

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Shipping, siderurgia e geopolitica: Gozzi (Duferco – Federacciai) vede alcune opportunità (VIDEO)

Nicola Capuzzo · Friday, June 12th, 2026

In conclusione del Business Meeting “Industria, Logistica e Metalli” organizzato a La Spezia da SHIPPING ITALY in collaborazione con l’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale, il presidente di Duferco e di Federacciai, Antonio Gozzi, ha offerto con questa video intervista le proprie riflessioni sulle complessità e sulle opportunità attese sul comparto siderurgico e sulla logistica collegata dal contesto economico e geopolitico attuale. Medio Oriente, nuove rotte, extra-costi, progetti di pipe-line, porti italiani e integrazioni verticali nei trasporti sono alcuni degli argomenti affrontati.

**Presidente Gozzi l’attualità costringe a partire dallo scenario in Golfo Persico e in Iran dove sta avvenendo qualcosa che genera degli impatti diretti sia sul mondo della produzione siderurgica e sia sull’indotto logistico e dei trasporti. Quali?**

“Constatiamo quanto sia difficile arrivare a un accordo che comprenda non solo Hormuz, la riapertura, il tema del nucleare iraniano, il tema di Hezbollah in Libano. Purtroppo la previsione che possiamo fare su Hormuz è di una crisi che si prolungherà e quindi dobbiamo incominciare a pensare a un *new normal*. Così come in qualche modo la chiusura di Bab el Mandeb ha fatto sì che ci siano stati traffici dirottati per circumnavigare l’Africa. La *diversion* è diventata strutturale, io penso che si debba ragionare così anche per quanto riguarda Hormuz.

L’impatto pesante sui prezzi dell’energia deve ancora arrivare e quindi potremo avere mesi difficili dal punto di vista del costo dell’energia. Dall’altra parte si svilupperanno, si stanno già sviluppando, tutta una serie di corridoi, rotte alternative, nuove ferrovie che eliminano la stretta e per esempio trasferiranno molto del petrolio della penisola arabica, degli Emirati, del Kuwait etc. verso il Mediterraneo. Questo apre delle prospettive.”

**Guardando all’indotto generato sul mondo della logistica e dello shipping dal settore siderurgico, cosa secondo lei potremo vedere nel prossimo futuro?**

“Negli ultimi tempi ciò che è successo di importante è stata la chiusura del Mar Nero, c’erano una serie di importazioni importantissime per il siderurgico, sia di semilavorati che di prodotti finiti, che di ferroleghie, che di Dri (direct reduced iron, *ndr*), dalla Russia e dall’Ucraina che via Mariupol e quindi Azov e poi Mar Nero venivano verso l’Europa; quei flussi si sono

completamente interrotti. L'altro elemento che impatterà sui flussi di commercio internazionale di acciaio sono il combinato disposto delle due misure prese dall'Europa, la misura della nuova salvaguardia, che è una misura importante perché l'anno scorso si sono importati 25 milioni di tonnellate di acciaio in Europa, con un po' di quote, ma sostanzialmente con free trade. Oggi la misura prevede free trade fino a 18 milioni di tonnellate di importazioni e poi un dazio del 50%, quindi questa è una misura che in qualche modo avrà impatto sul commercio internazionale di acciaio.

Poi la Cbam, che è una tassa ambientale sostanzialmente: le importazioni di prodotti finiti e di semilavorati d'acciaio scontano per quei paesi che non aderiscono al sistema delle quote CO2 e dell'Ets, scontano un dazio ambientale di entrata pari al livello delle CO2 europee e questo di nuovo provocherà due effetti. Uno in termini probabilmente di rarefazione o di maggior costo delle importazioni e dall'altra parte anche delle ritorsioni da parte dei paesi colpiti da quella misura che certamente reagiranno in qualche modo. Questo di nuovo avrà effetto sul commercio internazionale, quindi lo scenario è complicato."

### **In questo scenario vede opportunità per l'Italia e per il Mediterraneo?**

"Un rilancio del Mediterraneo attraverso le nuove rotte, nuovi corridoi che cercano di eliminare la strettoia di Hormuz e vengono verso il Mediterraneo, il famoso progetto che parte dall'India, passa attraverso l'Arabia Saudita e sbocca ad Haifa (un progetto di un assetto geopolitico di quell'area diverso dall'attuale). Credo si apra un'opportunità nel Mediterraneo, per esempio con la costruzione di enormi pipeline che portano via terra il petrolio fino ai porti del Mediterraneo. La Siria ritorna essere assolutamente centrale perché ha lo sbocco sul Mediterraneo, così come Haifa; per noi sono due cose importanti. Siamo una potenza del Mediterraneo come Italia, con i nostri porti, con la nostra logistica.

Ricordo che il treno lamiera e il tubificio di Taranto nacquero per essere pronti a fornire grandi tubi alle pipeline siberiane, quindi l'Italia ha una capacità produttiva dormiente a Taranto per la realizzazione di grandi tubi che potrebbero essere utilizzati nelle pipeline mediorientali. Naturalmente rispetto ad allora ci sarà una concorrenza cinese, una concorrenza indonesiana, una concorrenza indiana che forse allora non c'erano, però l'Italia quella capacità produttiva lì ce l'ha e potrebbe partecipare a pieno titolo alla realizzazione di quelle pipeline."

### **Guardando alle condizioni infrastrutturali e ai servizi di trasporto per il mondo siderurgico esistenti in Italia, quali sono le priorità da affrontare?**

"Noi abbiamo la fortuna di avere una struttura portuale diffusa, i siderurgici usano diversi porti, primo fra tutti Marghera che è il vero hub della siderurgia italiana in ingresso e in uscita, poi Genova per una quota parte di attività sia pure ridotta rispetto a Marghera c'è, i porti del sud per le siderurgie meridionali, da Salerno a Napoli. Poi c'è la straordinaria capacità logistica di Taranto, 6 moli con un draft dai 18 ai 24 metri; esistono solo tre porti al mondo dove possono arrivare grandi navi da 350 mila tonnellate e rappresentano un'opportunità logistica straordinaria.

Devo dire che il servizio ferroviario in Italia diventa sempre più efficiente, bisogna dare atto alle Ferrovie dello Stato di continuare a migliorare questo servizio, ci potrebbe essere un tema di maggiore sfruttamento del cabotaggio marittimo, delle cosiddette autostrade del mare, che, data la diffusione della portualità, consentirebbero anche di alleggerire un po' il traffico via gomma che resta un elemento eccessivo sul carico autostradale, anche se molto efficiente e molto flessibile.

Oggi ancora una parte importante del traffico, anche del siderurgico, si muove via camion.”

### **Il 2027 però potrebbe stravolgere questo scenario?**

“Bisognerà vedere cosa succede l’anno prossimo con l’Ets, perché come ventilato dagli ‘scienziati’ di Bruxelles ci sarà un attacco anche sull’Ets dei trasporti su gomma. Facendo l’analisi di cosa è successo negli ultimi mesi, noi (come Duferco, *ndr*) stiamo pagando i trasporti il 20-25% di più di quello che pagavamo prima di Hormuz e l’impatto sul traffico via mare è enorme, perché prima si pagava il bunker 750-800 dollari alla tonnellata, oggi il bunker vale 1.500 dollari a tonnellata. I noli sono aumentati anche se non hanno recuperato completamente questo incremento del bunker, ma l’immagine che si ha di questa situazione è di una situazione inflazionistica sui costi di trasporto che naturalmente incideranno sulla competitività delle imprese.”

### **A questo proposito cosa significa per Duferco essere presente direttamente nella logistica con una società armatrice come Nova Marine Carriers e con terminal portuali come quello di Milazzo?**

“L’allargarsi allo shipping è stato fatto insieme alla famiglia Romeo, perché sono loro i protagonisti della gestione di Nova Marine Carriers, noi siamo associati al 50%, è una joint venture che dura da una vita, quindi c’è un rapporto ormai di famiglia, il rapporto tra noi e il Romeo è un rapporto familiare, sono stati bravissimi a costruire questa realtà e noi li abbiamo aiutati.

Assomiglia un po’ al tema dell’energia: occuparsi di acciaio significa occuparsi di trasporti marittimi e di energia e la traiettoria di diversificazione della Duferco è stata proprio nell’energia e nei trasporti marittimi. È molto interessante per noi perché Nova Marine intanto è un periscopio, un osservatorio sul commercio mondiale straordinario. L’azienda è attiva nel bulk shipping con navi da 10 mila tonnellate fino ormai alle Panamax, quindi su tutte le dimensioni di navi, dalle Handy alle Supramax, etc., sempre carichi secchi. Siamo la prima flotta mondiale con le cementiere, abbiamo fatto un accordo concluso qualche mese fa con D.P. World che è uno dei grandi fondi emiratini, sono diventati partner di Nova Marine Cement Carrier e naturalmente essere presenti sul cemento significa capire che cosa succede ad esempio nell’area del Golfo, del Medio Oriente. Pensate alle esigenze di ricostruzione che ci saranno dopo un’auspicabile fine della guerra, o a tutti i grandi fondi emiratini e a tutti i grandi progetti di sviluppo che riguardano l’Arabia Saudita, gli Emirati etc. Ciò spiega anche questo loro interesse verso le navi cementiere e verso i terminal.

Ciò che emerge sempre di più è l’integrazione verticale tra mare, terminal, quello che chiamavamo una volta il *door to door*, oggi è diventato il must della competitività della logistica dei trasporti e quindi l’investimento da parte di Nova Marine e di Duferco nei terminal ha questo significato di integrazione verticale. Noi l’abbiamo fatto a Giammoro perché avevamo questa opportunità di una piattaforma logistica straordinaria perché ci arriva l’autostrada, c’è la ferrovia, c’è un pontile a cui attraccano navi da 35 mila tonnellate. Vicino potrebbe sorgere il cantiere per la costruzione del ponte (sullo Stretto, *ndr*), non devo aggiungere altro. La cosa importante è che abbiamo avviato un traffico che è servito anche a riconvertire operai nostri che, con la realizzazione dell’investimento di Brescia, erano rimasti senza lavoro nel laminatoio vecchio di Milazzo. Si stanno avviando i primi traffici, arrivano le prime navi container, per noi è da una parte una soddisfazione e dall’altra è una grande curiosità di vedere cosa si può fare di più e di meglio su quel terminal.”

**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 Friday, June 12th, 2026 at 12:30 pm and is filed under [Economia](#), [Interviste](#), [Politica&Associazioni](#)

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