

Prot.: 84/21
Genova, 19 aprile 2021

Spett.le
Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
Piazzale di Porta Pia, 1
00161, Roma

alla c.a.
Ministro, Prof. Enrico Giovannini
Capo di Gabinetto, Cons. Alberto Stancanelli
Direttore Generale Dott.ssa Maria Teresa Di Matteo

Oggetto: Richiesta di esercizio del potere di vigilanza ex art. 6 comma 7 della legge n. 84/1994

Gentili Signori,

Le imprese associate alle scriventi associazioni hanno individualmente esercitato il diritto previsto dal d.l. del 19 maggio 2020, n. 34, c.d. Decreto rilancio, all'art 199, lettera a) attraverso una specifica istanza indirizzata a ciascuna Autorità di sistema portuale competente.

Come noto, la suddetta norma prevede che, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dell'emergenza Covid - 19, per le Autorità portuali il potere di provvedere alla riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui agli artt. 16, 17 e 18 della legge 84/94 e all'art. 36 del codice della navigazione, nonché di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri. La riduzione è prevista per le imprese che abbiano subito un calo del fatturato di almeno il 20% nel periodo gennaio - giugno e nel periodo luglio - novembre del 2020 rispetto ai medesimi periodi dell'anno 2019.

Come anticipato anche a codesto Ministero vigilante, le imprese hanno riscontrato comportamenti ultronei tra le Autorità di Sistema portuale con riferimento a diversi aspetti.

In primo luogo la maggior parte delle Autorità di sistema portuale ritiene di non poter disporre degli avanzi di gestione per l'esecuzione della riduzione prevista dall'art. 199 del d.l. n. 34/2020. In tali casi, le Autorità di sistema portuale si limitano, in modo evidentemente concertato, a non applicare la riduzione prevista richiamando una generica necessità di acquisire un ulteriore provvedimento di assenso da parte di codesto Ministero vigilante.

Peraltro le Autorità di Sistema portuale hanno dimostrato di non comprendere l'istituto del potere amministrativo che, anche alla luce degli obblighi derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea, impone loro di ridurre il canone in ragione delle nuove condizioni economiche (chiaramente imprevedibili e impreviste).

L'interpretazione dell'art. 199 del d.l. n. 34/2020 come norma di carattere discrezionale è un errore evidente soprattutto considerato il fatto che, ormai, la giurisprudenza ha

evidentemente limitato il campo della discrezionalità amministrativa alle sole valutazioni che non abbiano un carattere tecnico (ivi incluse quelle giuridiche ed economiche).

Si aggiunge che diverse Autorità di Sistema portuale chiedono, comunque, in anticipo il pagamento del canone demaniale per il 2020 riservandosi, poi, di riconoscere l'eventuale riduzione attraverso compensazione sull'eventuale debito successivo, vanificando, così, l'effetto di sostenere la liquidità delle imprese nel contesto della pandemia.

La cosa ancor più grave attiene, però, alla disponibilità di avanzi di gestione per finanziare la riduzione del canone quanto con riferimento all'applicazione di una non ben precisata franchigia del 20% del canone.

Si è appreso, infatti, che le Autorità di sistema portuale, in seno alla Conferenza dei Presidenti, hanno concordato di applicare una riduzione del canone demaniale per una misura massima dell'80% per le imprese che avessero presentato una riduzione del fatturato del 100%. Ancor più sorprendente è la motivazione di tale criterio che risiederebbe nell'identificare tale riduzione del 20% come una normale alea contrattuale inclusa nella concessione. Tale motivazione è di carattere strettamente economico gestionale ed è, peraltro, priva di qualsiasi fondamento econometrico e giuridico.

Va peraltro, precisato, che nel contesto di calo dei traffici e della crisi economica dovuti alla pandemia da Covid-19, sorprende che le Autorità di Sistema portuale invece che applicare una norma di legge dotata di diretta applicabilità effettuino valutazioni esclusivamente orientate ad evitare responsabilità persino nel riconoscere diritti soggettivi chiari.

Tale comportamento alimenta, peraltro, il clima di estrema incertezza che il settore terminalistico continua a subire in ragione della oscura ripartizione di competenze tra codesto Ministero e le Autorità di Sistema portuale.

Infatti, data la valutazione economico-gestionale della fissazione della franchigia del 20% del canone, nonché l'interpretazione del potere discrezionale nell'applicazione dell'art. 199 de d.l. n. 34/2020 nonché nella indisponibilità delle risorse derivanti dagli avanzi di gestione configurano comportamenti concertati nei confronti dei concessionari che sono veri e propri contraenti che hanno il diritto di prestare i propri servizi ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/1994 sulle rispettive infrastrutture portuali.

Quanto descritto risulta ancor meno scusabile se si considera la recente interpretazione della Commissione europea relativamente all'applicazione del diritto europeo della concorrenza alle Autorità di sistema portuale (cosa peraltro già nota fin dalla prassi dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato). Pare evidente che i comportamenti delle Autorità di Sistema portuale configurano intese che pregiudicano l'accesso al mercato e la concorrenza verticale verso le imprese terminalistiche.

Non v'è dubbio che il mercato rilevante sia individuabile nella gestione delle concessioni verso un corrispettivo (il canone demaniale) a favore di soggetti scelti con procedura trasparente (che hanno quindi maturato un legittimo affidamento sul comportamento ragionevole e rispettoso del diritto europeo da parte del concedente).

Non v'è altrettanto dubbio che i descritti comportamenti configurino una concertazione che non ha alcuna ratio diversa dal mero beneficio alle Autorità di sistema portuale stesse e, soprattutto, ai vertici decisori che, ancora una volta, manifestano di avere l'interesse di limitare la propria esposizione economica e giuridica che viene così scaricata sulle imprese concessionarie.

Premesso quanto sopra

si richiede, pertanto, che codesto Ministero eserciti la competenza di vigilanza e indirizzo verso le Autorità di Sistema portuale attraverso uno specifico provvedimento, anche di soft law, avente base giuridica nell'art. 6 comma 7 della legge n. 84/1994 che:

a) stabilisca, una volta per tutte, che le riduzioni dei canoni ai sensi dell'art. 199 del d.l. n. 34/2020 non richiedono alcun ulteriore finanziamento centrale né alcun atto autorizzativo di codesto Ministero avendo, quest'ultimo, già adottato il relativo decreto attuativo

e

b) specifichi che l'interpretazione dell'art. 199 del d.l. n. 34/2020 non conduce ad individuare una franchigia di riduzione del canone fino al 20% dell'ammontare del medesimo.

Nel chiedere l'attivazione di suddette azioni finalizzate quantomeno alla parziale definizione e piena esigibilità delle misure previste a favore del comparto che rappresentiamo, corre premura anche evidenziare che non si sia ancora dato corso alla misura istitutiva del cd "fondo Terminal Passeggeri" (ex commi 666 e 667 L. 178/2020) a pregiudizio della corretta definizione civilistica dei bilanci delle aziende potenzialmente beneficiarie.

Con preghiera di pronto riscontro e nel confermare abituale e piena disponibilità a proseguire gli approfondimenti intercorrenti anche per quanto alle contingenze del corrente anno, porgiamo distinti saluti.

Con osservanza


Luca Becce Presidente
ASSITERMINAL


Andrea Gentile Presidente
ASSOLOGISTICA