



Rassegna Stampa

09 Ottobre 2026

Indice

FERMERC I - web	6
Green Logistics Expo 2026 a Padova: il think tank della logistica tra sostenibilità, AI e droni lapiazzaweb.it - 08/10/2026	7
Padova, Green Logistics Expo 2026: il futuro della logistica Ameve.eu - 08/10/2026	10
SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA	15
istituzioni più efficaci per superare questa fase di «convergenza fragile» Il Sole 24 Ore - 09/10/2026	16
IL MAROCCO PARTNER NATURALE PER L ITALIA Il Messaggero - 09/10/2026	18
Muro tedesco sull Alta Velocità Frenata per l ingresso di Italo Libero - 09/10/2026	20
L ad Strisciuglio: «Spinta Pnrr importante, non ci fermiamo» Il Tempo - 08/10/2026	23
Marocco: si apre la battaglia delle ferrovie in vista del 2030, l'italia punta alla filiera industriale agi.it - 08/10/2026	24
Al via i lavori propedeutici alla nuova fermata Fs di Genova Erzelli Ansa.it - 08/10/2026	26
Transport and logistics news - 8 October 2026 trasportoeuropa.it - 08/10/2026	27
Ravenna-Rimini, lavori su due ponti ferroviari a ottobre ferrovie.info - 08/10/2026	30
Anello ferroviario di Palermo, via libera alla convenzione per la tratta Giachery-Politeama messaggeromarittimo.it - 08/10/2026	31
A14 BOLOGNA-TARANTO: CONFERMATA LA CHIUSURA STANOTTE DEL TRATTO ALLACCIAMENTO A1-ALLACCIAMENTO RACCORDO CASALECCHIO VERSO ANCONA. AGGIORNATO ORARIO CHIUSURA AREA DI SERVIZIO LA PIOPPA OVEST Trasporti-Italia.com - 08/10/2026	33
Ferrovia Aosta-Ivrea, riapertura rinviata al 2027: gennaio fino a Pont-Saint-Martin ferrovie.info - 08/10/2026	35
Convegno Filt Infrastrutture 2030: Strisciuglio, oltre il PNRR, continuità a investimenti e trasformare opere in servizi FerPress.it - 08/10/2026	38
CargoBeamer potenzia tre collegamenti tra Germania, Italia e Francia shipmag.it - 08/10/2026	39
Notizie sul trasporto e la logistica - 8 ottobre 2026 trasportoeuropa.it - 08/10/2026	40
Hupac, dal 9 novembre torna il treno Busto Arsizio - Gallarate - Barcellona con 3 collegamenti settimanali	43

H2iseO, completati gli impianti a idrogeno di Edolo e Iseo
ferrovie.info - 08/10/2026 45

Frecciarossa Sibari - Torino via Milano, Associazione Ferrovie in Calabria: "Un traguardo per la Sibaritide"
ferrovie.info - 08/10/2026 48

Giordania, parte la nuova ferrovia mineraria 13 milioni di tonnellate verso il porto di Aqaba
shipmag.it - 08/10/2026 50

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA 52

Export avanti nei nuovi mercati, tra Brasile India ed Emirati Arabi
Il Sole 24 Ore - 09/10/2026 53

Nasce alle porte di Milano maxi polo distributivo hi-tech
Il Sole 24 Ore - 09/10/2026 54

Crisi di Hormuz, traffico merci giù per i porti di Genova e Ravenna
Il Sole 24 Ore - 09/10/2026 55

Garbe Industrial Re (assi-
Italia Oggi - 09/10/2026 58

MAI TAI ALLESTISCE LO STAND DI COMPAGNI DI VIAGGIO
TouchPoint Today - 09/10/2026 59

IMMOBILI LOGISTICA, 780 MLN NEL TRIMESTRE
MF (ITA) - 09/10/2026 60

Trasporti e logistica arrivano a un quinto del pil
MF (ITA) - 09/10/2026 61

MF SHIPPING & LOGISTICA
MF (ITA) - 09/10/2026 62

Armatori super-ricchi
MF (ITA) - 09/10/2026 63

«Dalle emergenze ai sistemi portuali usiamo i dati per conoscere i luoghi»
Il Mattino - 09/10/2026 66

Imprese, la logistica diventa leva strategica per la crescita
Ansa.it - 08/10/2026 68

Bus turistici Confcommercio, bene Salvini su guida a 70 anni nell'autotrasporto
Ansa.it - 08/10/2026 70

Ravenna, nasce il nuovo ITS per logistica e spedizioni internazionali
trasportale.it - 08/10/2026 71

Progettare prima di automatizzare: Modulblok a Logisticamente On Food 2026
Logisticamente.it - 08/10/2026 72

Logicor consegna un nuovo polo logistico a Sordio
logisticaefficiente.it - 08/10/2026 74

Il governo federale tedesco vieta la cessione della Zippel al gruppo cinese COSCO
Informare.it - 08/10/2026 75

Caro gasolio, l'autotrasporto chiede un incontro urgente al Governo Logisticamente.it - 08/10/2026	76
C.H. Robinson compra Rxo per 5,8 miliardi: nasce un gigante dell'autotrasporto Usa shipmag.it - 08/10/2026	78
Berlino vieta a Cosco di acquisire lo spedizioniere Zippel trasportoeuropa.it - 08/10/2026	80
Ciampini nel direttivo della Biennale del Mare messengermarittimo.it - 08/10/2026	82
El gobierno federal alemán prohíbe la venta de Zippel al grupo chino COSCO Informare.it - 08/10/2026	83
The German federal government prohibits the sale of Zippel to the Chinese group COSCO Informare.it - 08/10/2026	84
Movianto ed Etp (Yusen Logistics) aprono un hub nell'interporto di Bari supplychainitaly.it - 08/10/2026	85
Corridoio India-Europa, partono i primi progetti pilota: coinvolto anche Trieste shipmag.it - 08/10/2026	86
Addio a Vittorino De Bortoli, fondatore di D.B. Group: da Montebelluna ha costruito un colosso della logistica mondiale UominieTrasporti.it - 08/10/2026	88
Picking multi-temperatura nel beverage: l'esperienza Modulblok logisticaefficiente.it - 08/10/2026	90
Sanilog: nuova campagna di prevenzione per il settore della logistica Logisticamente.it - 08/10/2026	93
Solition Material Handling, le nuove batterie Exide vietrasportiweb.com - 08/10/2026	95
Industria (34%) e operatori di settore (32%) sono i maggiori clienti della logistica italiana supplychainitaly.it - 08/10/2026	96
Anversa e Rotterdam guidano l'alleanza dei sette porti per la logistica automatizzata shipmag.it - 08/10/2026	98
Americas Cup, Pelenghi (Greenthesi): "Bagnoli messa in sicurezza all'85%, pronti per maggio" adnkronos.com - 08/10/2026	100
FIATA, il centenario a Milano: logistica più forte contro le nuove fragilità del commercio globale messengermarittimo.it - 08/10/2026	102
Cherubini digitalizza la logistica di magazzino con il WMS silwa di Stesi trasportale.it - 09/10/2026	104
AdSP Mar Ionio: servono fondi certi per sbloccare gare e dare concretezza all'hub eolico portuale FerPress.it - 08/10/2026	107
Hub eolico di Taranto, Gugliotti: "Servono fondi certi per sbloccare le gare" Informazionimarittime.it - 08/10/2026	108
Dp World e Mol insieme a Jebel Ali nuovo hub per la logistica dei veicoli shipmag.it - 08/10/2026	109
Dai trasporti e dalla logistica dipende quasi un quinto dell'economia italiana ship2shore.it - 08/10/2026	111

CargoBeamer potenzia tre collegamenti tra Germania, Italia e Francia FerPress.it - 08/10/2026	115
Porto di Taranto, Gugliotti: servono fondi certi per sbloccare le gare. Taranto protagonista della rivoluzione del Vento Trasporti-Italia.com - 08/10/2026	116
Boom delle navi Lng: 73 nuove costruzioni ordinate nei primi nove mesi del 2026 shipmag.it - 08/10/2026	118
Riforma porti: ServPort, Sì alla riforma, ma nessuna scorciatoia sulle regole FerPress.it - 08/10/2026	119
ORSA: ferma contrarietà a innalzamento del limite d'età per autisti e autotrasportatori FerPress.it - 08/10/2026	120
E-commerce cross-border, perché l'Europa non è un mercato unico trasportale.it - 09/10/2026	121
Addio al fondatore di D.B. Group Vittorino De Bortoli aircargoitaly.com - 08/10/2026	125
Commercio mondiale più resiliente del previsto. L'IA spinge le merci, i servizi frenano Informare.it - 08/10/2026	126
Fratelli Ravera 1896 rinnova quasi tutta la flotta ship2shore.it - 08/10/2026	129
Alt di ServPort: "Sulla riforma portuale niente scorciatoie sul battellaggio" shippingitaly.it - 08/10/2026	131
Camionisti, in pensione a 70 anni perché ne mancano 25 mila. La proposta di Salvini che non piace alla Cgil: «È un lavoro usurante» corriere.it - 08/10/2026	133
Quanto guadagna un padroncino con un camion proprio: ricavi, costi e margine reale logisticaefficiente.it - 08/10/2026	135
Geopost Barometer: Al cambia le scelte logistiche delle PMI vietrasportiweb.com - 08/10/2026	139
Terminate le missioni militari, all'Iraq tocca gestire da solo difesa aerea e corridoi logistici ilsole24ore.com - 08/10/2026	141
Come l'intelligenza artificiale e la geopolitica stanno cambiando le scelte logistiche delle PMI italiane trasportale.it - 08/10/2026	144
UNATRAS: imprese dei trasporti chiedono incontro urgente a Giorgia Meloni FerPress.it - 08/10/2026	148
UNATRAS al governo: sbloccare subito le misure sul caro-gasolio Informare.it - 08/10/2026	149
Trasporti e logistica arrivano a un quinto del pil Milanofinanza.it - 09/10/2026	151
nonsolomare Milanofinanza.it - 09/10/2026	152

FERMERCİ - WEB



Green Logistics Expo 2026 a Padova: il think tank della logistica tra sostenibilità, AI e droni



Green Logistics Expo a Padova (14-16 ottobre 2026): oltre 300 espositori e 30 eventi gratuiti per definire strategie sostenibili e integrate su intermodalità, intralogistica e logistica urbana. Dal 14 al 16 ottobre 2026, i padiglioni di Fiera di Padova si trasformeranno nel centro nevralgico della logistica sostenibile con la quarta edizione di Green Logistics Expo. A differenza dei classici appuntamenti fieristici di settore orientati al singolo segmento della supply chain, l'evento padovano si caratterizza per un approccio globale e integrato, ideato sia per generare nuove opportunità di business sia per consentire a tutti gli attori della filiera di analizzare le complesse dinamiche del mercato mondiale.

L'obiettivo primario di Green Logistics Expo non è la corsa al primato per metri quadri occupati o volume di espositori, bensì la creazione di uno spazio autorevole di dialogo e collaborazione tra associazioni, istituzioni e imprese. L'evento si configura così come un vero e proprio "think tank" della logistica: un fitto programma di incontri, seminari e tavole rotonde che permette ai leader di mercato di guardare oltre la semplice vetrina di servizi e prodotti, definendo insieme le strategie per affrontare le prossime sfide industriali in un confronto diretto con i policy maker.

Una "community" d'eccellenza con i grandi player internazionali e le Associazioni

Negli anni Green Logistics Expo ha saputo costruire una vera e propria community grazie alla partecipazione attiva delle maggiori associazioni di categoria – dal trasporto stradale alle spedizioni, fino alla gestione delle infrastrutture e dei magazzini – che a Padova presentano analisi, dati e proposte strategiche. Fondamentale è anche la presenza istituzionale, che vede affiancati la Regione del Veneto e i Ministeri competenti per Infrastrutture, Trasporti e Ambiente.

L'edizione 2026 registra un interesse in costante crescita, confermato dalla presenza di oltre 300 espositori. Tra questi spiccano due importanti "new entry" di calibro internazionale provenienti da settori contigui e strategici: Mapei, fortemente attenta alle evoluzioni del real estate logistico, e Technital S.p.A., tra le principali società di ingegneria e progettazione di infrastrutture a livello globale.



Accanto a loro, sono presenti i più importanti player del trasporto e dei servizi logistici come FHP Intermodal, Hupac, FS Logistix, Rhenus, Ambrogio Trasporti, VTG Rail, DSV, PSA, LKW WALTER, Logtainer, Ermewa, Cami2, SmartLog unitamente ai principali porti, interporti e all'Agenzia delle Dogane. Fondamentale l'ossatura associativa del Salone, rappresentata da Assologistica, Assoporti, Assofer, Anita, Ailog, Cis.Co, Confetra, Fedespedit, **Fermerci**, Freight Leaders Council, SOS Log e UIR.

I pilastri dell'evento

Grazie a questa sinergia, il Salone copre a 360 gradi i settori chiave della logistica moderna:

Intermodalità con la ricerca di una reale integrazione tra strada, rotaia e mare per incrementare il trasporto a basso impatto e ottimizzare i nodi d'interscambio.

Intralogistica e Magazzini impegnati nella trasformazione della gestione delle merci guidata da robotica, automazione e Intelligenza Artificiale. Sono presenti interessanti applicazioni con carrelli elevatori AGV di Toyota e robot umanoidi

Logistica Urbana alla ricerca delle soluzioni per l'ultimo miglio, messo sotto pressione dalla crescita continua dell'e-commerce.

Novità di rilievo di questa quarta edizione è l'integrazione con Impact , la manifestazione dedicata ai servizi aziendali. Un connubio ideato per rafforzare il dialogo tra la logistica e la sua committenza diretta: una vasta platea di PMI e grandi gruppi industriali proiettati sui mercati esteri, per i quali la gestione efficiente della catena distributiva rappresenta ormai un fattore vitale di competitività.

Un programma scientifico di altissimo livello: 30 eventi gratuiti

Il valore culturale e strategico di Green Logistics Expo si riflette in un programma scientifico d'eccezione, che conta ben 30 appuntamenti tra convegni, seminari e tavole rotonde, tutti liberamente accessibili e a ingresso gratuito. Tra i temi portanti spicca l' Intelligenza Artificiale applicata al settore , protagonista di un workshop curato da Machine Learning Reply che presenterà casi reali già operativi sul campo anziché semplici scenari ipotetici. Particolare attenzione sarà rivolta anche a nodi cruciali come la transizione energetica per i trasporti , la gestione del rischio nella supply chain sotto il profilo della security e della safety, e il ruolo emergente dei droni come strumento versatile al servizio dell'industria. Inoltre, grazie al contributo di **Fermerci** si approfondiranno il tema dell'ultimo miglio ferroviario e la formazione del personale, mentre SOS LOGistica animerà un dibattito centrato sui dilemmi pratici delle imprese nel tradurre i principi di sostenibilità in azioni concrete.

La tre giorni fieristica prenderà il via la mattina di mercoledì 14 ottobre in Sala Plenaria con il convegno di apertura dal titolo "Il mondo che si frammenta: la nuova mappa dei trasporti e della logistica" , durante il quale la relazione del professor Greco analizzerà i nuovi equilibri economici e le riorganizzazioni del settore in una fase storica che archivia la globalizzazione tradizionalmente conosciuta, momento cui seguirà la cerimonia ufficiale di inaugurazione. I lavori proseguiranno nel pomeriggio con un focus su incentivi e investimenti alla presenza del Sottosegretario Mara Bizzotto e con l'incontro promosso da Assologistica dedicato al real estate logistico e alla tutela del territorio

PUBBLICAZIONE: lapiazzaweb.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €171.68

REACH: 11840

CATEGORIA DEL SITO WEB: News and Media

VISITE MENSILI: 359955.73

AUTORE: Madeleine Palpella

URL: www.lapiazzaweb.it



[> Versione Online](#)

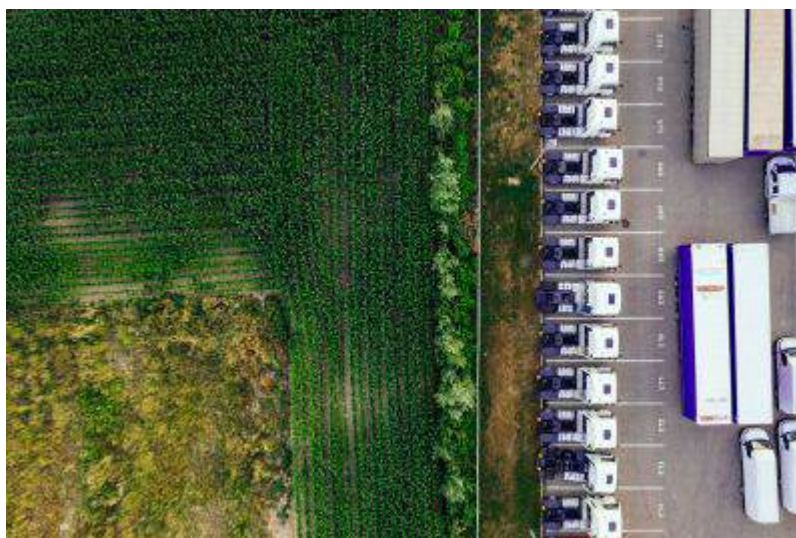
> 8 ottobre 2026 alle ore 6:57

veneto, accompagnato dal lancio di una campagna di comunicazione nazionale dedicata all'immobiliare logistico.

I dibattiti proseguiranno giovedì 15 ottobre approfondendo prima le potenzialità dei droni aerei nella catena distributiva e poi la presentazione del progetto "PSA Padova – Intermodal Terminal Padova", un'analisi dettagliata sulla nuova realtà terminalistica padovana e sulle opportunità di sviluppo dei traffici su rotaia. La manifestazione infine la mattina di venerdì 16 ottobre ospiterà il convegno dedicato al ruolo strategico della logistica per il sistema Paese, che vedrà la partecipazione del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi



Padova, Green Logistics Expo 2026: il futuro della logistica



? Domande chiave

Quali tecnologie specifiche rivoluzioneranno la gestione dei magazzini entro il 2026?

Come influenzeranno i nuovi investimenti ministeriali le infrastrutture del territorio veneto?

Quali strategie concrete permetteranno di rendere sostenibile l'ultimo miglio urbano?

Chi saranno i protagonisti della nuova mappa dei trasporti post-globalizzazione?

📌 In Breve

30 appuntamenti scientifici gratuiti dal 14 al 16 ottobre 2026 a Padova.

Partecipazione di oltre 300 espositori tra cui Mapei e Technital S.p.A.

Relazione del professor Greco mercoledì 14 ottobre sulla frammentazione dei trasporti.

Intervento del Sottosegretario Mara Bizzotto su incentivi e investimenti nel settore.

Padova diventa il centro nevralgico della logistica sostenibile con il Green Logistics Expo 2026

Dal 14 al 16 ottobre 2026, i padiglioni della Fiera di Padova ospiteranno la quarta edizione del Green Logistics Expo, un appuntamento dedicato alla logistica sostenibile che vede la partecipazione di oltre 300 espositori. L'evento si propone come un think tank per analizzare le dinamiche del mercato mondiale e definire strategie comuni tra istituzioni, associazioni e imprese. Il programma prevede 30 appuntamenti scientifici gratuiti che copriranno temi come l'intelligenza artificiale, l'intermodalità e la gestione dei trasporti nell'ultimo miglio.



L'iniziativa padovana si distingue per un approccio globale e integrato, superando la classica divisione per singoli segmenti della supply chain. L'obiettivo principale non risiede nella quantità di metri quadri occupati, ma nella creazione di uno spazio autorevole per il dialogo tra i leader di mercato e i policy maker. Questo contesto permetterà a tutti gli attori della filiera di osservare le complessità dei flussi commerciali e identificare nuove opportunità di business concrete. Attraverso un fitto calendario di seminari e tavole rotonde, i protagonisti del settore potranno guardare oltre la semplice esposizione di prodotti per focalizzarsi sulle sfide industriali del domani.

Una vera e propria community d'eccellenza si sta consolidando grazie al coinvolgimento attivo delle principali associazioni di categoria. Tra queste figurano realtà che si occupano del trasporto stradale, delle spedizioni, della gestione delle infrastrutture e dei magazzini. La rilevanza istituzionale del vertice è garantita dalla presenza della Regione del Veneto e dei Ministeri competenti per l'Ambiente, i Trasporti e le Infrastrutture. Tale sinergia assicura che le analisi e le proposte strategiche presentate durante il salone abbiano un riscontro diretto con le politiche di sviluppo del Paese.

I protagonisti e le nuove frontiere del real estate logistico

L'edizione del 2026 vede un interesse in costante crescita, confermato dall'ampia platea di partecipanti internazionali. Tra le novità di rilievo spiccano due ingressi di calibro globale che coprono settori strategici e contigui. Mapei si unisce all'evento con un forte interesse rivolto alle evoluzioni del real estate logistico, mentre Technital S.p.A. porta la sua esperienza come società leader nell'ingegneria e nella progettazione di infrastrutture internazionali. Queste partecipazioni sottolineano come la logistica non sia più solo movimento di merci, ma una disciplina che richiede competenze avanzate in edilizia e progettazione civile.

Accanto a questi nuovi arrivi, il salone ospita i principali player del trasporto e dei servizi logistici. Tra le realtà presenti figurano FHP Intermodal, Hupac, FS Logistix, Rhenus, Ambrogio Trasporti, VTG Rail, DSV, PSA, LKW WALTER, Logtainer, Ermewa, Cami2, SmartLog e i principali porti e interporti. Fondamentale resta l'ossatura associativa del programma, che vede la partecipazione di Assologistica, Assoporti, Assofer, Anita, Ailog, Cis.Co, Confetra, Fedespedi, **Fermerci**, Freight Leaders Council, SOS Log e UIR. Questa rete di organizzazioni garantisce che ogni aspetto della filiera sia coperto da dati e analisi tecniche aggiornate.

Tecnologie d'avanguardia e la sfida dell'ultimo miglio

Il salone copre a 360 gradi i pilastri della logistica moderna, con un particolare sull'intermodalità. La ricerca si concentra sulla reale integrazione tra le modalità stradale, ferroviaria e marittima per incrementare i trasporti a basso impatto ambientale. L'obiettivo è ottimizzare i nodi d'interscambio, rendendo i flussi più fluidi e meno gravosi per il territorio. In parallelo, l'intralogistica e la gestione dei magazzini affrontano una trasformazione guidata dalla robotica, dall'automazione e dall'intelligenza artificiale. Sono previste applicazioni interessanti con i carrelli elevatori AGV di Toyota e l'introduzione di robot umanoidi per la movimentazione delle merci.

Un tema cruciale della manifestazione riguarda la logistica urbana, messa sotto pressione dalla crescita costante dell'e-commerce. La ricerca si sposta sulle soluzioni per l'ultimo miglio, cercando modi per rendere le consegne cittadine più efficienti e meno invasive. In questo ambito, l'integrazione con Impact, la manifestazione dedicata ai servizi aziendali, rappresenta un'innovazione significativa. Questo connubio mira a rafforzare il dialogo con la committenza diretta, offrendo una



vasta platea di PMI e grandi gruppi industriali proiettati sui mercati esteri la possibilità di confrontarsi con chi gestisce la catena distributiva, fattore vitale per la loro competitività.

Programma scientifico e analisi dei nuovi equilibri economici

Il valore culturale di Green Logistics Expo si manifesta attraverso un programma di 30 eventi gratuiti, pensati per definire strategie concrete. Uno dei temi portanti è l'intelligenza artificiale applicata al settore, con un workshop curato da Machine Learning Reply che presenterà casi reali già operativi sul campo. Oltre alla tecnologia, l'attenzione si sposterà sulla transizione energetica dei trasporti, sulla gestione del rischio nella supply chain per quanto riguarda la security e la safety, e sul ruolo emergente dei droni come strumenti versatili per l'industria. Grazie al contributo di **Fermerci**, verranno approfonditi anche l'ultimo miglio ferroviario e la formazione del personale, mentre SOS LOGistica animerà un dibattito sui dilemmi pratici delle imprese nel tradurre la sostenibilità in azioni tangibili.

La maratona fieristica inizierà la mattina di mercoledì 14 ottobre con un convegno in Sala Plenaria. Il titolo del convegno di apertura, Il mondo che si frammenta: la nuova mappa dei trasporti e della logistica, vedrà la relazione del professor Greco. Egli analizzerà i nuovi equilibri economici e le riorganizzazioni del settore in una fase storica che segna la fine della globalizzazione tradizionale. Dopo la cerimonia ufficiale di inaugurazione, i lavori proseguiranno nel pomeriggio con un sugli incentivi e gli investimenti, alla presenza del Sottosegretario Mara Bizzotto. In questo contesto, Assologistica promuoverà un incontro dedicato al real estate logistico e alla tutela del territorio veneto, accompagnato dal lancio di una campagna di comunicazione nazionale sull'immobiliare logistico.

Droni e infrastrutture: le tappe della trasformazione

Giovedì 15 ottobre i dibattiti si sposteranno sulle potenzialità dei droni aerei all'interno della catena distributiva, esplorando come questi dispositivi possano rivoluzionare la velocità di consegna. Sempre in questa giornata, verrà presentata un'analisi dettagliata sulla nuova realtà terminalistica padovana attraverso il progetto PSA Padova – Intermodal Terminal Padova. Questo studio offrirà una visione approfondita sulle opportunità di sviluppo dei traffici su rotaia nella zona. La manifestazione si concluderà la mattina di venerdì 16 ottobre con un convegno dedicato al ruolo strategico della logistica per il sistema Paese. Questo appuntamento finale vedrà la partecipazione del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, che delinea le prospettive di lungo periodo per il coordinamento delle reti nazionali.

Analisi: il passaggio dalla vetrina alla strategia territoriale

L'evoluzione di Green Logistics Expo verso un modello di think tank segna un cambiamento fondamentale nel modo di intendere i grandi eventi di settore. Non si tratta più di una semplice esposizione di macchinari, ma di una piattaforma di intelligence collettiva. Per il territorio veneto e per le imprese locali, questo significa che le decisioni prese a Padova avranno un impatto diretto sulla pianificazione delle infrastrutture e sulla capacità di attrarre investimenti esteri. La logistica sta diventando il sistema nervoso dell'economia, e la capacità di integrare intelligenza artificiale, robotica e trasporti a basso impatto è la chiave per non restare esclusi dai mercati globali.



La rilevanza di questo evento risiede anche nella capacità di unire la visione macroeconomica dei ministeri con le necessità microeconomiche delle PMI. Quando si parla di tutela del territorio veneto e di real estate logistico, si tocca il cuore della gestione del suolo e delle risorse pubbliche. Il confronto tra i grandi player internazionali e le realtà locali permette di identificare standard di efficienza che possono essere replicati su piccola scala. La sfida aperta riguarda la capacità di tradurre i principi della sostenibilità in azioni concrete, evitando che rimangano semplici dichiarazioni d'intenti e diventino invece pilastri di un modello industriale resiliente.

Il percorso tracciato dai prossimi giorni di conferenze a Padova suggerisce una direzione chiara verso l'autonomia e l'integrazione totale. L'uso dei droni e dei robot umanoidi non è più una sperimentazione isolata, ma una componente necessaria per rispondere alla pressione dell'e-commerce e alla scarsità di manodopera in alcuni settori. La transizione verso l'intermodalità, supportata da progetti come quello del terminale padovano, indica la volontà di decongestionare le reti stradali a favore di soluzioni più sostenibili. Il successo di queste strategie dipenderà dalla capacità di coordinare gli attori coinvolti, dalle agenzie delle dogane ai fornitori di servizi tecnologici.

Il quadro che emerge dalla programmazione del 2026 è quello di una logistica che si fa carico della responsabilità sociale e ambientale. La presenza di figure istituzionali di alto livello accanto a leader tecnologici come Machine Learning Reply garantisce che le innovazioni tecniche siano allineate agli obiettivi di sviluppo nazionale. Resta da osservare come le proposte strategiche emergeranno dai dibattiti e quali saranno le prime azioni concrete avviate dopo la chiusura dei lavori. La capacità di trasformare i dati in infrastrutture e le analisi in investimenti sarà il vero parametro per misurare l'efficacia del think tank padovano.



Cronologia degli eventi

Convegno apertura

Relazione del professor Greco sulla nuova mappa dei trasporti

Inaugurazione ufficiale

Cerimonia di apertura e lavori pomeridiani con Mara Bizzotto

Real estate logistico

Incontro Assologistica sulla tutela del territorio veneto

Analisi droni

Presentazione potenzialità dei droni e progetto terminale padovano

Convegno finale

Relazione di Edoardo Rixi sul coordinamento delle reti nazionali

Domande frequenti

Quando si terrà il Green Logistics Expo 2026 a Padova?



L'evento si svolgerà dal 14 al 16 ottobre 2026 presso i padiglioni della Fiera di Padova, ospitando la quarta edizione dedicata alla logistica sostenibile.

Chi sono i principali protagonisti istituzionali presenti al Green Logistics Expo 2026?

L'evento vedrà la partecipazione della Regione del Veneto e dei Ministeri competenti per l'Ambiente, i Trasporti e le Infrastrutture, oltre al Vice Ministro Edoardo Rixi.

Cosa prevede il programma scientifico del Green Logistics Expo 2026?

Il programma include 30 appuntamenti scientifici gratuiti che coprono temi come l'intelligenza artificiale, l'intermodalità, la gestione dei trasporti nell'ultimo miglio e la transizione energetica.

💬 Il punto di vista di Amerigo

Il coinvolgimento di realtà come Mapei e Technital sposta il baricentro del settore dalla semplice movimentazione merci alla progettazione civile e all'edilizia avanzata. Questo passaggio indica che la logistica non è più solo un servizio di trasporto, ma una disciplina di ingegneria strutturale e gestione del suolo. La sfida concreta risiede nella capacità di trasformare queste competenze tecniche in infrastrutture che proteggano il territorio senza sacrificare la fluidità commerciale. Quale sarà il reale impatto di queste competenze sulla tutela del suolo veneto?

Fonte: lapiazzaweb.it

Questo articolo è stato redatto con il supporto di strumenti di intelligenza artificiale e verificato dal team AmeVe Blog.

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA



> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

L'intervento / 2

ISTITUZIONI PIÙ EFFICACI PER SUPERARE QUESTA FASE DI «CONVERGENZA FRAGILE»

di **Roberto Occhiuto**

Il rapporto «Le leve per la crescita», curato da Roberto Garofoli su impulso dell'Anci, ha il merito di tenere insieme due verità che di solito si raccontano separatamente.

La prima è che la convergenza del Mezzogiorno è cominciata: tra il 2021 e il 2024 il Pil del Sud è cresciuto dell'8,5%, contro il 5,8% del Centro-Nord, e tra il 2021 e il 2025 il tasso di occupazione è salito dal 42,7 al 50,2%, con quasi mezzo milione di posti di lavoro in più.

La seconda è che si tratta di una convergenza fragile, perché i divari nei redditi, nei servizi, nell'istruzione e nelle infrastrutture restano profondi.

C'è un dato, nel Rapporto, che a mio avviso dovrebbe orientare più di ogni altro le scelte dei prossimi anni. Valutando la Strategia per le aree interne, la Banca d'Italia osserva che il Mezzogiorno ha ricevuto il 59% delle risorse ottenendo effetti sensibilmente inferiori a quelli del Centro-Nord: la differenza non è la geografia ma la qualità delle amministrazioni.

È la conferma di una convinzione che mi sono fatto governando. Il Sud non ha bisogno di assistenzialismo, ha bisogno di istituzioni che funzionino. Il problema non è il Sud. È come lo si governa.

La Calabria, per anni simbolo dei ritardi meridionali, oggi può portare qualche elemento a questa discussione. Secondo la Banca d'Italia, nel 2025 il Pil regionale è cresciuto dell'1,1%, il dato più alto tra le regioni italiane, a fronte dello 0,5% nazionale. Gli occupati sono

aumentati del 3,8%, oltre ventimila in un anno, e la disoccupazione è scesa dal 13,1 al 9,8%. È cambiata anche la qualità del lavoro: tra il 2022 e il 2025 i contratti a tempo indeterminato sono cresciuti del 14,5% e quelli a termine sono diminuiti di oltre il 20%, mentre la quota di giovani che non studiano e non lavorano è scesa dal 32 al 24%.

Le esportazioni crescono per il quinto anno consecutivo e hanno superato per la prima volta il miliardo di euro. Il porto di Gioia Tauro ha chiuso il 2025 con il record storico di circa 4,5 milioni di Teu, il 14% in più, nonostante la crisi del Mar Rosso. Gli aeroporti hanno superato i quattro milioni di

passaggeri e nel primo semestre del 2026 la Calabria è stata la prima regione italiana per crescita degli arrivi turistici, più 10,5%, e degli arrivi dall'estero, più 23%.

Non intendo trasformare questi numeri in trionfalismo. Il nostro tasso di occupazione resta tra i più bassi d'Europa, e la distanza dal resto del Paese si colmerà solo in molti anni. Ma i dati dicono che la direzione è giusta, e che quando le istituzioni smettono di essere un ostacolo l'iniziativa privata risponde.

La prima leva, dunque, è la qualità delle istituzioni. Una Regione non deve sostituirsi agli imprenditori: deve costruire un ambiente in cui chi investe, assume e innova trovi tempi certi e regole chiare. Lo abbiamo fatto nel confronto costante con Unindustria Calabria e con il suo



> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

presidente Aldo Ferrara, con i corpi intermedi e con i sindacati.

La seconda leva è il capitale umano. Tra il 2002 e il 2022 circa 500mila laureati hanno lasciato il Mezzogiorno, e in Calabria il tasso di uscita supera il 50%: territori che formano i propri giovani e ne regalano il talento ad altri.

Per questo abbiamo introdotto il Reddito di merito: gli studenti calabresi che si iscrivono negli atenei della regione e mantengono una media dal 27 in su ricevono da 500 a mille euro al mese, con uno stanziamento di 15 milioni.

Alla base c'è un principio liberale: il punto da cui si parte non deve decidere il punto in cui si arriva. Ma una Regione da sola può fare poco. A livello nazionale servirebbe il coraggio di azzerare l'Irpef per i giovani sotto i 30-35 anni: non un bonus, ma una leva di competitività per un Paese che fatica a trattenere i propri talenti e ancora di più ad attrarne di nuovi.

La terza leva è la Zes Unica, che il Rapporto propone giustamente di trasformare in una vera politica industriale. Ha già attivato circa 11 miliardi di investimenti dimezzando i tempi autorizzativi, e tra i casi citati c'è Baker Hughes, che ha scelto di investire ancora nel suo stabilimento di Vibo Valentia: trattenere chi c'è già conta quanto attrarre chi non c'è.

Condivido le proposte del Rapporto, a partire da un credito d'imposta stabile su un orizzonte di cinque-sette anni. Nel 2025 la copertura è scesa al 70% delle richieste, e nessun investitore pianifica su una variabile.

Infine le infrastrutture. In Calabria il Pnrr ha pesato meno che altrove perché l'Alta Velocità non

arriva ancora e la rete ferroviaria è elettrificata poco più che per metà. La legge quadro con scadenze vincolanti che il Rapporto propone per l'alta velocità è la strada giusta, e la Salerno-Reggio Calabria ne sarebbe il primo banco di prova.

E se l'Europa vuole davvero un Mezzogiorno hub del Mediterraneo, non può scrivere regole, come quelle sulle emissioni del trasporto marittimo, che rischiano di spostare traffici dai porti europei a quelli della sponda nordafricana. A un anno dall'inizio del mio secondo mandato, la lezione che ne traggo è che bisogna leggere i segnali positivi senza nascondere le difficoltà e affrontare le difficoltà senza negare i risultati.

Il Sud può cambiare passo: i numeri del rapporto lo dimostrano, quelli della Calabria dicono che il cambiamento è già cominciato. Perché diventi crescita stabile servono meno promesse e più decisioni, anche quando sono impopolari. Serve, in una parola, coraggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sì al credito d'imposta stabile e alla legge quadro sulle ferrovie per consolidare i risultati del Piano



ROBERTO OCCHIUTO

Presidente della Regione Calabria



> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

L'editoriale

IL MAROCCO PARTNER NATURALE PER L'ITALIA

Romano Prodi

Le continue rivoluzioni politiche degli ultimi anni hanno visto il declino di antiche potenze e il sorgere di nuovi protagonisti, in una competizione mondiale che si modifica di giorno in giorno. Di solito un incipit di questo tipo fa pensare ad un'analisi dei rapporti fra Cina e Stati Uniti. Mi voglio invece brevemente soffermare sul fatto che anche paesi considerati minori sanno trarre occasioni per inserirsi vantaggiosamente

in questo mutamento di clima che, nel nostro caso, non è solo meteorologico, ma soprattutto politico ed economico. Voglio prendere come esempio il Marocco, con cui l'Italia ha intensi rapporti. Gli ultimi dati dell'Istat ci dicono che risiedono in Italia 413.000 cittadini marocchini e che la comunità di questo paese condivide, insieme agli albanesi, il secondo posto fra gli stranieri stabilmente radicati in Italia. A questo si aggiunge un crescente flusso turistico verso questo paese africano che, pur avendo meno di 40

milioni di abitanti, svolge un ruolo di snodo nei rapporti fra l'Africa e l'Europa e una crescente presenza nelle relazioni intra-africane.

Tutto questo tenendo come punto fermo le relazioni internazionali non solo con Cina, Unione Europea e Stati Uniti, ma con la quasi totalità dei paesi del pianeta, a differenza delle altre nazioni(...)

Continua a pag. 27



> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

L'editoriale

Il Marocco partner naturale per l'Italia

Romano Prodi

segue dalla prima pagina

(...) africane che solitamente vivono sotto l'ombrello di una potenza straniera. Questa strategia, in un periodo di alleanze sempre più volubili, diventa una molla fondamentale per l'attrazione di investimenti esteri che vedono in Rabat, anche per la continuità del governo garantita dal particolare ruolo della monarchia, un elemento di stabilità e sicurezza che non trovano in paesi più grandi e potenti.

Vorrei a questo proposito citare alcuni esempi che meglio descrivono il disegno del paese. Il primo è ovviamente il porto di Tangeri che, sostenuto dall'obiettivo nazionale di divenire un ponte con tutto il mondo, movimentava 12 milioni di container all'anno, raggiungendo da solo l'intero traffico di container di tutti i porti italiani. E a poche decine di chilometri da Tangeri, sulla costa mediterranea, è in fase avanzata di costruzione un secondo porto gigante, specializzato nei trasporti legati all'industria, al petrolio e all'energia. Il secondo esempio, oltre alla concentrazione di una straordinaria industria aerospaziale internazionale, è l'automobile: nello scorso anno la produzione marocchina di autoveicoli ha superato il mezzo milione di unità, cioè il doppio di quella italiana. Naturalmente le imprese che si localizzano in Marocco non guardano solo al mercato interno, ma contano sulle esportazioni. Questa è la ragione di un mega investimento cinese nel settore delle batterie, sia destinate all'auto che all'accumulazione dell'energia necessaria per fare fronte agli alti e bassi della produzione eolica e solare. Il costo dell'impianto, che si estende per seicento ettari e sarà inaugurato nel prossimo mese, sorpasserà i sei miliardi di Euro. La sua dimensione non ha confronto in nessun paese europeo. È infatti costruito per portare batterie in tutto il mondo, minimizzando le barriere create dalle tensioni politiche.

La tecnologia di base è ovviamente cinese, ma la materia prima sempre più africana, così come la mano d'opera. A regime saranno infatti impiegati, direttamente o indirettamente, quasi venticinquemila addetti marocchini, previamente preparati da corsi altamente specializzati.

Ho naturalmente elencato le punte di diamante di un paese che ha ancora enormi problemi da affrontare, con un reddito pro-capite di meno di cinquemila dollari all'anno in confronto agli oltre quarantamila dell'Italia, che mantiene ancora un'enorme diversità fra città e campagna, che ha un sistema di istruzione ancora non calibrato sulle scuole superiori e sull'università e che ha un apparato sanitario con medici insufficienti ed ospedali spesso non all'altezza dei tempi. Gli investimenti esteri e lo straordinario impegno pubblico nel campo delle infrastrutture sono alla base dell'elevato tasso di sviluppo degli ultimi anni. Il turista che arriverà per assistere ai prossimi campionati del mondo di calcio troverà un sistema autostradale perfetto e l'alta velocità ferroviaria tra tutte le maggiori città. La continuazione dello sviluppo è tuttavia condizionata dall'attuazione di una completa rivoluzione nelle piccole imprese che dominano tutti i settori, con un livello di produttività inferiore alle esigenze di un paese che vuole essere moderno. Ritornando per un attimo ai rapporti fra Italia e Marocco bisogna constatare che, nonostante la nostra vicinanza, le relazioni politiche ed economiche rimangono nettamente al di sotto delle loro potenzialità a causa delle tensioni fra Marocco e Algeria riguardo al Sahara Occidentale. Il fatto che, soprattutto dopo l'interruzione della fornitura del gas russo, l'Italia sia ovviamente obbligata a mantenere aperto l'acquisto di gas dall'Algeria, divenuta il massimo e indispensabile nostro fornitore, impedisce che la naturale vicinanza fra Marocco e Italia evolva in una collaborazione globale. Le relazioni amichevoli che il Marocco coltiva con tutto il mondo trovano infatti un'eccezione, da anni insanabile, nei confronti dell'Algeria e di tutti coloro che sono obbligati ad avere rapporti con l'Algeria. Non resta che augurarsi che questa controversia dannosa per entrambi i protagonisti possa essere affrontata e risolta con un compromesso. Un saggio compromesso non è solo la più elevata manifestazione del buon senso, ma è anche un passo vantaggioso per coloro che lo raggiungono.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Muro tedesco sull'Alta Velocità Frenata per l'ingresso di Italo

Dopo l'ok dell'Agenzia Federale delle reti che aveva imposto un tetto alla compagnia di bandiera ora il Tribunale di Colonia ha dichiarato illegittima la disposizione. E la società italiana trema

VITTORIA LEONI

Nuova frenata per il debutto di Italo nell'Alta Velocità in Germania nel 2028. Se a luglio l'Agenzia federale delle Reti aveva accolto il ricorso presentato da Italo, imponendo un tetto stringente compreso tra il 60 e il 75% alle corse della compagnia di bandiera tedesca sulle tratte ferroviarie più congestionate, con l'obiettivo esplicito di favorire una reale e benefica concorrenza sul mercato nazionale, ieri è arrivata una brutta notizia per Italo per cui Deutsche Bahn non sarà obbligata a riservare ai concorrenti almeno il 25% della capacità ferroviaria sulle tratte a lunga percorrenza più congestionate.

A stabilirlo è stato il tribunale amministrativo di Colonia, come riporta la *Frankfurter Allgemeine Zei-*

tung (Faz), che, con un provvedimento cautelare, ha dichiarato illegittima la precedente disposizione dell'Agenzia federale delle reti che voleva favorire la concorrenza nel trasporto ferroviario teutonico.

La decisione, non impugnabile, rappresenta una battuta d'arresto per l'apertura del mercato a nuovi operatori, tra cui appunto l'italiana Italo. La controversia era nata proprio da un ricorso di Italo all'autorità di regolamentazione tedesca contro le modalità di assegnazione della capacità ferroviaria, già fortemente limitata sulla rete nazionale.

Lo scorso 17 luglio la Bundesnetzagentur aveva imposto a DB InfraGo, società del gruppo Deutsche



Bahn che gestisce l'infrastruttura, di riservare ai concorrenti tra il 25 e il 40% della capacità sui corridoi particolarmente congestionati, tra cui quelli dei nodi ferroviari di Monaco di Baviera e Francoforte. Subito Deutsche Bahn aveva contestato il provvedimento, sostenendo che avrebbe aumentato i conflitti nell'assegnazione delle tracce orarie, creando difficoltà giuridiche e operative nella gestione della rete.

E così, nelle scorse ore, il tribunale amministrativo di Colonia ha accolto il ricorso, stabilendo che né la normativa europea né quella tedesca prevedono «un obbligo per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria di inserire una clausola a favore dei concorrenti nelle proprie condizioni di utilizzo». Secondo i giudici, inoltre, la misura non sarebbe idonea a raggiungere l'obiettivo perseguito. Un colpo non da poco per l'operatore privato italiano, controllato al 49,23%

dal colosso Msc.

E visto che la decisione non è impugnabile, bisognerà capire cosa deciderà da fare a questo punto la società Italo che ha già pronto un massiccio piano di investimenti del valore complessivo di 3,6 miliardi, destinato non solo a finanziare le strutture operative per lo sbarco sul mercato estero, ma anche all'acquisto iniziale di 26 nuovi convogli ad altissima prestazione tecnologica. La commessa è già stata affidata alla multinazionale tedesca Siemens.

I treni Siemens, modello Velaro Multi System, con velocità massima 320 km/h, saranno composti da ben 8 carrozze, 450 posti, 3 ambienti di viaggio (Club Executive, Prima Business e Smart), bistrot, connessione 5G e satellitare ultraveloce di Starlink targato Elon Musk. Ora davanti a questo nuovo scenario resta da capire se i vertici di Italo non torneranno indietro sui loro piani in Germania. ■

> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00



Uno dei tanti
treni Italo
fermo alla
Stazione di
Roma Termini





> 8 ottobre 2026 alle ore 0:00

FERROVIE DELLO STATO**L'ad Strisciuglio: «Spinta Pnrr importante, non ci fermiamo»**

■ Dal Pnrr è arrivata una spinta decisiva alla trasformazione del sistema ferroviario ma il percorso non si esaurisce con la chiusura del Piano. Lo ha detto l'ad del gruppo Fs, Gianpiero Strisciuglio che ha ricordato che gli interventi assegnati al gruppo nell'ambito Pnrr valgono 25 miliardi e riguardano infrastrutture, ma anche i nuovi treni destinati ai servizi Intercity e regionali.



Marocco: si apre la battaglia delle ferrovie in vista del 2030, l'Italia punta alla filiera industriale



Il paese prepara una delle trasformazioni più ambiziose del continente africano

AGI - Il Marocco prepara una delle trasformazioni ferroviarie più ambiziose del continente africano e, a quattro anni dai Mondiali del 2030, la competizione industriale è già iniziata. Con un programma da circa 87 miliardi di dirham, quasi 8 miliardi di euro, Rabat vuole prolungare l'alta velocità fino a Marrakech, creare nuove reti express nelle principali aree metropolitane, modernizzare le infrastrutture esistenti e acquistare 168 treni.

L'Italia prova ora a posizionarsi su questo mercato non soltanto come fornitore, ma come partner industriale di un Paese che punta a trattenere sul proprio territorio una quota crescente del valore generato dagli investimenti. È questo il senso della missione italiana che si conclude a Casablanca dopo diversi giorni di incontri tra imprese, autorità e operatori marocchini.

La missione italiana a Casablanca

La delegazione copre quasi l'intera filiera ferroviaria: segnalamento, telecomunicazioni, elettrificazione, ingegneria, materiale rotabile, componentistica, costruzioni e cablaggi. Sono stati programmati circa 350 incontri d'affari, ai quali si sono aggiunte visite tecniche alle principali infrastrutture di Casablanca e Rabat. Il calendario marocchino è accelerato dal 2030, ma la strategia va ben oltre il calcio.

L'Office national des chemins de fer punta a portare la rete ad alta velocità oltre i 1.300 chilometri e quella convenzionale a circa 3.800, aumentando da 23 a 43 il numero delle città servite.

La linea Kénitra-Marrakech sarà lunga circa 430 chilometri

La futura linea Kénitra-Marrakech, lunga circa 430 chilometri, collegherà cinque regioni che rappresentano quasi il 59 per cento della popolazione. La vera svolta riguarda però la politica industriale. Rabat vuole costruire una filiera ferroviaria nazionale, capace nel tempo di produrre



materiale rotabile per il mercato interno e, in prospettiva, anche per l'export. Per le imprese straniere questo significa che le future commesse non si giocheranno soltanto su prezzo e tecnologia: produzione locale, manutenzione, subfornitura, formazione e trasferimento di competenze diventano elementi decisivi. È proprio su questo terreno che l'Italia cerca di valorizzare il proprio sistema industriale.

L'obiettivo dichiarato non è moltiplicare vendite occasionali, ma entrare nelle catene produttive locali. Le competenze italiane coprono un ventaglio ampio: dall'ingegneria al segnalamento, dall'elettrificazione alla componentistica, fino ai sistemi di sicurezza e alla costruzione.

La concorrenza sarà però intensa. Gruppi europei, asiatici e nordamericani sono già presenti o cercano spazio, soprattutto sul contratto per i 168 treni, uno dei capitoli più rilevanti del programma.

Jsw Steel Italy Piombino si è aggiudicata una commessa da circa 14 milioni di euro

L'Italia ha comunque già ottenuto un primo risultato concreto. Ad agosto, Jsw Steel Italy Piombino si è aggiudicata una commessa da circa 14 milioni di euro per la fornitura di rotaie destinate, tra l'altro, al collegamento con Nador West Med, alla futura connessione ferroviaria dell'aeroporto di Tangeri e ad alcuni lavori ad Aïn Dalia.

Proprio Nador sintetizza la nuova logica marocchina: il ferro non serve più soltanto a spostare passeggeri, ma a collegare porti, logistica e industria. Per le aziende italiane, la partita del 2030 si giocherà quindi meno sulla singola commessa e più sulla capacità di entrare stabilmente nell'ecosistema ferroviario che il Marocco sta costruendo



Al via i lavori propedeutici alla nuova fermata Fs di Genova Erzelli



Il Gruppo Fs attraverso Rfi sabato sera e domenica nei fine settimana del 10-11 e 24-25 ottobre a Genova eseguirà interventi infrastrutturali propedeutici alla realizzazione della fermata ferroviaria di Erzelli.

Lo comunica il Gruppo Fs in una nota spiegando che l'obiettivo è innalzare a 55 centimetri il piano binari del primo marciapiede della stazione di Genova Pegli secondo lo standard europeo previsto per i servizi ferroviari metropolitani e per consentire ai viaggiatori un più agevole accesso ai treni.

I lavori causeranno modifiche alla circolazione ferroviaria tra Genova Sestri Ponente e Genova Sampierdarena dalle 20 del sabato alle 4:30 del lunedì nei fine settimana del 10-11 e 24-25 ottobre.

Coinvolti nelle modifiche alcuni collegamenti tra il Ponente ligure e il nodo di Genova con deviazioni di itinerari sui due nuovi binari tra Voltri e Sampierdarena, previste limitazioni o cancellazioni.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Transport and logistics news – 8 October 2026

CargoBeamer increases service frequencies – Dangerous goods in air cargo – Alliance against driver fatigue – Road haulage costs set to rise



CargoBeamer increases frequencies between Germany, Italy and France

CargoBeamer has strengthened three intermodal rail services linking Germany, Italy and France, increasing frequencies for the transport of craneable and non-craneable semi-trailers. The Kaldenkirchen–Domodossola route now operates 22 return services a week, making it one of Europe's highest-frequency intermodal connections. In France, the Calais–Perpignan service has increased to eight return services a week, doubling its frequency in less than six months following two expansions in 2026. The operator plans a further increase to two daily departures to meet the needs of time-sensitive freight transport. The service between Kornwestheim, near Stuttgart, and the Milan area has also increased from four to five weekly return services, with departures every working day. Launched in April 2026 to replace the rolling motorway service, the connection also offers dedicated capacity for non-craneable semi-trailers. Further expansion is planned for 2027, when the upgraded terminals at Kaldenkirchen and Domodossola become operational, enabling CargoBeamer to increase frequencies further between Germany and Italy.

IATA calls for tighter checks on dangerous goods

The International Air Transport Association (IATA) is calling for tighter checks throughout the air cargo supply chain to tackle the risks posed by undeclared or misdeclared dangerous goods. In the first half of 2025, around 80% of dangerous goods incidents reported to the association involved undeclared or concealed products, including lithium batteries, electronic cigarettes and aerosols. According to IATA, airport security screening, primarily designed to detect explosives and terrorist threats, is not sufficient to identify all hazardous substances. Action is therefore needed before shipments reach airports, involving manufacturers, e-commerce platforms, freight forwarders and postal operators. The association is calling for stronger regulatory oversight, accurate product identification, improved training and acceptance checks, and more effective use of shipment data to identify high-risk cargo. Airlines and ground handling operators should step up checks before



loading, while airports are being urged to improve coordination and information sharing among operators.

Alliance against driver fatigue

More than 60% of lorry drivers and 66% of bus drivers say they regularly drive while fatigued. Figures released by the European Transport Workers' Federation (ETF) highlight a road safety problem largely linked to long working hours, irregular shifts and insufficient rest periods. To raise awareness among operators and authorities, ETF and Roadpol, the European Roads Policing Network, organised a day of activities focused on preventing driver fatigue. One event took place at a parking area near Raeren, on the Belgium–Germany border, bringing together professional drivers, trade unions and law enforcement representatives. Discussions highlighted the need for stronger enforcement of driving and rest time rules and more effective application of European regulations. According to ETF, fatigue is not simply an individual issue but also stems from working arrangements and the economic pressures affecting the road haulage industry.

Dutch road haulage costs set to rise

Road haulage costs in the Netherlands are expected to increase by between 2.9% and 4.6% for domestic services and between 2.9% and 3.3% for international services in 2027, excluding fuel and tolls. The forecasts come from an annual survey conducted by research institute Panteia on behalf of trade associations evofenedex and TLN. The increase follows a year in which domestic transport costs rose by between 3.6% and 5.4% in 2026, reaching 6.2–11.5% when fuel costs are included. Labour remains one of the main sources of cost pressure, with an increase of 4.9% forecast for 2027, following a 6.1% rise in 2026. Insurance premiums are also expected to increase by 7%, alongside higher vehicle depreciation, financing and maintenance costs. A further burden will come from the heavy goods vehicle toll introduced on 1 July 2026, which will apply throughout 2027 without the temporary discount granted in the second half of 2026 and with indexed rates. The impact will vary depending on vehicle characteristics, distances travelled and routes. As for energy costs, following a 33.5% increase in the average diesel price in 2026, Panteia forecasts a 9.4% decline in 2027, while stressing the uncertainty surrounding oil prices. Hauliers will also have to contend with staff shortages, sickness absence and higher operating costs caused by roadworks. Evofenedex recommends agreeing specific fuel and toll clauses with customers, keeping these components separate from standard transport rates. The transition to electric vehicles could offer opportunities to reduce costs through toll concessions and incentives, although the financial benefits will depend on operating conditions and charging infrastructure.

© 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?

PUBBLICAZIONE: trasportoeuropa.it
PAESE: ITA **VISITE MENSILI:** 90113.65
TIPOLOGIA: Web **AUTORE:** Michele Latorre
REACH: 2964 **URL:** www.trasportoeuropa.it
CATEGORIA DEL SITO WEB: Vehicles/Vehicles



[> Versione Online](#)

> 8 ottobre 2026 alle ore 16:10

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



Ravenna-Rimini, lavori su due ponti ferroviari a ottobre



Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) eseguirà a ottobre lavori di manutenzione su due ponti ferroviari lungo la linea Ravenna-Rimini

Gli interventi comporteranno due sospensioni temporanee della circolazione ferroviaria.

Due interventi nel mese di ottobre

I lavori si svolgeranno dalle 23:00 del 9 ottobre alle 5:30 del 12 ottobre e dalle 23:00 del 16 ottobre alle 5:30 del 19 ottobre

Il primo intervento prevede la sostituzione delle traverse, mentre il secondo riguarderà l'impermeabilizzazione del ponte e il rinnovo del binario.

LEGGI ANCHE: Treni in Emilia Romagna, oltre 7,3 milioni di passeggeri in estate: boom dei collegamenti verso la Riviera

Velocità gradualmente incrementata dopo i lavori

Dal 19 al 26 ottobre, come previsto dalle normative tecniche successive agli interventi di rinnovo dell'infrastruttura, i treni percorreranno le tratte interessate a una velocità inizialmente ridotta, che sarà progressivamente innalzata fino a raggiungere la velocità massima prevista sulla linea.



Anello ferroviario di Palermo, via libera alla convenzione per la tratta Giachery-Politeama



La Regione approva lo schema di accordo con Comune e Rfi per la gestione della prima fase funzionale PALERMO – Un altro passaggio verso l'entrata in esercizio dell' anello ferroviario di Palermo . La giunta regionale siciliana ha approvato lo schema di convenzione tra Regione, Comune di Palermo e Rfi per l'affidamento della gestione della prima fase funzionale dell'opera, quella relativa alla nuova tratta Giachery-Politeama .m Il collegamento è destinato a rafforzare la rete del trasporto pubblico del capoluogo, mettendo in relazione il porto e il centro cittadino con la stazione Notarbartolo , uno dei principali nodi di interscambio della mobilità palermitana.

Un nuovo collegamento tra porto, centro e aeroporto

La stazione Notarbartolo consentirà infatti di collegare la nuova tratta con il passante ferroviario , attraverso il quale è possibile raggiungere la stazione centrale e l'aeroporto Falcone e Borsellino, oltre che con il sistema tramviario.

L'obiettivo è creare una rete maggiormente integrata, capace di ridurre i tempi di spostamento tra le diverse aree della città e di migliorare i collegamenti anche per chi arriva a Palermo via mare.

«Si avvicina sempre di più il momento in cui il centro di Palermo e il porto saranno raggiungibili con il treno», sottolinea l'assessore regionale alle Infrastrutture Alessandro Aricò. Secondo l'assessore, l'integrazione con le altre modalità di trasporto pubblico consentirà di migliorare i collegamenti non soltanto con l'area centrale, ma anche con le periferie.

A Rfi la gestione dell'infrastruttura



Il prossimo adempimento sarà la firma della concessione tra i tre soggetti coinvolti. L'accordo stabilisce che la Regione affidi a Rfi la gestione della tratta , mentre il Comune di Palermo metterà a disposizione gratuitamente beni, aree e asset necessari all'esercizio ferroviario.

A Rfi spetteranno gli adempimenti connessi all'attivazione della linea, insieme alla manutenzione ordinaria e straordinaria , alla gestione della circolazione e al rispetto degli standard di sicurezza previsti dalla normativa e dalle prescrizioni dell'Ansfisa.

La concessione avrà una durata di due anni e sarà efficace dopo il completamento delle autorizzazioni necessarie all'attivazione della tratta. L'accordo terminerà automaticamente quando la linea sarà acquisita alla Rete ferroviaria nazionale

Nessun nuovo onere diretto per la Regione

Sul fronte finanziario, la convenzione non prevede nuovi o maggiori oneri diretti a carico della Regione Siciliana. Sarà Rfi a individuare le fonti di finanziamento necessarie, con il supporto istituzionale degli enti concedenti.

L'entrata in funzione della tratta Giachery-Politeama rappresenta quindi un passaggio importante per il completamento del sistema ferroviario urbano di Palermo e per una maggiore integrazione tra porto, centro città, rete ferroviaria, aeroporto e trasporto pubblico locale

Un'infrastruttura che punta così a incidere non soltanto sulla mobilità quotidiana dei residenti, ma anche sull'accessibilità turistica di Palermo, in particolare per i passeggeri che raggiungono il capoluogo attraverso il traffico crocieristico.

LEGGI ANCHE:

FS, Palermo-Catania-Messina: avanti i lavori

Iscriviti



> 8 ottobre 2026 alle ore 11:36

A14 BOLOGNA-TARANTO: CONFERMATA LA CHIUSURA STANOTTE DEL TRATTO ALLACCIAMENTO A1-ALLACCIAMENTO RACCORDO CASALECCHIO VERSO ANCONA. AGGIORNATO ORARIO CHIUSURA AREA DI SERVIZIO LA PIOPPA OVEST

A14 BOLOGNA-TARANTO: CONFERMATA LA CHIUSURA STANOTTE DEL TRATTO ALLACCIAMENTO A1-ALLACCIAMENTO RACCORDO CASALECCHIO VERSO ANCONA. AGGIORNATO ORARIO



Roma, 8 ottobre 2026 – Sulla A14 Bologna-Taranto, per consentire attività relative al potenziamento e ammodernamento del ponte che sovrappassa la linea ferroviaria, dalle 21:00 di giovedì 8 alle 5:00 di venerdì 9 ottobre, sarà chiuso il tratto compreso tra l'allacciamento con la A1 Milano-Napoli e l'allacciamento con il Raccordo di Casalecchio, verso Ancona/Padova.

In alternativa, chi proviene da Milano ed è diretto verso Ancona/A13 Bologna-Padova verso Padova, potrà proseguire sulla A1 Milano-Napoli verso Firenze, immettersi sul Raccordo di Casalecchio e poi sulla A14 verso Ancona o sulla A13 Bologna-Padova in direzione di Padova.

Chi è diretto verso Bologna, potrà uscire a Bologna Casalecchio.

Contestualmente sarà chiusa l'area di servizio "La Pioppa ovest", situata nel suddetto tratto. Si precisa che, i veicoli all'interno dell'area di servizio "La Pioppa ovest", potranno uscire dalla stessa, ma la stazione di Bologna Borgo Panigale sarà chiusa in uscita per chi proviene da Milano; si ricorda



che l'entrata di Bologna Borgo Panigale verso Ancona è chiusa, in modalità continuativa, per lavori di ammodernamento del cavalcavia di stazione.

In alternativa, utilizzare la stazione di Valsamoggia sulla A1 Milano-Napoli o di Bologna Casalecchio, sul Raccordo Casalecchio.

I cantieri attualmente presenti lungo la rete rientrano in un più ampio programma di ammodernamento e manutenzione delle infrastrutture, per migliorare costantemente i livelli di sicurezza, efficienza e qualità del servizio offerto agli utenti.



Ferrovia Aosta-Ivrea, riapertura rinviata al 2027: gennaio fino a Pont-Saint-Martin



La riapertura della ferrovia Aosta-Ivrea slitta al 2027 e sarà effettuata in due fasi.

La tratta è interrotta dal gennaio 2024 per consentire i lavori di elettrificazione e, rispetto al cronoprogramma iniziale, non sarà possibile ripristinare l'intero collegamento entro la fine di dicembre 2026.

Il nuovo programma trasmesso da RFI prevede la riapertura della tratta Ivrea-Pont-Saint-Martin a partire da gennaio 2027, mentre per il completamento dell'intera linea fino ad Aosta sarà necessario attendere la primavera dello stesso anno.

La prima riapertura a gennaio 2027

A illustrare il nuovo cronoprogramma è stato l'assessore regionale ai Trasporti della Valle d'Aosta Luigi Bertschy, intervenuto in Consiglio Valle in risposta a un'interrogazione del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra sui ritardi nei lavori.

Secondo quanto riferito dall'assessore, la tratta Ivrea-Pont-Saint-Martin dovrebbe essere riattivata a gennaio 2027. In particolare, il nuovo programma prevede l'avvio del servizio ferroviario dall' 11 gennaio 2027

Da quella data e fino al completo ripristino dell'intera linea, il servizio sostitutivo con autobus non sarà quindi eliminato, ma verrà riprogrammato per coprire la tratta ancora interessata dai lavori, tra Pont-Saint-Martin e Aosta.

LEGGI ANCHE: Valle d'Aosta, presentati a Torino i sei nuovi treni elettrici Stadler

Per Aosta bisognerà attendere la primavera



La seconda fase riguarderà invece il tratto rimanente fino ad Aosta. Il programma aggiornato indica la primavera 2027 come periodo previsto per il completo ripristino della linea ferroviaria.

Il precedente cronoprogramma prevedeva invece la conclusione dei lavori entro l'8 giugno 2026, con l'obiettivo di ottenere entro dicembre 2026 l'autorizzazione alla messa in servizio da parte di ANSFISA e consentire la riapertura dell'intera tratta entro la fine dell'anno.

Le nuove tempistiche rappresentano quindi un ulteriore slittamento rispetto alla pianificazione iniziale.

Non vuoi perderti le prossime notizie?

Ricevi direttamente le nuove notizie di Ferrovie.Info.

Telegram

WhatsApp

Amianto e modifiche ai progetti tra le cause dei ritardi

Secondo quanto riferito in Consiglio Valle, il rispetto delle scadenze previste per la seconda fase dell'elettificazione è stato ostacolato da una serie di circostanze definite imprevedibili ed esterne alla volontà di RFI.

Tra gli elementi indicati figurano il ritrovamento di amianto durante i lavori per i sottoservizi in piazza Perrone a Ivrea e nel cantiere di Saint-Christophe. A questi si sono aggiunti la modifica progettuale relativa al cavalcaferrovia di Saint-Marcel, le prescrizioni riguardanti la passerella pedonale della stazione di Hône-Bard e alcuni ritardi nelle autorizzazioni per le condotte a Hône e per lo scarico delle acque a Châtillon.

Il servizio ferroviario resta sospeso dal 2024

La linea Aosta-Ivrea è interessata dall'interruzione del servizio ferroviario dal gennaio 2024, necessaria per consentire la realizzazione degli interventi di elettificazione e le opere connesse all'ammodernamento dell'infrastruttura.

Il prolungamento dei lavori comporterà quindi il mantenimento ancora per diversi mesi del servizio sostitutivo su gomma, anche dopo la riapertura del primo tratto.

Con la riattivazione Ivrea-Pont-Saint-Martin, infatti, gli autobus continueranno a garantire i collegamenti tra Pont-Saint-Martin e Aosta fino alla conclusione degli interventi e alla successiva autorizzazione alla riapertura dell'intera linea.

La Regione chiede il rispetto delle nuove scadenze

«Non siamo soddisfatti dei ritardi e continuiamo a lavorare affinché le nuove tempistiche, gennaio 2027 per Pont-Saint-Martin e primavera 2027 per Aosta, come previsto dal programma aggiornato trasmesso da RFI, siano rispettate», ha dichiarato Bertschy in Consiglio Valle.



La Regione punta quindi ora sul rispetto del nuovo cronoprogramma, dopo i diversi rinvii che hanno caratterizzato il progetto.

AVS chiede una data certa per la riapertura

Sul tema è intervenuta anche Chiara Minelli, capogruppo di Alleanza Verdi e Sinistra, secondo cui i cittadini valdostani hanno diritto a una data certa per la riapertura della ferrovia e a un impegno concreto per rispettarla.

La Regione, ha sostenuto Minelli, deve continuare a chiedere il rispetto delle scadenze a RFI, considerando il diritto alla mobilità dei cittadini anche se l'infrastruttura ferroviaria non è di proprietà regionale. Il prossimo appuntamento sarà quindi con la prima riapertura prevista per l' 11 gennaio 2027 , quando il servizio ferroviario dovrebbe tornare tra Ivrea e Pont-Saint-Martin.

Per raggiungere nuovamente Aosta in treno sarà invece necessario attendere la primavera del 2027.

Convegno Filt Infrastrutture 2030: Strisciuglio, oltre il PNRR, continuità a investimenti e trasformare opere in servizi

(FERPRESS) – Roma, 8 OTT – Dal PNRR è arrivata una spinta decisiva alla trasformazione del sistema ferroviario italiano, ma il percorso non si esaurisce con la chiusura del Piano. È il messaggio lanciato dall'amministratore delegato del Gruppo FS, Gianpiero Strisciuglio, intervenuto al convegno «Infrastrutture 2030: oltre il PNRR, l'Italia del futuro», promosso dalla Filt Cgil.

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 >>



CargoBeamer potenzia tre collegamenti tra Germania, Italia e Francia

Nuove frequenze rafforzano l'affidabilità e le capacità per semirimorchi non gruabili su tre corridoi europei



Nuove frequenze rafforzano l'affidabilità e le capacità per semirimorchi non gruabili su tre corridoi europei

Chiasso – CargoBeamer ha potenziato tre collegamenti ferroviari per il trasporto di semirimorchi tra Germania, Italia e Francia, aumentando le frequenze per rispondere alla crescente domanda di servizi intermodali affidabili e, in particolare, per unità non gruabili.

La tratta Kaldenkirchen-Domodossola raggiunge ora 22 corse settimanali di andata e ritorno, diventando uno dei collegamenti intermodali più frequenti d'Europa. Sul collegamento francese Calais-Perpignan le frequenze salgono invece a 8 corse settimanali, mentre la relazione Kornwestheim, nell'area di Stoccarda-Milano passa da quattro a cinque corse settimanali di andata e ritorno, garantendo partenze quotidiane nei giorni lavorativi.

Gli incrementi sono già operativi e portano al raddoppio dell'offerta di CargoBeamer in Francia in meno di sei mesi. L'azienda punta inoltre a portare il servizio Calais-Perpignan a un programma di partenze due volte al giorno.

Per la relazione Stoccarda-Milano, l'aumento della capacità risponde alla domanda dell'area logistica tedesca ed è destinato soprattutto al trasporto di semirimorchi non gruabili. CargoBeamer prevede infine ulteriori aumenti sulla Kaldenkirchen-Domodossola con l'entrata in funzione, nel 2027, dei terminal potenziati di Kaldenkirchen e Domodossola.



Notizie sul trasporto e la logistica – 8 ottobre 2026



Giovedì, 8 Ottobre 2026 18:07

CargoBeamer aumenta le frequenze tra Germania, Italia e Francia

CargoBeamer ha potenziato tre collegamenti ferroviari intermodali tra Germania, Italia e Francia, aumentando le frequenze per il trasporto di semirimorchi gruabili e non gruabili. La relazione tra Kaldenkirchen e Domodossola raggiunge 22 coppie di treni settimanali, consolidandosi tra i servizi intermodali europei a maggiore frequenza. In Francia, il collegamento tra Calais e Perpignan passa a otto coppie settimanali, con un'offerta raddoppiata in meno di sei mesi grazie a due potenziamenti realizzati nel 2026. L'operatore prevede un ulteriore incremento fino a due partenze giornaliere, per rispondere alle esigenze dei trasporti sensibili ai tempi di consegna. Sale inoltre da quattro a cinque coppie settimanali il servizio tra Kornwestheim, nei pressi di Stoccarda, e l'area di Milano, con partenze quotidiane nei giorni lavorativi. Attivato nell'aprile 2026 in sostituzione dell'autostrada viaggiante, il collegamento offre capacità dedicate anche ai semirimorchi non gruabili. Un ulteriore sviluppo è previsto nel 2027, quando entreranno in funzione i terminal potenziati di Kaldenkirchen e Domodossola, consentendo a CargoBeamer di aumentare ancora le frequenze sulla relazione tra Germania e Italia.

Iata chiede controlli sulle merci pericolose

L'associazione internazionale del trasporto aereo Iata chiede un rafforzamento dei controlli lungo l'intera filiera del trasporto merci per contrastare i rischi legati alle merci pericolose non dichiarate o dichiarate in modo errato. Nel primo semestre 2025, circa l'80% degli incidenti relativi a merci pericolose segnalati all'associazione ha riguardato prodotti non dichiarati o nascosti, tra cui batterie al litio, sigarette elettroniche e aerosol. Secondo Iata, i controlli di sicurezza aeroportuali, progettati principalmente per individuare esplosivi e minacce terroristiche, non sono sufficienti a intercettare tutte le sostanze pericolose. Occorre quindi intervenire prima che le spedizioni raggiungano gli aeroporti, coinvolgendo produttori, piattaforme di commercio elettronico, spedizionieri e operatori postali. L'associazione sollecita una maggiore vigilanza delle autorità, una corretta identificazione dei prodotti, il rafforzamento della formazione e delle verifiche di accettazione, oltre a un utilizzo più



efficace dei dati sulle spedizioni per individuare i carichi a rischio. Compagnie aeree e operatori di assistenza a terra dovrebbero intensificare i controlli prima dell'imbarco, mentre agli aeroporti viene richiesto di migliorare il coordinamento e lo scambio di informazioni tra gli operatori.

Alleanza contro la stanchezza alla guida

Oltre il 60% degli autisti di camion e il 66% dei conducenti di autobus dichiarano di guidare regolarmente in condizioni di stanchezza. I dati, diffusi dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (Etf), evidenziano un problema per la sicurezza stradale legato soprattutto agli orari di lavoro prolungati, ai turni irregolari e ai periodi di riposo insufficienti. Per sensibilizzare operatori e autorità, Etf e Roadpol, la rete europea delle polizie stradali, hanno organizzato una giornata di iniziative dedicate alla prevenzione dell'affaticamento alla guida. Uno degli incontri si è svolto in un'area di parcheggio al confine tra Belgio e Germania, vicino a Raeren, con la partecipazione di autisti professionali, sindacati e rappresentanti delle forze dell'ordine. Durante il confronto è emersa la necessità di rafforzare i controlli sul rispetto dei tempi di guida e riposo, migliorando l'applicazione delle norme europee. Secondo Etf, l'affaticamento non rappresenta soltanto un problema individuale, ma deriva anche dalle condizioni organizzative e dalle pressioni economiche che caratterizzano il settore dell'autotrasporto.

Autotrasporto olandese costi in aumento

Nel 2027 i costi dell'autotrasporto nei Paesi Bassi aumenteranno tra il 2,9% e il 4,6% per i servizi nazionali e tra il 2,9% e il 3,3% per quelli internazionali, escludendo carburante e pedaggi. Le previsioni emergono dall'indagine annuale condotta dall'istituto Panteia per conto delle associazioni Evofenedex e Tln. L'incremento segue un 2026 caratterizzato da rincari compresi tra il 3,6% e il 5,4% per il trasporto nazionale, saliti al 6,2-11,5% considerando anche il carburante. Il costo del lavoro resta uno dei principali fattori di pressione, con un aumento previsto del 4,9% nel 2027, dopo il 6,1% registrato nel 2026. Cresceranno anche i premi assicurativi, stimati in rialzo del 7%, e le spese per ammortamento, finanziamento e manutenzione dei veicoli. Un ulteriore aggravio deriverà dal pedaggio per i mezzi pesanti, introdotto il 1° luglio 2026, che nel 2027 sarà applicato per l'intero anno, senza lo sconto temporaneo previsto nel secondo semestre 2026 e con tariffe indicizzate. L'impatto varierà secondo le caratteristiche dei veicoli, i chilometri percorsi e gli itinerari. Sul versante energetico, dopo un aumento del prezzo medio del gasolio del 33,5% nel 2026, Panteia ipotizza una riduzione del 9,4% nel 2027, pur sottolineando l'incertezza delle quotazioni petrolifere. Le imprese dovranno inoltre affrontare la carenza di personale, le assenze per malattia e i maggiori costi operativi legati ai cantieri stradali. Evofenedex suggerisce di concordare con i committenti clausole specifiche per carburante e pedaggi, distinguendo queste componenti dalle tariffe ordinarie. La transizione verso i veicoli elettrici potrebbe offrire opportunità di contenimento dei costi grazie alle agevolazioni sui pedaggi e agli incentivi, ma la convenienza dipenderà dalle condizioni operative e dalle infrastrutture di ricarica.

© 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

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](#)

> 8 ottobre 2026 alle ore 16:12

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



Hupac, dal 9 novembre torna il treno Busto Arsizio - Gallarate – Barcellona con 3 collegamenti settimanali



Dal 9 novembre 2026 Hupac reintroduce il collegamento ferroviario tra Busto Arsizio/Gallarate e Barcellona , con una programmazione di tre roundtrip settimanali

Il nuovo servizio amplia le possibilità di trasporto ferroviario tra l'Italia e la Spagna, offrendo un collegamento diretto verso il nuovo hub logistico catalano.

Il servizio utilizzerà il Terminal Barcelona Combiconnect , individuato da Hupac come punto strategico per raggiungere ulteriori destinazioni del territorio spagnolo. Tra queste figurano Tarragona, Madrid e Siviglia , ampliando così la rete di collegamenti accessibili attraverso il trasporto combinato ferroviario.

Busto Arsizio-Gallarate–Barcellona, tre roundtrip alla settimana

La relazione collegherà l'area di Busto Arsizio/Gallarate con Barcellona attraverso tre collegamenti di andata e ritorno ogni settimana. La reintroduzione del servizio rappresenta un nuovo sviluppo nell'offerta di Hupac per il trasporto ferroviario delle merci tra Italia e Spagna.

Il collegamento è pensato per offrire una soluzione competitiva al trasporto su strada, aumentando la frequenza dei servizi e le possibilità di instradamento delle merci verso la penisola iberica.

LEGGI ANCHE: Hupac potenzia il corridoio svizzero: più collegamenti tra Basilea e Busto Arsizio

Il Terminal Barcelona Combiconnect come nuovo hub

Un elemento centrale del nuovo servizio è rappresentato dal Terminal Barcelona Combiconnect , che consentirà di utilizzare Barcellona come punto di accesso a una rete più ampia di destinazioni



nazionali.

Tra le principali località raggiungibili attraverso il nuovo sistema di collegamenti sono indicate Tarragona, Madrid e Siviglia . L'integrazione con il terminal permette quindi di estendere la portata del servizio oltre la sola relazione tra Italia e Catalogna.

Più collegamenti ferroviari verso la Spagna

Secondo Hupac, la reintroduzione della relazione consentirà di aumentare la frequenza dei collegamenti e di creare nuove opportunità per il trasporto combinato ferroviario verso la Spagna.

Il nuovo servizio punta inoltre ad ampliare la copertura geografica dell'offerta, rafforzando il ruolo del trasporto ferroviario come alternativa al trasporto stradale per le movimentazioni di merci tra i due Paesi.

La partenza è fissata per il 9 novembre 2026 , con tre roundtrip settimanali tra Busto Arsizio/Gallarate e Barcellona.



H2iseO, completati gli impianti a idrogeno di Edolo e Iseo



Sono stati completati a giugno 2026 i lavori di costruzione dei due impianti di produzione e distribuzione dell'idrogeno di Edolo e Iseo , realizzati da FERROVIENORD nell'ambito del progetto H2iseO.

Ieri, 7 ottobre, il presidente di Regione Lombardia Attilio Fontana e l'assessore ai Trasporti e Mobilità sostenibile Franco Lucente hanno visitato i due impianti, accompagnati dai vertici di FNM, FERROVIENORD e Trenord.

Il completamento delle opere ha consentito al Gruppo FNM di centrare gli obiettivi necessari per ottenere, attraverso Regione Lombardia, i finanziamenti PNRR destinati al progetto.

Le risorse assegnate ammontano a 97,2 milioni di euro , su un investimento complessivo di 362,4 milioni, e riguardano i due impianti di Edolo e Iseo e l'impianto di rifornimento di Rovato, già operativo dal 2025.

Test dinamici per i treni a idrogeno

Intanto, lungo la linea Brescia-Iseo-Edolo sono in corso i test dinamici di accettazione dei nuovi treni a idrogeno

Le prove sono iniziate nella notte tra il 15 e il 16 settembre e interessano in particolare le tratte Brescia-Iseo e Bornato-Rovato. Una volta completato il ciclo di test dinamici di accettazione, sarà avviato il periodo di esercizio sperimentale.

In questa fase i treni effettueranno un ulteriore ciclo di corse lungo la linea, simulando i diversi scenari operativi richiesti nell'ambito del processo di autorizzazione. L'obiettivo è arrivare all' avvio



del servizio commerciale nel 2027

LEGGI ANCHE: Il treno H214 n.004 inizia le corse prova sulla Brescia-Iseo-Edolo

L'impianto di produzione dell'idrogeno a Edolo

L'impianto di Edolo è stato realizzato su un'area in concessione a FERROVIENORD e su aree industriali dismesse non inquinate. La produzione dell'idrogeno avverrà attraverso elettrolisi, utilizzando energia elettrica proveniente da fonte rinnovabile. L'idrogeno prodotto sarà quindi stoccato e distribuito attraverso due erogatori alla pressione di 350 bar.

L'impianto dispone di una capacità produttiva nominale di 1.644 chilogrammi di idrogeno al giorno, pari a circa 600 tonnellate all'anno.

È inoltre presente una baia destinata alla ricezione di eventuali carri bombolai e un sistema di stoccaggio con capacità complessiva di 2.489 chilogrammi di idrogeno.

La produzione a Iseo partirà dal biometano

L'impianto di Iseo è stato realizzato prevalentemente su un'area in concessione a FERROVIENORD, nelle immediate vicinanze dell'attuale deposito Trenord. In questo caso l'idrogeno sarà prodotto a partire dal biometano, attraverso un processo di steam reforming con recupero della CO2 prodotta.

L'impianto dispone di due erogatori, progettati per rifornire contemporaneamente due treni su due binari differenti, sempre alla pressione di 350 bar. La capacità produttiva nominale è di 1.150 chilogrammi di idrogeno al giorno, pari a circa 420 tonnellate all'anno.

Sono inoltre presenti una baia per l'eventuale ricezione di carri bombolai e sistemi di stoccaggio con una capacità complessiva di 1.450 chilogrammi.

Quattordici treni per sostituire la flotta diesel

Il progetto H2iseO, promosso da FNM, FERROVIENORD e Trenord con il supporto di Regione Lombardia, prevede la progressiva trasformazione della mobilità ferroviaria in Valcamonica.

Il programma comprende la messa in servizio di 14 nuovi treni a idrogeno, destinati a sostituire l'intera flotta diesel oggi utilizzata sulla linea Brescia-Iseo-Edolo.

Oltre ai treni e agli impianti di produzione e distribuzione dell'idrogeno, il progetto comprende l'adeguamento tecnico e infrastrutturale delle stazioni interessate, la realizzazione del deposito e la costruzione del sito destinato alla manutenzione dei nuovi convogli.

Una filiera dell'idrogeno per la Valcamonica

L'obiettivo di H2iseO non è limitato alla sostituzione dei treni diesel. Il progetto punta infatti a sviluppare in Valcamonica una filiera economica e industriale dell'idrogeno a partire dal settore della mobilità, contribuendo alla conversione energetica del territorio e alla decarbonizzazione del trasporto pubblico locale.



La scelta della trazione a idrogeno nasce dalla necessità di sostituire progressivamente i convogli diesel su una linea non elettrificata, evitando interventi di elettrificazione che avrebbero comportato cantieri estesi, interferenze prolungate con il servizio ferroviario e impatti significativi sul territorio.

Verso l'avvio del servizio commerciale nel 2027

Il completamento degli impianti di Edolo e Iseo rappresenta quindi un passaggio fondamentale per H2iseO. Conclusa questa fase, il progetto entra nella parte finale del percorso verso l'esercizio dei nuovi treni.

I test dinamici di accettazione attualmente in corso saranno seguiti dall'esercizio sperimentale e dalle ulteriori attività previste dal processo autorizzativo.

L'obiettivo indicato da FNM, FERROVIENORD, Trenord e Regione Lombardia rimane quello di avviare il servizio commerciale dei treni a idrogeno nel corso del 2027



Frecciarossa Sibari - Torino via Milano, Associazione Ferrovie in Calabria: “Un traguardo per la Sibaritide”



Dal 13 dicembre il Frecciarossa in partenza da Sibari cambierà destinazione, prolungando il proprio percorso oltre Roma Termini fino a Torino Porta Nuova , con fermata a Milano Centrale

La modifica sta alimentando il dibattito sul futuro dei collegamenti ferroviari della Calabria jonica e, secondo l' Associazione Ferrovie in Calabria , rappresenta un importante passo avanti per la Sibaritide.

Il nuovo itinerario risponde, secondo l'associazione, alla necessità di collegare direttamente il territorio con due dei principali poli del Nord-Ovest. Nella fase iniziale, tuttavia, il servizio sarà limitato a Paola a causa dell'interruzione della linea Paola-Cosenza per gli interventi di manutenzione nella Galleria Santomarco, con questa limitazione prevista fino all' 1° febbraio

Da Bolzano a Torino passando per Milano

Il collegamento che oggi interessa Sibari era nato nel con destinazione Bolzano, sfruttando una traccia ferroviaria già disponibile per assicurare un collegamento giornaliero con Roma. Come sottolinea Ferrovie in Calabria, quella soluzione avrebbe potuto essere realizzata anche con altre destinazioni del Nord, purché compatibili con gli orari e le esigenze del territorio calabrese.

Nel frattempo il servizio è stato trasformato in Frecciarossa con l'impiego dei treni ETR400 . Da qui, secondo l'associazione, è diventata sempre più evidente l'esigenza di orientare il collegamento verso grandi bacini di traffico come Milano e Torino.

LEGGI ANCHE: Calabria, autunno difficile per i treni: stop sulla Jonica e servizi sostitutivi

Milano e Torino, una scelta legata alla domanda

La scelta della nuova destinazione viene sostenuta da Ferrovie in Calabria soprattutto attraverso un ragionamento legato ai bacini di utenza. L'associazione evidenzia infatti come siano numerosi i



calabresi che vivono fuori regione nelle aree di Milano e Torino , rispetto alle destinazioni precedentemente servite nell'Italia settentrionale.

La modifica è stata sostenuta dall' assessore regionale ai Trasporti Gianluca Gallo insieme a Trenitalia e, secondo l'associazione, consente di colmare un importante divario nei collegamenti della Sibaritide.

Ferrovie in Calabria riconosce che una soluzione ancora più ampia potrebbe prevedere il mantenimento del collegamento Sibari-Bolzano insieme a un nuovo servizio verso Torino. Tuttavia, l'associazione richiama i vincoli legati alla domanda potenziale, che potrebbe crescere ulteriormente con la futura elettrificazione della tratta Sibari-Crotone

Le prospettive per la mobilità AV in Calabria

Secondo l'associazione, il maggiore interesse commerciale verso le destinazioni piemontesi e lombarde potrebbe produrre effetti anche sulla mobilità ferroviaria regionale. L'aumento dell'utenza del collegamento a lunga percorrenza potrebbe infatti contribuire a rafforzare il traffico sulla rete locale sovvenzionata.

Ferrovie in Calabria guarda quindi alla nuova relazione come a un possibile punto di partenza per ulteriori sviluppi dei collegamenti Alta Velocità nella regione, in attesa che il completamento degli interventi infrastrutturali renda possibile intercettare un bacino di utenza ancora più ampio.

Dal 19 dicembre torna l'Intercity sulla linea Jonica

Parallelamente alla novità del Frecciarossa, il versante jonico calabrese si prepara a un altro ritorno. Secondo le informazioni raccolte dall'associazione, dal 19 dicembre tornerà a circolare l' Intercity Reggio Calabria Centrale-Roma Termini via Roccella Jonica , almeno in una prima fase durante il periodo delle festività natalizie.

Il servizio, tuttavia, potrebbe nuovamente subire limitazioni a causa della prevista chiusura della tratta Catanzaro Lido-Lamezia Terme Centrale per lavori, indicata nel testo fino a giugno 2027.

La richiesta di un Intercity giornaliero

Proprio per garantire continuità ai collegamenti ferroviari della fascia jonica, Ferrovie in Calabria chiede che il servizio venga inserito in maniera giornaliera e non periodica nella futura gara europea per l'affidamento dei Servizi Universali Intercity e Notte nazionali.

L'associazione attribuisce il risultato alla collaborazione tra istituzioni e territorio, citando in particolare l'assessore regionale Giovanni Calabrese , il network Gelsomini Link e le amministrazioni comunali. Tra i protagonisti dell'azione a sostegno dei collegamenti ferroviari jonici vengono indicati anche i sindaci di Roccella Jonica, Vittorio Zito , e di Soverato, Daniele Vacca

Le due novità, il prolungamento del Frecciarossa verso Torino e il ritorno dell'Intercity sulla linea Jonica, si inseriscono così nel quadro più ampio del potenziamento dei collegamenti ferroviari della Calabria e delle richieste avanzate dai territori per una maggiore continuità dei servizi.



Giordania, parte la nuova ferrovia mineraria 13 milioni di tonnellate verso il porto di Aqaba

Avviati i lavori della linea Aqaba-Shidiya-Maan, primo tassello di una rete da 360 chilometri sviluppata con gli Emirati Arabi Uniti per collegare miniere, logistica e mercati internazionali



Avviati i lavori della linea Aqaba-Shidiya-Maan, primo tassello di una rete da 360 chilometri sviluppata con gli Emirati Arabi Uniti per collegare miniere, logistica e mercati internazionali

Aqaba – La Giordania avvia uno dei principali progetti della propria strategia ferroviaria e logistica con la costruzione della linea Aqaba-Shidiya-Maan, destinata a collegare le aree minerarie del Paese con il porto industriale di Aqaba. La posa della prima pietra si è svolta il 5 ottobre alla presenza del re Abdullah II e del principe ereditario di Abu Dhabi, lo sceicco Khaled bin Mohamed bin Zayed Al Nahyan.

La nuova infrastruttura sarà dedicata in particolare al trasporto delle materie prime destinate all'esportazione. Nella prima fase la ferrovia dovrebbe movimentare circa 13 milioni di tonnellate di fosfato all'anno tra il sito produttivo di Shidiya e Aqaba, riducendo i costi del trasporto terrestre e aumentando l'efficienza della catena logistica mineraria giordana.

Il progetto è affidato alla Uae-Jordan Railway Company, costituita attraverso un consorzio di società e istituzioni giordane ed emiratine. L'iniziativa nasce dagli accordi strategici siglati dai due Paesi ad aprile e rientra in un programma più ampio che prevede complessivamente 360 chilometri di rete ferroviaria. Due direttrici principali collegheranno le aree di produzione di fosfati e potassio di Shidiya e Ghor Al Safi con il porto industriale di Aqaba.

La linea sarà inoltre collegata al futuro porto terrestre di Maan, creando un collegamento merci diretto tra quest'ultimo e Aqaba. L'obiettivo è costruire una rete integrata nella quale ferrovia, dry port e terminal marittimi consentano di trasferire in maniera più efficiente le produzioni minerarie dall'interno del Paese alle navi destinate ai mercati internazionali.



Per Aqaba il progetto rappresenta quindi molto più di un nuovo collegamento ferroviario. L'integrazione con i principali distretti produttivi dovrebbe rafforzare il ruolo dello scalo come hub logistico e industriale regionale sul Mar Rosso, aumentando la quota di merci movimentate via ferrovia e riducendo la dipendenza dal trasporto stradale. L'infrastruttura costituisce inoltre uno dei primi tasselli operativi della futura Rete Ferroviaria Nazionale prevista dalla strategia di modernizzazione economica della Giordania.

L'articolo proviene da Shipmag .

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA



> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

Export avanti nei nuovi mercati, tra Brasile India ed Emirati Arabi

I dati di agosto dell'hub di Malpensa di DHL Express Italy confermano il trend

Logistica

Luca Orlando

Automotive e trasporti. Ma anche macchinari ed elettronica. Anche gli ultimi numeri delle spedizioni di DHL Express dall'hub di Malpensa relativi ad agosto evidenziano segnali di crescita per il nostro export, (+16,2% il dato Istat per l'extra-Ue) visibile in alcuni settori ma anche in più mercati, come Cina, India, Brasile ed Emirati Arabi. Numeri esposti nell'evento (Let's go Trade) organizzato ieri dal big della logistica a Milano.

Iniziativa realizzata con il sostegno di Confindustria, il patrocinio di Assolombarda e la media partnership del Sole 24Ore per offrire alle imprese una chiave di lettura dei trend globali.

Tenendo conto degli scambi complessivi, i progressi sono di oltre otto punti in Cina, del 9,2% in Brasile, a cui si aggiungono le crescite a doppia cifra per Emirati Arabi Uniti e India.

«A fronte di tante disruption e complessità - spiega la Presidente e Ceo di DHL Express Italy Nazarena Franco - le proiezioni globali del commercio internazionale restano buone, così come in aumento al nuovo record è la distanza media delle tratte globali, oltre i 5mila chilometri. In questo contesto il Made in Italy continua ad avere appeal, le aziende si aprono al mondo e guardano anche oltre i mercati

tradizionali di sbocco». «Tra le aziende - spiega la vicepresidente di Confindustria con delega all'export e all'attrazione degli investimenti Barbara Cimmino - c'è consapevolezza che questa fase piena di shock frequenti potrebbe durare a lungo. L'utilizzo dei dati per scegliere con precisione come e dove crescere è quindi cruciale ed è con questo obiettivo che abbiamo

costruito Expand, strumento che ci indica 97 miliardi di export potenziale attivabile nel breve termine». Export che tra i fattori abilitanti vede l'efficienza di trasporti e logistica, asset che incide sulla produttività del Paese. «Per questo - spiega il vicepresidente di Confindustria con delega a Trasporti, Logistica e Turismo Leopoldo Destro - crediamo che questi temi debbano rientrare a pieno titolo all'interno di una politica industriale del Paese ed è opportuno che gli investimenti in infrastrutture proseguano, terminando ciò che manca sia in Italia che nei corridoi europei». Strutture fondamentali per permettere alle aziende di gestire in modo più efficiente gli scambi in ingresso e in uscita, singoli tasselli che si ricompongono nei 643 miliardi di export che rappresentano l'ultimo record realizzato nel 2025.

«Essere internazionali oggi è più difficile - spiega il presidente di

Assolombarda Alvise Biffi - ma anche più necessario. Per questo, come Assolombarda in questi mesi abbiamo accompagnato le imprese in nuovi mercati, portando il valore aggiunto della massa critica di oltre 7mila associati e permettendo a numerose Pmi di sviluppare contatti e occasioni di business che diversamente e singolarmente non sarebbero accessibili. Il nostro compito è quello di metterle in condizioni di competere in un mondo diverso, aiutandole a crescere in produttività, dimensione e capacità di essere internazionali».

«Il nostro ruolo in questo ambito - spiega l'ad del Gruppo Il Sole 24 Ore Federico Silvestri - è quello di raccontare al meglio il Made in Italy, anche andando oltre gli stereotipi di food, moda e design, tenendo conto che l'industria italiana è anche e soprattutto molto altro. Sull'export in questa fase per l'Italia ci sono buonissime notizie e questo è un segnale incoraggiante. Così come è importante osservare come la nostra reputazione internazionale sia straordinariamente alta. E il successo planetario del tour globale della Amerigo Vespucci ne è un esempio lampante».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

Nasce alle porte di Milano maxi polo distributivo hi-tech

Logistica industriale
Rs Italia

«Il nostro scopo è semplificare la vita alle aziende clienti, rendendo più agevole, efficace e meno onerosa possibile la ricerca dei materiali per le attività di manutenzione e riparazione industriali, che sia una semplice lampadina da sostituire oppure un nuovo sensore, una vite, un bullone o un componente di un mezzo meccanico».

A parlare è Massimiliano Rottoli, managing director di Rs Italia, filiale nazionale di Rs Group, realtà britannica quotata alla Borsa di Londra, fornitore globale d'eccellenza di soluzioni, prodotti e servizi per clienti industriali.

Continua Rottoli: «Noi spaziamo dagli oscilloscopi nell'area degli strumenti di misura alla componentistica, al materiale elettrico, fino al materiale di automazione industriale. Gli acquisti avvengono per l'80% online e noi dobbiamo essere rapidi nella risposta e nella consegna, entro 1-2 giorni lavorativi. Per questo - continua Rottoli - pensiamo che il nuovo centro distributivo a elevata automazione e robotizzazione di Pozzuolo Martesana, alle porte di Milano, imprimerà una svolta nel processo di crescita della nostra società in Italia e nel rapporto con i clienti, perché ci consentirà di ampliare l'inventario di prodotti disponibili da 80mila a circa 200mila nel giro di qualche anno, migliorando ulteriormente affidabilità e velocità delle consegne. Inoltre, questo investimento conferma quanto sia rilevante l'Italia nella visione globale del nostro gruppo».

Rs Group opera in 33 mercati, con un assortimento di oltre 875mila prodotti industriali e specialistici riserva-

ti ai clienti industriali, provenienti da oltre 2.500 fornitori. Rs Group ha registrato un fatturato globale di circa tre miliardi di euro nell'anno fiscale terminato il 31 marzo 2026.

Rs Italia sviluppa un fatturato di 145 milioni di euro e impiega 210 lavoratori. Rs Italia si colloca al sesto posto nel gruppo per dimensione e fatturato, con 56mila clienti attivi, di cui oltre 45mila acquistano prevalentemente "in emergenza" (piccole aziende), mentre i clienti di grandi dimensioni, che pianificano gli acquisti Mro, generano circa l'80% del business.

Ora il fiore all'occhiello in Italia della multinazionale britannica diventa il centro distributivo di Pozzuolo Martesana, che è stato presentato ieri alla stampa. Un'infrastruttura logistica capace di rispondere con la massima velocità e precisione alle necessità dei clienti. Il grande magazzino hi-tech, ben collegato alla tangenziale est esterna di Milano, si aggiunge al centro di distribuzione storico di Rs Italia, che sorge a Vimodrone. Il nuovo hub di Pozzuolo occupa una superficie di 10mila metri quadrati, Vimodrone di 7mila. L'investimento sostenuto dall'azienda è di circa 20 milioni di euro.

Spiega Rottoli: «Ormai Vimodrone, che ha 25 anni di storia, ci andava un po' stretto e per crescere abbiamo bisogno di più spazio. All'inizio, Vimodrone affiancherà il nuovo centro di Pozzuolo per assicurare la piena continuità del servizio. L'avvio operativo del nuovo centro è confermato nei primi mesi del 2027. Quando dopo 2-3 mesi il centro di Pozzuolo sarà a regime, quello di Vimodrone sarà progressivamente dismesso».

Il nuovo centro di distribuzione diventerà il modello pilota per gli hub logistici di nuova generazione del grup-

po Rs. All'interno sono stati introdotti 58 robot a marchio Exotec, tra le soluzioni di automazione più avanzate disponibili sul mercato, che rappresentano il vero cuore pulsante del nuovo magazzino. «I robot arrivano fino a 12 metri di altezza e quindi la densità di stoccaggio è molto interessante» spiega Rottoli. Le postazioni di lavoro sono progettate per facilitare i movimenti delle persone, evitando interferenze e assicurando la piena sicurezza del personale anche durante le attività.

I robot si occupano della movimentazione automatizzata delle merci con una precisione e velocità senza precedenti per Rs Group nel mercato internazionale. Inoltre l'attività di packing sarà sostenibile: Spiega il manager: «Non solo tutti i nostri imballaggi contengono almeno il 50% di materiale riciclato, ma il nuovo centro eliminerà la plastica a favore di scatole in cartone realizzate su misura sulla base dei singoli prodotti da spedire».

Conclude Rottoli: «Uno degli obiettivi strategici di Rs Italia è sviluppare relazioni di prossimità con il cliente, consolidandoci come prima scelta per gli acquisti aziendali degli Mro. Abbiamo l'ambizione di posizionarci come partner del cliente, non solo come distributore. La nostra prossima evoluzione passa dalla convergenza tra automazione fisica e monitoraggio predittivo: dalla disponibilità di prodotto alla capacità di anticipare il bisogno del cliente prima che si manifesti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il nuovo hub permetterà di gestire un inventario fino a 200mila prodotti rispetto agli attuali 80mila di Vimodrone



> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

Crisi di Hormuz, traffico merci giù per i porti di Genova e Ravenna

Nel primo semestre 2026 traffici dal Middle east a -8% nello scalo ligure

Attività marittima

Sui moli ravennati, movimenti complessivi in calo del 21,2% in agosto

Raoul de Forcade

Con la situazione geopolitica in Medio-riente, ma anche con l'inasprirsi del conflitto in Ucraina, alcuni porti italiani di rilievo, tra cui Genova e Ravenna, stanno accusando, in particolare negli ultimi mesi, un calo di traffici. Lo scalo della Lanterna, nei primi sei mesi dell'anno, ha segnato una media del -8% dei traffici in import ed export con l'area mediorientale (-9% i container e -7% i prodotti petroliferi) e un calo complessivo delle merci del -1,9%; mentre a Ravenna, nel solo mese di agosto, la movimentazione complessiva ha avuto un calo di oltre 470 mila tonnellate (-21,2%) rispetto allo stesso mese del 2025.

A fronte di queste circostanze, che osservano con preoccupazione anche gli scalari che segnano incrementi, i presidenti dei grandi porti italiani suonano un campanello d'allarme sugli effetti della crisi in Medio-riente: se questa si sclerotizzasse, denunciano, potrebbe causare una definitiva modifica (peraltro già in atto, in misura temporanea) delle rotte dal Middle East verso l'Europa, provocando una marginalizzazione del Mediterraneo.

Per quanto riguarda il traffico container, i principali porti tricolori, nel primo semestre 2026 (i dati sono dell'Economic outlook di Fedespediti, aggiornati agli ultimi mesi, ove possibile), hanno movimentato, nel complesso, 3 milioni di teu (contenitori da 20 piedi), in leggera flessione (-0,2%) rispetto allo stesso periodo del 2025.

In particolare, risultano in calo Ge-

nova e Savona (per i quali è disponibile il dato progressivo fino a luglio: -2,3%) e Trieste (-4%), mentre crescono La Spezia (+3,5%, percentuale che scende

leggermente, attestandosi sul +3,3%, se si aggiungono al conto anche luglio e agosto 2026), Venezia (+4,6%) e Ancona (+3%). Ravenna, invece, risulta in linea, tra gennaio e luglio, col 2025 e Napoli e Salerno, nello stesso periodo, raggiungono +4,3%.

Per quanto riguarda le tonnellate di merci movimentate, nei primi sei mesi dell'anno, Genova e Savona segnano -1,9% (con oli minerali a -1,5% e altre rinfuse liquide a -4%) percentuale che, allungando fino a luglio la progressione, diventa un +0,4% (con oli minerali a +0,6%, altre rinfuse liquide a -1,7%); La Spezia e Marina di Carrara riportano, nel semestre, +5,8% quanto a tonnellate di merce e -34,7% nelle rinfuse liquide; tra gennaio e agosto Napoli e Salerno segnano +1,1% di tonnellate e -1,2% nelle rinfuse liquide.

Passando in Adriatico, a Ravenna la movimentazione complessiva dei primi sette mesi dell'anno sale del +6% (con i prodotti petroliferi a +18,1% e quelli chimici a -9,8%), ma per il mese di agosto si è manifestato il calo del 21,2%, che ha ridotto drasticamente la crescita dei primi otto mesi dell'anno a un +2,5%. I porti di Trieste e Monfalcone nei primi sei mesi dell'anno, hanno segnato complessivamente +0,67% nelle merci e +5% nelle rinfuse liquide; mentre Venezia, nello stesso periodo, ha totalizzato +0,2% di tonnellate movimentate con rinfuse liquide in calo dell'11%.

La situazione geopolitica globale, e in particolare quella mediorientale, af-



> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

ferma Matteo Paroli, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, «sicuramente ha un'incidenza sui traffici del porto. Il calo tendenziale delle merci, nei primi sei-sette mesi dell'anno, va focalizzato soprattutto sulla diminuzione dei traffici mediorientali. Il rischio vero, comunque, non è la marginalizzazione di Genova ma quella del Mediterraneo: bisogna stabilizzare, in maniera rapidissima, Hormuz, Bab el-Mandeb e Suez, perché c'è l'eventualità che si perda, in prospettiva, la competitività degli scali del mare nostrum, a favore dei porti dell'Europa del Nord».

Ma Bruno Pisano, presidente dell'Asp della Spezia e Carrara, non ha la stessa visione: «La crisi geopolitica, in termini generali, la sentiamo qui come la sentono tutti, specie per le difficoltà operative che devono affrontare i terminal, visto che le programmazioni impostate sull'arrivo delle navi stanno tutte saltando, perché queste arrivano in modo disordinato a causa delle nuove rotte. Insomma, si lavora male. Ma ci sono troppe attività intorno al Mediterraneo perché questo venga tagliato fuori dalle rotte internazionali». Peraltro, tra gennaio e agosto, il +3,3% di teu segnato dal porto spezzino si divide in un -2,1% di container che entrano effettivamente in porto e +65,1% che vengono trasbordati su navi più piccole, per raggiungere altre destinazioni. Quanto a Napoli e Salerno, secondo Eliseo Cuc-

caro, presidente dell'Adsp, i due porti finora non hanno avuto «alcun impatto negativo» dalla situazione geopolitica. Ma bisogna dire, aggiunge, «che le merci che vengono consegnate qui servono 6 milioni di abitanti che vivono nel raggio di 200 chilometri dal porto».

Più complessa la situazione di Ravenna. «C'è un sentore di calo, di rallentamento», dice Francesco Benevolo, alla guida dell'Adsp. La merce, aggiunge, «fa un giro più lungo, passando dall'Africa, per cui, a volte, si ferma nei porti del Nord e non arriva fino al Tirreno. Noi, poi, soffriamo la situazione in Ucraina, perché movimentavamo il 40% del traffico italiano con quel Paese, al netto di carbone e petrolio». Anche per il porto di Trieste, afferma il presidente dell'Adsp, Marco Consalvo, la crisi geopolitica in atto è «fonte di grandissima preoccupazione: i dati dello scalo oggi sono positivi, anche se potevano esserlo di più. Non ci lamentiamo ma navighiamo a vista; e speriamo che anche i prossimi mesi possano confermare, a fine anno, una crescita complessiva tra il 3% e il 5%».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Paroli: «Bisogna stabilizzare Hormuz, Bab el-Mandeb e Suez: il Mediterraneo rischia la marginalizzazione»

> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00



Sulle banchine

Nei primi sei mesi dell'anno, i principali porti hanno spostato, nel complesso, 3 milioni di contenitori, in leggera flessione (-02%), rispetto al periodo del 2025. Sopra il Porto di Genova



> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

Garbe Industrial Re (ass-
stita dall'advisor Colliers
Italia) ha effettuato la loca-
zione di una porzione del po-
lo logistico Nexos Tortona L.
a un operatore leader nel set-
tore dell'e-commerce.



> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

IL 3 E 4 OTTOBRE AL PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO

MAI TAI ALLESTISCE LO STAND DI COMPAGNI DI VIAGGIO

Mai Tai ha curato produzione, logistica e messa a terra dello spazio espositivo di **Compagni di Viaggio**, la linea di pet food premium presentata da il **Viaggiator Goloso**, a **Quattrozampeinfiera**. L'evento dedicato agli amanti degli animali da compagnia si è svolto il 3 e 4 ottobre al Parco Esposizioni Novegro, con il brand tra i protagonisti come sponsor ufficiale della fiera. Partendo dalla creatività sviluppata dal cliente, l'agenzia specializzata in eventi ha seguito la realizzazione tecnica, l'allestimento e il disallestimento dello stand, traducendo la visione del marchio in uno spazio funzionale, coinvolgente e di forte impatto visivo per visitatori e cani. All'interno hanno trovato posto un'area per l'esposizione dei prodotti della linea, totem con monitor multimediali, una postazione photobooth per scattare foto ricordo con il proprio animale e un piccolo

percorso di agility dog. «Accompagnare il Viaggiator Goloso in un appuntamento così importante per il brand Compagni di Viaggio è stata una sfida produttiva e logistica stimolante – dichiara **Viviana Nonnoi**, Client Director di Mai Tai -. Il nostro ruolo è stato quello di dare forma alla creatività del cliente, garantendo una presenza di impatto, una gestione impeccabile dei flussi e un'esperienza memorabile sia per i padroni che per i loro amici pelosi».





PUBBLICAZIONE: MF (ITA)

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Print

AVE: €2920.00

REACH: 98970

AUTORE: N.D.

PAGINA: 20

SUPERFICE: 4.00 %



> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

NONSOLOMARE

IMMOBILI LOGISTICA, 780 MLN NEL TRIMESTRE

■ Il settore immobiliare della logistica ha registrato nel terzo trimestre 2026 investimenti per circa 780 milioni di euro, volume in linea con il trimestre precedente e in crescita dell'86% rispetto al terzo trimestre 2025. Il dato emerge da un'analisi del Team Research di Dils. Il risultato porta il totale da inizio

anno a quasi 2 miliardi di euro, con un incremento del 63% rispetto ai primi nove mesi del 2025 e un volume superiore dell'88% alla media dello stesso periodo degli ultimi dieci anni. L'attività del trimestre si è distribuita equamente tra acquisizioni di portafogli e di singoli asset. Tra queste ultime spicca l'acqui-

sto di un immobile di recente sviluppo da parte di un end user, a conferma del crescente ruolo degli utilizzatori nelle operazioni di investimento osservato nel corso del 2026.

Trasporti e logistica arrivano a un quinto del pil

Vale quasi un quinto del pil, ma la statistica ufficiale ne vede solo una parte. Secondo lo studio «Rilevanza dei trasporti e della logistica in Italia» appena presentato da Federtrasporto il settore H dell'Istat (Ateco 49-53) vale 86 miliardi di euro, il 4,8% del pil, ma conta solo i servizi venduti a terzi. Aggiungendo la logistica in conto proprio, i carburanti, la manutenzione e il noleggio dei mezzi, le infrastrutture e l'organizzazione dei viaggi, solo per la quota legata al trasporto, si arriva a 184 miliardi (10,3%). Con il metodo dell'estrazione ipotetica sulle tavole input-output, l'intera filiera attiva 341 miliardi tra effetti diretti, indiretti e indotti. È il 19% del pil, con una banda di incertezza tra il 17,7% e il 20,1%. La

parte più rilevante è la logistica, con 202 miliardi, pari al 59% dell'im-

patto. Seguono il trasporto di merci e passeggeri (84 miliardi), carburanti e manutenzione (30) e infrastrutture e servizi ancillari (25). La filiera attiva 4,67 milioni di occupati a tempo pieno, il 19,5% del totale nazionale: quasi un posto di lavoro su cinque. I principali clienti sono l'industria (34% degli acquisti) e il commercio (21%). C'è però un'ombra. Dopo il crollo del 2020 (-17,8%), il valore aggiunto del settore è cresciuto circa 5 punti meno del resto dell'economia. Per il presidente di Federtrasporto, Paolo Colombo, la mobilità non va trattata come un costo da comprimere. Le imprese vanno accompagnate dal "franco fabbrica" al "franco destino", per non cedere valore nella relazione con il cliente. Secondo Fedespediti nel primo semestre l'export italiano è salito del 4,5%, a 337,2 miliardi, e l'import del 4,3%, a 312,6. Corrono il Nord Africa (+20,8%) e l'Europa extra-Ue (+9,7%); le vendite verso il Medio Oriente sono scese del 14,2%.

MF SHIPPING & LOGISTICA

■ Per la prima volta un camion alimentato a idrogeno è entrato al parcheggio della Cargo City dell'aeroporto di Malpensa. Merito della società di autotrasporto Gruber Logistics, con il supporto di Sea Aeroporti di Milano ed Edison, che ha utilizzato un mezzo con fuel-cell a idrogeno per effettuare consegne ai magazzini degli handler Bcube Air Cargo e Alha. Un'operazione inserita nei normali flussi della logistica aeroportuale: il veicolo ha effettuato il trasporto della merce e le relative consegne all'interno di Cargo City, integrandosi con i processi operativi e digitali dello scalo attraverso i flussi Smart City utilizzati per la gestione delle spedizioni e delle consegne.





> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

SHIPPING DA RECORD: CLARKSEA INDEX AI MASSIMI NEL 3° TRIMESTRE

Armatori super-ricchi

I conflitti nel Golfo Persico e nel Mar Rosso spingono i ricavi delle navi e gli investimenti per le costruzioni. Il boom non riguarda solo il greggio

DI NICOLA CAPUZZO

Il ClarkSea Index, l'indicatore di Clarksons Research che misura i guadagni medi della flotta mercantile mondiale ha segnato nel terzo trimestre 2026 una media record di 46.384 dollari al giorno. Batte il precedente primato trimestrale di 44.222 dollari al giorno, fissato nel secondo trimestre 2008, alla vigilia della crisi finanziaria. Lo stesso indice ha toccato anche un nuovo massimo settimanale di 66.000 dollari al giorno grazie alla spinta soprattutto dei noli delle petroliere, ma anche dei trasporti marittimi di Gpl, container, rinfuse secche e auto nuove.

Secondo Clarksons la causa principale di questo record è la crisi in Medio Oriente. I cambiamenti nei flussi di petrolio e nelle rotte hanno creato domanda aggiuntiva di navi, viaggi più lunghi e forti inefficienze logistiche dopo lo scoppio del conflitto iniziato il 28 febbraio fra Stati Uniti e Israele contro l'Iran. A fine trimestre transitavano da Hormuz circa 12 milioni di barili di greggio al giorno, prima del conflitto erano circa 15 milioni; nel secondo trimestre si era scesi sotto i 2 milioni. Gran parte del traffico oggi passa per petroliere navetta (shuttle tanker). Queste caricano il greggio all'interno del Golfo Persico e lo portano nel Golfo

di Oman. Lì il petrolio viene trasbordato da nave a nave (ship-to-ship) su unità più grandi dirette verso l'Asia.

La combinazione di volumi in ripresa e logistica più complessa ha spinto i guadagni delle petroliere Very Large Crude Carrier oltre i 600mila dollari/giorno. Nel terzo trimestre la media è stata di 277.995 dollari al giorno e a inizio ottobre alcune rotte rendevano più di 1,6 milioni di dollari al giorno. La forza del mercato si è estesa alle petroliere più piccole: le Suezmax hanno registrato una media record di 228.262 dollari al giorno, le Aframax di 119.189 dollari e le product tanker, che trasportano prodotti raffinati, hanno chiuso il trimestre con una media di 31.157 dollari, salendo a circa 60.000 dollari a fine settembre. Anche il valore delle navi è esploso. In alcuni casi una Vlcc di 15 anni vale più di una nuova costruzione, e l'indice dei prezzi delle Vlcc "resale" (navi in consegna a breve) ha toccato 240 milioni di dollari. A inizio ottobre una Vlcc di 20 anni, la Vadin, risultava quasi raddoppiata di valore a 117 milioni.

Il boom non riguarda solo il greggio: quasi tutti i settori dello shipping hanno chiuso il trimestre su livelli elevati, ma per ragioni diverse. Nel container la tenuta è notevole perché oltre 160 portacontainer sono tornate a transitare dal Mar



> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

Rosso, liberando capacità di stiva. Sulla rotta Asia-Costa Est degli Usa, a metà settembre, i noli spot erano a 11.259 dollari per Feu, +325% dall'inizio della crisi. In controtendenza il Gnl, dove i noli delle metaniere sono crollati dell'83-91% dai picchi del periodo bellico, con l'arrivo di nuove navi.

I noli record sono il prezzo di un rischio operativo eccezionale. "Il rischio operativo è elevato, con oltre 100 attacchi a navi segnalati nel Golfo Persico, circa 10 nel Mar Rosso quest'anno e più di 200 nel Mar Nero" ha dichiarato Steve Gordon, responsabile globale di Clarksons Research. Gordon ricorda che, oltre al Medio Oriente, restano aperti altri fronti: sanzioni alla Russia, incertezza sui dazi, restrizioni a Panama. In questo contesto internazionale l'economia mondiale mostra alcuni dati resilienti, ma anche rischi crescenti.

Gli attacchi non si sono fermati a fine trimestre. Il 30 settembre l'Ukmta ha segnalato tre navi colpite da proiettili di origine ignota il giorno prima, tra cui una petroliera e una metaniera. Nel Mar Nero, a inizio ottobre, un attacco con droni ha affondato un mercantile nella zona economica esclusiva della Bulgaria che era diretto

al porto di Ravenna.

Guadagni record per le società armatoriali si traducono in nuovi ordini. L'orderbook mondiale è cresciuto del 25% in un anno, a circa 225 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (Cgt), vicino al picco assoluto del 2008. In proporzione alla flotta esistente, però, vale circa il 23%, contro il 52% del 2008.

Già a fine giugno Clarksons contava oltre 150 Vlcc ordinate nel 2026, il totale annuo più alto dal 1973, con il ClarkSea a 38.717 dollari al giorno nel semestre (+61% su base annua). Gli investimenti in nuove costruzioni potrebbero toccare un record di tonnellaggio quest'anno e la produzione dei cantieri è prevista a 64 milioni di tonnellate di stazza lorda nel 2027 e 69 milioni nel 2028. La Cina detiene oltre il 65% del portafoglio ordini globale e sta ampliando ancora la propria capacità.

Per Clarksons le prospettive di breve periodo restano molto forti, trainate dalle navi petroliere. Più avanti la crescita della flotta e gli ordini peseranno sempre di più in alcuni settori ma «gli sviluppi in Medio Oriente continueranno a dominare l'agenda». (riproduzione riservata)



PUBBLICAZIONE: MF (ITA)

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Print

AVE: €24820.00

REACH: 98970

AUTORE: Nicola CAPUZZO

PAGINA: 20

SUPERFICE: 34.00 %



> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00





> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00

L'intervista **Stefania Matrone**

«Dalle emergenze ai sistemi portuali usiamo i dati per conoscere i luoghi»

«La trasformazione digitale può diventare per le amministrazioni locali uno strumento concreto per conoscere meglio il territorio, programmare i servizi, gestire i grandi eventi e rendere più efficienti infrastrutture strategiche come porti e nodi logistici». A sostenerlo è Stefania Matrone, direttrice Business Change Office e Ambassador dei progetti di sostenibilità Smart City e Borghi Connessi di Wind Tre, che poi aggiunge: «Dalla smart destination al porto connesso, passando per uno stadio con decine di migliaia di persone, cambia lo scenario ma non l'obiettivo: mettere innovazione, dati e connettività al servizio dei territori e delle persone che li vivono».

In che modo è possibile realizzare questo obiettivo?

«Turismo, grandi eventi, sicurezza e logistica portuale pongono alle amministrazioni una sfida comune: trasformare dati e infrastrutture digitali in strumenti per governare meglio il territorio. In quest'ambito, Wind Tre mette a disposizione della pubblica amministrazione tecnologie, dati e competenze per accompagnare le città verso modelli di gestione più innovativi, sostenibili e data driven. Dalla valorizzazione turistica alla gestione delle emergenze, fino alla digitalizzazione dei sistemi portuali, il filo conduttore è la capacità di trasformare connettività e informazioni in strumenti a supporto delle decisioni. Un approccio che trova in Campania applicazioni concrete».

Ci può fare qualche esempio?

«Per la pianificazione territoriale e

turistica, nell'ambito del progetto Edih Pride, finanziato dal programma Europa Digitale e coordinato dal Campania Dih - Rete Confindustria, Wind Tre ha affiancato le amministrazioni in un percorso volto a favorire l'utilizzo dei dati per una conoscenza più approfondita del territorio. Ad Agropoli, il Technology Audit realizzato nell'ambito del progetto ha individuato nel Comune un modello di smart destination, nel quale dati e strumenti digitali possono contribuire a comprendere i fenomeni turistici e supportare le scelte relative a mobilità, sicurezza, pianificazione. Un percorso analogo ha coinvolto anche Ogliastra Cilento».

Tecnologie che possono essere utili anche in caso di emergenze?

«Certo. In occasione del concerto di Geolier allo Stadio Maradona, con circa 50mila spettatori, in collaborazione con Asl Napoli 1 e Università Federico II, abbiamo testato, in uno scenario reale di elevata congestione, una soluzione basata su 5G Standalone e network slicing per supportare le comunicazioni tra ambulanze e centrale operativa. Il test si è concluso positivamente e ha confermato la possibilità di assegnare priorità ai flussi di comunicazione più critici, garantendo stabilità e continuità del servizio anche in presenza di un intenso utilizzo della rete».

Un altro progetto che avete annunciato riguarda i porti: di cosa si tratta?

«Nell'ambito del progetto Smart Port 5G, iniziativa della Federico II insieme a Salerno Container

Terminal, Wind Tre realizzerà una Mobile Private Network 5G in banda N78 per supportare la digitalizzazione e l'automazione delle operazioni del terminal campano. Tra le applicazioni previste c'è l'Automated Container Handling, che integra 5G ed edge computing per elaborare informazioni in tempo reale e rendere più efficiente la gestione dei flussi portuali. Il sistema Push-to-Talk consentirà comunicazioni immediate tra operatori e centro di controllo, mentre la rete privata potrà supportare applicazioni IoT e il monitoraggio intelligente dei container. L'obiettivo è contribuire alla trasformazione del porto di Salerno in un hub digitale avanzato».

a.v.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LA DIRIGENTE
WIND TRE
«AFFIANCHIAMO
LE AMMINISTRAZIONI
A BENEFICIO
DEI CITTADINI»**



IL MATTINO

PUBBLICAZIONE: Il Mattino

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Print

AVE: €21784.14

REACH: 426000

AUTORE: a.v.

PAGINA: 12

SUPERFICE: 17.00 %

> 9 ottobre 2026 alle ore 0:00





Imprese, la logistica diventa leva strategica per la crescita



La logistica sempre più come leva strategica per la competitività delle imprese, tra aumento dei costi dei carburanti, servizi integrati e necessità di una maggiore efficienza lungo la filiera.

È quanto emerso ieri al business meeting 'Logistica che crea valore - Caro carburanti, servizi integrati e nuove esigenze delle imprese', promosso da Silvi Trasporti con il patrocinio di Confindustria Abruzzo Medio Adriatico al Mood Hotel di Città Sant'Angelo.

All'incontro, moderato da Francesca Di Tonno, hanno partecipato Marco Nubile, responsabile Traffico Grande Trasporti, Giuseppe Ranalli, vicepresidente della Sezione Trasporti e Logistica di Confindustria Abruzzo Medio Adriatico, ed Ettore Saluci, asset manager di Energean Italy.

"L'aumento del costo dei carburanti non impatta esclusivamente sulle aziende di autotrasporto, ma produce effetti sull'intera filiera, dai costi di approvvigionamento a quelli di produzione e distribuzione", ha sottolineato Francesco Pavone, titolare di Silvi Trasporti, spiegando la scelta di promuovere l'incontro.

Nel confronto è emersa anche l'evoluzione del ruolo degli operatori logistici, chiamati a rispondere a esigenze sempre più articolate, dai trasporti eccezionali alla movimentazione e al sollevamento di merci e macchinari pesanti.

"È necessario puntare sulla formazione, in particolare in quella ambientale", ha detto Nubile.

Ranalli ha evidenziato la crescita del Pil dell'Abruzzo, indicata all'1,9% rispetto allo 0,8% nazionale, sottolineando la necessità di non fermarsi e di investire sul capitale umano.

Logistica ed energia, ha osservato, rappresentano comparti strategici per la competitività del territorio.

Al centro anche i cosiddetti "costi nascosti" della cattiva logistica: ritardi, urgenze, fermi operativi e problemi di coordinamento possono incidere sulla marginalità delle imprese.



"Programmare meglio i trasporti, ridurre le urgenze e coordinare servizi diversi attraverso un unico interlocutore - ha concluso Pavone - significa contenere i costi e offrire maggiore affidabilità".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Bus turistici Confcommercio, bene Salvini su guida a 70 anni nell'autotrasporto

"Accogliamo con grande soddisfazione l'iniziativa del Ministro Salvini di consentire agli autisti del trasporto merci e persone che ne fanno esplicita richiesta e che dimostrano totale idoneità fisica e psichica, di restare al volante fino a 70 anni".

Così in una nota Riccardo Verona, Presidente dell'associazione dei bus turistici An.Bti-Confcommercio, che aggiunge: "È una proposta di assoluto buonsenso che An.Bti-Confcommercio sostiene da tempo e che oggi assume un valore ancora maggiore davanti alla drammatica carenza di conducenti".

Da anni An.Bti-Confcommercio - ricorda la nota - chiede di innalzare a 70 anni il limite di guida per gli autisti dell'autotrasporto, su base volontaria e senza mai derogare ai requisiti di sicurezza e idoneità.

"Non stiamo parlando di obbligare qualcuno a lavorare più a lungo - sottolinea Verona - ma di dare una possibilità a chi, anche una volta raggiunti i requisiti pensionistici, è ancora perfettamente idoneo, ha esperienza e dimostra autonoma volontà di continuare a svolgere in sicurezza un mestiere che considera una vera missione.

La pensione resta una scelta personale e questa misura non deve essere strumentalizzata né confusa con l'età pensionabile che resta un percorso assestante ed assolutamente autonomo".

"Per noi la sicurezza viene prima di tutto e ci teniamo a precisare che già oggi, gli autisti dell'autotrasporto persone, sono chiamati ad una visita annuale rigorosa e completa a partire dal compimento del sessantesimo anno di età. Tale misura, che auspichiamo verrà presto concretizzata, porrebbe l'Italia al passo degli altri principali Paesi Europei, dove, da anni, esiste il solo vincolo dell'idoneità e non esiste alcun limite di età per la guida professionale nell'autotrasporto e, nei pochi casi ove esiste, vede questo limite temporale fissato proprio a 70 anni. Questa discrepanza ha altresì fatto nascere e incentivato negli ultimi anni pratiche particolari che hanno spinto gli autisti giunti al limite dei 68 anni a trovare soluzioni esterne", spiega. Nel 2024 An.Bti denunciava già la mancanza di oltre 7.500 autisti, con un'età media della categoria superiore ai 55 anni; nel giugno 2026 la stima dell'associazione è arrivata a 8.000-10.000 conducenti mancanti solo nel trasporto persone.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Ravenna, nasce il nuovo ITS per logistica e spedizioni internazionali



Un progetto dedicato ai giovani. A Ravenna nasce per la prima volta un percorso ITS dedicato alla logistica integrata e alle spedizioni internazionali, pensato per rispondere alla domanda di nuove professionalità proveniente dal sistema portuale e dalle imprese del territorio. Un percorso biennale post-diploma per formare Tecnici Superiori destinati a logistica, trasporti, portualità e supply chain. Iscrizioni aperte fino al 30 ottobre 2026.

Un progetto dedicato ai giovani. Il corso biennale, promosso dalla Fondazione ITS Academy Mobilità Sostenibile e Logistica, forma Tecnici Superiori con competenze tecniche e operative nei processi logistici, nella gestione delle spedizioni internazionali, dei flussi di merci e della supply chain. Il diploma è di V livello EQF, valido sul territorio nazionale e in ambito europeo.

Il percorso prevede complessivamente 2.000 ore, di cui 1.200 di formazione in aula, project work e laboratori e 800 di stage e tirocini in azienda. Tra gli sbocchi professionali ci sono le figure di spedizioniere internazionale, operatore logistico, Traffic & Pricing Specialist e Digital Logistics Analyst.

Le iscrizioni al biennio 2026-2028 sono aperte fino alle ore 16 del 30 ottobre 2026. Il corso si inserisce in un settore che continua a richiedere competenze specialistiche: secondo i dati della formazione ITS, il 90% degli studenti trova occupazione entro sei mesi dal diploma.



Progettare prima di automatizzare: Modulblok a Logisticamente On Food 2026



Nella logistica alimentare, automatizzare un magazzino non significa soltanto introdurre nuove tecnologie, ma soprattutto individuare le soluzioni più adatte alle caratteristiche della struttura e ai flussi delle merci. Spazi disponibili, temperature di esercizio e varietà delle unità di carico sono alcuni dei fattori che possono condizionare le scelte progettuali e le prestazioni dell'impianto. È da questo principio che partirà l'intervento di Modulblok a Logisticamente On Food 2026, il convegno dedicato alle migliori pratiche della logistica alimentare, in programma il

28 ottobre, dalle 10:00 alle 13:00, a Cibus Tec – Fiere di Parma, Padiglione 7, Sala 1

.

Partecipazione gratuita, info e iscrizioni su: "LOGISTICAMENTE ON FOOD 2026"

Nella filiera agroalimentare, le esigenze di stoccaggio possono variare sensibilmente in funzione delle caratteristiche dei prodotti, dei regimi di temperatura e delle modalità di movimentazione. All'interno dello stesso magazzino possono inoltre convivere pallet interi e singoli colli, con necessità operative differenti.

Per questo, l'analisi preliminare dei flussi, delle rotazioni e della densità di stoccaggio rappresenta un passaggio importante per valutare dove e come introdurre l'automazione.

È su questo approccio che si concentra l'attività di Modulblok, azienda friulana specializzata nella progettazione e realizzazione di sistemi intralogistici. Fondata nel 1976, la società ha progressivamente ampliato le proprie competenze dalle scaffalature industriali all'ingegneria integrata del magazzino, combinando strutture di stoccaggio, sistemi automatizzati e software.

Durante l'evento sarà presentato un caso applicativo nel settore food & beverage, attraverso il quale verrà approfondito il rapporto tra le caratteristiche fisiche dell'edificio, l'organizzazione dei flussi e le

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](#)

> 8 ottobre 2026 alle ore 10:02

tecnologie adottate



Logicor consegna un nuovo polo logistico a Sordio

6 ottobre 2026: Logicor , 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.

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.

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.

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 ”.

Sordio rappresenta una storia di successo, ma non l'unica. In un portafoglio italiano di oltre 2,1 milioni di metri quadrati, distribuito tra Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Toscana, Logicor porta avanti un'importante pipeline di progetti di riqualificazione e sviluppo, con un focus particolare sulla regione Lazio, nell'area di Pomezia, a sud di Roma, che si sta rapidamente affermando come uno dei mercati logistici più competitivi d'Italia.

Logicor è uno dei principali proprietari, gestori e sviluppatori di immobili logistici in Europa. A giugno 2026 il portafoglio si estende su circa 17 milioni di metri quadrati di spazi logistici, situati in prossimità dei principali snodi di trasporto e dei maggiori centri abitati, a supporto di oltre 1.700 clienti. Le nostre sedi principali si trovano a Londra e a Lussemburgo, con team locali in tutta Europa. I nostri immobili e la solidità del nostro network consentono ogni giorno ai nostri clienti di far muovere le merci lungo la catena di fornitura, per arrivare alla società.

Per maggiori informazioni visita logicor.eu



Il governo federale tedesco vieta la cessione della Zippel al gruppo cinese COSCO

A febbraio l'autorità antitrust l'aveva approvata



Ieri il governo federale tedesco ha deciso ieri di bloccare l'acquisizione del gruppo di trasporti e logistica Konrad Zippel Spediteur GmbH di Amburgo da parte del gruppo armatoriale cinese COSCO Shipping Holdings Co., operazione che lo scorso febbraio era stata autorizzata dall'autorità federale garante della concorrenza. Comunicando il parere favorevole, l'antitrust tedesca aveva specificato di essere competente esclusivamente per la valutazione degli effetti concorrenziali delle operazioni di concentrazione e che eventuali aspetti legati alla politica di sicurezza sono invece soggetti ad una verifica ai sensi della normativa sul commercio estero da parte del Ministero federale dell'Economia e dell'Energia. Quest'ultimo, ieri, ha annunciato la decisione del governo di vietare l'operazione, consistente nella vendita al gruppo cinese dell'80% del capitale della Zippel, con l'amministratore delegato della Zippel, Axel Plaß, che avrebbe mantenuto il restante 20%. Il dicastero ha spiegato che la cessione delle quote avrebbe accentuato la dipendenza dalla Cina e compromesso la resilienza delle supply chain della Germania e dell'Unione Europea.



Caro gasolio, l'autotrasporto chiede un incontro urgente al Governo



Le associazioni di rappresentanza del trasporto e della logistica presenti nel Comitato centrale dell'Albo nazionale dell'autotrasporto hanno chiesto al Governo la convocazione di un incontro urgente sul caro gasolio. Al centro della lettera unitaria ci sono i costi sostenuti dalle imprese, il funzionamento del credito d'imposta e l'attuazione degli interventi concordati nei mesi scorsi. Uno dei problemi segnalati riguarda la differenza tra i prezzi praticati alla pompa e quelli applicati negli acquisti extrarete, canale utilizzato prevalentemente dall'autotrasporto professionale.

Secondo le associazioni, le riduzioni introdotte da alcune compagnie petrolifere sulla rete distributiva non si sarebbero riflesse in misura analoga sulle forniture extrarete, creando condizioni penalizzanti per le imprese di trasporto. Le rappresentanze chiedono quindi un intervento del Governo nei confronti degli operatori petroliferi per favorire un maggiore allineamento delle condizioni di mercato.

La richiesta di confronto arriva in coincidenza con la fine dell'ultima riduzione fiscale sul gasolio. Dal

6 ottobre lo sconto di 6,1 centesimi al litro sulle accise è scaduto e, nelle prime ore della giornata, non è entrato in vigore il previsto meccanismo delle accise mobili perché il relativo decreto interministeriale non risultava pubblicato in Gazzetta Ufficiale.

Le associazioni chiedono inoltre di adeguare le risorse destinate al credito d'imposta sul gasolio, considerate insufficienti rispetto alle esigenze del settore, e di posticipare il termine del 31 dicembre 2026 previsto per la compensazione del credito tramite modello F24. Il meccanismo di ristoro è stato disciplinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per attenuare l'impatto dell'aumento dei costi del carburante sulle imprese di autotrasporto.

Il confronto richiesto dovrebbe servire anche a verificare l'attuazione degli impegni assunti nel dialogo avviato a Palazzo Chigi il

22 maggio 2026.



Tra i dossier richiamati dalle rappresentanze figurano l'istituzione della

Consulta dell'autotrasporto e della logistica, l'erogazione dei ristori destinati alla categoria e l'effettiva operatività del

Fondo investimenti da 590 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare

.

La lettera punta quindi a riaprire il confronto con l'Esecutivo su un insieme di misure che incidono direttamente sui costi operativi e sulla capacità di investimento delle imprese di autotrasporto.

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



C.H. Robinson compra Rxo per 5,8 miliardi: nasce un gigante dell'autotrasporto Usa

L'operazione riunirà una rete da circa 93.000 clienti e 600.000 vettori. Nel gruppo confluisce anche Coyote Logistics, mentre Robinson punta a 300 milioni di dollari di sinergie annue



L'operazione riunirà una rete da circa 93.000 clienti e 600.000 vettori. Nel gruppo confluisce anche Coyote Logistics, mentre Robinson punta a 300 milioni di dollari di sinergie annue

New York – C.H. Robinson mette a segno una delle maggiori operazioni recenti nel mercato logistico statunitense con l'acquisizione di Rxo per un valore implicito di 5,8 miliardi di dollari, circa 5 miliardi di euro. L'accordo definitivo, firmato il 4 ottobre, rafforzerà soprattutto la divisione North American Surface Transportation (Nast) di Robinson, aumentando sensibilmente la presenza del gruppo nell'intermediazione del trasporto stradale e nell'ultimo miglio negli Stati Uniti.

Agli azionisti Rxo saranno riconosciuti 17,25 dollari in contanti e 0,0856 azioni C.H. Robinson per ciascun titolo, per un valore indicativo di 30,25 dollari per azione e un premio del 29% rispetto alla chiusura del 2 ottobre. Nel complesso, il corrispettivo sarà composto per circa il 57% da contanti e per il 43% da azioni. Al termine dell'operazione gli attuali soci di Rxo controlleranno circa l'11% del nuovo gruppo, al quale viene attribuito un valore d'impresa superiore a 25 miliardi di dollari.

Le dimensioni spiegano la portata industriale della fusione. Per il 2026 C.H. Robinson stima ricavi lordi per 18,4 miliardi di dollari, mentre Rxo punta a circa 6,8 miliardi. La rete combinata servirà circa 93.000 committenti attraverso 600.000 vettori, capacità intermedia e non costituita da mezzi di proprietà. Rxo porterà inoltre nel gruppo un'importante piattaforma di ultimo miglio, con oltre 11 milioni di consegne annuali, comprese quelle di mobili, elettrodomestici e altri prodotti che richiedono servizi di montaggio e installazione.



Con Rxo, C.H. Robinson acquisirà indirettamente anche Coyote Logistics, rilevata nel 2024 da Ups per 1,025 miliardi di dollari. L'integrazione aumenterà quindi ulteriormente la densità della rete e la quantità di dati disponibili per abbinare carichi e vettori, acquistare capacità e sviluppare le attività commerciali. Robinson prevede 300 milioni di dollari di sinergie nette annue, circa 260 milioni di euro, da raggiungere entro due anni dal completamento dell'operazione.

La tecnologia sarà uno degli elementi centrali dell'integrazione. Navisphere diventerà la piattaforma principale per le attività combinate di carico completo e groupage, mentre gli agenti di intelligenza artificiale sviluppati da C.H. Robinson saranno progressivamente applicati anche ai processi di Rxo. Il gruppo valuterà inoltre l'integrazione delle tecnologie di Rxo dedicate alle spedizioni urgenti e all'ultimo miglio, insieme al consolidamento di immobili e fornitori.

La chiusura è prevista nel primo semestre del 2027, subordinatamente all'approvazione degli azionisti Rxo e delle autorità regolatorie. Fino ad allora le due società continueranno a operare separatamente. L'operazione resta fortemente concentrata sul Nord America: nei documenti non emergono programmi di espansione europea, dopo che C.H. Robinson aveva già ceduto a Sennder le proprie attività di trasporto stradale in Europa con effetto dal febbraio 2025.



Berlino vieta a Cosco di acquisire lo spedizioniere Zippel

Giovedì, 8 Ottobre 2026 13:53

Il Consiglio dei ministri tedesco ha deciso mercoledì 7 ottobre 2026 di vietare a Cosco Shipping Holdings l'acquisizione dell'80% di Konrad Zippel Spediteur. Lo spedizioniere di Amburgo è specializzato nel trasporto di container tra i porti marittimi e l'entroterra. Il ministero federale dell'Economia ha condotto la verifica sugli investimenti esteri e ha motivato il divieto con il rischio che l'operazione potesse aumentare le dipendenze strategiche e compromettere la resilienza delle catene di approvvigionamento tedesche ed europee.

Il veto arriva otto mesi dopo l'autorizzazione del l'Autorità antitrust Bundeskartellamt, che il 20 febbraio approvò la stessa acquisizione, precisando che aveva valutato soltanto gli effetti sul mercato, mentre quelli sulla sicurezza spettavano al ministero dell'Economia, nel quadro della Legge e del regolamento sul commercio estero. Il presidente dell'autorità, Andreas Mundt, spiegò che Cosco trasporta i container via mare mentre Zippel ne organizza l'inoltro verso l'interno, le due società operano dunque su livelli diversi della catena e non sono in concorrenza diretta. L'istruttoria non rilevò rischi concreti di esclusione, né per le altre compagnie che si servono di spedizionieri né per gli spedizionieri che lavorano per le compagnie marittime.

Zippel, fondata nel 1876, ha circa 350 dipendenti e organizza soprattutto il trasporto dei container sbarcati ad Amburgo e Bremerhaven verso l'entroterra, utilizzando ferrovia, camion e navigazione interna. Ogni anno movimentata oltre 3.000 treni e 175mila teu. A giugno l'amministratore Axel Plaß dichiarò una quota di mercato intorno all'1,5% per contestare la rilevanza strategica dell'azienda. Però le preoccupazioni del Governo riguardavano soprattutto i collegamenti con la Germania orientale. Infatti Zippel movimentata una quota importante dei container nei terminal interni di Berlino, Schkopau ed Elsterwerda. Secondo i ministeri contrari all'acquisizione, il controllo di queste attività avrebbe potuto offrire alla Cina uno strumento di pressione in caso di crisi politica. Si espressero per il divieto i ministeri dell'Economia, degli Esteri, della Difesa, dell'Interno e delle Finanze. La Difesa aveva richiamato anche il ruolo della logistica a sostegno della Bundeswehr e l'importanza per la Nato dei collegamenti verso il confine orientale tedesco.

L'acquisizione venne notificata all'Autorità della concorrenza il 22 dicembre 2025. Cosco sarebbe entrata in Zippel attraverso la controllata olandese Goldlead Supply Chain Development (Europe), Plaß, che detiene il 70% del capitale, avrebbe conservato il 20% e la guida operativa, mentre il socio Kröger avrebbe ceduto il proprio 30%. Le prime obiezioni apparvero a fine aprile col parere scritto del Bundesamt für Verfassungsschutz, il servizio di sicurezza interna, preoccupato per i progetti di acquisizione complessivi del gruppo cinese in Germania e nell'Unione Europea. Nelle risposte al Bundestag, il Governo precisò che in primavera Zippel non era registrata come operatore di infrastruttura critica ai sensi della Legge sulla sicurezza informatica.

Per Cosco, Zippel sarebbe stato il secondo investimento importante ad Amburgo. Dal 2023 il gruppo controlla, tramite Cosco Shipping Ports, il 24,99% della società che gestisce il Container Terminal Tollerort di Hhla. La richiesta iniziale era del 35%, ma nel 2022 il Governo autorizzò soltanto una quota inferiore al 25%. L'acquisizione di Zippel avrebbe dato a Cosco anche il controllo di un



operatore del trasporto terrestre dei container. Plaß ha preso atto del divieto, pur continuando a ritenere corretta la cessione a Cosco, e ha assicurato che l'attività prosegue senza cambiamenti per clienti e dipendenti.

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



Ciampini nel direttivo della Biennale del Mare



L'esperienza portuale e logistica si aggiunge al lavoro del direttivo che prepara la seconda edizione del maggio 2027 LIVORNO – Alessio Ciampini entra nel consiglio direttivo della Biennale del Mare e dell'Acqua, che sta preparando la seconda edizione della manifestazione, in programma nel maggio 2027. Il suo contributo riguarderà in particolare la blue economy, il porto e le attività lavorative legate al mare.

Il direttivo, in stretto raccordo con la commissione scientifica e organizzativa, è l'organo di indirizzo per la costruzione dell'evento. L'ampliamento della struttura risponde alle esigenze organizzative della manifestazione, che punta a consolidare il proprio rilievo anche internazionale.

Ciampini porta un'esperienza di oltre dieci anni nei settori portuale e logistico, con competenze nella gestione delle risorse umane, nella sicurezza sul lavoro, nel management, nei processi amministrativi e nello sviluppo dell'innovazione digitale. È consigliere nazionale di UNIPORT e partecipa alla Commissione consultiva e all'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'Autorità di Sistema Portuale

La sua formazione comprende una laurea con lode in Scienze politiche e delle relazioni internazionali all'Università di Pisa e un master in Giurista dell'economia e manager pubblico. Come gli altri incarichi nel consiglio direttivo, anche quello di Ciampini sarà svolto a titolo gratuito.

Iscriviti



El gobierno federal alemán prohíbe la venta de Zippel al grupo chino COSCO

En febrero, la autoridad antimonopolio lo había aprobado



Ayer el gobierno federal alemán decidió bloquear la adquisición del grupo de transporte y logística Konrad Zippel Spediteur GmbH, con sede en Hamburgo, del grupo naviero chino COSCO Shipping Holdings Co., una operación que el pasado febrero fue ha sido autorizado por la Autoridad Federal para la Protección de competencia. Comunicando la opinión favorable, la autoridad antimonopolio alemana había especificado que era competente exclusivamente para el Evaluación de los efectos competitivos de y que cualquier aspecto relacionado con la política de en cambio, están sujetos a una auditoría conforme a la Regulaciones de Comercio Exterior por el Ministerio Federal de Economía y Energía. Esta última, ayer, anunció el decisión gubernamental de prohibir la operación, que consiste en la venta al grupo chino del 80% del capital de Zippel, con el CEO de Zippel, Axel Plaß, que habría el 20% restante. El ministerio explicó que la venta de la de cuotas habrían acentuado la dependencia de China y socavó la resiliencia de las cadenas de suministro alemanas, y de la Unión Europea.



The German federal government prohibits the sale of Zippel to the Chinese group COSCO

In February, the antitrust authority had approved it



Yesterday the German federal government decided yesterday to block the acquisition of the Konrad Zippel transport and logistics group Hamburg-based Spediteur GmbH by the Chinese shipping group COSCO Shipping Holdings Co., an operation that last February has been authorized by the Federal Authority for the Protection of competition. Communicating the favourable opinion, the German antitrust authority had specified that it was competent exclusively for the assessment of the competitive effects of and that any aspects related to the policy of security are instead subject to an audit pursuant to the Foreign Trade Regulations by the Federal Ministry of Economy and Energy. The latter, yesterday, announced the Government decision to prohibit the operation, consisting of the sale to the Chinese group of 80% of the capital of Zippel, with the CEO of Zippel, Axel Plaß, who would have the remaining 20%. The ministry explained that the sale of the of quotas would have accentuated dependence on China and undermined the resilience of Germany's supply chains, and of the European Union.



Movianto ed Etp (Yusen Logistics) aprono un hub nell'interporto di Bari

Sviluppato su 1.000 metri quadrati, il polo è conforme alle norme Gdp e offre capacità di controllo della temperatura comprese tra 15–25 °C e 2–8 °C di Redazione SUPPLY CHAIN ITALY

8 Ottobre 2026

Movianto ed Eurotranspharma, entrambi operatori della logistica sanitaria parte di Yusen Logistics, hanno annunciato l'apertura di un nuovo hub nell'Interporto di Bari dal quale offriranno distribuzione giornaliera in tutta la regione Puglia, rifornendo farmacie, ospedali e grossisti farmaceutici

La nuova struttura di cross-docking, entrata in funzione il 6 ottobre, riduce tempi e distanze dei trasporti dell'ultimo miglio nella regione Puglia. Sviluppato su 1.000 metri quadrati, dotato di 14 banchine di carico, il polo è conforme alle norme Gdp e offre capacità di controllo della temperatura comprese tra 15–25 °C e 2–8 °C, soddisfacendo così i requisiti specifici delle catene di approvvigionamento farmaceutiche e sanitarie.

L'hub è collegato quotidianamente in modo diretto con il polo di Movianto del Nord Italia a Melzo e con quello del Sud Italia nell'area di Napoli, integrando Bari nella più ampia rete di distribuzione sanitaria delle due aziende e favorendo favorisce flussi efficienti di prodotti tra le due parti della Penisola

Bari, ha commentato Bruno Jacques, Ceo di Yusen Logistics Healthcare Europe e vicedirettore generale di Yusen Logistics Europe, “rappresenta un altro passo importante nel continuo sviluppo della nostra rete sanitaria. Continueremo a investire in Italia e in altri mercati europei per rafforzare ulteriormente le nostre capacità e la nostra rete a vantaggio dei nostri clienti”.

Movianto, parte di Yusen Logistics dal 2025, offre servizi per lo stoccaggio e la distribuzione di prodotti sanitari, attivo in tutta Europa, impiegando oltre 3.700 dipendenti e disponendo di oltre 600.000 spazi per pallet nella sua rete di 23 centri logistici di proprietà in undici paesi europei ed è operativa in tutta Europa. Eurotranspharma, che pure è stata integrata da Yusen Logistics nel 2025, pure è attiva in Europa nel trasporto sanitario a temperatura controllata e nella distribuzione dell'ultimo miglio, dedicandosi esclusivamente ai prodotti farmaceutici e sanitari.



Corridoio India-Europa, partono i primi progetti pilota: coinvolto anche Trieste

Marseille Fos e Adani Ports guidano i lavori sull'Imec con quattro programmi dedicati a logistica, commercio, interoperabilità digitale ed energia. Al tavolo anche Dp World e Ad Ports Group.



Marseille Fos e Adani Ports guidano i lavori sull'Imec con quattro programmi dedicati a logistica, commercio, interoperabilità digitale ed energia. Al tavolo anche Dp World e Ad Ports Group

Trieste – Il Corridoio Economico India-Medio Oriente-Europa (Imec) entra in una nuova fase con l'avvio dei primi progetti pilota destinati a trasformare il piano infrastrutturale in collegamenti logistici concretamente utilizzabili. Marseille Fos e Adani Ports and Special Economic Zone hanno riunito a Nuova Delhi porti, terminalisti e operatori internazionali per definire quattro programmi di lavoro, i cui risultati dovranno confluire in una roadmap comune per il biennio 2027-2028.

I primi workshop del Club de l'Imec, tenuti il 6 ottobre, si sono conclusi con una dichiarazione congiunta che individua quattro priorità: catene logistiche, facilitazione degli scambi commerciali, interoperabilità dei sistemi informatici e corridoi energetici decarbonizzati. Per ciascun filone dovrà essere sviluppato un progetto pilota, con l'obiettivo di verificare sul campo le soluzioni necessarie per rendere più fluido il trasporto delle merci lungo il futuro asse India-Europa.

L'iniziativa coinvolge un gruppo particolarmente ampio di scali e operatori. Ai lavori hanno partecipato rappresentanti dei porti di Beirut, Tripoli, Duqm, Arabia Saudita, Cipro e Trieste, oltre a porti greci e grandi gruppi logistici e terminalistici come Ad Ports Group, Dp World e Adani Ports. Presenti anche il Maersk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, l'Ocse, la dogana francese e diversi operatori della comunità portuale di Marsiglia.

Una parte centrale del lavoro riguarderà la creazione di procedure commerciali e doganali comuni e sistemi digitali interoperabili, in grado di consentire lo scambio dei dati tra porti e fornitori di servizi



logistici lungo il corridoio. Parallelamente saranno analizzate le infrastrutture energetiche necessarie a sostenere traffici marittimi e terrestri a minore intensità di carbonio.

Il progetto nasce dal memorandum d'intesa firmato a febbraio tra Marseille Fos e Adani Ports, che aveva già previsto la costituzione del club portuale, il miglioramento delle connessioni digitali e doganali e lo sviluppo di un corridoio marittimo green tra India e Francia. Mundra e Hazira, i due porti di Adani situati sul versante occidentale dell'India, rappresentano il terminale orientale della direttrice, mentre Marseille Fos punta a consolidarsi come uno dei principali gateway europei. La nuova dichiarazione apre ora la strada a un partenariato più ampio, destinato a coinvolgere anche gli operatori commerciali interessati a utilizzare il futuro corridoio.



Addio a Vittorino De Bortoli, fondatore di D.B. Group: da Montebelluna ha costruito un colosso della logistica mondiale

È morto questa mattina, 8 ottobre, all'età di 76 anni, Vittorino De Bortoli, imprenditore trevigiano e cofondatore di D.B. Group, gruppo internazionale delle spedizioni e della logistica con sede a Montebelluna, in provincia di Treviso. Da tempo malato, De Bortoli è stato uno degli artefici della crescita dell'azienda, trasformata nell'arco di oltre quarant'anni da realtà [...]



È morto questa mattina, 8 ottobre, all'età di 76 anni, Vittorino De Bortoli, imprenditore trevigiano e cofondatore di D.B. Group, gruppo internazionale delle spedizioni e della logistica con sede a Montebelluna, in provincia di Treviso. Da tempo malato, De Bortoli è stato uno degli artefici della crescita dell'azienda, trasformata nell'arco di oltre quarant'anni da realtà locale al servizio delle imprese venete a operatore logistico presente sui mercati internazionali.

Nato a Coste di Maser nel 1950, diplomato in ragioneria, aveva iniziato a conoscere il mondo dei trasporti affiancando il padre Angelo nell'attività di famiglia. Negli anni Settanta si era poi specializzato nelle spedizioni internazionali e nelle pratiche doganali, lavorando a stretto contatto con le aziende del Distretto dello scarpone di Montebelluna, uno dei poli manifatturieri più importanti del territorio. Proprio dall'esperienza maturata al fianco delle imprese esportatrici nacque, nel 1980, la decisione di mettersi in proprio insieme al fratello Valter De Bortoli. I due fondarono la De Bortoli Srl, dalla quale avrebbe successivamente preso forma D.B. Group Spa.

Da quella prima iniziativa imprenditoriale è nato un gruppo che oggi conta oltre 80 uffici nel mondo e un fatturato complessivo di 500 milioni di euro, diventando un punto di riferimento per le spedizioni internazionali e la gestione delle catene logistiche.

Il passaggio generazionale e il legame con il territorio



Negli ultimi anni Vittorino De Bortoli aveva progressivamente ridotto il proprio impegno nella gestione quotidiana dell'azienda, pur rimanendo membro attivo del Consiglio di Amministrazione. Il passaggio delle responsabilità operative era stato organizzato gradualmente, in accordo con gli altri componenti del board, affidando un ruolo crescente al fratello Valter, all'amministratrice delegata Silvia Moretto e alla seconda generazione della famiglia, rappresentata dai nipoti Silvia e Nicola De Bortoli. Un percorso pensato per garantire continuità alla gestione e allo sviluppo del gruppo.

Descritto come un lavoratore instancabile, dotato di tenacia e capacità di visione, Vittorino De Bortoli aveva accompagnato personalmente l'espansione internazionale dell'azienda, viaggiando in numerosi Paesi e contribuendo a costruire la rete di relazioni commerciali che ne ha sostenuto la crescita. Nonostante la dimensione mondiale raggiunta da D.B. Group, ha mantenuto un forte legame con il territorio trevigiano, sostenendo nel tempo numerose iniziative locali. Le esequie si svolgeranno nei prossimi giorni in forma strettamente privata, secondo la volontà dell'imprenditore e della famiglia.



Picking multi-temperatura nel beverage: l'esperienza Modulblok

Case Study – distribuzione beverage e logistica multi-temperatura

Modulblok ha progettato per Eurobevande, a Pordenone, un polo logistico multi-temperatura che gestisce pallet e colli in ambiente, a 0/+4 °C e a -20 °C. Con 6.700 mm sottotrave, la soluzione recupera capacità in profondità: due TrasloRaider multiprofondità e un miniload da 12.000 colli alimentano in automatico il picking.

Nella distribuzione beverage il magazzino deve conciliare tre variabili che spingono in direzioni diverse: un'elevata varietà di referenze, ordini che combinano pallet interi e colli singoli, la continuità della catena del freddo per refrigerati e surgelati. Quando il fabbricato pone un limite in altezza, la capacità va cercata altrove, senza rallentare il rifornimento delle aree di picking.

È lo scenario affrontato da Modulblok per Eurobevande, azienda food & beverage con sede a Pordenone, nel nuovo polo logistico: oltre 20.000 m², prodotti a temperatura ambiente, in cella a 0/+4 °C e a -20 °C, un'altezza disponibile di 6.700 mm sottotrave. Gli obiettivi erano massimizzare capacità di stoccaggio e velocità di preparazione degli ordini, integrando alta densità, picking multi-tecnologia e gestione multi-temperatura. Il progetto Modulblok combina sistemi di stoccaggio tradizionali e automatici, AGV e supervisione WMS.

[embedded content]

Alta densità in 6.700 mm: scorta sopra, picking sotto

Il layout separa le funzioni per livelli. I livelli superiori ospitano la scorta pallet in multiprofondità; il livello inferiore è dedicato al prelievo su rulliere a gravità. Il collegamento è affidato a due sistemi TrasloRaider, sviluppati da Logaut, società del Gruppo Modulblok, che operano su tre livelli multiprofondità e riforniscono in automatico le rulliere di picking.

Il funzionamento del TrasloRaider spiega come la densità cresca senza sacrificare l'accessibilità:

Presa a satellite su tre assi. Il dispositivo gestisce le locazioni su più livelli, a destra e a sinistra rispetto allo scorrimento longitudinale del TrasloRaider.

Ingombri limitati al canale di inforcamento. Il satellite lavora sul fronte da 800 mm dell'unità di carico e usa il canale di inforcamento del pallet come unico spazio di presa, senza ulteriori ingombri di movimentazione.

Nessuna guida dedicata. Lo scorrimento del satellite non richiede guide specifiche nei canali, un accorgimento pensato per contenere i costi della struttura.

Ciclo di lavoro. Raggiunto il livello di servizio, il satellite si trasferisce nel canale interessato e preleva o deposita l'unità di carico.



Miniload con miniload presa Arachne: il rifornimento dei colli

Il prelievo dei colli dalla scorta è affidato a un magazzino automatico miniload da 12.000 colli, equipaggiato con il sistema di presa Arachne progettato da Logaut. Arachne esegue prelievi multipli, per riempire un canale in una sola missione, e prelievi singolarizzati, per consegnare il collo richiesto dal singolo ordine. Le referenze sono allocate per classe di rotazione ABC, ambiente di conservazione e lotto minimo di vendita.

Insieme ai TrasloRaider, il miniload alimenta in automatico le linee di picking. L'obiettivo è mantenere le referenze costantemente disponibili e ridurre tempi di approvvigionamento e movimentazioni non produttive, così che l'operatore trovi il materiale già in posizione di prelievo.

Picking multi-temperatura: quattro tecnologie, un unico ciclo

Il polo gestisce in parallelo lo stoccaggio delle unità di carico complete e la preparazione degli ordini a collo. Il prelievo è manuale, con operatori a bordo di trenini dedicati che servono quattro tipologie di postazione: scaffalature portapallet, rulliere a gravità per pallet, carton flow e magazzini verticali a cassette. Ogni referenza è assegnata alla postazione più coerente con il suo formato.

I canali carton flow sono configurabili per codice articolo o per ordine cliente. Nel secondo caso il canale funziona da buffer di consolidamento: accoglie i colli di un singolo ordine, rilasciati dal miniload con presa singolarizzata, che l'operatore preleva già raggruppati. Nelle celle frigorifere le referenze a bassa rotazione sono gestite in magazzini verticali dedicati.

A supporto degli operatori il progetto integra:

azzeratori di peso Minicrane per il prelievo dei pallet interi;

guida luminosa a colori per l'indicazione delle postazioni;

sistemi put to light sui magazzini verticali.

L'obiettivo è ridurre errori di prelievo e sforzo fisico.

La movimentazione delle unità di carico tra le aree è affidata ad AGV stoccatori e retrattili. Un WMS supervisiona missioni di stoccaggio, rifornimento e picking sull'intero polo, sincronizzando sistemi automatici e operatori nelle aree a temperatura ambiente come nelle celle, con l'obiettivo di preservare la continuità della catena del freddo.

Quattro scelte progettuali replicabili

Il caso Eurobevande evidenzia alcune scelte trasferibili ad altri centri distributivi con vincoli analoghi:

separare per livelli scorta e prelievo, collegandoli con un rifornimento automatico;

assegnare la tecnologia di picking in funzione del formato della referenza;

configurare i carton flow anche per ordine cliente, quando un sistema automatico può alimentarli a collo singolo;



governare tutte le temperature con un unico WMS.

Il tuo magazzino fatica a stare al passo con gli ordini?

I tecnici Modulblok analizzano spazi, flussi e tipologie di carico, per nuovi impianti e per la trasformazione di quelli esistenti.

Richiedi una consulenza tecnica

Box – L'impianto in sintesi

<https://www.modulblok.com/it/>



Sanilog: nuova campagna di prevenzione per il settore della logistica



Dal 1° ottobre 2026 è attiva la nuova campagna straordinaria di prevenzione oncologica di Sanilog, il fondo integrativo del Servizio Sanitario Nazionale per il personale dipendente del settore cui si applica il contratto collettivo nazionale del lavoro logistica, trasporto merci e spedizione.

Fino al 31 marzo 2027, le lavoratrici e i lavoratori della filiera logistica iscritti a Sanilog potranno beneficiare gratuitamente di numerose prestazioni che hanno come obiettivo l'individuazione precoce di eventuali forme tumorali, quest'anno ampliate con tre nuove aree di prevenzione.

Otto le aree di prevenzione individuate disponibili per la platea di iscritti: alle cinque già previste nella prima campagna del 2024 – senologica, urologica, dermatologica, colon-retto e polmonare – si aggiungono quest'anno la prevenzione dei tumori di testa e collo e del cavo orale e la valutazione del rischio vascolare. Tra le prestazioni incluse: mammografia, visita dermatologica con mappatura dei nei, ecografia prostatica, visita pneumologica con spirometria di base, visita angiologica e visita otorinolaringoiatrica.

Le novità della campagna di prevenzione Sanilog Tra le novità di quest'anno, il pacchetto base di prevenzione viene arricchito, per tutta la durata della campagna straordinaria, con un pacchetto di analisi del sangue, aggiuntivo rispetto a quello già previsto dal pacchetto base biennale.

Il nuovo pacchetto Sanilog dedicato alla prevenzione oncologica assume particolare importanza considerando che, le malattie croniche non trasmissibili (ad esempio quelle cardiovascolari, i tumori e le malattie respiratorie croniche) rappresentano la principale causa di morte nel mondo.

In Italia, nel 2025 sono state stimate circa 390.000 nuove diagnosi di tumore, un numero sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente. Nel 2024 le neoplasie diagnosticate più frequentemente sono state il tumore della mammella, seguito dai tumori del colon-retto, del polmone, della prostata e della vescica. Questi dati confermano l'importanza di rafforzare la prevenzione



primaria, l'adesione ai programmi di screening e la diagnosi precoce, strumenti fondamentali per ridurre la mortalità e migliorare le possibilità di cura.

La prima edizione della campagna, avviata nel giugno 2024 e prorogata per il 2025, ha ottenuto un ottimo riscontro: nel complesso sono state erogate

28.578 prestazioni, per un valore complessivo di oltre 3,76 milioni di euro.

«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».

«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.

Prestazioni sanitarie e strutture convenzionate Le prestazioni di assistenza sanitaria potranno essere effettuate presso le strutture convenzionate con UniSalute e con AIG ONHC, le compagnie assicurative che, per il fondo Sanilog, erogano le prestazioni sanitarie e assistenziali e che condividono con il fondo questo importante progetto di prevenzione



Solition Material Handling, le nuove batterie Exide

La gestione dei costi operativi e l'efficienza energetica rappresentano sfide quotidiane cruciali per le aziende del settore logistico e manifatturiero. Per rispondere a queste esigenze, Exide Technologies ha sviluppato la gamma di batterie agli ioni di litio Solition Material Handling, una soluzione all'avanguardia specificamente progettata per ottimizzare le prestazioni di flotte industriali come carrelli elevatori, transpallet e veicoli a guida automatizzata.

Il sistema garantisce un'efficienza di carica superiore al 98%, riducendo al minimo gli sprechi energetici e consentendo di sfruttare quasi la totalità dell'energia pagata per la movimentazione reale delle merci. Questa ottimizzazione consente di abbattere il costo totale di proprietà fino al 24% su un orizzonte di cinque anni rispetto alle tradizionali soluzioni al piombo-acido. L'operatività continua viene garantita dalla capacità di supportare ricariche rapide e frequenti durante le brevi pause lavorative, eliminando la necessità di sostituire la batteria tra un turno e l'altro e liberando lo spazio precedentemente destinato alle sale di ricarica dedicate.

La gamma assicura inoltre una densità energetica migliorata e una durata operativa che supera i tremila cicli di carica. L'architettura modulare del sistema è concepita per facilitare la transizione energetica delle aziende grazie a soluzioni pronte all'uso, che consentono un ammodernamento flessibile e un'integrazione immediata anche sulle flotte di mezzi già esistenti. Dal punto di vista della sostenibilità, l'assenza di emissioni di gas e la compatibilità con i sistemi di recupero energetico del veicolo in frenata riducono significativamente l'impronta di carbonio delle attività industriali, allineando l'efficienza logistica agli obiettivi ecologici globali.

La tecnologia agli ioni di litio offre una soluzione ad alte prestazioni con un'ottima efficienza di carica, una durata di vita significativamente più lunga e una capacità doppia rispetto alle batterie tradizionali. Ciò si traduce in un costo totale di proprietà ottimizzato, in una riduzione delle emissioni di CO2 e nella garanzia di una soluzione affidabile sul lavoro.



Industria (34%) e operatori di settore (32%) sono i maggiori clienti della logistica italiana



Uno studio di Federtrasporto mostra una filiera estremamente intrecciata, che attiva complessivamente il 19% del Pil di Redazione SUPPLY CHAIN ITALY

8 Ottobre 2026

Misurare l'impatto della logistica e dei trasporti sull'economia italiana è un'impresa in cui istituti di ricerca, istituzioni e associazioni di categoria si cimentano periodicamente. Uno studio dal titolo 'Rilevanza dei trasporti e della logistica in Italia', presentato ieri durante l'assemblea pubblica di Federtrasporto e realizzato con il Centro Studi di Confindustria, ha provato a fare chiarezza su come i risultati possano cambiare però drasticamente a seconda di dove si sposti il perimetro dell'attività di settore.

Considerando solo la sezione H del codice Ateco (divisioni 49-53), spesso utilizzata come definizione ufficiale del comparto, il peso sul Pil di logistica e trasporti risulta pari al 4,8%, ovvero 86 miliardi di euro. In questo ambito sono fatti rientrare i servizi di trasporto e logistica venduti sul mercato. Allargando però il cerchio fino a considerare l'intero sistema industriale (ovvero includendo anche la logistica gestita internamente dalle imprese, la vendita dei carburanti, e altro), la quota sale però già al 10,3%, per 184 miliardi di euro.

Il perimetro che Federtrasporto preferisce adottare è però un altro, più esteso: quello che tiene insieme tutta la filiera, ovvero le attività economiche che dipendono dai servizi di logistica e trasporto. È così che la federazione perviene al dato del 19% del Pil, ovvero a 341 miliardi di euro tra attività dirette, indirette e di indotto. Detto altrimenti, il 19% del prodotto interno lordo italiano non potrebbe essere generato in assenza di trasporti e logistica.

Cambiando punto di osservazione, cambia anche il peso delle attività specifiche. In altre parole, considerando il cerchio più piccolo (ovvero quello che corrisponde alla lettera H del codice Ateco), il 54% del valore aggiunto generato deriva dal trasporto, mentre la logistica conta per il 38%.



All'interno di questa si collocano anche i servizi di magazzinaggio, che però in larga parte (82%) riguardano attività connesse ai trasporti e solo in quota ridotta (18%) il puro stoccaggio e il carico scarico delle merci.

Lo scenario cambia nettamente se si allarga lo sguardo all'intero sistema industriale. Se logistica e trasporti (incluse le attività interne e affini) pesano in questo caso per il 10,3% del Pil, la fetta predominante è quella della logistica (6%), mentre il trasporto di merci e passeggeri vale il 2,6%. Quote ancora minori sono riferibili a infrastrutture, carburanti e altro.

Considerando infine tutti gli effetti dell'attività di trasporto e logistica sulla formazione del Pil, quindi con il peso del 19%, la logistica arriva a rappresentare addirittura il 59% del totale (202 miliardi di euro), contro il 25% del trasporto di merci e passeggeri (84 miliardi). Lo studio guarda anche all'occupazione: in questa cornice più ampia, logistica e trasporti (tra diretti, indiretti e indotto) attivano 4,67 milioni di occupati in unità di lavoro equivalenti (Fte), pari al 19,5% dell'occupazione italiana. Anche in questo caso il contributo della logistica (conto terzi e conto proprio) è preponderante, pari a circa il 60% del totale, mentre il trasporto rappresenta il 25%.

Infine, il report propone due prospetti che mostrano in modo limpido come logistica e trasporti si leghino a doppia mandata alle attività economiche. Lo studio evidenzia infatti come tra i clienti della logistica e dei trasporti in Italia il principale sia l'industria (che paga i trasporti due volte, per gli approvvigionamenti e la distribuzione), con il 34%. Segue però (32%) proprio la stessa categoria del trasporto e della logistica, con gli scambi interni alla filiera (tra corrieri che comprano trazione, spedizionieri che comprano capacità e operatori che acquistano spazi di magazzino). In terza posizione infine il commercio al dettaglio e all'ingrosso che vale il 21% degli acquisti, mentre la pubblica amministrazione 'compra' una quota del 5%.

Ribaltando la prospettiva, il report ha anche evidenziato da chi i servizi di trasporto e logistica italiani acquistino servizi e beni. Al primo posto in questo caso emerge la stessa categoria di trasporto e logistica (per le subforniture), mentre al secondo (26%) si colloca l'industria (con acquisti di carburanti, servizi di manutenzione e di riparazione, ricambi e pneumatici).

La terza voce (16%) è quella rappresentata da Immobili, noleggio e servizi alle imprese, un unico insieme nel quale il report colloca gli affitti di magazzino e di piazzali, il noleggio in leasing dei mezzi, nonché l'acquisto di lavoro temporaneo. Una quota dell'8% è infine quella di informazione, finanza e turismo (cioè l'acquisto di assicurazioni su mezzi e merci, di servizi finanziari, di telecomunicazioni o It). Dall'amministrazione pubblica infine (5%) logistica e trasporti 'acquistano' in particolare concessioni e servizi pubblici.



Anversa e Rotterdam guidano l'alleanza dei sette porti per la logistica automatizzata

Belgio, Paesi Bassi e Germania puntano a integrare l'asse Reno-Ruhr, eliminando le barriere normative e coordinando trasporto merci, idrogeno e reti per la CO₂



Belgio, Paesi Bassi e Germania puntano a integrare l'asse Reno-Ruhr, eliminando le barriere normative e coordinando trasporto merci, idrogeno e reti per la CO₂

Rotterdam – Sette grandi porti del Nord Europa si preparano a trasformare l'area compresa tra Anversa, Rotterdam, il Reno e la Ruhr in un unico sistema logistico e industriale transfrontaliero. Anversa-Bruges, Rotterdam, North Sea Port, Ostenda, Moerdijk, Duisport e Colonia/Hgk hanno ottenuto il sostegno dei governi delle Fiandre, dei Paesi Bassi e della Renania Settentrionale-Vestfalia per sviluppare trasporti automatizzati, infrastrutture energetiche comuni e procedure autorizzative più uniformi.

L'intesa è stata raggiunta il 5 ottobre durante il Ports Summit di Meise e riguarda il cosiddetto cluster Arrra, acronimo di Antwerp-Rotterdam-Rhine-Ruhr Area. Nel suo complesso, il sistema dei sette porti e dei rispettivi distretti industriali genera un valore aggiunto stimato in circa 65 miliardi di euro e sostiene quasi 600.000 posti di lavoro, configurandosi come uno dei principali motori manifatturieri, energetici e logistici dell'Europa.

Uno degli elementi più concreti riguarda la creazione di corridoi transfrontalieri per il trasporto automatizzato delle merci, inizialmente lungo direttrici come quella tra Anversa e Rotterdam. Il programma comprende soluzioni su strada e sulle vie navigabili interne, oltre all'armonizzazione delle procedure per l'impiego dei droni. L'obiettivo è permettere a mezzi, dati e carichi di attraversare i confini con regole compatibili, riducendo le inefficienze prodotte da normative differenti nei tre territori.

La cooperazione si estenderà alle reti per l'idrogeno e il trasporto della CO₂, alla navigazione interna, alla gestione strategica delle risorse idriche e alla creazione di un mercato comune per le materie prime secondarie. I porti chiedono inoltre che l'intero cluster venga riconosciuto come una zona



transfrontaliera ad attuazione rapida, nella quale abbreviare i tempi per permessi e autorizzazioni riguardanti investimenti portuali, energetici, industriali e legati all'economia circolare.

Le tre amministrazioni intendono portare il programma a Bruxelles per ottenere il riconoscimento dell'Arrra come cluster portuale-industriale strategico europeo e facilitare l'accesso ai finanziamenti comunitari. Al momento, tuttavia, la dichiarazione non assegna un budget complessivo né definisce un calendario vincolante per i singoli progetti: rappresenta una cornice politica che dovrà ancora essere tradotta in investimenti, sperimentazioni e nuove regole operative.

La portata dell'iniziativa supera la collaborazione tra singoli scali. Anversa, Rotterdam e i porti renani stanno cercando di rispondere alla concorrenza internazionale presentandosi come un'unica piattaforma capace di collegare mare, fiumi, industria ed energia. Se il piano verrà concretizzato, la competizione portuale nel Nord Europa non dipenderà più soltanto da banchine e capacità container, ma dalla possibilità di offrire corridoi automatizzati e reti energetiche integrate su scala sovranazionale.

Americas Cup, Pelenghi (Greenthesis): "Bagnoli messa in sicurezza all'85%, pronti per maggio"

Una sfida ingegneristica, ambientale e logistica senza precedenti per restituire Bagnoli alla città e portarla sotto i riflettori della vela mondiale. Così Davide Pelenghi, rappresentante di Greenthesis, capofila del Raggruppamento temporaneo di imprese (RTI formato anche da



Una sfida ingegneristica, ambientale e logistica senza precedenti per restituire Bagnoli alla città e portarla sotto i riflettori della vela mondiale. Così Davide Pelenghi, rappresentante di Greenthesis, capofila del Raggruppamento temporaneo di imprese (RTI formato anche da Enirewind, RCM, SIRAI, Semataf e Vianini), al convegno 'Sinergie per la sorveglianza, la rigenerazione e lo sviluppo sostenibile del territorio' organizzato dall'Università Parthenope nella cornice di Villa Doria d'Angri. Pelenghi ha illustrato i dettagli di un cantiere straordinario che sta trasformando una storica ferita industriale nel teatro della 38ª America's Cup.

L'approdo dell'America's Cup a Bagnoli non rappresenta soltanto una competizione sportiva di vertice ma una svolta d'immagine e di sviluppo per l'intera area metropolitana. Dopo le memorabili tappe dell'America's Cup World Series del 2012 e 2013 lungo via Caracciolo, il ritorno dei più prestigiosi team velici internazionali porta il baricentro dell'evento direttamente sul litorale flegreo, consacrando il golfo di Napoli come uno dei campi di gara naturali più affascinanti e tecnici al mondo. L'evento si prefigura come uno straordinario acceleratore economico e turistico: oltre alle ricadute dirette nei settori dell'accoglienza, della nautica da diporto e dei servizi, la visibilità globale delle regate permetterà di mostrare a una platea internazionale di milioni di spettatori il riscatto di un territorio a lungo penalizzato. La Coppa America diventa così il detonatore per accelerare opere pubbliche e infrastrutture che altrimenti avrebbero richiesto decenni, dimostrando come lo sport di grandi dimensioni possa farsi leva di rigenerazione urbana sostenibile.

"Un'esperienza imponente e complessa" ha esordito Pelenghi ripercorrendo i passaggi chiave che, dall'accelerazione di dicembre firmata con la struttura commissariale e Invitalia, hanno impresso una



svolta decisiva alle opere. Il cambio di paradigma principale ha riguardato la Cassa di Colmata: superata la prospettiva di un'asportazione integrale da 2 milioni di metri cubi di materiali, si è passati a una messa in sicurezza permanente con un capping (sigillatura dell'area di colmata) per eliminare rischi per l'ambiente e la popolazione. Un'operazione strategica che garantisce quindi la tutela ambientale e rende subito fruibile la superficie per le competizioni sportive. "Ad oggi siamo oltre l'85% della messa in sicurezza e già in piena fase di costruzione delle basi operative per le imbarcazioni", ha confermato Pelenghi.

I dati presentati restituiscono la portata dell'intervento condotto dal Raggruppamento di Imprese: 700.000 m² di capping protettivo isolante realizzati sul terreno; 408.000 tonnellate di materiali naturali terrigeni provenienti da cave campane movimentati e stesi a copertura per creare le basi per piattaforme dei team; 6 basi operative in via di completamento per ospitare i team internazionali della Coppa America; 800 viaggi di bilici al giorno impiegati nei momenti di massimo picco logistico per il trasporto dei materiali.

"Siamo stati sottoposti a controlli ambientali dagli enti di controllo e dalle forze dell'ordine per garantire la sicurezza dei lavoratori e della popolazione 24 ore al giorno con stazioni di rilevamento polveri e rumore fisse e mobili oltre ad aver garantito h24 il presidio con autobotti per la bagnatura e lavaggio delle strade - spiega - Vedere le prerogative a Napoli settimana scorsa sono state motivo di orgoglio e consapevolezza di come una squadra ben capitanata e sinergicamente coinvolta con enti, governo, istituzioni e aziende preparate, possa raggiungere traguardi ambiziosi".



> 8 ottobre 2026 alle ore 14:07

FIATA, il centenario a Milano: logistica più forte contro le nuove fragilità del commercio globale



Presentato il Market Report 2026: geopolitica, digitalizzazione, infrastrutture e diversificazione dei corridoi stanno ridisegnando il ruolo degli spedizionieri MILANO – Le tensioni geopolitiche e le continue modifiche alle rotte del commercio internazionale stanno mettendo alla prova le catene logistiche globali. In questo scenario gli spedizionieri assumono un ruolo sempre più centrale nel garantire continuità ai flussi di merci, individuando percorsi alternativi e combinando modalità di trasporto e nuovi itinerari. È uno dei principali messaggi emersi al FIATA World Congress 2026, in corso a Milano, dove la Federazione internazionale delle associazioni degli spedizionieri celebra il proprio centenario. Al congresso è stato presentato anche il , basato sulle risposte di 111 professionisti della logistica e del freight forwarding distribuiti in 46 territori.

Rotte alternative e nuove strategie



Tra i fattori destinati a incidere maggiormente sul settore nei prossimi anni emerge l'instabilità geopolitica, insieme alla digitalizzazione e alla crescente complessità dei flussi commerciali.

La crisi nello Stretto di Hormuz viene indicata come un esempio della vulnerabilità dei principali corridoi internazionali. Di fronte a possibili interruzioni, gli operatori sono chiamati a sviluppare alternative e a rendere più flessibile la gestione dei trasporti.

Il rapporto evidenzia inoltre l'importanza di infrastrutture adeguate, procedure doganali efficienti, scambio dei dati e sistemi digitali interoperabili. Elementi che diventano sempre più decisivi per mantenere regolare il movimento delle merci.

Il cambiamento investe direttamente il lavoro dei freight forwarder. Dalla semplice organizzazione del trasporto, il settore si sta spostando verso una funzione di regia di catene logistiche sempre più articolate. La diversificazione dei corridoi e dei modi di trasporto consente agli operatori di ridurre l'esposizione alle crisi e di mantenere operative le forniture anche quando una rotta viene interrotta.

Secondo il presidente FIATA Thomas Sim, il rapporto evidenzia la necessità di investire in infrastrutture, tecnologia ed efficienza normativa, tenendo conto delle differenti esigenze delle varie aree geografiche.

Il direttore generale Stéphane Graber sottolinea invece come geopolitica, infrastrutture, digitalizzazione, regolazione e trasformazione dei flussi commerciali siano ormai strettamente legate e debbano essere affrontate con una visione comune.

Il congresso milanese coincide con il centenario della FIATA, celebrato anche attraverso la pubblicazione di FIATA Forever: A Leadership Legacy. Il volume raccoglie i contributi dell'attuale presidente, del direttore generale, di 16 ex presidenti ancora in vita e di 12 giovani professionisti, mettendo a confronto l'esperienza delle generazioni che hanno guidato la Federazione con le prospettive dei nuovi operatori della logistica. Il libro ripercorre l'evoluzione del freight forwarding attraverso le principali trasformazioni del commercio internazionale, dall'innovazione tecnologica alle crisi geopolitiche, fino alla digitalizzazione delle supply chain.

Il centenario diventa così anche un momento di riflessione sul futuro di un settore chiamato a gestire catene commerciali più complesse e vulnerabili agli shock esterni.

Per FIATA, la risposta passa da investimenti, tecnologia, regole efficienti e una maggiore cooperazione tra gli operatori, per mantenere fluidi i traffici anche quando le rotte tradizionali vengono messe sotto pressione.

LEGGI ANCHE:

Iscriviti



Cherubini digitalizza la logistica di magazzino con il WMS silwa di Stesi



Avviato nel 2020, il progetto ha interessato i processi di accettazione, stoccaggio, prelievo, imballo e spedizione. Al centro dell'intervento la centralizzazione dei dati, la gestione dei pallet e l'unificazione dei sistemi di etichettatura dei sovrappacchi. Digitalizzare i processi logistici per renderli più guidati, tracciabili e misurabili, creando un collegamento più stretto tra produzione, magazzino e sistemi informativi aziendali. È questo l'obiettivo del progetto sviluppato da

Stesi, software house veneta specializzata nella digitalizzazione e ottimizzazione dei processi logistici, per

Cherubini S.p.A., azienda italiana attiva nelle soluzioni per la movimentazione della protezione solare e nell'home automation.

Il progetto, avviato nel 2020 con il primo go live nel 2021, ha introdotto la piattaforma

WMS silwa per supportare e controllare le principali attività di magazzino, dall'accettazione della merce alla dichiarazione di produzione, dallo stoccaggio al prelievo, fino all'imballo e alla spedizione.

L'intervento si è concentrato in particolare sulla centralizzazione delle informazioni e dei sistemi di etichettatura, con l'obiettivo di trasformare attività precedentemente gestite in modo frammentato in processi più strutturati e facilmente monitorabili.

Dal dato di produzione alla gestione del magazzino Con sede a Bedizzole, in provincia di Brescia, il Gruppo Cherubini è stato fondato nel 1947 ed è oggi presente in sei Paesi, con oltre 280 dipendenti. Nel 2023 ha registrato ricavi delle vendite pari a 55,9 milioni di euro e un valore della produzione operativa di 56,95 milioni di euro.

In una realtà industriale caratterizzata da una struttura multisito e da processi articolati, la disponibilità di informazioni coerenti e aggiornate rappresenta un elemento importante per coordinare produzione, magazzino e spedizioni.



È in questo contesto che si inserisce l'adozione di silwa, la piattaforma WMS modulare e scalabile sviluppata da Stesi per la gestione e l'ottimizzazione delle attività logistiche.

Uno dei punti centrali del progetto ha riguardato il passaggio delle informazioni dalla produzione al magazzino. Prima dell'intervento, alcune attività erano supportate da diversi microsoftware sviluppati internamente per la stampa delle etichette dei colli, definiti in azienda "sovrappacchi".

Ogni motore è identificato da un codice seriale e ciascun sovrappacco contiene informazioni necessarie alla tracciabilità, tra cui matricola, variante, lotto e ordine di produzione

Stesi ha quindi lavorato alla riscrittura e all'unificazione degli applicativi, creando un sistema centralizzato per guidare l'operatore nella stampa delle etichette e registrare i dati all'interno di una base informativa comune.

Le informazioni generate durante il processo diventano così immediatamente disponibili a silwa per le successive attività di magazzino, riducendo il rischio di frammentazione e disallineamento dei dati.

Gestione dei pallet e dei sovrappacchi Il progetto ha introdotto anche una gestione più strutturata dei pallet e dei sovrappacchi

Una volta completati il collaudo e l'etichettatura, l'operatore può dichiarare la produzione e caricare direttamente la giacenza in silwa. Il WMS riconosce automaticamente i sovrappacchi presenti all'interno di ciascun pallet, rendendo disponibili le informazioni necessarie per l'accettazione, lo stoccaggio e le successive movimentazioni.

Il risultato è un collegamento più diretto tra la produzione e la messa a dimora del pallet, con una maggiore visibilità delle informazioni e un processo più controllato.

«Il valore del progetto con Cherubini è legato alla capacità di trasformare processi complessi e in parte frammentati in attività guidate e misurabili», spiega

Mario Avdullaj, Software Analyst/Developer di Stesi. «Abbiamo lavorato sull'integrazione tra produzione e logistica, sulla gestione dei sovrappacchi e sulla centralizzazione dei dati, affinché ogni informazione generata lungo il processo potesse diventare subito utile per le attività di magazzino».

Un pannello per monitorare l'evadibilità degli ordini Un altro intervento ha riguardato il pannello spedizioni, integrato con un algoritmo dedicato al calcolo dell'evadibilità degli ordini.

Attraverso una rappresentazione visuale basata su diverse colorazioni, gli operatori possono identificare rapidamente se una spedizione è completamente evadibile, parzialmente evadibile oppure non ancora pronta



L'algoritmo considera le disponibilità per articolo, variante e lotto di produzione, tenendo conto degli impegni già presenti e degli ordini rilasciati.

La funzionalità consente quindi di avere una visione immediata dello stato delle spedizioni e di supportare la definizione delle priorità operative e la pianificazione dei carichi di lavoro.

Continuità operativa durante il cambio di ERP La digitalizzazione della logistica si è inserita inoltre in una fase di evoluzione più ampia dei sistemi informativi di Cherubini, con l'introduzione di un nuovo ERP.

Stesi ha collaborato con l'azienda e con il partner gestionale per assicurare la continuità dei processi logistici già gestiti attraverso silwa. L'obiettivo era mantenere operativo il WMS e garantire il corretto scambio di informazioni con il nuovo sistema gestionale durante la transizione.

Il progetto ha quindi consentito di accompagnare il cambiamento dell'architettura informativa senza interrompere le attività quotidiane dei magazzini.

Tracciabilità e controllo come leve per la supply chain Per Cherubini, la tracciabilità rappresenta un elemento centrale in un'organizzazione caratterizzata da più siti produttivi e da una gestione articolata dei flussi logistici.

«Per una realtà come la nostra, caratterizzata da una struttura multisito e da processi articolati, la tracciabilità rappresenta un elemento essenziale per garantire continuità, qualità e controllo operativo», commenta

Liviana Barbàra, Marketing Manager di Cherubini S.p.A.

«La collaborazione con Stesi ci ha permesso di rendere più strutturata la gestione delle informazioni, contribuendo a fornire un servizio migliore ai nostri clienti e a sviluppare una consapevolezza più approfondita dei processi interni».

Il caso Cherubini mostra quindi come l'adozione di un WMS possa andare oltre la semplice gestione delle movimentazioni di magazzino, intervenendo sulla qualità del dato, sulla tracciabilità e sull'integrazione tra produzione, logistica e sistemi gestionali

.

Per Stesi, il progetto conferma il ruolo della piattaforma silwa nel supportare le aziende industriali impegnate nella digitalizzazione della supply chain, con soluzioni in grado di adattarsi ai processi esistenti e accompagnarne progressivamente l'evoluzione.

AdSP Mar Ionio: servono fondi certi per sbloccare gare e dare concretezza all'hub eolico portuale

(FERPRESS) – Taranto, 8 OTT – Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Giovanni Gugliotti, richiama Governo e istituzioni sulla necessità di garantire risorse, tempi e strumenti attuativi per il progetto strategico dell'hub eolico. «Taranto è pronta a diventare una piattaforma industriale e logistica per l'eolico offshore nel Mediterraneo, ma non può più attendere».

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 >>



Hub eolico di Taranto, Gugliotti: "Servono fondi certi per sbloccare le gare"



Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio richiama governo e istituzioni sulla necessità di garantire le risorse e gli strumenti attuativi. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Giovanni Gugliotti, richiama governo e istituzioni sulla necessità di garantire risorse, tempi e strumenti attuativi per il progetto strategico dell'hub eolico. «Taranto è pronta a diventare una piattaforma industriale e logistica per l'eolico offshore nel Mediterraneo, ma non può più attendere». Nella cerimonia di apertura a Taranto, della terza edizione di Offshore Wind Revolution, l'appuntamento internazionale dedicato allo sviluppo dell'eolico offshore, Gugliotti ha rivelato di aver già trasmesso al ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una richiesta dettagliata di riconferma dello stanziamento necessario a finanziare gli interventi.

"Il progetto, inizialmente sostenuto da una previsione di 28 milioni di euro e successivamente ridimensionato a 13 milioni - ha detto - necessita di risorse adeguate a consentire l'aumento della portanza delle banchine e dei piazzali, nonché per l'avvio delle opere indispensabili alla realizzazione dell'hub. E su questo progetto, che non può né essere ridimensionato né rinviato, l'impegno dell'AdSP del Mar Ionio, è totale e incondizionato. Abbiamo quindi chiesto la riconferma delle risorse necessarie e una garanzia formale sui finanziamenti da stanziare per il 2027. Obiettivo immediato: pubblicare il bando per l'esecuzione delle opere e avviare senza ulteriori ritardi i lavori di consolidamento delle banchine». Il presidente ha infine richiamato la necessità di garantire continuità a un progetto strategico non soltanto per Taranto, ma per l'intero Paese.

Condividi

Tag porti taranto

Articoli correlati



Dp World e Mol insieme a Jebel Ali nuovo hub per la logistica dei veicoli

I due gruppi studiano una piattaforma integrata per stoccaggio, ispezione e servizi automotive nel porto di Dubai, che nel 2025 ha movimentato quasi 1,1 milioni di veicoli



I due gruppi studiano una piattaforma integrata per stoccaggio, ispezione e servizi automotive nel porto di Dubai, che nel 2025 ha movimentato quasi 1,1 milioni di veicoli

Abu Dhabi – Dp World e Mitsui Osk Lines (Mol) rafforzano la propria collaborazione nella logistica automotive con un accordo preliminare per sviluppare un nuovo hub dedicato ai veicoli nel porto di Jebel Ali, a Dubai. Il progetto punta a creare una piattaforma integrata capace di servire i crescenti flussi di automobili tra i principali centri produttivi asiatici e i mercati del Medio Oriente e dell’Africa.

La struttura dovrebbe riunire in un’unica area portuale stoccaggio dei veicoli, ispezioni pre-consegna e altri servizi a valore aggiunto, aumentando la capacità di lavorazione e distribuzione dello scalo. Il progetto si inserisce in un mercato già particolarmente rilevante per Jebel Ali, che nel 2025 ha movimentato quasi 1,1 milioni di veicoli.

L’accordo rappresenta per il momento soltanto il quadro preliminare dello sviluppo. Dp World e Mol non hanno ancora comunicato l’entità dell’investimento, la futura struttura proprietaria, i tempi di costruzione o una possibile data di apertura. La firma costituisce quindi un ulteriore passo nella valutazione del progetto, ma non equivale ancora a una decisione finale d’investimento.

La collaborazione tra i due gruppi era iniziata nel dicembre 2023 con un memorandum dedicato alla logistica automobilistica e alla decarbonizzazione marittima negli Emirati Arabi Uniti e nel resto del Medio Oriente. Da allora Dp World e Mol stanno studiando soluzioni per lo stoccaggio, la lavorazione e la redistribuzione dei veicoli finiti attraverso Jebel Ali, sfruttando la posizione dello scalo come piattaforma di collegamento tra Asia, Golfo e Africa.



Dp World ha già investito per aumentare la capacità automotive del porto. Nell'agosto 2025 ha aperto presso il Terminal 4 una nuova area di 2,6 milioni di piedi quadrati, aggiungendo spazio per 13.000 veicoli e portando la capacità complessiva a 75.000 unità. L'infrastruttura dispone inoltre di una banchina di 800 metri capace di accogliere contemporaneamente fino a tre navi ro-ro. Nel solo primo semestre 2025 Jebel Ali aveva movimentato 545.000 veicoli, il 28% in più rispetto all'anno precedente, con le importazioni – soprattutto da Cina, Giappone, Thailandia, India e Corea del Sud – pari al 65% del totale.

L'intesa mette così insieme la rete portuale e logistica globale di Dp World e l'esperienza marittima di Mol, gruppo giapponese che a marzo 2026 gestiva una flotta complessiva di 930 navi. Se il progetto arriverà alla fase d'investimento, Jebel Ali potrà rafforzare ulteriormente il proprio ruolo non soltanto come terminal di sbarco dei veicoli, ma come piattaforma regionale per la loro lavorazione e successiva distribuzione verso Medio Oriente e Africa.



Dai trasporti e dalla logistica dipende quasi un quinto dell'economia italiana



Lo studio presentato all'assemblea di Federtrasporto attribuisce alla filiera un impatto complessivo di 341 miliardi di euro di valore aggiunto, pari al 19% del PIL, e 4,67 milioni di posti di lavoro, il 19,5% dell'occupazione nazionale. Roma - Dopo un lavoro di comunicazione, portato avanti negli ultimi anni in maniera più o meno trasversale dalle diverse sigle del comparto, la narrazione che accompagna il mondo della logistica e dei trasporti è cambiata in positivo.

Complici anche le tante crisi che si sono succedute a partire dalla pandemia di coronavirus, passando per i conflitti - sia caldi che tiepidi - che stanno ridisegnando le rotte del commercio globale e minando la stabilità del mercato energetico, la percezione comune ha cominciato ad attribuire finalmente un peso maggiore all'importanza del settore.

Alla fine, però, a fare la differenza sono i numeri e i dati, per loro natura oggettivi. Per quanto, spesso anche delle cifre si faccia un utilizzo in stile cherry picking, proponendo una lettura parziale a vantaggio delle varie rivendicazioni di categoria.

Non sembra, però, il caso del nuovo rapporto realizzato da Federtrasporto, in collaborazione con il centro studi di Confindustria, intitolato "Rilevanza dei trasporti e della logistica in Italia" e promosso con l'intenzione di misurare in maniera reale l'impatto che il settore ha sull'economia del Belpaese. I risultati emersi durante la presentazione dello studio - avvenuta a Roma nel corso dell'assemblea dell'associazione che rappresenta le imprese rientranti nel perimetro confindustriale attive nella logistica e nella movimentazione di merci e passeggeri - evidenziano un peso strategico del comparto nettamente superiore a quanto finora stimato da altri autorevoli report.

Le statistiche ufficiali che inquadrano il cosiddetto 'Settore H' - che racchiude unicamente i servizi di trasporto e logistica venduti sul mercato a terzi - restituiscono, infatti, una fotografia che consente di attribuire al comparto un valore di 86 miliardi di euro, corrispondente al 4,8% del PIL nazionale.



Il quadro cambia sensibilmente quando si allarga lo sguardo alle attività che, pur essendo parte integrante del sistema dei trasporti, vengono contabilizzate altrove. È il caso della logistica gestita internamente dalle imprese, ma anche delle quote riconducibili al comparto di attività come la fornitura di carburanti, la manutenzione e il noleggio dei mezzi, la costruzione delle infrastrutture e l'organizzazione dei viaggi. Un insieme che aggiunge al perimetro ufficiale altri 98 miliardi, portando il valore aggiunto diretto ampliato a 184 miliardi, pari al 10,3% del PIL.

Il passaggio successivo è quello che restituisce la dimensione più significativa del lavoro presentato da Tullio Buccellato, del centro studi Confindustria. La domanda, a questo punto, cambia: quanto dell'attività economica del Paese dipende dal funzionamento dei trasporti e della logistica? Per rispondere, lo studio utilizza il metodo dell' 'estrazione ipotetica', simulando, attraverso le tavole input-output dell'Istat, la rimozione del sistema e misurando il valore aggiunto che verrebbe meno nel resto dell'economia.

Si arriva così a 341 miliardi di euro, corrispondenti al 19% del PIL nazionale: ai 184 miliardi generati direttamente si affiancano 157 miliardi di effetti indiretti e indotti, legati rispettivamente alle relazioni con i fornitori e alla spesa alimentata dai redditi attivati.

La stessa lettura estesa porta a quantificare in 4,67 milioni le unità di lavoro equivalenti a tempo pieno attivate, direttamente, indirettamente e attraverso l'indotto, pari al 19,5% dell'occupazione nazionale. Anche in questo caso, il dato comprende il lavoro sostenuto nell'intera economia dal funzionamento della filiera e non soltanto gli addetti delle aziende di trasporto.

Ed è anche facendo leva su questi risultati che il numero uno di Federtrasporto, Paolo Colombo, ha potuto sottolineare con ancora maggiore convinzione: "La mobilità delle persone e la mobilità delle merci non possono più essere considerate attività ancillari o un semplice costo da comprimere, ma una leva della politica industriale e della competitività del Paese". Una richiesta di attenzione commisurata al peso del settore rivolta alle istituzioni, ma anche al mondo della manifattura, chiamato a considerare chi organizza e gestisce i flussi come un partner con cui costruire rapporti di lungo periodo, condividendo investimenti, informazioni e competenze.

In questa prospettiva rientra anche il passaggio dal franco fabbrica al franco destino, richiamato da Colombo come una scelta che riguarda il controllo della catena del valore: "Rinunciare a gestire la catena logistica significa rinunciare a valore aggiunto, competenze e controllo sulla relazione con il cliente". La collaborazione, nella lettura del Presidente, deve poi estendersi alla condivisione dei dati e delle piattaforme digitali, all'integrazione tra modalità e alla formazione di professionalità che oggi scarseggiano tanto nelle imprese logistiche quanto in quelle che ne utilizzano i servizi.

Un contributo 'alla causa' del settore dall'interno di Confindustria è arrivato dal Vicepresidente Leopoldo Destro, titolare della delega ai Trasporti, alla Logistica e all'Industria del Turismo. Nel suo intervento ha ribadito che "i trasporti e la logistica non sono fuori dal perimetro industriale, ma al suo interno", richiamando le priorità del position paper elaborato con le rappresentanze del settore.

Il documento individua 6 priorità: colmare il divario infrastrutturale, sviluppare l'intermodalità, digitalizzare servizi e reti, perseguire la sostenibilità attraverso la neutralità tecnologica, investire nelle competenze e rafforzare qualità e legalità delle filiere. Un programma per il quale Confindustria chiede anche un tavolo ministeriale che ne segua l'attuazione, evitando che il confronto si esaurisca nell'enunciazione degli obiettivi.



Il primo banco di prova resta quello delle risorse, soprattutto guardando oltre la stagione del PNRR. Per Destro occorre assicurare continuità sia al completamento delle opere sia all'avvio degli interventi successivi, mobilitando capitali pubblici e privati: "Noi ci immaginiamo un bond europeo/italiano per il mondo delle infrastrutture". Allo stesso modo, il rinnovo del parco veicolare di mezzi pesanti richiede strumenti che rendano gli investimenti sostenibili per le imprese.

La necessità di superare una pianificazione per compartimenti separati ha trovato una sponda nel Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. Il problema, ha osservato l'esponente genovese del Carroccio, è ricucire una rete nella quale persistono porti privi di collegamenti ferroviari, aeroporti scollegati dalla rotaia e connessioni insufficienti tra ferrovie, interporti e autostrade. Una frammentazione che rischia di limitare anche i benefici dei nuovi investimenti fatti nello sviluppo delle infrastrutture.

Per questo, secondo Rixi, il completamento dei singoli interventi finanziati dal PNRR deve essere seguito da quello delle linee nel loro insieme, nell'orizzonte 2032-2033. "I progetti finanziati erano parte di linee", ha ricordato, insistendo sulla necessità di arrivare a un aumento effettivo della capacità logistica. Un obiettivo da perseguire anche attraverso un migliore utilizzo delle tracce merci, la digitalizzazione e una maggiore integrazione tra le modalità: "La ferrovia mai riuscirà a sostituire la gomma".

A rendere più complesso il percorso è il rischio che l'emergenza energetica si trasformi in una condizione duratura. Gli aumenti, ha avvertito il Viceministro, potrebbero "non essere più neanche extracosti", diventando invece costi stabili per le aziende. Da qui l'esigenza di affiancare agli interventi congiunturali una strategia sugli approvvigionamenti, sui carburanti alternativi e sulla capacità europea di rispondere alle crisi internazionali, che vedono la UE come soggetto passivo al cospetto delle grandi potenze.

Sul sostegno alle imprese e sulla continuità dei cantieri si è soffermato anche il titolare del MIT, Matteo Salvini, intervenuto in videocollegamento dal suo ufficio di 'Porta Pia'. Dopo aver richiamato gli investimenti in ambito ferroviario e portuale e ribadito il sostegno a Ferrobonus e Marebonus, il Vicepresidente del Consiglio ha annunciato una proposta relativa alla carenza di conducenti: l'"innalzamento a 70 anni, volontario ovviamente", del limite di età per chi opera nel trasporto di merci e persone. Una misura che, secondo quanto anticipato, dovrebbe essere portata in Consiglio dei ministri la prossima settimana, nell'ambito degli interventi sul Codice della strada.

Salvini si è inoltre soffermato sull'aumento dei costi dei materiali e sulla conseguente necessità di aggiornare i quadri economici delle opere, per evitare che i cantieri si fermino. Il riferimento alle grandi connessioni in costruzione, dalla Torino-Lione al tunnel di base del Brennero e al Terzo Valico, si inserisce in una prospettiva nella quale il rafforzamento delle reti deve accompagnare la crescita dei traffici e consolidare il collegamento dell'Italia con i mercati europei.

L'ingrato compito di coniugare tali esigenze con il rispetto dei conti, considerati i sempre più esigui spazi della finanza pubblica, spetta al titolare del MEF Giancarlo Giorgetti, anch'egli intervenuto ai lavori dell'assemblea collegato da remoto. "Trasporti e logistica non sono un comparto, ma una filiera infrastrutturale che consente all'intero sistema produttivo di essere funzionale", ha osservato.

Il sostegno assicurato nei mesi scorsi, ha spiegato l'esponente leghista, ha cercato di contenere la trasmissione dei rincari all'economia reale. Ora il confronto si sposta anche a Bruxelles, dove l'Italia



chiede che nella valutazione dei parametri di bilancio si tenga conto dell'inflazione dovuta all'aumento del costo dell'energia e delle condizioni mutate rispetto alle previsioni su cui è stata impostata la programmazione. Non è mancato, comunque, un richiamo al fatto che una certa prudenza sia nell'interesse di tutti: "La tenuta dei conti pubblici significa anche sicurezza del Paese".

A misurare la distanza tra le risorse disponibili e le esigenze del settore hanno contribuito le 2 tavole rotonde moderate, come il resto dell'evento, dal giornalista di Radio24 Massimo De Donato. Dal caro carburanti al rinnovo delle flotte, dalle connessioni intermodali alla carenza di personale, il confronto tra associazioni e imprese ha dato conto delle difficoltà operative e degli investimenti necessari per sostenere quel ruolo strategico fotografato dallo studio.

Al primo panel hanno partecipato, insieme a Destro, i Vicepresidenti di Federtrasporto Carlo Borgomeo per Assaeroporti, Serena Lancione per ANAV e Riccardo Morelli per ANITA.

Proprio Morelli ha riportato la discussione all'emergenza più pressante che l'autotrasporto si trova a gestire. Il rincaro dell'energia, con particolare attenzione agli acquisti di carburante extrarete, sta mettendo sotto pressione l'operatività delle imprese. Ma, nella sua lettura, alla risposta immediata deve affiancarsi la possibilità di programmare la trasformazione del settore, scegliendo tra tecnologie compatibili con servizi, mezzi e disponibilità finanziarie delle singole aziende. È su questa possibilità di scelta che si fonda la richiesta di neutralità tecnologica.

"Abbiamo bisogno di chiarezza, capire quali sono le strade che sono percorribili per noi nei prossimi 5, 10 anni", ha sottolineato. Un'esigenza di certezza che riguarda anche i tempi necessari per sbloccare gli incentivi: Morelli ha sollecitato una rapida definizione del decreto relativo ai 590 milioni destinati al rinnovo del parco dei mezzi pesanti, per consentire alle imprese di programmare gli acquisti dei prossimi anni.

Un invito alla concretezza è stato ripreso anche da Borgomeo, che ha utilizzato una formula certamente esplicita: "Sulla intermodalità facciamo un patto tra di noi, facciamo qualche convegno in meno e qualche iniziativa in più". Per il numero uno di Assaeroporti, la costruzione di una politica unitaria dei trasporti deve superare anche le vecchie contrapposizioni tra modalità, che finiscono per indebolire le prospettive di ciascuna.

Analizzando l'andamento del comparto aeroportuale, Borgomeo ha sottolineato che alla crescita dei passeggeri si contrappongono le difficoltà del cargo e ha denunciato il ritardo italiano rispetto ad altri mercati europei, collegandolo alle debolezze del sistema logistico. Sul fronte energetico ha invece distinto nettamente 2 piani del problema: "Non abbiamo preoccupazioni sulla disponibilità del jet fuel, ma abbiamo preoccupazioni sul costo". Rincari che, se persistenti, potrebbero riflettersi sulle tariffe dei biglietti e sulla sostenibilità di alcuni collegamenti.

Una pressione che, comunque, non ha fermato gli investimenti: 1,2 miliardi di euro messi in campo dal sistema aeroportuale, senza beneficiare di fondi PNRR, da cui il settore è rimasto escluso.

La capacità delle imprese di portare avanti i propri programmi di investimento, anche al di fuori del PNRR, è tornata al centro del confronto nella seconda tavola rotonda, con Mario Di Martino, Presidente dell'operatore catanese di trasporto intermodale F.Ili Di Martino, Joerg Eberhart, Amministratore Delegato di ITA Airways, e Arrigo Giana, Amministratore Delegato di Autostrade per l'Italia.

CargoBeamer potenzia tre collegamenti tra Germania, Italia e Francia

(FERPRESS) – Roma, 8 OTT – CargoBeamer, operatore in rapida crescita di una rete intermodale per il trasporto di semirimorchi su rotaia, ha potenziato tre dei propri collegamenti. Al centro dell'espansione si trova la relazione Kaldenkirchen – Domodossola di CargoBeamer, il primo collegamento ad alta frequenza dell'azienda.

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 >>



Porto di Taranto, Gugliotti: servono fondi certi per sbloccare le gare. Taranto protagonista della rivoluzione del Vento

Porto di Taranto, il Presidente Gugliotti all'inaugurazione di Offshore wind Revolution, ha esortato il Governo a stanziare fondi adeguati



Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Giovanni Gugliotti, richiama Governo e istituzioni sulla necessità di garantire risorse, tempi e strumenti attuativi per il progetto strategico dell'hub eolico. Dopo la rimodulazione delle risorse, comunicato all'AdSp solo a margine delle decisioni del Ministero dell'Ambiente di cui il presidente Gugliotti aveva però ricevuto rassicurazione per il reintegro delle risorse nel 2027, ha candidato Taranto a diventare una piattaforma industriale e logistica per l'eolico offshore nel Mediterraneo.

Cerimonia di apertura della 3a edizione di

Nella cerimonia di apertura a Taranto, della terza edizione di Offshore Wind Revolution, l'appuntamento internazionale dedicato allo sviluppo dell'eolico offshore, Gugliotti, candida la città di Taranto a diventare il centro della rivoluzione dell'eolico. Il presidente Gugliotti, nel ringraziare il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e il Vice Ministro Edoardo Rixi, alla Regione Puglia, il presidente Antonio Decaro e l'assessore alle Attività produttive Emanuele Di Sciascio, ha rivelato di aver già trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una richiesta dettagliata di riconferma dello stanziamento necessario a finanziare gli interventi.

Gugliotti: garantire risorse adeguate



Il presidente ha rivolto un ulteriore sollecito al Governo per ottenere fondi adeguati ai progetti e soprattutto a garantire continuità per un progetto strategico, non solo per Taranto ma per tutto il Paese: “Il progetto, inizialmente sostenuto da una previsione di 28 milioni di euro e successivamente ridimensionato a 13 milioni, ha detto, necessita di risorse adeguate a consentire l’aumento della portanza delle banchine e dei piazzali, nonché per l’avvio delle opere indispensabili alla realizzazione dell’hub. E su questo progetto, che non può né essere ridimensionato né rinviato, l’impegno dell’AdSP del Mar Ionio, è totale e incondizionato. Abbiamo quindi chiesto la riconferma delle risorse necessarie e una garanzia formale sui finanziamenti da stanziare per il 2027. Obiettivo immediato: pubblicare il bando per l’esecuzione delle opere e avviare senza ulteriori ritardi i lavori di consolidamento delle banchine”.



Boom delle navi Lng: 73 nuove costruzioni ordinate nei primi nove mesi del 2026

Gli armatori continuano a investire nel segmento dei gas carrier mentre arrivano già i primi ordini del quarto trimestre



Gli armatori continuano a investire nel segmento dei gas carrier mentre arrivano già i primi ordini del quarto trimestre

Pechino – Il mercato delle Lng carrier continua a sorprendere per intensità degli investimenti. Nei primi nove mesi del 2026 sono state infatti ordinate 73 nuove navi metaniere, con il flusso di commesse che non mostra segnali di rallentamento. Il dato conferma il forte interesse degli armatori per il segmento del trasporto marittimo di gas naturale liquefatto, sostenuto dalla necessità di rinnovare e ampliare le flotte e dalle prospettive di crescita degli scambi internazionali di LNG.

La corsa agli ordini è proseguita anche all'inizio del quarto trimestre, con le prime nuove commesse già firmate a ottobre, a conferma di un mercato particolarmente dinamico. Il ritmo delle ordinazioni rappresenta uno degli elementi più significativi del mercato delle nuove costruzioni navali nel 2026 e mantiene elevata l'attività dei principali cantieri specializzati nella costruzione di grandi Lng carrier.

Riforma porti: ServPort, Sì alla riforma, ma nessuna scorciatoia sulle regole

(FERPRESS) – Roma, 8 OTT – ServPort sostiene con convinzione il percorso di riforma della portualità italiana e riconosce il significativo lavoro che il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi sta portando avanti per arrivare a una revisione organica della governance portuale, attesa da anni e necessaria per rendere il sistema italiano più moderno, efficiente e competitivo.

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 >>

ORSA: ferma contrarietà a innalzamento del limite d'età per autisti e autotrasportatori

(FERPRESS) – Roma, 8 OTT – Il Sindacato OR.S.A. Autoferro-TPL esprime la propria ferma contrarietà alla proposta avanzata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Salvini nella giornata di ieri durante l'assemblea di Federtrasporto. La proposta, che sarà presentata la prossima settimana in Consiglio dei Ministri, permetterebbe di innalzare a 70 anni il limite di guida per autisti di bus e autotrasportatori, con visite mediche biennali superati i 65 anni.

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 >>



E-commerce cross-border, perché l'Europa non è un mercato unico

L'espansione internazionale dell'e-commerce europeo passa dalla capacità di comprendere le differenze tra mercati, marketplace, consumatori e sistemi logistici. Considerare l'Europa come un unico mercato digitale può infatti diventare un ostacolo per i brand e le PMI che vogliono crescere oltre i confini nazionali. È questa la prospettiva analizzata da Gabriele Bavera, Managing Director di Spring [...]



L'espansione internazionale dell'e-commerce europeo passa dalla capacità di comprendere le differenze tra mercati, marketplace, consumatori e sistemi logistici. Considerare l'Europa come un unico mercato digitale può infatti diventare un ostacolo per i brand e le PMI che vogliono crescere oltre i confini nazionali.

È questa la prospettiva analizzata da Gabriele Bavera, Managing Director di Spring GDS Italia, in un contributo dedicato alle principali sfide dell'espansione cross-border nel commercio online europeo.

Il punto di partenza è il ruolo assunto dai marketplace, che per molte aziende hanno rappresentato il primo canale di accesso al retail online. Queste piattaforme permettono di raggiungere rapidamente una base di clienti già consolidata, ma la crescita internazionale richiede un approccio differente: non è sufficiente replicare in altri Paesi il modello già utilizzato sul mercato italiano.

L'Europa è un insieme di mercati diversi

Secondo l'analisi di Bavera, il mercato europeo dell'e-commerce non può essere considerato un ecosistema omogeneo. Nel continente operano oltre 200 marketplace, dai grandi portali generalisti alle piattaforme verticali, passando per canali B2B e C2C, servizi dedicati all'usato e siti specializzati per singole categorie.



Accanto ai grandi operatori internazionali come Amazon e Alibaba, assumono quindi un ruolo importante le piattaforme locali, spesso caratterizzate da una conoscenza approfondita delle abitudini dei consumatori e delle specificità normative e logistiche dei rispettivi Paesi.

Tra gli esempi citati da Bavera figurano El Corte Inglés in Spagna, bol.com nei Paesi Bassi, Allegro in Polonia, OTTO in Germania e Cdiscount in Francia. In Italia, invece, ePRICE rappresenta uno dei riferimenti storici del commercio online, soprattutto per l'elettronica di consumo e gli elettrodomestici.

La scelta del marketplace diventa quindi una decisione strategica e non soltanto commerciale.

I marketplace verticali cambiano le regole

La frammentazione del mercato europeo emerge anche dalla diffusione dei marketplace verticali, che contribuiscono a definire le aspettative dei consumatori all'interno delle singole categorie.

Nel fashion, ad esempio, piattaforme come Zalando, About You, ASOS e Shein rappresentano importanti punti di riferimento. Nel beauty il panorama comprende realtà come Douglas e Sephora, mentre nel fai-da-te sono presenti operatori come ManoMano e OBI.

Per l'elettronica si distinguono invece piattaforme come MediaMarkt e Fnac, mentre nel settore del recommerce operano realtà come Back Market e Vinted.

In questi contesti, la competizione non riguarda quindi esclusivamente il numero di prodotti venduti. Diventa fondamentale anche la capacità di adattare posizionamento, comunicazione, servizi e customer experience alle caratteristiche della categoria e del mercato di riferimento.

Dalla scelta del Paese alla gestione della logistica

L'ingresso nei mercati esteri dovrebbe quindi partire da una serie di decisioni precise: quale Paese affrontare per primo, quale marketplace utilizzare, quale offerta proporre e quale modello logistico adottare.

La difficoltà maggiore, secondo l'analisi di Bavera, non consiste necessariamente nel generare traffico o nel raggiungere nuovi consumatori. I marketplace mettono infatti già a disposizione domanda, visibilità e un certo livello di fiducia.

La complessità emerge soprattutto quando il business entra nella fase di scalabilità cross-border.

A differenza di mercati relativamente omogenei per dimensioni e caratteristiche, l'Europa presenta una forte differenziazione interna. Regimi fiscali e IVA, sistemi di pagamento, lingue, aspettative sulle consegne, propensione ai resi e fattori legati alla fiducia cambiano da Paese a Paese.

Tutte queste variabili hanno un impatto diretto sia sulla conversione sia sul costo di gestione degli ordini.

Consegne, dogana e compliance: tre nodi da affrontare subito

Tra gli elementi più delicati c'è innanzitutto la promessa di consegna.



I clienti si aspettano livelli di servizio coerenti con gli standard del proprio mercato. Tempi poco affidabili o sistemi di tracking non sufficientemente trasparenti possono compromettere l'esperienza di acquisto e, di conseguenza, la reputazione del brand all'interno del marketplace.

Un secondo elemento riguarda dogana e compliance. Secondo Bavera, questi aspetti dovrebbero essere integrati fin dalla progettazione dei flussi internazionali e non gestiti soltanto quando emergono problematiche.

Una pianificazione anticipata permette di ridurre il rischio di ritardi, costi inattesi e disservizi per il cliente.

Il terzo elemento è rappresentato dai resi, particolarmente rilevanti in alcune categorie dell'e-commerce europeo. Considerarli esclusivamente come un costo inevitabile può incidere progressivamente sui margini.

Per rendere sostenibile la crescita internazionale, diventa quindi importante strutturare processi efficienti per il ritiro, la selezione, il ricondizionamento e il reinserimento dei prodotti a stock o la loro destinazione verso canali alternativi.

Non esiste una sola strategia per l'Europa

Da questa prospettiva, l'espansione internazionale non dovrebbe essere interpretata semplicemente come un progetto di ingresso simultaneo in più Paesi.

L'approccio suggerito da Bavera prevede piuttosto di individuare un mercato iniziale, un marketplace strategico e una categoria nella quale il brand possa costruire una presenza solida. Una volta consolidato il modello, questo può essere progressivamente esteso ad altri mercati.

La scelta della route-to-market diventa quindi parte integrante della strategia di crescita.

La logistica diventa una leva strategica

In questo scenario, la distribuzione assume un ruolo che va oltre la semplice gestione operativa delle spedizioni.

Il marketplace contribuisce a definire il posizionamento del brand e il modo in cui questo entra in contatto con i consumatori, mentre la logistica determina in larga misura la capacità di rendere la crescita scalabile e sostenibile.

Tempi di consegna, tracciabilità, gestione dei resi, compliance e capacità di adattarsi alle specificità dei singoli Paesi diventano quindi elementi della stessa strategia commerciale.

È proprio in questo spazio che, secondo l'analisi di Bavera, il settore logistico può evolvere da semplice fornitore di servizi a partner per l'espansione internazionale.

Spring GDS si colloca in questo ambito supportando i brand nella progettazione e nella gestione di operazioni cross-border, con soluzioni pensate per adattarsi alle caratteristiche dei diversi mercati europei.

PUBBLICAZIONE: trasportale.it

PAESE: ITA

VISITE MENSILI: 2930.46

TIPOLOGIA: Web

AUTORE:

REACH: 96

URL: trasportale.it

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



> 9 ottobre 2026 alle ore 4:26

> [Versione Online](#)

L'espansione dell'e-commerce oltre i confini nazionali passa dunque da una considerazione fondamentale: l'Europa può essere un grande mercato per un brand, ma non è un mercato unico. Per crescere in modo efficace, occorre costruire una strategia che tenga conto delle differenze tra Paesi, consumatori, piattaforme e infrastrutture logistiche.



Addio al fondatore di D.B. Group Vittorino De Bortoli



L'imprenditore ed esperto spedizioniere si è spento oggi all'età di 76 anni. Si è spento questa mattina all'età di 76 anni, a causa di una malattia, Vittorino De Bortoli, imprenditore trevigiano che con il fratello Valter fondò nel 1980 la Db Group di Montebelluna. L'annuncio della scomparsa è stato dato oggi dalla stessa azienda.

Nato nel 1950 e diplomatosi in ragioneria, De Bortoli ha mosso i primi passi nel mondo dei trasporti aiutando il padre Angelo nell'attività di famiglia. Dagli anni Settanta si è specializzato in spedizioni internazionali e materia doganale, prima lavorando al servizio delle aziende del Distretto dello Scarpone di Montebelluna poi dando vita alla De Bortoli Srl, da cui successivamente nascerà Db Group Spa, realtà della logistica che oggi conta oltre 80 uffici nel mondo e un fatturato complessivo di 500 milioni di euro.

Negli ultimi anni, pur restando formalmente membro attivo del CdA, in accordo con gli altri membri del board si era progressivamente ritirato, delegando la sua parte di leadership operativa al fratello Valter, all'Ad Silvia Moretto e alla seconda generazione della famiglia, i nipoti Silvia e Nicola De Bortoli, in un passaggio avvenuto per gradi per tutelare la continuità.

“Lavoratore instancabile, apprezzato per la tenacia e la straordinaria capacità di visione, nel corso della sua vita professionale ha viaggiato in tutto il mondo restando però sempre legatissimo al suo territorio, che nel tempo ha sostenuto con numerose iniziative” lo ricorda ancora Db Group. “Il suo nome resterà sempre indissolubilmente legato a quello della sua azienda, della cui crescita e progressiva espansione è stato concreto artefice negli anni, contribuendo a rafforzarne il posizionamento come operatore di riferimento per il comparto”.



Commercio mondiale più resiliente del previsto. L'IA spinge le merci, i servizi frenano

La WTO rivede le stime: merci a +3,9% nel 2026, servizi a +3,3%. Ma l'impatto della crisi in Medio Oriente non è uguale per tutti



Gli scambi commerciali mondiali hanno tenuto meglio del previsto nella prima metà del 2026, nonostante lo shock causato dal conflitto in Medio Oriente, con le catene di approvvigionamento che si sono adattate e con il boom degli investimenti in intelligenza artificiale che ha dato una forte spinta agli scambi di merci. Lo sottolinea l'ultimo "Global Trade Outlook and Statistics" pubblicato oggi dalla World Trade Organization, che specifica che non tutto, però, ha retto allo stesso modo: i servizi e alcune regioni hanno risentito di più della crisi. Il documento spiega che nei primi sei mesi del 2026 il volume del commercio di merci è cresciuto del 3,5%, più di quanto atteso. Due i fattori che hanno contribuito all'aumento. Il primo è l'adattamento delle forniture energetiche e dei fertilizzanti. Secondo le stime della WTO, le esportazioni di petrolio greggio dal Medio Oriente hanno registrato un -24% e quelle di gas naturale liquefatto un -47%. Ma l'aumento delle spedizioni di altri fornitori ha limitato il calo globale a circa il -6% per il greggio e a solo -1% per il GNL. Anche sui fertilizzanti il mercato si è riequilibrato. C'è stato poi il boom dell'intelligenza artificiale, con la domanda di beni "abilitanti" l'IA, come semiconduttori e server, che spiega il 47% della crescita del commercio mondiale di merci nella prima metà dell'anno. Gli scambi di questi prodotti sono saliti del +67% su base annua, dopo il +16% del 2024 e il +31% del 2025. Il rapporto precisa che si tratta di valori e non di volumi: la



crescita misurata riflette quindi in parte l'aumento dei prezzi e delle capacità tecniche dei prodotti. Le stime della Banca Centrale Europea citate dalla WTO indicano rincari dei prezzi all'importazione di questi beni attorno al +10% nel 2025 e al +20/+30% nel primo semestre di quest'anno. Quanto al commercio mondiale di servizi, il documento rende noto che è cresciuto del +14% anno su anno in valore nel primo trimestre e del +10% nel secondo. A frenarlo sono stati trasporti e turismo, settori molto legati al ruolo di snodo svolto dal Medio Oriente. In particolare, nei trasporti la riorganizzazione delle rotte e l'impennata dei noli hanno gonfiato i valori molto più dei volumi. A fine giugno i noli spot dei container dall'Asia erano attorno ai 6.200-8.000 dollari per feu verso il Nord America e ai 4.900-6.500 verso Europa e Mediterraneo. In Cina il traffico container è cresciuto del +5,9% nel semestre, mentre le esportazioni e importazioni di servizi di trasporto sono salite del +31% e del +36%. Nel Golfo Persico il traffico si è spostato: il porto emiratense di Jebel Ali ha perso circa il -60% nel semestre (-90% nel secondo trimestre), mentre sono saliti Sohar (+40%) e Salalah (+15%) in Oman e il container terminal sud di Jeddah, in Arabia Saudita (+79%). Circa la disomogeneità dell'impatto della crisi sulle diverse regioni mondiali, il rapporto della WTO spiega che, relativamente al commercio di merci in volume, nell'intero 2026 l'Asia dovrebbe registrare le esportazioni più dinamiche (+9,9%), davanti a Nord America (+5,7%), Africa (+5,6%) e Sud America (+3,4%). Ciò a fronte di un'Europa sostanzialmente ferma (-0,1%) e un calo per la Comunità degli Stati Indipendenti (-3,9%) e soprattutto per il Medio Oriente (-17,2%). Sul fronte delle importazioni, crescono di più Asia (+9,5%), Africa (+8,9%) e CSI (+8,8%), mentre Nord America (+1,4%) ed Europa (+0,5%) avanzano poco e il Medio Oriente crolla (-15,4%). Il documento segnala però che le importazioni nordamericane, in calo del -3,2% nel semestre soprattutto per gli acquisti anticipati prima dei dazi americani del 2025, si sono riprese nel secondo trimestre (+5,3% annuo). Ciò suggerisce una domanda sottostante più forte di quanto indichi la stima di +1,4% per l'anno. Nei servizi, l'Europa dovrebbe crescere più di tutti nelle esportazioni (+4,6%), davanti ad Asia (+4,0%) e Africa (+3,1%). Più deboli Nord America e CSI (+1,7% entrambi) e Sud e Centro America (+1,3%), mentre il Medio Oriente è atteso in flessione del -10,3%. L'Europa dovrebbe generare oltre la metà della crescita mondiale dell'export di servizi, compensando il minor contributo di Asia, Nord America e Medio Oriente. Il rapporto dedica poi un capitolo analitico agli scambi di beni abilitanti l'intelligenza artificiale. Se fino al 2023 si muovevano in linea con il resto del commercio di merci, dal 2024 hanno accelerato, portando la loro quota sul commercio mondiale di merci dal 7-8% del periodo 2016-2023 al 14,8% nel primo semestre 2026. Si tratta di un fenomeno molto concentrato. Nel 2025 i dieci maggiori operatori hanno rappresentato circa l'85% delle esportazioni e l'80% delle importazioni. Da un lato l'offerta: l'Asia orientale esclusa la Cina vale il 40,4% dell'export di questi beni (contro il 10,8% di quello totale di merci) e il sud-est asiatico il 23,2%. Dall'altro la domanda: Stati Uniti, Cina e Hong Kong assorbono insieme circa metà dell'import, con la quota americana in crescita e quella cinese in calo. Nel secondo trimestre del 2026 il Nord America ha contribuito per 18,5 punti percentuali alla crescita del +70% dell'import. L'Europa è marginale: pesa per il 35,5% dell'export totale di merci ma solo per il 10,6% di quello di beni abilitanti l'IA, nonostante ospiti ASML, unico fornitore di sistemi litografici a ultravioletti estremi per la produzione di microchip. Tra le economie europee, solo l'Olanda rientra tra i dieci maggiori operatori. Per la WTO, le economie con una presenza limitata nella catena del valore dell'IA, pur crescendo, per ora non recuperano terreno, con poche eccezioni. Il rapporto presenta, inoltre, le nuove previsioni per l'intero 2026 e per l'anno successivo. Per il 2026 gli economisti della WTO hanno elevato la previsione della crescita in volume del commercio di merci al +3,9%, contro il +1,9% indicato nello scenario base di marzo. Per il 2027 la stima sale al +4,1% (era +2,6%). Il commercio di servizi commerciali segue invece la direzione opposta: +3,3% nel 2026, in calo rispetto al +4,8% previsto a marzo, con un rimbalzo al +6,4% nel 2027. Combinando le due componenti, il volume degli scambi mondiali di beni e servizi dovrebbe



crescere di circa il +3,7% nel 2026 e del +4,7% nel 2027, a fronte di un prodotto interno lordo mondiale in aumento del +2,6% e del +2,9%. Il commercio - specifica il rapporto - supera la crescita economica anche perché gli investimenti legati all'IA sono più ricchi di import rispetto ad altre voci di spesa. Il documento evidenzia che le previsioni restano esposte a rischi significativi. Il primo è la distanza tra prezzo del greggio e dei prodotti raffinati, che erode il potere d'acquisto delle famiglie. Il rapporto stima che, rispetto ad uno shock sul solo greggio, questo divario sottragga alla crescita delle importazioni 0,22 punti percentuali in Asia, 0,14 in Nord America e 0,06 in Europa. Il Brent, dopo il picco di 138 dollari l'8 aprile, è tornato intorno ai 100 dollari e il gas in Europa ha superato i 21 dollari per MMBtu, il livello più alto dal 2022. Il secondo è un rallentamento o un'inversione degli investimenti in IA, che avrebbe un impatto forte sul commercio per l'elevato contenuto di import. Il rapporto richiama anche l'effetto ricchezza: l'IA pesa sempre di più sulla capitalizzazione del mercato azionario americano, e un'eventuale rivalutazione toccherebbe le famiglie esposte tramite i fondi indicizzati. A ciò si aggiunge l'inflazione: le previsioni per il 2026 sono state riviste dal +3,7% al +4,7%, mentre le stime per il 2027 dipendono anche da una risoluzione tempestiva del conflitto in Medio Oriente.



Fratelli Ravera 1896 rinnova quasi tutta la flotta



Consegnati alla storica società di autotrasporto ingauna 24 Volvo FH Aero 500 per affrontare le nuove sfide di mercato. La storica società di autotrasporto ingauna è protagonista di una commessa che racconta molto più di un semplice cambio di mezzi; all'uopo nella sede di Albenga (Savona) sono stati riuniti tutti gli autisti per una sessione di formazione sulle nuove funzionalità e per celebrare al contempo un passaggio importante nella storia dell'azienda, che comincia nello stesso anno in cui nel 1896, mentre in Inghilterra fa la sua comparsa il primo autocarro della storia, Giacomo Ravera inizia a trasportare carbone e frutta con carri, cavalli e muli, dal proprio presidio di Pietra Ligure (Savona).

Dopo la Prima guerra mondiale arrivano i primi camion e si aggiungono comparti: dall'agricoltura ai materiali edili, fino all'economia circolare, al centro dell'attività dell'azienda.

Nel 2004 l'azienda trasferisce la sua sede ad Albenga, guadagnando una posizione strategica; nel 2006 festeggia i suoi 110 anni con nuovi investimenti per la crescita.

Infine nel 2019 si trasferisce nella nuova ed attuale sede, triplicando gli spazi coperti; un'area di 23.000 mq con magazzino di 10.000 mq per stoccaggio e movimentazione di ogni tipo di merce.

Dopo il primo FH12 420 acquistato nel 1994, Fratelli Ravera 1896 negli anni si è confrontata con diversi marchi, continuando a includere Volvo nella propria flotta.

Oggi la flotta è composta da circa 40 mezzi e opera tra Nord Italia e sud della Francia: all'andata trasporta materiali per l'edilizia, al ritorno porta carta, ferro, vetro e plastica, destinati alle industrie italiane per essere lavorati.

Nel 2026, la decisione di affidarsi a Volvo Trucks con un investimento in grande scala: 24 nuovi FH Aero 500, acquistati in un unico ordine e destinati a rinnovare più della metà della flotta.

Quasi tutti i nuovi trattori sono nella versione Wonderfuel, una configurazione esclusiva Volvo progettata per ridurre al minimo i consumi di carburante e le emissioni di CO2, grazie alla cabina



aerodinamica, a un pacchetto spoiler completo, alla sostituzione dei classici specchietti con il Camera Monitor System, al motore I-Save abbinato a pneumatici a bassa resistenza al rotolamento.

Oggi al vertice aziendale ci sono i cugini Giacomo, Federico e Alberto Ravera, i quali raccontano un modo di gestire l'azienda che riflette la loro identità: non calare le decisioni dall'alto, ma confrontarsi, scontrarsi se necessario per arrivare alla fine a una voce unica.

Una modalità che affonda le radici nella storia familiare, ma che si accompagna a una visione sempre più strutturata dell'impresa.

Lo dimostra anche il percorso verso la certificazione ISO 45001: introdurre nuove procedure, standardizzare i processi e renderli meno dipendenti dalle singole persone significa aumentare la complessità dell'organizzazione, ma anche costruire un'azienda più solida e sicura. Un'evoluzione che non rinnega la propria identità familiare, ma lo porta dentro una nuova idea di impresa.

A.S.



Alt di ServPort: “Sulla riforma portuale niente scorciatoie sul battellaggio”



L'associazione sostiene il lavoro di Rixi ma chiede una verifica sull'emendamento 28.015 che ipotizza di affidare il servizio di trasporto passeggeri a chi già opera l'ormeggio. ServPort sostiene la riforma della portualità italiana, ma chiede che la revisione della governance non introduca deroghe ai principi di concorrenza, trasparenza e certezza del diritto. È questa la posizione dell'associazione delle imprese dei servizi tecnici portuali, con particolare riferimento all'emendamento 28.015, relativo all'organizzazione dei servizi di battellaggio e ormeggio.

“Crediamo nella riforma e riconosciamo al viceministro Rixi il grande impegno che sta dedicando alla modernizzazione della portualità italiana – ha dichiarato il presidente Fabrizio Conni –. Proprio perché vogliamo una riforma forte e destinata a durare, riteniamo indispensabile che ogni proposta emendativa sia valutata anche sotto il profilo della certezza del diritto. Efficienza e semplificazione sono obiettivi fondamentali, ma devono procedere insieme a concorrenza, trasparenza e legalità”.

ServPort rivendica la necessità di tutelare gli investimenti effettuati dalle imprese del settore, ma senza chiedere protezioni. “Non chiediamo protezioni per queste aziende e non chiediamo scorciatoie – sottolinea Conni –. Chiediamo che possano competere sulla base della qualità, della professionalità e degli investimenti effettuati, con regole certe e uguali per tutti”.

Il nodo come detto è l'emendamento proposto da Roberto Traversi, ex viceministro dei trasporti recentemente passato dal Movimento 5 Stelle a Fratelli d'Italia. ServPort non contesta la possibilità di riorganizzare i servizi, ma chiede di verificare se l'unificazione di battellaggio e ormeggio possa tradursi nell'affidamento del primo servizio al soggetto già titolare del secondo senza una procedura competitiva.



“Il punto non è stabilire per legge chi debba vincere. Il punto è stabilire regole attraverso le quali tutti coloro che possiedono i requisiti possano competere”, afferma Conni. “Se si ritiene che in un determinato porto, per ragioni oggettive di sicurezza, efficienza o continuità operativa, debba esserci un unico prestatore, quella scelta deve essere motivata, proporzionata e soprattutto accompagnata da una procedura trasparente”.

L'associazione contesta quindi qualsiasi automatismo a favore dell'attuale prestatore dell'ormeggio. “Non comprendiamo perché un'impresa che ha investito per anni nel battellaggio debba essere esclusa dalla possibilità di concorrere all'affidamento del servizio”.

ServPort precisa inoltre di non rivendicare affidamenti diretti per le proprie associate. “Le nostre aziende sono pronte a partecipare alle procedure competitive e a dimostrare sul campo la qualità dei propri mezzi, del personale, degli investimenti e dell'organizzazione. Non chiediamo affidamenti diretti. Chiediamo esattamente il contrario: trasparenza assoluta”.

Da qui il richiamo ai principi dell'evidenza pubblica, della libera concorrenza, della parità di trattamento, della non discriminazione e della proporzionalità, “in coerenza con l'ordinamento nazionale ed europeo”.

Secondo ServPort, una limitazione dell'accesso al mercato deve essere giustificata da esigenze oggettive e proporzionata agli obiettivi perseguiti. L'associazione invita quindi Governo e Parlamento a sottoporre il 28.015 a una verifica giuridica prima della conclusione dell'iter.

“La nostra non è e non vuole essere una posizione contro la riforma. È esattamente il contrario – conclude Conni –. Vogliamo contribuire a proteggere il grande lavoro che il viceministro Rixi sta portando avanti evitando che singole disposizioni possano diventare domani terreno di contenzioso”.

ServPort non esclude infine, qualora il testo definitivo fosse ritenuto incompatibile con il diritto dell'Unione europea, di rivolgersi anche alle istituzioni comunitarie. “Preferiamo il dialogo al contenzioso, ma se necessario difenderemo i diritti delle imprese rappresentate in tutte le sedi competenti, nazionali ed europee”.

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



Camionisti, in pensione a 70 anni perché ne mancano 25 mila. La proposta di Salvini che non piace alla Cgil: «È un lavoro usurante»



L'annuncio del ministro Salvini: «Per un settore particolare e delicato come quello dell'autotrasporto l'opzionalità di poter decidere di lavorare più a lungo» Da una parte il governo che vuole anticipare le pensioni da 67 a 64 anni. Dall'altra lo stesso governo, nella persona del ministro dei Trasporti Matteo Salvini, che vuole fare una eccezione a questa modifica: per i camionisti, per i quali vorrebbe prevedere l'opzione di lavorare fino a 70 anni. Ipotesi che trova la netta contrarietà della Cgil

I camionisti che mancano

Il nodo della questione è la carenza di camionisti: in Italia, stando ai dati più recenti presentati a Transpotec Logitec 2026, la fiera del trasporto merci e della logistica che si tiene a Milano, mancano 25 mila camionisti e 12 mila autisti di mezzi pubblici. E nei prossimi cinque anni – ed è questo il dato che allarma Salvini – si stima che 86.244 autisti oggi in servizio (pari al 28% dell'attuale forza lavoro) andranno in pensione. E in Europa le cose non vanno meglio: i posti vacanti sarebbero attualmente 500 mila destinati a diventare un milione nei prossimi 3-5 anni. La Commissione europea indica nel ricorso a personale extra Ue una possibile via d'uscita ma attualmente solo il Marocco, in virtù dei certificati di qualificazione professionale che rilascia ai conducenti, avrebbe requisiti e contenuti formativi comparabili a quelli europei.

L'annuncio di Salvini

Da qui l'annuncio del ministro dei Trasporti Salvini, arrivato in videocollegamento con l'assemblea di Federtrasporto del 7 ottobre: «C'è l'impegno a rendere opzionale l'uscita anticipata dal lavoro dai 67



anni della Fornero a 64 per lavoratrice e lavoratori in generale. Per un settore particolare e delicato in crescita come quello dell'autotrasporto c'è l'opzionalità di poter decidere invece il contrario: di lavorare più a lungo, ovviamente con gli esami e le visite abbassate» a due anni rispetto ai cinque per chi è sopra i 65 anni. E l'ipotesi, appunto, è l'innalzamento a 70 anni per il settore.

Il no della Cgil: «È un lavoro usurante»

Ipotesi che ha trovato subito l'opposizione della Filt Cgil: «Siamo contrari alla possibilità di prolungare fino a 70 anni il lavoro agli autisti nell'autotrasporto. Per noi gli autisti di mezzi pesanti sono lavoratori da far rientrare nelle regole del lavoro usurante che dovrebbero prevedere un'uscita anticipata». Secondo la Federazione dei Trasporti della Cgil, «la carenza di autisti di mezzi pesanti nel Paese non si risolve facendoli guidare fino a 70 anni, ma attraverso politiche che garantiscano migliori condizioni di lavoro, a partire dalle aree di sosta attrezzate per garantire il giusto riposo per la sicurezza degli autisti e degli utenti della strada». «Serve inoltre - aggiunge la Filt - l'accesso al titolo professionale di autista attraverso percorsi didattici nelle scuole e infine per rendere nuovamente attrattiva la professione occorre anche sviluppare una contrattazione nazionale e territoriale sugli aspetti economici e normativi». Ad allontanare le persone e i giovani in particolare da questa professione non è solo una questione di salari ma anche altri problemi come, appunto, i parcheggi desolati e insicuri che rappresentano le aree di sosta più diffuse, i tempi di consegna sempre più stressanti, le lunghe attese e la lontananza da casa

L'età media dei camionisti è di 50 anni

Al di là degli opposti punti di vista di Salvini e Cgil, il problema della carenza di camionisti va risolto, tanto più che la carenza si trascina da diversi anni: già 5 anni fa il Corriere se ne era occupato con il caso dell'imprenditore campano Gerardo Napoli, amministratore unico di Napolitrans, che pur offrendo 3 mila euro netti al mese non riusciva a trovare camionisti. Stando ai dati emersi a Transpotec Logitec 2026, l'età media di chi guida un camion oggi in Italia è di 50 anni, più alta di quella dei colleghi europei che si ferma a 47. Agli 86 mila autisti professionisti destinati a lasciare il volante per andare in pensione, vanno inoltre aggiunti quasi 25 mila autisti di età compresa tra i 30 e i 50 anni che hanno lasciato la professione negli ultimi due anni. Per questo sarebbero necessari oltre 17 mila nuovi conducenti ogni anno per compensare i pensionamenti ma negli ultimi due anni i giovani al volante di un Tir sono aumentati di sole 2 mila unità.

Un settore che vale il 4,8% del Pil nazionale

Il settore dei trasporti e della logistica, che muove merci e persone, vale 86 miliardi, pari al 4,8% del Pil nazionale. Ma secondo lo studio «Rilevanza dei trasporti e della logistica in Italia» di Federtrasporto, in collaborazione con il centro studi di Confindustria, presentato durante l'assemblea annuale, si tratta di una fotografia parziale, che rischia di sottostimare il vero peso strategico: quello reale, infatti, sarebbe di 341 miliardi di euro di valore aggiunto attivato nell'intera economia, pari al 19% del Pil nazionale. Questa è la ricchezza che l'Italia perderebbe senza il sistema dei trasporti. E i camionisti ne sono un pilastro.



Quanto guadagna un padroncino con un camion proprio: ricavi, costi e margine reale

Introduzione al guadagno di un padroncino con camion proprio

Il ruolo del padroncino, ovvero dell'autotrasportatore che possiede e gestisce direttamente il proprio camion, rappresenta una figura chiave nel settore del trasporto merci su strada. Tuttavia, quantificare il guadagno effettivo di un padroncino richiede una comprensione completa non solo dei ricavi, ma anche dei costi operativi e delle variabili di mercato che influenzano il margine netto reale. Questo articolo analizza in modo concreto e professionale i principali fattori che determinano il reddito di un padroncino oggi.

Ricavi: come si costituiscono e da cosa dipendono

I ricavi di un padroncino derivano principalmente dai compensi ricevuti per il trasporto delle merci. Questi variano in funzione di:

Tipo di merce: merci speciali o ad alto valore possono garantire tariffe maggiori;

Tipologie di trasporto: trasporto in carichi completi (FTL) o parziali (LTL) con dinamiche di prezzo differenziate;

Area geografica e distanza: tratte lunghe o internazionali generalmente aumentano il prezzo del servizio;

Contratti e clienti: rapporti continuativi con aziende o committenze dirette consentono stabilità di ricavi;

Domanda stagionale: la disponibilità di carichi e concorrenza incidono sul prezzo finale.

Un'analisi accurata della rete clienti e delle rotte consente al padroncino di migliorare la resa economica delle proprie attività. Tuttavia, è importante considerare anche i costi per valutare il margine effettivo del business.

Costi principali di chi gestisce un camion in proprio

Le spese operative di un padroncino sono articolate e comprendono:

Carburante: rappresenta spesso la voce di costo più significativa, influenzata dalle fluttuazioni del mercato energetico;

Manutenzione e riparazioni: trattandosi di un veicolo essenziale per il business, la manutenzione programmata e gli interventi straordinari incidono profondamente sui costi fissi e variabili. A questo proposito, consigliamo di visionare la checklist e i costi di manutenzione annuale camion per una gestione efficiente;



Assicurazioni: polizze obbligatorie per legge e coperture aggiuntive per responsabilità civile e merci;

Tasse e oneri: bollo, pedaggi autostradali, tasse locali e contributi legati all'attività;

Costi amministrativi e burocratici: gestione documentale, licenze e certificazioni necessari per operare legalmente;

Costi di ammortamento: l'acquisto o il leasing del camion rappresenta un investimento rilevante il cui costo va ripartito negli anni di utilizzo;

Spese vive: vitto, alloggio e altri costi di viaggio se impegnati su tratte lunghe o trasporti internazionali.

Il margine reale: come calcolare il guadagno netto effettivo

Per un padroncino, il margine netto non è semplicemente la differenza tra ricavi e costi di carburante, ma un equilibrio complesso che considera tutti i costi descritti. La formula base è:

Margine netto = Ricavi totali di trasporto – Costi operativi totali

Dunque, anche ricavi apparentemente elevati possono risultare insufficienti se non calibrati con precisione rispetto ai costi effettivi. Un aspetto cruciale è l'efficienza gestionale, cioè la capacità di pianificare rotte, carichi e momenti di manutenzione per minimizzare i costi fissi e variabili.

Variazioni e fattori critici nella redditività

Il reddito di un padroncino può variare significativamente per le seguenti ragioni:

Esperienza e capacità gestionale: padroncini più esperti tendono a ottimizzare tempi, costi e relazioni commerciali;

Tipo di contratto di trasporto: lavoro autonomo, collaborazione con piattaforme o partnership con aziende influenzano margini e sicurezza dei pagamenti;

Efficienza operativa e tecnologie impiegate: l'uso di software per la gestione flotte, il monitoraggio tracciabilità e l'analisi delle rotte può migliorare redditività e contenimento costi. Un approfondimento sulle competenze digitali utili nel settore è disponibile nell'articolo su logistics engineer e competenze;

Mercato e normativa: prezzi dei carburanti, regolamentazioni sul trasporto, sagoma e pesi autorizzati modificano la struttura di costo.

Comparazione con ruoli correlati nella logistica e management

Per contestualizzare meglio il potenziale economico della figura del padroncino, è utile confrontarlo con altre figure di operatori nella supply chain, sia dal lato operativo sia manageriale:

RuoloCompetenze chiaveObiettivo principale



Padroncino camionista

Gestione autonoma veicolo, pianificazione carichi, manutenzione

Massimizzare ricavi netti minimizzando costi operativi

Fleet manager

Gestione flotta, ottimizzazione costi, monitoraggio KPI

Ottimizzare l'efficienza e i costi dell'intera flotta aziendale

Logistics analyst

Analisi dati, forecast domanda, ottimizzazione supply chain

Supportare decisioni basate su dati e migliorare processi

Risulta quindi evidente come il padroncino operi come una microimpresa, con la necessità di sviluppare competenze di gestione economica e operativa. Per questo, percorsi di formazione mirati possono essere determinanti per migliorare redditività e competitività.

Un approfondimento sul ruolo del logistics analyst è utile per comprendere l'evoluzione delle competenze necessarie in ambito logistico.

Come migliorare la redditività nel trasporto con camion proprio

Per incrementare il margine reale il padroncino può adottare diverse strategie concrete:

Pianificazione precisa delle rotte per ottimizzare i chilometri a vuoto e limitare i tempi morti;

Manutenzione preventiva per evitare guasti imprevisti e costosi fermi macchina, come illustrato nell'articolo sulla manutenzione annuale camion;

Collaborazione con committenti affidabili che offrano contratti chiari e condizioni di pagamento trasparenti;

Investimento in tecnologie di monitoraggio e gestione flotte, per aumentare il controllo operativo e ridurre consumi e usura;

Formazione continua sulle normative, sicurezza e tecnologia per mantenere elevata la professionalità e rispettare i requisiti di legge.

Conclusioni

Comprendere quanto guadagna un padroncino con camion proprio richiede un'analisi integrata di ricavi e costi operativi. Il margine reale dipende fortemente dall'efficienza gestionale, dalla capacità di pianificare e mantenere il veicolo, e dalla qualità dei rapporti commerciali. Le sfide normative e di



mercato richiedono inoltre aggiornamento professionale costante, per gestire in modo sostenibile e competitivo l'attività di trasporto.

Faq sul guadagno del padroncino con camion proprio

Quali sono le maggiori spese per un padroncino?

Le spese più rilevanti sono carburante, manutenzione del camion, assicurazioni, tasse e pedaggi autostradali.

Come può un padroncino migliorare i propri margini?

Pianificando rotte efficienti, riducendo i chilometri a vuoto, mantenendo il mezzo in buone condizioni e instaurando contratti con clienti affidabili.

Il margine netto varia molto in base alla zona geografica?

Sì, la redditività può variare a seconda delle tariffe di trasporto localmente praticate, costi di gestione e domanda di mercato.

Esistono strumenti per gestire meglio l'attività di padroncino?

Sì, software di gestione flotte e di pianificazione dei trasporti possono aumentare efficienza e controllo economico.



Geopost Barometer: Al cambia le scelte logistiche delle PMI

La seconda edizione del Geopost Business Barometer ha fotografato una profonda trasformazione nei modelli di approvvigionamento e di gestione delle merci. Lo studio ha messo in luce come le aziende stiano rispondendo alle crescenti incertezze dello scacchiere geopolitico mondiale e, contemporaneamente, stiano integrando l'innovazione digitale nei propri processi interni. Emerge chiaramente la tendenza verso dinamiche d'acquisto sempre più diversificate, dove la vicinanza dei partner commerciali e l'uso di tecnologie predittive si rivelano fattori decisivi per salvaguardare l'operatività quotidiana delle imprese.

I dati evidenziano una spinta importante verso l'automazione dei processi di selezione. A livello continentale, mediamente il 15% delle realtà imprenditoriali utilizza sistemi basati sull'intelligenza artificiale per individuare i propri partner commerciali. Questo tasso di adozione presenta forti differenze territoriali: la Polonia e l'area baltica registrano quote rispettivamente del 23 e del 24%, mentre contesti come la Germania mostrano un approccio più cauto, fermandosi al 9%. L'Italia si colloca al di sopra della media europea con una penetrazione del 18%, evidenziando una spiccata propensione all'utilizzo di strumenti virtuali a supporto del tradizionale modello d'acquisto.

L'analisi rivela inoltre una progressiva estensione dell'intelligenza artificiale all'esperienza d'acquisto finale. Un esempio concreto è rappresentato dall'assistente virtuale integrato nella piattaforma multibrand "Singular" di Geopost. Il sistema assiste l'utenza nella scoperta di marchi locali ed è già operativo in otto nazioni europee, inclusa l'Italia, dove mette in vetrina decine di migliaia di prodotti lifestyle, incrementando la visibilità internazionale dei piccoli e medi operatori commerciali.

Le tensioni internazionali stanno spingendo una quota rilevante di aziende a limitare i flussi di trasporto transfrontalieri per arginare i rischi legati alle interruzioni delle forniture. Per questo motivo, l'84% per cento dei soggetti intervistati dichiara di preferire relazioni commerciali su scala domestica, con una crescita di otto punti percentuali nel biennio, mentre il settantadue per cento si orienta verso altre nazioni europee. Al contrario, gli approvvigionamenti al di fuori dei confini continentali rimangono una scelta minoritaria, limitata al diciassette per cento del campione.

In questo scenario, il mercato italiano si muove con dinamiche in parte controcorrente: se da un lato il sourcing locale ha registrato un forte balzo in avanti raggiungendo l'ottantasei per cento, dall'altro la quota di acquisti extra-europei è aumentata di dieci punti percentuali. Inoltre, solo il tredici per cento delle piccole e medie imprese del nostro Paese ha ridotto i flussi internazionali a causa del clima globale, un dato sensibilmente inferiore rispetto al venti per cento registrato come media continentale.

La qualità e la prevedibilità del servizio di spedizione si confermano parametri fondamentali per garantire la continuità aziendale. L'86% del campione considera le performance logistiche determinanti per il successo commerciale, mentre quasi la metà le ritiene un elemento irrinunciabile per la stabilità delle attività. Nel contesto italiano, la puntualità e l'efficienza della consegna rappresentano addirittura la prima causa di esclusione nella scelta di un partner logistico, superando altre variabili tradizionali come le tariffe o la qualità intrinseca del prodotto.



L'indagine segnala infine un'importante asimmetria all'interno del mercato italiano: più della metà delle imprese desidererebbe poter selezionare in autonomia il corriere di riferimento, ma solo poco più di una su cinque ha attualmente questa possibilità. Tale discrepanza rappresenta un'opportunità di mercato per gli operatori logistici capaci di offrire flessibilità. Parallelamente, cresce l'interesse verso soluzioni alternative di ricezione, come i punti di ritiro e gli armadietti automatici sul territorio, considerati strategici da un terzo delle imprese per ottimizzare i flussi e avere un controllo maggiore sulle tempistiche di consegna.

Stefania Pezzetti, Ceo BRT: I risultati del Business Barometer confermano che le PMI non stanno semplicemente reagendo al cambiamento, ma stanno adottando modelli sempre più evoluti per gestire complessità e incertezza. L'intelligenza artificiale amplia le possibilità di scelta, mentre le tensioni geopolitiche spingono le imprese a rivedere le proprie catene di approvvigionamento. In questo scenario, la logistica assume un ruolo strategico: affidabilità, visibilità e capacità di adattamento diventano fattori essenziali per sostenere la continuità del business e accompagnare la crescita delle imprese.

Terminate le missioni militari, all'Iraq tocca gestire da solo difesa aerea e corridoi logistici



La coalizione internazionale si è ritirata il 30 settembre, restano solo attività di formazione in ambito Nato. Mentre le milizie vengono assorbite nell'esercito, il governo deve gestire i contratti energetici, la riforma del sistema finanziario e i debiti contratti per le infrastrutture. La conclusione della missione militare della coalizione internazionale, il 30 settembre 2026, ha restituito al governo iracheno una responsabilità diretta sulla sicurezza del Paese. Baghdad deve mantenere accessibili i circuiti finanziari attraverso i quali incassa e utilizza i proventi petroliferi, rendere effettiva la subordinazione delle organizzazioni armate, proteggere il territorio e trasformare gli investimenti energetici e infrastrutturali in servizi affidabili. Per l'Iraq, il risultato del ritiro dipenderà dunque dalla capacità delle istituzioni di mantenere l'equilibrio tra tutti gli elementi.

La dichiarazione del ministero della Difesa britannico Wes Streeting del 30 settembre sancisce la conclusione della missione della coalizione e la partenza delle sue forze, accompagnandola all'intenzione di sviluppare una relazione bilaterale di difesa. La Nato mantiene invece la propria missione consultiva, pur avendo trasferito nel marzo 2026 il personale da Baghdad al comando alleato di Napoli. Si tratta di strumenti differenti, con mandati e capacità differenti.

La questione della protezione aerea rende questa distinzione particolarmente concreta. Nel comunicato del 28 settembre, il ministero degli Affari dei Peshmerga del governo regionale del Kurdistan ha riferito oltre mille impatti di droni e missili balistici durante il conflitto regionale e ha denunciato l'assenza di un sistema alternativo di difesa aerea al momento del ritiro. È la valutazione dell'autorità regionale, ma il problema istituzionale che solleva riguarda l'intero Stato: servono copertura di allarme, comunicazioni, procedure di risposta e una distribuzione delle responsabilità capace di funzionare fra Baghdad ed Erbil.

La legge 40 del 2016 colloca la Commissione della Mobilitazione Popolare nelle forze armate irachene al comandante in capo e prevede disciplina militare, gerarchia e separazione dalle appartenenze politiche. Il punto decisivo è l'esecuzione di questi obblighi quando una formazione contesta una nomina, un trasferimento o un'indagine. La consegna di armi riduce una capacità soltanto se cambia anche l'autorità sull'accesso ai depositi, sugli acquisti, sul personale e

sull'impiego operativo; altrimenti, il governo può ottenere una concessione materiale lasciando intatta l'organizzazione che consente di ricostituire l'autonomia.

Secondo la Banca Mondiale il petrolio rappresenta l'88% delle entrate pubbliche irachene e il 91% delle esportazioni : una concentrazione che collega la continuità dei pagamenti esterni alla capacità dello Stato di finanziare servizi, importazioni e obblighi interni. La storia dei conti petroliferi a New York richiede tuttavia precisione. La cessazione, il 30 giugno 2011, degli obblighi di deposito previsti per il Development Fund for Iraq ha modificato il precedente regime internazionale; la permanenza di conti iracheni presso la Federal Reserve Bank di New York non trasferisce a Washington la proprietà delle risorse. Il vincolo opera attraverso l'accesso ai circuiti, le regole applicabili e il comportamento degli intermediari.

La riforma bancaria indicata dal Fondo monetario internazionale nel luglio 2025 acquista qui un significato strategico. Capitale adeguato, proprietà identificabile, registrazioni affidabili e controlli antiriciclaggio permettono a un istituto di rispondere alle verifiche e di preservare le operazioni legittime. Moltiplicare gli intermediari senza correggere queste debolezze distribuirebbe il problema su una rete più ampia. L'autonomia aumenta quando l'amministrazione irachena può dimostrare che una transazione è lecita, individuare il motivo di un'interruzione e ottenere una soluzione senza trasformare ogni pagamento in una negoziazione politica.

Tutto ciò non è privo di conseguenze per quanto riguarda il panorama geopolitico del Vecchio continente . Le principali economie europee sono poste davanti a sfide al contempo comuni e distinte. Per l'Italia , ad esempio, la stabilità irachena non è affatto un fattore trascurabile. Eni identifica nel giacimento di Al-Zubair attività di sviluppo, utilizzo del gas associato per la produzione elettrica e programmi relativi alla disponibilità dell'acqua e alla capacità di trattamento. Ancora, nel maggio 2025 la Farnesina ha rammentato l'accordo sottoscritto l'anno precedente da Sace con la Trade Bank of Iraq per facilitare un miliardo di euro di credito all'esportazione.

Ma l'Italia non è l'unico attore europeo con interessi nella regione. La Francia punta a rendere operative le connessioni energetiche. Il Gas Growth Integrated Project concentra una parte rilevante dell'esposizione francese: TotalEnergies indica un investimento complessivo di circa 10 miliardi di dollari, con partecipazioni del 45% per la società, del 30% per Basrah Oil Company e del 25% per QatarEnergy . Il progetto integra recupero del gas, sviluppo petrolifero, generazione solare e trattamento dell'acqua marina. Il beneficio per l'Iraq dipende però dal funzionamento delle connessioni fra queste attività. I parametri annunciati comprendono un impianto solare da 1 GWac, una capacità iniziale di trattamento di 5 milioni di barili d'acqua al giorno e un obiettivo produttivo per Ratawi di 210mila barili di petrolio al giorno dal 2028. Il loro valore economico emerge quando gas, elettricità e acqua raggiungono gli utilizzatori con continuità.

La diplomazia francese può affiancare questa dimensione industriale: nel febbraio 2026 il ministro degli Esteri Jean-Noël Barrot ha richiamato la cooperazione regionale nei trasporti, nell'acqua e nelle interconnessioni elettriche, insieme all'intenzione di lavorare a una terza Conferenza di Baghdad Afd ed Expertise France offrono inoltre canali nei servizi, nel recupero economico e nelle competenze, la cui efficacia dipende dalla capacità irachena di incorporarne i risultati nella gestione ordinaria.

Una dichiarazione congiunta britannico-irachena del gennaio 2025 ha annunciato un pacchetto commerciale e di esportazioni fino a 12,3 miliardi di sterline, comprendente un progetto idrico fino a 5,3 miliardi, un intervento per Bassora fino a 3,3 miliardi, la riabilitazione della base di Al-Qayyarah



per 500 milioni e attrezzature per la sicurezza delle frontiere per 66,5 milioni. Si tratta di valori annunciati, non di investimenti già completati. Il sostegno di UK Export Finance può rendere finanziabili interventi rilevanti, ma non elimina gli obblighi iracheni: nei progetti idrici servono alimentazione elettrica, trattamento, distribuzione e gestione; nella riabilitazione militare servono personale, comando e manutenzione.

Nel luglio 2026 ConocoPhillips ha annunciato un'intesa per acquisire il 42% di Bp Energy Company of Kirkuk Limited , con chiusura prevista entro fine anno e subordinata alle condizioni applicabili. L'operazione amplia l'esposizione commerciale internazionale al funzionamento delle istituzioni irachene, ma il suo annuncio non ne certifica il completamento. Anche nella difesa, la cooperazione bilaterale prevista dalla dichiarazione del 2025 resta soggetta ai controlli britannici sulle esportazioni.

L'Unione europea dispone di un quadro istituzionale attraverso l'Accordo di partenariato e cooperazione con l'Iraq , entrato in vigore il primo agosto 2018, e di uno strumento consultivo attraverso Euam . La decisione del Consiglio dell'aprile 2026 estende la missione fino al 31 ottobre e stabilisce un importo finanziario di riferimento di 79.078.620,21 euro per il periodo maggio 2024–ottobre 2026. Questo sostegno può migliorare coordinamento e amministrazione, ma opera entro un mandato civile e nel rispetto delle restrizioni europee applicabili, comprese quelle reintrodotte verso l'Iran nel settembre 2025.

Il progetto Iraq Transport Economic Corridors , per il quale la Banca Mondiale ha approvato 900 milioni di dollari nel giugno 2026, associa infrastrutture, rafforzamento istituzionale e manutenzione basata sulle prestazioni. È questa relazione fra investimento e funzionamento che deve guidare anche energia, finanza e sicurezza.

Charlye Ghezzi è analista geopolitico e specialista in tecnologia e sicurezza governativa



Come l'intelligenza artificiale e la geopolitica stanno cambiando le scelte logistiche delle PMI italiane



Il Geopost Business Barometer 2026 fotografa l'evoluzione delle strategie di approvvigionamento delle PMI europee. In Italia cresce il sourcing nazionale, ma anche quello extra-europeo, mentre affidabilità e qualità della consegna diventano criteri sempre più importanti nella scelta dei fornitori. Le PMI europee stanno modificando il modo in cui individuano e selezionano i propri fornitori, spinte dall'evoluzione degli strumenti digitali e da un contesto geopolitico che rende più complessa la gestione delle catene di approvvigionamento.

È quanto emerge dalla seconda edizione del Geopost Business Barometer, ricerca che ha coinvolto 3.600 PMI in 21 Paesi europei e sei settori industriali

. Lo studio evidenzia una crescente diversificazione dei canali utilizzati per il sourcing e una maggiore attenzione verso fornitori nazionali ed europei.

L'Italia mostra tuttavia alcune peculiarità rispetto al quadro continentale. Se da un lato aumenta il ricorso al sourcing locale, dall'altro cresce anche quello extra-europeo. E, soprattutto, per le PMI italiane la qualità della consegna assume un peso particolarmente rilevante nella scelta del fornitore.

L'intelligenza artificiale entra nella selezione dei fornitori Secondo il Business Barometer, il 15% delle PMI europee utilizza strumenti di intelligenza artificiale per la selezione dei fornitori. La percentuale sale al

18% in Italia, collocandosi al di sopra della media europea.

L'adozione dell'AI presenta però differenze significative tra i diversi mercati: si passa dal 9% della Germania al 12% della Francia, fino al 23% della Polonia e al 24% dei Paesi Baltici.



L'intelligenza artificiale viene utilizzata soprattutto nelle fasi iniziali della ricerca, per individuare una rosa di potenziali fornitori. Gli strumenti digitali non sostituiscono quindi necessariamente i canali tradizionali, ma si affiancano a questi ultimi all'interno di un processo di selezione sempre più articolato.

In Europa le PMI utilizzano mediamente 2,3 canali di approvvigionamento, quasi uno in più rispetto al 2024, combinando ricerca online, visite commerciali, contatti telefonici e passaparola.

In Italia il processo mantiene una componente relazionale particolarmente marcata: il

45% delle PMI utilizza i rappresentanti commerciali, contro il 35% della media europea, mentre il passaparola raggiunge il 35%, rispetto al 27% europeo.

Prezzo, qualità e consegna: il caso italiano Prezzo e qualità del prodotto restano i principali criteri di scelta dei fornitori a livello europeo, rispettivamente con il 51% e il 44% delle preferenze. La performance di consegna viene indicata dal 27% delle PMI.

Il quadro cambia in Italia, dove qualità e prezzo assumono un peso pressoché equivalente

: il 55% delle imprese indica la qualità, contro il 54% che considera il prezzo.

Ma è soprattutto la logistica a distinguere il mercato italiano. La consegna rappresenta la prima barriera nella scelta di un fornitore, indicata dal 43% delle PMI, davanti al prezzo (36%) e alla qualità (35%).

Un dato che evidenzia come puntualità, affidabilità e capacità di garantire continuità operativa siano diventate componenti sempre più rilevanti della proposta di valore di un fornitore.

Sourcing locale in crescita, ma anche più acquisti extra-europei Le tensioni geopolitiche stanno modificando anche la geografia delle catene di approvvigionamento.

A livello europeo, l'84% delle PMI si rifornisce da fornitori presenti nel proprio Paese, con un incremento di 8 punti percentuali rispetto al 2024. Il 72% si rivolge invece a fornitori situati in altri Paesi europei, mentre il 17% acquista al di fuori dell'Europa.

Il 20% delle PMI europee dichiara inoltre di aver ridotto le consegne internazionali a causa dell'attuale scenario geopolitico.

Anche in Italia cresce il sourcing nazionale, che raggiunge l'86% delle PMI, con un incremento di 14 punti rispetto al 2024. Allo stesso tempo, però, aumenta anche il ricorso a fornitori extra-europei: il dato cresce di 10 punti, raggiungendo una quota superiore alla media europea.

Solo il 13% delle PMI italiane dichiara di aver ridotto le consegne internazionali per ragioni geopolitiche, contro il 20% della media europea.

Il quadro italiano appare quindi più articolato rispetto a una semplice tendenza al reshoring: le imprese aumentano il ricorso a fornitori locali, ma continuano contemporaneamente a utilizzare catene di approvvigionamento internazionali.



La consegna diventa un fattore di continuità del business La ricerca evidenzia il peso crescente della logistica nelle strategie delle PMI. L'

86% delle imprese europee considera la consegna essenziale per il successo dell'attività, mentre il 46% la identifica come un elemento chiave per garantire la continuità operativa.

Tracciabilità e puntualità diventano così indicatori concreti dell'affidabilità del fornitore e contribuiscono a consolidare la fiducia nel rapporto commerciale.

Anche in questo ambito le PMI italiane evidenziano una domanda di maggiore flessibilità. Il

54% vorrebbe poter scegliere il proprio corriere, ma soltanto il 22% dispone attualmente di questa possibilità.

Interessante anche il dato relativo alla soddisfazione: quando possono gestire con maggiore autonomia la scelta del servizio logistico, le PMI italiane registrano una soddisfazione del

91% sulle consegne internazionali, superiore all'88% relativo alle consegne domestiche.

Cresce l'interesse per la consegna fuori casa La ricerca evidenzia infine una crescente attenzione verso i modelli di consegna out-of-home, che comprendono punti di ritiro e locker.

Il 32% delle PMI considera questa modalità molto importante, a conferma di una domanda crescente di flessibilità nella gestione dei tempi e dei luoghi di ricezione delle merci.

Per gli operatori logistici, la possibilità di offrire modalità di consegna alternative può quindi rappresentare un ulteriore elemento di differenziazione, soprattutto in un mercato in cui affidabilità e capacità di adattamento incidono sempre più sulle decisioni di acquisto.

BRT: «La logistica assume un ruolo strategico» «I risultati del Business Barometer confermano che le PMI non stanno semplicemente reagendo al cambiamento, ma stanno adottando modelli sempre più evoluti per gestire complessità e incertezza», ha commentato

Stefania Pezzetti, CEO di BRT.

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

BRT e Geopost BRT è uno dei principali operatori del trasporto espresso in Italia e dispone di una rete nazionale composta da oltre 200 filiali, 40 hub parcel, 13 hub messaggerie e 10 impianti di logistica

La rete comprende inoltre oltre 12.500 punti di ritiro e spedizione BRT-fermopoint e locker e 12 BRT fresh dedicati alla consegna di prodotti alimentari freschi a temperatura controllata, tra 0 e 4 °C.

PUBBLICAZIONE: trasportale.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €1.39

REACH: 96

CATEGORIA DEL SITO WEB: Business and Consumer Services/Shipping

VISITE MENSILI: 2930.46

AUTORE:

URL: trasportale.it



[> Versione Online](#)

> 8 ottobre 2026 alle ore 5:47

Dal 2017 BRT fa parte di Geopost, realtà internazionale attiva nel trasporto espresso e nella logistica, con un'offerta che combina tecnologia, innovazione e conoscenza dei mercati locali.

L'evoluzione delle esigenze delle PMI rende sempre più centrale la capacità degli operatori logistici di offrire servizi flessibili e affidabili, accompagnando le imprese nella gestione di catene di approvvigionamento sempre più diversificate e articolate.

UNATRAS: imprese dei trasporti chiedono incontro urgente a Giorgia Meloni

(FERPRESS) – Roma, 8 OTT – Le federazioni dell'autotrasporto, pur riconoscendo lo sforzo compiuto dal Governo con l'introduzione dell'automatismo per il recupero delle risorse a fronte del taglio delle accise e la riduzione da 60 a 30 giorni dei termini di silenzio-assenso per la compensazione dei crediti rivenienti dal rimborso accise, evidenziano la mancata emanazione dei provvedimenti attuativi dell'intesa raggiunta a Palazzo Chigi il 22 maggio scorso.

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 >>



UNATRAS al governo: sbloccare subito le misure sul caro-gasolio

Le associazioni dell'autotrasporto denunciano ritardi e incertezze sull'attuazione dell'intesa del 22 maggio e chiedono una convocazione urgente



UNATRAS, il coordinamento unitario delle associazioni dell'autotrasporto merci, ha chiesto un incontro urgente al governo per sbloccare le risorse previste in primavera nell'ambito della vertenza sul caro-gasolio, quando erano state concordate da governo e rappresentanze dell'autotrasporto diverse misure tra cui un credito d'imposta per un importo di circa 300 milioni di euro, la compensazione del rimborso accise trimestrale entro 30 giorni dalla presentazione della domanda e la possibilità di dilazionare il pagamento delle imposte. Oggi in una nota le federazioni dell'autotrasporto, pur riconoscendo lo sforzo compiuto dal governo con l'introduzione dell'automatismo per il recupero delle risorse a fronte del taglio delle accise e la riduzione da 60 a 30 giorni dei termini di silenzio-assenso per la compensazione dei crediti rivenienti dal rimborso accise, hanno evidenziato la mancata emanazione dei provvedimenti attuativi dell'intesa raggiunta a Palazzo Chigi il 22 maggio scorso. Le associazioni di categoria hanno sottolineato come la situazione sia ormai diventata insostenibile a causa di ritardi burocratici ed incertezze operative: «l'incertezza sui tempi di utilizzo del credito d'imposta da parte delle imprese, a partire dal differimento del termine per la compensazione attualmente fissato al 31 dicembre, la necessità che il governo si attivi presso la Commissione Europea per prolungare il Temporary Framework visto il perdurare delle tensioni

PUBBLICAZIONE: Informare.it

PAESE: ITA

TIPOLOGIA: Web

AVE: €3.16

REACH: 496

CATEGORIA DEL SITO WEB: Science and Education/Social Sciences

VISITE MENSILI: 15087.27

AUTORE:

URL: www.informare.it



[> Versione Online](#)

> 8 ottobre 2026 alle ore 4:14

geopolitiche, il mancato aggiornamento dei valori indicativi di riferimento, fermi allo scorso marzo, e un'azione del contenimento del prezzo dei carburanti anche sul mercato extrarete - spiega la nota - sono questioni cruciali e non più rimandabili». «Chiediamo al governo - conclude la nota - una convocazione urgente per sbloccare questi nodi e permettere alle nostre imprese di superare questa delicata fase economica. In mancanza del confronto, tutte le associazioni saranno costrette a valutare i passi successivi».



Trasporti e logistica arrivano a un quinto del pil



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

Vale quasi un quinto del pil, ma la statistica ufficiale ne vede solo una parte. Secondo lo studio «Rilevanza dei trasporti e della logistica in Italia» appena presentato da Federtrasporto il settore H dell'Istat (Ateco 49-53) vale 86 miliardi di euro, il 4,8% del pil, ma conta solo i servizi venduti a terzi. Aggiungendo la logistica in conto proprio, i carburanti, la manutenzione e il noleggio dei mezzi, le infrastrutture e l'organizzazione dei viaggi, solo per la quota legata al trasporto, si arriva a 184 miliardi (10,3%). Con il metodo dell'estrazione ipotetica sulle tavole input-output, l'intera filiera attiva 341 miliardi tra effetti diretti, indiretti e indotti. È il 19% del pil, con una banda di incertezza tra il 17,7% e il 20,1%. La parte più rilevante è la logistica, con 202 miliardi, pari al 59% dell'impatto. Seguono il trasporto di merci e passeggeri (84 miliardi), carburanti e manutenzione (30) e infrastrutture e servizi ancillari (25). La filiera attiva 4,67 milioni di occupati a tempo pieno, il 19,5% del totale nazionale: quasi un posto di lavoro su cinque. I principali clienti sono l'industria (34% degli acquisti) e il commercio (21%). C'è però un'ombra. Dopo il crollo del 2020 (-17,8%), il valore aggiunto del settore è cresciuto circa 5 punti meno del resto dell'economia. Per il presidente di Federtrasporto, Paolo Colombo, la mobilità non va trattata come un costo da comprimere. Le imprese vanno accompagnate dal "franco fabbrica" al "franco destino", per non cedere valore nella relazione con il cliente. Secondo Fedespediti nel primo semestre l'export italiano è salito del 4,5%, a 337,2 miliardi, e l'import del 4,3%, a 312,6. Corrono il Nord Africa (+20,8%) e l'Europa extra-Ue (+9,7%); le vendite verso il Medio Oriente sono scese del 14,2%.



nonsolomare



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

immobili Logistica,

780 mln nel trimestre

Il settore immobiliare della logistica ha registrato nel terzo trimestre 2026 investimenti per circa 780 milioni di euro, volume in linea con il trimestre precedente e in crescita dell'86% rispetto al terzo trimestre 2025. Il dato emerge da un'analisi del Team Research di Dils. Il risultato porta il totale da inizio anno a quasi 2 miliardi di euro, con un incremento del 63% rispetto ai primi nove mesi del 2025 e un volume superiore dell'88% alla media dello stesso periodo degli ultimi dieci anni. L'attività del trimestre si è distribuita equamente tra acquisizioni di portafogli e di singoli asset. Tra queste ultime spicca l'acquisto di un immobile di recente sviluppo da parte di un end user, a conferma del crescente ruolo degli utilizzatori nelle operazioni di investimento osservato nel corso del 2026.

Nuovo Volo cargo

taranto-istanbul

Un nuovo volo cargo al servizio delle imprese del Mezzogiorno è partito dall'aeroporto di Taranto-Grottaglie alla volta di Istanbul. Una nuova connessione logistica pensata per rafforzare la capacità delle imprese pugliesi di raggiungere rapidamente i mercati internazionali e per valorizzare, in particolare, le produzioni agroalimentari del territorio. Secondo quanto annunciato da regione Puglia il collegamento, realizzato nell'ambito della collaborazione tra Poste Air Cargo e Turkish Cargo, permette alle merci in partenza dal Sud Italia di accedere a un network internazionale di oltre 300 destinazioni, essendo Istanbul uno dei principali hub internazionali del trasporto aereo delle merci. I prodotti pugliesi viaggeranno su un Boeing 737F della flotta di Poste Air Cargo e potranno raggiungere numerosi mercati del Medio Oriente, dell'Asia, dell'Africa, del Nord Europa e del Nord America. Il nuovo collegamento consente così alle imprese di ridurre la necessità di trasferire le proprie merci su gomma verso altri grandi aeroporti cargo italiani ed europei prima della spedizione internazionale. (riproduzione riservata)