

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'Authority dei Trasporti pronta a rivedere (al rialzo) le compensazioni per i servizi marittimi

Nicola Capuzzo · Tuesday, September 27th, 2022

L'Autorità dei Trasporti (Art) lo aveva recentemente [annunciato in Parlamento](#) e prontamente vi ha dato seguito: l'economia del mare sarà nei prossimi mesi al centro della sua azione.

Dopo [l'avvio di una procedura](#) volta alla revisione della regolamentazione di accesso alle infrastrutture portuali, ieri il Garante ha cominciato a occuparsi di trasporto marittimo, avviando “la verifica di impatto della regolazione concernente la metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi di cabotaggio marittimo”.

Art, cioè, è intenzionata a riprendere in mano la procedura con cui nel 2019 adottò “Misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime” (e quella analoga relativa a “l’assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia”), ma solo per un singolo aspetto.

In particolare l'authority evidenzia come la metodologia adottata “per il calcolo dell'utile ragionevole contenuta nelle predette delibere preveda che lo stesso sia ottenuto attraverso l'applicazione del valore del Wacc (Weighted Average Cost of Capital, il costo medio ponderato del capitale, *ndr*) determinato dall'Autorità al capitale investito netto dell'impresa affidataria”. Secondo il garante può capitare “che, con riferimento ai servizi di trasporto considerati, possono verificarsi casi in cui il capitale investito netto delle imprese è pari o prossimo allo zero anche in virtù dell'utilizzo di materiale rotabile/naviglio già ammortizzato, e/o totalmente o parzialmente finanziato dall'ente affidante”.

Una simile circostanza abbassa il livello di sovvenzione cui il metodo Art porterebbe, cosa che ora il garante sembrerebbe voler cambiare, “considerata l'esigenza di garantire la remuneratività del servizio di trasporto, anche nei casi in cui il valore del capitale investito dalle imprese affidatarie per l'esecuzione del servizio risulti di ridotta entità o pari a zero, favorendo la più ampia partecipazione degli operatori alle procedure concorsuali e, più in generale, la disponibilità degli stessi a concorrere per il mercato dei servizi di interesse pubblico”.

In sostanza, cioè, Art sembrerebbe, essersi convinta che anche chi non investa in un servizio convenzionato meriti una sovvenzione maggiore di quella fino ad ora accordata. A contribuire

all'orientamento del garante sono in parte stati direttamente i beneficiari, dato che la revisione della metodologia finora adottata, che si concluderà alla fine di novembre, è stata deliberata anche "attraverso l'esame delle specifiche segnalazioni pervenute e le conseguenti interlocuzioni con gli enti affidanti e con le associazioni di settore maggiormente rappresentative delle imprese affidatarie".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, September 27th, 2022 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.