

Il porto che non controlliamo più

Investimenti stranieri nella logistica italiana: cosa significa sovranità nei traffici marittimi

Alessio Farinella

Indice

Prefazione — Perché questo libro ti riguarda, anche se pensi di no	2
Capitolo 1 — Perché un porto è un'infrastruttura strategica	4
Capitolo 2 — I principali porti italiani	7
Capitolo 3 — La Via della Seta cinese	10
Capitolo 4 — Investimenti stranieri nella logistica italiana	13
Capitolo 5 — Cosa fanno gli altri paesi europei	16
Capitolo 6 — Il golden power applicato ai porti . . .	19
Capitolo 7 — Sicurezza e dati nella logistica moderna	21
Capitolo 8 — Le obiezioni, trattate con onestà	24
Capitolo 9 — Cosa si potrebbe fare	27
Capitolo 10 — Cosa puoi fare tu, adesso	29
Nota sulla trasparenza nell'uso dell'intelligenza artificiale	32

Prefazione — Perché questo libro ti riguarda, anche se pensi di no

Il viaggio nascosto di quello che compri

Il telefono che hai in tasca, i vestiti che indossi, buona parte degli oggetti nella tua casa: prima di arrivare a te, sono quasi certamente passati attraverso un porto. Il commercio marittimo trasporta la stragrande maggioranza delle merci scambiate nel mondo, eppure i porti restano infrastrutture quasi invisibili nella vita quotidiana di chi non ci lavora direttamente — se ne parla solo quando qualcosa va storto, mai come infrastruttura strategica di cui vale la pena capire il funzionamento.

Questo libro nasce per raccontarti perché i porti italiani sono, in modo molto concreto, al centro di dinamiche geopolitiche internazionali — tra un memorandum firmato e poi lasciato scadere con la Cina, investitori esteri interessati a terminal specifici, e uno Stato italiano che ha dovuto sviluppare strumenti specifici di controllo proprio per questo settore.

Una storia recente e ancora in evoluzione

Ti racconteremo una storia concreta e recente: nel 2019 l'Italia, unico grande paese del G7, firma un accordo di collaborazione con la Cina sulla Via della Seta, il grande progetto infrastrutturale cinese che

punta anche sui porti europei. Nel 2023 lo stesso governo italiano — anche se di colore politico diverso da quello che l’aveva firmato — decide di non rinnovarlo. Cosa è cambiato nel mezzo, e cosa significa per il futuro dei porti italiani, è al centro di questo libro.

Non un giudizio semplice

Questo libro non ti dirà che gli investimenti esteri nei porti siano sempre un pericolo, né che vadano sempre accolti senza cautele. Ti mostrerà, con dati verificabili, perché un porto è considerato un’infrastruttura strategica, quali strumenti di controllo l’Italia ha sviluppato negli ultimi anni, e come si inseriscono in un dibattito europeo e internazionale più ampio sulla protezione delle infrastrutture logistiche critiche.

Perché nessuno te lo spiega così

Il tema dei porti come infrastrutture strategiche viene raccontato quasi sempre attraverso il filtro della grande geopolitica internazionale — «Cina contro Occidente» — raramente con una spiegazione chiara di cosa significhi in pratica, per un porto italiano specifico, essere considerato strategico, e quali strumenti concreti esistono oggi per proteggerlo.

Perché capire non è tempo perso

Come per gli altri temi di questa collana, il punto di partenza è lo stesso: capire un meccanismo è il primo passo per poterlo valutare con consapevolezza — specialmente per un settore, quello della logistica

portuale, da cui dipende buona parte di quello che consumi ogni giorno.

Cosa troverai in questo libro

Nei capitoli che seguono ti spiegheremo, con parole semplici e dati verificabili, perché un porto è un'infrastruttura strategica, una mappa dei principali porti italiani, la storia del memorandum Italia-Cina sulla Via della Seta, altri casi di investimenti stranieri nella logistica italiana, come si comportano altri paesi europei, il golden power specifico applicato ai porti, e i temi di sicurezza e dati nella logistica moderna. L'ultimo capitolo ti dirà cosa puoi fare tu, da subito, per informarti su chi gestisce davvero i porti della tua zona.

Buona lettura.

Capitolo 1 — Perché un porto è un'infrastruttura strategica

Seguire il viaggio di un prodotto qualunque

Prendi un oggetto qualsiasi che hai vicino a te in questo momento — un telefono, un capo di abbigliamento, un elettrodomestico. Con ogni probabilità, prima di arrivare al negozio o a casa tua, quell'oggetto — o almeno gran parte dei suoi componenti — ha viaggiato per migliaia di chilometri su una nave portacontainer,

attraccando in uno o più porti lungo il tragitto. Il trasporto marittimo, per quanto poco visibile nella vita quotidiana, resta il modo più economico ed efficiente per spostare grandi quantità di merci tra continenti diversi, e trasporta la stragrande maggioranza del commercio mondiale in termini di volume.

Un collo di bottiglia strategico

Proprio perché una quota così enorme del commercio globale passa attraverso un numero relativamente limitato di grandi porti, questi ultimi diventano dei veri e propri «colli di bottiglia» strategici: chi controlla un grande porto ha, potenzialmente, la capacità di influenzare i flussi commerciali di un'intera regione, o addirittura di un intero paese, in modo molto più diretto di quanto potrebbe fare con altre infrastrutture meno centrali nella catena logistica internazionale.

Non solo container: anche energia e dati

I porti non gestiscono solo container con merci di consumo: sono anche il punto di arrivo per forniture energetiche fondamentali — terminali per il gas naturale liquefatto, per esempio, un tema collegato a quello raccontato nel libro di questa collana dedicato al prezzo dell'elettricità — e, sempre più spesso, punti nodali per i cavi sottomarini che trasportano dati internet tra continenti, un'infrastruttura digitale fisica altrettanto strategica di quella raccontata nel libro di questa collana dedicato alla rete di telecomunicazioni.

Perché conta chi gestisce i terminal

Un porto non è gestito da un unico soggetto: al suo interno operano diversi terminal specializzati, spesso gestiti da operatori privati diversi attraverso concessioni pubbliche a lungo termine — un meccanismo simile, per certi versi, a quello delle concessioni autostradali raccontato in un altro libro di questa collana. Chi controlla la concessione di un terminal specifico ha un potere concreto su come vengono gestite le merci che vi transitano, sui tempi di lavorazione, sulle priorità operative — decisioni che, sommate su scala nazionale, hanno un impatto diretto sulla competitività logistica di un intero paese.

Il rischio geopolitico concreto

In un contesto internazionale sempre più segnato da tensioni geopolitiche — tra blocchi economici diversi, sanzioni commerciali, competizione tecnologica — il controllo di infrastrutture portuali strategiche da parte di soggetti stranieri solleva interrogativi concreti: cosa succederebbe alla capacità operativa di un porto, e quindi a interi flussi commerciali nazionali, in caso di tensioni diplomatiche con il paese di provenienza del soggetto che ne controlla un terminal chiave? È una domanda che, come vedremo nei prossimi capitoli, ha trovato risposte concrete nelle scelte politiche italiane degli ultimi anni.

Il punto di questo capitolo

Un porto non è solo un'infrastruttura di trasporto tra le tante: è un punto nodale strategico da cui dipendono commercio, energia e, sempre più spesso, infrastrutture digitali. Il controllo di questi punti nodali ha un peso geopolitico concreto, non solo economico.

Nel prossimo capitolo vediamo una mappa semplice dei principali porti italiani e del loro ruolo specifico nel commercio internazionale.

Capitolo 2 — I principali porti italiani

Una geografia commerciale precisa

L'Italia, con la sua posizione al centro del Mediterraneo, ha una tradizione portuale antica e una rete di scali commerciali distribuita lungo gran parte delle proprie coste. Alcuni di questi porti hanno un ruolo commerciale e strategico che va ben oltre la propria dimensione regionale, diventando snodi rilevanti nel commercio internazionale.

Trieste: la porta verso l'Europa centrale

Il porto di Trieste occupa una posizione geografica particolare: è il porto italiano più vicino ai mercati dell'Europa centrale e orientale, con collegamenti ferroviari diretti verso Austria, Germania, e più in generale verso l'entroterra continentale europeo. Questa

posizione lo rende particolarmente attraente per chi vuole raggiungere il cuore economico d'Europa senza dover attraccare nei porti del Nord Europa (Rotterdam, Amburgo), storicamente più utilizzati per questo tipo di traffico ma geograficamente più lontani dai mercati dell'Europa centro-orientale. È proprio questa caratteristica geografica che ha reso Trieste un punto di interesse specifico nel progetto cinese della Via della Seta, come vedremo nel prossimo capitolo.

Genova: lo scalo storico del Nord-Ovest

Il porto di Genova resta uno degli scali più importanti d'Italia per volume di traffico commerciale complessivo, storicamente collegato alle esigenze industriali del triangolo industriale del Nord-Ovest italiano (Piemonte, Lombardia, Liguria). Anche Genova è stata coinvolta, come vedremo, nelle discussioni sul memorandum italiano con la Cina.

Gioia Tauro: lo snodo del transhipment mediterraneo

Il porto di Gioia Tauro, in Calabria, ha un ruolo particolare nel sistema portuale italiano: è specializzato soprattutto nel «transhipment», cioè nel trasferimento di container da grandi navi transoceaniche a navi più piccole dirette verso altri porti del Mediterraneo, senza che le merci abbiano necessariamente una destinazione finale in Italia. La sua posizione geografica, quasi al centro del Mediterraneo lungo le principali

rotte commerciali tra Asia ed Europa, lo rende uno snodo logistico di rilevanza internazionale, anche se meno conosciuto dal grande pubblico rispetto a Genova o Trieste.

Altri scali rilevanti

Oltre ai tre porti principali citati, l'Italia ha un sistema portuale distribuito che comprende scali importanti come Venezia (storicamente rilevante per i collegamenti con l'Europa orientale), Livorno (importante per il traffico container in Toscana), Napoli e Salerno (rilevanti per il Sud Italia), oltre a numerosi porti minori specializzati in traffici specifici (crocieristico, petrolifero, merci alla rinfusa).

Un sistema frammentato tra diverse autorità

Un elemento amministrativo importante da conoscere: la gestione dei porti italiani è organizzata attraverso Autorità di Sistema Portuale, enti pubblici che coordinano più porti raggruppati per area geografica — per esempio l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, che include Trieste, o quella del Mar Ligure Occidentale, che include Genova. Questa organizzazione per aree geografiche, invece che porto per porto singolarmente, permette in teoria un coordinamento più efficace tra scali vicini, ma comporta anche una struttura amministrativa articolata su cui

torneremo quando parleremo delle decisioni relative agli investimenti stranieri.

Il punto di questo capitolo

I porti italiani, per posizione geografica e specializzazione, occupano ruoli diversi ma tutti rilevanti nel commercio internazionale — da Trieste come porta verso l'Europa centrale, a Genova come scalo storico industriale, a Gioia Tauro come snodo di transhipment mediterraneo.

Nel prossimo capitolo raccontiamo, con dati aggiornati, la storia del memorandum tra Italia e Cina sulla Via della Seta, e cosa ha significato per i porti italiani.

Capitolo 3 — La Via della Seta cinese

Un progetto infrastrutturale globale

La «Belt and Road Initiative», conosciuta in italiano come «Via della Seta» (in riferimento all'antica rotta commerciale storica), è un vasto programma di investimenti infrastrutturali promosso dalla Cina a partire dal 2013, con l'obiettivo dichiarato di rafforzare i collegamenti commerciali tra la Cina e il resto del mondo — porti, ferrovie, strade, infrastrutture energetiche — finanziati in larga parte con capitali cinesi, spesso attraverso prestiti concessi ai paesi coinvolti.

Perché la Cina investe nei porti stranieri

Investire in porti strategici in altri paesi permette alla Cina di rafforzare il controllo, o quantomeno l'influenza, su punti nodali chiave delle rotte commerciali internazionali attraverso cui transitano le proprie merci — un modo per ridurre la dipendenza da infrastrutture controllate da altri paesi o alleanze, e per rafforzare la propria influenza economica e politica nei paesi che ricevono questi investimenti.

Il caso italiano: il memorandum del 2019

Nel marzo 2019, l'Italia diventa l'unico grande paese del G7 a firmare un memorandum d'intesa ufficiale con la Cina a sostegno della Via della Seta. L'accordo prefigurava intese specifiche tra un'azienda cinese, la China Communications Construction Company (CCCC), e le Autorità di Sistema Portuale che gestiscono i porti di Genova e Trieste, raccontati nel capitolo precedente.

Le reazioni internazionali

La firma del memorandum italiano sollevò preoccupazioni immediate da parte di alleati storici dell'Italia, in particolare gli Stati Uniti, che espressero pubblicamente dubbi sull'opportunità che un paese membro della NATO e del G7 rafforzasse così esplicitamente i propri legami infrastrutturali con la Cina, in un momento di crescente competizione geopolitica tra Stati Uniti e Cina su scala globale.

Il mancato rinnovo del 2023

Il memorandum aveva una durata di cinque anni, con scadenza fissata al 22 marzo 2024. Nel dicembre 2023, il governo italiano guidato da Giorgia Meloni — di orientamento politico diverso da quello che aveva firmato l'accordo nel 2019 — comunica ufficialmente, con una nota inviata all'ambasciata cinese a Roma, la volontà di non rinnovare il memorandum oltre la sua scadenza naturale. È, di fatto, l'uscita formale dell'Italia dalla Via della Seta.

Il significato politico della scelta

La decisione di non rinnovare viene presentata pubblicamente dal governo italiano come coerente con una collocazione internazionale «solidamente atlantista» — cioè allineata con gli Stati Uniti e gli alleati NATO tradizionali — e arriva strategicamente a ridosso dell'inizio della presidenza italiana del G7, un momento in cui l'Italia aveva particolare interesse a mostrare coerenza con le posizioni degli alleati occidentali sul tema della competizione con la Cina.

Il punto di questo capitolo

Il percorso del memorandum Italia-Cina — dalla firma nel 2019, tra polemiche internazionali, al mancato rinnovo nel 2023 — mostra concretamente come i porti italiani, raccontati nel capitolo precedente, siano diventati un terreno di competizione geopolitica reale

tra grandi potenze, non solo un tema di infrastrutture commerciali.

Nel prossimo capitolo vediamo altri casi di investimenti stranieri, non solo cinesi, nella logistica portuale italiana.

Capitolo 4 — Investimenti stranieri nella logistica italiana

Non solo Cina

Se il capitolo precedente si è concentrato sul caso più politicamente visibile — il memorandum con la Cina — è importante allargare lo sguardo: gli investitori interessati alla logistica portuale italiana provengono da molti paesi diversi, non solo dalla Cina, e non tutti gli investimenti stranieri sollevano lo stesso tipo di preoccupazioni geopolitiche.

Grandi gruppi internazionali della logistica

I principali operatori globali di terminal portuali — aziende specializzate nella gestione di infrastrutture container su scala mondiale, spesso con sede in Europa, negli Emirati Arabi, a Singapore o in altri hub logistici internazionali — sono presenti da anni anche nei porti italiani, gestendo terminal specifici attraverso concessioni pubbliche a lungo termine, come accennato nel Capitolo 1. Questo tipo di investimento

estero è generalmente considerato meno problematico dal punto di vista geopolitico, trattandosi di operatori specializzati nella gestione logistica, non legati a Stati con interessi strategici direttamente in competizione con quelli italiani o europei.

Il caso di Piattaforma Logistica Trieste

Un'operazione notificata nel 2025, nell'ambito delle procedure di golden power raccontate nel dettaglio nel libro di questa collana dedicato a questo strumento, ha riguardato l'acquisizione di una partecipazione di maggioranza in Piattaforma Logistica Trieste s.r.l. — un esempio concreto di come, anche dopo il mancato rinnovo del memorandum con la Cina raccontato nel capitolo precedente, l'interesse internazionale per la logistica portuale del porto di Trieste sia rimasto attivo, con operazioni specifiche che continuano a essere monitorate dagli strumenti di controllo italiani.

Fondi di investimento infrastrutturali

Come raccontato nel libro di questa collana dedicato alla rete di telecomunicazioni, a proposito della vendita della rete TIM a KKR, i grandi fondi di investimento infrastrutturali internazionali — americani, canadesi, di altri paesi — sono investitori attivi anche nel settore portuale e logistico globale, alla ricerca di infrastrutture con flussi di ricavi stabili e prevedibili nel lungo periodo, esattamente il tipo di caratteristica

economica che rende attraente un terminal portuale con contratti di concessione pluriennali.

Perché non tutti gli investimenti sono uguali

Il punto centrale di questo capitolo, che riprenderemo nel Capitolo 6 a proposito del golden power specifico per i porti, è che non tutti gli investimenti stranieri nella logistica portuale italiana sollevano lo stesso tipo di preoccupazione: un fondo di investimento infrastrutturale con obiettivi puramente finanziari ha incentivi diversi da un'azienda controllata, direttamente o indirettamente, da un governo straniero con interessi geopolitici specifici in competizione con quelli italiani o europei. Distinguere tra queste diverse tipologie di investitore è essenziale per una valutazione equilibrata, invece di trattare ogni investimento estero come automaticamente problematico.

Il punto di questo capitolo

Gli investimenti stranieri nella logistica portuale italiana provengono da una varietà di soggetti diversi — operatori logistici specializzati, fondi di investimento infrastrutturali, aziende con legami più diretti a interessi statali esteri — che meritano valutazioni diverse, non un giudizio uniforme.

Nel prossimo capitolo vediamo cosa fanno altri paesi europei per proteggere i propri porti strategici.

Capitolo 5 — Cosa fanno gli altri paesi europei

Un dibattito europeo, non solo italiano

Come per il tema più generale del golden power raccontato nel libro di questa collana dedicato a questo strumento, anche la protezione specifica dei porti strategici è un tema affrontato, con approcci diversi, da molti paesi europei, non solo dall'Italia.

Il caso del porto di Amburgo

Un caso spesso citato nel dibattito europeo riguarda il porto di Amburgo, in Germania: un'azienda cinese ha cercato di acquisire una partecipazione significativa in un terminal del porto, generando un lungo dibattito politico interno al governo tedesco, con posizioni divise tra chi vedeva l'operazione come un rischio strategico da bloccare e chi la considerava un investimento commerciale ordinario da autorizzare. Alla fine il governo tedesco ha approvato l'operazione, ma con una partecipazione ridotta rispetto a quella richiesta inizialmente, e con condizioni specifiche — un esempio di come anche i paesi più cauti sul tema arrivino spesso a soluzioni intermedie, invece di un divieto totale o un'autorizzazione senza condizioni.

Il caso del porto del Pireo in Grecia

Un caso diverso, spesso citato come esempio delle conseguenze di un'apertura meno cauta, riguarda il

porto del Pireo, in Grecia: un'azienda cinese ha acquisito nel tempo una partecipazione di controllo molto ampia nella gestione del porto, diventato oggi uno dei principali punti di ingresso delle merci cinesi in Europa. Il caso greco viene spesso citato nel dibattito europeo come esempio di quanto possa arrivare a essere significativa la presenza cinese in un porto strategico, quando le condizioni economiche di un paese (la Grecia, nel pieno della crisi del debito raccontata anche nel libro di questa collana dedicato al debito pubblico, aveva forte bisogno di capitali esteri nel momento in cui l'operazione fu conclusa) rendono un investimento straniero massiccio particolarmente attraente, indipendentemente dalle implicazioni geopolitiche di lungo periodo.

Una lezione utile per l'Italia

Il confronto tra il caso tedesco (approvazione con condizioni) e quello greco (partecipazione di controllo ampia) mostra un ventaglio di possibili esiti, a seconda di quanto un paese sia disposto e capace di negoziare condizioni specifiche prima di autorizzare un investimento strategico. La scelta italiana, raccontata nei capitoli precedenti — un memorandum firmato nel 2019 e poi non rinnovato nel 2023, insieme a un sistema di golden power specifico per i porti introdotto nel 2023 — si colloca in una posizione intermedia tra questi due estremi, con un percorso che ha oscillato nel tempo a seconda del governo in carica.

Il ruolo della Commissione Europea

Negli ultimi anni, anche la Commissione Europea ha rafforzato la propria attenzione sul tema degli investimenti stranieri nelle infrastrutture critiche, incoraggiando un maggiore coordinamento tra i paesi membri — anche se, come per il golden power in generale, le decisioni finali restano di competenza dei singoli Stati nazionali, non di un'autorità europea unica con potere di veto diretto.

Il punto di questo capitolo

Il confronto con altri paesi europei — dalla cautela negoziata della Germania alla maggiore apertura della Grecia — mostra che non esiste un unico modello europeo condiviso per proteggere i porti strategici, e che le scelte nazionali dipendono spesso da condizioni economiche specifiche del momento, non solo da valutazioni geopolitiche astratte.

Nel prossimo capitolo torniamo in Italia, per vedere nel dettaglio come funziona lo strumento specifico del golden power applicato ai porti.

Capitolo 6 — Il golden power applicato ai porti

Uno strumento specifico, introdotto di recente

Come raccontato nel dettaglio nel libro di questa collana dedicato al golden power in generale, l'Italia ha sviluppato negli anni uno strumento normativo per controllare le operazioni societarie che riguardano asset considerati strategici. Nel gennaio 2023, questo strumento è stato rafforzato con una normativa specifica per il settore portuale — un «doppio» livello di controllo pensato appositamente per le imprese portuali concessionarie italiane.

Cosa monitora specificamente

Il governo italiano monitora in particolare gli operatori che lavorano concretamente nei porti di interesse nazionale — i terminal operator che gestiscono la movimentazione delle merci, le società di rimorchio, gli operatori di transhipment (il trasferimento di container tra navi diverse, raccontato nel Capitolo 2 a proposito di Gioia Tauro), e gli operatori di stoccaggio. Sono servizi essenziali per il funzionamento operativo quotidiano di un porto, che se controllati da un soggetto con interessi non allineati a quelli italiani potrebbero, in teoria, essere usati per condizionare i flussi commerciali che vi transitano.

Il caso di Trieste dopo il mancato rinnovo

Come visto nel Capitolo 4, nel 2025 è stata notificata, nell'ambito delle procedure di golden power, un'operazione riguardante l'acquisizione di una partecipazione di maggioranza in Piattaforma Logistica Trieste s.r.l. — un caso concreto che mostra come, anche dopo la fine del memorandum con la Cina raccontata nel Capitolo 3, il porto di Trieste resti un punto di interesse specifico per investitori internazionali, monitorato con attenzione dagli strumenti di controllo italiani rafforzati proprio a partire dal 2023.

Coerenza con il quadro generale

I dati generali sull'uso del golden power nel 2025 — 40 interventi complessivi, con Cina e Stati Uniti tra i paesi più monitorati, e solo due veti totali su oltre mille dossier esaminati — raccontati nel dettaglio nel libro di questa collana dedicato a questo strumento, si applicano coerentemente anche al settore portuale: la maggior parte degli interventi si traduce in condizioni negoziate, non in blocchi totali delle operazioni.

Un equilibrio ancora in costruzione

Il rafforzamento specifico del golden power sui porti, introdotto solo nel 2023, mostra che l'Italia ha riconosciuto, relativamente di recente, la necessità di uno strumento dedicato per questo settore specifico — un riconoscimento arrivato dopo anni in cui il tema era

stato affrontato principalmente attraverso la lente più generica del golden power complessivo, senza una attenzione specifica al settore portuale come categoria a sé stante.

Il punto di questo capitolo

Il golden power applicato ai porti rappresenta lo strumento concreto con cui l'Italia oggi monitora e, quando necessario, condiziona gli investimenti stranieri negli operatori che gestiscono le infrastrutture portuali strategiche — uno strumento rafforzato solo di recente, che continua a essere applicato attivamente, come mostra il caso di Trieste del 2025.

Nel prossimo capitolo vediamo un tema più tecnico ma altrettanto importante: la sicurezza e i dati nella logistica portuale moderna.

Capitolo 7 — Sicurezza e dati nella logistica moderna

Un porto non è più solo gru e container

I porti moderni non sono più semplicemente infrastrutture fisiche fatte di banchine, gru e container: sono diventati sistemi altamente digitalizzati, dove ogni movimentazione di merce viene tracciata, coordinata e gestita attraverso sistemi informatici complessi, che comunicano tra loro e con altri sistemi lungo l'intera

catena logistica internazionale — compagnie di navigazione, dogane, operatori di trasporto terrestre.

Cosa significa questo per la sicurezza

Questa digitalizzazione crescente porta con sé vantaggi enormi in termini di efficienza — tracciabilità precisa delle merci, riduzione dei tempi di attesa, migliore programmazione delle operazioni — ma anche nuovi rischi di sicurezza informatica: un attacco ai sistemi digitali che coordinano le operazioni di un grande porto potrebbe, in teoria, bloccare o rallentare significativamente i flussi commerciali che vi transitano, con conseguenze economiche che si propagherebbero rapidamente lungo l'intera catena logistica collegata a quel porto.

Chi ha accesso a quali dati

Un elemento importante, collegato al tema degli investimenti stranieri raccontato nei capitoli precedenti: chi gestisce un terminal portuale attraverso i sistemi digitali moderni ha accesso, potenzialmente, a informazioni dettagliate sui flussi commerciali che transitano attraverso quel terminal — quali merci, in quali quantità, provenienti da o dirette verso quali paesi e aziende specifiche. Sono informazioni che, se aggregate su larga scala, potrebbero avere un valore strategico che va oltre la semplice gestione operativa del porto, un elemento che rientra tra le considerazioni valutate

nell'ambito delle procedure di golden power raccontate nel capitolo precedente.

Il precedente di altri settori infrastrutturali

Questo tipo di preoccupazione non è nuova nel dibattito sulle infrastrutture strategiche: è simile, per certi versi, a quella raccontata nel libro di questa collana dedicato alla rete di telecomunicazioni, dove il controllo dell'infrastruttura fisica comporta anche un accesso potenziale a informazioni sensibili sul traffico dati che vi transita. Nei porti, l'equivalente riguarda i dati sui flussi commerciali fisici, non i dati digitali in senso stretto, ma il principio di fondo — chi controlla l'infrastruttura ha accesso privilegiato a informazioni strategiche — resta simile.

Gli investimenti in cybersicurezza portuale

Negli ultimi anni, le principali autorità portuali italiane hanno aumentato gli investimenti specifici in cybersicurezza, con l'obiettivo di proteggere i sistemi digitali che coordinano le operazioni portuali da possibili attacchi informatici, sia di natura criminale (per esempio tentativi di estorsione attraverso il blocco dei sistemi) sia, in casi più rari ma più gravi, di natura geopolitica, legati a tensioni internazionali con specifici paesi.

Il punto di questo capitolo

La digitalizzazione della logistica portuale moderna ha portato benefici enormi in termini di efficienza, ma ha anche creato nuove categorie di rischio — sicurezza informatica, accesso privilegiato a dati commerciali sensibili — che si aggiungono alle preoccupazioni più tradizionali sul controllo fisico delle infrastrutture, raccontate nei capitoli precedenti.

Nel prossimo capitolo affrontiamo, con la massima onestà possibile, le obiezioni più serie a tutto quello che abbiamo raccontato finora.

Capitolo 8 — Le obiezioni, trattate con onestà

Perché questo capitolo conta

Fin qui abbiamo raccontato i rischi legati agli investimenti stranieri nei porti italiani. Ma un libro onesto deve affrontare anche gli argomenti seri di chi difende un approccio più aperto agli investimenti internazionali in questo settore.

Prima obiezione: il bisogno reale di capitali per modernizzare infrastrutture datate

Molte infrastrutture portuali italiane richiedono investimenti significativi di ammodernamento — approfondimento dei fondali per accogliere le navi contai-

ner di ultima generazione, sempre più grandi, digitalizzazione dei sistemi operativi, ampliamento delle aree di stoccaggio. Capitali esteri, quando provengono da investitori con obiettivi puramente commerciali, possono rappresentare una fonte concreta di finanziamento per questi ammodernamenti, che le sole risorse pubbliche italiane potrebbero non riuscire a garantire nella stessa misura e negli stessi tempi.

Seconda obiezione: i benefici economici degli investimenti stranieri

Un investimento estero in un terminal portuale non porta solo capitali, ma spesso anche competenze tecniche e gestionali, e in alcuni casi garantisce l'accesso a nuovi flussi commerciali che l'operatore straniero può indirizzare verso quello specifico porto, grazie alle proprie relazioni commerciali internazionali – un beneficio economico concreto per il territorio e per l'occupazione locale, che un approccio eccessivamente restrittivo rischierebbe di non intercettare.

Terza obiezione: il rischio di applicare lo stesso sospetto a ogni investitore straniero

Come accennato nel Capitolo 4, non tutti gli investimenti stranieri nella logistica portuale hanno la stessa natura: trattare allo stesso modo, con lo stesso livello di sospetto, un fondo di investimento infrastrutturale con obiettivi puramente finanziari e un'azienda con

legami diretti a interessi statali di un paese in competizione geopolitica con l'Italia rischia di scoraggiare investimenti legittimi e utili, senza un reale beneficio in termini di sicurezza nazionale.

Una risposta onesta a queste obiezioni

Questi argomenti contengono elementi economici reali, che questo libro non vuole ignorare. Ma non cambiano il quadro di fondo raccontato nei capitoli precedenti: il fatto che alcuni investimenti stranieri siano legittimi e utili non elimina il rischio concreto, mostrato dal caso del porto del Pireo raccontato nel Capitolo 5, che un controllo estero troppo ampio e poco condizionato su un'infrastruttura strategica possa avere conseguenze geopolitiche di lungo periodo difficili da correggere una volta consolidate.

La domanda giusta, quindi, non è «investimenti stranieri nei porti sì o no» in assoluto, ma «come distinguere in modo efficace tra investimenti da accogliere con favore e investimenti da sottoporre a condizioni più stringenti, senza scoraggiare inutilmente i primi né sottovalutare i rischi reali dei secondi». È quello che vedremo nel prossimo capitolo.

Capitolo 9 — Cosa si potrebbe fare

Criteri trasparenti per distinguere tipi di investitori

Come emerso nel capitolo precedente, non tutti gli investimenti stranieri hanno la stessa natura. Sviluppare criteri più chiari e pubblici per distinguere tra fondi di investimento con obiettivi puramente finanziari e aziende con legami diretti a interessi statali esteri — per esempio in base alla struttura proprietaria, alla presenza di partecipazioni pubbliche estere, o ai settori di provenienza dei capitali — permetterebbe una valutazione più mirata e prevedibile, invece di un approccio caso per caso poco trasparente.

Coordinamento europeo sulla protezione delle infrastrutture logistiche

Come visto nel Capitolo 5, i diversi paesi europei hanno affrontato con approcci molto diversi il tema degli investimenti stranieri nei porti — dalla cautela negoziata della Germania alla maggiore apertura della Grecia. Un coordinamento più stretto a livello europeo, con criteri comuni almeno per i porti considerati di rilevanza strategica continentale, ridurrebbe il rischio che un investitore scarti un paese europeo più cauto per trovare condizioni più favorevoli in un altro, indebolendo la protezione complessiva del sistema portuale europeo.

Investimenti pubblici mirati nella modernizzazione

Come visto nel capitolo precedente, una parte del bisogno di capitali esteri nasce dalla necessità di modernizzare infrastrutture portuali datate. Un piano di investimenti pubblici, italiani ed europei, mirato specificamente all'ammodernamento dei porti di rilevanza strategica nazionale, ridurrebbe la dipendenza da capitali esteri per gli interventi più sensibili, riservando l'apertura a investitori internazionali soprattutto per progetti meno critici dal punto di vista della sicurezza nazionale.

Rafforzare la cybersicurezza in modo sistematico

Come visto nel Capitolo 7, la digitalizzazione della logistica portuale comporta nuovi rischi di sicurezza informatica. Un piano nazionale di investimenti in cybersicurezza specificamente dedicato alle infrastrutture portuali strategiche, con standard minimi obbligatori per tutti gli operatori che vi lavorano, indipendentemente dalla nazionalità del capitale che li controlla, ridurrebbe questo tipo di rischio in modo trasversale.

Maggiore trasparenza pubblica sulle decisioni di golden power

Come visto nel Capitolo 6, gli interventi di golden power specifici sui porti sono aumentati negli ultimi

anni, ma restano poco conosciuti dal grande pubblico. Una comunicazione più chiara e accessibile, quando possibile senza compromettere informazioni commercialmente sensibili, delle decisioni prese in questo ambito aiuterebbe i cittadini a comprendere meglio come vengono protetti gli asset strategici del paese in questo settore specifico.

Il punto di questo capitolo

Nessuna di queste proposte, da sola, risolverebbe completamente le tensioni raccontate in questo libro tra apertura agli investimenti internazionali e protezione delle infrastrutture portuali strategiche. Ma insieme rappresentano un cambio di approccio possibile: criteri più chiari per distinguere tipi di investitori, coordinamento europeo più stretto, investimenti pubblici mirati, e maggiore trasparenza sulle decisioni prese.

Nell'ultimo capitolo vediamo cosa puoi fare tu, da subito, per informarti su chi gestisce i porti della tua zona.

Capitolo 10 — Cosa puoi fare tu, adesso

Un tema più vicino di quanto sembri

Se sei arrivato fin qui, ora sai che i porti italiani sono al centro di dinamiche geopolitiche concrete, non solo infrastrutture di trasporto lontane dalla vita quotidiana.

na — e che praticamente ogni oggetto che possiedi ha probabilmente attraversato uno di questi scali prima di arrivare a te.

Informarsi su chi gestisce i terminal della propria zona

Se vivi vicino a una città portuale, le Autorità di Sistema Portuale raccontate nel Capitolo 2 pubblicano, sui propri siti istituzionali, informazioni sulla gestione dei diversi terminal e sulle concessioni in vigore — uno strumento gratuito e accessibile per capire chi gestisce concretamente le infrastrutture logistiche del tuo territorio, oltre le notizie generiche che arrivano sui media nazionali.

Seguire il dibattito pubblico su nuove operazioni

Come raccontato in questo libro, il tema degli investimenti stranieri nei porti italiani continua a evolversi — nuove operazioni vengono notificate e valutate attraverso il golden power raccontato nel Capitolo 6, e il quadro geopolitico internazionale, come mostrato dalla vicenda del memorandum con la Cina raccontata nel Capitolo 3, può cambiare significativamente nel giro di pochi anni. Seguire questi sviluppi attraverso fonti giornalistiche specializzate in economia e logistica ti permette di avere un quadro aggiornato.

Capire il legame con quello che consumi

La prossima volta che acquisti un prodotto arrivato da lontano, prova a pensare al percorso che ha fatto per arrivare a te — quasi certamente attraverso uno o più porti, gestiti da operatori specifici, in un sistema logistico globale che questo libro ti ha aiutato a capire meglio. Non è un esercizio puramente teorico: ti aiuta a collegare scelte quotidiane di consumo a un sistema infrastrutturale globale molto più ampio di quanto normalmente si pensi.

Parlarne, con il quadro completo

Come per gli altri temi di questa collana, portare in una conversazione informale il quadro completo raccontato in questo libro — non solo «i cinesi nei porti italiani» come sento dire spesso in modo semplificato, ma la storia più articolata di un memorandum firmato, poi non rinnovato, di strumenti di controllo rafforzati, e di investitori di diversa natura con rischi diversi — aiuta a costruire un dibattito pubblico più informato su un tema spesso ridotto a slogan geopolitici generici.

Condividere questo libro

Come tutti i libri della collana Contropotere, anche questo è pensato per essere condiviso liberamente e gratuitamente. Se conosci qualcuno interessato a capire meglio cosa significa davvero la sovranità logistica per un paese che vive di commercio marittimo, condividi questo libro con loro.

Per finire

Questo libro chiude, per ora, la collana Contropotere: venti titoli che hanno provato a raccontare, con parole semplici e fatti verificabili, meccanismi di potere che riguardano la vita quotidiana di ogni cittadino italiano, ma che raramente vengono spiegati con questa chiarezza. Se hai letto anche solo uno di questi libri fino in fondo, ora sai qualcosa in più su come funziona davvero il mondo intorno a te — ed è esattamente da lì che comincia ogni cambiamento possibile.

Grazie per aver letto fino in fondo. Buona diffusione.

Nota sulla trasparenza nell'uso dell'intelligenza artificiale

Questo libro è stato scritto con il supporto di strumenti di intelligenza artificiale, usati per la ricerca preliminare delle fonti, la prima stesura dei testi a partire da una scaletta e da indicazioni editoriali definite dall'autore, e la revisione linguistica e strutturale.

Restano interamente umane: la scelta del tema e la tesi del libro, la verifica di ogni fatto, cifra e citazione contro una fonte primaria o istituzionale prima della pubblicazione, la decisione editoriale finale su cosa viene pubblicato o corretto, e la responsabilità editoriale dei contenuti — che resta in capo all'autore, mai allo strumento di intelligenza artificiale utilizzato.

Questa nota risponde agli obblighi di trasparenza previsti dall'art. 50 del Regolamento (UE) 2024/1689 (AI Act), applicabile dal 2 agosto 2026.

Se trovi un errore, una fonte imprecisa o un'affermazione che ritieni non verificata correttamente, scrivi a redazione@contropotere.com — ogni segnalazione fondata porta a una correzione pubblica del testo. Questo libro fa parte della collana **Contropotere**: gli altri titoli sono disponibili gratuitamente su **contropotere.com**.