

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Garrè (SGdP): “Competitivi e pronti a costruire traghetti in Italia purchè siano innovativi”

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 31st, 2026

Genova – Il cantiere San Giorgio del Porto, azienda parte del gruppo Genova Industrie Navali, è rimasta una delle pochissime realtà della navalmeccanica in Italia (insieme a Cantiere Navale Visentini) a costruire traghetti. Un segmento di mercato nel quale la società guidata da Ferdinando Garrè potrebbe e vorrebbe fare di più ma si scontra con condizioni di contesto (economiche, politiche e burocratiche poco favorevoli). Il tema è stato marginalmente affrontato dai vertici di Genova Industrie Navali in occasione di una conferenza stampa indetta a Genova [per annunciare la diversificazione nella società Moons](#). Secondo il presidente Marco Bisagno, nonostante fossero state stanziati somme importanti dal Fondo complementare al Pnrr, commesse da parte degli armatori non ne sono arrivate: “Forse anche noi non siamo stati abbastanza bravi a far sapere quello che possiamo fare nel settore dei traghetti” ha commentato Bisagno. Eppure la reference list recente del cantiere parla chiaro: dopo aver completato e consegnato un traghetti bidirezionale a Rfi, oggi San Giorgio del Porto ha avviato la costruzione di quella che sarà la nuova ammiraglia di Actv a Venezia e prossimamente dovrebbe aggiudicarsi anche la realizzazione bandita dal Mit per nuove navi ro-ro.

L’a.d. del cantiere, Ferdinando Garrè, ha condiviso con SHIPPING ITALY alcune riflessioni sull’argomento.

Ing. Garrè crede che effettivamente si sarebbe potuto spiegare meglio agli armatori italiani le condizioni e le innovazioni che potete offrire nella costruzione di navi traghetti?

“Ci vuole anche il cliente...”

Gli armatori dicono che, nonostante le risorse messe a disposizione dal cosiddetto Decreto ‘rinnovo flotte’, il gap di prezzo con la Turchia e altri cantieri asiatici rimane troppo ampio. Non è così?

“In realtà noi grandi richieste di quotazioni non le abbiamo ricevute, per cui non abbiamo neanche potuto provare a fare delle proposte perché non c’è neanche stata la richiesta.

C’è sicuramente una convinzione che l’Italia sia molto più cara di altri paesi e indubbiamente siamo penalizzati dai nostri costi, però crediamo che lavorandoci ci si possa arrivare anche a poter

fare delle cose anche qua in Italia.”

Pnrr occasione ormai persa?

“Il Pnrr è stata un’opportunità che non è stata colta probabilmente, forse non era neanche facile applicarla, non era proprio perfetto il decreto, per cui in effetti non abbiamo avuto l’occasione da cogliere”.

San Giorgio del Porto comunque traghetti ne sta facendo...

“Noi stiamo costruendo dei traghetti, ne abbiamo costruiti, oggi stiamo partecipando a una gara per la costruzione di due traghetti per il Ministero dei Trasporti, magari questo potrebbe essere il preludio ad altre possibilità.”

Dalla vostra avete innovazioni importanti appena sperimentate su altre nuove costruzioni?

“Su altri tipi di barche stiamo innovando con propulsione elettrica, con metanolo, ecc. Il tema dei costi è legato alle specifiche tecniche, il confronto sul costo va fatto anche guardando al confronto sul prodotto, certe volte il prodotto andrebbe analizzato bene capendo che cosa un cantiere offre e che cosa garantisce invece un altro.

Poi è chiaro che l’Italia ha un costo della manodopera molto più alto, per cui noi dobbiamo fare degli sforzi di efficientamento per poter competere sul prezzo.

Secondo me in Italia si può costruire traghetti, è chiaro che serve avere un supporto delle istituzioni e dello Stato per il rinnovo della flotta che nel nostro Paese obiettivamente è veramente anziana.”

Non si sente nemmeno più parlare di un secondo Decreto ‘Rinnovo flotte’, voi che segnali avete?

“Se dobbiamo essere sinceri i segnali non sono entusiasmanti, sembra che ci sia una carenza generalizzata di fondi; anche sui progetti che abbiamo realizzato recentemente ottenere i fondi è stato poi faticoso.”

Il riferimento è alle navi cisterna per il rifornimento di nuovi carburanti?

“Noi abbiamo costruito navi sarebbe riduttivo definire solo bettoline, sono navi per trasporto, che possono fare anche il servizio di bunkeraggio, rifornimenti o approvvigionamento di bunker. Una di quelle che abbiamo costruito ha delle caratteristiche tecniche sofisticate perché è una nave che può funzionare con un sistema di batterie, per cui a emissione zero nell’ambito delle operazioni portuali.

Quindi il confronto non è solo economico ma è anche legato al prodotto; bisogna sempre vedere di che cosa si sta parlando.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

“Traghetti e Ro-Ro”: cresce il numero di partecipanti e sponsor al Business Meeting del 22 Maggio

This entry was posted on Tuesday, March 31st, 2026 at 4:47 pm and is filed under [Cantieri](#), [Interviste](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.