

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Aiuti di Stato e short sea shipping intra-UE: così l'Ue prova a reagire al blocco di Hormuz

Nicola Capuzzo · Tuesday, April 21st, 2026

*Contributo a cura di Alberto Rossi \**

*\* segretario generale di Assarmatori e partner Advant-Nctm*

A seguito della crisi dei prezzi dell'energia innescata dal conflitto tra Stati Uniti e Israele, da un lato, e Iran, dall'altro, la Commissione Europea ha proposto di integrare il quadro sugli aiuti di Stato per il 2025 — il cosiddetto CISAF — originariamente concepito per sostenere la decarbonizzazione dei settori produttivi, con disposizioni urgenti volte a consentire agli Stati membri di intervenire a favore dei comparti maggiormente colpiti dal rincaro energetico e dalle perturbazioni di mercato connesse al conflitto.

Con specifico riguardo al settore marittimo, il testo prevede disposizioni di dettaglio dedicate allo short sea shipping intraeuropeo che, come noto, assolve funzioni di continuità territoriale, *shift* modale e coesione socio-economica. In tale perimetro dovrebbero ragionevolmente rientrare, nel caso italiano, sia le Autostrade del Mare sia i collegamenti con le isole maggiori e minori.

Il quadro straordinario proposto muove dal riconoscimento che l'aumento improvviso ed esogeno dei prezzi dei carburanti ha determinato un aggravio eccezionale e imprevedibile dei costi operativi, tale da mettere in discussione la continuità e la sostenibilità economica dei servizi interessati.

Per attenuare gli effetti della crisi, la Commissione — ferma restando la perdurante applicabilità degli strumenti ordinari già disponibili per il settore marittimo, quali GBER, notifiche individuali o di regime ai sensi degli orientamenti vigenti, de minimis e SGEI — ha annunciato la possibilità di autorizzare, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, regimi temporanei di aiuto destinati agli operatori dello short sea shipping intra-UE colpiti da perturbazioni di mercato riconducibili alla crisi iraniana.

Il testo individua, naturalmente, le condizioni alle quali tali misure possono essere considerate compatibili con il mercato interno. In via generale, richiama il criterio consolidato secondo cui la

Commissione può ritenere compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche o di talune aree economiche (condizioni positive), purché non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune (condizioni negative).

Su tale base, la proposta declina poi le condizioni generali nel contesto dei singoli settori. Per il comparto marittimo — rispetto al quale restano aperti ancora margini di affinamento negoziale — l'aiuto deve essere concesso nell'ambito di un regime dotato di budget stimato, entro il 31 dicembre 2026, e può assumere la forma di sovvenzioni dirette, agevolazioni fiscali, facilitazioni di pagamento o strumenti rimborsabili, fermo restando il rispetto dei massimali applicabili e il calcolo degli importi al lordo di imposte o altri oneri.

Sotto il profilo sostanziale, la misura presenta una chiara funzione compensativa: il sostegno può coprire fino al 50% dei costi aggiuntivi del carburante imputabili alla crisi, a condizione che il prezzo di mercato ecceda un benchmark storico individuato dallo Stato membro sulla base di criteri ragionevoli e di indici riconosciuti. Il periodo di eleggibilità decorre dal 1° marzo al 31 dicembre 2026, mentre il calcolo può fondarsi sui consumi correnti del beneficiario, oppure, in alternativa, sui livelli di consumo registrati prima della crisi. Il testo prevede inoltre un regime di maggiore flessibilità per gli strumenti rimborsabili, che possono eccezionalmente coprire fino al 100% degli extra-costi e, in via alternativa, essere convertiti in sovvenzioni entro il 30 giugno 2027, sempre nel rispetto dei limiti quantitativi stabiliti.

Quanto ai requisiti soggettivi, il regime esclude in linea di principio le imprese che si trovavano già in difficoltà prima del 28 febbraio 2026, secondo la nozione rilevante ai sensi del GBER, ma introduce una deroga in favore delle microimprese e delle piccole imprese, purché non soggette a procedure concorsuali collettive né destinatarie di aiuti incompatibili al salvataggio o alla ristrutturazione.

Sul piano procedurale, è ammessa l'erogazione anticipata del sostegno sulla base di stime preliminari effettuate dall'autorità concedente, a condizione che segua una verifica *ex post* fondata sui dati effettivi e, se del caso, il recupero delle somme indebitamente percepite entro sei mesi dalla conclusione del periodo di eleggibilità.

Nel complesso, la disciplina proposta riflette un punto di equilibrio tra esigenze di tempestività dell'intervento e garanzie di controllo, in coerenza con la logica dei regimi emergenziali ma nel pieno rispetto dell'architettura ordinaria del diritto unionale degli aiuti di Stato.

Il principale elemento di interesse, tuttavia, è un altro ed è di natura politico-istituzionale: a livello europeo è in fase di definizione il perimetro legislativo necessario a consentire l'adozione, a livello nazionale, di misure straordinarie di sostegno in favore degli operatori dello short sea shipping intra-UE che assicurano collegamenti con le isole e servizi di Autostrade del Mare. La responsabilità passa ora alle autorità nazionali, chiamate a cogliere tempestivamente tale finestra regolatoria per sostenere i segmenti più fragili e maggiormente esposti agli effetti della crisi.

La Commissione ha avviato la consultazione degli Stati membri sulla proposta di quadro temporaneo, con l'obiettivo di procedere alla sua approvazione entro la fine del mese. Sarà necessario monitorare le risultanze di tale consultazione, ma la notizia positiva è appunto la svolta che vede coesistere da un lato il dover spendere i fondi ETS per il sostegno allo shift modale, dall'altra il (potenziale) via libera a farlo sino al 50% del differenziale del costo. Un quadro

finanziario e giuridico perfetto: non ci sono più scuse.

In Italia, il Governo ha recentemente emanato prima il Decreto legge Carburanti e quindi Carburanti-bis, entrambi contenenti misure volte a supportare i settori più colpiti dal caro carburanti dovuto alle recenti crisi internazionali.

Così come fatto per questi settori, allora, il trasporto marittimo di prossimità attende che sia riconosciuta la stessa importanza e fragilità. Che sia tramite i fondi ETS da esso stesso generato – quindi volti a sostenere lo shift modale verso il mare, vettore notoriamente più sostenibile della strada – oppure, tramite credito d'imposta o altre soluzioni individuate per gli altri settori poco importa. La Spagna, prima tra le nazioni europee, ha già previsto la sua misura con il decreto-legge n. 7/2026, il cui articolo 61 istituisce un sistema di aiuti diretti ai servizi di trasporto marittimo di linea per il trasporto di passeggeri e merci rotabili, su determinate linee di cabotaggio e interinsulari con una procedura di gestione simile a quella applicata per quelli approvati in occasione della guerra in Ucraina.

### **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**

“Traghetti e Ro-Ro”: cresce il numero di partecipanti e sponsor al Business Meeting del 22 Maggio

This entry was posted on Tuesday, April 21st, 2026 at 9:45 am 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.