

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Onorato (Moby): “Ecco perché costruiamo traghetti in Cina. Italia non competitiva”

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 16th, 2026

Roma – Nonostante il Governo abbia (secondo quanto reso noto da Assarmatori) appena varato un secondo provvedimento normativo mirato a stimolare il rinnovo delle flotte navali operative in Italia e in Europa, l’armamento non sembra intenzionato ad approfittarne. Un film già visto con il primo ‘Decreto Rinnovo flotte’ che contava sui fondi relativi al piano complementare al Pnrr.

“In occasione del decreto voluto dall’allora ministro Giovannini come Toremar avevamo presentato un progetto con fondi Pnrr, avevamo ottenuto i fondi ma l’investimento era insostenibile per costruire in Europa. Se l’avessimo fatto oggi avremmo incassato l’aiuto?” è la domanda retorica posta da Achille Onorato, vicepresidente di Assarmatori e amministratore delegato di Moby. “Abbiamo fatto interventi di retrofit, di reblading ma non ancora abbiamo visto i soldi, quindi non mi fido più dello Stato. Alla possibilità di investire rischiando di non vedere i fondi pubblici dico no grazie, non mi fido”.

Durante il suo intervento all’assemblea annuale di Assarmatori il vertice di Moby ha spiegato anche il motivo per cui oggi conviene ordinare e costruire traghetti in Cina invece che in Europa. “I cinesi sono bravi quanto gli europei a costruire le navi, sono più veloci, costano meno, hanno un sistema di export credit con cui possono offrire bassi tassi d’interesse. Offrono un pacchetto completo, vengono e si presentano in tre nel mio ufficio senza che io li sia andati a cercare. Anche durante il Covid, con tutte le difficoltà del momento, sono arrivati in fondo alla costruzione e hanno consegnato la nave senza chiedere extra su eventuali covenant finanziari non rispettati in quel momento” ha raccontato Onorato, spronando il sistema Italia a proporsi nella stessa maniera. “Questo approccio da noi e in Europa non lo vedo. Questo nuovo decreto per il rinnovo delle flotte saranno altri soldi buttati al vento”.

Segnalando come le isole stiano ulteriormente perdendo competitività (“l’export per la Sardegna è morto in questo momento”), il vertice di Moby e di Toremar ha invitato l’Europa ad accompagnare le società armatoriali verso la decarbonizzazione: “Non possiamo essere più verdi delle nostre tasche, è un problema che si ripercuote sui nostri clienti e sulle nostre aziende. Oggi passeggeri e aziende isolate pagano l’Ets perché le tariffe sono aumentate. L’accompagnamento verso l’Ets va fatto ora che c’è la revisione”. Secondo Onorato, poi, “è sbagliato distinguere fra isole piccole e grandi ma sarebbe meglio un criterio che considera la distinzione fra isole ricche e meno ricche. Un sistema potrebbe essere quello di non far pagare l’Ets ai collegamenti verso le isole che sono

sotto la soglia di povertà europea”.

L'appello a “cancellare l'Ets oppure prevedere esenzioni”, fa il paio con il riscontro di mercato offerto da Vincenzo Franza, amministratore delegato di Caronte & Tourist, secondo il quale “all'Ets manca una messa a punto con dei precisi distinguo fra le isole.

La differenza di Ets fra camion e navi sta spostando traffico dal mare alla strada e noi lo vediamo direttamente dalle navi di lunga percorrenza che si svuotano mentre aumentano i flussi sullo Stretto di Messina. Una gestione non attenta dell'Ets può creare questi paradossi”. Un altro effetto contrario segnalato è quello del biometano sperimentato per il trasporto marittimo sulla nave Elio; “Costi così caro che, senza l'effetto Ets, non è conveniente e costringe una nave ad andare a carburante tradizionale. Una norma nata per decarbonizzare sta paradossalmente carbonizzando il settore”. Secondo Franco Del Giudice (Toremara) “pensare alla transizione ecologica senza che le flotte siano state rinnovate non è fattibile”. La compagnia di navigazione maddalenina la sua parte sta cercando comunque di farla e nelle prossime settimane entrerà in servizio sulla tratta Maddalena – Palau la nave acquistata un anno. “Si tratta di un traghetto di 8 anni, in precedenza poco utilizzato sul mercato greco, un investimento da 10-11 milioni. Se ci fossero le opportunità gente come noi pensate che non coglierebbero queste opportunità di investire in naviglio moderno? Il problema del rinnovo flotte per le isole minori esiste e non si rivolse senza sostegno” è il pensiero espresso da Del Giudice.

Sulle ragioni per cui l'armamento italiano ritenga non percorribile l'opzione di ordinare nuove navi in Europa è tornato, a margine dell'annual meeting, anche il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, parlando di “portafoglio ordini in mano ai cantieri già saturo. La cantieristica fa le sue scelte commerciali e imprenditoriali, ha una domanda derivante dalle guerre, dalle spese militari che come sappiamo hanno avuto un grande aumento a livello italiano e europeo, contribuiscono al Pil in maniera significativa. Poi ci sono le crociere – ha proseguito – mercato che tira molto, buona profittabilità ai tassi attuali di riempimento delle compagnie e quindi i cantieri prendono commesse”.

Infine il tasto dolente. “Nelle navi ‘povere’, ovvero le bulk carrier e le porta contenitori il divario di prezzo tra Italia e Far East è troppo elevato. Poi bisogna dire la verità: oggi quelle navi in Far East (in Corea, in Giappone, in Cina) le fanno molto bene, sono prodotti di alta qualità. Oggi per riprendere a fare navi da carico in Italia non ci sono i presupposti, è una constatazione; cosa diversa invece è la nicchia dei traghetti dove la cantieristica italiana potrebbe fare ma c'è un problema di prezzo che ci ha messo fuori mercato come Paese. Dobbiamo ormai sdoganare il concetto per cui per il rinnovo delle flotte si possa costruire all'estero in cantieri extra-Ue ma poter beneficiare comunque dei proventi derivanti dall'Ets”.

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**

This entry was posted on Tuesday, June 16th, 2026 at 12:30 pm and is filed under [Cantieri, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

