

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Livorno inaugurati i nuovi magazzini per la cellulosa di Fhp Marter Neri

Nicola Capuzzo · Thursday, May 28th, 2026

LIVORNO – Fhp MarterNeri ha inaugurato oggi nel porto di Livorno due nuovi magazzini per oltre 17mila metri quadri complessivi, interamente dedicati allo stoccaggio di prodotti forestali, carta e cellulosa. L’opera, imponente per dimensioni e concezione ingegneristica, riconverte due storiche aree industriali dismesse del secolo scorso – un vecchio magazzino del 1901 e un’ex cementeria ferma da vent’anni – restituendo al porto spazi coperti lunghi 300 metri, dotati di pavimentazioni ad alta solidità e predisposti per ospitare sulle coperture impianti fotovoltaici da oltre 1 Mw. L’intervento, che aumenta la capacità di ricezione dello scalo per conto di produttori provenienti da 11 nazioni, conferma e rafforza Livorno come hub strategico per l’approvvigionamento dell’industria cartaria europea.

Il taglio del nastro, che ha visto alternarsi sul palco le massime autorità cittadine e i vertici del gruppo logistico, ha permesso di delineare il quadro di insieme in cui si inserisce questo nuovo magazzino. Il rappresentante dell’Autorità di Sistema Portuale, Davide Gariglio, nel sottolineare come l’ente abbia attualmente in corso oltre 600 milioni di euro di investimenti finanziati – guidati dal cantiere da 550 milioni per la Darsena Europa – ha ricordato che la parte pubblica non può fare tutto da sola e che lo sviluppo dei traffici richiede una forte sinergia con gli investimenti privati. Una visione sposata dal sindaco Luca Salvetti, che ha evidenziato come la percezione esterna dello scalo labronico sia mutata negli ultimi tempi grazie alla capacità degli operatori di investire e modernizzare le infrastrutture.

La necessità di infrastrutture flessibili è emersa chiaramente sia nell’analisi di Umberto Masucci, presidente di Fhp – preceduta dal suo apprezzamento per la vocazione multifunzionale del porto labronico nel saper preservare le merci convenzionali accanto ai nuovi traffici – , sia nel quadro macroeconomico tracciato dall’amministratore delegato del gruppo, Paolo Cornetto. Espressione di F2i Sgr (il principale fondo infrastrutturale italiano), l’a.d. ha ricordato che Fhp Group ha strutturato dal 2019 a oggi un modello logistico banchina-ferrovia integrato. Attraverso l’integrazione con il vettore ferroviario Cfi, il gruppo gestisce oggi 10 concessioni in 7 porti e ha movimentato nel 2025 circa 10 milioni di tonnellate di merci all’anno, registrando un fatturato di 300 milioni di euro con il supporto di oltre 1.000 persone.

Nel suo discorso pubblico, il presidente esecutivo Giorgio Neri ha spiegato che i magazzini sono la chiave per accogliere navi che ormai raggiungono le 80.000 tonnellate di portata lorda dal Sud

America, un trend legato alla strategia dei vettori marittimi di concentrare i carichi su unità più capienti per ottimizzare il viaggio e ridurre il numero di navi in flotta, il che impone una corrispondente capacità di stoccaggio a terra per non perdere competitività. Inoltre il presidente ha annunciato che la struttura sarà completata con un ulteriore collegamento ferroviario privato che andrà ad aggiungersi a quello che Fhp possiede a Livorno, per potenziare la distribuzione intermodale: una strategia del ferro che nel 2025 ha già tolto dalla strada oltre 5.000 camion, abbattendo le emissioni di CO₂ dell'80%.

A margine dell'evento Giorgio Neri ha ampliato l'orizzonte con SHIPPING ITALY, con una sintesi sull'andamento del settore che comprendono le complessità strutturali dello shipping nazionale, partendo dalla capacità totale del gruppo sui prodotti forestali e sulla cellulosa di circa 450.000 tonnellate, divise equamente tra i terminal di Livorno e Monfalcone. In un mercato definito "maturo", dove i volumi sono stabili e le impennate della borsa sollevano dubbi sulla reale tenuta dell'economia, la vera funzione di un investimento di questa portata, ha spiegato, diventa anticiclica. Quando il mercato non è al picco alto i grandi produttori brasiliani o cileni hanno necessità di trovare nei porti di destinazione una solida capacità di stoccaggio che faccia da polmone commerciale. Neri ha inoltre spiegato che i nuovi magazzini non sono stati edificati su aree demaniali, bensì su aree private: una scelta operata "in subordine" a causa della storica difficoltà nell'ottenere nuove concessioni demaniali.

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 Thursday, May 28th, 2026 at 5:49 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.