

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Anche gli armatori cargo dovranno pagare il contributo all'Autorità dei Trasporti

Nicola Capuzzo · Monday, July 12th, 2021

È destinata ad allargarsi, anche se è difficile capire di quanto, la platea delle imprese tenute a pagare il contributo di mantenimento all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il Consiglio di Stato, infatti, è intervenuto sull'appello proposto da tre società del gruppo Caronte&Tourist e dalla stessa Art per la riforma della sentenza del Tar di Torino che nel 2019 aveva stabilito come, a partire da quell'anno, gli armatori fossero soggetti al pagamento solo per l'attività di trasporto di passeggeri. Le prime sostenevano che nemmeno in questo caso il contributo sarebbe dovuto, non essendo intervenuti atti regolatori da parte dell'Autorità garante. Che propugnava invece il contrario sulla base delle "interconnessioni tra il trasporto marittimo e le infrastrutture portuali e ferroviarie che sono soggette alle attività dell'Art, evidenziando in più punti come le imprese esercenti il trasporto marittimo accedano alle (e utilizzino concretamente le) infrastrutture portuali e ferroviarie".

A prevalere è stata questa seconda tesi. Due le ragioni che hanno convinto il Consiglio di Stato. La prima attiene alla modifica, intervenuta col decreto Genova, laddove la norma che definisce i soggetti al contributo è stata modificata, "sostituendo alla formulazione *gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati* quella di *operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge*". La seconda è "l'evidenza delle competenze e delle attività concretamente da tempo già esercitate ed avviate dall'Autorità nel settore del trasporto marittimo".

Gli armatori merci devono pagare il contributo Art, a partire da quello per il 2019. Resta da capire a chi concretamente si applichi la debenza e in che misura, essendo apparentemente differente la posizione di chi scali una tantum i porti italiani (e quindi utilizzi una tantum l'infrastruttura) da chi lo faccia con servizi di linea. Altrettanto da chiarire il trattamento per le compagnie mercantili straniere, molto più numerose di quelle passeggeri, che scalano abitualmente gli scali nazionali.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, July 12th, 2021 at 10:00 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

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