

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il project cargo boccia i porti italiani ma F.Ili Cosulich prepara il debutto a Piombino

Nicola Capuzzo · Tuesday, December 9th, 2025

“I porti italiani ormai sono per imbarcazioni ‘della domenica’; troppo piccoli rispetto ad altri scali esteri” per accogliere le navi di oggi e di domani impiegate nel trasporto di project cargo. “Gioia Tauro è un’altra scommessa che abbiamo più o meno perso. Parliamo ancora di Terzo Valico ferroviario ma Rivalta Scrivia è un inland terminal che era stato realizzato alcuni decenni fa”. Suonano a tutti gli effetti come una bocciatura le parole espresse da Fabio Belli, chief operating officer e presidente di Kln Logistics, durante il convegno intitolato ‘Geopolitica, logistica e leve commerciali nell’impiantistica industriale’ organizzato a Milano dalla sezione Logistica di Animp (Associazione nazionale impiantistica industriale). Kln Logistics è un’azienda attiva da anni attiva come spedizioniere (è la ex Kerry Logistics Network) e recentemente evoluta in Epc contractor tramite la divisione Kln Project (sta portando a termine un [primo importante progetto offshore in Libia](#)).

Chi nelle debolezze della portualità italiana vede anche un’opportunità è Matteo Fortuna, Executive managing director di Bbc Chartering, secondo il quale “ci sono ancora porti difficili, per servirli in futuro serviranno le navi da 10.000 tonnellate di portata”. Semmai c’è un altro tema critico che è stato sollevato dal vertice italiano di Bbc Chartering: “Abbiamo il problema che Msc si sta comprando tutti i terminal e i contenitori hanno sempre la precedenza sul break-bulk. A Livorno ad esempio non si può più lavorare” con le navi che trasportano impiantistica, macchinari e project cargo.

Sempre a proposito di porti break-bulk e di Toscana, il gruppo Fratelli Cosulich sarà invece il nuovo entrante nel porto di Piombino con il rilancio dell’acciaieria a cura di Metinvest e Danieli. “Stiamo finalizzando con Metinvest il nuovo grande progetto di Piombino dove verranno prodotti 2,5 milioni di tonnellate di coils e dove noi avremo la gestione della banchina dedicata all’acciaieria. Non siamo mai stati terminalisti prima d’ora, fatta eccezione per una joint venture a Napoli come Cosco nel terminal container ma dalla quale siamo usciti da tempo” ha ricordato Augusto Cosulich, amministratore delegato dell’omonimo gruppo genovese. “Quello di Piombino è un progetto non molto supportato dai siderurgici italiani per paura della concorrenza ma invece c’è grande necessità di coils oggi prodotti all’estero. Per noi sarà una grande sfida ma abbiamo già fatto studi e piani, prevediamo ogni anno 100 navi in arrivo e 100 navi in uscita dal porto per l’import di rottami di ferro e per l’export di coils. Siamo molto eccitati per questo progetto” il cui avvio richiede almeno ancora un paio d’anni e dove per l’attività terminalistica saranno necessari

investimenti nell'ordine almeno dei 30 milioni di euro.

“F.lli Cosulich farà gli investimenti a Piombino per la parte marittimo-portuale” ha aggiunto l'a.d., aggiungendosi anch'egli però al coro di critiche sugli scali italiani. Più in particolare ha parlato di “infrastrutture carenti e dragaggi insufficienti; a Porto Nogaro abbiamo fondali da 5 metri dove da 5 anni stiamo invano cercando di aumentare il pescaggio ma non ci riusciamo per rimbalzi di responsabilità fra istituzioni locali. San Giorgio di Nogaro potrebbe essere un porto molto importante ma con 5 metri di pescaggio non possiamo portare molte navi. Gli imprenditori fanno il loro mestiere ma anche la politica dovrebbe fare la sua parte”.

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**

Spedizionieri cuscinetto e sempre meno ‘made in Italy’ nella logistica dell’impiantistica





This entry was posted on Tuesday, December 9th, 2025 at 3:55 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.