

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'Authority dei Trasporti dovrà rimborsare armatori, terminalisti, autotrasportatori e operatori della logistica

Nicola Capuzzo · Monday, January 18th, 2021

*Contributo a cura di avv. Alessandro Malangone **

** Partner – E.Morace&Co. Studio Legale*

Con alcune pronunce gemelle emesse nei primi giorni del nuovo anno, il Consiglio di Stato ha stabilito che i vettori marittimi ed aerei, i terminalisti portuali nonché gli autotrasportatori e operatori della logistica, non erano tenuti al versamento del contributo di funzionamento all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, per il periodo precedente il 2019.

Le sentenze giungono a conclusione di un complesso e travagliato contenzioso, intrapreso da diversi operatori appartenenti a vari settori del trasporto e volto ad individuare le categorie imprenditoriali effettivamente tenute al versamento del contributo, che costituisce la forma di finanziamento sul quale l'Autorità torinese può fare affidamento per la copertura dei propri costi.

Già nel 2017, difatti, si era espressa sulla questione la Corte Costituzionale, che aveva circoscritto la platea dei soggetti verso cui l'Autorità avrebbe potuto rivolgersi, interpretando il testo della legge all'epoca vigente (che individuava nei “gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati” i soggetti destinatari dell'obbligo di versamento). Successivamente alla pronuncia della Corte Costituzionale era, quindi, intervenuto il Legislatore con il Decreto Legge n. 109 del 2018 (cosiddetto “Decreto Genova”), che aveva rimodellato – e, nella sostanza, allargato – l'ambito degli operatori tenuti al versamento del contributo.

Con i recenti arresti, il Consiglio di Stato ha, quindi, statuito che, fino alla predetta modifica legislativa del 2018, gli unici soggetti tenuti al versamento del contributo erano soltanto i “gestori” (cioè coloro che fossero in possesso di un titolo abilitativo di tipo concessorio) verso i quali l'Autorità avesse concretamente e direttamente esercitato atti di regolazione. Avrebbero dovuto, quindi, ritenersi esclusi da tale perimetro i vettori marittimi ed aerei, i terminalisti portuali nonché gli autotrasportatori ed operatori della logistica: ciò in quanto – prosegue il Consiglio di Stato – gli esercenti appartenenti a tali ambiti non sono stati destinatari direttamente incisi da atti regolatori bensì meri beneficiari in via indiretta dell'attività istituzionale svolta dall'Autorità.

Per il periodo successivo alla citata riforma intervenuta con il “decreto Genova”, invece, il Consiglio di Stato ha sancito la debenza del contributo anche per le suddette categorie imprenditoriali.

Secondo la nuova formulazione della norma, difatti, non occorre piu' – a tal fine – ricercare il soggetto passivo dell'obbligo contributivo nel singolo operatore direttamente colpito dal provvedimento adottato dall'Autorità, dovendosi piuttosto appurare l'appartenenza in generale dell'operatore al mercato di riferimento inciso dall'attività regolatoria.

Ed in tal senso, dopo aver proceduto ad una disamina delle delibere assunte nel corso degli anni, il Consiglio di Stato ha confermato che in ciascuno dei menzionati mercati l'Autorità ha esercitato le proprie competenze e, di conseguenza, ha concluso che gli operatori “possono ritenersi assoggettabili a contributo solo dal momento in cui, a seguito della modifica normativa, il contributo è diventato concretamente esigibile dalle imprese di categoria, ossia dall'anno 2019”.

Le pronunce aprono ora la strada alle richieste di rimborso dei contributi versati fino al 2019 dagli operatori interessati.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, January 18th, 2021 at 12:15 pm and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.