento dei fumi, liberando spazio per il carico e migliorando l'efficienza di stivaggio.

Sullo sfondo c'è anche la politica industriale di Seul: il governo coreano porta avanti lo sviluppo dell'Smr innovativo (i-Smr) in base a una legge speciale e promuove le navi a propulsione Smr, che uniscono competenze nucleari e cantieristiche nell'ambito dell'iniziativa K-Moonshot. Per ora si tratta di uno studio di fattibilità e non risulta annunciato alcun ordine di costruzione: saranno le autorizzazioni americane, l'accoglienza nei porti e la scelta di bandiera e società di classifica a dire se la portaveicoli nucleare resterà un esercizio di ingegneria o diventerà un servizio commerciale.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

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



Sanilog, nuova campagna di prevenzione per 360 mila lavoratori della logistica



Fino al 31 marzo 2027 otto pacchetti gratuiti per gli iscritti al fondo: ampliate le aree di intervento con screening per testa e collo, cavo orale e rischio vascolare. La sanità integrativa amplia il proprio perimetro nella filiera logistica, puntando sulla prevenzione oltre che sulla copertura delle prestazioni. Sanilog, il fondo di assistenza sanitaria integrativa per il personale dipendente delle imprese cui si applica il CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione, ha avviato una nuova campagna straordinaria che mette a disposizione degli iscritti otto pacchetti di prevenzione gratuiti fino al 31 marzo 2027.

L'iniziativa interessa una platea di circa 360 mila lavoratrici e lavoratori e amplia il programma lanciato nel 2024, quando erano state individuate cinque aree di intervento: senologica, urologica, dermatologica, colon-retto e polmonare. A queste si aggiungono ora la prevenzione dei tumori di testa e collo e del cavo orale e la valutazione del rischio vascolare.

Il ventaglio delle prestazioni comprende, tra le altre, mammografia, visita dermatologica con mappatura dei nei, ecografia prostatica, visita pneumologica con spirometria di base, visita angiologica e visita otorinolaringoiatrica. Per l'intera durata della campagna, il pacchetto base di prevenzione sarà inoltre integrato con un ulteriore pacchetto di analisi del sangue, aggiuntivo rispetto a quello già compreso nel pacchetto base biennale.

La scelta si inserisce in un quadro epidemiologico nel quale le malattie croniche non trasmissibili, comprese patologie cardiovascolari, tumori e malattie respiratorie croniche, rappresentano la principale causa di morte a livello mondiale. In Italia, secondo le stime riportate da Sanilog, nel 2025 sono state circa 390 mila le nuove diagnosi oncologiche, un dato sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente. Nel 2024, le neoplasie diagnosticate più frequentemente sono state quelle della mammella, seguite da colon-retto, polmone, prostata e vescica.

Numeri che riportano al centro il tema della diagnosi precoce e dell'adesione agli screening, soprattutto in un comparto caratterizzato da attività operative spesso fisicamente impegnative e da



articolazioni dell'orario di lavoro non convenzionali.

“Questa nuova campagna straordinaria di prevenzione oncologica conferma la volontà di Sanilog di superare la logica puramente rimborsale e indennitaria tipica dei fondi di sanità integrativa, per affiancare i lavoratori e le lavoratrici verso percorsi di prevenzione e adozione dei corretti stili di vita” ha dichiarato Piero Lazzeri, presidente Sanilog. “Ampliare il pacchetto con tre nuove aree di prevenzione e incoraggiare l'uso di SaniWell va proprio in questa direzione – ha proseguito Lazzeri –. L'app permette di aggiornare nel tempo i propri esami e di ricevere indicazioni sempre più calibrate sul proprio profilo di rischio: uno strumento in più per prendersi cura della propria salute in modo continuativo e consapevole”.

La precedente edizione della campagna, partita nel giugno 2024 e successivamente prorogata per il 2025, aveva prodotto un riscontro significativo: complessivamente erano state erogate 28.578 prestazioni, per un valore superiore a 3,76 milioni di euro. Un risultato che ha costituito la base per l'estensione dell'iniziativa.

“Le statistiche degli ultimi anni sulle malattie croniche, come i tumori, sono sempre più preoccupanti e ci ricordano quanto sia importante investire nella prevenzione, soprattutto per chi, come i lavoratori della filiera logistica, svolge mansioni spesso faticose e con orari complessi” ha aggiunto Walter Barbieri, vicepresidente Sanilog. “Questa iniziativa conferma il ruolo sempre più centrale della sanità integrativa a supporto delle campagne di prevenzione del Servizio Sanitario Nazionale e l'impegno di Sanilog per il benessere e la salute delle lavoratrici e dei lavoratori iscritti” ha concluso Barbieri.

Le prestazioni potranno essere effettuate presso le strutture convenzionate con UniSalute e AIG ONHC, le compagnie assicurative che per conto di Sanilog erogano i servizi sanitari e assistenziali e partecipano al progetto di prevenzione.



Notizie dal trasporto e dalla logistica – 6 ottobre 2026



Martedì, 6 Ottobre 2026 17:52

Camion a idrogeno a Malpensa

Per la prima volta un camion a idrogeno è entrato nei normali flussi della logistica aeroportuale della Cargo City di Milano Malpensa. Il 6 ottobre 2026, Gruber Logistics ha annunciato di avere impiegato un veicolo industriale con celle a combustibile per effettuare consegne agli operatori Bcube Air Cargo e Alha, dopo l'ingresso al Pass4Core, il parcheggio sicuro dello scalo. L'autoarticolato è stato integrato nei processi operativi e digitali attraverso i flussi Smart City utilizzati per gestire spedizioni e consegne. L'iniziativa, realizzata dal trasportatore altoatesino con il supporto di Sea Aeroporti di Milano ed Edison, punta quindi a verificare l'impiego dell'idrogeno in condizioni operative reali e non in una semplice dimostrazione. Il camion deriva dall'esperienza di Gruber Logistics e Scania nel progetto europeo Zefes, dedicato alla sperimentazione di veicoli pesanti a zero emissioni nel trasporto di lunga percorrenza. A Malpensa la prova si collega anche al progetto europeo Olga, finanziato dal programma Horizon 2020 e dedicato alla decarbonizzazione del settore aeroportuale. Sea partecipa alle attività sull'energia e sull'idrogeno, mentre Edison sta sviluppando un progetto per un polo di produzione e distribuzione di idrogeno verde presso lo scalo, vicino al Truck SafePark. L'obiettivo è produrre in futuro idrogeno direttamente nell'area aeroportuale e rifornire i mezzi utilizzati nei servizi collegati allo scalo. La sperimentazione consente così di anticipare sul piano operativo l'impiego della tecnologia rispetto alla disponibilità dell'infrastruttura di rifornimento.

Contships ordina feeder in Cina

Contships Logistics avvia in Cina un programma di rinnovo della flotta che potrebbe comprendere fino a 30 portacontainer feeder. La controllata Clc Newbuildings ha firmato una lettera d'intenti con Hubei Guangji Green Energy Shipbuilding Group per la costruzione di dieci unità da circa 1.300 teu, con opzioni per altre venti navi suddivise in due serie da dieci. I dettagli economici dell'accordo e i tempi di consegna non sono stati resi noti. Se tutte le opzioni saranno esercitate, il programma comprenderà un numero di nuove navi superiore alle 27 unità che compongono attualmente la flotta della compagnia. Le portacontainer saranno realizzate sulla base del progetto ContshipMax Cv1300,



sviluppato da Contships con lo Shanghai Merchant Ship Design and Research Institute. Ogni unità avrà una capacità prevista di 1.324 teu e sarà dotata di 340 prese per container refrigerati, destinate al trasporto di merci deperibili e sensibili alla temperatura.

Webfleet amplia accordo con Mobito

Webfleet ha ampliato la collaborazione con Mobito per facilitare l'accesso ai dati generati dai veicoli connessi e il loro impiego nella mobilità e nei trasporti. In base all'accordo, Mobito diventa collaboratore commerciale e rivenditore esclusivo di una selezione di dataset Webfleet, mettendoli a disposizione di aziende, amministrazioni cittadine, autorità stradali, operatori infrastrutturali e fornitori tecnologici. I dati potranno essere utilizzati per applicazioni che comprendono analisi dei trasporti e del traffico, pianificazione urbana, cartografia e controllo delle condizioni stradali. L'intesa estende quindi l'impiego delle informazioni raccolte dai veicoli oltre la gestione delle singole flotte. Mobito punta inoltre a integrare questi dati nei processi dei clienti e a combinarli con altri dataset sulla mobilità, con possibili applicazioni nell'analisi dei veicoli elettrici, della sicurezza stradale e delle principali direttrici utilizzate per le consegne. I dataset condivisi saranno aggregati e anonimizzati e le due società prevedono misure di gestione dei dati finalizzate a impedire l'identificazione di singoli conducenti, veicoli o clienti. Per gli attuali clienti di Webfleet Data Solutions i servizi proseguiranno durante la transizione: Webfleet continuerà a fornire i dataset fondamentali e a supportarne l'erogazione, mentre la gestione dei clienti e i rapporti commerciali passeranno progressivamente a Mobito.

Logicor riqualifica il polo Sordio

Logicor ha completato la riqualificazione di un polo logistico di circa 23mila metri quadrati a Sordio, in provincia di Lodi, affittandolo con un contratto di lungo termine a un operatore paneuropeo specializzato nella consegna di merci e nella logistica. L'immobile si trova a 25 chilometri da Milano ed è collocato all'incrocio tra la Ss9 Via Emilia, l'A58 Tangenziale Est Esterna e l'A1 Autostrada del Sole, con collegamenti verso gli aeroporti di Linate e Orio al Serio. Il sito è stato acquisito attraverso il fondo Mazer, gestito da Kryalos Sgr. La riqualificazione ha comportato la riconfigurazione delle infrastrutture di carico, ora dotate di nove baie per bilici, tre portoni a livello e 58 baie per furgoni, oltre all'ampliamento degli uffici con un nuovo piano terra e un mezzanino. Sul fronte energetico sono previsti illuminazione a led, un impianto fotovoltaico da 550 kWp in fase di realizzazione e un'infrastruttura per la ricarica dei veicoli elettrici. Questi interventi sono finalizzati all'ottenimento della certificazione Breeam In-Use Excellent. Il progetto s'inserisce nel portafoglio italiano di Logicor, che supera 2,1 milioni di metri quadrati distribuiti tra Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Toscana. La società sta inoltre portando avanti progetti di riqualificazione e sviluppo, con particolare attenzione all'area di Pomezia, a sud di Roma.

© 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

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €42.98

REACH: 2964

CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles

VISITE MENSILI: 90113.65

AUTORE: Michele Latorre

URL: www.trasportoeuropa.it



[> Versione Online](#)

> 6 ottobre 2026 alle ore 15:54

pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!

CONTENUTI SPONSORIZZATI

Export, Giansanti: "Agroalimentare ormai strumento di soft e hard power"

Dalla crescita dell'export agroalimentare italiano alle difficoltà provocate dai dazi americani, fino al nodo della logistica, alla nuova Politica agricola comune e alle conseguenze delle tensioni nel Mar Rosso. Sono alcuni dei temi affrontati da Massimiliano Giansanti,



Dalla crescita dell'export agroalimentare italiano alle difficoltà provocate dai dazi americani, fino al nodo della logistica, alla nuova Politica agricola comune e alle conseguenze delle tensioni nel Mar Rosso. Sono alcuni dei temi affrontati da Massimiliano Giansanti, presidente di Confagricoltura, intervenuto a Roma alla conferenza Obiettivo Export dedicata al Centro Italia, tappa del percorso verso la conferenza nazionale dell'export prevista a dicembre.

“Oggi il settore agroalimentare, il cibo, ossia ciò che arriva tutti i giorni sulla tavola degli italiani e dei cittadini del mondo, sta diventando sempre più un fattore strategico. Nelle guerre ibride la disponibilità o meno di prodotto alimentare diventa un elemento di vantaggio e soprattutto uno strumento politico che può essere sia di soft power sia addirittura di hard power”, afferma Giansanti.

Negli ultimi anni, osserva, “l'Italia è cresciuta tantissimo nella sua capacità di export”, anche se nell'ultimo anno alcuni comparti hanno registrato “un meno importante legato ovviamente ai dazi americani”. Il presidente di Confagricoltura cita in particolare “il pecorino, che è una produzione tipica del Centro Italia, i vini, gli oli della Toscana e dell'Umbria”, sottolineando come le dinamiche dei commerci internazionali abbiano “un impatto significativo”.

Tra i punti deboli del sistema italiano, Giansanti indica soprattutto la logistica. “Noi oggi trasportiamo circa il 93% dei prodotti agroalimentari, sono circa 190 milioni di tonnellate, tutto su camion. In un mondo sempre più veloce, sempre più connesso e che deve guardare alla decarbonizzazione, è evidente che il nostro sistema della logistica e dei trasporti forse va ripensato”.



Il confronto europeo, aggiunge, mostra quanto sia ampio il margine di miglioramento: secondo un indicatore Ue sull'accesso delle imprese ai mercati attraverso le infrastrutture di trasporto, "l'Italia è ventiduesima su 27". "Se penso che alcuni Paesi dell'Unione Europea non hanno neanche il mare, vuol dire che probabilmente di strada da fare ce n'è", osserva, chiedendo nuovi strumenti logistici e strutture capaci di aggregare l'offerta.

Sul futuro della politica agricola comune, Giansanti chiede innanzitutto "che l'Unione Europea faccia l'Unione Europea". "In un mondo globalizzato, in un mondo in cui vincono i forti, i 27 singoli Paesi che vanno a comporre l'Unione Europea non possono reggere la sfida con gli Stati Uniti, la Cina e la Russia. Al contrario, come 27 siamo una grande forza europea".

Giansanti - appena riconfermato alla guida del Copa, Comitato delle Organizzazioni Professionali Agricole, che rappresenta gli interessi degli agricoltori a livello Ue - riferisce inoltre di avere scritto nei giorni scorsi "una lettera al presidente Trump, invitando il presidente Trump e la presidente von der Leyen a inserire nel prossimo dibattito del G20 il tema dell'agroalimentare". Per il presidente di Confagricoltura servono "un budget adeguato" e il mantenimento di una politica agricola comune, evitando una rinazionalizzazione delle scelte: "Abbiamo bisogno di un'Europa forte".

Infine, le tensioni sulle rotte commerciali e nel Mar Rosso incidono direttamente sui prodotti italiani ad alto valore aggiunto. "Se si parla di prodotto italiano non stiamo parlando di commodities, parliamo di specialities", sottolinea. Ma "i costi dei noli e i costi assicurativi oggi diventano un problema" e, per l'agroalimentare, pesa anche la shelf-life: circumnavigare l'Africa allunga i tempi di percorrenza e aumenta il rischio che il prodotto arrivi a destinazione senza "le stesse caratteristiche" che avrebbe mantenuto passando attraverso Suez.



Logicor consegna un nuovo polo logistico da 23.000 mq a Sordio (Lodi)



Il sito ha una posizione strategica che consente collegamenti rapidi anche con gli aeroporti di Linate e Orio al Serio di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY

6 Ottobre 2026

Logicor, realtà attiva nell'immobiliare logistica in Europa, ha completato la realizzazione di un nuovo polo logistico a Sordio, in provincia di Lodi, situato a circa 25 chilometri da Milano. L'infrastruttura è stata locata a lungo termine a un primario operatore paneuropeo specializzato nella consegna di merci e nella logistica.

L'immobile, acquisito tramite il fondo immobiliare di tipo chiuso Mazer gestito da Kryalos Sgr, sorge all'incrocio tra la SS9-Via Emilia, l'A58-Tangenziale Est Esterna e l'A1-Autostrada del Sole; una posizione che consente collegamenti rapidi anche con gli aeroporti di Linate e Orio al Serio. Il complesso si estende su una superficie di circa 23.000 metri quadrati ed è stato sottoposto a un intervento di riqualificazione integrale per adattarsi alle specifiche esigenze operative del locatario. Nello specifico, le infrastrutture di carico sono state riconfigurate per accogliere 9 baie per bilici, 3 portoni a livello e 58 baie per furgoni, mentre gli spazi dedicati agli uffici sono stati ampliati attraverso la realizzazione di un nuovo piano terra e di un mezzanino.

Il progetto, spiega una nota, è stato sviluppato per rispondere a criteri di sostenibilità ambientale, con l'obiettivo di conseguire la certificazione Breeam In-Use Excellent. Tra le dotazioni tecniche sono presenti un impianto di illuminazione a Led integrale, un impianto fotovoltaico da 550 kWp attualmente in fase di realizzazione e un'infrastruttura completa per la ricarica di veicoli elettrici.



Graeme Hepburn, country manager Italy di Logicor, ha spiegato che Sordio rappresenta “una dimostrazione concreta del nostro approccio di gestione attiva degli asset [...] e riflette l'impegno dell'azienda nella creazione di spazi logistici all'avanguardia”.

Logicor gestisce attualmente in Italia un portafoglio di oltre 2,1 milioni di metri quadrati distribuiti tra Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Toscana e prosegue nel proprio sviluppo con un'attenzione particolare al Lazio e all'area di Pomezia, confermata tra i mercati logistici più competitivi a livello nazionale.



Logistica, i quattro profili chiave del futuro



La logistica in Italia ha consolidato il proprio ruolo strategico per l'economia nazionale, rappresentando circa il 9% del PIL e confermandosi uno dei principali motori della domanda di lavoro, con oltre 1,4 milioni di addetti lungo tutta la filiera. L'intelligenza artificiale, l'automazione e la crescente attenzione normativa verso la sostenibilità stanno accelerando la richiesta di competenze sempre più specialistiche: secondo le più recenti stime, infatti, oltre il 50% delle imprese del comparto prevede un incremento degli investimenti in tecnologie digitali e AI, mentre un'azienda su due ha già avviato progetti legati all'intelligenza artificiale applicata alla supply chain. Anche i profili professionali evolvono rapidamente. Le aziende ricercano figure capaci di combinare competenze operative, capacità analitiche, conoscenza dei dati e visione strategica. Attraverso i dati raccolti dall'

Osservatorio di Hunters Group, società specializzata nella ricerca e selezione di personale qualificato, emerge una fotografia aggiornata di quattro ruoli destinati ad assumere una centralità crescente nel settore logistico dei prossimi anni:

AI logistics strategist, sustainability & circular economy manager, supervisor di flotte autonome e droni e supply chain resilient analyst.

AI logistics strategist : questa figura rappresenta l'evoluzione delle tradizionali funzioni di pianificazione logistica e nasce dall'integrazione tra supply chain management, data analysis e intelligenza artificiale applicata ai processi operativi. Si occupa di supervisionare l'implementazione di algoritmi predittivi all'interno di ERP e WMS, controllando la qualità dei dati e sviluppando modelli di demand forecasting capaci di incorporare variabili esterne come andamento dei consumi, eventi climatici e dinamiche geopolitiche. Collabora inoltre con i data scientist e i team di automazione per migliorare l'efficienza dei magazzini automatizzati e ridurre errori di pianificazione, stockout e overstock.



Nel percorso di carriera, le figure junior vengono generalmente inserite in team dedicati alla trasformazione digitale, con attività focalizzate sull'analisi dei flussi e sull'ottimizzazione dei dati. Con l'aumentare dell'esperienza, il ruolo acquisisce una maggiore responsabilità progettuale fino ad arrivare alla definizione della strategia tecnologica della supply chain a livello corporate. La crescita retributiva risulta particolarmente marcata nei gruppi multinazionali e nei contesti caratterizzati da elevata automazione.

Sustainability & circular economy manager : la sostenibilità applicata alla logistica è oggi una priorità operativa oltre che reputazionale. Il sustainability & circular economy manager presidia tutte le attività legate alla riduzione dell'impatto ambientale della supply chain, coordinando progetti di reverse logistics, transizione energetica e logistica urbana sostenibile. Tra le principali responsabilità rientrano la progettazione dei processi di logistica inversa, il recupero e ricondizionamento dei prodotti resi, la gestione del green last mile e l'adozione di packaging riutilizzabili o a basso impatto ambientale. La figura monitora inoltre le emissioni Scope 3 e supporta le aziende nell'adeguamento alle nuove normative ESG europee.

Il percorso professionale parte da attività di audit interno e compliance ambientale, per poi evolvere verso ruoli con responsabilità diretta sulla strategia ESG e sulla transizione energetica di magazzini e trasporti. Nelle posizioni più senior, questa figura contribuisce direttamente al posizionamento del brand e agli indicatori di sostenibilità richiesti da investitori e stakeholder finanziari.

Supervisor di flotte autonome e droni : la crescente diffusione di AMR (Autonomous Mobile Robots), droni e sistemi di automazione avanzata sta introducendo nuove professionalità nella logistica operativa, rendendo necessario l'ingresso in azienda di figure come quella del supervisor di flotte autonome e droni. Questo professionista si occupa di coordinare il funzionamento di flotte automatizzate all'interno di hub logistici e attività di ultimo miglio e di monitorare da remoto robot mobili, rover e droni attraverso control room dedicate, analizzando i dati di telemetria per prevenire anomalie tecniche e interviene in caso di malfunzionamenti o blocchi operativi. Accanto alle competenze tecnologiche, il ruolo richiede conoscenze normative relative alla mobilità autonoma e alle autorizzazioni per il trasporto automatizzato.

Nelle fasi iniziali della carriera prevale una componente tecnica e operativa legata alla gestione dei sistemi. Con l'esperienza, si orienta verso attività di ottimizzazione delle flotte, pianificazione dei sistemi di ricarica e progettazione dell'automazione integrata. La forte crescita degli investimenti in robotica logistica rende questa figura tra le più richieste nei poli distributivi ad alta automazione.

Supply chain resilient analyst : le recenti tensioni geopolitiche e le interruzioni delle catene di approvvigionamento hanno reso centrale il tema della resilienza logistica. Il supply chain resilience analyst ha il compito di identificare vulnerabilità e costruire strategie di continuità operativa. Attraverso strumenti di digital twin e simulazioni avanzate, questa figura sviluppa stress test sulla supply chain, analizzando gli impatti derivanti da chiusure portuali, indisponibilità di fornitori strategici o variazioni improvvise dei mercati internazionali. Coordina inoltre strategie di multi-sourcing, nearshoring e diversificazione delle rotte logistiche.

Le figure junior presidiano principalmente attività di monitoraggio KPI e analisi dei dati di rischio. Nei livelli più avanzati, il ruolo assume una forte componente strategica, supportando direttamente il top management nelle decisioni legate alla continuità del business e alla gestione delle crisi.

Export, Lopez: "Arabia Saudita guarda a qualità, tecnologia e know how italiani"

Dall'intelligenza artificiale alle smart city, dalla logistica al turismo, fino alla cultura e alla valorizzazione del patrimonio: la trasformazione dell'Arabia Saudita apre nuovi spazi per le imprese italiane in settori che vanno ben oltre quelli tradizionalmente associati al



Dall'intelligenza artificiale alle smart city, dalla logistica al turismo, fino alla cultura e alla valorizzazione del patrimonio: la trasformazione dell'Arabia Saudita apre nuovi spazi per le imprese italiane in settori che vanno ben oltre quelli tradizionalmente associati al Regno. A spiegarlo all'Adnkronos, a margine della conferenza "Obiettivo Export", è Eleonora Lopez, vice capo missione e capo dell'ufficio economico e commerciale dell'Ambasciata d'Italia in Arabia Saudita.

"Le nostre aziende trovano sicuramente un ambiente in evoluzione. L'Arabia Saudita è un Paese che sta attraversando profondi cambiamenti dal punto di vista economico, sociale e culturale ed è sicuramente uno dei Paesi più interessanti ai quali guardare in questo momento", osserva Lopez. Nonostante "la situazione geopolitica regionale sia complessa", sottolinea, "da parte saudita c'è tutta la volontà di andare avanti e continuare a perseguire gli obiettivi della Vision 2030".

"Le nostre aziende trovano un ambiente molto propenso ad accoglierle e c'è molto interesse verso tutto ciò che è italiano in termini di qualità, tecnologia e know how", prosegue la diplomatica. Un interesse che riguarda anche una caratteristica specifica del sistema produttivo italiano: "Sono molto interessati al nostro modello di piccole e medie imprese a conduzione familiare, perché si ritrovano molto anche in termini di valori".

Ad accompagnare le imprese, ricorda Lopez, c'è inoltre "un sistema Italia molto articolato": oltre all'Ambasciata, "c'è l'ufficio dell'Agenzia Ice, c'è un ufficio Sace, c'è un'antenna Simest, quindi c'è



tutta una squadra al lavoro per il supporto delle nostre aziende in Arabia Saudita”.

Quanto ai settori con maggiori opportunità, la diversificazione economica perseguita da Riad amplia sensibilmente il perimetro. “Uno sul quale stanno investendo particolarmente è sicuramente l’intelligenza artificiale e le tecnologie disruptive”, spiega Lopez, indicando anche “smart grid, smart cities, mobilità e infrastrutture”.

Centrale anche il ruolo della logistica: “Nel contesto regionale attuale si è evidenziata l’importanza dell’Arabia Saudita quale hub”. Ma tra i comparti meno scontati la diplomazia segnala “la cultura e l’heritage”, insieme “all’ospitalità e al turismo, che si stanno sviluppando molto bene e per i quali ci sono grandi ambizioni”.

La trasformazione saudita, però, non significa abbandono dell’identità locale. “Loro spesso e volentieri si definiscono tradizionalisti contemporanei”, racconta Lopez. L’Arabia Saudita, ricorda, “è un Paese molto grande, con 36 milioni di abitanti”, nel quale c’è “molta attenzione al mantenimento della cultura locale e delle tradizioni, ovviamente rivisitate in chiave moderna”.

Ed è proprio su questo terreno, conclude, che l’Italia può giocare una partita importante: “Noi italiani possiamo sicuramente offrire molto. Ci sono già tanti studi di architettura e di ingegneria italiani che stanno lavorando in Arabia Saudita proprio su questi temi”.



Pavimentazioni per la logistica: appuntamento al SAIE



Nei magazzini la pavimentazione è parte dell'infrastruttura produttiva. L'incontro mette a confronto il mondo delle pavimentazioni e quello della logistica per progettare superfici coerenti con le attività che dovranno ospitare.

All'interno dei magazzini la pavimentazione assume in modo sempre più evidente il ruolo di infrastruttura produttiva, prima ancora che di componente edilizia. Magazzini, hub distributivi e piattaforme logistiche richiedono superfici capaci di garantire sicurezza ed efficienza a scaffalature di grande altezza, carrelli elevatori, sistemi automatizzati, veicoli e impianti di movimentazione.

Da qui nasce l'incontro dedicato alle Pavimentazioni per la logistica in programma giovedì 8 ottobre a BolognaFiere in occasione del SAIE La Fiera delle Costruzioni progettazione, edilizia, impianti organizzato da Conpaveiper e che affronta la pavimentazione come elemento da progettare in relazione alle prestazioni complessive dell'attività logistica che dovrà ospitare. Il tema coinvolge l'intera filiera: progettisti, produttori di calcestruzzo e di materiali, imprese specializzate, fornitori di sistemi per la logistica e soggetti chiamati a definire requisiti e prestazioni dell'opera.

I magazzini cambiano, la pavimentazione diventa sempre più strategica

Un primo punto di confronto riguarda il rapporto tra progettazione strutturale della pavimentazione, caratteristiche del supporto, carichi concentrati e distribuiti, scaffalature e sistemi di movimentazione.



La crescente automazione dei magazzini rende inoltre più rilevante la definizione di requisiti geometrici e prestazionali coerenti con le tecnologie che opereranno sulla superficie.

Accanto alla fase progettuale sarà centrale quella realizzativa: qualità dei materiali, controllo dell'esecuzione, planarità, giunti, finiture superficiali e corretta maturazione incidono direttamente sulla durabilità e sulla funzionalità del pavimento.

Un ulteriore elemento di discussione sarà il rapporto tra prestazioni iniziali e comportamento nel tempo. In un edificio logistico degradati, fessurazioni o interventi di ripristino si traducono non soltanto in costi di manutenzione, ma anche in interferenze con l'operatività della struttura.

Il confronto tra le competenze del mondo delle pavimentazioni e quelle della logistica mette a fuoco un principio essenziale: progettare correttamente una pavimentazione logistica significa sapere fin dall'inizio come quella superficie verrà realmente utilizzata.

 Data e orario: 8 ottobre 2026 – 10.00–12.00

 Arena: PAVIMENTAZIONI/IMPERMEABILIZZAZIONI Pad. 29 – C23

PROGRAMMA

10.00–10.05 – Introduzione e moderazione – Alice Borsani

10.05–10.20 – Key Lecture – Giovanni Plizzari, Università di Brescia

10.20–10.35 – Key Lecture – Matteo Fabini, SCL Ingegneria

10.35–12.00 – Tavola rotonda con:

Mariangela Marconi, Presidente CONPAVIPER

Lorenzo Amosso, AISEM

Daniele Colonna, ASSIAD

Francesco Rotolo, ASSIAD

Massimiliano Pescosolido, ATECAP

Giovanni Saba, CONPAVIPER

Riccardo Vannetti, CHIMICA EDILE

Massimo Fumagalli, LA MATASSINA

Gerardo Luongo, TEKNOLEVEL



Debutto a Malpensa per il primo camion a idrogeno di Gruber Logistics

Il mezzo ha effettuato consegne agli handler BCube Air Cargo e Alha

di Redazione SUPPLY CHAIN ITALY

6 Ottobre 2026

Il camion fuel-cell a idrogeno sviluppato da Gruber Logistics nell'ambito del progetto Zefes ha fatto il suo debutto nella cargo city dell'aeroporto di Malpensa, entrando nel parcheggio sicuro Pass4Core per poi effettuare consegne agli handler BCube Air Cargo e Alha. Un'attività che si è integrata con i processi operativi e digitali dello scalo attraverso i flussi Smart City utilizzati per la gestione delle spedizioni e i recapiti della merce, e realizzata dall'operatore logistico altoatesino con il supporto di Sea, società di gestione degli aeroporti milanesi, in collaborazione con Edison.

L'operazione, spiega la stessa Sea, ha permesso di testare la tecnologia del mezzo in un ambiente operativo complesso, senza interrompere i normali processi aeroportuali. Per l'aeroporto varesino, l'iniziativa si inserisce in un progetto più ampio che punta a costruire nello scalo un ecosistema dedicato all'idrogeno, grazie all'apporto di Edison, impegnata nello sviluppo di un progetto per realizzare un polo di produzione e distribuzione di idrogeno verde in prossimità del Truck SafePark in grado di rifornire i mezzi impegnati nelle attività a servizio dell'aeroporto. L'ingresso del mezzo a fuel cell di Gruber ha quindi consentito un test sull'utilizzo dell'idrogeno dell'aeroporto prima ancora che l'infrastruttura fosse disponibile.

Come accennato, Gruber Logistics è coinvolta insieme a Scania in in Zefes (Zero Emission flexible vehicle platforms with modular powertrains serving the long-haul Freight Eco System), progetto europeo nell'ambito del quale sta sperimentando un veicolo pesante fuel-cell alimentato a idrogeno per il trasporto di lunga percorrenza in condizioni operative reali, già impiegato fino a pochi giorni fa in una sperimentazione con Verallia per consegne a Forst.



Msc, Cma Cgm, Maersk e Cosco preparano la nuova battaglia per il mercato container



I maxi orderbook potrebbero rendere i quattro maggiori vettori sempre più indipendenti dalle alleanze entro il 2030. Per i concorrenti più piccoli si apre lo scenario di nuove partnership e fusioni

Marsiglia – Il trasporto container potrebbe avviarsi verso una nuova profonda riorganizzazione, con Msc, CmaCgm, Maersk e Cosco destinate a disporre di una scala sufficiente per operare con crescente indipendenza dalle grandi alleanze. È lo scenario riportato da Shipping Watch come delineato da Lars Jensen, fondatore di Vespucci Maritime, secondo cui gli imponenti orderbook dei maggiori vettori stanno preparando il terreno per una nuova fase competitiva all'avvicinarsi degli anni Trenta.

Msc rappresenta già oggi l'anticipazione di questo modello. La crescita della flotta ha permesso al gruppo di costruire autonomamente una rete competitiva sulle principali rotte Est-Ovest, riducendo la necessità di compromessi con partner strutturali. Le collaborazioni mantenute con Premier Alliance rispondono quindi più a opportunità commerciali e operative che a una reale necessità di condividere capacità. Secondo Jensen, CmaCgm, Maersk e Cosco sembrano ora muoversi nella stessa direzione, come suggeriscono i rispettivi programmi di nuove costruzioni.

Le alleanze e i vessel sharing agreement non sarebbero necessariamente destinati a scomparire, ma potrebbero assumere un ruolo più limitato e flessibile. Il problema sarà assorbire la nuova capacità: i quattro maggiori vettori dovranno conquistare ulteriori quote di mercato proprio mentre il settore rischia di entrare in una fase di sovracapacità strutturale. I prossimi cinque anni potrebbero quindi essere caratterizzati da una competizione particolarmente intensa per carichi e clienti.

Anche il secondo gruppo di compagnie si sta però preparando. Evergreen dispone di un orderbook che potrebbe portarla a superare per dimensioni sia One sia Hapag-Lloyd, mentre Wan Hai è destinata, sulla base di flotta e ordini attuali, a scavalcare Yang Ming diventando il secondo vettore taiwanese. Anche un'eventuale acquisizione di Zim consentirebbe ad Hapag-Lloyd di aumentare sensibilmente la propria scala, ma la combinazione delle flotte e degli orderbook dei due gruppi raggiungerebbe circa 3,8 milioni di teu, ancora distante dai circa 5,6 milioni attribuiti a Cosco.

Il risultato potrebbe essere un mercato sempre più diviso tra quattro grandi vettori capaci di costruire reti globali con maggiore autonomia e un secondo livello di compagnie costrette a intensificare le collaborazioni. Jensen arriva a ipotizzare, come puro scenario teorico, ulteriori fusioni tra grandi

PUBBLICAZIONE: shipmag.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €19.70

REACH: 1969

CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media

VISITE MENSILI: 59858.35

AUTORE:

URL: www.shipmag.it



[> Versione Online](#)

> 6 ottobre 2026 alle ore 8:13

operatori — per esempio tra Hapag-Lloyd e One o tra i vettori taiwanesi — mentre altre combinazioni potrebbero coinvolgere anche Hmm e Pil. Più che la fine delle alleanze, quindi, il prossimo ciclo del container potrebbe segnare un cambiamento della loro funzione: da elemento indispensabile per competere globalmente a strumento opzionale per gruppi che, grazie alla crescita delle flotte, avranno sempre meno bisogno di condividere le proprie reti.



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



Il giornale online del made in Italy che si muove

Il giornale online del made in Italy che si muove

Logistica

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

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

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPPLY CHAIN ITALY



Il logistico del futuro? Dovrà imparare a prevedere l'imprevedibile

Trasformare un futuro reso incerto della geopolitica e dalle impennate dei costi in uno scenario prevedibile, dove la conoscenza profonda dei fenomeni aiuta a trovare alternative. Il logistico del futuro si troverà sempre più spesso a lavorare nell'incertezza dovuta alle rotte che si ridisegnano in base agli eventi politici, ma anche ai cambiamenti climatici e [...]

Trasformare un futuro reso incerto della geopolitica e dalle impennate dei costi in uno scenario prevedibile, dove la conoscenza profonda dei fenomeni aiuta a trovare alternative. Il logistico del futuro si troverà sempre più spesso a lavorare nell'incertezza dovuta alle rotte che si ridisegnano in base agli eventi politici, ma anche ai cambiamenti climatici e all'avvento della tecnologia con l'intelligenza artificiale che aprirà nuove possibilità, ma anche rischi e complessità. Quali sono allora le competenze richieste per dominare questi scenari? «Renderli prevedibili attraverso la conoscenza», risponde Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy di SRM (Gruppo Intesa Sanpaolo) intervenuto oggi alla presentazione alla Camera dei Deputati della seconda edizione del corso in Logistica Management dell'Università di Trieste. Il percorso, che prevede 120 ore di formazione dedicate alle competenze giuridiche, economiche e gestionali, risponde al gap di talenti dovuto al mismatch tra domanda e offerta di lavoratori: secondo Unioncamere-Excelsior oltre il 90% del fabbisogno occupazionale previsto nel settore è legato al ricambio del personale ed entro il 2029 secondo l'Osservatorio Excelsior delle Camere di Commercio verranno richiesti fino a 156.600 lavoratori nei servizi di trasporto, logistica e magazzinaggio.

L'evento si è svolto alla presenza del Presidente della Commissione Trasporti di Montecitorio, Salvatore Deidda: «Abbiamo notato che i giovani hanno un altro approccio al lavoro – ha esordito Deidda – quindi da politici prestiamo attenzione alle condizioni dei lavoratori. Abbiamo chiesto al porto di Civitavecchia di ampliare gli stalli per i trasportatori e ora stiamo affrontando il problema delle ZTL spesso non in linea con le esigenze delle aziende e dei lavoratori che devono consegnare le merci».

La presentazione della seconda edizione del Corso di Alta Formazione in Logistics Management è stata anche l'occasione per ribadire la centralità della logistica nell'offerta formativa dell'ateneo giuliano. «Ho cercato di inserire la logistica nell'Università di Trieste – ha sottolineato la Magnifica Rettore Donata Vianelli – cercando una specializzazione verticale all'interno di diverse facoltà come ingegneria, economia e diritto. Con il corso diamo la possibilità di formare neolaureati, ma anche persone che sono già nel mondo del lavoro, rafforzando il legame con il mondo imprenditoriale che entra nelle nostre aule per portarci un contributo molto prezioso in termini di esperienza sul campo».

Il re-skill per vincere l'incertezza

Il bisogno di formazione costante e di re-skill è molto sentito in un settore come quello della logistica che da almeno 10 anni «vive nell'incertezza» dovuta – ha spiegato Panaro – all'avvento della sostenibilità, della digitalizzazione, ma soprattutto per un cambio di velocità dovuta alle calamità e alle crisi geopolitiche. «Se le rotte rallentano perché gli stretti chiudono – ha detto l'economista – quando una nave attracca in porto deve recuperare il tempo perduto». È solo uno dei tanti esempi



del cambio di passo del settore che richiede diverse nuove competenze nei prossimi anni anche in vista degli oltre 13 miliardi di investimenti programmati».

Formazione di taglio pratico

Un ritmo diverso che arriva anche dall'industria, i committenti che comprano servizi di logistica e che stanno imparando ad apprezzarne la centralità strategica «Dobbiamo guardare agli interlocutori che usufruiscono di logistica – ha ammesso Massimo Campailla, Direttore del Corso – per dare le competenze che richiedono. Il mercato chiede molta formazione, anche di taglio pratico. Per questo abbiamo introdotto delle novità nel Corso con moduli sulla sicurezza, la logistica distributiva, le assicurazioni e la comunicazione».

Anche secondo Fabrizio Ossani, Direttore Generale di Gruppo Federtrasporti «la formazione è ormai diventata un asset fondamentale per un'azienda di trasporti», che va oltre la carenza di autisti e di manager: anche chi è già impiegato e operativa ha bisogno di re-skill per stare al passo con le innovazioni.

La scarsità di talenti sia nei ranghi operativi che nei cosiddetti white collar sta portando le aziende ad elevare l'attenzione al welfare aziendale e alla cura verso il personale. E' il caso di Ceccarelli Group, tra i sostenitori del Corso di Alta Formazione al fianco di Federtrasporti, Howeden e Uomini e Trasporti, che ha raccontato l'esperienza di inserimento di autisti provenienti dall'Argentina. «Abbiamo aperto una società immobiliare – ha detto Luca Ceccarelli, Presidente della Ceccarelli Group – per recuperare abitazioni nella nostra zona e offrirle agli autisti per inserire loro e le famiglie in un contesto accogliente». La sfida, infatti, non è solo trovare le competenze, ma anche convincere i talenti a rimanere in un'azienda. E' qui che entra in gioco il welfare. «Un passaggio fondamentale» secondo Francesca Tabacco, Senior Client Manager di Howden, che ha definito il welfare «una leva strategica per la logistica».



FIATA, un secolo al servizio della logistica globale



A Milano le celebrazioni per i 100 anni della Federazione internazionale degli spedizionieri: il racconto dell' 'inviato' Paolo Federici Riflessioni a cura di Paolo Federici, fondatore di Fortune International di Milano

MILANO – Cento anni di storia raccontano l'evoluzione della logistica internazionale, ma anche la trasformazione del ruolo dello spedizioniere. È questo il filo conduttore delle celebrazioni per il centenario di FIATA – International Federation of Freight Forwarders Associations fondata nel 1926 per rappresentare a livello internazionale le associazioni degli spedizionieri. La scelta di Milano come sede delle celebrazioni assume un significato particolare per il settore italiano e per una città che rappresenta uno dei principali poli economici e logistici del Paese. Il tema scelto per il centenario, “Empowering Global Logistics”, guarda infatti non soltanto alla storia dell'organizzazione, ma soprattutto alle sfide che attendono la freight forwarding industry nei prossimi decenni.

Dalle regole comuni alla supply chain globale

Nel 1926 gli scambi internazionali erano già in crescita e il progressivo superamento dei confini nazionali rendeva evidente la necessità di armonizzare procedure, regole e pratiche commerciali. La nascita di FIATA rispondeva proprio a questa esigenza: creare un punto di riferimento internazionale per una professione destinata a diventare sempre più strategica. Da allora il sistema logistico mondiale è cambiato radicalmente. Il container ha rivoluzionato il trasporto marittimo e l'intermodalità, il trasporto aereo ha ampliato le possibilità di collegamento tra i mercati, le reti ferroviarie si sono sviluppate e i porti si sono trasformati in piattaforme logistiche sempre più integrate.

A questa evoluzione fisica si è aggiunta quella digitale. Il monitoraggio delle spedizioni è oggi possibile quasi in tempo reale, la documentazione viene progressivamente dematerializzata e strumenti di automazione, analisi dei dati e intelligenza artificiale stanno entrando nei processi decisionali.

La tecnologia modifica profondamente il modo di lavorare, ma non elimina la funzione dello spedizioniere. Al contrario, la crescente complessità delle catene logistiche ne amplia le



responsabilità. Il freight forwarder non è più soltanto l'intermediario incaricato di individuare un trasporto. Sempre più spesso è chiamato a progettare e coordinare l'intera soluzione logistica, mettendo in relazione modalità di trasporto, operatori, terminal, autorità, dogane, documentazione e tempistiche.

Il fenomeno è particolarmente evidente nel project cargo, dove una singola operazione può richiedere mesi di pianificazione e coinvolgere trasporti eccezionali su strada, ferrovia, navi breakbulk, attività di heavy lift e una molteplicità di soggetti specializzati.

In questi scenari lo spedizioniere assume di fatto il ruolo di project manager della supply chain, con una responsabilità che va ben oltre la semplice organizzazione di un nolo.

La resilienza al centro della logistica

Le crisi degli ultimi anni hanno inoltre mostrato quanto la supply chain globale sia interdipendente e vulnerabile. La pandemia, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche e le difficoltà registrate sulle principali rotte commerciali hanno portato la resilienza delle catene di approvvigionamento al centro delle strategie di imprese e governi. Un'interruzione su una rotta marittima, una congestione portuale, una modifica normativa o un'improvvisa indisponibilità di un'infrastruttura possono produrre effetti a migliaia di chilometri di distanza.

In questo contesto cresce il valore della capacità di anticipare i rischi, individuare alternative e riorganizzare rapidamente i flussi. È una funzione nella quale esperienza professionale, conoscenza dei mercati e strumenti digitali devono necessariamente procedere insieme.

Non solo prezzo, ma capacità di trovare soluzioni

Una delle questioni che accompagneranno il futuro del freight forwarding riguarda anche il riconoscimento del valore della professione. In un mercato nel quale tariffe e servizi sono sempre più facilmente confrontabili, il prezzo non può rappresentare l'unico elemento di valutazione. Una quotazione, infatti, non coincide necessariamente con una soluzione logistica. La competenza dello spedizioniere emerge soprattutto quando il piano originario deve essere modificato: una nave ritarda, un porto cambia operatività, una merce non può transitare lungo la rotta prevista o interviene una nuova disposizione normativa.

È in queste situazioni che diventa evidente la differenza tra vendere un trasporto e progettare una soluzione. La capacità di coordinare risorse, valutare alternative e assumersi la responsabilità dell'intero processo costituisce uno degli elementi distintivi della professione.

A un secolo dalla sua fondazione, FIATA si trova quindi davanti a una sfida che presenta elementi diversi, ma anche una continuità con quella del 1926. Allora era necessario creare regole e rappresentanza per un settore che stava diventando internazionale. Oggi occorre governare una rete logistica globale caratterizzata da maggiore complessità, digitalizzazione, interdipendenza e instabilità geopolitica. Cambieranno le rotte, i mezzi di trasporto e le tecnologie. Cambieranno probabilmente anche le modalità con cui le imprese organizzeranno le proprie supply chain. Ma resterà la necessità di qualcuno capace di progettare il viaggio di una merce, conoscere le regole che ne disciplinano il movimento, coordinare i diversi operatori e intervenire quando il piano iniziale non è più praticabile.



È questa, in ultima analisi, la funzione del freight forwarder . Il centenario di FIATA diventa così non soltanto l'occasione per celebrare un secolo di attività, ma anche per interrogarsi sul futuro di una professione che rappresenta una delle infrastrutture organizzative, spesso invisibili, dell'economia mondiale.

“Empowering Global Logistics” significa quindi rafforzare la capacità della logistica globale di funzionare, ma anche valorizzare le competenze di chi ogni giorno contribuisce a renderla possibile. E la scelta di Milano per celebrare i cento anni di FIATA rappresenta, in questo percorso, un riconoscimento significativo per l'Italia e per il sistema logistico italiano.

LEGGI ANCHE:

Fedespedit: Fiata World Congress si svolgerà in Italia

Iscriviti



Explora I arriva alla Spezia: Msc punta sempre di più sul porto ligure



La nave di Explora Journeys fa scalo per la prima volta nello scalo spezzino. Cerimonia del crest a bordo con istituzioni e rappresentanti del cluster marittimo

La Spezia – Prima toccata alla Spezia per Explora I, la prima unità di Explora Journeys, il brand di viaggi oceanici di lusso del gruppo Msc. La maiden call nello scalo ligure rappresenta un ulteriore tassello nel rapporto tra il gruppo e uno dei porti strategici del Mediterraneo, che negli ultimi anni ha rafforzato il proprio ruolo sia nel comparto crocieristico sia nelle attività legate alla logistica e all'industria marittima. La posizione della Spezia offre inoltre alle navi di Explora Journeys un accesso privilegiato a un'area di particolare interesse turistico, compresa tra la costa ligure, le Cinque Terre e le principali destinazioni artistiche e culturali della Toscana.

In occasione della prima toccata si è svolta a bordo la tradizionale cerimonia dello scambio del crest, momento simbolico che sancisce il rapporto tra la nave, la compagnia e il porto ospitante. All'evento hanno partecipato i rappresentanti delle istituzioni spezzine e del cluster marittimo, tra cui il sindaco Pierluigi Peracchini, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano, il comandante di Explora I, Gennaro Arma, Luigi Merlo, direttore generale di CTL Maritime per l'Italia, e Barbara Baldini, direttore commerciale di Explora Journeys.

“Msc ha sempre creduto nel nostro porto. Lo dimostra l'impegno nella cogestione del terminal Scct, il coinvolgimento nella realizzazione del prossimo nuovo terminal su Calata Païta. Un impegno confermato anche dalla presenza, oggi, di Explora I, il top delle navi da crociera del gruppo. Da parte nostra un impegno equivalente, con la costruzione del nuovo molo crociere che sarà terminato a fine anno e sarà pronto per la stagione 2027, con l'obiettivo di rendere sempre più efficiente e attrattivo il nostro porto”, spiega il presidente dell'Adsp Pisano

PUBBLICAZIONE: shipmag.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €17.70

REACH: 1969

CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media

VISITE MENSILI: 59858.35

AUTORE:

URL: www.shipmag.it



[> Versione Online](#)

> 6 ottobre 2026 alle ore 15:25

Anche Luigi Merlo evidenzia il peso dello scalo nelle strategie del gruppo Msc: “La presenza in contemporanea di ben tre navi Msc, oggi nel porto della Spezia, fa capire l'importanza dello scalo per le attività del nostro gruppo. Spezia è cresciuta molto negli ultimi anni, anche dal punto di vista turistico, e oggi rappresenta un unicum che funziona molto bene e porta grandi risultati. Crediamo molto nel progetto del nuovo terminal crocieristico: come CTL siamo impegnati, insieme agli altri soci, per poter iniziare la sua costruzione nel 2027”.



Doppia partnership thailandese per Rina con Ptt Public Company



Prevista collaborazione per attività di ricerca e scambio di conoscenze nei settori dell'energia, del trasporto marittimo e della produzione industriale. Il gruppo Rina, attivo nella ispezione, certificazione e consulenza ingegneristica, ha annunciato la firma di due Memorandum of Understanding con Ptt Public Company Limited, la società energetica nazionale della Thailandia, attraverso il Ptt Innovation Institute, il suo centro di ricerca e innovazione.

Gli accordi prevedono la collaborazione tra le due società per attività di ricerca e scambio di conoscenze finalizzate a sostenere innovazione, sostenibilità e sviluppo tecnologico, con potenziali applicazioni nei settori dell'energia, del trasporto marittimo e della produzione industriale.

Rina Consulting metterà a disposizione le proprie competenze nella consulenza ingegneristica, mentre Rina Services opererà nei campi della certificazione, della verifica e della classificazione navale. Le attività saranno condotte nel rispetto dei principi internazionalmente riconosciuti di competenza, imparzialità e gestione dei conflitti di interesse.

In questo contesto, Rina e Ptt Inl lavoreranno insieme su temi quali i combustibili alternativi, i Sustainable Aviation Fuels, l'elettificazione navale, la digitalizzazione, le soluzioni per la gestione della CO₂, l'hydrogen readiness e la valorizzazione dell'energia del freddo, anche in relazione a possibili applicazioni nei data center e negli Small Modular Reactors. La cooperazione potrà inoltre estendersi a iniziative di formazione e sviluppo delle competenze.

Saverio Scopelliti, Commercial Executive Vice President di Rina Consulting, ha dichiarato: «Siamo orgogliosi di collaborare con Ptt ed esplorare opportunità di cooperazione tecnica in ambiti centrali per la transizione energetica. Grazie alle nostre competenze ingegneristiche, puntiamo a sostenere l'innovazione e lo sviluppo tecnologico, contribuendo alla valutazione di soluzioni emergenti nei settori nei quali collaboriamo con Ptt».

PUBBLICAZIONE: shippingitaly.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €55.87

REACH: 6643

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

VISITE MENSILI: 201968.65

AUTORE:

URL: www.shippingitaly.it



> 6 ottobre 2026 alle ore 10:35

> [Versione Online](#)

Pino Spadafora, Marine Market Development Vice President di Rina Services, ha commentato: «La transizione energetica richiede sistemi solidi e affidabili di certificazione e verifica. Siamo felici di mettere a disposizione la nostra esperienza in questi ambiti e di supportare gli operatori del settore attraverso servizi indipendenti di terza parte, erogati nel rispetto di principi internazionalmente riconosciuti di competenza, imparzialità e integrità. Riteniamo che un sistema di certificazione riconosciuto possa favorire l'adozione sicura e affidabile di nuove tecnologie nei principali comparti industriali».

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

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



Veicoli - logistica - professione



Home Professione Finanza e mercato Gasolio alterato nei distributori: a Latina sequestrati oltre 16 mila litri e tre denunciati Una serie di controlli della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane in alcuni impianti della provincia laziale hanno portato alla scoperta di gasolio irregolare. Sigillate tre cisterne e nove pistole erogatrici. Dall'inizio dell'anno nel Lazio sono già stati sequestrati oltre 215 mila litri di prodotto fuori norma

Prosegue nel Lazio la stretta contro le frodi nel settore dei carburanti

. A Latina, una serie di controlli effettuati dalla Guardia di Finanza insieme all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha portato al sequestro di oltre 16.500 litri di gasolio non conforme e alla denuncia di tre persone.

L'operazione rientra in un piano straordinario di verifiche sulla distribuzione stradale di carburanti, con l'obiettivo di contrastare le frodi fiscali e garantire trasparenza sul mercato. I controlli hanno interessato diversi impianti della provincia laziale e si sono avvalsi del laboratorio chimico mobile dell'Agenzia delle Dogane, una struttura itinerante che consente di effettuare analisi in tempo reale direttamente sul posto.

Proprio dai test eseguiti sui campioni prelevati è emersa l'irregolarità. Il gasolio analizzato presentava infatti un punto di infiammabilità inferiore al limite minimo previsto dalla normativa

. Si tratta di un parametro che misura la temperatura alla quale il carburante può sviluppare vapori infiammabili: valori troppo bassi possono rappresentare un indice di contaminazione o di alterazione del prodotto. Secondo gli investigatori, una delle ipotesi è che il gasolio fosse stato miscelato con sostanze più economiche e volatili, come benzina o altri idrocarburi, allo scopo di aumentarne il volume ed eludere le accise



. Una pratica che, oltre a costituire una frode commerciale, può avere conseguenze tecniche sui veicoli, provocando malfunzionamenti, maggiore usura dei componenti e un incremento delle emissioni inquinanti.

Al termine delle verifiche, i finanziari hanno posto sotto sequestro tre cisterne e nove pistole di erogazione, oltre all'intero quantitativo di prodotto ritenuto non conforme. Tre presunti responsabili sono stati denunciati alle Procure di Latina e Cassino con le ipotesi di reato di frode nell'esercizio del commercio e sottrazione all'accertamento o al pagamento delle accise.

L'intervento si inserisce nell'intensificazione dei controlli disposta dal Comando Regionale Lazio. I numeri testimoniano la portata del fenomeno:

da gennaio 2026 a oggi la Guardia di Finanza ha sequestrato nella regione oltre 215 mila litri di carburante non conforme e segnalato all'autorità giudiziaria 49 persone.

Riproduzione riservata ©



Fusione miliardaria nell'autotrasporto Usa



Martedì, 6 Ottobre 2026 17:27

Foto: Envato

C.H. Robinson ha firmato il 4 ottobre 2026, e annunciato il giorno seguente, un accordo definitivo per rilevare Rxo, con un corrispettivo misto, in contanti e azioni, che attribuisce all'operazione un valore implicito di 5,8 miliardi di dollari (circa 5 miliardi di euro). Le attività di Rxo confluiranno principalmente nella divisione North American Surface Transportation (Nast) del gruppo acquirente, che ne esce rafforzato nell'intermediazione del trasporto stradale negli Stati Uniti e nell'ultimo chilometro. La chiusura è prevista nel primo semestre 2027, ma resta subordinata al voto degli azionisti Rxo, alle autorizzazioni regolatorie e alle altre condizioni contrattuali.

Per ogni azione Rxo gli azionisti riceveranno 17,25 dollari in contanti e 0,0856 azioni C.H. Robinson. Il comunicato congiunto calcola su questa base un valore di 30,25 dollari per azione (circa 26 euro), usando il prezzo medio ponderato del titolo Robinson nelle 16 sedute fino al 2 ottobre, pari a 151,88 dollari. Il numero di azioni Robinson è fisso, quindi la componente azionaria seguirà l'andamento di Borsa fino alla chiusura. Il premio riconosciuto è del 29% sulla chiusura di Rxo del 2 ottobre e del 27% sul prezzo medio ponderato a 90 giorni. Gli azionisti possono anche scegliere di ricevere 30,25 dollari interamente in contanti oppure 0,1992 azioni Robinson. Il documento depositato da Rxo presso la Sec prevede però meccanismi di riparto che mantengono la composizione complessiva attorno al 57% in contanti e al 43% in azioni. A operazione conclusa, gli attuali soci di Rxo deterranno circa l'11% del gruppo combinato, al quale il comunicato attribuisce un valore d'impresa superiore a 25 miliardi di dollari (circa 22 miliardi di euro). Il contratto fissa al 4 luglio 2027 la data limite iniziale per il completamento, scadenza prorogabile due volte di tre mesi se restano da ottenere determinate autorizzazioni.

Le dimensioni dei due gruppi spiegano l'importanza dell'operazione. Le stime aziendali per il 2026 mostrano per Robinson ricavi lordi di 18,4 miliardi di dollari (circa 16 miliardi di euro), dei quali circa il 73% viene dalla divisione Nast e il 18% dalle spedizioni internazionali. Rxo stima 6,8 miliardi di dollari (circa 5,9 miliardi di euro), generati per il 73% dall'intermediazione e per il 19% dall'ultimo



chilometro. Nella presentazione agli investitori, la rete integrata delle due società conta circa 93mila committenti e 600mila vettori. Bisogna precisare che è capacità intermediata, non di una flotta di proprietà. L'ultimo chilometro di Rxo non riguarda solo piccoli colli. Sono oltre 11 milioni di consegne annue, comprese quelle di mobili, elettrodomestici e materassi con servizi di montaggio e installazione. Nel 2025 l'automotive valeva il 6% dei ricavi lordi di Rxo, dietro commercio al dettaglio e commercio elettronico, industria manifatturiera e alimentare. Con Rxo, Robinson rileva anche Coyote Logistics, che Rxo aveva acquisito da Ups per 1,025 miliardi di dollari (circa 890 milioni di euro), con chiusura il 16 settembre 2024, diventando con quell'operazione il terzo operatore nordamericano dell'intermediazione stradale.

Le motivazioni di questa grande operazione riguardano produttività, ampliamento dei servizi e densità della rete. L'integrazione delle due società amplierà anche i dati proprietari disponibili per le vendite, l'abbinamento tra carichi e vettori e l'acquisto di capacità. Su questa base Robinson fissa l'obiettivo di 300 milioni di dollari (circa 260 milioni di euro) di sinergie nette annue a regime, da raggiungere entro due anni dalla chiusura. Si possono individuare alcuni interventi strategici: la piattaforma Navisphere diventerà il sistema centrale per le attività integrate di carico completo e groupage; gli agenti di intelligenza artificiale di Robinson saranno applicati ai flussi di lavoro di Rxo; una parte dei risparmi verrà dal consolidamento degli immobili e dal passaggio ai fornitori esterni già utilizzati da Robinson; le tecnologie di Rxo per spedizioni urgenti e ultimo miglio saranno valutate come componenti complementari. Fino alla chiusura le due società opereranno separatamente e i vettori manterranno gli attuali referenti. Nei documenti dell'acquisizione non compaiono piani per l'Europa o per l'Italia. Robinson aveva già ceduto a sennder le proprie attività di trasporto stradale europeo, con decorrenza dal 1° febbraio 2025.

Antonio Illariuzzi

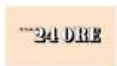
© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

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

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

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

CONTENUTI SPONSORIZZATI



PUBBLICAZIONE: ilsole24ore.com

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €1680.77

REACH: 1159150

CATEGORIA DEL SITO WEB: Finance/Finance

VISITE MENSILI: 35238180.29

AUTORE:

URL: www.ilsole24ore.com



[> Versione Online](#)

> 6 ottobre 2026 alle ore 13:05

Trasporti: Sbarra, sistema portuale Stretto strategico per Calabria e Mediterraneo

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 06 ott - 'Il Sistema portuale dello Stretto rappresenta un'infrastruttura strategica per la competitività della Calabria e dell'intero Mezzogiorno. La sua posizione può rafforzare i collegamenti tra i territori, le imprese e le grandi direttrici commerciali del Mediterraneo'. Lo ha detto il sottosegretario alla Presidenza del consiglio con delega al Sud, Luigi Sbarra, durante il Workshop 'Sistema portuale dello Stretto'.



Trasporti: Sbarra, sistema portuale Stretto strategico per Calabria e Mediterraneo -2-

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 06 ott - Nel dettaglio, dal primo gennaio 2024 al 15 settembre 2026 sono state rilasciate 1.529 Autorizzazioni uniche, per 9,8 miliardi di euro di investimenti privati. Nel biennio 2024-2025 le istanze di credito d'imposta sono state 17.378, per 12,5 miliardi di euro di investimenti. 'Il dato territoriale e' particolarmente significativo', ha evidenziato Sbarra. In Calabria, nello stesso periodo, sono state rilasciate 77 Autorizzazioni uniche, a supporto di 669,5 milioni di euro di investimenti mentre le domande di credito d'imposta sono state circa 1.700, per oltre 1 miliardo di euro di investimenti, con un impatto economico complessivo stimato in circa 4,5 miliardi di euro e circa 3.200 ricadute occupazionali. 'Il porto non deve essere un'infrastruttura isolata, ma parte di un ecosistema produttivo. E' da questa integrazione che dobbiamo partire per trasformare le potenzialita' in progetti concreti', ha aggiunto, concludendo che 'il Governo continuera' a fare la propria parte attraverso investimenti, semplificazione, Zes e politiche di coesione. La sfida e' rafforzare la competitivita' della Calabria e dell'intero Mezzogiorno nella sua naturale dimensione mediterranea'.