

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Stop ai rincari sulle isole minori siciliane ma scoppia il caso Costanza I

REDAZIONE SHIPPING ITALY · Tuesday, August 11th, 2026

È durato poche ore l'[aumento del 18% delle tariffe](#) sui collegamenti marittimi con le isole minori siciliane. L'incremento, annunciato nei giorni scorsi da Società di Navigazione Siciliana (Sns) e motivato dalla crescita dei costi dei carburanti, è entrato in vigore nella mattinata di lunedì 10 agosto ed è stato sospeso in serata, con effetto immediato, al termine di un incontro convocato dall'assessore regionale alle Infrastrutture e ai Trasporti Alessandro Aricò con Sns, Liberty Lines e Caronte & Tourist Isole Minori.

L'aumento riguardava i servizi effettuati nell'ambito della convenzione statale gestita da Sns, joint venture fra Liberty Lines e Caronte&Tourist Isole Minori, e interessava tutte le categorie di utenza. La sospensione non equivale però al superamento del problema. Secondo quanto riferito da *Ansa*, il governo regionale ha preso atto della necessità di intervenire sul "riequilibrio" della convenzione Sns e di individuare rapidamente soluzioni alternative all'aumento. Le misure dovranno essere definite con il coinvolgimento delle parti interessate. In altre parole, il maggior costo dei servizi resta sul tavolo: la questione è ora capire come assorbirlo senza trasferirlo direttamente sulle tariffe.

Sollevata Federalberghi, che però auspica interventi strutturali: "La misura tampone, per quanto indispensabile, non risolve il quadro di profonda sperequazione strutturale che grava sui collegamenti marittimi insulari: da oltre quattro anni, infatti, le tariffe dei mezzi operati in convenzione statale rimangono più alte del 56% rispetto a quelle dei servizi a contributo regionale, a fronte di una progressiva riduzione delle corse attuata nel tempo per compensare i maggiori costi di gestione. Va ricordato che, pur in presenza dei tagli subiti, le corse in convenzione statale costituiscono lo zoccolo duro della continuità territoriale, garantendo i servizi essenziali sia con i mezzi veloci sia, soprattutto, con le navi per il trasporto di merci e passeggeri" ha dichiarato Christian Del Bono, presidente di Federalberghi Isole di Sicilia: "Come richiesto formalmente, auspichiamo pertanto che nell'ambito della Giunta straordinaria convocata dal Presidente Schifani possa stabilirsi una data certa per l'apertura di un tavolo di confronto strutturale, che vada ben oltre le risposte emergenziali e approfondisca nel merito le questioni già rappresentate nei tavoli dello scorso giugno in vista delle imminenti gare per i prossimi bandi quinquennali".

Il dietrofront sulle tariffe arriva peraltro pochi giorni dopo l'entrata in servizio della Costanza I di Sicilia, il nuovo traghetto acquistato dalla Regione e costruito da Fincantieri a Palermo, che aveva

effettuato il viaggio inaugurale verso le Pelagie il 6 agosto. Ed è proprio l'impiego della nuova nave ad aprire un secondo fronte.

Nelle discussioni seguite al vertice sui rincari è infatti emersa l'ipotesi di una diversa organizzazione degli assetti navali tra Pelagie e Pantelleria. L'eventuale soluzione potrebbe prevedere l'impiego sulla tratta per Pantelleria di una nave di maggiore capacità, liberando la Costanza I per un'altra destinazione. Non si tratta, al momento, di una decisione formalizzata né la Regione ha indicato un trasferimento della nave come conseguenza del confronto sulle tariffe.

Il possibile cambio di programma è tuttavia significativo perché la Costanza I era stata concepita proprio per rafforzare i collegamenti con le Pelagie. Alcune criticità tecniche emerse nei primi giorni di attività hanno però alimentato i dubbi sulla sua piena compatibilità con i porti di Lampedusa e Linosa. Tra gli elementi segnalati vi sono l'altezza della nave, che durante le prime operazioni avrebbe richiesto particolare attenzione alla gestione del traffico aereo sull'aeroporto di Lampedusa, e il pescaggio di circa 5,1 metri, potenzialmente rilevante nelle manovre a pieno carico in presenza di fondali ridotti o condizioni meteomarine sfavorevoli.

La questione è resa ancora più delicata dal valore dell'investimento. Il costo complessivo della Costanza I è arrivato a circa 143 milioni di euro, dopo l'aggiornamento del quadro economico dell'intervento. La nave è di proprietà regionale, mentre la gestione operativa è stata a Siremar-Caronte & Tourist Isole Minori.

Duro l'intervento sul tema del responsabile trasporti di Italia Viva – Casa Riformista Sicilia, Giuseppe Prestigiacomo, che afferma senza giri di parole: “La verità sul Costanza I di Sicilia è che la nave non era idonea per la linea delle Pelagie. Lo sapevano tutti, tranne Schifani e Aricò. Il 6 agosto l'inaugurazione da Porto Empedocle a Lampedusa: 400 mila euro di passerella. Da quel giorno la nave è ferma al molo. Non ha fatto una corsa. Altri 370 mila euro sono stati bruciati il giorno in cui il Papa è andato a Lampedusa. Altro show, altra propaganda. Totale: 770 mila euro spesi per inaugurazioni. E prima 143 milioni di euro dei contribuenti siciliani buttati per una nave che non può fare il lavoro per cui è stata comprata. Ora tenteranno di riciclarla su Pantelleria. Un'altra toppa per coprire un fallimento annunciato. L'aumento del 18% delle tariffe serviva solo a distrarre l'attenzione da questo disastro”.

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, August 11th, 2026 at 10:42 am 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.