



Associazione
nazionale
cooperative
di produzione
lavoro e servizi

legacoop
**PRODUZIONE
& SERVIZI**

Trasporto Merci e Logistica

Prot. n. 145/21

Roma, 12 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 le seguenti osservazioni.

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

Con riferimento all'individuazione delle imprese di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scalei ferroviari merci, aeroporti e interporti tra i soggetti tenuti all'obbligo contributo anche per l'anno 2022, la scrivente Associazione si trova costretta a ribadire il proprio giudizio negativo verso la scelta di ART sulla base di quanto già avvenuto negli scorsi anni.

Anche con riferimento al contributo per l'anno 2022, codesta Autorità nell'individuare le imprese di trasporto tra i soggetti obbligati al contributo non tiene conto che la legge n. 481/1995 circoscrive la legittimità dell'azione regolatoria esclusivamente con riferimento ai servizi di pubblica utilità (in cui non rientra l'autotrasporto) senza che residui spazio per alcuna fattispecie regolatoria neppure potenziale.

In secondo luogo, va ricordato il principio sancito nella oramai ben nota Sentenza n.69/2017, secondo la quale l'Autorità può pretendere il contributo al funzionamento soltanto verso "coloro che

Sede Nazionale

Via G.A. Guattani, 9 - 00161 Roma
Tel. 06 84439300/521
segreteria@produzione-servizi.coop

Uffici di Bologna

Viale Aldo Moro, 16 - 40127 Bologna
Tel. 051 509751
segreteria.bologna@produzione-servizi.coop

svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali".

Altresì, non si può ritenere che questo scenario abbia subito modifiche a seguito della riformulazione dell'art. 37, comma 6, lett. b del decreto legge 201/2011 operata dal cd. decreto Genova: anche nel nuovo 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.

La scrivente società è a conoscenza dell'assunto giurisprudenziale del Consiglio di Stato che ha esteso a tutte le imprese 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

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 di funzionamento non debbano superare i costi sostenuti dall'Autorità.

Quesito 9: soggetti operanti nei settori del Trasporto merci su strada.

In merito al quesito 9 proposto dell'allegato A, la Scrivente Associazione espone quanto segue.

In relazione alla sub-vezioni, la scrivente Associazione osserva che il contributo di funzionamento non può essere imputato solo nei confronti della società di trasporto che abbia stipulato il contratto

di trasporto con l'utenza finale ma deve essere imputato al soggetto che ha materialmente prestato il servizio di trasporto, sulla base del noto principio comunitario "chi usa paga", altra modalità applicativa del principio di proporzionalità. L'analogo principio si applica ai consorzi di trasporto: l'obbligo contributivo sorge in capo all'impresa (secondo la nozione comunitaria) che eroga la prestazione di trasporto.

Con riferimento all'attività svolte dai consorzi, si osserva che il contributo di funzionamento non dovrà essere posto a carico dei consorzi, nel caso in cui essi non svolgono direttamente l'attività di autotrasporto ma si limitano a fornire un mero supporto amministrativo e/o commerciale alle imprese che operano nel ramo dell'autotrasporto. Pertanto, in tali casi l'obbligo contributivo non ricade in capo al Consorzio, bensì in capo alle imprese consorziate che esercitano l'attività di autotrasporto. Infine, la Scrivente Associazione intende segnalare che alcune imprese associate che svolgono l'attività di autotrasporto sono state considerati da codesta Autorità operatori portuali, in quanto titolari di un'autorizzazione ex art. 16 della legge 84/94.

A tal riguardo, si osserva che la mera titolarità di un'autorizzazione ex art. 16, della legge n. 84/1994, non è di per sé sufficiente a ricondurre un'impresa che esercita l'attività di autotrasporto tra i soggetti operanti nel mercato delle operazioni portuali. Infatti, alcune imprese che erogano servizi di trasporto si avvalgono di tale autorizzazione in quanto richiesta da alcune Autorità di sistema portuali per accedere al porto.

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

Distinti saluti

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Danilo Pochi".