

---

# Musumeci apre al Decreto Mare: “Ma le categorie siano al mio fianco”

**Il ministro accoglie le richieste degli armatori e del cluster dei trasporti. E chiede più poteri all'interno del governo**

## Dentro le notizie



Marco Frojo   Assicurazioni , Notizie

**Rapporto sui rischi climatici: i porti del mondo vulnerabili a danni per 300 miliardi di dollari**



Il ministro del Mare Nello Musumeci al centro, con i cadetti al forum Risorsa Mare

## **Francesco Ferrari**

Ultimo aggiornamento 26 settembre 2025 - 21:25

I Mediterraneo come opportunità mancata, lo shipping come promessa tradita. Mentre i porti del Nord Europa diventano hub globali, **in Italia** la burocrazia rallenta, i dragaggi restano fermi e molti armatori scelgono bandiere straniere.

L'idea di un **"decreto mare"** per porre rimedio a una situazione potenzialmente esplosiva **era stata anticipata lunedì scorso a Napoli da Stefano Messina, presidente**



Marco Frojo Energia Pulita

**Idroelettrico e solare, così l'Argentina prova a contrastare l'intermittenza delle rinnovabili**



La Redazione Energia Pulita

**Marevivo: "La crisi climatica si combatte anche a scuola"**

**di Assarmatori**, durante il forum Road to Best organizzato da Blue Media. Ieri a Civitavecchia, al convegno Risorsa Mare, il ministro Nello Musumeci ha raccolto quell'appello, promettendo di farsi carico delle richieste del cluster. «Ma se non ci sarà l'appoggio delle imprese – ha avvertito – la mia sarà percepita solo come una battaglia velleitaria, utopistica».

«Farò tesoro delle vostre richieste: non è chiaro lo strumento legislativo che si potrà usare, ma lo è il nostro obiettivo», ha detto **Musumeci** rivolgendosi alla platea. Sottolineando, però, le difficoltà che un progetto del genere incontrerà. «Se parlo della necessità di una legge sul dragaggio, so già che troverò mille ostacoli vicino a casa mia; se propongo una riforma dei porti turistici, non sarò accolto da applausi nei palazzi. Non è egoismo, è diversità di visione. Ma se riusciremo a dimostrare la bontà della nostra proposta, nei prossimi due anni e mezzo potremo cambiare davvero il settore. Fino ad oggi siamo stati capaci di creare una struttura per il mare, diventata poi Dipartimento e inesorabilmente destinata a trasformarsi in ministero con poteri di autonomia di gestione e decisione. È chiaro che questo fatto crea preoccupazione: in politica il potere è legato all'estensione dell'area che riesci a occupare, lo sappiamo tutti. Ma occorre prendere atto che 11 ministeri che si occupano di mare sono un po' troppi».

Gli armatori, da parte loro, nel panel moderato dal direttore del Secolo XIX **Michele Brambilla** hanno sottolineato le lacune dei provvedimenti passati. «Il vecchio decreto flotte è stato un fallimento – ha detto senza mezzi termini Luca Sisto, direttore generale di Confitarma –. Non ho mai visto un armatore rifiutare un aiuto: se le risorse non sono state utilizzate, significa che la legge era scritta male». Giovanni Consoli, vicesegretario generale di Assarmatori, ha aggiunto: «Quel provvedimento era inapplicabile anche perché partiva da un errore di fondo commesso dall'Europa in materia di flotte green». La conseguenza è evidente: la bandiera italiana resta poco competitiva rispetto a Malta o Cipro.

«Troppe regole gravano sul nostro armamento – aveva sottolineato a Napoli il presidente **Messina** –. Se vogliamo che le navi continuino a issare il tricolore, serve un intervento deciso». Musumeci non si è limitato a promettere ascolto. Ha indicato priorità concrete. «Se non si fanno i dragaggi, il 70% dei porti italiani non sarà pienamente agibile. E dragare non è un delitto contro l'ambiente, ma una condizione necessaria per mantenere il traffico marittimo». Anche i porti turistici richiedono attenzione: «Se le barche di lusso vanno all'estero, sbattiamo la porta in faccia a un intero segmento del turismo. Questo sì che è un delitto».

Il dibattito si è spostato poi sulla portualità (i video sono sul sito [www.blueconomy.com](http://www.blueconomy.com)). **Rodolfo Giampieri**, presidente di Assoporti, ha invitato a smettere di inseguire modelli "inattuabili" come quello nord-europeo dei porti-nazione: «Serve una strategia unica, che affronti temi concreti come il cold ironing, il costo e la vendita dell'energia. Scimmiettare il Nord Europa è inutile e dannoso». E Luigi Merlo, responsabile dei rapporti istituzionali di Msc, ha ricordato quanto sia grande l'interesse dell'Europa per l'area baltica e scarso quello per il Mediterraneo: «Noi stiamo difendendo Gioia Tauro, l'unico porto di transhipment rimasto in Italia. Ma interessa a qualcuno? Dovrebbe farci riflettere il fatto che sia Trump, oggi, l'unico ad avere capito la centralità del mare, dello shipping e della cantieristica navale».

Alla fine resta la sensazione che il dossier mare sia ancora lontano da una soluzione.

## Potrebbe interessarti



Marco De Rossi |

**Texas, il cantiere navale di Brownsville  
passa in mani turche**



Marco Frojo |

**Gli Emirati entrano nel mercato del  
gas Usa con Xrg: l'11,7% di Rio Grande  
alla controllata di Adnoc**



Alberto Quarati |

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



La Redazione

**Fedespec  
vicepresi**