

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Porti e infrastrutture italiane: confusione da Bruxelles. Perché?

Nicola Capuzzo · Friday, June 12th, 2020

*Contributo a cura dell'avv. Davide Maresca \**

*\* Studio legale Maresca & Partners*

Negli ultimi mesi si sono susseguiti diversi provvedimenti della Commissione europea in materia di trasporti e infrastrutture. In tre casi recenti risulta evidente che l'Italia rischi di subire i provvedimenti comunitari senza aver avuto una partecipazione nel merito agli argomenti che ne sono oggetto.

### 1. Le autorità di sistema portuale sono imprese?

Questa domanda non ha nulla a che vedere con la natura giuridica di società o ente pubblico. Ma la rilevanza è fondamentale. Ci si riferisce, alla procedura con la quale la Commissione europea ha applicato le norme in materia di concorrenza alle Autorità di sistema portuale, ritenendole imprese. Da tale posizione discende l'applicazione dell'art. 107 TFUE che vieta gli aiuti di stato anche attraverso trattamenti fiscali privilegiati. Perciò è stato ritenuto necessario sottoporre a imposizione fiscale i canoni demaniali.

Dalle lettere della Commissione europea si evince che la posizione italiana è stata di carattere soprattutto formale e improntata a dimostrare la peculiarità del sistema italiano. Una normale interlocuzione con la Commissione (che da Bruxelles pare sia stata sostanzialmente assente) avrebbe, invece, consentito di chiarire meglio il tema sotto il profilo concorrenziale.

### 2. Il ritardo dei ferrobonus regionali

Come pubblicato da ShippingItaly.it, la Commissione europea ha approvato il programma di ferrobonus regionali in un momento successivo alla scadenza per la sottoposizione delle proposte di finanziamento delle linee ferroviarie. Di conseguenza, la misura diventa completamente inutile rispetto all'effetto incentivante che è presupposto di legittimità della procedura.

Anche in questo caso, come noto, nell'ambito di una procedura di autorizzazione ex art. 108 TFUE

i tempi di reazione della Commissione europea possono variare da qualche giorno fino a qualche anno in ragione della costanza delle interlocuzioni tecniche e amministrative provenienti dall'ente pubblico che richiede l'approvazione.

### **3. Le concessioni portuali**

Nel decreto rilancio sono state inserite alcune misure per il sostegno dei terminal portuali attraverso un meccanismo misto di riduzione dei canoni sulla base del calo del fatturato e una proroga delle concessioni generalizzata di un anno. Una misura assai insufficiente che pare non tenere conto delle previsioni comunitarie già direttamente applicabili, e applicate, dalla Commissione europea (art. 107 TFUE, art. 56 TFUE e della nota giurisprudenza *Pressetext*).

Va, invece, specificato che proprio la Commissione europea ha consentito una diretta applicazione delle citate norme al fine del riequilibrio economico finanziario delle concessioni (per cause impreviste) purché il riequilibrio sia non sostanziale (ed è noto che sia ritenuto non sostanziale se rimane nella misura del 20% del valore iniziale della concessione). Tale riequilibrio deve avvenire con una previa comunicazione alla Commissione europea (ex art. 108 TFUE o ex Regolamento GBER) e una richiesta formale all'ente concedente e al Ministero competente.

Invece, il Decreto rilancio prevede misure addirittura meno favorevoli alle imprese rispetto a quelle già in vigore a livello europeo. Ricorre, insomma, in modo costante la necessità di correggere il tiro dopo l'adozione dei provvedimenti per una sostanziale assenza di interlocuzione e approfondimento dell'applicazione del diritto europeo alla materia delle infrastrutture di trasporto.

In tutti questi casi sarebbe stata sufficiente un'istruttoria comunitaria (anche solo di pochi giorni) che consentisse l'adozione di provvedimenti utili al sostegno e al rilancio dell'economia.

Sarà in grado la politica e la classe burocratica di tornare a essere un supporto e non un ostacolo alle imprese?

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

This entry was posted on Friday, June 12th, 2020 at 12:28 pm and is filed under [Interviste](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.