

**Messina: “La flotta italiana dei traghetti va rinnovata, ma serve un intervento dello Stato”**

**01 Luglio 2025 - Monica Zunino**



**Il presidente di Assarmatori sollecita un interventi diretto: “I fondi dell’Ets non bastano”. Anche perché al settore arriva solo il 7,5% del totale incassato con questa tassazione, mentre il 50% va al debito pubblico e 35% all’Ambiente**

Roma – “Voglio essere chiaro: la più grande flotta di traghetti del mondo, quella che opera in Italia, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori. Se si vuole affrontare il rinnovo della flotta dei traghetti italiani occorre pensare a un intervento massivo dello Stato che aiuti le iniziative degli armatori, non bastano i fondi dell’Ets”.

Dal palco dell’assemblea di Assarmatori a Roma, a cui interviene con un video anche la presidente del consiglio Giorgia Meloni, il presidente Stefano Messina, arrivato all’ultimo degli otto anni di mandato, lancia l’appello. E parla anche della necessità del rilancio della cantieristica italiana: “oggi l’unica cantieristica che è in grado di assecondare gli ordini di nuove navi con velocità e a costi realistici è quella asiatica”. E anche in questo caso serve un nuovo schema di aiuti pubblici per rilanciarli.

Messina rivendica di avere messo in guardia fin dal 2017 il governo e la politica da un “ambientalismo ideologico”. E a proposito di traghetti sottolinea le sue preoccupazioni. “Preoccupa l’applicazione indifferenziata del regime Ets (il sistema europeo di scambio quote di emissione, ndr) e le conseguenze della FuelEu al fragile settore dei traghetti che effettuano i collegamenti con le isole maggiori e i servizi delle autostrade del mare”. E soprattutto sottolinea che quei soldi non tornano al settore marittimo, “se non in una parte davvero risibile, insufficiente per qualsiasi reale investimento nell’ottica della decarbonizzazione”.

“Ci è stato fatto credere che il prelievo “ecologico” su merci e passeggeri avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza: non è così”, dice Messina, precisando che il 50% di questi fondi “è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Una modalità che deve essere cambiata, reindirizzando quelle risorse al settore che le ha generate e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti, rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori”.

Il viceministro a Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi conferma, obtorto collo. “Ci auguravamo – dice – che tutta la parte di risorse tornasse sul mare. Invece la ripartizione è stata fatta 50% al ministero delle Finanze (una scelta a livello europeo), e il restante 50% diviso a sua volta al 70% al ministero dell’Ambiente, 15% ministero delle Imprese e del made in Italy e 15% al ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Ossia il 7,5% del totale. Quello che posso garantire è che il nostro 15% arriva tutto

sull'economia marittima e anche agli altri colleghi chiedo di fare la stessa scelta, perché oggi il futuro passa dal mare". Intanto, a proposito di traghetti, il ministro per le Politiche del Mare, Nello Musumeci, annuncia che a ottobre si terranno i primi Stati generali delle isole minori e uno dei temi saranno proprio i trasporti.

Non c'è solo questo tema, però, sul tavolo. E' lungo l'elenco snocciolato davanti a una parata di ministri mai vista al cospetto del mare, riunita da Messina per l'ultima assemblea annuale del mandato: il vice presidente del Consiglio e ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, il ministro Musumeci, il ministro della Salute Orazio Schillaci, e Rixi. Messina spiega che gli armatori vogliono semplificazione e sburocratizzazione, avverte che la bandiera italiana è calata del 15% in termini di stazza lorda. Il presidente di Assarmatori invoca l'immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E chiede anche "chiarezza nei rapporti fra ministero dei Trasporti e Art", l'Autorità di regolazione dei Trasporti. Per quanto riguarda le Autorità di sistema portuale ricorda che "I presidenti delle Adsp non vanno considerati alla stregua di ruoli di semplice sottogoverno". E ancora: "I presidenti devono potersi scegliere in autonomia, assumendosene la responsabilità, i segretari generali".

C'è una questione di competitività che riguarda la cantieristica nazionale. "Dopo la messa al bando degli aiuti decisa dalla solita politica suicida dell'Europa, si è concentrata su segmenti ad alto valore aggiunto e non è in grado – e parlo dell'Europa e non solo degli impianti nazionali – di offrire capacità sufficiente a prezzi competitivi", dice Messina. "Dobbiamo concentrarci sul ritorno alla competitività dei cantieri europei senza disincentivare, magari attraverso misure protezionistiche, gli armatori dall'acquisto di navi fuori Europa. Quando il danno provocato dal divieto degli aiuti di Stato sarà riparato, noi armatori torneremo a costruire in Europa".

Preoccupa, poi, l'impatto del regime Ets sulla logistica di transhipment. "Qui ci si ostina a non vedere una inevitabile migrazione dei traffici a favore dei porti del Nord Africa", sottolinea Messina. Sulla questione Ets e sul green deal in generale, interviene anche Tajani. "Abbiamo una posizione fortemente critica sul green deal, non perché non vogliamo combattere il cambiamento climatico ma perché per farlo bisogna sempre tenere conto della questione sociale – dice intervenendo dal palco – Sulla questione dell'Ets vanno apportati cambiamenti, perché certe scelte rischiano di penalizzare il trasporto marittimo e i nostri porti".

La questione dei dazi Usa resta sullo sfondo. Ne parla Urso, a margine dell'assemblea: "Ci aspettiamo che la Commissione Ue raggiunga con gli Usa una soluzione ragionevole e sostenibile – dichiara – Quando ci saranno le condizioni si dovrà puntare a dazi zero. Per ora ci accontentiamo, ed è già un buon risultato, della riduzione delle tariffe a un livello ragionevole".