

Roma, 12 novembre 2021

All'Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza, 230  
10126 Torino  
[autofinanziamento@pec.autorita-trasporti.it](mailto:autofinanziamento@pec.autorita-trasporti.it)

**Oggetto: Osservazioni al documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2022 (Delibera n. 135/2021)**

**PREMESSA:**

La scrivente associazione esprime il suo disappunto rispetto alla decisione dell'Autorità di regolazione dei Trasporti (d'ora in avanti ART) la quale, per l'ennesima volta, ha deciso di includere l'autotrasporto tra i settori sottoposti ad obbligo di contribuzione, utilizzando - fatta salva l'aggiunta del riferimento alle autostrade - le stesse formulazioni degli ultimi anni, che:

- includono tra i servizi di trasporto sottoposti all'obbligo, quelli “*...di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti*”;
- includono per la prima volta tra i soggetti gli operatori della logistica;
- individuano, in via presuntiva, le imprese che svolgono i predetti servizi, in quelle che hanno in disponibilità almeno un veicolo di massa complessiva superiore a 26 ton o almeno un trattore con massa rimorchiabile superiore a 26 ton.

Ci troviamo costretti a ribadire il nostro giudizio negativo verso questa scelta dell'ART, alla stregua di quanto già avvenuto in passato.

Invero, l'ART continua a disattendere il principio fondamentale sancito nella oramai ben nota Sentenza n.69/2017, secondo il quale l'Autorità può pretendere il contributo al funzionamento soltanto verso “*coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali*”. Orbene, in tutti questi anni l'ART non ha mai esercizio funzioni regolatorie nel settore dell'autotrasporto merci per conto di terzi, come il TAR del Piemonte ha ripetutamente evidenziato nelle sue Sentenze di accoglimento dei ricorsi presentati da alcune associazioni del settore. Sentenze che, peraltro, hanno ripetutamente bocciato in maniera inequivocabile il ragionamento dell'ART che ritiene obbligata la categoria dell'autotrasporto in quanto fruitrice di infrastrutture sulle quali, invece, l'Autorità esercita le sue funzioni regolatorie; invero, se così non fosse si giungerebbe al paradosso che qualunque soggetto che venga in contatto con un'infrastruttura di trasporto (vedi l'autostrada, ad esempio), solo per questo motivo sarebbe soggetto in astratto alle competenze dell'ART.

Né, peraltro, si può ritenere che questo scenario abbia subito modifiche a seguito della ri-formulazione dell'art. 37, comma 6, lett. b del decreto legge 201/2011 operata dal cd decreto Genova: anche in questo testo, infatti, si conferma che il presupposto fondamentale per poter pretendere il pagamento del contributo, è quello che l'ART abbia concretamente avviato, nel mercato di riferimento dell'impresa, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività regolatorie previste dalla legge. La circostanza non si è mai verificata nel settore dell'autotrasporto merci per conto di terzi, né tantomeno potrà mai verificarsi in futuro visto che sia la normativa italiana (in particolare, il d.lgs 286 del 21.11.2005 e ss. modifiche) che numerose pronunce della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, hanno stabilito in maniera inequivocabile che nel settore in rilievo vige il principio del libero mercato, che impedisce qualsiasi attività di correzione da parte di soggetti terzi. Inoltre, occorre evidenziare che un eventuale assoggettamento al contributo da parte di operatori, come quelli dell'autotrasporto, mai oggetto di regolazione diretta da parte dell'ART, violerebbe il diritto dell'Unione Europea, laddove si impone che la regolazione sia soggetta al principio di proporzionalità, per cui i costi non possono essere messi a carico di soggetti che non svolgono attività soggette a regolazione.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, le scriventi ribadiscono che l'ART non è legittimata in alcun modo a pretendere dei contributi dalle imprese rappresentate dalle scriventi.

#### **SUI QUESITI DI CUI ALL'ALLEGATO A DELLA DELIBERA 135/2021 DEL 12 OTTOBRE U.S.**

Fatta la premessa di cui sopra, sui quesiti di cui all'allegato A della delibera 135/2021 del 12 Ottobre u.s., si osserva quanto segue

- Sul quesito n. 1 (individuazione dei soggetti obbligati) si rinvia a quanto scritto in premessa, circa l'illegittimità della pretesa dell'ART nei confronti degli operatori che svolgono servizi di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti, per le ragioni ivi evidenziate.
- Sul quesito n. 2 (misura del contributo), qualora l'ART intendesse proseguire nella scelta di considerare soggetti al contributo gli operatori dell'autotrasporto, si chiede una riduzione considerevole dell'ammontare dal momento che, come ha certificato anche il recente decreto legge "Infrastrutture e Trasporti" (d.l. 121/2021, convertito in legge 156/2021 - art. 3 comma 9 bis), l'ART possiede degli avanzi di amministrazione legati all'allargamento della platea dei soggetti obbligati. A questo proposito, va ricordato che la Corte di Giustizia ha subordinato la legittimità del contributo al funzionamento, alla circostanza che i ricavi ottenuti dal medesimo contributo non superino i costi sostenuti dall'Autorità.
- Sul quesito n. 7 (soggetti operanti nel settore della gestione dei centri di movimentazione merci – interporti e operatori della logistica), condividiamo l'impostazione dell'ART circa l'esclusione dal fatturato: del riaddebito di costi sostenuti per determinati servizi comuni non ricollegabili alle competenze dell'Autorità; dei ricavi derivanti da attività meramente amministrative, quali il supporto delle operazioni doganali e il rimborso delle accise.
- Sul quesito n.9 (soggetti operanti nei settori del trasporto merci su strada), riteniamo non condivisibile la scelta di introdurre una disposizione che permetta ai sub vettori di escludere, dal fatturato rilevante, i ricavi derivanti da queste prestazioni di trasporto. Questa scelta, invero, configge con il principio di derivazione comunitaria "chi inquina paga",

consentendo a chi materialmente svolge operazioni di trasporto su strada di scomputare il fatturato così ottenuto dal pagamento del contributo; contributo che, invece, finirebbe con il gravare su un soggetto che non ha svolto materialmente il viaggio e, quindi, non ha utilizzato l'infrastruttura (autostrada, porti, interporti, aeroporti) sulla quale l'ART esercita le sue prerogative. Per le stesse ragioni, anche nel caso in cui il sub vettore non avesse un fatturato rilevante ai fini del contributo ART, riteniamo che l'obbligazione contributiva non possa gravare sul primo vettore visto che questi, non avendo effettuato materialmente il trasporto, di fatto non ha fruito delle infrastrutture regolamentate dall'ART.

Le stesse considerazioni di cui sopra valgono per i consorzi: il contributo non può essere posto a carico di queste strutture, quando non svolgano materialmente l'attività di trasporto ma si limitino a fornire un semplice supporto amministrativo e contabile alle imprese consorziate; per cui, in tal caso è su queste ultime imprese che deve ricadere il contributo.

- Sul quesito n. 10 (dichiarazione e dati da comunicare all'Autorità ai fini del versamento del contributo), si ritiene che i nuovi adempimenti richiesti alle imprese per dettagliare le esclusioni invocate dal fatturato rilevante per il contributo, si traducano in un eccessivo ed inutile aggravio amministrativo per l'impresa. Se ne chiede pertanto l'eliminazione.

Distinti saluti.

IL SEGRETARIO GENERALE

- Giuseppina Della Pepa -  
