

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il Governo annuncia una nuova continuità territoriale e non teme Bruxelles sulla proroga a Tirrenia Cin

Nicola Capuzzo · Thursday, May 28th, 2020

Il Governo italiano si dice tranquillo sul fatto che la proroga per un anno dei contributi pubblici concessi a Tirrenia Cin non comporterà l'apertura di procedure da parte di Bruxelles e al contempo preannuncia una riforma della continuità territoriale per andare verso un sistema compatibile con il modello europeo.

Lo ha detto il sottosegretario delle Infrastrutture e Trasporti, Roberto Traversi, in Commissione Trasporti alla Camera rispondendo a un'interrogazione presentata da Giorgio Mulè (Forza Italia) nella quale è stato chiesto “se la proroga della convenzione a favore di Cin non esponga l'Italia all'avvio di una procedura di infrazione da parte della Commissione europea, alla luce delle manifestazioni di interesse da parte di altri operatori marittimi nazionali ad assicurare, senza oneri aggiuntivi per lo Stato, il servizio di continuità territoriale dopo la scadenza della convenzione e comunque quali iniziative intenda adottare alla luce delle criticità riportate in premessa”.

Il sottosegretario Traversi (M5S) ha esordito nella sua risposta dicendo che “la possibilità che la Commissione europea avvii una procedura di infrazione a fronte della proroga della convenzione con Cin in scadenza al 18 luglio 2020 non appare un'ipotesi verosimile”. A seguire ha spiegato perchè: “In primo luogo va considerato che la Commissione europea, con decisione del 2 marzo 2020 (C2020/1110 final) ha stabilito che l'aggiudicazione della convenzione per lo svolgimento dei servizi di trasporto marittimo nel periodo compreso tra il 18 luglio 2012 e il 18 luglio 2020 non costituisce un aiuto di Stato (articolo 107, par. 1, TFUE). In secondo luogo il comma 2 dell'articolo 205 del decreto-legge n. 34/2020 subordina l'efficacia della proroga proprio all'autorizzazione della Commissione europea”.

Traversi poi aggiunge che “più in generale la disciplina europea (Regolamento n. 2357/92) non consente di bandire automaticamente una nuova procedura di gara per i servizi di trasporto pubblico marittimo alla scadenza della precedente convenzione, ma richiede di svolgere una nuova istruttoria che abbia ad oggetto *in primis* la verifica della permanenza (o della modifica) delle esigenze di servizio pubblico e in secondo luogo la verifica che tali esigenze siano già soddisfatte o potenzialmente sostenibili dal mercato in regime di concorrenza e senza alcun intervento pubblico di carattere regolatorio o finanziario (compensazioni). Nel caso in cui tale ultima analisi dia esito negativo, l'autorità competente può valutare diverse modalità di gestione delle linee in regime di servizio pubblico – dall'imposizione di oneri di servizio pubblico orizzontali con o senza

compensazioni agli armatori interessati fino all’aggiudicazione con gara di uno o più contratti di servizio – che, in un’ottica di proporzionalità, comportino la minore restrizione possibile della concorrenza”.

Per giungere a tale risultato è necessario procedere preventivamente a un’analisi del mercato rilevante in senso *antitrust* valutando, alla luce delle condizioni di domanda e offerta esistenti, tutte le possibili alternative modali, intermodali e geografiche idonee a soddisfare l’esigenza di mobilità designata (nel caso di specie la continuità territoriale con le isole maggiori e con le isole Tremiti). “La proroga della convenzione in scadenza al 18 luglio p.v. si è resa necessaria in quanto lo stato di emergenza nazionale da Covid-19 è stato dichiarato mentre erano in corso, e lo sono tuttora, da parte del Mit e di Invitalia le procedure di analisi previste sia dalla normativa europea che dalla delibera ART n.22/2019, propedeutiche alla definizione delle esigenze di servizio pubblico ed alla consultazione del mercato” ha proseguito affermando l’esponente di Governo. “A tale riguardo, non può sottrarsi che i gravi effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da Covid-19 sulle condizioni di domanda e offerta di servizi marittimi possono senz’altro inficiare gli esiti delle analisi in corso sia dal punto di vista dell’analisi *antitrust* dei mercati rilevanti che in relazione alla successiva consultazione del mercato”.

In conclusione del suo intervento di risposta, Traversi ha spiegato che “il tempo della proroga previsto dal decreto rilancio – non oltre il 18 luglio 2021 – rappresenta un orizzonte temporale assolutamente congruo durante il quale sarà possibile acquisire e valutare correttamente le possibili variazioni prospettiche della domanda e dell’offerta di servizi marittimi all’indomani della cessazione dell’emergenza e dei suoi effetti economici”.

L’ultima frase, poi, preannuncia una significativa discontinuità rispetto al sistema di contributi pubblici alle compagnie di navigazione visti fino ad oggi: “Tale periodo (di proroga, ndr) si rende necessario anche per sottoporre al Parlamento una riforma compatibile con il modello europeo che cambi le modalità della continuità territoriale”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, May 28th, 2020 at 6:00 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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