

Messina (Assarmatori): “I gruppi italiani leader nei traghetti, ma nessuno li sostiene”

14 Ottobre 2025 – Monica Zunino



Intervento alla Genoa Shipping Week: “Nel settore ci sono navi vecchie e aumentano i costi di manutenzione, eppure i privati riescono dove il pubblico ha fallito”

Genova – Nel settore internazionale dei container, nel bulk carrier e nelle cisterne gli operatori italiani sono tanti, ma non sono determinanti, mentre se si tolgono gli italiani dal settore del cabotaggio, di corto e medio raggio, non resta più nessuno. **Stefano Messina, presidente di Assarmatori**, lo sottolinea mentre annuncia che la battaglia per il rilancio del settore dei traghetti sarà la priorità dell’associazione nei prossimi 2-3 anni. “Nel mondo dei traghetti nel trasporto nazionale il pubblico ha fallito. Il sistema è tenuto in piedi dalle imprese private grazie alle privatizzazioni”. I privati, però, non ricevono attenzione, dice Messina intervenendo al convegno sui noli marittimi organizzato dal **Gruppo Giovani di Assagenti nell’ambito della Genoa Shipping Week**.

“A differenza del mondo delle cisterne e del bulk dove abbiamo bravissimi operatori italiani, ma non leader al mondo, invece nel trasporto passeggeri e merci di cabotaggio, ro-ro pax, siamo numeri uno al mondo – continua – **Nei primi cinque ci sono tre italiani: Grimaldi, Grandi Navi Veloci e il gruppo Moby. Il trasporto pubblico locale è gestito solo da italiani. Stiamo parlando di 60 milioni di passeggeri.** Qui c’è un regime competitivo, molto agguerrito, navi vecchie, costi di manutenzione, tutto personale italiano che non gode di sgravi contributivi, non c’è un’agevolazione e i prezzi sono bassi. E’ un segmento difficilissimo”.

Si tratta di un mercato aperto, ma in realtà nessuno straniero sembra interessato a entrare, proprio per questi motivi. Una ragione in più per sostenerne il rilancio. “Vogliamo sostenere questo segmento del trasporto in cui ogni tanto escono presidenti di Regione che dicono che si fanno le loro linee, e falliscono, perché poi perdono 10 milioni in un anno, mentre gli armatori privati, invece riescono”, aggiunge Messina.

Poco prima **Aldo Negri (Finsea)** aveva spiegato, infatti, che il gruppo era entrato sfruttando l’occasione della privatizzazione delle linee di cabotaggio in Toscana e poi in Sardegna. “Oggi viviamo un periodo di transizione, perché siamo passati dalla gestione pubblica dei collegamenti con le isole minori a una gestione in mano ai privati, ma che effettivamente non abbiamo capito dove andrà a finire. E’ un mercato che ha davanti un’incertezza enorme ed è difficilissimo fare previsioni. E’ la parte pubblica a dover determinare quello che sarà il futuro delle compagnie private, perché qualche anno fa hanno privatizzato e hanno passato la mano a noi operatori, ma adesso sono gli stessi enti che hanno necessità che questi operatori continuino a mantenere la continuità territoriale. Noi vogliamo farlo, ma lo facciamo con navi che ogni anno costano di più in termini di manutenzione perché sono navi che sono sempre più anziane, sul mercato dell’usato c’è difficoltà a trovare navi ed è complicato costruirne nuove”.

