

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Anche Msc Le Navi deve cedere all'authority dei trasporti

Nicola Capuzzo · Friday, October 14th, 2022

Si è concluso con il rigetto e l'addebito delle spese processuali il triplice ricorso che l'agenzia marittima Le Navi, rappresentante delle navi di Msc in Italia, aveva presentato al Tar del Piemonte chiedendo non solo l'annullamento di tutti gli atti prodromici al pagamento del contributo annuo impostole dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti per 2020 e 2021 ma anche “l'accertamento del diritto della Società ricorrente ad essere esclusa: dal versamento del contributo richiesto dall'Art (...); dagli obblighi dichiarativi riguardo ai propri dati anagrafici e/o contributivi”.

Tutti smontati i nove motivi di ricorso dell'agenzia marittima genovese, che aveva anche tentato da una parte di sostenere come [la causa vinta](#) l'anno scorso da Art contro l'agenzia italiana di Hapag Lloyd (il cui appello è peraltro atteso a breve) “la tematica generale dell'assoggettamento al contributo degli agenti e raccomandatari marittimi, bensì la situazione particolare della società ricorrente in quella specifica causa”; e, dall'altro, “l'estranchezza dell'oggetto sociale di attività della ricorrente rispetto al settore del mercato del trasporto marittimo di passeggeri o merci”, attività secondo Le Navi “consistenti in attività di tipo amministrativo o commerciale nel porto di approdo non riconducibili all'attività di trasporto in senso stretto di passeggeri o merci”.

Una tesi rigettata dal Tar: “Appare quantomeno artificioso e surrettizio estrapolare dal settore in esame le attività qualificanti dell'Agenzia ricorrente: basti por mente alla dichiarata attività di supporto alle operazioni portuali e terrestri nonché alle operazioni navali e di assistenza all'equipaggio, la cui ancillarità alle attività di trasporto stricto sensu inteso non appare bastevole ad inficiare la pacifica afferenza al settore in esame”.

Non è tutto, perché i giudici hanno voluto ricordare quanto stabilito già da diverse sentenze passate e cioè che, oltre all'inquadramento dell'attività di un'impresa, c'è un altro requisito imprescindibile per l'assoggettamento: “Il Collegio intende confermare l'indirizzo applicativo inaugurato dalla giurisprudenza di questo Tribunale anche con riferimento all'ulteriore presupposto previsto dal novellato art. 37, comma 6, lett. b) per l'assoggettamento al contributo e cioè il concreto 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. A tal riguardo deve ritenersi ormai *ius receptum* l'indirizzo pretorio consacrato dalle sentenze del Consiglio di Stato del gennaio 2021 che ha individuato il novero di atti che comproverebbero il concreto esercizio delle competenze regolatorie di ART nel settore del trasporto marittimo di merci e passeggeri”.

Per il Tar di Torino, insomma, la questione è chiusa, dal momento che “il Collegio ha già diffusamente motivato circa le ragioni che sorreggono l’intendimento di assicurare continuità alla giurisprudenza di questo Tribunale in tema di soggezione dei raccomandatari marittimi al contributo di funzionamento di Art”. La parola passa al Consiglio di Stato.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, October 14th, 2022 at 10:00 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.