

Caro carburante, a rischio anche i traghetti per le isole (in particolare la Sardegna) se i prezzi non scendono di Valentina Iorio

L'allarme di Assarmatori e Confitarma. Gnv: «Politiche che favoriscono il riempimento delle navi per mitigare l'impatto», Moby: «Per il momento attività regolari»

(Fonte: <https://www.corriere.it/> 11 aprile 2026)



La chiusura dello Stretto di Hormuz dall'inizio di marzo ha avuto pesanti ricadute sui trasporti via mare, a causa dell'aumento dei costi del carburante (bunker) per navi e traghetti. Ora si spera che con la tregua la situazione possa normalizzarsi, ma per ora il blocco rimane e l'incertezza è elevata. Il prezzo del petrolio è in calo da quando è stata annunciata la tregua, ma la precedente impennata ha portato i prezzi dei carburanti a livelli record. [A farne le spese finora è stato soprattutto il trasporto aereo](#), ma anche quello marittimo fa fatica a sostenere i rincari, anche se sul fronte delle forniture per il momento non sta incontrando particolari difficoltà.

L'allarme di Assarmatori e Confitarma

Nelle scorse settimane Assarmatori e Confitarma avevano lanciato un allarme su possibili interruzioni dei collegamenti o riduzioni dell'offerta, se il prezzo dei carburanti dovesse rimanere sui livelli delle ultime settimane. «Il trasporto marittimo, e nello specifico il comparto dei traghetti, è un elemento essenziale per garantire la continuità territoriale in un Paese come l'Italia che vanta la più larga popolazione insulare d'Europa con oltre 6,5 milioni di persone», evidenziano il presidente di Confitarma Mario Zanetti e il presidente di Assarmatori Stefano Messina. «Per

questo ci siamo rivolti al governo per chiedere, come è successo peraltro per altre modalità di trasporto, interventi correttivi, che abbiamo ipotizzato in un contributo straordinario per le compagnie, sotto forma di credito di imposta, commisurato alla maggiore spesa sostenuta nei mesi di marzo, aprile e maggio, rispetto al prezzo medio del mese di febbraio, per l'acquisto di carburante: i rincari infatti colpiscono anche questo segmento industriale», aggiungono. Per adesso la richiesta non ha trovato ascolto, ma «siamo pronti a riproporla, per scongiurare una compromissione dei servizi di collegamento, in particolare quelli di lungo raggio verso le isole maggiori», prosegue Messina. In assenza di correttivi, infatti, il rischio è che si vada incontro a una riduzione dell'offerta o, nei casi più critici, al venir meno di alcuni collegamenti, perché con l'attuale prezzo del combustibile ogni viaggio brucia cassa. Agli armatori conviene quindi tenere la nave ferma, spiega Messina, pagando tutti i costi come equipaggio e manutenzione. Il rischio è che per i collegamenti di lungo raggio per le isole, si vada incontro a delle riduzioni. Sul corto raggio invece i rischi sono minori perché potrebbe diminuire la frequenza senza però intaccare la continuità del servizio. Le tratte più a rischio, quindi, sono quelle a lungo raggio, come quelle verso la Sicilia (ad esempio Genova-Palermo) ma soprattutto verso la Sardegna (ad esempio Genova-Olbia).

Le richieste al governo

Le associazioni di categoria avevano proposto al viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, e al ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, di «prevedere un contributo straordinario per le compagnie, sotto forma di credito di imposta, commisurato alla maggiore spesa sostenuta nei mesi di marzo, aprile e maggio, rispetto al prezzo medio del mese di febbraio, per l'acquisto di carburante», nell'ambito del decreto Carburanti. Proposta che non è stata accolta.

Gnv: «Il problema del costo è reale»

«L'aumento dei costi energetici riguarda tutti, e il trasporto marittimo non fa eccezione - ammette Matteo Catani, ad di Gnv (Gruppo Msc) -. Come Gnv posso però assicurare i nostri passeggeri su un punto fondamentale: la continuità di fornitura di carburanti è garantita. Abbiamo contratti di fornitura consolidati con i nostri partner. Il problema del costo del carburante è reale e non lo nascondiamo. A livello di settore, le associazioni di categoria sono in dialogo con il governo per valutare misure di mitigazione, come già avvenuto in altri comparti del trasporto». Nel frattempo Gnv ha scelto di agire direttamente per provare a mitigare l'impatto dei costi. «Abbiamo messo in campo politiche commerciali che favoriscono il riempimento delle navi. Le nostre navi hanno grandi capacità, e questa è una risorsa preziosa proprio in questo momento. Più elevato è il tasso di riempimento, più possiamo offrire prezzi competitivi assorbendo gli extracosti del carburante», aggiunge Catani.

Moby: «Per il momento non registriamo impatti»

Alcune compagnie di navigazione, nonostante l'incertezza del contesto, non hanno ancora registrato impatti diretti. «Non registriamo impatti diretti sulle nostre operazioni né sulle rotte del Mediterraneo, che continuano a svolgersi regolarmente e in piena sicurezza. Il settore dei traghetti è storicamente resiliente perché legato in larga parte a mobilità regionale e turismo di prossimità e, per questo, al momento non abbiamo rivisto le nostre previsioni sul trend 2026, che restano in linea con le attese», fanno sapere da Moby. «Anche sul fronte delle prenotazioni per la stagione estiva non rileviamo rallentamenti significativi, ma anzi un sempre crescente interesse per le isole che serviamo. Manteniamo inoltre un dialogo costante con tutta la filiera turistica, dalle agenzie di viaggio ai tour operator, per assicurare informazioni puntuali e supporto ai clienti», aggiunge la compagnia.