

## ***Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2023***

### **Quesito n.1**

**Si chiedono osservazioni motivate in ordine alle attività elencate dall'Autorità al fine di individuare i soggetti tenuti al versamento contributivo.**

La scrivente Confederazione, anche per l'anno 2023 deve confermare le proprie considerazioni circa le attività elencate dall'Autorità per individuare i soggetti tenuti al versamento del contributo. In primo luogo si osserva che, l'orientamento del Consiglio di Stato, che ha riconosciuto nella innovata definizione dei soggetti tenuti al versamento del contributo una cesura rispetto alla precedente normativa (DL n.109/2018 convertito nella L.n.130/2018), non fa venir meno il principio generale per cui devono essere incisi solo quegli operatori che nello svolgimento della propria attività siano interessati dalla regolazione dell'Autorità. Infatti, occorre verificare che i soggetti chiamati al pagamento del contributo siano quelli per i quali l'Autorità abbia "concretamente avviato l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge nel mercato in cui essi operano". In secondo luogo, giova ricordare che la richiesta contributiva risulta incompatibile con il diritto dell'UE (art. 56 TFUE) e con il principio di proporzionalità che stabilisce che l'attività regolatoria, compresa la richiesta del contributo, deve essere svolta in modo proporzionato ed obbiettivo. Di conseguenza, i costi dell'Autorità non possono essere posti a carico di soggetti che non svolgono attività soggette a regolazione. Inoltre, non risulta che l'Autorità abbia emesso atti o svolto competenze che giustifichino l'ampliamento previsto nel 2022 della platea dei soggetti incisi, includendo anche "gli operatori della logistica" nonché i "servizi di agenzia/raccomandazione marittima". Parimenti si ritiene privo di ratio considerare "connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti e interporti" i servizi di autotrasporto svolti con almeno un mezzo pari o superiore a 26 tonnellate. Per le imprese di questi settori infatti non risultano dal 2019 ad oggi atti dell'Autorità che abbiano avuto influenza sulla modalità di svolgimento dell'attività, né come soggetti regolati né come soggetti beneficiari della regolazione. Inoltre, alla luce sia della normativa nazionale, sia dell'orientamento della Corte di Giustizia dell'UE, per questi settori, vige il principio del libero mercato con conseguente inapplicabilità di vincoli regolatori e controllo da parte di terzi soggetti. Tali soggetti non rientrano nei servizi di pubblica utilità essendo prestati nel libero mercato.

### **Quesito n.2**

**Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati per l'individuazione del fatturato rilevante.**

Premesso che secondo la scrivente Confederazione il fatturato non è un dato significativo della capacità contributiva, si ritiene che volendo partire da quel dato occorrerebbe individuare specificamente la base imponibile riconducibile a quella parte dell'attività che risente della regolazione dell'Autorità. A tal fine per non appesantire oltremodo le imprese occorrerebbe ammettere una stima su cui calcolare il contributo dell'Autorità da calcolare in misura percentuale. Riguardo alle esenzioni proposte nella delibera, risultano insufficienti a rappresentare tutte le casistiche di esenzione dal contributo. In particolare va prevista una esenzione generale per le voci classificate nei "ricavi diversi" ad eccezione di quelle direttamente connesse

con l'attività propria dell'impresa. Inoltre devono essere esclusi dalla contribuzione i ristorni e le somme di cui le imprese beneficiano a titolo di risarcimento per danni subiti. Per le imprese corrieristiche è inoltre estremamente complesso distinguere le attività assoggettate alla regolazione di Agcom e quelle assoggettate alla regolazione di ART, non essendo distinguibili a livello di imputazione di costi e ricavi. Certamente tra i ricavi da esentare vanno ricompresi tutti i riaddebiti per spese effettuate in nome e per conto, quali ad esempio le spese per operazioni doganali. Inoltre, nell'ambito dei trasporti internazionali, andrebbe assoggettata al contributo solo la parte relativa alla tratta nazionale. Si chiede pertanto, anche un abbassamento dell'aliquota del contributo, posto che dal 2019 l'Autorità ha ampliato l'elenco dei soggetti passivi tenuti al versamento del contributo con conseguente incremento delle proprie entrate finanziarie. Come è noto, la Corte di Giustizia, subordina la legittimità del contributo di funzionamento al fatto che gli incassi non superino i costi di gestione dell'Autorità.

### **Quesito n.3**

**Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla previsione di una soglia al di sotto della quale il contributo non è dovuto all'Autorità.**

Si ritiene che la soglia di esenzione, per tutte le ragioni sin qui svolte, non debba essere ridotta. Si chiede altresì che al fine di abbassare il carico contributivo in capo alle imprese, andrebbe ridotta l'aliquota contributiva. Infatti, il contributo deve essere commisurato al solo fabbisogno per le spese di funzionamento derivanti dall'attività regolatoria. Nel corso degli anni il contributo versato dalle imprese è stato nettamente superiore rispetto alle spese sostenute da codesta Autorità anche perché nel corso degli anni sono aumentati i soggetti passivi tenuti al versamento del contributo. Dall'analisi dei bilanci pubblicati risulta un avanzo di gestione. Pertanto, si conferma l'illegittimità di ogni richiesta di pagamento nel rispetto del diritto comunitario come già esposto al precedente punto n. 2 e si chiede pertanto un abbassamento dell'aliquota contributiva.

### **Quesito n.4**

**Si chiedono osservazioni motivate in relazione ai criteri di identificazione del fatturato per i soggetti operanti nel trasporto aereo di passeggeri e/o di merci.**

Si ribadisce che per i trasporti internazionali, andrebbe assoggettata al contributo solo la parte relativa alla tratta nazionale. Per il settore aereo, tale tratta, non sempre è di immediata individuazione ed anche i criteri esposti nella delibera non sono sufficientemente chiari. Il fatturato non può costituire un parametro per il calcolo della contribuzione, stante che lo stesso incorpora attività in gran parte svolte all'estero. Sul punto si condivide quanto argomentato da AICAI.

### **Quesito n.6**

**Si chiedono osservazioni motivate in relazione all'individuazione di voci di esclusione dedicate ai soggetti eroganti servizi di agenzia/raccomandazione marittima e in merito alla previsione secondo cui tali operatori economici dovranno versare il contributo in nome e per conto del naviglio estero, ove rappresentato.**

Premesso che – come già detto al punto 1 – si ritiene ingiustificata l'estensione prevista dal 2022 alle agenzie/raccomandatori marittimi dell'obbligo di pagamento del contributo non essendo detti operatori né destinatari né beneficiari diretti degli atti dell'Autorità, sul punto si richiamano in toto le osservazioni formulate dalla aderente Federagenti nell'ambito della presente Consultazione.

#### **Quesito n.7**

**Si chiedono osservazioni motivate sull'individuazione di voci di esclusione di fatturato specificamente riferite alla gestione dei centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica).**

Non ci sono contrarietà alle esenzioni già previste per gli interporti; peraltro è necessario integrare l'elenco delle voci da escludere, prevedendo lo scomputo di tutti i ricavi diversi non direttamente connessi allo svolgimento dell'attività propria degli interporti, nonché le agevolazioni finanziarie di cui le imprese beneficiano a titolo di ristoro. Sul punto si rinvia alle osservazioni dell'associata UIR formulate nell'ambito della presente Consultazione. Riguardo all'estensione agli operatori della logistica si ribadisce anche nella presente consultazione che gli stessi non sono destinatari né beneficiari diretti degli atti dell'Autorità. Trattasi infatti di operatori privati che svolgono l'attività in aree private.

#### **Quesito n.8**

**Si chiedono osservazioni motivate sull'individuazione di voci di esclusione di fatturato specificamente riferite ai soggetti operanti nel settore porti.**

Si concorda con le osservazioni espresse dall'associata Assiterminal in sede di Consultazione e che qui interamente si richiamano.

#### **Quesito n.9**

**Si chiedono osservazioni motivate sull'individuazione di voci di esclusione di fatturato specificamente riferite al settore del trasporto merci su strada.**

Premesso che Confetra ritiene che le imprese di autotrasporto merci su strada non debbano essere assoggettate al contributo in quanto non sono destinatarie né beneficiarie dirette della regolazione dell'Autorità e premesso altresì che non risponde ad alcuna logica considerare connesse con le infrastrutture le imprese che detengono veicoli di 26 tonnellate e superiori, si ritiene privo di fondamento giuridico l'aver introdotto a partire dal 2022, una disposizione che consente ai sub-vettori di escludere i ricavi derivanti da tali prestazioni e di far versare il contributo da chi abbia stipulato i contratti di trasporto con l'utenza finale. Tale norma è diametralmente opposta con quanto stabilito nella Delibera relativa al contributo 2021 che espressamente recitava *"Dal totale dei ricavi sono esclusi: .... (ii) negli altri casi, nella sola ipotesi di unico contratto di trasporto, i ricavi derivanti dal riaddebito di prestazioni della medesima tipologia rese da altro operatore soggetto al contributo"* (Delibera n.225/2020 art.2 c.5). La legge prevede che il contributo debba essere determinato *"con la previsione di soglie che tengano conto della dimensione del fatturato"*; l'Autorità nel momento in cui stabilisce regole per applicare il contributo sui collettori dei servizi, anziché sulle singole imprese che svolgono materialmente quei servizi, sta di fatto eludendo la suddetta regola perché le singole imprese normalmente non raggiungerebbero la soglia di esenzione, mentre se i fatturati di quelle singole imprese vengono considerati globalmente in capo ai vettori committenti vanno sopra soglia. Inoltre tale previsione risulta in contrasto col principio comunitario *"chi usa paga"*. Sul punto si richiamano altresì le osservazioni formulate dall'associata Fedit nell'ambito della Consultazione.

#### **Quesito n.10**

**Si chiedono osservazioni motivate in relazione alle dichiarazioni da rendere**

Nel confermare che gli operatori non devono essere oberati ulteriormente rispetto alla dichiarazione, si è contrari alla previsione degli ulteriori prospetti per dettagliare le esclusioni dal fatturato.