

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Affidabilità, integrazione e investimenti: quello che l'industria dei metalli chiede alla logistica

Nicola Capuzzo · Saturday, June 13th, 2026

Luni (La Spezia) – Il rilancio dell'industria pesante europea non passa dalle scommesse sui noli a breve termine, ma da un radicale cambio di paradigma basato su investimenti strutturali, digitalizzazione e, soprattutto, su un nuovo patto operativo tra committenza e vettori. È questo il messaggio emerso dal Business Meeting "Industria, Logistica e Metalli" svoltosi allo Spazio Made a Luni, organizzato da SHIPPING ITALY e SUPPLY CHAIN ITALY in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.

Il presidente dell'Adsp Bruno Pisano ha aperto i lavori inquadrando la forte vocazione siderurgica del cluster della Spezia e Marina di Carrara, forte di un tessuto logistico retroportuale integrato capace di rispondere a 360° alle complesse esigenze dei traffici di metalli. Con una quota di traffico intermodale su ferro che alla Spezia tocca l'eccellenza nazionale del 34% e il retroporto di Santo Stefano Magra che gestisce flussi da oltre 500.000 tonnellate di merce e 10.000 container l'anno, lo scalo si candida a hub di riferimento per il comparto. In questo contesto, ha evidenziato Pisano, il ruolo dei magazzini di temporanea custodia doganale diventa cruciale come valvola di sfogo per stoccare i prodotti siderurgici d'importazione sottoposti ai vincoli dei contingenti tariffari, in attesa del via libera allo sdoganamento. Un sistema retroportuale e di banchina destinato a cambiare marcia grazie ai macro-investimenti infrastrutturali già pianificati sui due scali del sistema.

La necessità di queste tutele doganali e infrastrutturali ha trovato immediato riscontro nell'analisi dello scenario macroeconomico globale esposto da Enrico Paglia (Banchero Costa) e Stefano Ferrari (Siderweb). Se da un lato lo shipping marittimo dry bulk registra una prima parte dell'anno positiva (+4% di volumi nei primi cinque mesi guidato dal record asiatico di maggio da 25 milioni di tonnellate di acciaio esportate), dall'altro il mercato sconta la profonda fragilità geopolitica ed energetica del momento. Il differenziale tra consumo e produzione globale di petrolio (8,5 milioni di barili al giorno) scarica i costi direttamente sui noli con l'impennata del bunker, imponendo una riduzione della velocità media delle flotte.

A soffocare i produttori europei è però il picco dell'import di acciaio cinese pari a un +70% nei primi cinque mesi del 2026. Una pressione insostenibile, innescata dalla crisi immobiliare di Pechino, che costringe i colossi cinesi a svendere le eccedenze di acciaio sui mercati esteri e crea uno squilibrio strutturale che si traduce in un ritorno obbligato al protezionismo commerciale.

Come spiegato da Stefano Ferrari (Siderweb), l'introduzione dei contingenti trimestrali di salvaguardia europea e i meccanismi del CBAM stanno imponendo ai flussi d'importazione un andamento nervoso e schizofrenico, simile a un "battito cardiaco" grafico. Questa volatilità normativa eccezionale sui prezzi dei prodotti piani (coils) impedisce una programmazione fluida e costringe la filiera logistica a gestire picchi di domanda e improvvise frenate nel brevissimo termine. Uno stress operativo, ha spiegato l'analista, destinato ad acuirsi con la scadenza della decarbonizzazione al 2050, che sposterà la produzione verso i forni elettrici accentuando la competizione globale sull'approvvigionamento del rottame ferroso.

A scuotere la platea con una dichiarazione controcorrente è stato Augusto Cosulich, presidente di Trasteel, ridisegnando radicalmente la percezione del rischio industriale: "Siamo imprenditori resilienti, abbiamo superato lo shock della perdita totale delle bramme di Azovstal riciclandoci sul mercato in poche settimane". Il numero uno di Trasteel ha invitato i colleghi industriali a vincere l'immobilismo finanziario, sbloccando la liquidità ferma sui conti correnti per reinvestirla direttamente nell'economia reale, nella tutela del territorio e del Paese. Trasteel, coerentemente con questa filosofia, sta finalizzando l'acquisizione dello stabilimento Magona a Piombino tramite la controllata Steam e gestirà in prima persona l'intera logistica di banchina del nuovo polo siderurgico industriale 'super green' di Metinvest e Danieli. Sul fronte dello shipping, invece, Cosulich non ha nascosto il proprio disincanto sulla transizione energetica, definendola una totale 'delusione' per la mancanza strutturale di carburanti alternativi sul mercato: delle tre bettoline a GNL acquistate dal Gruppo, la prima arriverà a fine mese ma rimarrà ferma ai box perché il mercato non è pronto.

La necessità di una programmazione avanzata unisce la grande cantieristica alle grandi produzioni d'acciaio digitali. Se Fincantieri deve gestire una catena che si sviluppa su un portafoglio ordini lungo dieci anni, muovendo 4.000 fornitori attivi e 90.000 ingressi annui nei soli siti italiani (di cui il 20% di acciaio per scafi), la sfida dei volumi è speculare a quella di Abs Acciai. Il gruppo friulano, dopo aver chiuso l'esercizio fiscale sfalsato 2024/2025 con un fatturato di 1.052,2 milioni di euro e 1,3 milioni di tonnellate mosse, ha infatti in corso un investimento da 500 milioni di euro per una nuova acciaieria digitale che incrementerà i flussi del sito di un terzo.

In questo senso, gli interventi di Rossella Moramarco e Federico Buiatti hanno tracciato una rotta comune: la risposta a questa forte pressione industriale non si trova nei servizi spot "al bisogno", ma in una proattività logistica supportata da sistemi TMS evoluti per il forecasting e il tracciamento dei dati in tempo reale lungo la filiera, unita a progetti trasversali comuni capaci di azzerare i micro-sprechi economici. Per entrambe le realtà, il mercato deve esprimere partner – grandi o piccoli che siano, purché strutturati, competenti e disposti a legarsi a piani di integrazione di lungo periodo per comprimere e mettere sotto controllo la catena del valore.

Questa architettura industriale programmata sul lungo termine si scontra però quotidianamente con le criticità della logistica terrestre, dove i colli di bottiglia infrastrutturali costringono le aziende a trovare costantemente alternative operative. In questo senso è emblematico il grido d'allarme di Paolo La Bruna (Acciaieria Arvedi) sui paradossi dei cantieri del Pnrr, laddove i lavori simultanei sulle reti ferroviarie stanno paralizzando i traffici anziché agevolarli.

La Bruna ha evidenziato un corto circuito strutturale: l'industria siderurgica investe pesantemente per efficientare i propri flussi e raccordi privati, arrivando a programmare treni pesanti da 2.200 tonnellate lorde e 26 carri, ma nel momento in cui il vettore privato deve immettersi sulla rete pubblica, l'efficienza privata si scontra con una rete nazionale cronicamente congestionata – come

ha dimostrato la cartina ufficiale delle tratte proiettata durante il panel – e senza garanzie operative. Come ha spiegato il manager, il blocco estivo dello snodo ferroviario di Bologna (dal 22 giugno al 26 luglio) costringerà Arvedi a deviazioni che dimezzeranno la capacità di carico e raddoppieranno i costi. Per salvaguardare l'alimentazione continua dei forni e garantire la puntualità di prodotti ad alto valore tecnologico – come l'acciaio a zero emissioni "Argo Zero" – la committenza è costretta a reagire.

È proprio su questo tema che la tesi di Arvedi si aggancia alla strategia di Vincenzo Romeo (Nova Marine Carriers) evidenziando che l'integrazione verticale degli asset nasce dalla richiesta di affidabilità della committenza. Per controllare capillarmente i costi e blindare il servizio door-to-door, l'armatore nel tempo ha affiancato alle navi investimenti diretti in gru, banchine e magazzini protetti, come il terminal "all-weather" di Amsterdam per Tata Steel. Arvedi e Nova Marine evidenziano che l'efficienza della catena si decide nell'ultimo miglio e, con una quota del 97-98% di clienti siderurgici finali non raccordati alla ferrovia, la sopravvivenza del comparto dipende moltissimo dalla flessibilità dei vettori, che devono essere pronti a cambiare i programmi e i vettori di trasporto (gomma, rotaia o mare) in modo repentino sulla base delle emergenze quotidiane dei mercati di sbocco.

Il messaggio complessivo emerso dal primo panel del forum appare dunque chiaro: l'industria pesante ha i progetti, i capitali e i volumi per continuare a investire ed espandersi, ma la logistica deve saper tenere il passo. Agli operatori e ai vettori viene chiesto di cambiare metodo, perché il mercato globale impone nuovi meccanismi: contratti a lungo termine, studio di soluzioni infrastrutturali innovative e condivisione dei rischi operativi per costruire una supply chain resiliente e competitiva.

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

Il videoclip e le foto del Business Meeting "Industria, Logistica e Metalli" di La Spezia

This entry was posted on Saturday, June 13th, 2026 at 2:20 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

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