



La Scrivente Confederazione ha partecipato alla precedente consultazione relativa al contributo per il funzionamento dell'Autorità di cui alla Delibera n.92/2018 che qui interamente si richiama.

Relativamente alla nuova consultazione, aperta a seguito della modifica normativa intervenuta col D.L. n.109/2018 convertito con L. n.130/2018, si formulano ulteriori riflessioni come di seguito esposto.

#### QUESITI N. 1 e 2

La Scrivente rileva che non è più prevista la sospensione del pagamento del contributo per le categorie che hanno contenziosi aperti contro l'Autorità; peraltro la lista dei soggetti tenuti al versamento è stata rimodulata. Deve pertanto ritenersi che l'Autorità abbia preso atto che non avendo mai regolato i servizi logistici e di movimentazione merci relativi a tutte le modalità di trasporto, gli stessi nulla devono né hanno mai dovuto per il funzionamento dell'ART.

Tuttavia l'Autorità ritiene regolati i "servizi di trasporto merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti" intendendo come tali le imprese che dispongono al 31 dicembre 2018 di veicoli e trattori di peso superiore a 26 tonnellate. La Scrivente ritiene, viceversa, che i suddetti servizi di trasporto merci restino esclusi dalla platea degli assoggettati al pagamento nonostante l'intervenuta modifica legislativa del DL n.109/18. Il nuovo testo normativo stabilisce che debbano versare il contributo gli "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. L'Autorità non ha mai regolato, né le è stata data facoltà di farlo, il mercato dell'autotrasporto. Quanto ai "servizi connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti e interporti" trattasi di una mera astrazione dell'Autorità che non trova alcun riscontro nella realtà operativa. E' poi completamente privo di logica immaginare che le imprese titolari di veicoli e trattori superiori a 26 tonnellate siano connesse con quelle infrastrutture. Fermo restando che il fatto di transitare per una infrastruttura non significa essere connesso con la stessa, esistono comunque infiniti esempi di imprese che possono

essere titolari di mezzi superiori a 26 tonnellate e che nella loro attività non si trovano mai a entrare in una stazione o in un porto.

Riguardo ai terminalisti portuali e agli inland terminal, anch'essi rappresentati dalla Scrivente, si rileva che la nuova formulazione della normativa non fa più riferimento ai "gestori delle infrastrutture" riguardo ai soggetti incisi dal pagamento del contributo. Il legislatore, secondo il brocardo "lex dixit quam voluit", ha inteso escludere i gestori delle infrastrutture peraltro già ampiamente regolamentati da altri Enti.

Quanto alla misura del contributo, ritenendo ragionevole la previsione di cui alla lettera c) del punto 2) del documento di consultazione, si ritiene che l'esclusione "dei ricavi derivanti dal riaddebito di prestazioni della medesima tipologia rese da altro operatore soggetto al contributo" debba riguardare tutti gli operatori depennando la parola "di trasporto" dopo "contratto".

#### QUESITI N.3 e 4

Relativamente al fatturato rilevante la Scrivente, con riferimento alle categorie rappresentante delle imprese ferroviarie e degli MTO, ribadisce quanto già espresso nella precedente consultazione e qui integralmente richiamato. In particolare si ribadisce che tra le variazioni in diminuzione del fatturato devono essere inseriti i contributi erogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi del DM 14.7.2017, n.125.

#### QUESITO N.5

Di fatto si intende eludere la norma azzerando la soglia di esenzione che in 3 anni verrebbe ridotta ad 1/10 di quella iniziale.

Comunque, come già espresso nella precedente consultazione, si ritiene che l'individuazione della soglia di esenzione dal contributo-sia da coordinare con l'ammontare dell'aliquota del contributo che dovrà coerentemente essere molto contenuta.

Si ritiene inoltre che, oltre ad esentare le società in liquidazione e/o sogrette a procedure concorsuali a finalità liquidativa, dovrebbero essere esentate dal pagamento le società in perdita di esercizio. Infatti le imprese che versano in difficoltà economica, così come non sono soggette a tassazione, dovrebbero essere sollevate dall'onere del contributo all'ART.

#### QUESITO N.6

Si concorda con il principio di imponibilità del solo reddito prodotto in Italia. Lo stesso principio va applicato alle imprese ferroviarie.

#### QUESITO N.7

Nessuna osservazione.

#### QUESITO N.8

Si ritiene che i soggetti tenuti alla comunicazione dei dati economici siano solo quelli soggetti al versamento del contributo. Pertanto la determinazione della soglia di fatturato è da coordinare con l'ammontare dell'aliquota contributiva, come già detto per la determinazione della soglia di contributo al quesito n.5.

A tal fine si rileva che dal coordinato disposto dei quesiti n.5 e 8 parrebbe emergere che l'aliquota potrebbe essere pari allo 0,6 per mille. Un simile importo sarebbe ritenuto eccessivo e assolutamente insostenibile dalle imprese soggette al pagamento.