

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Armatori e cantieri in sintonia: “Sostegni pubblici per costruire traghetti in Italia”

Nicola Capuzzo · Friday, May 22nd, 2026

**Napoli** – Armatori e cantieri navali italiani si sono trovati sulla stessa lunghezza d’onda rispetto al tema della costruzione di traghetti e navi ro-ro in Italia: per mantenere, e anzi rilanciarne, la produzione nella Penisola – obiettivo che entrambi condividono – sono necessari sostegni pubblici che colmino il gap di costo con i concorrenti asiatici.

A esprimere questa posizione sono stati, durante il Business Meeting “Traghetti e ro-ro 2026?” di SHIPPING ITALY, innanzitutto due pesi massimi della navalmeccanica nazionale quali Fincantieri e San Giorgio del Porto, che pure in anni recenti sono riusciti a finalizzare contratti di questo tipo.

“Abbiamo avuto il coraggio di fare traghetti – circa 50 nella nostra storia – ma poi il settore ha vissuto una forte delocalizzazione verso la Cina” ha ricordato Luigi Matarazzo, direttore generale navi mercantili di Fincantieri (oggi impegnata a ultimare il primo traghetto per la Regione Siciliana, la cui consegna è prevista per il prossimo mese). “Per colmare il gap servono contributi pubblici, secondo me a livello europeo e italiano” ha aggiunto il manager, che ha poi lanciato un appello al settore da tempo “a fare sistema insieme agli armatori”, anche a livello comunitario.

Dello stesso avviso anche Ferdinando Garrè, a.d. di San Giorgio del Porto, cantiere genovese storicamente attivo nelle riparazioni navali ma impegnato da tempo anche nelle nuove costruzioni, traghetti inclusi (ha all’attivo al momento la nuova ammiraglia per Actv, che sarà realizzata a Piombino, cui dovrebbe aggiungersi a breve il ro-ro commissionato dal Mit per il rinnovo della flotta Tpl delle regioni – “Dovremmo aver vinto la gara” ha affermato al riguardo durante il convegno essendo gli unici partecipanti al bando).

“Un tema fondamentale è quello dei contributi per coprire gap con la Cina” ha detto, evidenziando tuttavia come il suo gruppo stia lavorando per efficientare le operazioni con l’obiettivo di ridurre il divario, “senza supporto dello Stato”.

Da Garrè sono arrivate però anche alcune puntualizzazioni su modi e tempi con cui i sostegni pubblici, quand’anche sono resi disponibili, vengono poi effettivamente erogati. Per due navi finanziate con il Pnrr “ancora non abbiamo incassato contributi, pur avendo fatto tutto in fretta” ha evidenziato, in riferimento in particolare alle bettoline per Gnl e metanolo Green Pearl e Green

Heart. Criticità segnalata, lato armatoriale, anche da Carlo Cotella, a.d. di Liberty Lines, che di 9 unità veloci pure finanziate dal Pnrr e fatte costruire in Spagna, ancora attende i contributi relativi alle ultime tre. “Speriamo entro l’anno di avere quanto ci spetta” ha concluso, sottolineando però che la trafila affrontata (insieme a quella altrettanto accidentata per ottenere le certificazioni delle navi) non è “un incentivo a buttarci nuovamente su un progetto più grande di quel che lo Stato poteva sostenere”.

Della necessità di supportare con fondi pubblici la produzione di traghetti in Italia (o in Europa) si sono detti convinti però anche diversi rappresentanti delle compagnie di navigazione.

Particolarmente netta al riguardo la posizione di Lorenzo Maticena, vertice di Caronte & Tourist. “La mia idea è che bisognerebbe usare fondi infrastrutturali Ue per costruire navi: non per dare contributi ad armatori – che poi comprano dove è più conveniente – ma alla cantieristica europea, che peraltro garantisce forte occupazione, come strumento per avvicinare le offerte a quelle dei cantieri asiatici”. E anche riguardo uno dei pochi contratti finalizzati in Italia, come quello del traghetto costruito da Fincantieri, “è stato possibile solo perché si è trattato di un committente pubblico, altrimenti sarebbe andato altrove” per ovvie ragioni di costo.

Della necessità di sostegni pubblici concorda anche Pino Musolino, oggi a.d. di Alilauro, che ha sottolineato come le compagnie che effettuano i collegamenti con le isole continuo in totale “flotte di 120-130 mezzi” ma “non prendono un euro di sovvenzione”. Un eventuale piano di rinnovo, ha aggiunto, varrebbe “circa 1,5 miliardi: ad oggi mettendo insieme tutti i sostegni, da quelli del Mit a quelli Cef, non arriviamo al 20%”. Anche il vertice di Delcomar Franco Delgiudice, si è espresso a favore della cantieristica nazionale: “I traghettini si possono fare solo nei cantieri italiani”, ha affermato, evidenziando come proprio i più piccoli “in proporzione costino molto di più”.

Meno netta la posizione di Grendi. Come ricordato dall’a.d. Antonio Musso, il cui gruppo prenderà nelle prossime settimane in consegna la Grendi Horizon, unità tradizionale ma metanolo-ready realizzata dal Cantiere Navale Visentini, e sta iniziando a considerare il progetto di nuove navi. “Una Grendi Horizon più grande, con capacità di carico di 3.200, 3.300 metri lineari”, per la quale considererà l’alimentazione a metanolo. Rispetto però al soggetto cui affidare l’eventuale futura costruzione, “stiamo guardando cantieri italiani e cinesi” ha aggiunto. “In Cina avremmo ovvi vantaggi economici” ma per una realtà relativamente piccola come Grendi “lo sforzo di dotarsi di un supporto per supervisionare la costruzione in un cantiere cinese anziché europeo si sentirebbe”. Anche nel caso del gruppo genovese, pare quindi di capire, un incentivo pubblico potrebbe essere decisivo nell’orientare la costruzione verso un costruttore locale anziché asiatico.

**F.M.**

**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**

Nei nuovi ordini di traghetti quasi scomparse le propulsioni tradizionali







This entry was posted on Friday, May 22nd, 2026 at 11:06 pm and is filed under [Cantieri](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

