

Prot. 352/20

Genova, 30 novembre 2020

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230,
10126 Torino

Trasmesso via PEC

Osservazioni al documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2021 (Delibera n. 180/2020)

Gentili Signori,
con riferimento al documento di consultazione in oggetto, la scrivente Associazione intende sottoporre a codesta Autorità quanto segue.

Quesito 1: Individuazione delle imprese operanti nel settore dei trasporti o altri soggetti al versamento contributivo.

Da quanto si apprende al punto 1 dell'Allegato A, l'articolo 37 del d.l. n. 201/2012, come modificato dall'articolo 16 comma 1 e 1-bis, del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109 (di seguito "Decreto Genova") avrebbe ampliato la platea degli operatori soggetti all'obbligo di contribuzione.

Si rappresenta, come già sottolineato nell'ambito del giudizio instaurato dinanzi al TAR Piemonte, che la nuova formulazione dell'art. 37 del d.l. n. 201/2011, così come modificato dall'art. 16 del d.l. n. 109/2018, ha la esclusiva finalità di rendere la precedente formulazione maggiormente aderente all'interpretazione data dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017 che ha limitato la legittimità dell'imposizione dei contributi di funzionamento dell'ART esclusivamente ai soggetti verso i quali siano state esercitate le competenze in concreto.

La scrivente associazione osserva, infatti, che la vigente norma istitutiva dell'ART, anche a seguito delle modifiche apportate dalla sentenza della Corte Costituzionale e dal c.d. Decreto Genova, individua i soggetti obbligati non in ragione del tipo di attività economica svolta ma in ragione delle competenze regolatorie che la legge attribuisce all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

A tal riguardo si osserva che la natura dell'ART di Autorità di Regolazione indipendente è basata su un dato normativo non opinabile: la legge n. 481/1995; così come previsto dal comma 1 del citato art. 37 del d.l. 201/2011 si legge quanto segue

“Nell’ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, è istituita l’Autorità di Regolazione dei trasporti”.

Dalla legge n. 481/1995 e dall’art. 37 comma 1 de d.l. 37/2011 emergono quindi due chiare indicazioni che circoscrivono le competenze dell’ART: in primo luogo le competenze devono rientrare nel quadro della c.d. regolazione, ossia degli atti finalizzati a proteggere il mercato attraverso modelli di concorrenza per il mercato o attraverso modelli tariffari regolati e il controllo dell’adempimento alle relative prescrizioni; in secondo luogo la regolazione deve avere ad oggetto, appunto, un servizio di pubblica utilità.

Alla luce di quanto sopra, è del tutto evidente che quanto previsto dell’art. 37 non consente di valicare il limite della materia della regolazione né il limite dei servizi di pubblica utilità, includendo soggetti che erogano attività come quelle esercitate dai terminalisti portuali, che non rientrano nella categoria di servizi di pubblica utilità, ossia tutti quei servizi che sono soggetti ad oneri di pubblico servizio.

Inoltre, nell’ambito della regolazione dei servizi di pubblica utilità, primo limite generale alle competenze dell’ART, l’art. 37 comma 2 del d.l. 201/2011 individua un’ulteriore restrizione: *“L’Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell’accesso alle relative infrastrutture, e in particolare prevede” una serie di competenze specifiche per settore”.*

Per quanto concerne la competenza di ART nel settore portuale, la scrivente Associazione in primo luogo rileva che le attività portuali dei terminal operator e delle imprese per operazioni portuali, secondo la legge che le disciplina n. 84/1994, non sono soggette a regolazione e sono esercitate in regime di completa libera concorrenza, così come affermato dall’ Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nella segnalazione n. AS1708 del 27/10/2020.

Si osserva la carenza totale di motivazione circa l’inserimento della categoria di cui alla lett. e) (operazioni e servizi portuali).

In secondo luogo il vigente art. 37 del d.l. 201/2011 non assoggetta all’obbligo di pagamento del contributo di funzionamento le imprese che hanno solo la mera disponibilità di aree per l’esercizio di attività diverse da quelle di trasporto, ma i gestori delle infrastrutture di trasporto, che come precisato dalla Commissione Europea, e confermato dalla giurisprudenza del Tribunale dell’Unione europea (Sentenza del Tribunale UE del 31 maggio 2018, Causa T-160/16, Groningen Seaports NV e a. c. Commissione (Olanda); Sentenza del Tribunale UE del 30 aprile 2019, Causa T-747/17, Union des Ports de France UPF c. Commissione (Francia); Sentenza del Tribunale UE del 20 settembre 2019, Causa T-674/17, Le Port de Bruxelles e Région de Bruxelles-Capitale c. Commissione (Belgio)), e ai sensi della legge 84/94 e s.m.i., sono le Autorità di sistema portuale e non le imprese terminalistiche.

Altresì, si osserva che codesta Autorità, ad oggi, non ha esercitato alcuna attività di regolazione nei confronti dei terminalisti portuali, dal momento che nelle delibere n. 130, 131 e 132 del 2017, aventi ad oggetto la conclusione dei procedimenti relativi ai Porti di Genova, Livorno e Civitavecchia, e la delibera n. 57/2018, avente ad oggetto *“Conclusione procedimento avviato con delibera n. 40/2017. Approvazione di “Metodologie e criteri per garantire l’accesso equo e non discriminatorio alle*

infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione”, codesta Autorità ha inteso fornire **in via consultiva (e non regolatoria)** ai Presidenti delle Autorità di Sistema portuale un quadro omogeneo per quanto riguarda i criteri per garantire l’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, criteri già compiutamente stabiliti dall’art 18 della legge n. 84/94.

Ne consegue, dunque, che le imprese rappresentate da codesta Associazione, non rientrano tra i soggetti individuati dalla delibera oggetto di consultazione.

Infine, si apprende dall’Allegato A che, codesta Autorità dà per assodato l’orientamento giurisprudenziale il quale assoggetterebbe i terminalisti alle competenze dell’ART, nonostante i giudizi relativi alle sentenze citate da Codesta Autorità a p. 5 dell’allegato A, ad oggi, siano ancora sub-iudice, ossia oggetto di giudizio dinanzi al Consiglio di Stato.

A tal fine, a puro titolo cautelativo, e senza nessuna pretesa di riconoscimento di competenze da parte di codesta Autorità, si chiede di estendere la sospensione di ogni obbligo sia dichiarativo che contributivo, sino alla definizione dei giudizi pendenti davanti al giudice amministrativo anche per il settore terminalistico, così come avvenuto per servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci, per il trasporto di merci via mare e per vie navigabili interne e per servizi di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti. Sotto questo profilo, infatti, si rappresenta che, pur in assenza di sentenze di carattere definitivo e applicabili in via generale, vi sia una evidente disparità di trattamento e discriminazione nei confronti degli operatori portuali.

Quesito n. 2: Misura del contributo

Si osserva l’assoluta indeterminatezza dei criteri individuati da codesta Autorità per calcolare il fatturato rilevante ai fini del calcolo del contributo. Infatti, qualora le sentenze del TAR Piemonte, citate a p. 5 dell’allegato A, venissero confermate anche dal Consiglio di Stato, il calcolo del fatturato rilevante non dovrà essere calcolato sulla base dei ricavi di cui alle voci A1 e A5 del conto economico, ma dovrà essere effettuato sulla base dei ricavi conseguiti dell’attività esclusivamente caratteristiche e riferibili a servizi di pubblica utilità regolati e non al totale del fatturato.

Inoltre, la scrivente Associazione chiede che l’esclusione prevista per i soggetti operanti per il trasporto via mare di passeggeri e merci, con riferimento al fatturato relativo a rapporti internazionali, sia estesa a tutti i soggetti obbligati al contributo.

Quesito n. 3: Esenzione del contributo

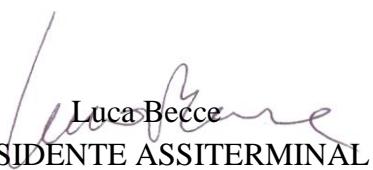
La scrivente Associazione intende porre l’attenzione sull’evidente irragionevolezza dell’abbassamento della soglia di esenzione ad € 1.800,00, in un momento in cui, a seguito dell’emergenza Covid-19, il settore dei trasporti si trova in grave difficoltà.

Pertanto si chiede a codesta Autorità, in questo particolare periodo di pandemia mondiale, di sospendere il pagamento del contributo, così come avvenuto per i canoni demaniali in virtù dell’art. 199 del d.l. n. 34/2020, con possibilità rateizzazione nel pagamento, senza interessi, del contributo richiesto.

Invece, si accoglie con favore la proposta di codesta Autorità di confermare, anche per il 2021, l'obbligo del pagamento del contributo per le società poste in liquidazione e/o soggette a procedura concorsuali, a partire da gennaio 2021, fino alla messa in liquidazione e/o assoggettamento alla procedura concorsuale con finalità liquidativa.

Con la speranza di riuscire a cominciare una leale cooperazione, si rimane a disposizione di codesta Autorità per eventuali chiarimenti.

Cordiali saluti.



Luca Beccè
PRESIDENTE ASSITERMINAL