

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Prime indicazioni sul bando per la continuità marittima: possibili lotti separati e sussidi alla domanda

Nicola Capuzzo · Wednesday, August 26th, 2020

Da un'attenta lettura [della relazione del Ministero dei trasporti](#) sui servizi di collegamento marittimo per il trasporto di persone e merci con e fra le isole maggiori e le isole Tremiti si possono scorgere quelle che sembrano essere alcune prime indicazioni su come sarà il prossimo bando per l'assegnazione dei contributi pubblici destinati alla continuità territoriale marittima. **Quasi certamente le modalità saranno differenti rispetto ai 72 milioni di euro garantiti negli ultimi otto anni (e fino al prossimo 28 febbraio) a un unico operatore (Tirrenia Cin) per l'esercizio in convenzione di tutte le rotte individuate con Sicilia, Sardegna e Tremiti.**

Nelle pagine dove viene illustrata la ‘Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara’ si legge ad esempio: “**Qualora la verifica del mercato riveli un interesse da parte delle imprese di navigazione a coprire per intero l'esigenza di fornitura del servizio in assenza di compensazione**, attraverso servizi già eserciti, da riprogrammare o da attivare ex novo, **il soggetto competente non pone in essere alcun intervento**, fatto salvo quanto previsto al punto 7”.

Il punto 7 citato specifica che, “Qualora il soggetto competente, in esito alla verifica del mercato, rilevi un sistema tariffario dei servizi esistenti o di quelli proposti inadeguati rispetto alla disponibilità a pagare di specifiche categorie di utenti, quali i residenti dei territori insulari, valuta, anche in combinazione con l'imposizione di obblighi di servizio pubblico orizzontali, **l'utilizzo di sussidi alla domanda**, nella forma di compensazione diretta della differenza tra il prezzo pieno dei servizi offerti in regime di mercato e un prezzo predeterminato ritenuto socialmente congruo. Le compensazioni dirette della domanda sono riconosciute secondo modalità non discriminatorie e sono rese compatibili con il regime degli aiuti a carattere sociale previsto per i trasporti a favore dei residenti in regioni remote dalla normativa vigente”. Questo schema assomiglia molto al modello spagnolo tanto invocato dal Gruppo Grimaldi, da Confitarma e da Alis secondo il quale i contributi pubblici andrebbero direttamente all’utente che usufruisce del trasporto marittimo e non al vettore.

Poche righe prima la relazione specifica invece che, “Qualora emerga, pur in presenza di un interesse parziale da parte delle imprese di navigazione, l'impossibilità di coprire per intero l'esigenza di fornitura del servizio in assenza di compensazione, il soggetto competente valuta la possibilità di ricorrere all'imposizione di **obblighi di servizio pubblico applicati con approccio orizzontale a tutti gli armatori interessati** (Obblighi di servizio pubblico orizzontali)”. Dunque si

apre alla possibilità che più compagnie di navigazione operino contemporaneamente in convenzione su una determinata rotta.

Un ultimo punto di discontinuità rispetto al regime adottato fino ad oggi nella convenzione pubblica fra Stato e privati per la continuità territoriale marittima riguarda la possibilità di spacchettare in più lotti diversi le linee che necessitano di contributi per essere mantenute in vita. “Qualora – è scritto nella relazione – in esito alla verifica di mercato emerge invece che le esigenze di servizio pubblico non possano essere soddisfatte attraverso il ricorso agli strumenti di cui ai punti 6 e 7 (impossibilità di coprire per intero l’esigenza di fornitura del servizio in assenza di compensazione e sistema tariffario dei servizi esistenti o di quelli proposti inadeguati rispetto alla disponibilità a pagare di specifiche categorie di utenti, ndr) **il soggetto competente**, prima di avviare le procedure di affidamento del servizio tramite contratto di servizio pubblico, **definisce il lotto/i di gara in corrispondenza di una soglia di produzione**, espressa di norma in termini di naviglio-NM, in grado di assicurare la massima partecipazione alla procedura e la selezione dell’armatore più efficiente”.

**Nicola Capuzzo**

#### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Wednesday, August 26th, 2020 at 12:34 am 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.