

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'authority dei trasporti sconfigge al Tar i terminalisti: vincono solo Contrepair e Forship

Nicola Capuzzo · Wednesday, August 18th, 2021

Quella appena messa a segno dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti è stata una vittoria schiacciante contro i terminal operator al Tar di Torino: 13 ricorsi respinti (di Ignazio Messina & C., Venezia Terminal Passeggeri, APM Terminals Vado Ligure, Reefer Terminal, C. Steinweg-GMT, Terminal Rinfuse Genova, Stazione Marittime, La Spezia Container Terminal, Terminal del Golfo, Conateco, Assiterminal) e 2 invece accolti (Forship e Contrepair).

In data 18 agosto sono state pubblicate una serie di sentenze relative a ricorsi promossi dall'associazione di categoria dei terminal operator Assiterminal e singolarmente da diverse imprese terminalistiche che chiedevano l'annullamento degli atti di accertamento e diffida al pagamento del contributo annualmente dovuto. A seconda dei casi i ricorsi riguardavano una o più annualità dal 2018 al 2020.

La sconfitta dei terminalisti non sorprende perché arriva dopo alcuni pronunciamenti sfavorevoli su contributi relativi ad annualità precedenti al 2018. Nello specifico la sentenza del Tar del Piemonte ricorda che “i terminalisti portuali possono risultare soggetti all'applicazione dell'art. 37 comma 6, tenuto conto, da un lato, della ampia individuazione dei destinatari della norma tra i quali si annoverano i gestori delle infrastrutture di trasporto, dall'altro, della competenza dell'ART a intervenire anche nel settore portuale, specificamente per quanto riguarda l'accesso alle relative infrastrutture”. Inoltre “per quanto concerne la regolazione concretamente adottata e rilevante nei confronti dei terminalisti portuali, la delibera ART n. 57/2018, recante l'approvazione di ‘Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione’, ha regolamentato le infrastrutture portuali e ha inciso su numerosi aspetti, ivi compresa durata e contenuto delle concessioni di cui i terminalisti sono titolari, gestione delle relative gare, individuazione dei canoni; inoltre le delibere nn. 130, 131 e 132 del 2017 hanno concluso procedimenti avviati per la verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nei porti, rispettivamente, di Livorno, Civitavecchia e Genova”.

Nei confronti dei terminal operator, quindi, “l'ART ha concretamente esercitato le proprie competenze adottando anche provvedimenti puntuali. Ne consegue che i terminalisti portuali sono legittimamente obbligati al pagamento del contributo 2018 relativamente all'attività esercitata nel settore in questione”. Discorso simile vale anche per i contributi richiesti (e impugnati) relativamente alle annualità 2019 e 2020.

Inefficace si è rivelato anche il tentativo di Assiterminal e di altre 20 imprese terminalistiche (Vecon, Ignazio Messina & C., Venezia Terminal Passeggeri, Terminal Contenitori Porto di Genova, PSA Genova Prà, APM Terminals Vado Ligure, Reefer Terminal, ACT Adriatic Container Terminal, Terminal San Giorgio, Terminal Rinfuse Venezia, Civitavecchia Fruit & Forest Terminal, L.M.T Livorno Terminal Marittimo Autostradale del Mare, CSM, C. Steinweg-GMT, Spinelli, Centro Servizi Derna, TRGE Terminal Rinfuse Genova, Terminal Intermodale Venezia, Stazione Marittime e Terminal Darsena Toscana) di impugnare dinanzi al tribunale amministrativo regionale del Piemonte la deliberazione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 172 del 5 dicembre 2019, recante “Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all’Autorità di regolazione dei trasporti per l’anno 2020”, approvata per l’esecutorietà con d.P.C.M. del 29 gennaio 2020.

Venendo invece ai ricorsi accolti, quello di Forship (la cui sentenza è stata pubblicata il 13 agosto) chiedeva l’accertamento negativo della debenza del contributo ad ART per l’anno 2016 e la restituzione alla restituzione di quanto corrisposto pari a 58.257,59 euro. La sentenza, favorevole alla società che controlla Corsica Ferries, spiega che l’Autorità dei Trasporti, “quantomeno negli anni 2014, 2015 e 2016, non ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali nel settore dei terminal portuali. Conseguentemente, alla luce dei principi enunciati dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 69 del 2017, l’Autorità non aveva titolo per pretendere dagli operatori di quel settore il pagamento del contributo”.

Il giudizio è stato favorevole anche a Contrepair che aveva chiesta l’esclusione dal pagamento del contributo relativo al 2020 affermando di non esercitare alcuna delle attività contemplate dalle delibere dell’Autorità in quanto il fatturato aziendale deriva dall’attività di riparazione di container vuoti. L’azienda “afferma, di non gestire infrastrutture di trasporto, di non essere titolare di un interporto, di non effettuare servizi passeggeri, di non gestire terminal portuali”.

Il giudice ha accolto la tesi della ricorrente dicendo: “E’ dimostrato, sulla base della documentazione prodotta in giudizio, che l’attività d’impresa della ricorrente Contrepair consiste pressoché esclusivamente nella riparazione di contenitori vuoti “dry” e “reefer”, presso il deposito di sua proprietà in una porzione dell’area retro-portuale di Santo Stefano di Magra. Dei container riparati in officina, alcuni provengono dal vicino porto di La Spezia. Quando i contenitori non presentano rotture tali da richiedere l’intervento in officina, la riparazione si svolge in area portuale. In tale ipotesi (del tutto marginale: circa 500.000 euro di fatturato su un totale di 23.000.000 euro), Contrepair è autorizzata a movimentare i contenitori vuoti, avvalendosi degli specifici carrelli, in ambiti specificamente dedicati dal terminalista concessionario alla sosta e riparazione dei vuoti. Com’è noto, l’art. 16 della legge n. 84 del 1994 impone alle imprese che intendono svolgere movimentazioni di materiali in ambito portuale di ottenere un’autorizzazione da parte dell’Autorità di Sistema Portuale territorialmente competente. Così, in forza di autorizzazione n. 2/2020 rilasciata dall’Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale, la ricorrente svolge ‘operazioni portuali per conto terzi’ nel porto di La Spezia. Tuttavia, è pacifico che la ricorrente non è concessionaria di aree del demanio portuale, né è qualificabile quale società terminalista ai sensi dell’art. 18 della legge n. 84 del 1994. Ai fini del presente giudizio, la riparazione di container su aree private non è attività soggetta a regolazione. Del resto, la riparazione di container non è contemplata da alcuna delle delibere dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, August 18th, 2021 at 10:04 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#), [Senza categoria](#)

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