
L'ultima carta degli armatori: una legge per difendere bandiera italiana e traghetti

Bisogna ridare competitività alla bandiera italiana, evitare che le navi vadano nei registri di Malta o Madeira a cui fra l'altro sono anche stati estesi i benefici comunitari europei

Dentro le notizie



Simone Gallotti Flotte militari

**Navi drone e cantieri italiani: così
Trump vuole battere la Cina**



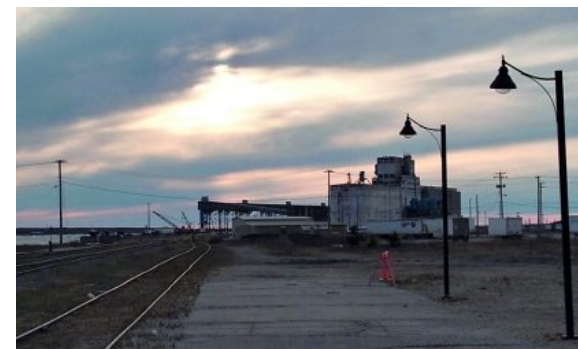
Stefano Messina

Alberto Quarati

Ultimo aggiornamento 22 settembre 2025 - 22:43

Napoli – Una proposta di semplificazione che **Assarmatori e Confitarma** porteranno all'attenzione del ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, per tornare a far crescere la bandiera italiana, liberandola da incrostazioni burocratiche.

Lo annuncia – in occasione della **tappa a Napoli del "Road to Best"** – il presidente di Assarmatori, Stefano Messina: «Il tonnellaggio cresce, ma le iscrizioni al registro no. La



Nicola Contessi Porti , Scenari economici

Churchill, Nelson e gli altri: i nuovi porti della rotta artica di Nord Ovest



Francesco Ferrari

Infrastrutture , Scenari economici

L'avanzata cinese in Sud America e l'inerzia colpevole dell'Occidente / ANALISI

nostra proposta è un decreto gestito dal ministero dei Trasporti, perché le iniziative parlamentari dal 2023 a oggi non hanno avuto successo. Il ministro si prenda la responsabilità di emanare un decreto, che non chiede un soldo alle casse pubbliche, ma semplifica il modo in cui si manda la gente a bordo o con cui si fanno i controlli. Bisogna ridare competitività alla bandiera italiana, evitare che le navi vadano nei registri di Malta o Madeira a cui fra l'altro sono anche stati estesi i benefici comunitari europei. Servono anche sgravi alle imprese a corto raggio». La "Legge Mare", spiega Messina, servirà a sostenere il settore dei traghetti, che muove 60 milioni di passeggeri l'anno, non ha un gigante pubblico al traino e si regge sugli investimenti degli operatori privati: per questo la bandiera italiana deve essere competitiva, giocando sulla sburocratizzazione, «dove siamo indietro di mezzo secolo, ma non ci arrendiamo» dice il presidente di Assarmatori.

Fabrizio Vettosi, **consigliere di Confitarma ed esperto di shipping e finanza**, sottolinea che «la bulimia legislativa è un problema serio. Abbiamo la legge 84/94, la 169 del 2016, i decreti ministeriali 202 e 110, oltre a tre delibere dell'Art e ai regolamenti sulle concessioni delle singole Autorità portuali. Se la riforma in preparazione si innesta su questo contesto, si rischia di degenerare». Per Vettosi soprattutto manca «un ricambio manageriale adeguato, non vengono formate nuove generazioni».

Il presidente di Conftrasporto, Pasquale Russo, lancia un ulteriore allarme sulla frammentazione normativa: «La riforma federalista rischia di non portare semplificazione, ma frammentazione ulteriore delle competenze – avverte -. Quello che è sempre mancato è la volontà politica, la capacità dei governi di prendersi la responsabilità di dare un indirizzo nazionale». Il quadro normativo confuso, sottolinea Gianni Andrea De Domenico, vicepresidente del Propeller e presidente della Rimorchiatori napoletani, blocca gli investimenti anche in un settore che ben si presta alla transizione verso l'elettrico, come quello del rimorchio, e proprio sui temi green ritornano tutte le compagnie di navigazione al Forum: Pino Musolino, amministratore delegato di Alilauro, invita a riflettere sulle potenzialità del trasporto marittimo nel

servizio pubblico in Italia: «Quando si pensa all’armamento si immaginano subito le grandi navi oceaniche, ma ci sono anche settori come il nostro di navi veloci che fanno servizio costiero e per le isole, la nicchia di una nicchia, che però in un Paese come il nostro, con gap infrastrutturali di strade e ferrovie, può garantire collegamenti alternativi».

E in tema di investimenti sulla flotta e trasporti sostenibili, **Matteo Catani, alla guida di**

Potrebbe interessarti



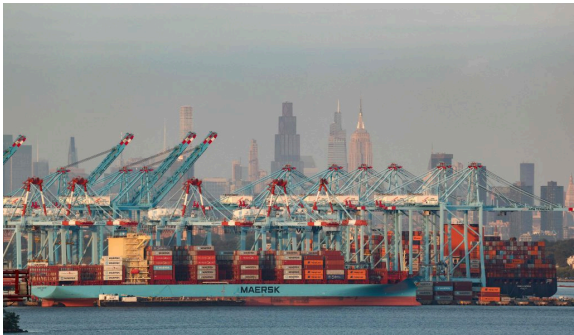
Francesco Ferrari |

Interporti e rete ferroviaria, l'obbligo di cambiare passo / ANALISI



La Redazione |

Danimarca, nel 2027 il primo traghetto elettrico ad alta velocità



La Redazione |

Shipping e ammoniaca, i rischi nascosti del "nuovo" fuel

La Redazione |

Catani: "L'industria italiana si

