

Roma, 12 novembre 2021

**Oggetto: Allegato A alla delibera n. 135/2021 del 12 ottobre 2021 - Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti per l’anno 2022**

**Premessa**

Federlogistica ha partecipato alle precedenti consultazioni sul contributo per il funzionamento dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, sottoponendo all’attenzione dell’Autorità le proprie osservazioni e proposte, che si intendono qui integralmente richiamate.

In riferimento alla delibera dell’Autorità n. 135/2021 del 12 ottobre 2021, pertanto, concernente la determinazione del contributo per il suo funzionamento, la scrivente associazione intende fornire il proprio contributo formulando le seguenti osservazioni ai quesiti di cui all’Allegato A della delibera:

**Quesito 1 – Individuazione delle imprese operanti nel settore dei trasporti o altri soggetti tenuti al versamento contributivo**

Con riferimento agli operatori economici di cui alla **lettera c)** [*gestione di centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica)*] - individuati dall’Autorità, a seguito delle più recenti pronunce del Consiglio di Stato, quali soggetti parimenti sottoposti agli obblighi di dichiarazione e di contributo – trattandosi quella di “operatori della logistica” di una definizione alquanto generica, si ritiene necessaria un’ulteriore specificazione da parte dell’Autorità riguardo i settori di attività nell’ambito della logistica che siano stati, nello specifico, oggetto dell’esercizio concreto delle sue competenze e attività come previste dalla Legge.

Con riferimento agli operatori economici di cui alla **lettera i)** [*servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne di passeggeri e/o merci*], si evidenzia come l’art. 37, comma 6, lett. b) del D.L. 201/2011 – come da ultimo rimarcato anche dalla sentenza n. 69 del 2017 della Corte Costituzionale - sancisca che solo ai soggetti effettivamente regolati possa essere richiesto il contributo in esame. Ne risulta pertanto che le imprese di navigazione impegnate nei servizi internazionali non possano esservi assoggettate. Nel caso di specie, infatti, la predetta attività non è stata destinataria di atti di regolazione adottati da codesta Autorità. Viceversa, nel trasporto di passeggeri via mare, l’Autorità parrebbe essere competente esclusivamente nell’ambito di applicazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Per tale ragione, si evidenzia come il contributo per il funzionamento dell’Autorità richiesto alle compagnie di navigazione che effettuano servizi di trasporto di passeggeri e/o merci dovrebbe comprendere soltanto la quota parte strettamente riconducibile alle attività esercite per la suddetta competenza in

Aderente a

materia di diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne (con esclusivo riferimento ai viaggi-tratte tra i soli porti nazionali). Il tutto, peraltro, anche nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e rendicontazione sanciti dal Regolamento (UE) 2017/352 del 15 febbraio 2017 (di seguito anche “Regolamento”), che ha assunto valore di legge per lo Stato italiano a far data dal 24 marzo 2019.

Non si comprende inoltre il motivo di raggruppare sotto un’unica voce gli operatori che forniscono servizi di trasporto via mare, indipendentemente dal fatto che questi vengano resi ai passeggeri o alle merci di cui alla proposta lett. (i). Trattasi, infatti, di comparti differenti, soggetti a norme di dettaglio sia nazionali che internazionali diverse tra loro.

Con riferimento agli operatori economici di cui alla **lettera I)** [*servizi di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti*], si ritiene illegittima l’inclusione delle imprese di autotrasporto tra tali operatori, soggetti agli obblighi dichiarativi e contributivi, in ragione dell’assenza di alcun esercizio concreto da parte dell’Autorità delle proprie competenze o attività regolatorie, previste dalla legge, nel mercato del trasporto merci in conto terzi, data la natura intrinsecamente non regolata di quest’ultimo.

Si rileva infine l’opportunità, come regola generale, che il contributo di funzionamento fosse proporzionato all’attività regolatoria effettivamente svolta dall’Autorità. Il tutto al fine di evitare di gravare ulteriormente sulle imprese di trasporto con oneri sproporzionati, soprattutto in un momento di grave crisi finanziaria innescata dalla pandemia.

## **Quesito 2 – Misura del contributo**

Ai fini della determinazione del fatturato rilevante, si ritiene di dover utilizzare il solo importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni), in quanto all’interno della voce A5 (altri ricavi e proventi) sono ricompresi importi riconducibili ad attività diverse da quella principale e che necessitano di complesse elaborazioni ai fini della determinazione degli importi assoggettabili alla contribuzione. In subordine, qualora codesta Autorità decidesse di considerare anche i ricavi di cui alla voce A5, sarebbe opportuno prevedere una disposizione di “chiusura” – nell’ambito delle regole relative alla contribuzione di funzionamento dell’ART – nel senso di escludere qualsivoglia ricavo che non derivi da attività caratteristica/ordinaria dell’impresa.

A ciò si aggiunga che, con riferimento alla proposta di escludere dal totale dei ricavi quelli dei soggetti operanti nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali – di cui al punto (v) lettera b) indicato al paragrafo 2 “Misura del contributo” dell’allegato A in commento – derivanti dall’“equivalente incremento della tariffa di competenza, da destinarsi alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade e autostrade in gestione diretta Anas SpA”, riterremo opportuno valutare l’applicazione della medesima ratio anche ai terminal in relazione alla specifica e programmata attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle aree assentite in gestione diretta.

Inoltre, sempre sul punto 2) della Delibera relativo alla “Misura del contributo”, si ritiene che – in linea generale e in subordine a quanto detto al punto che precede – la determinazione della misura del contributo debba essere effettuata tenendo conto del solo ed effettivo fabbisogno per le spese di funzionamento. Soltanto così, infatti, la misura potrebbe dirsi rispettosa delle regole che settano la trasparenza e la proporzionalità dei prelievi a cui il procedimento di definizione del contributo certo non sfugge.

Preme altresì evidenziare come, ai fini dell'individuazione dell'eventuale fatturato rilevante per la determinazione del contributo di funzionamento dell'Autorità, debba essere scongiurata qualsivoglia "duplicazione" di detto contributo su una medesima operazione commerciale. Va da sé, dunque, come la presenza di eventuali duplicazioni del contributo su medesime operazioni commerciali mal si concili con i noti principi di cui al Regolamento e, parimenti, ben potrebbe sollevare problematiche di natura concorrenziale nel senso di limitare l'accesso alle infrastrutture nella misura in cui si applichino condizioni dissimili per prestazioni equivalenti (ad esempio in sede di determinazione / richiesta del contributo da parte dell'Autorità). Da ultimo, in considerazione della grave situazione finanziaria in cui versa il sistema produttivo nazionale, sarebbe auspicabile che codesta Autorità, visto l'avanzo di amministrazione relativo agli anni precedenti, utilizzasse tali risorse per far fronte alle proprie necessità finanziarie alleviando, se non per quanto possibile esonerando, per il 2022, le imprese soggette all'obbligo di contribuzione dal versamento della propria quota. Ciò anche a seguito di quanto previsto dal modificando art. 3, comma 9-bis del cd. "D.L. Infrastrutture", ai sensi del quale il Governo autorizza l'ART – proprio in ragione della crisi pandemica in corso – a ricorrere agli avanzi di amministrazione degli anni precedenti (ed in particolare alla quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020).

### **Quesito 3 – Esenzione dal contributo**

Si rileva come, a fronte dell'ampliamento della platea di contribuenti, non vi sia stata alcuna diminuzione dell'aliquota, in mancanza della quale una simile politica dell'Autorità porterà ad un sempre maggiore avanzo di bilancio, la quale che delinea delle criticità in termini di proporzionalità del contributo.

### **Quesito 5 – Soggetti operanti nel settore del trasporto via mare e per altre vie navigabili interne**

Partendo dal presupposto che in base alla legge l'attività di regolazione dell'Autorità possa avvenire solo con riferimento al trasporto nazionale, in linea di principio un armatore europeo che, nel seguire le rotte di trasporto marittimo internazionale, "tocchi" un porto italiano ed acceda ad un'infrastruttura costiera (es. la banchina del terminal o della stazione marittima) – la quale per giunta è già regolata e quindi soggetta al contributo in esame - non dovrebbe essere considerato anch'esso un soggetto regolato per il solo fatto di aver attraccato in uno scalo italiano. Se si ritenesse altrimenti, infatti, allora anche tutti i vettori aerei internazionali sarebbero sottoposti alla regolamentazione nazionale per il solo fatto di "accedere", finanche con un singolo scalo, all'infrastruttura di un aeroporto nazionale. In questo caso invece, a nostro parere, andrebbe fatta una distinzione tra il beneficiario di un diritto (i.e. l'impresa di navigazione che accede all'infrastruttura-porto nell'ambito di un trasporto marittimo internazionale) ed il soggetto regolato (il terminal che gestisce la banchina assentiagli in concessione) che ha invece il dovere di garantire la parità di accesso e trattamento degli operatori che scalano quel porto.

In caso contrario, infatti, oltre al profilarsi di una duplicazione dell'obbligo di contributo in riferimento ad una stessa attività di trasporto, ancor più problematicamente emergerebbe un chiaro rischio di riduzione del livello di competitività economica del comparto marittimo nazionale e quindi dell'intero Sistema Paese, cui conseguirebbe una plausibile riduzione dei traffici nazionali via mare a beneficio degli altri scali dell'area mediterranea e nord europea, non soggetti al medesimo, sproporzionato regime regolatorio.

Alla luce di tutto ciò, quindi, non si comprende la ragione per la quale si intenda assoggettare al pagamento del contributo le compagnie di navigazione impegnate su servizi internazionali che scalino i porti nazionali. Tale tipologia di trasporto (merci/persone) effettuata dal vettore, infatti, non può essere assimilata a quella svolta sulle rotte tra porti nazionali) e pertanto esula dalle competenze dell’Autorità in materia esclusivamente di trasporto nazionale previste dalla legge.

**Quesito 7 – Soggetti operanti nel settore della gestione dei centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica)**

Si segnala la condivisione dell’impostazione dell’Autorità circa l’esclusione dal fatturato del riaddebito di costi sostenuti per determinati servizi comuni non ricollegabili alle competenze dell’Autorità e dei ricavi derivanti da attività meramente amministrative, quali il supporto delle operazioni doganali e il rimborso delle accise.

**Quesito 8 – Soggetti operanti nel settore porti**

Si evidenzia la necessità di garantire il principio della parità di trattamento tra i soggetti che accedono all’infrastruttura-porto, evitando quindi la “duplicazione” del contributo. Il tutto al fine di scongiurare possibili effetti distorsivi della concorrenza e di mancata “compliance” con i principi stabiliti dal Regolamento.

**Quesito 10 – Dichiarazione e dati da comunicare all’Autorità ai fini del versamento contributivo**

In riferimento alla dichiarazione di dati anagrafici ed economici prevista per le imprese del settore dei trasporti, si ritiene necessaria la formulazione di un chiarimento da parte dell’Autorità circa la titolarità di tale obbligo in capo alle sole imprese che siano soggette, ai sensi della Legge, agli obblighi contributivi e che contemporaneamente generino un fatturato superiore a € 3.000.000,00 (euro tre milioni/00).

Inoltre, 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. Pertanto, se ne chiede l’eliminazione.

Il Segretario Generale  
Giovanni Pignatiello Rega