

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Deviazioni navi e più trasparenza nel botta e risposta tra domanda e offerta di trasporti break bulk in Italia

Nicola Capuzzo · Monday, October 27th, 2025

**Mestre (Venezia)** – Non solo il (solito) cronico eccesso di burocrazia, ma anche la scarsa trasparenza nella comunicazione da parte degli operatori logistici, l'imprevedibilità delle rotte delle navi e la limitata operatività dei porti sono tra le maggiori fonti di preoccupazioni logistiche per le imprese italiane di impiantistica che vendono la produzione all'estero.

Il confronto – quasi un botta e risposta – su questi temi è andato in scena venerdì scorso a Mestre tra i due panel II edizione del Forum Break Bulk Italy, organizzato da SHIPPING ITALY, SUPPLY CHAIN ITALY ed AIR CARGO ITALY.

Numerose, come prevedibile, sono state innanzitutto le critiche rivolte alla Pubblica Amministrazione per le sue inefficienze, in particolare in tema di rilascio autorizzazioni ai transiti sulle infrastrutture stradali. Una situazione tipo è stata descritta da Lorenzo Balestrazzi, direttore logistica e It di Brembana & Rolle, che ha citato le limitazioni alla circolazione disposte a volte improvvisamente da Anas su alcune strade venete. “Ma non ci avvisa, lo apprendiamo perché iniziano a circolare dei rumors: a quel punto si attiva Confindustria Veneto che chiede un confronto con l'azienda, ma questa non recepisce”. Oppure, ha evidenziato Luigi Braconi, direttore generale di Simi Trasporti, in certi casi sono richiesti “rilievi su ponti, studi che la stessa Pubblica Amministrazione non fa da anni e i cui costi sono quindi ribaltati sulle aziende”. Si tratta di studi complessi – poiché bisogna “caratterizzare materiale, fare prove di carico, ricollaudare l'opera” – i cui risultati sono considerati validi solo “per un annetto”, e quindi da rifare in caso di transiti successivi.

Un'altra criticità ricordata da Francesca Cambiaghi di Fomas, tipica in particolare delle direttrici con il porto di Genova, sono i “cantieri non annunciati” e il fatto che “come noto, le finestre per le discese verso lo scalo per i trasporti eccezionali sono solo due a settimana”.

I caricatori però non hanno risparmiato critiche anche agli operatori privati, armatori in primis, in particolare per le frequenti variazioni nelle rotte delle navi.

“Ad esempio, devo imbarcare a Genova per Marghera, ma la nave invece viene fatta scalare a Marina di Carrara. Oppure arriva in anticipo di tre giorni”. Stessa lamentela di Cambiaghi: “Programmiamo l'approntamento di forgiati anche sulla base delle partenze navi, ma poi abbiamo

modifiche delle schedule dell'ultimo minuto. Oppure ci troviamo con un booking confermato, ma dobbiamo cancellare l'imbarco perché non è disponibile l'equipment per la movimentazione. O, ancora, dobbiamo coprire noi le relative spese". Le inefficienze insomma si trasformano in "rischi di penali, extracosti, quali quelli per le soste della merce in attesa di nave successiva". E a lungo andare possono tradursi nella scelta di dirottare la merce verso porti esteri dotati di servizi più adeguati ("ad esempio, Koper") o, ancora, di trasferirla per via aerea. Spesso, è la amara conclusione di Cambiaghi, "abbiamo la percezione che la nostra merce sia un problema".

Se a volte modificare la rotta delle navi è una scelta necessaria ("vanno per mare, e il mare non è sempre piatto", a dirlo Fulvio Carlini, managing director di Conti Carwill), non può però rimanere inascoltata la richiesta di una maggiore trasparenza nelle comunicazioni tra le due controparti.

"Tra attori deve esserci piena condivisione, non bisogna avere 'segretucci' o tenere nascoste le informazioni. A volte non ci dicono quando arriva la nave, oppure il trasportatore non dà indicazione sulla disponibilità di mezzi" ha rimarcato Balestrazzi, che ha poi concluso: "L'incertezza nei rapporti crea problematiche. Cerchiamo partner con cui sono chiare le difficoltà, considerando che anche noi possiamo avere delle responsabilità, in particolare in caso di ritardi nella produzione".

Una necessità che conta ancora di più quando la clientela è estera o non ha competenze nell'ambito dei trasporti, come sottolineato da Pier Giorgio Pintus, Logistics Section & Export Control Manager di Casale S.A.: "Difficile spiegare le dinamiche della logistica a clienti con formazione ingegneristica, far capire che le navi non sono taxi, o far comprendere le difficoltà italiane sui permessi". Per questo, "ringrazio spedizionieri che spesso sono chiamati a correre", ha aggiunto, evidenziando che "è necessario capire che l'evoluzione del rapporto, non più da fornitore a cliente ma tra partner, va vista anche dal lato del trasporto".

Nella filiera un ruolo importante è anche quello dei terminal portuali, per i carichi che prendono la via del mare. Qui, come visto, le criticità possono annidarsi nell'ultimo miglio di strada per raggiungerli (come [nel caso segnalato da Sofinter-Macchi a Marghera verso il terminal Fhp Multiservice](#)), così come secondo Carlini nella loro limitata operatività, dovuta a carenze di personale. "Le nostre navi stanno troppo in porto, o in attesa in rada, per via della congestione". Il problema grosso, secondo il manager, si riscontra in Marocco e Nord Europa, ma anche in Italia, "ad esempio a Porto Nogaro". L'auspicio sarebbe secondo Carlini quello di avere una più ampia operatività, come "a Casablanca dove si lavora 24 ore su 24, tranne la domenica, o in Algeria". Una indiretta replica su questo tema è arrivata nel corso del dibattito da Mauro Marchiori di Fhp Venezia, che sul punto ha chiarito l'approccio del gruppo nel rispondere a questo tipo di criticità. "Cerchiamo di creare sinergia tra i nostri diversi porti; a Marghera stiamo investendo in attrezzature e in personale, con circa 20 nuovi addetti tra 2024 e 2025. E' vero però, ha aggiunto, che "ogni tanto qualche nave ritarda, ci sono irregolarità, ma si lavora molto a picchi, ad esempio oggi a Venezia su tre terminal stiamo lavorando su otto diverse navi".

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

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



This entry was posted on Monday, October 27th, 2025 at 1:21 pm and is filed under [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

