

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Promossa la procedura del Mit per il rinnovo delle rotte convenzionate

Nicola Capuzzo · Thursday, January 8th, 2026

Il varo delle gare per il nuovo ciclo di continuità marittima è imminente.

L’Autorità di regolazione dei trasporti, infatti, ha validato la procedura di verifica del mercato [avviata alcuni mesi fa](#) dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: “In considerazione degli elementi di valutazione resi disponibili, le scelte adottate da parte del Ministero in esito alla verifica del mercato appaiono adeguate a soddisfare le esigenze di mobilità delle popolazioni residenti e coerenti con gli interessi espressi dal mercato” si legge in un parere appena pubblicato dal garante. Inoltre “l’analisi sviluppata dal Ministero sulle diverse componenti di domanda appare idonea a fornire un quadro complessivo delle esigenze di spostamento con la Sardegna e tra le isole maggiori”.

Dal documento emerge come il Mit sia indirizzato a confermare l’assetto in essere in scadenza nel 2026, in base a cui i collegamenti Napoli-Cagliari-Palermo e Civitavecchia-Cagliari-Arbatax sono offerti in contratto di servizio da Grimaldi Euromed mentre la Civitavecchia – Olbia è servita, in regime di imposizione di osp (obblighi di servizio pubblico) orizzontali nel periodo invernale senza contratto di servizio, dalle compagnie che vi operano a mercato in estate, Compagnia Italiana di Navigazione, Grandi Navi Veloce e Grimaldi Euromed, sulla base di un piano operativo congiunto in proroga sino al 31 maggio 2026.

Caso a parte la Genova-Porto Torres, per la quale vige un contratto di servizio con Cin, che però se l’aggiudicò rinunciando al 98% della sovvenzione, salvo poi in corso d’opera richiedere e ottenere (caso unico nel ciclo 2021-2026) una compensazione aggiuntiva legata al caro carburante: “Per quanto riguarda la linea Genova-Porto Torres, considerato che si tratta di un affidamento di importo esiguo – ha scritto Art – il Ministero ha inizialmente valutato l’opportunità di sperimentare l’imposizione di Osp orizzontali senza compensazione, ma l’incremento delle voci di costo, in particolare del carburante, riscontrato nell’ambito dell’affidamento con CdS attualmente in corso per questa linea, parrebbe aver determinato una sotto compensazione, che, insieme alla necessità delineata dal Mit di mantenere le tariffe costanti e all’assenza sia di operatori in libero mercato nel periodo invernale che di manifestazioni di interesse nell’ambito della verifica del mercato, ha indotto il Mit a scegliere anche per il collegamento Genova-Porto Torres di procedere con un affidamento con gara”.

Il perimetro dei servizi sovvenzionati resterà quindi il medesimo, anche perché è stata bocciata dal Mit “la richiesta avanzata dalla Regione Autonoma della Sardegna di attivare una linea Ro-Pax Livorno-Arbatax-Cagliari, evidenziando in particolare i seguenti aspetti: i) attualmente sulla tratta Livorno-Cagliari è presente un operatore con un servizio Ro-Ro e anche sulla tratta contigua Marina di Carrara-Cagliari è attivo un operatore nel trasporto merci; ii) per i passeggeri, tenuto anche conto dello scalo ad Arbatax, la distanza tra i porti di Cagliari e Livorno inciderebbe notevolmente sui tempi di viaggio”.

Per il quantum occorrerà invece attendere i bandi.

A.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**

This entry was posted on Thursday, January 8th, 2026 at 11:07 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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