

Roma, 2 novembre 2022

Spett.le

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 2023 (Delibera n. 183/2022)

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, scali ferroviari merci, aeroporti e interporti, e dei i gestori dei centri di movimentazione tra i soggetti tenuti all'obbligo contributo anche per l'anno 2023, la scrivente Associazione osserva che i criteri utilizzati da codesta Autorità risultano in contrasto con il diritto dell'Unione Europea e l'ordinamento nazionale.

Il diritto dell'Unione europea - peraltro munito di *diretta applicazione* nel campo della regolazione-ed in particolare l'art. 56 TFUE e il principio di proporzionalità, prevede che l'individuazione dei soggetti tenuti all'obbligo contributivo e, in generale, l'esercizio dell'attività regolatoria sulle imprese deve essere svolta in modo proporzionato ed obiettivo. Di conseguenza, i relativi costi di regolazione non possono essere posti a carico di soggetti che non svolgono attività soggette a regolazione.

Inoltre, il criterio utilizzato da codesta Autorità risulta in contrasto anche con il contenuto della legge 81/1995, norma che funge da base giuridica dell'istituzione di codesta Autorità, che in coerenza con i principi di

derivazione comunitaria, circoscrive la legittimità dell'azione regolatoria esclusivamente con riferimento ai servizi di pubblica utilità (in cui non rientra né l'autotrasporto e né la logistica).

In secondo luogo, la corte Costituzionale con la nota sentenza 69/2017 ha stabilito che 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"*.

Infine, si osserva che la nuova formulazione dell'art. 37, comma 6, lett. b del decreto legge 201/2011 operata dal cd. Decreto Genova, in coerenza con i principi affermati dalla Corte Costituzionale, stabilisce che sono assoggettati all'obbligo contributivo gli operatori economici in cui l'ART abbia concretamente avviato, nel mercato di riferimento, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività regolatorie previste dalla legge.

A tal riguardo, la scrivente Associazione osserva che, con riferimento al settore dell'autotrasporto e della logistica, la normativa italiana e 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.

Per quanto sopra, parrebbe opportuno escludere dal novero dei soggetti obbligati al pagamento del contributo le attività di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti e interporti, e i gestori dei centri di movimentazione, dal momento che essi non rientrano nei servizi di pubblica utilità, prestati invece nel libero mercato, senza soggezione ad alcun vincolo regolatorio.

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

Fermo restando quanto sopra rappresentato, la scrivente Associazione osserva che sarebbe opportuno determinare il contributo in modo proporzionato e tenendo conto solo del far bisogno di codesta Autorità per le spese di funzionamento derivanti dall'esercizio dell'attività regolatoria.

In particolare, la scrivente Associazione osserva che nel corso degli anni la richiesta di contributo è stata del tutto sproporzionata rispetto alle spese sostenuta da codesta Autorità, dal momento che, dall'analisi dei bilanci pubblicati, risulta un consistente avanzo di bilancio (al 31/12/2021, l'avanzo era di € 31.156.203,77; al 31/12/2020, l'avanzo era di € 23.780.929,67; al

31/12/2019, l'avanzo era di € 26.141.007,90; al 31/12/2018, l'avanzo era di € 21.933.617,56; al 31/12/2017, l'avanzo era di € 16.789.457,48).

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. Ebbene nella materia dell'autotrasporto non vi è alcuna evidenza che codesta Autorità abbia sostenuto alcun costo.

Per le ragioni di cui sopra, oltre a ribadire l'illegittimità di ogni richiesta di pagamento rispetto al diritto dell'Unione europea, si chiede un abbassamento dell'aliquota del contributo per l'anno 2023, 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, così da evitare il rischio di conseguire un extra profitto dalla riscossione del contributo come, purtroppo, avvenuto nei precedenti anni.

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

Con riferimento alle modalità di esenzione del contributo, per le ragioni di cui al precedente punto, si richiede l'innalzamento della soglia di esenzione del contributo per importi pari od inferiori a € 6.000,00.

Altresì, al fine di abbassare il carico contributivo in capo alle imprese si richiede di utilizzare parte dell'avanzo di bilancio per coprire parte dei costi sostenuti da codesta Autorità per lo svolgimento dell'attività di regolazione.

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

Con riferimento alle attività di cui al punto 1 lettera c) del documento in oggetto, l'individuazione degli operatori soggetti al pagamento del contributo deve essere limitato alle attività di servizio di handling ferroviario svolti all'interno degli impianti di servizio e presso gli interporti. Per contro devono essere esclusi dal novero dei soggetti tenuti all'obbligo contributivo gli operatori economici che svolgono le attività di facchinaggio, di consolidamento merci svolti all'interno di magazzini che non sono raccordati e ne connessi con impianti ferroviari, interporti e/o porti e l'attività di logistica in generale. Per tali ragioni, si suggerisce di escludere i ricavi derivanti da tali attività dal computo del fatturato rilevante ai fini della quantificazione del contributo.

In ultimo, con riferimento alle modalità di calcolo del fatturato rilevante, la scrivente Associazione osserva che il criterio utilizzato da codesta Autorità, ossia il risultato "*dell'importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni) sommato alla voce A5 (altri ricavi e proventi) o voci corrispondenti per i bilanci redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS*", non risulta coerente con l'ordinamento europeo, nella misura in cui nel calcolo del fatturato rilevante vengono inclusi anche ricavi per attività non soggette a regolazione.

Pertanto, la scrivente associazione chiede che venga individuato un criterio di calcolo del fatturato che rispetti il criterio di proporzionalità e che tenga conto solo dei ricavi riconducibili allo svolgimento delle attività soggette a regolazione.

**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, codesta Autorità ritiene che il contributo è posto in capo al titolare del contratto di trasporto, assumendo come motivazione - non condivisibile - l'esigenza di effettività della riscossione in quanto il mercato dei prestatori è ritenuto frammentato.

A tal riguardo la scrivente Associazione osserva che il contributo di funzionamento non può essere imputato 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" (obbligatorio e vincolante a livello europeo), altra modalità applicativa del principio di proporzionalità.

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.

**Quesito 10: Dichiarazione e dati da comunicare all'Autorità ai fini del versamento del contributo.**

Con riferimento alla scelta di codesta Autorità di mantenere con riferimento all'annualità 2023 l'obbligo per le imprese di depositare un prospetto analitico, in alcuni casi attestato da un revisore, volto a dettagliare le esclusioni, tale procedura rappresenta un ulteriore onere a carico delle imprese che rende la procedura ancora più gravosa ed onerosa per i soggetti coinvolti.

In secondo luogo, si osserva che tale obbligo non è previsto da alcuna norma di legge è né tanto meno codesta Autorità nella delibera in oggetto, così come in passato, ha riportato la norma che giustifica il suddetto adempimento.

Pertanto si ritiene che tale adempimento risulti in contrasto con il principio di proporzionalità, laddove pone sostanzialmente a carico di un'impresa un obbligo non previsto dalla legge. In subordine, si chiede a codesta Autorità di indicare nella delibera contributiva i riferimenti giuridici che legittimano la suddetta richiesta.

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

Distinti saluti

Il Vice Segretario Generale

Alfredo D'Ascoli

