

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ormeggiatori e Capitaneria di Genova sconfitti al Tar da Eni e Porto Petroli sulle tariffe 2016-2018

Nicola Capuzzo · Monday, April 12th, 2021

Il primo round di fronte al Tribunale Amministrativo Regionale della Liguria dello scontro legale che ha visto di fronte da un lato Porto Petroli insieme a Eni Shipping & Trading e dall'altro la Capitaneria del Porto di Genova e, come parte controinteressata, il Gruppo Antichi Ormeggiatori del medesimo scalo, se lo sono aggiudicato i primi. Il ricorso riguardava il decreto della Capitaneria con cui sono state stabilite le tariffe per il triennio 2016-2018 del servizio di ormeggio e battellaggio, gestito dal concessionario Gruppo Antichi Ormeggiatori, con riferimento al “Bacino portuale di Multedo – Porto Petroli, inclusi i monormeggi”. Sia Eni che Porto Petroli lamentano come “l'aumento dei costi per gli utenti determini una minor appetibilità del terminal da questa gestito – e, quindi, una riduzione delle proprie chance di guadagno”. Il decreto in questione è stato contestato in quanto “prevede tariffe differenziate a seconda della zona del porto nel quale il servizio viene espletato, distinguendo il bacino portuale di Prà e quello di Multedo-Porto Petroli dal Porto antico”.

Il ricorso principale si fonda su un unico motivo con cui le ricorrenti denunciavano: “eccesso di potere per errore e travisamento dei fatti, omessa o insufficiente istruttoria, difetto di motivazione, illogicità, disparità di trattamento, sviamento di potere, ingiustizia grave e manifesta; violazione dei principi di egualianza e d'imparzialità, violazione delle circolari ministeriali prot. n. 5203674 del 19.09.1994, n. 15191 del 2006, n. 25998 del 2015 e della nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 15.12.2015; abuso di posizione dominante”. Secondo i ricorrenti, infatti, i vizi erano “indissolubilmente intrecciati e si sostanziano nella contestazione che la decisione di dividere il Porto di Genova, ai fini tariffari, in tre aree operative, non si sia fondata su una adeguata istruttoria, che tenesse conto dello stato dei luoghi e delle modalità di svolgimento del servizio – istruttoria che, in tesi, avrebbe dimostrato come non sussistano differenze tra le zone tali da giustificare una diversa tariffa; il difetto d'istruttoria avrebbe altresì determinato una disparità di trattamento tra gli operatori, perché a parità di servizio viene prevista una tariffa differente, senza che sia specificata alcuna ragione giustificativa, dal che deriva anche il denunciato difetto di motivazione; considerato inoltre che vi è un unico concessionario del servizio, le violazioni si tradurrebbero anche in un abuso di posizione dominante da parte di quest'ultimo”.

Richiamando una sentenza pronunciata dalla Corte di giustizia negli anni '90 (18.06.1998, C-266/96) a favore di Corsica Ferries France, il tribunale ligure ha ricordato che “il servizio di ormeggio «costituisce un servizio tecnico nautico essenziale per il mantenimento della sicurezza

nelle acque portuali, che presenta le caratteristiche di un servizio pubblico (l'universalità, la continuità, il soddisfacimento di esigenze di interesse pubblico, la regolamentazione e la sorveglianza da parte dell'autorità pubblica»; pertanto, l'obbligo di farvi ricorso, previsto dalla normativa italiana, può essere giustificato, a condizione che «il supplemento di prezzo rispetto al costo effettivo della prestazione corrisponda al supplemento di costo che il mantenimento di un servizio universale di ormeggio comporta»”.

Le parti ricorrenti nel caso in questione non censuravano “tanto la scelta di suddividere il Porto di Genova in tre aree funzionali, quanto la specifica determinazione della tariffa relativa al Porto Petroli, che sarebbe stata stabilita a seguito di un'istruttoria carente e senza un chiaro legame con i costi e oneri che il servizio di ormeggio effettivamente comporta, cagionando così una disparità di trattamento tra operatori”. Sotto questo profilo il ricorso è fondato secondo il Tar genovese.

“Dagli atti prodotti in giudizio dall'Amministrazione, in ottemperanza all'ordinanza n. 368 del 2020, emerge infatti che nell'istruttoria propedeutica alla fissazione delle tariffe i dati di traffico e quelli organizzativi (doc. 4 depositato l'01.10.2020) e la spesa ammessa (doc. 5) – sulla base dei quali vengono definite in concreto le singole componenti della formula tariffaria – sono stati acquisiti ed esaminati con riferimento al Porto di Genova nel suo complesso, e non rispetto alle sue singole aree funzionali” spiega la sentenza. “Pertanto, a differenza che nel caso deciso da questo TAR con la sentenza n. 277 del 2018 relativa al servizio di rimorchio – in cui si era appurato che la più gravosa tariffa prevista per il Porto Petroli era giustificata dal maggior costo del servizio dovuto all'obbligo di stazionamento costante di due rimorchiatori – nel caso di specie l'acquisizione e l'elaborazione dei dati in maniera aggregata, e non scorporati per ciascuna area funzionale del Porto, impedisce di comprendere le ragioni che hanno condotto l'Amministrazione a stabilire una data tariffa per una data zona”.

Il pronunciamento prosegue spiegando quanto segue: “Se è legittimo e ragionevole che l'Amministrazione stabilisca una tariffa per ciascuna area portuale – invece di un'unica tariffa per l'intero Porto – il logico corollario di questa scelta è che dall'istruttoria emergano i costi e gli oneri del servizio (compresi gli oneri del mantenimento di un servizio universale) relativi alle singole aree, così che sia possibile comprendere le ragioni che hanno condotto alla definizione delle differenti tariffe per ciascuna di esse”. Poi però aggiunge: “Vero è che, come obietta la controinteressata, le tariffe vengono stabilite con atti a contenuto generale che, ai sensi dell'art. 3 della legge n. 241 del 1990, sono esonerati dall'obbligo di una specifica motivazione; tuttavia, da un lato la norma non esime l'Amministrazione dall'indicare comunque i profili generali e i criteri che sorreggono le scelte sottese all'atto, in quanto «la coerenza delle scelte operate con le finalità enunciate dall'atto come proprie, anche in relazione all'esercizio legittimo del potere conferito [...]», costituisce essa stessa aspetto motivazionale dell'atto adottato» (tra le tante, si v. Cons. St., sez. IV, sent. n. 3365 del 2017); dall'altro, i principi di egualità e d'imparzialità di cui agli artt. 3 e 97 Cost. esigono che, laddove un atto generale dia luogo a trattamenti differenziati, questi siano giustificati da ragioni obiettive, in modo da non risultare irragionevoli, illogici o arbitrari”.

Da questo punto di vista non può essere condiviso l'argomento, speso sia dall'Avvocatura (per conto della Capitaneria di porto), sia dalla controinteressata (il Gruppo antichi ormeggiatori del porto di Genova), “secondo cui nella specie non sarebbe stato necessario svolgere una specifica istruttoria, né giustificare le differenze tariffarie, trattandosi di un mero ‘aggiornamento’ delle tariffe previste per il periodo precedente. La tesi non convince alla luce dell'autonomia di ciascun provvedimento di determinazione tariffaria rispetto ai precedenti (su cui, oltre alla già citata la sent. n. 277 del 2018 di questo TAR, si v., tra le tante, anche Cass. civ., sez. trib., sent. n. 14039 del

2019), la quale comporta dunque la necessità di assicurare, di volta in volta, che l'importo richiesto agli utenti corrisponda al costo effettivo della prestazione, maggiorato dagli oneri di mantenimento del servizio universale, come richiesto dalla giurisprudenza della Corte di giustizia". Per questi motivi il Tribunale Amministrativo Regionale per la Liguria ha accolto il ricorso annullando il provvedimento impugnato.

Questa sentenza, fatto salvo un possibile ricorso al Consiglio di Stato, implicherà per l'Amministrazione l'obbligo a "ridefinire 'ora per allora' le tariffe per il triennio 2016-2018 e questo comporterebbe, per le ricorrenti, un vantaggio quantomeno di natura 'strumentale', destinato poi a tradursi in un vantaggio 'finale' ove le nuove tariffe fossero più convenienti, determinando così l'insorgere di un diritto alla restituzione delle maggiori somme eventualmente già corrisposte".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, April 12th, 2021 at 6:52 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.