

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Metalli, siderurgia e logistica integrata: l'offerta anti-incertezza dei fornitori di servizi di trasporto

Nicola Capuzzo · Saturday, June 13th, 2026

**Luni (La Spezia)** – Alle richieste di affidabilità e programmazione a lungo termine avanzate dalla committenza, il secondo panel del Business Meeting “Industria, Logistica e Metalli” organizzato da SHIPPING ITALY e SUPPLY CHAIN ITALY ha visto la filiera dei servizi logistici, composta da operatori di banchina, ferrovie, spedizionieri e doganalisti, delineare una strategia di difesa per proteggere i traffici di semilavorati e prodotti finiti dall'instabilità geopolitica e dalla complessa normativa regolatoria europea.

Con l'entrata in vigore delle nuove regole europee di salvaguardia e le imminenti scadenze del meccanismo Cbam a preoccupare le aziende, gli operatori del sistema Spezia-Marina di Carrara intendono sfruttare le opportunità della neonata Zona Logistica Semplificata e l'interporto di Santo Stefano Magra, situato nella pianura del Magra, rappresenta la struttura ideale per garantire flussi 'just in time' al comparto metallurgico, come ha spiegato Sandro Bucchioni in rappresentanza degli spedizionieri spezzini. La condizione essenziale è comunque, in ogni caso, che i caricatori italiani riprendano il controllo diretto delle catene di trasporto e dei termini di resa commerciali, evitando di subire passivamente le scelte logistiche dei venditori esteri. Il controllo della filiera attualmente passa da una gestione strategica degli stock: di fronte a contingenti di importazione sempre più rigidi e al rischio concreto di subire dazi protettivi del 50% sulle eccedenze, i magazzini doganali evolvono da semplici spazi amministrativi a strumenti di pianificazione aziendale. Su questa linea Carlo Montaperto (Borioni) ha illustrato come queste strutture consentano oggi uno sdoganamento mirato e chirurgico dei colli, che vengono immessi sul mercato solo in concomitanza con l'apertura delle quote trimestrali: un'ottimizzazione che, unita a strumenti come il regime di perfezionamento attivo, permette alle medie imprese manifatturiere, che trasformano ed esportano, di azzerare i dazi e i costi Cbam, con benefici economici che toccano i 150 euro a tonnellata.

La dogana, insomma, non è più un mero adempimento ma una risorsa strategica. Questa visione è stata confermata da Simone Malaspina (Laghezza), che ha evidenziato come l'irregolarità nei tempi di arrivo delle navi renda i magazzini doganali – inclusi quelli privati autorizzati direttamente presso i siti produttivi dei clienti – una risorsa imprescindibile per abbattere i costi. Si tratta di un modello di gestione degli spazi che il gruppo sta applicando con successo anche nella logistica retroportuale del comparto della nautica da diporto locale, un indotto storicamente penalizzato dalla carenza di aree interne. Ma se l'ottimizzazione degli spazi doganali offre aiuto

alle aziende il vero punto critico della supply chain appare quando la merce inizia a muoversi fisicamente sul territorio. I problemi più complessi in questo momento interessano proprio la logistica via terra, stretta tra la cronica carenza di autisti e i massicci cantieri Pnrr sulla rete ferroviaria nazionale, come già evidenziato nel primo panel. Questo imbuto infrastrutturale si avverte proprio nel settore siderurgico pesante, dove i volumi non permettono flessibilità. Da un lato, l'impresa ferroviaria rappresentata da Paolo Volpe di Db Cargo agisce spingendo sull'efficienza di treni completi ad alta capacità per coils, rottame e lingotti concentrati sugli assi di Brescia e Verona; dall'altro, lo stesso Volpe ammette che i simultanei lavori sulla rete pubblica impediranno di garantire tutte le tracce programmate, confidando esclusivamente nel calo fisiologico estivo della domanda industriale.

Questa perdita di affidabilità ed economia della rotaia sulle tratte nazionali sta costringendo gli operatori a scelte drastiche, come dimostra il caso di Finsea Steel, realtà guidata da Roberto Turco e nata dal conferimento delle attività logistiche di ArcelorMittal in Italia. Il crollo dei volumi dell'ex Ilva di Taranto ha infatti 'spezzato' i flussi di ritorno dei camion dal Sud verso il Nord, riducendo la disponibilità di flotta e facendo impennare i costi dell'intermodale, al punto che sulle tratte nord-sud la rotaia costa il 50% in più rispetto al camion, configurandosi quindi come uno strumento cui si ricorre nell'emergenza. Per tutelare la committenza, Finsea Steel ha risposto assicurandosi partnership con i vettori stradali, e ha parallelamente avviato uno studio di fattibilità per effettuare l'investimento definitivo: acquistare e gestire direttamente una flotta di camion di proprietà da dedicare interamente alla siderurgia.

Sul fronte portuale, la risposta alla carenza strutturale di banchine si traduce nell'integrazione verticale degli asset per offrire un ciclo completo door-to-door. Così opera Mdc Terminal (Gruppo Dario Perioli) che, ha spiegato l'amministratore delegato Michele Giromini, ha finalizzato una partnership societaria con il Gruppo Grendi per unire banchine ed efficienza retroportuale, guardando con decisione allo sviluppo dei traffici con il Nord Africa supportati dal Piano Mattei. La medesima traiettoria è condivisa da Fhp Carrara (Piattaforma Logistica del Gruppo F2i), come illustrato da Carlo Freni. Il polo portuale ha risposto alla domanda di flessibilità integrando direttamente nel proprio perimetro la compagnia ferroviaria Cfi e investendo oltre 50 milioni di euro nella sola fascia tirrenica, tra i nuovi magazzini di Livorno e gli stanziamenti a Carrara impiegati anche per gestire le spedizioni dei moduli industriali giganti di Baker Hughes. L'obiettivo è superare i colli di bottiglia attuali per raccogliere i frutti di questa sinergia nel 2027, quando la rete italiana inizierà finalmente a uscire dall'imbuto dei cantieri Pnrr. Questo passaggio verso una logistica integrata si basa in modo decisivo sull'infrastrutturazione immateriale descritta da Luca Abatello, presidente di Circle Group. L'applicazione di algoritmi di intelligenza artificiale per monitorare in tempo reale i mezzi in avvicinamento all'ultimo miglio consente di ridurre del 40% i tempi di attesa ai varchi portuali e doganali. Abatello ha inoltre ricordato l'efficacia dei corridoi doganali digitali e ha fissato la scadenza dell'8 luglio dell'anno prossimo per l'entrata in vigore degli obblighi europei del regolamento eFTI, momento in cui decadrà l'uso della documentazione cartacea per le autorità di controllo, segnalando infine l'apertura dello sportello del Gse per l'accesso agli incentivi alla digitalizzazione, che garantisce un credito d'imposta potenziale del 43% per i progetti tecnologici.

Il forum, nel finale, ha allargato lo sguardo allo scenario macroeconomico e geopolitico mondiale con l'intervista ad [Antonio Gozzi](#). Il presidente di Duferco e Federacciai ha espresso forte preoccupazione per le fiammate geopolitiche nello Stretto di Hormuz, definendole tensioni ormai strutturali destinate a pesare stabilmente sui costi dell'energia e sui noli marittimi, con il prezzo del bunker balzato a 1.500 dollari la tonnellata. In questa complessa riorganizzazione dei flussi,

causata anche dalla totale chiusura dei flussi dal Mar Nero e dalla pressione normativa di Salvaguardia e Cbam, Gozzi intravede un'opportunità di rilancio per il sistema portuale italiano e, in particolare, per l'hub di Taranto. Grazie a pescaggi eccezionali fino a 24 metri, capaci di ricevere navi da 350.000 tonnellate, e a una capacità produttiva 'dormiente' nei suoi tubifici – nati originariamente per servire le grandi condotte siberiane –, il sito pugliese può candidarsi alla fornitura dei grandi tubi d'acciaio necessari per i nuovi progetti di pipeline terrestri in Medio Oriente, competendo direttamente con i colossi cinesi e indiani. Si tratta di una partita globale che si vince cambiando radicalmente l'approccio alla supply chain, dove la logistica non può più essere considerata una semplice commodity da acquistare al bisogno. Nelle parole di Gozzi, occuparsi di acciaio oggi significa occuparsi direttamente di trasporti marittimi e di energia: una filosofia che si traduce nella strategia di integrazione verticale del gruppo Duferco – azionista al 40% di Nova Marine Carriers al fianco della famiglia Romeo – e negli investimenti nell'hub intermodale di Giamoro a Milazzo, un progetto in grado di coniugare valore industriale e impatto sociale attraverso la riconversione occupazionale dell'ex personale siderurgico. L'integrazione tra mare e banchine interne emerge così come il vero pilastro della competitività futura, a conclusione di un forum che ha ridefinito le regole d'ingaggio tra chi produce l'acciaio e chi ha il compito di movimentarlo.

**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 Saturday, June 13th, 2026 at 2:00 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.