

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Allarme eccesso di capacità portuale per i nuovi terminal container in Italia

Nicola Capuzzo · Sunday, February 15th, 2026

**Genova** – La portualità italiana nei prossimi anni rischia un’overcapacity di offerta per effetto dei molti (troppi?) progetti di sviluppo e ampliamento dei terminal container in corso o di prossimo realizzo lungo le coste dello Stivale. L’allarme è stato lanciato da Alessandro Panaro (Srm) durante il convegno organizzato a Genova dalla Banca d’Italia e intitolato “I traffici marittimi nel nuovo contesto geopolitico ed economico internazionale”.

Secondo l’analista del centro studi collegato a Intesa Sanpaolo “l’Italia annualmente movimentata circa 11,7 milioni di Teu (fra traffici gateway e transhipment) e la capacità di offerta portuale aggiuntiva è destinata a crescere di circa 5 milioni di Teu se tutti i nuovi progetti in cantiere prenderanno concretamente forma”. Molte banchine italiane oggi però non sono ancora sature: “Non va dimenticato ad esempio che oggi il Molo Polisettoriale di Taranto è vuoto” ha sottolineato Panaro, concludendo che “ai ritmi di crescita attuali dei traffici container nel nostro Paese quei 5 milioni di Teu in più si potranno saturare forse fra 30 anni”.

La slide mostrata a supporto di questa constatazione sintetizza i nuovi progetti come segue: a La Spezia (ampliamento Terminal Ravano – obiettivo ca. 600 mila Teu aggiuntivi), a Livorno (Darsena Europa – obiettivo ca. 800 mila Teu aggiuntivi), a Napoli (Darsena di Levante – ca. 800 mila Teu aggiuntivi), a Venezia (progetto su area Montesyndial a porto Marghera – oltre 1 mln di Teu aggiuntivi), a Ravenna (nuovo Ravenna Hub – ca. 500 mila Teu aggiuntivi), ad Augusta (operativo dal 2024 il nuovo Est terminal – ca. 200 mila Teu), a Termini Imerese (operativo dal 2025 il nuovo terminal Portitalia) e a Milazzo (operativo dal 2025 il Duferco Terminal Mediterraneo).

I recenti avvenimenti in materia di geopolitica hanno tenuto banco durante i vari interventi del convegno, i cui lavori sono stati aperti dal padrone di casa, ovvero dal presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Matteo Paroli, che ha evidenziato come ammontino a 3,6 miliardi di euro gli investimenti per lavori attualmente in corso negli scali di Genova e Savona.

Gian Enzo Duci (Università degli studi di Genova – Esa Group), ha evidenziato come tre fasi della globalizzazione: la prima dall’89 al 2008 di crescita sostenuta con passaggio da rapporto 1 a rapporto 1,5 tra tonnellate di merci trasportate via mare e popolazione, poi *slowbalization* fino a qualche anno fa con stabilità del rapporto che ha smesso di crescere, ora globalizzazione a pezzi

con aumento delle ton miles ben più delle sole tonnellate a fronte del traffico che si sposta tra paesi amici/simili/delle stesse idee politiche non necessariamente vicini.

Ricordando poi che “gli Stati Uniti non hanno una shipping line di bandiera dopo aver venduto nel secolo scorso le sue due principali compagnia di navigazione (e oggi rimpiangendole)”, secondo Duci “parlare di geopolitica oggi non può prescindere da porti e navi”, asset che in passato “si era abituati a considerare solo dal punto di vista economico (fondi sovrani di vari Stati hanno infatti potuto investire in paesi terzi senza ostacoli), mentre oggi molte operazioni vengono messe in discussione (basti pensare ai terminal container di Ck Hutchison, soggetto cinese di Hong Kong, nei porti del Canale di Panama o in Italia il veto posto all’ingresso di investitori cinesi nel porto di Trieste)”.

A proposito delle “nuvole all’orizzonte nel 2026”, Duci ha posto l’accento sul ritorno alla navigazione attraverso il canale di Suez che si prevede avrà “un effetto chiave sul Mediterraneo”, un mare che “ha dimostrato di essere particolarmente resiliente. Negli ultimi due anni ha perso il traffico mercantile che normalmente era in transito ma ha dimostrato di avere in Grecia un paese leader mondiale per naviglio e in Italia una leadership nella cantieristica navale in nicchie ad alto valore aggiunto (Fincantieri). L’Italia sembra aver capito che è lì (nel Mediterraneo) che deve guardare”.

Secondo Giampaolo Botta (Spediporto) varie disruption significative in anni recenti hanno colpito i trasporti marittimi (il fallimento della compagnia di navigazione Hanjin, la Brexit, il Covid, la Ever Given, la guerra in Ucraina e le tensioni in Medio Oriente) ma queste criticità hanno “mostrato la grande resilienza del settore del trasporto marittimo”. Ciò premesso, il vertice degli spedizionieri genovesi ha riassunto così i fattori che direttamente incidono sulle scelte di trasporto: affidabilità delle flotte e capacità di dare una risposta al mercato, pricing (“come le tensioni si riflettono sulla valorizzazione dei noli e sul sottobosco dei surcharge e come ciò impatta sulle scelte delle spedizioni”) e le certezze (“il fattore tempo è uno dei principali aspetti considerati da chi deve spedire merce”). Secondo Botta “importante è non solo il costo di trasporto ma il costo per singola unità spedita all’interno di una finestra temporale il più possibile determinata e breve. Il transit time nominale è diventato un’incognita”.

Il direttore generale di Spediporto ha posto l’accento su quelli che sono stati definiti costi occulti: “Non extra-costi sulla merce agganciati a servizi, ma costi difficilmente preventivabili che possono mettere in difficoltà gli operatori. Costi di soste, detention e altri possono essere molto rilevanti e mettere in dubbio la scelta di un porto come gateway”.

Dal rappresentante degli spedizionieri genovesi è arrivato un appello finalizzato ad “avviare un dialogo all’interno della comunità portuale perché il costo legato alle fase post-navigazione possa essere misurabile e definito (tramite kpi e con una carta dei servizi come esiste a Rotterdam su tempi medi di attracco, sosta navi, lavorazione merce, ecc.)”.

Da Bruno Pisano, presidente della port authority di Spezia e Carrara, è arrivato infine un invito a cambiare la visione dei porti. “La merce e gli operatori privilegiano un porto per la facilità di raggiungere i punti di destinazione o di origine in import e in export”. L’esigenza è quella di “allargare i servizi di digitalizzazione anche al di fuori del porto, fino a Santo Stefano Magra. L’istituzione della Zona logistica semplificata sarà la ciliegina sulla torta perché aiuterà a ragionare insieme alla digitalizzazione”.

**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**



This entry was posted on Sunday, February 15th, 2026 at 1:00 pm and is filed under [Economia](#), [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and

---

pings are currently closed.