

Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza 230,  
10126 Torino

Genova, 29 ottobre 2018  
Prot.: 380/18

*Trasmissione via PEC*

Osservazioni al documento di consultazione (allegato a delibera n. 92/2018) concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2019

Gentili Signori,

con riferimento al documento di consultazione in oggetto, la scrivente Associazione intende sottoporre a codesta Autorità le seguenti **osservazioni**; nel contempo comunque ribadisce che i terminalisti portuali non sono e non possono essere considerati imprese soggette all'attività regolatoria di codesta Autorità e quindi debbono essere escluse dal versamento del relativo contributo.

**1. Con riferimento al Quesito n. 1: Individuazione delle imprese operanti nel settore dei trasporti o altri soggetti tenuti al versamento contributivo.**

Da quanto si apprende al punto 1 dell'Allegato A, codesta Autorità ribadisce quanto affermato nella Delibera dell'anno precedente relativamente all'interpretazione, errata ad avviso della scrivente Associazione, laddove afferma che: *“Con la citata sentenza n. 69/2017, la Corte Costituzionale, nel dichiarare non fondate le questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 37, comma 6, lettera b), n. 201/2011, sollevate dal TAR Piemonte, ha definitivamente chiarito che non sussiste indeterminatezza dei soggetti tenuti alla contribuzione in quanto essi, seppur non individuati ex ante dal legislatore, sono determinabili ex post dall'Autorità, nell'ambito dei settori dei quali la stessa è chiamata ad occuparsi”*.

Va ribadito, come già sottolineato sia a codesta Autorità sia nell'ambito dei diversi giudizi instaurati presso la giurisdizione amministrativa, che tale interpretazione consentirebbe a codesta Autorità di estendere discrezionalmente la propria competenza in ragione dell'effettivo svolgimento delle attività regolatorie esercitate, come se potesse determinare ex post le competenze senza alcun limite e a prescindere dalla legge; **tale interpretazione è evidentemente in contrasto** con il principio di riserva di legge nonché con il principio di certezza del diritto sancito dall'ordinamento dell'Unione europea.

Ci si permette di ricordare a codesta Autorità che l'attività di regolazione può essere svolta esclusivamente all'interno dei limiti posti ex ante dalla legge e comunque nel rispetto dei principi di proporzionalità e certezza del diritto previsti dall'ordinamento dell'Unione europea. Sotto questo profilo, qualora codesta Autorità intenda dare attuazione a tale interpretazione, esercitando competenze oltre i limiti previsti dall'art. 37 del d.l. n. 201/2011, la scrivente associazione si riserva di informare la Commissione europea di tale eventuale prassi regolatoria.

Si segnala, inoltre, che sono intervenute diverse rilevanti sentenze del TAR Piemonte proprio in questa materia. In particolare, la sentenza n. 288 del 2018 del TAR Piemonte, dopo aver elencato i provvedimenti emanati nel 2017 dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia portuale, ha sottolineato come, soprattutto in riferimento alla delibera n. 156 del 22 dicembre 2017 e alla delibera n. 40 del 16 marzo 2017, la competenza dell’A.R.T. sia carente rispetto al rilascio dei provvedimenti ex artt. 16 e 18 della l. n. 84/1994, per i quali, invece, è competente l’Autorità di sistema portuale.

Proprio per l’adozione di tali provvedimenti, i terminalisti pagano già contributi e canoni *ad hoc*. Pertanto, se fosse previsto a loro carico un contributo ulteriore, derivante dal fatto che l’Autorità di Regolazione dei Trasporti si proporrebbe, sostanzialmente, come regolatore aggiuntivo del mercato, ci si troverebbe dinnanzi ad una fattispecie di doppia imposizione, evidentemente incompatibile con il diritto dell’Unione europea, il diritto di libera circolazione e il principio di certezza del diritto.

Imponendo un contributo anche ai terminalisti portuali, quindi, l’A.R.T. sembra mutuare le competenze assegnatele dalla legge nel settore delle autostrade e degli aeroporti, ma non previste per il settore portuale. Appare evidente, allora, come l’Autorità cerchi di estendere i propri compiti, dalla mera elaborazione di schemi (lo schema di gara per le concessioni autostradali, ad esempio) e linee guida, alla predisposizione di una regolamentazione di dettaglio nel cui ambito acquista valenza la determinazione delle tariffe, aspetto, tra l’altro, completamente liberalizzato nel settore dell’handling portuale e, pertanto, non assoggettabile a regolazione.

L’Autorità di Regolazione dei Trasporti, dunque, sembrerebbe voler passare da un mercato regolamentato ad un mercato regolato, in cui esercitare la propria competenza “per il mercato”, sostanzialmente ignorando la legislazione vigente (il diritto dell’Unione europea, fra cui il Regolamento (UE) n. 352/2017 sui servizi portuali e la legislazione nazionale, fra cui la l. 84/1994 e il codice della navigazione).

Un tale approccio da parte dell’A.R.T. non tiene conto in alcun modo del fenomeno della concorrenza fra porti e “nel porto” tra i diversi terminal e prestatori di servizio, elemento centrale, invece, del sopra citato Regolamento dell’Unione europea sui servizi portuali e, in ogni caso, del settore portuale stesso, in contrapposizione al mercato delle infrastrutture autostradali e ferroviarie.

Inoltre, ribadiamo quanto già osservato durante le precedenti consultazioni in ordine alla non soggezione dei terminalisti portuali al pagamento del contributo ed alle competenze di codesta Autorità, ma, in modo ancora più grave, si segnala che l’allegato A qui discusso introduce alcune fattispecie di servizi in modo evidentemente artificioso e ultroneo rispetto alla legge, al solo fine di autodeterminare la propria competenza (vedasi lettere j, k ed l).

Peraltro l'elenco delle attività individuate nel documento di consultazione include, alla lettera a), la gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali e autostradali).

In realtà, diversamente dall'impostazione dell'Autorità di individuare una lista di attività economiche, l'art. 37 d.l. 201/2011 individua i soggetti obbligati non già in ragione del tipo di attività economica svolta ma in ragione delle competenze regolatorie assegnate all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Dal momento che tali competenze sono escluse nel caso dei terminal operator, nonché dei porti, che sono stati recentemente oggetto di riforma con l'istituzione delle Autorità di Sistema Portuale, non si vede come sia possibile perpetrare in tale macroscopico errore giuridico.

Sotto questo profilo si richiama integralmente quanto osservato dalla scrivente Associazione in occasione della consultazione per i contributi per gli anni precedenti.

Inoltre, si nota con favore la sospensione dell'obbligo di pagamento fino alla definizione dei contenziosi in corso, nell'ambito dei quali rientrano anche quelli riguardanti i terminal operator portuali e la scrivente.

## **2. Quesito n. 2: Misura del contributo**

Con riferimento alla misura del contributo si intende, in primo luogo, ribadire l'assoluta irragionevolezza dell'aliquota, prevista all'uno per mille senza una motivazione né sufficiente né logica, ma semplicemente richiamando la base normativa. L'assoluta mancanza di motivazione costituisce una evidente illegittimità.

Inoltre, la scrivente Associazione richiama le osservazioni presentate con riferimento alla consultazione relativa ai contributi per gli anni 2016, 2017 e 2018.

Si chiede, pertanto, che l'esclusione prevista (al punto 5 dell'all. A) per i soggetti operanti nel trasporto via mare di passeggeri e merci, con riferimento al fatturato relativo a rapporti internazionali, sia estesa a tutti i soggetti obbligati al contributo, comprendendo naturalmente in tale fattispecie il fatturato riferito ai clienti stranieri.

## **3. Esenzione dal contributo**

La scrivente Associazione intende porre l'attenzione sulla evidente irragionevolezza ed illegittimità sia dell'esenzione per valore quanto dell'esenzione per società sottoposte a procedure concorsuali a fini di liquidazione senza limiti di tempo.

Sotto il primo profilo, l'abbassamento della soglia di valore ad euro 600,00, considerando che la soglia iniziale era pari ad euro 6.000,00, poi ridotta ad euro 3.000,00, costituisce una ulteriore e grave violazione del principio di progressività, proprio in relazione all'aliquota dell'1 per mille che, invece, opera in misura meramente proporzionale sostanzialmente su tutte le imprese che superino i 600.000,00 euro di

fatturato (sostanzialmente sono esclusi solo le imprese artigiane e le piccole imprese familiari). Si tratta di un evidente aggiramento del principio di progressività di cui all'art. 53 della Costituzione applicabile ai presenti contributi (come evidentemente risulta dalla sentenza della Corte costituzionale, del 6 luglio 2007, n. 256).

Sotto il secondo profilo, si segnala che non vi è ragione oggettiva per escludere dall'obbligo di corresponsione del contributo le imprese soggette a procedure concorsuali che comunque continuino ad esercitare le rispettive attività e, pertanto, un'eventuale esenzione comporterebbe un indebito vantaggio competitivo.

Si rimane a disposizione di codesta Autorità per eventuali chiarimenti.

Distinti saluti.

Il Presidente

Luca Becce

