

Shipping Italy

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Casani: “In Italia serve un sostegno ai cantieri navali privati”

Nicola Capuzzo · Monday, April 6th, 2026

*Contributo a cura di Giancarlo Casani \**

*\* Già Direttore di A.N.CA.NA.P. (Associazione nazionale cantieri navali privati)*

Su SHIPPING ITALY ho letto l'interessante [intervista all'ing. Garré](#) e il [commento dell'ing. Bisagno](#) in merito alla situazione dell'attività cantieristica navale.

Dagli interventi qualificati emerge chiaramente la necessità di un intervento a sostegno del settore, come del resto si è sempre verificato fin dalla legge Saragat del primo dopo guerra. La cantieristica navale è un mercato veramente mondiale e comporta ricerca e applicazione di costose novità tecnologiche, non solo per riduzione dei costi ma anche per la tutela dell'ambiente.

La concorrenza con paesi in cui le normative sul lavoro sono molto blande e quindi molto meno pesanti come incidenza sui costi, è insostenibile. Giustamente Garré dice ‘Non ci interpellano nemmeno i potenziali clienti, nella convinzione che non possiamo, oggettivamente, essere competitivi sul piano dei costi’. Sono pesanti messaggi di allarme. Stiamo perdendo un settore industriale. Vero, c'è la grande e meritoria attività di Fincantieri, leader mondiale nel prestigioso settore della costruzione delle navi da crociera. Però c'è bisogno assoluto anche di una cantieristica diversa, per preparare e sperimentare personale per alimentare e sostenere le necessità della cantieristica che, una volta, si chiamava maggiore (Fincantieri). Si rischia di perdere un settore industriale nevralgico come la navalmeccanica non impegnata nel settore delle grandi navi da crociera.

La Fincantieri oggi non ha questi problemi, tutti gli altri cantieri navali italiani sì. Quindi è indispensabile un intervento urgente a favore del settore, escludendo la tipologia delle navi da crociera che non ne hanno bisogno e avrebbero un impatto insostenibile per il bilancio dello Stato.

Una misura ipotizzabile di intervento potrebbe essere un contributo del 30% sul prezzo nave, ampiamente recuperabile per imposte e tasse rinvenenti da imposte, tasse e oneri sociali legati al lavoro conseguente. Il vantaggio per lo Stato, nel bilancio costi/benefici, sarebbe nettamente positivo.

Per restare sul mercato, molti cantieri si sono convertiti dalla costruzione di navi mercantili a quella di navi da diporto. L'attuale crisi di The Italian Sea Group di Marina di Carrara dimostra che, anche in queste conversioni, non sono tutte rose e fiori.

Il problema di fondo è che i cantieri navali del settore, singolarmente, hanno poco peso per incidere a livello politico per ottenere il sostegno economico di cui hanno bisogno, in quanto la grande Fincantieri, per fortuna, non ne ha la necessità stringente dei cantieri navali privati, come venivano definiti un tempo.

Sono pienamente conscio della difficoltà di questa battaglia, ma anche della sua imprescindibile necessità per non perdere un settore industriale di grande importanza sul piano economico e della politica industriale. A creare un settore industriale occorrono tantissimi anni, a demolirlo in brevissimo tempo, bastano solo distrazioni momentanee.

### **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**

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

This entry was posted on Monday, April 6th, 2026 at 9:30 am and is filed under [Cantieri](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.