

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## A rischio i contributi della prima annualità del Sea Modal Shift

Nicola Capuzzo · Thursday, September 11th, 2025

Un ricorso al Tar del Lazio che verte sulle modalità con cui è stato comunicato e varato il Sea Modal Shift potrebbe mettere a rischio l'intera prima annata di contribuzione.

La misura, volta a favorire l'utilizzo del trasporto marittimo delle merci in luogo del tutto gomma, come noto [è stata introdotta nel 2023](#), con un cambio di paradigma rispetto al precedente Marebonus, poiché poneva l'onere della richiesta di accesso ai sostegni economici in capo ai vettori stradali (anziché, come prima, agli armatori, che poi li ribaltavano a questi).

A rivolgersi al tribunale amministrativo, con un atto che porta la data dello scorso 23 giugno, è stata Passalacqua & C. Srl, azienda di autotrasporto siciliana che si è vista escludere da Ram dal primo giro di sostegni, relativi a viaggi dal 6 dicembre 2023 al 5 dicembre 2024.

Già in precedenza beneficiaria indiretta del Marebonus, la società – spiega il documento – “facendo pieno affidamento sulla prassi pluriennale precedente”, era infatti “rimasta all’oscuro della necessità di attivarsi in prima persona” per ricevere gli incentivi e lo ha fatto quindi solo nella cosiddetta fase di rendicontazione, successiva alla prima in cui era invece chiesto agli operatori di presentare un piano previsionale di attività di trasporto, vedendosi però negata questa possibilità.

Diversi i punti sollevati nel ricorso presentato contro Mit, Mef e Ram Spa da Passalacqua & C. Srl, col supporto dello studio legale Giurdanella & Partners.

Il primo è relativo alla “inidoneità assoluta” delle modalità di pubblicità che hanno dato conto del varo dell’incentivo, le quali hanno interessato solo i siti web di Ram Spa e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e non la Gazzetta Ufficiale.

Un altro tema sollevato è quello dei termini esigui per la partecipazione al bando, pari a 9 giorni (dal 6 al 15 dicembre 2023) “per adempiere a un onere procedurale del tutto nuovo e complesso”, tanto più fissati da un decreto direttoriale pubblicato lo stesso 6 dicembre. Un terzo motivo evidenziato riguarda quello che secondo Passalacqua & C. Srl e i suoi legali rappresenterebbe una “violazione della lex specialis della procedura e del Regolamento generale”. Come accennato, Ram Spa non ha infatti accettato la richiesta di contribuzione avanzata da Passalacqua & C. in fase di rendicontazione, adducendo come motivazione il fatto che questa non avesse presentato domanda di ammissione al beneficio nella prima fase della procedura, ritenendola una “condizione indefettibile per l’accesso al finanziamento”. Secondo l’azienda, che cita direttamente il Decreto direttoriale n. 42/2023, la fase preliminare di accesso è “finalizzata a stimare, ad opera del soggetto

gestore, l'importo astrattamente spettante alle singole Imprese” e quindi aveva solo lo scopo di “individuare orientativamente l’entità dell’erogazione astrattamente spettante ai beneficiari”, per consentire alla amministrazione di “stimare il potenziale fabbisogno finanziario”. In subordine, Passalacqua & C. Srl e i suoi legali sostengono che Ram avrebbe almeno potuto ammettere l’azienda al beneficio “in sovrannumero”, a poter godere di eventuali fondi residui, anziché escluderla tout court.

L’ultimo punto sollevato va invece a toccare nel vivo il contenuto dell’incentivo. Passalacqua & C. contesta infatti **l’allargamento del Sea Modal Shift a una serie di rotte aggiuntive rispetto a quelle iniziali**, avvenuto tramite il decreto n.1 del 12.1.2024, quindi “non solo successivamente alla pubblicazione tanto del Regolamento quanto del Decreto attuativo, ma, addirittura, ben oltre un mese dopo la chiusura dei termini per la presentazione dell’istanza”, in assenza però di una riapertura dei termini.

Sul ricorso per il momento il Tar del Lazio si è espresso con un decreto dello scorso 5 settembre che ha autorizzato la sua notificazione “per pubblici proclami”, tramite pubblicazione sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai numerosissimi “controinteressati”, ovvero i 603 operatori risultati beneficiari della prima annualità del Sea Modal Shift.

“L’eventuale accoglimento del ricorso [...] – si legge infatti nel provvedimento – “è suscettibile di travolgere l’intera procedura di ammissione e, di conseguenza, incide in modo diretto ed immediato nella sfera giuridica dei soggetti ammessi”.

F.M.

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

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, September 11th, 2025 at 6:21 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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