



Ambasciata d'Italia
Masqate

LE OPPORTUNITÀ IN OMAN NEL SETTORE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA PER GLI OPERATORI ITALIANI

I trasporti e la logistica sono stati identificati dalle autorità omanite come uno dei cinque settori prioritari della [Vision 2040](#), la strategia per la diversificazione economica del Sultanato, che punta allo sviluppo dei settori della logistica, dell'estrazione mineraria, del turismo, della pesca e dell'industria leggera per diminuire la dipendenza dall'esportazione degli idrocarburi.

Già nel 2015 il Governo omanita ha pubblicato una [Strategia Logistica](#), che mira a trasformare l'Oman in uno dei primi 10 attori logistici globali entro il 2040. L'attuazione della strategia si è scontrata con la profonda crisi finanziaria degli ultimi cinque anni, in cui la diminuzione del prezzo del petrolio ha notevolmente ridotto gli introiti statali, diminuendo di conseguenza la capacità di spesa e di investimento. Ciononostante, alcuni progetti prioritari sono proseguiti e sono stati raggiunti dei primi risultati di rilievo come l'apertura del nuovo aeroporto internazionale di Masqate, sono state avviate le operazioni nel porto di Duqm e il terminal container di Sohar è in attività come principale porta di accesso al mercato omanita.

Il principale operatore del settore è il gruppo Asyad, interamente di proprietà statale, per gestire le infrastrutture strategiche, tra cui i tre porti ad acqua profonda di [Duqm](#), [Sohar](#) e [Salalah](#), la zona franca e futuro polo logistico di [Khazaen](#), la compagnia aerea nazionale [Oman Air](#), la compagnia di navigazione [Oman Shipping Company](#), nonché la proprietà di alcuni fornitori di servizi postali di trasporto, come i servizi di autobus e traghetti ([Mwasalat](#) e [National Ferries Company Oman](#)).

La strategia logistica dell'Oman stabilisce obiettivi di lungo periodo per aumentare il contributo del settore logistico al PIL del Sultanato. Gli obiettivi strategici dell'Oman negli ultimi anni si sono concentrati sull'allentamento della congestione stradale e sul miglioramento della capacità di trasporto, investendo in infrastrutture e tecnologie per nuovi porti e collegamenti stradali, nonché in un aumento delle rotte



operate dalle compagnie aeree nazionali. L'Oman aspira inoltre a sfruttare i suoi porti in acque profonde sul Golfo dell'Oman e sull'Oceano Indiano per diventare uno dei primi dieci hub logistici del mondo entro il 2040.

I porti dell'Oman sono collegati con 86 porti in 40 paesi. La strategica [città portuale e zona economica speciale di Duqm](#), situata a metà strada tra Muscat e Salalah sull'Oceano Indiano, è il progetto di sviluppo più importante dell'Oman. Una volta completato, Duqm includerà un nuovo porto, in parte già operativo, una base navale, un bacino di carenaggio un centro per la pesca, una zona franca industriale, alberghi, centrali elettriche e di dissalazione, una raffineria, una rete di gasdotti di 250 chilometri che consentirà il trasporto dai giacimenti petroliferi nell'interno al porto, e un terminal di stoccaggio per il petrolio. Il Governo aspira anche a costruire una linea ferroviaria per facilitare il trasferimento di risorse minerarie dall'area di Shweimiyah nel governatorato di Dhofar in Oman al porto.

La costruzione di strade rappresenta un altro obiettivo delle strategie di sviluppo. Il governo ha aperto più di 100 miglia di strade lungo la Sharqiya Expressway nel 2020 collegando la città di Bidbid, vicino a Mascate, con i governatorati lungo la costa dell'Oman. Il governo prevede di aprire una nuova strada attraverso l'Empty Quarter che collegherà Riad e Mascate e altre città dell'Oman, tra cui Duqm e altri porti del Sultanato. L'Oman è costantemente impegnato a migliorare la sua infrastruttura di trasporto pubblico attraverso l'espansione del suo sistema di autobus e dei servizi di taxi privati. [Khazaen Economic City](#), uno sviluppo logistico di 20 miglia quadrate fuori Muscat, sarà caratterizzato da un mercato automobilistico, secondo la pianificazione attuale. Il Governo sta anche valutando la privatizzazione delle reti nazionali di autobus e traghetti.

Nell'aprile 2021, Oman Air ha stipulato un accordo di codeshare con Qatar Airways che include i voli diretti di Qatar Airways verso gli Stati Uniti e l'Europa come parte di una strategia generale per espandere rotte e designazioni. La prima compagnia aerea a basso costo dell'Oman, Salam Air, ha lanciato le operazioni nel 2016 e ha ampliato le sue rotte regionali. Con la riduzione delle attività a causa della pandemia, è probabile che a breve termine questi vettori si concentrino su iniziative di ottimizzazione dei costi. Il nuovo aeroporto internazionale di Mascate è stato inaugurato nel marzo





2018. Il terminal passeggeri dell'aeroporto di Duqm opera dal 2018 voli interni e lo scalo spera di aggiungere rotte internazionali in un futuro. A sostegno dello sviluppo turistico di Musandam, sono inoltre previsti dei lavori di [ampliamento del terminal aeroportuale di Khasab](#).

La responsabilità dei trasporti e delle strade fa capo al Ministero dei Trasporti, delle comunicazioni e delle tecnologie dell'informazione, istituito nel 2020. Con le ultime riforme [Asyad](#) si concentra principalmente sui [servizi logistici nei porti, nelle zone franche, la navigazione, i bacini di carenaggio e l'e-commerce](#). Alla luce della pressione sui conti pubblici, il governo prevede in futuro un ruolo più ampio per il settore privato, non solo nel fornire capitali, ma anche negli investimenti sui progetti di sviluppo logistico.

Le autorità omanite stanno intervenendo anche sul piano regolamentare e doganale a sostegno di una modernizzazione della logistica nazionale, rivendendo le [procedure doganali](#) e di carico: nel 2019 sono stati creati quattro sportelli unici, rispettivamente negli aeroporti di Mascate e Salalah e ai porti di Sohar e Al Suwaiq, e sono state [digitalizzate le procedure per le esportazioni e le importazioni](#). Queste strutture riuniscono ora tutte le agenzie governative accelerando le operazioni di deposito e gestione del carico. Di conseguenza, le importazioni completamente sdoganate prima dell'arrivo è passata dall'1% al 14% in un anno. Inoltre, per facilitare ulteriormente gli scambi, nel 2019 sono state allentate le procedure per gli operatori di deposito doganale, che prevedono ora un minore coinvolgimento delle dogane riducendo così i tempi di gestione.

Opportunità

L'Oman importa veicoli per la vendita sul mercato interno e per la riesportazione nei mercati regionali. Oltre a un mercato continuo per i veicoli passeggeri, l'Oman importa attrezzature edili, aeroportuali e portuali tra cui autobus, aerei, apparecchiature per lo screening di sicurezza a raggi X, gru, carriponte per pneumatici in gomma, soluzioni per il controllo dell'accesso ai porti e per la sicurezza, software per la logistica e ingegneria, gestione dei progetti e servizi di consulenza. La posizione strategica dell'Oman sullo Stretto di Hormuz, così come i suoi porti in acque profonde sul Golfo dell'Oman e sull'Oceano Indiano al di fuori dello Stretto, sono i principali punti di forza. Dopo che i vincoli di bilancio e l'incertezza sul prezzo del petrolio hanno tenuto in sospeso diversi progetti di sviluppo pubblici fino ad aprile 2022, grazie agli introiti petroliferi ottenuti a partire dalla primavera 2022 alcuni progetti sono stati ripresi o sbloccati.

L'[Autorità della Zona Economica Speciale di Duqm](#) e il [porto di Duqm](#) stanno attivamente cercando investimenti esteri per aiutare a finanziare il proprio sviluppo. Oltre alla vasta gamma di progetti di costruzione, Duqm richiede lo sviluppo di infrastrutture nel trattamento delle acque reflue, drenaggio, desalinizzazione dell'acqua, centrali elettriche, edifici, servizi di telecomunicazione e paesaggistica. Nel luglio 2021, Asyad ha costruito la sua prima nuova nave nel bacino di carenaggio di Duqm, che fornisce anche servizi di riparazione e manutenzione navale. L'Arabia Saudita sta valutando la creazione di una zona industriale a Duqm. Il [progetto della raffineria di Duqm](#), cui l'italiana [SAIPEM](#) partecipa insieme alla britannica Petrofac e la spagnola Técnicas Reunidas per conto di una joint venture kuwaitiano-omanita, offre opportunità di trasporto e logistica. Anche i due porti

stabiliti in Oman a Sohar e Salalah presentano opportunità significative: la [zona franca di Sohar](#) è il polo per la crescita manifatturiera downstream dell'Oman, dove l'italiana [Maire Tecnimont ha realizzato il primo impianto di produzione di polimeri](#) inaugurato nel dicembre 2021 con il sostegno di SACE. La zona industriale sta cercando di attrarre ulteriori industrie leggendo offrendo le opportunità logistiche connesse con la prossimità al terminal container di Sohar, la zona franca e la vicinanza al mercato emiratino, cui è possibile l'accesso con un regime doganale preferenziale.

Trasporti marittimi

La [direzione generale degli affari marittimi](#), sotto il Ministero dei Trasporti omanita, è l'autorità di regolamentazione del settore. Il suo potere normativo riguarda la registrazione delle navi e della gente di mare, le licenze, la navigazione marittima e la sicurezza. La legge marittima rimane la principale legislazione in materia di trasporto marittimo.

Il trasporto marittimo tratta più dell'80% delle merci nel Sultanato. La flotta mercantile di bandiera dell'Oman rimane relativamente piccola: 53 navi con 18.000 tonnellate di portata lorda (DWT).⁴⁸ La Oman Shipping Company (OSC) è un fornitore di servizi di trasporto marittimo di proprietà statale, con una flotta di 52 navi per una capacità totale di trasporto di oltre 8 milioni di DWT. Le navi battenti bandiera omanita devono essere registrate sotto società omanite; non vi è alcun requisito di nazionalità omanita per il capitano e l'equipaggio.

I servizi di trasporto marittimo possono essere forniti dal settore privato (nazionale e straniero). Non vi è alcun requisito che le merci importate direttamente o indirettamente in Oman da agenzie governative o imprese pubbliche debbano essere trasportate da navi battenti bandiera omanita su rotte marittime designate, se tali navi sono disponibili. Le tariffe per il trasporto di merci e passeggeri sono determinate dal mercato. Il cabotaggio non è consentito.

La posizione strategica dell'Oman ne fa un importante hub di trasbordo sulla rotta commerciale est-ovest. Nel 2020 5.407 navi hanno fatto scalo nei



porti dell'Oman, di cui 1.781 portacontainer, 1.153 portarinfuse liquide e 990 portarinfuse secche. Nonostante il consolidamento dell'industria marittima negli ultimi anni, il trasporto di container è gradualmente aumentato - il throughput dei porti container ha raggiunto 5,1 milioni di TEU nel 2020, rispetto ai 3,3 milioni di TEU del 2014.

Tutti i sette porti commerciali dell'Oman sono di proprietà dello Stato, di cui tre sono porti di acque profonde: Sohar nel nord, Duqm nel centro della costa del paese e Salalah nel sud. Questi tre porti hanno ricevuto un massiccio investimento in infrastrutture per aumentare la loro capacità: nuovi terminal container sono stati commissionati nei porti di Sohar e Duqm, e un terminal per carichi generali e liquidi alla rinfusa è stato aggiunto al porto di Salalah. I porti di Sohar e Salalah sono collegati alle zone franche vicine. Il porto di Mascate è il porto designato per il traffico passeggeri.

I nuovi terminal container aumenteranno la capacità di Sohar a 6 milioni di TEU all'anno e a 3,5 milioni di TEU a Duqm. Il nuovo terminal per le rinfuse aumenterà la capacità di Salalah a 60 milioni di tonnellate.

Tutti e tre i porti di acque profonde sono gestiti in concessione da joint venture tra il governo e le società private straniere, rispettivamente Anversa per Duqm, Rotterdam per Sohar e Hutchison per Salalah. Le società interamente di proprietà straniera sono autorizzate a gestire i terminal di Sohar sulla base di un contratto di locazione. Il Porto di Mascate e i porti di Khasab e Shinas sono gestiti e operati dal Gruppo Asyad. Il Ministero dei Trasporti non gestisce alcun porto nel Sultanato, ma supervisiona la loro gestione in base ad accordi di concessione.

Il tempo mediano in porto per una nave container è stato di 0,73 giorni nel 2020, in calo rispetto agli 0,76 giorni del 2018.

Per quanto riguarda la riparazione delle navi, l'[Oman Drydock Company](#) (ODC), un'impresa statale, fornisce strutture di manutenzione e conversione delle navi per tutti i tipi di navi. L'ODC si trova nel porto di Duqm.

Il porto di Sohar è gestito da una joint venture 50:50 con il porto di Rotterdam; il porto di Duqm è gestito da una joint venture 50:50 con Consortium Antwerp Port; e il porto di Salalah è gestito da APM Terminals.

Opportunità

Tra le opportunità d'investimento annunciate vi è lo [sviluppo e la gestione di alcuni porti di piccole dimensioni](#): Khasab, Shinas, Shaleem, Shanna, Masirah, Manji e Sadah. Il [portale tender di Asyad](#) pubblica le gare di interesse per potenziali investitori: per partecipare è necessario [registrarsi preventivamente nella vendors list secondo le procedure indicate](#). Il Ministero ha annunciato inoltre che è in preparazione uno studio per la realizzazione di porti turistici e la creazione di un ormeggio nel [porto di Shinas](#). Ulteriori opportunità di investimento riguardano l'apertura di collegamenti tra l'Europa e il porto di Sohar, attualmente inesistenti, l'[avvio di servizi di taxi acquatici](#), la gestione della [registrazione delle imbarcazioni](#) (progetto Al Nomani).

Trasporti terrestri

In termini di trasporto terrestre, il governo continua a investire in progetti infrastrutturali per migliorare la connettività. Questi progetti includono la costruzione di superstrade, l'aggiornamento delle strade a doppia corsia esistenti e il primo segmento della rete ferroviaria nazionale di 2.135 km. Inoltre, il governo ha pubblicato nel 2015 il suo primo piano generale per il trasporto pubblico, concentrandosi su Muscat; il piano generale dovrebbe creare un sistema di trasporto di massa multimodale.

Il [Ministero dei Trasporti](#) è responsabile del trasporto terrestre nel Sultanato, compresa la costruzione, la manutenzione e la gestione delle licenze. Il [quadro giuridico per il sottosettore è stato aggiornato](#) - una nuova legge sui trasporti terrestri è entrata in vigore nel marzo 2017, e il regolamento esecutivo dei trasporti terrestri è entrato in vigore nel gennaio 2018. Con la nuova legislazione, le autorità intendono razionalizzare il sottosettore e portare la fornitura e la regolamentazione del trasporto terrestre sotto l'ombrello del Ministero. Secondo le autorità, alla fine del 2020, l'Oman aveva un totale di 16.013 km di strade asfaltate e 17.069 km di strade non asfaltate, e [sono in corso lavori su due grandi progetti stradali](#): il completamento dell'autostrada che



attraversa la regione di Sharqiyah e il raddoppio della strada Adam-Haima-Thamreet, che consentirà collegamenti più rapidi tra l'Oman centrale, compreso Duqm, con Mascate e Salalah. Il sistema di superstrade collega tutte le principali aree urbane, i porti e i paesi vicini del GCC. Le superstrade non sono soggette a pedaggio.

Il trasporto pubblico a Muscat consiste in diverse linee di autobus, una rete informale di minibus e taxi; al di fuori della capitale, il trasporto pubblico è meno sviluppato.

I servizi di trasporto passeggeri possono essere forniti dal settore privato, con un capitale straniero non superiore al 70%. Chiunque voglia fornire servizi di autobus deve ottenere una licenza dal MTCIT. Il principale fornitore di servizi di autobus è Mwasalat, un'impresa statale sotto il gruppo Asyad. Mwasalat ha ampliato la sua flotta di autobus a 123 autobus: tra i 50 nuovi autobus acquistati, 40 sono utilizzati come autobus urbani all'interno della capitale, mentre 10 sono utilizzati su percorsi a lunga distanza. Inoltre, più servizi sono stati aggiunti alle linee internazionali. Solo i cittadini omaniti sono autorizzati a gestire e condurre i servizi di taxi.

I trasportatori di merci devono completare la loro registrazione commerciale presso il Ministero del Commercio e ottenere una licenza di trasporto. Le imprese straniere sono autorizzate a fornire servizi di trasporto merci. Dal 2018 un nuovo regolamento volto a proteggere la dotazione stradale del Sultanato limita il peso lordo di qualsiasi veicolo ad asse tandem a 21 tonnellate, i carichi ad asse singolo a 13 tonnellate, e il peso lordo totale del veicolo non deve superare le 46 tonnellate.

Opportunità

I nuovi progetti attualmente in esame includono un [ponte sopraelevato per collegare l'isola di Masirah alla terraferma](#) e una [nuova strada per Jabal Akhdar](#). Sono inoltre attesi dei bandi per settori specializzati di manutenzione come la tinteggiatura dei manti stradali, la rimozione delle dune di sabbia e la riparazione delle ringhiere di sicurezza e della segnaletica. [Ulteriori gare sono previste per il miglioramento del trasporto pubblico](#) e in particolare per l'istituzione di un centro di controllo del trasporto terrestre, la realizzazione di aree di sosta sulle strade principali e la creazione di parcheggi di scambio integrate per sostenere l'intermodalità. Il governo intende inoltre procedere a lavori di riparazione dei danni causati alle strade dal ciclone Shaheen, che nell'ottobre 2021 ha colpito parti della regione di North Al Batinah. Riparazioni e ammodernamenti sono previsti nella strada a doppia



carreggiata di Al Batinah, così come nelle strade di Wadi Al Jahawar, Wadi Al Hawasna, Wadi Al Qunoot e Wadi A'Sarami.

Alla luce del maggiore flusso di merci previsto con l'Arabia Saudita e con gli EAU, il Ministero dei Trasporti prevede inoltre il lancio dell'iniziativa *Logistics Land Bridge* con lo scopo di creare un raccordo autostradale tra North Batinah e il governatorato di Dhahirah, e tra North Batinah e Buraimi per alleggerire il traffico diretto verso le zone di frontiera, e sarà completato il valico di frontiera con gli EAU ad Aswad.

Il Ministero lancerà anche un'iniziativa per collegare le zone turistiche strategiche con le strade principali. L'iniziativa comprende alcuni progetti proposti come la strada del villaggio di Wakan nel wilayat di Nakhl nel Sud Batinah, la strada Al Hamra-Hat che collega il governatorato di Dakhliyah e South Batinah, la strada Jabal Akhdar nel wilayat di Nizwa, e la strada Jabal Shams nel wilayat di Al Hamra.

Trasporto ferroviario

Nell'ambito dello sforzo di diversificazione, l'obiettivo, lanciato prima della crisi finanziaria degli anni scorsi, dello sviluppo di una rete ferroviaria nazionale mirava a creare un sistema integrato di trasporto multimodale nel Sultanato, collegando i principali porti, aeroporti, regioni ad alta densità di popolazione e zone industriali. La ripresa del mercato petrolifero a partire dalla primavera del 2022 ha spinto il Governo a [tornare a guardare alle possibilità di sviluppo del trasporto su ferro](#), anche nell'obiettivo, sostenuto dal superamento della frattura interna al GCC, di collegare la futura rete alle previste ferrovie dei vicini dell'area. Una volta completata, una rete ferroviaria nella regione potrà migliorare notevolmente l'efficienza dei trasporti di merce, aggirando alcuni colli di bottiglia nelle rotte marittime. Le lunghe distanze e la relativamente scarsa densità della popolazione rendono invece poco probabile il treno come reale alternativa al trasporto aereo dei passeggeri.



Oman Rail è l'ente pubblico responsabile dello sviluppo, del funzionamento e della manutenzione della rete ferroviaria. La progettazione preliminare del progetto della rete ferroviaria nazionale è completa, ma la costruzione non è sinora iniziata. La rete ferroviaria è progettata a doppio binario a scartamento standard, non elettrificata, e per servire il traffico misto merci e passeggeri, con la velocità massima di 120 km/h per le merci e 220

km/h per i treni passeggeri.

Opportunità

Da marzo 2022 sono stati inoltre [avviati gli studi di fattibilità per realizzare una metropolitana leggera a Mascate](#). L'effettiva attuazione del progetto della metropolitana dipende tuttavia dagli schemi di finanziamento previsti, considerato che le autorità prevedono l'iniziativa principalmente in project financing, la cui sostenibilità rimane da valutare in ragione del bacino di utenza prevedibilmente limitato.

Trasporto aereo

Il numero di passeggeri ha raggiunto 17,4 milioni nel 2019, rispetto ai 9,6 milioni del 2014. Inoltre, i movimenti di aerei sono aumentati di quasi il 50% tra il 2014 e il 2019; più dell'80% dei voli sono

internazionali. La pandemia COVID-19 ha rappresentato una grande sfida per il settore, che ha visto un forte calo del trasporto aereo nel 2020.

La principale legislazione riguardante questo sottosettore è la legge sull'aviazione civile (entrata in vigore nel 2004 e modificata nel 2012 e nel 2019), il regolamento esecutivo della legge sull'aviazione civile e i regolamenti sull'aviazione civile. L'[Autorità per l'Aviazione Civile \(CAA\)](#) è l'ente regolatore settoriale, responsabile della formulazione delle politiche relative all'aviazione civile e dello svolgimento delle funzioni di supervisione della regolamentazione.

L'Oman mantiene 111 accordi bilaterali sui servizi aerei (ASA) con i suoi partner commerciali, 51 dei quali offrono la quarta libertà senza restrizioni su capacità, destinazioni e prezzi. Ci sono restrizioni sulla designazione, la proprietà e il controllo effettivo, ma le restrizioni variano tra gli ASA. Le autorità indicano che l'Oman persegue una politica di "cielo aperto", offrendo la quinta libertà in negoziazione. Il cabotaggio non è consentito.

Chiunque desideri fornire servizi di trasporto aereo in Oman deve ottenere un Certificato di Operatore Aereo (per la conformità alla sicurezza) come prerequisito, e poi acquisire una Licenza Operativa Economica (per l'autorizzazione all'attività) dalla CAA. Mentre la sede principale dell'attività deve essere all'interno del territorio dell'Oman, il fornitore di servizi deve essere per almeno il 50% di proprietà e effettivamente controllato da persone omanite. La tariffa e le tariffe di carico sono soggette all'approvazione della CAA.

Quando un vettore desidera fornire servizi su rotte per le quali i diritti di traffico sono limitati, il vettore deve richiedere alla CAA un certificato di assegnazione di capacità limitate prima di operare su tali rotte. Quando c'è più di un vettore che richiede tale certificato, la CAA assegna la capacità scarsa sulla base della



massimizzazione dell'efficienza economica, del rafforzamento della concorrenza e del miglioramento del benessere dei consumatori. Sebbene lo SCAC possa essere revocato, le autorità indicano che la sostituzione completa di una compagnia aerea esistente su una rotta avviene solo in casi eccezionali.

Alla fine del 2020, la CAA aveva concesso tre licenze operative economiche, due delle quali sono licenze di tipo A per i vettori tradizionali, mentre l'altra è una licenza di tipo B per l'aviazione generale. Tutti e tre i licenziatari sono al 100% di proprietà omanita. I due vettori tradizionali sono [Oman Air](#) e [Salam Air](#). Oman Air, la compagnia di bandiera del Sultanato, è al 99% di proprietà statale. Oman Air serve 49 destinazioni, concentrandosi sul Sud-est asiatico, il Medio Oriente, l'Africa e l'Europa; la sua flotta di 70 aerei è composta da 2 o 3 tipi di aerei. Salam Air, parzialmente di proprietà pubblica, è una compagnia aerea a basso costo autorizzata nel gennaio 2017. Salam Air serve rotte internazionali all'interno della regione con la sua flotta di sei aerei.

La gestione degli slot è effettuata dagli aeroporti. Airport Coordination Limited, una società con sede nel Regno Unito, è stata nominata nel febbraio 2020 come facilitatore del coordinamento degli slot.

Secondo le autorità, l'assegnazione delle bande orarie segue le linee guida dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) .

In Oman esistono quattro aeroporti ad uso commerciale, tutti di proprietà dello Stato. L'aeroporto internazionale di Muscat è il principale; è classificato come aeroporto IATA di livello II in termini di congestione. Gli aeroporti di Salalah, Sohar e Duqm sono aeroporti regionali, classificati come aeroporti IATA di livello I. L'aeroporto di Salalah riceve anche un certo traffico internazionale.

[Oman Airports](#) è una società statale che gestisce tutti gli aeroporti del Sultanato. Oman Airports è responsabile del funzionamento, della manutenzione e della gestione delle infrastrutture degli aeroporti che gestisce. Secondo le autorità, l'Oman Airport non ha diritti esclusivi per legge di gestire tutti gli aeroporti del Paese. Ci sono altri quattro aeroporti regionali ad uso privato di compagnie petrolifere nazionali. Tre di essi sono per PDO; sono situati nelle aree di concessione petrolifera di Fahud, Marmul e Qarn Alam. L'ultimo si trova a Mukhaizna, ad uso di Occidental Oman.

In base ad accordi di concessione con Oman Airports, fornitori di servizi terzi gestiscono gli aeroporti in aree quali l'assistenza a terra, il catering (ristorazione a bordo e lounge dell'aeroporto) e l'assistenza merci. I concessionari includono [Transom](#) e [Swissport](#). I servizi di carburante sono forniti da Shell Oman Marketing Company, Oman Oil Marketing Company e Al Maha Petroleum Products Marketing Company. Non vi sono restrizioni alla proprietà straniera per i fornitori di servizi operativi aeroportuali.

Al momento gli unici collegamenti aerei diretti di linea tra l'Italia e l'Oman sono operati da Oman Air, che opera quattro voli a settimana da Mascate a Milano Malpensa. La compagnia italiana [Neos](#) opera, su base stagionale, dei voli charter tra Verona/Roma e Salalah e Milano e Salalah.

Opportunità

Nell'obiettivo di sviluppare il turismo internazionale a Musandam è previsto l'[ampliamento dell'aeroporto di Khasab](#), mentre l'intesa del 2018 tra le aviazioni civili di Italia e Oman e quello prossimo alla firma con l'Unione Europea offrono margini per un incremento dei voli commerciali. In particolare, delle opportunità potrebbero essere esplorate con la compagnia low cost omanita Salam Air per l'introduzione di un volo per Roma, almeno stagionale, a sostegno dei flussi tra Italia e Oman.



Mascate, 27 aprile 2022

Per informazioni e approfondimenti

commerciale.mascate@esteri.it

00968 2469 5131