

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Authority dei Trasporti vince su Hapag Lloyd Italy: agenti marittimi tenuti a pagare il contributo

Nicola Capuzzo · Thursday, April 15th, 2021

Con una sentenza pubblicata in data odierna il Tribunale amministrativo regionale del Piemonte ha respinto il ricorso proposto nel 2019 da Hapag-Lloyd (Italy) S.r.l. contro l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. L'agenzia marittima in Italia del vettore tedesco aveva chiesto che fosse accertata l'insussistenza dell'obbligo di pagamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti previsto all'art. 37 del d.l. n. 201/2011 e di un obbligo dichiarativo riguardo a dati anagrafici ed economici propri o della controllante e socio unico HLAG.

Secondo la ricorrente “le attività di agenzia e la raccomandazione marittima, svolte dalla HLI, e l'attività di trasporto marittimo di merci, svolta dalla HLAG, non rientrerebbero tra le attività oggetto di ‘regolazione’ da parte dell'ART: le competenze dell'Autorità concernerebbero mercati regolati o comunque sottoposti a oneri di servizio pubblico dai quali esulerebbero sia le attività di agenzia e raccomandazione marittima sia i servizi di trasporto di merci via mare; la HLI e la sua controllante HLAG operano, invece, in mercati liberi e aperti all'ingresso di altri operatori privati, in condizioni di piena concorrenza”. Secondo Hapag Lloyd “l'ART non risulta aver concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie nei settori in cui opera la ricorrente” e, inoltre, “l'attività d'impresa di HLI sarebbe esclusivamente quella di agente e raccomandatorio marittimo: l'ART avrebbe invece preso in considerazione, più che l'attività effettivamente svolta dalla società, il testo della clausola statutaria che riporta l'oggetto sociale, la quale contempla alcune attività accessorie a quella principale: questa elencazione rilevarebbe ai soli fini del diritto societario e indicherebbe esclusivamente le attività che gli amministratori di HLI possono legittimamente perseguire, ma non comporterebbe che esse siano effettivamente esercitate dalla società”.

I giudici del Tar, però, ricordano che “con argomentazioni che questo Collegio condivide, il Consiglio di Stato, in numerose pronunce, ha ritenuto che la modifica dell'art. 37 comma 6 del D.L. n. 201/2011 introdotta dal D.L. n. 109/2018 ha ‘dato vita ad un oggettivo ampliamento della platea delle imprese tenute alla contribuzione; infatti, mentre, fino al d.l. 28 settembre 2018, n. 109 (e quindi fino all'esercizio finanziario 2018) la contribuzione era in carico unicamente a soggetti gestori, successivamente l'onere viene a ricadere anche sui meri operatori economici’; che ‘fino all'ampliamento categoriale determinato dal d.l. 109 del 2018, pur rientrando concettualmente nelle tipologie imprenditoriali astrattamente assoggettabili (a certe condizioni ossia essere destinatari di atti di regolazione non meri beneficiari della stessa) a contribuzione in favore di ART, gli ‘operatori economici operanti nel settore del trasporto’ diversi dai ‘gestori delle

infrastrutture e dei servizi regolati' non fossero soggetti al contributo de qua e che solamente dopo la riforma del 2018 il contributo in favore di ART sia divenuto esigibile anche nei loro confronti". In tal modo si è "eliminato il discrimine, riportando entrambe le categorie in un unico concetto unitario, comprendente gli 'operatori economici operanti nel settore del trasporto', con la conseguenza che 'dopo la riforma del 2018, ciò che appare necessario appurare, stante la omnicomprensività della nozione soggettiva, è solo la circostanza dell'effettivo avvio nel mercato di riferimento de 'l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge', senza più alcun rilievo della posizione di soggetti regolati o di beneficiari".

La ricorrente, si legge nella sentenza, "è una società che svolge attività agenziale e di raccomandatario marittimo per conto della capogruppo HLAG. Essa opera, dunque, nel mercato del trasporto marittimo, mediante l'esercizio di un'attività strumentale e strettamente connessa al trasporto di merci via mare: rientra, pertanto, nell'ampia categoria degli "operatori economici operanti nel settore del trasporto" di cui all'art. 37, comma 6, lett. b) (cfr., analogamente, Tar Piemonte, sez. I, sent. n. 291/2021)".

Sussiste poi, secondo il Tar, "anche l'ulteriore presupposto previsto dal novellato art. 37, comma 6, lett. b) per l'assoggettamento al contributo e cioè l'avvio da parte dell'ART, nel mercato di riferimento, delle competenze regolatorie di cui al comma 2 o delle attività strumentali di cui al comma 3 ovvero il compimento delle attività previste dalla legge. Con riferimento all'attività regolatoria svolta dall'ART nel settore del trasporto marittimo merci, in cui opera la ricorrente, va ancora richiamato quanto di recente affermato dal Consiglio di Stato (sent. n. 132/2021) secondo cui: "Rileva in primo luogo, anche se indirettamente, la regolazione dei servizi ferroviari adottata da ART, in quanto le imprese che svolgono trasporto di merci via mare utilizzano le infrastrutture portuali e i relativi terminal".

Attraverso diversi atti "l'ART ha, dunque, concretamente avviato l'esercizio delle proprie competenze regolatorie nel mercato del trasporto marittimo di merci in cui opera la HLI (e la HLAG), la quale è, quindi, conseguentemente tenuta al pagamento del contributo e ai relativi obblighi dichiarativi".

Questo pronunciamento si applica ovviamente a tutta la categoria degli agenti marittimi ma ancora [recentemente l'autorità torinese ha specificato](#) che esiste "una soglia di esenzione per le imprese di trasporto con fatturato fino a 3 milioni di euro, per cui il versamento non è dovuto per importi contributivi che risultassero pari o inferiori a 1.800 euro".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, April 15th, 2021 at 10:31 am 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.