

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Contributi Sea modal shift inferiori dell’80% alla domanda delle imprese”

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 23rd, 2026

A fronte di un tetto massimo di contribuzione di 30 centesimi per veicolo/km, la prima annualità del Sea Modal Shift garantirà ai richiedenti solo 6 centesimi, dato il divario tra l’alto fabbisogno espresso dalle imprese dell’autotrasporto (pari a 240 milioni di euro) e la scarsa dotazione finanziaria dell’incentivo (52,9 milioni). Per questo, è necessario che alla misura siano destinati i proventi dell’Ets, come fissato in linea di principio dal Dl Bollette, non solo per il futuro ma con effetto anche sulle annualità già rendicontate.

È questa, in estrema sintesi, la posizione espressa da Fiap a seguito di un riscontro ufficiale ottenuto dal Mit sul tema che porta la data del 15 giugno. Secondo la ricostruzione, per la prima annualità del Sms – ovvero quella 2023-2024 – il contributo spettante (calcolato sulla base degli imbarchi previsti, moltiplicati per il massimo di 0,30 euro/km, tetto fissato dalla Commissione Europea in base alla normativa in materia di Aiuti di Stato per il sostegno) ha evidenziato un fabbisogno di circa 240 milioni di euro. Il quale però si è scontrato con una dotazione – frutto di stanziamenti fissati nel 2023 e nel 2025 – di soli 52,9 milioni di euro. Sulla base dello stesso Decreto 166/2923 del Mit che aveva istituito la misura, le risorse sono state riparametrate quindi a soli 6 centesimi per veicolo/km, con una riduzione dell’80% rispetto al massimo teorico previsto.

Un importo irrisorio, sottolinea a SHIPPING ITALY il presidente di Fiap Alessandro Peron, considerato che nell’ultimo biennio, per effetto dell’aumento della quota Ets ma non solo, i noli base per trasporti sulla tratta Ravenna – Catania sono aumentati del 73%, mentre parallelamente quelli sulla Livorno – Olbia sono passati da 600 a 1.200 euro.

Se per i traffici con la Sicilia, l’effetto spesso è quello di spingere i mezzi dal mare sulla strada, per rotte dove non esiste alternativa alla via marittima inizia a porsi il tema della sostenibilità economica dei trasporti, in particolare per merce a basso costo, “quale ad esempio quello delle acque”. Il tema, aggiunge Peron, resterà di attualità considerando che per la seconda annualità (stanziamenti 2024 e 2026) la dotazione resterà di 52,9 milioni di euro, mentre per la terza (2027) addirittura scenderà a 21,4 milioni

Oltre alla insufficienza delle risorse, l’Sms sconta anche delle farraginosità a livello contabile. “I fondi Sms – spiega la federazione – sono allocati su un capitolo di parte corrente (cap. 1245) e non di parte capitale. Questo significa che le risorse stanziare in ciascun anno devono essere impegnate

entro il 31 dicembre dello stesso anno, pena la loro economia — cioè la perdita”. Altro aspetto critico, il fatto che i benefici previsti nel 2023, frutto di stime costruite su piani previsionali degli imbarchi, siano stati consolidati solo nel 2025, all’esito dell’istruttoria sulle rendicontazioni effettive. “È quindi l’elenco del 2025 ad aver definito gli importi complessivi erogabili”. Un meccanismo che però, secondo quanto appreso dal ministero, è destinato a cambiare, dato che per la terza annualità (relativa a imbarchi effettuati tra dicembre 2025 e dicembre 2026), sarà pubblicato un solo elenco nel 2027, con importi definitivi.

Al di là degli aspetti tecnici, Fiap evidenzia ancora come, in particolare per le imprese che lavorano nei trasporti da e per le isole, la riduzione del contributo rispetto alle attese non sia solo un “aggiustamento contabile”, ma “un colpo su una voce di costo che non si può eliminare, perché il mare non è un’alternativa, è l’unico percorso possibile”.

Sebbene il Mit abbia fatto un passo avanti chiarendo pubblicamente la meccanica della riparametrazione, secondo Peron resta il fatto la misura è sottodimensionata rispetto alla domanda reale del mercato. Da qui il richiamo agli [impegni assunti dal viceministro Rixi](#) “sulle risorse aggiuntive e sulla destinazione di una quota dei proventi Ets a sostegno del Sea Modal Shift e del Ferrobonus” affinché questi “si traducano in fatti concreti, subito e con effetto anche sulle annualità già rendicontate. Il tavolo attuativo – conclude il presidente di Fiap – va convocato: senza modalità operative e cifre certe, anche il principio più giusto resta carta.”

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 Tuesday, June 23rd, 2026 at 12:17 pm and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.