

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Al via la consultazione degli armatori per le linee marittime in convenzione

Nicola Capuzzo · Monday, August 11th, 2025

“Dalle analisi sin qui condotte si può – nel complesso – ricavare che, sommando l’offerta prestata in libero mercato con quella in Osp (obblighi di servizio pubblico, *ndr*) le esigenze di servizio pubblico siano quantitativamente soddisfatte per i collegamenti per la Sardegna e fra le isole maggiori, tanto più se inquadrare per fasci di rotte. Alla luce delle previsioni di traffico elaborate nel capitolo 5, ciò sembra valere anche per un orizzonte di medio periodo”.

È uno dei passaggi più significativi della relazione appena pubblicata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell’ambito dell’istruttoria, prevista dall’Autorità di regolazione dei trasporti, per accertare le condizioni necessarie ad assicurare la continuità territoriale marittima, mediante il servizio di trasporto passeggeri e merci, con la Regione Sardegna e fra le due isole maggiori e per definire le eventuali misure da intraprendere.

Il quadro di partenza è quello delle cinque rotte oggi sovvenzionate o soggette ad Ops (si veda l’immagine in pagina). Come accennato, l’approfondita analisi del Mit ritiene soddisfacente l’attuale assetto di sovvenzioni e obblighi di servizio (rispetto ai contratti in essere si registra il riconoscimento a Cin – Compagnia italiana di navigazione di 8,6 milioni di euro in più fra 2022 e 2024 per “interventuti aumenti del prezzo del carburante eccedenti il 10% rispetto a quanto stimato nel Piano economico finanziario previsionale”) e la stima della domanda non sembra preludere a stravolgimenti.

Per il 2025, infatti, si prevede un decremento del 1,8%, dopodiché il Mit delinea due scenari per il periodo 2026-2030 (si veda immagine in calce): “Lo scenario basso prevede per l’anno 2026 un peggioramento della crisi geopolitica internazionale e un aumento dei dazi alle importazioni generato dalla politica commerciale statunitense che provocherebbe una congiuntura negativa a livello globale e una drastica riduzione dei consumi a livello nazionale. Tale situazione genererebbe per l’anno 2026 un decremento di circa l’8,7% del flusso passeggeri complessivo e, nel successivo quadriennio 2027-2030, allo stabilizzarsi della situazione internazionale, si osserverebbe un trend crescente del flusso di passeggeri (+2,5% annuo), ipotizzando che la domanda tornando a crescere, si riallinei nel 2030 all’incirca ai valori storici del periodo 2022-2024. Lo scenario alto ipotizza, invece, su tutte le linee, per l’anno 2026 un immediato ritorno del traffico ai livelli storici, ed un successivo tasso di crescita medio del 2% circa per il quadriennio 2027-2030”.

Ma il Mit tende al pessimismo: “La concretizzazione dello scenario alto è sfidante e richiede la realizzazione di una serie di condizioni: in primo luogo, il sostanziale riassorbimento degli effetti negativi indotti dal clima di incertezza internazionale sull’economia; a seguire, il soddisfacimento di esigenze e fabbisogni emersi dalle consultazioni pubbliche (delle Regioni Sardegna e Sicilia, che non si è espressa, e di consumatori, *condotte nei mesi scorsi ndr*) attraverso una riduzione delle tariffe, l’ampliamento della platea di soggetti titolari di agevolazioni ed un miglioramento delle infrastrutture di terra e di bordo”.

Da qui l’orientamento al mantenimento dell’attuale assetto delle sovvenzioni, da integrarsi eventualmente con un supporto direttamente all’utenza, stante che “il perseguimento dell’obiettivo di universalità dei servizi può richiedere l’introduzione di forme di agevolazioni tariffarie da parte delle imprese, a determinate categorie di utenti, eventualmente individuate sulla base della frequenza dei collegamenti, di fasce di età, studenti, di categorie professionali oppure attraverso l’introduzione di aiuti sociali all’utenza (Osp orizzontali)”.

L’analisi del Mit è stata messa a disposizione degli armatori, che avranno ora tempo fino al 19 settembre per “manifestare un interesse a coprire, integralmente o parzialmente, l’esigenza di fornitura del servizio in assenza di compensazione”.

Tabella 23 – Scenario basso

	Anno	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri
Storico	2022	3.144	1.657.784	614.045	1.043.739
	2023	3.186	1.776.561	684.906	1.091.655
	2024	3.001	1.789.472	675.287	1.114.185
Breve periodo	2025	3.033	1.756.550	733.757	1.022.793
	2026	3.000	1.603.560	670.417	933.143
Lungo periodo	2027	3.078	1.643.649	687.177	956.472
	2028	3.078	1.684.740	704.357	980.383
	2029	3.078	1.726.859	721.966	1.004.893
	2030	3.080	1.770.030	740.015	1.030.015

Tabella 24 - Scenario alto

	Anno	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri
Storico	2022	3.144	1.657.784	614.045	1.043.739
	2023	3.186	1.776.561	684.906	1.091.655
	2024	3.001	1.789.472	675.287	1.114.185
Breve periodo	2025	3.033	1.756.550	733.757	1.022.793
	2026	3.230	1.787.560	754.521	1.033.039
Lungo periodo	2027	3.288	1.824.634	770.757	1.053.877
	2028	3.288	1.862.519	787.360	1.075.159
	2029	3.328	1.901.234	804.337	1.096.898
	2030	3.330	1.940.798	821.696	1.119.102

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 Monday, August 11th, 2025 at 8:30 pm and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and

pings are currently closed.