

Prot.: 211/21

Genova, 9 novembre 2021

Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza 230,  
10126 Torino

*Trasmesso via PEC*

**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)

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 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 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 de 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, dunque, 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<sup>1</sup>, e ai sensi della legge 84/94 e s.m.d., 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.*

---

<sup>1</sup> 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 30 aprile 2019, Causa T-747/17, Union des Ports de France UPF c. Commissione (Francia); Sentenza del 20 settembre 2019, Causa T-674/17, Le Port de Bruxelles e Région de Bruxelles-Capitale c. Commissione (Belgio)

*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 comitutamente stabiliti dall'art 18 della legge n. 84/94, così come affermato dal Consiglio di Stato con riferimento al contributo ART per l'anno 2017 e nelle successive sentenze pubblicate a partire dal 4 gennaio 2021.

La scrivente Associazione è a conoscenza dell'assunto giurisprudenziale del Consiglio di Stato che ha esteso l'obbligo contributivo a tutte le imprese che operano nel settore dei trasporti, superando la differenza tra soggetti regolati e beneficiari della regolazione. Tuttavia giova precisare che tale interpretazione risulta in evidente violazione con il diritto dell'Unione Europea laddove si impone che la regolazione sia soggetta al principio di proporzionalità secondo cui i relativi costi non possono essere posti a carico di soggetti che non svolgono attività soggette a regolazione.

### **Quesito 2: misura del contributo**

Con riferimento al quesito 2, la scrivente Associazione osserva l'assoluta indeterminatezza dei criteri individuati da codesta Autorità per calcolare il fatturato rilevante ai fini della quantificazione del contributo.

Infatti, nel caso degli operatori dei porti i criteri per stabilire il *quantum* del contributo di funzionamento, non dovrebbero basarsi sulla totalità dei ricavi riconducibili alle voci A1 e A5 del conto economico delle società, ma solo sui ricavi derivanti l'attività delle operazioni portuali, ex. art. 16 della legge n. 84/94: carico, scarico, carico scarico deposito e movimentazione.

Fermo restando quanto sopra rappresentato, la scrivente Associazione chiede che venga previsto un abbassamento dell'aliquota del contributo per l'anno 2022, in ragione del fatto che a partire dal contributo per l'anno 2019 vi è stato un aumento dei soggetti tenuti al pagamento dei contributi e ciò si traduce per l'Autorità in una maggiore entrata finanziaria.

Pertanto, dall'eventuale mancato abbassamento dell'aliquota e dal contestuale aumento del numero dei soggetti obbligati al pagamento del contributo, l'Autorità rischierebbe di conseguire un extra profitto dalla riscossione del contributo.

A tal riguardo, si badi bene che la Corte di Giustizia ha subordinato la legittimità del contributo di funzionamento al fatto che i ricavi derivanti dal contributo non debbano superare i costi sostenuti dall'Autorità.

### **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, soprattutto quello portuale, si trova in grave difficoltà.

Invece, si accoglie con favore la proposta di codesta Autorità di riconfermare, anche per il 2022, l'obbligo del pagamento del contributo per le società in liquidazione e/o soggette a procedura concorsuali, fino alla messa in liquidazione e/o assoggettamento alla procedura concorsuale con finalità liquidativa.

### Quesito n. 8: Soggetti operanti nel settore porti

La scrivente Associazione, con riferimento al quesito n. 8 accoglie con favore la proposta di codesta Autorità di escludere dal fatturato alcune voci di ricavi derivanti da attività svolte dalle imprese terminalistiche ma non riconducibili alle operazioni portuali.

Allo stesso tempo, si osserva la necessità di prevedere la seguente ulteriore fattispecie di ricavi da **escludere dal fatturato**, riguardante i ricavi derivanti dall'attività di **allacciamento reefer**, in quanto lo svolgimento di tale attività non rientra tra le operazioni portuali ma viene svolta in un mercato diverso ed autonomo e non soggetto a regolazione da parte di codesta Autorità.

Infine, ad avviso della scrivente Associazione, il fatturato riconducibile a rapporti con soggetti aventi la sede fuori dal territorio italiano dovrà essere scorporato ai fini del calcolo del contributo, così come previsto per le altre categorie individuate da codesta Autorità.

Con la speranza di proseguire in una leale cooperazione, si rimane a disposizione di codesta Autorità per eventuali chiarimenti

Cordiali saluti

Luca Becce

Presidente ASSITERMINAL

