

Dopo l'allarme, il confronto: Assarmatori prova a tracciare la rotta del cambiamento

Nella tavola rotonda che ha chiuso l'assemblea dell'associazione, esponenti di spicco del settore e della politica tornano sui nodi sollevati dal Presidente Messina, proponendo spunti e soluzioni

2 luglio 2025 alle ore 11:25



di Marco Valentini

Roma – Terminata la relazione del Presidente Stefano Messina e completato il giro di interventi istituzionali, l'assemblea di Assarmatori ha lasciato spazio a una tavola rotonda che è stata un'occasione per approfondire, da prospettive diverse ma complementari, alcuni dei temi più sensibili toccati nella prima parte dei lavori: dalla cantieristica alla sostenibilità, dalla burocrazia alla governance delle politiche marittime europee.

Moderato dal Direttore de *Il Secolo XIX*, Michele Brambilla, il dibattito ha visto la partecipazione di Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera; Marco Bisagno, Presidente del cantiere genovese T.Mariotti; Vincenzo Franza, CEO di Caronte & Tourist Isole Minori; Mauro Mallone, presidente del Comitato ETS; e Christos Stylianides, già ministro della Navigazione e della Politica insulare della Grecia.

A entrare subito nel merito del tema dell'eccesso di burocrazia che mette a rischio la competitività della bandiera italiana - [punto particolarmente enfatizzato dal numero uno di Assarmatori](#) - è stato Vincenzo Franza, che con Caronte & Tourist gestisce i collegamenti con le isole minori siciliane. "Siamo forse tra gli armatori più legati alla bandiera italiana", ha esordito, "ma oggi si comincia a ragionare seriamente sulla possibilità di cambiarla. E non solo per motivi fiscali, ma anche per il peso crescente dell'inefficienza amministrativa".

Franza ha sottolineato come la complessità delle norme italiane, il mancato aggiornamento del Codice della Navigazione e la "burocrazia difensiva" stiano erodendo la competitività del sistema. "Ci sono bandiere europee di qualità che gestiscono gli stessi adempimenti con pochi passaggi automatizzati,

mentre da noi servono decine di persone. E tutto questo ha un costo che si scarica sulle imprese e sui lavoratori”.

Il CEO di Caronte & Tourist ha poi lanciato una proposta ‘simbolica’: iscrivere una nave sotto bandiera estera per capire meglio dove l’Italia sta perdendo terreno. “Anche noi, abituati a un certo regime, non ci rendiamo conto dei costi che genera la mancata efficienza. E se a questo sommiamo una pressione fiscale penalizzante. Il combinato disposto diventa insostenibile”. Inoltre, l’armatore messinese ha chiesto di tutelare le funzioni fondamentali delle Capitanerie: “Non possiamo chiedere agli uomini in divisa di compilare moduli e rincorrere timbri. Il loro compito è la sicurezza in mare, non la burocrazia”.

Il secondo punto toccato da Franza è stato quello dell’ETS: “Condividiamo il principio, ma il meccanismo così com’è rischia di produrre effetti distorsivi. Sulle autostrade del mare tra Sicilia e continente vediamo già spostamenti verso il trasporto su gomma, a causa del rincaro delle tariffe”.

A riprendere quanto denunciato da Messina sull’impossibilità di sostenere investimenti in nuove costruzioni con l’attuale quadro normativo UE, è stato, invece, Bisagno il quale ha affermato con nettezza: “O si smantella il divieto europeo sugli aiuti alla costruzione o sarà impossibile avviare il rinnovo della



flotta traghetti”.

Secondo il Presidente del cantiere Mariotti, il blocco normativo impedisce di promuovere quella stessa transizione ecologica che Bruxelles dichiara di volere. “La flotta dei traghetti italiani è tra le più vecchie al mondo. Serve una strategia come quella utilizzata in passato per modificare il sistema di evacuazione delle acque nere: regole chiare, tempi certi, contributi. Solo così si è ottenuto e si può ottenere il risultato”.

Il cantiere genovese, ha aggiunto, è già impegnato fino al 2032 con slot produttivi, ma servirebbe una programmazione di lungo periodo per coinvolgere altri operatori e garantire una filiera industriale solida. “Negare gli aiuti per ideologia è un errore: in tutta Europa, dalla Spagna alla Francia e alla Germania, si usano strumenti di sostegno mirati. Aiutare l’industria marittima non vuol dire sussidiare, ma costruire valore e occupazione”.

A portare un esempio di best practice, è stato Stylianides: “È illusorio pensare che la decarbonizzazione possa avvenire senza supporto pubblico. In Grecia abbiamo puntato sulle partnership pubblico-private e su contratti di lunga durata per garantire stabilità agli armatori delle isole”.

L'ex Ministro ellenico ha proseguito: "Serve un approccio realistico, non ideologico. La competitività è il grande elefante nella stanza: se non diamo pari condizioni agli armatori europei rispetto a quelli asiatici, perdiamo la sfida. E senza infrastrutture portuali adeguate non ci saranno mai vere navi green".

Il modello greco prevede contratti di oltre 10 anni per le linee sovvenzionate, utilizzo di fondi europei come Innovation e Modernization Fund, e investimenti paralleli nei porti per garantire l'elettrificazione e l'accoglienza di unità a zero emissioni. "Italia e Grecia - ha concluso - sono paesi insulari: abbiamo tutto l'interesse a guidare la transizione, ma dobbiamo farlo con pragmatismo e visione industriale".

Nel suo intervento, invece, Deidda ha voluto rimarcare la centralità del lavoro parlamentare nel correggere gli eccessi di tecnocrazia. "Dobbiamo dare all'opinione pubblica una narrazione corretta del settore marittimo, spesso ostaggio di stereotipi e semplificazioni. Parlare di incentivi o di sostegni non significa regalare soldi, ma proteggere posti di lavoro, connessioni territoriali e competitività nazionale".

In risposta a quanto aveva denunciato Messina sul tema delle nomine dei Presidenti di AdSP e sulla frammentazione della governance, Deidda ha auspicato una maggiore chiarezza normativa e istituzionale. "Le AdSP devono essere scelte sulla base di competenza e visione industriale. E dobbiamo superare la logica dei silos tra Ministeri, agenzie, enti di controllo. Il mare è un sistema integrato, non un mosaico di competenze separate".

Al termine dei lavori, infine, è stato consegnato – da Stefano Messina e da Sergio Liardo, che da settembre subentrerà a Nicola Carlone come Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera - l'ormai tradizionale premio Assarmatori, che nell'edizione 2025 è andato alla Fondazione Stella Maris di Genova per il suo sostegno e cura nei confronti del personale marittimo.