

**QUESITO N.1**

Come è noto, la Scrivente Confederazione ha aperto un contenzioso avanti al Tar del Piemonte contro le delibere dell'Autorità concernenti il pagamento dei contributi dal 2015 al 2018 ottenendo piena soddisfazione (Sentenze nn.287 e 631/2018). L'Autorità ha peraltro deciso di appellare le suddette sentenze e dunque la materia resta sub judice. In questo contesto si apprezza la volontà dell'Autorità di sospendere la richiesta di pagamento per l'anno 2019 in attesa dell'esito del giudizio; sarebbe stato difatti un comportamento vessatorio costringere la Scrivente a intraprendere, oltre la difesa avanti al Consiglio di Stato, anche un nuovo ricorso sulla delibera del contributo 2019, con conseguenti pesanti oneri finanziari di difesa legale.

Riguardo al quesito la Scrivente non può che ribadire quanto già sostiene in sede processuale. In particolare, Confetra ritiene che la Sentenza della Corte Costituzionale n.69/2017, nel dichiarare non fondate le questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 37 c.6 lett. b) del D.L. n.201/2011 viene comunque incontro alla tesi sostenuta dalla Scrivente e osteggiata dall'Autorità, ovvero sia che non sussiste indeterminatezza dei soggetti tenuti alla contribuzione in quanto essi sono solo coloro nei confronti dei quali l'ART abbia effettivamente posto in essere le attività e altresì che non possono considerarsi regolati i soggetti che sono solo beneficiari della regolazione. In particolare quest'ultima affermazione della Corte assume significativa rilevanza in quanto l'Autorità ha da sempre fondato la sua pretesa di pagamento proprio sulla circostanza che le varie categorie di trasporto - e specificamente per quanto qui rileva le categorie di autotrasportatori, imprese di spedizione internazionale, magazzini generali, corrieri, agenzie marittime – pur non essendo oggetto di regolazione da parte dell'ART avrebbero comunque benefici dall'attività regolatoria. Riguardo la categoria dei terminalisti portuali la Scrivente concorda pienamente con quanto sostiene l'aderente Assiterminal e si associa al documento di consultazione presentato dalla stessa.



QUESITO N.2

Circa la misura del contributo, la Scrivente ribadisce la propria esclusione dal pagamento per le attività oggetto dei ricorsi pendenti.

Riguardo alle categorie delle imprese ferroviarie e degli MTO ferroviari gestori di infrastrutture, anch'essi rappresentati dalla Scrivente, essendo regolati versano il contributo all'Autorità. Per la determinazione della loro base imponibile si chiede che siano decurtati dalla voce A1 del bilancio:

1. I ricavi per rifatturazione di servizi acquisiti da terzi già assoggettati al contributo ART;
2. I contributi ottenuti dal Ministero Infrastrutture e Trasporti in base alla normativa sul Ferrobonus;
3. I ricavi prodotti per operazioni all'estero.

Riguardo al punto 1, sarebbe iniquo che l'Autorità riscuotesse il contributo da ricavi che fanno già oggetto di materia imponibile in capo ad altri soggetti obbligati al pagamento.

Riguardo al punto 2) il contributo Ferrobonus viene determinato in base ai treni-chilometro che l'impresa richiedente si impegna a garantire e deve essere ribaltato pro quota all'utenza. Ovvio che qualora il Ferrobonus fosse eroso dalla contribuzione dell'ART si avrebbe una ingiusta penalizzazione dell'impresa che svolge il trasporto intermodale.

QUESITO N.3

La Scrivente, nel ribadire l'esclusione dal pagamento come sostenuto nei ricorsi pendenti, prende atto della volontà dell'Autorità di ridurre la quota esente allo scopo, è da ritenersi, di diluire tra una più ampia platea di soggetti l'ammontare globale del contributo al funzionamento e dunque di ridurre l'aliquota di contribuzione.

Si nota a tal fine che fino ad oggi gli importi richiesti alle singole imprese sono rilevanti e si basano su un dato – il fatturato – che non è indicativo della capacità economica dell'impresa, pertanto paradossalmente vengono chiamate a pagare somme ingenti anche imprese che sono in perdita d'esercizio.



QUESITI NN.4 e 5

Si concorda nell'imponibilità del solo reddito prodotto in Italia. Tale principio deve essere applicato anche alle imprese ferroviarie.

QUESITI NN. 6 E 7

L'autotrasporto è un settore completamente liberalizzato che non è regolato né regolabile dall'ART e pertanto non deve essere assoggettato al contributo.

La tesi di assoggettare le imprese "connesse" con porti, stazioni ferroviari, aeroporti e interporti si basa su un principio rigettato dalla Corte Costituzionale nella Sentenza n.69/2017. Se l'Autorità regola i porti, le stazioni ferroviarie, gli aeroporti e gli interporti non può chiedere il contributo alle imprese che utilizzano quelle infrastrutture. Sul punto si rinvia a quanto già espresso nella risposta al quesito n.1.

E' infine del tutto privo di fondamento chiedere il contributo in base al numero di veicoli di cui l'impresa dispone.

QUESITO N.8

La Scrivente ritiene che la riduzione della soglia di fatturato sia da coordinare con l'ammontare dell'aliquota del contributo che non potrà che essere ridotta.