



SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Direttore Responsabile: Angelo Scorza



8 NEW

5 NEW

4 NEW

2 NEW


SHIPPING

LOGISTICA

PORTI


ENERGIA

RUBRICHE

**BUNKEROIL**
One partner, global services.

TANK YOU.
Affidati alla nostra esperienza per l'approvvigionamento di carburanti navali e la gestione della transizione energetica.

[LEARN MORE](#)



Contenuto per gli Abbonati | S2S+

SHIPPING

Gli armatori italiani chiedono al Governo un nuovo Decreto Flotte



Iscriviti alla nostra Newsletter!

[ISCRIVITI →](#)



perché caratterizzato da troppi vincoli, ma resta la necessità di un contributo pubblico per rinnovare il parco traghetti nazionale

16 OTTOBRE 2025 ALLE ORE 16:45

di Francesco Bottino

Genova - La flotta italiana di navi traghetto è datata e necessita di un programma di rinnovamento sostenuto da un intervento di finanza pubblica, che però sia adeguato alle reali esigenze degli operatori che devono misurarsi con le dinamiche di mercato.



È per questo che, nel corso del Forum “Shipping and Intermodal Transport – Porti e logistica, esplorare le nuove frontiere”, organizzato da *Il Secolo XIX* nel corso della Genoa Shipping Week, gli armatori del Belpaese, rappresentati dalle due associazioni Confitarma e Assarmatori, assolutamente concordi su questo tema, hanno chiesto al Governo un nuovo ‘Decreto Flotte’, più efficace di quello varato nel 2022 e rimasto sostanzialmente lettera morta.

“La capacità della flotta nazionale di navi ro-ro e ro-pax impegnate nei servizi di Autostrade del Mare è sufficiente a rispondere alle esigenze del mercato, ma l’età media del tonnellaggio è elevata e c’è un’esigenza di ammodernamento, che tuttavia, per essere soddisfatta, ha bisogno di un sostegno pubblico” ha spiegato Stefano Messina, Presidente di Assarmatori. “Qualche anno fa, con il Decreto Flotte varato dall’allora Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile Enrico Giovannini (nel 2022; *ndr*), che stanziava 500 milioni di euro provenienti dal Fondo complementare al PNRR, si era fatto un tentativo, che però si è dimostrato infruttuoso”.



GLI SPECIALI



**Speciale 3rd
Maritime
Symposium**



**Speciale
Ship2Sport 2025**



**Speciale
Tashkent,
Uzbekistan**



utilizzare una filiera interamente nazionale, che di fatto non esiste. I cantieri italiani non si sono dimostrati interessati a costruire traghetti, ma gli armatori non potevano rivolgersi altrove”.

Sulla stessa lunghezza d'onda il Presidente di Confindustria Mario Zanetti, che ha aggiunto: “Il Decreto Flotte del 2022 non ha funzionato a causa di una serie di vincoli che non tenevano conto della reale conformazione del mercato. Noi, come associazione,

auspichiamo una nuova misura a sostegno del rinnovo della flotta nazionale di traghetti, che questa volta però possa davvero essere sfruttato dagli armatori per fare gli investimenti necessari”.

Zanetti ha poi parlato della bandiera italiana, sottolineando che “una bandiera più competitiva può diventare un asset strategico per il Paese, e consentirci di avere un peso maggiore quando si prendono decisioni importanti in sede IMO”, e a tal fine ha ribadito l'assoluta necessità di una semplificazione burocratica: “Ci sono molti interventi che sarebbero a costo zero per lo Stato, e anzi potrebbero avere un impatto netto positivo”.

Tra i relatori della prima tavola rotonda, oltre ai due rappresentanti degli armatori e al Presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri, c'era anche il Presidente di Federagenti Paolo Pessina, che ha voluto focalizzare l'attenzione sulla rotta artica, di cui tanto si sta parlando in queste settimane: “La maggior parte delle compagnie del settore container ha già chiarito di non ritenere questa rotta un'alternativa praticabile. E ciò – ha aggiunto Pessina – è ovvio per diverse ragioni: innanzitutto c'è un tema ambientale, inoltre il percorso per collegare Asia ed Europa settentrionale passando da Nord non presenta la possibilità, per le navi, di fare scali intermedi, che invece spesso sono fondamentali per ottimizzare il viaggio. Inoltre – ha ricordato il numero uno degli agenti marittimi italiani – ci sono merci che potrebbero venire danneggiate da temperature così basse, senza considerare le problematiche operative legate per esempio alla necessità di rimorchiatori rompi-ghiaccio e i rischi di ritardi dovuti alle condizioni meteomarine”.

fini di natura sostanzialmente geopolitica, e il reale impatto che il cosiddetto 'passaggio a Nord Est' potrebbe effettivamente avere, o non avere, sul trasporto marittimo.

Depotenziato quindi il rischio di perdita di centralità del Mediterraneo, secondo Pessina le acque del settore container si preannunciano comunque agitate:

“Con la normalizzazione, tanto auspicata, della situazione in Medio Oriente e il ritorno alla piena attività del Canale di Suez, l'offerta di stiva aumenterà sensibilmente e andremo incontro ad una situazione di overcapacity. Di conseguenza, temo che diversi armatori dovranno prepararsi a chiudere i prossimi anni coi bilanci in rosso”.



Che il mercato dei contenitori sia attraversato, in questi mesi, da una serie di turbolenze lo ha ribadito anche Aldo Negri, Amministratore delegato del gruppo Finsea, rappresentante in Italia del liner taiwanese Yang Ming ma attivo in diversi comparti dello shipping e della logistica: “Il 2025 è un anno di transizione per il settore. Le alleanze sono cambiate, con MSC che corre da sola e Maersk che ha dato vita al consorzio Gemini con Hapag-Lloyd, generando un mutamento dei network di servizi a livello globale che si interseca con gli effetti del *rerouting* legato alla crisi del Mar Rosso, dove però nelle ultime settimane si sta iniziando ad intravedere un'inversione di tendenza”.

Forte di una presenza trasversale ai vari segmenti dell'industria marittima, Negri ha poi fornito una panoramica delle dinamiche che stanno attraversando i diversi mercati, soffermandosi su quello delle rinfuse secche “in cui gli armatori stanno iniziando ad attuare una strategia simile a quella adottata anni fa dai big player del settore container, che prevede un'integrazione verticale della catena logistica. Gli armatori – ha detto l'AD di Finsea – non vogliono più limitare la loro attività al semplice trasporto marittimo, ma intendono offrire ai loro clienti un servizio 'door-to-door' investendo nei terminal portuali e in altri servizi logistici lungo tutta la supply chain”.



intervenuto sul tema [durante il convegno “Tra Correnti e Contratti: Il Futuro dei Noli Marittimi”](#), organizzato dal gruppo Giovani di Assagenti, un altro degli eventi che hanno animato il palinsesto della Genoa Shipping Week.

Nelle altre sessioni del forum de *Il Secolo XIX* sono state affrontate diverse tematiche riguardanti l'attesa riforma della governance portuale, su cui sono intervenuti tra gli altri il Presidente di Uniport

Pasquale Legora De Feo e il Presidente di Assiterminal Tomaso Cognolato, e la tendenza delle aziende manifatturiere italiane ad esportare in modalità *ex-works*, “un fattore di debolezza per la stessa industria nazionale – secondo il Presidente di Fedespediti Alessandro Pitto – che così non è in grado di controllare la propria supply chain e non contribuisce a rafforzare gli operatori italiani del settore logistico”.

Lascia un commento



☐ accetto la [privacy policy](#)

COMMENTA

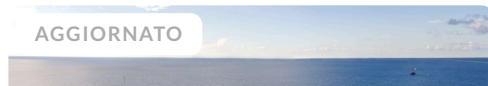
Potrebbe interessarti anche



S2S+

SHIPPING LOGISTICA PORTI ENERGIA

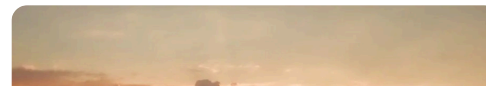
Robert Yuksel Yildirim ricomincia da solo nel suo CoreX business



S2S+ SHIPPING

Baleària potenzia la rotta Huelva-Canarie e amplia la rete estiva verso il Nord Africa

Introdotta una quarta partenza settimanale tra la Penisola Iberica e l'arcipelago, in collaborazione con Fred. Olsen Express. Rafforzati anche i servizi con Marocco, Algeria, e le exclavi di Ceuta e Melilla



S2S+ SHIPPING

Jotun rilancia sull'innovazione green per lo shipping

Il colosso norvegese dei rivestimenti protettivi a uso marittimo presenta a Nor-Shipping le vernici di nuova generazione e aderisce al programma Zero Harm Innovation Partners di Right Ship, che punta a ridurre l'impatto ambientale delle navi

tratello maggiore coazionista di Yilgroup, ha mantenuto nella nuova holding individuale gli asset più preziosi in 10 settori: porti (compresi i terminal di Taranto e Malta), minie...

25 SETTEMBRE 2025 ALLE ORE 16:10

©Ship2Shore - VAT nr. 01477140998
All rights reserved | ISSN: 2499-8761

Chi siamo
Contatti

Aree

Shipping
Logistica
Porti
Energia
Rubriche

Contenuti

Riviste
Gli Speciali
Eventi
Podcast
Video
Foto

Utilità

Privacy Policy
Pubblicità

