



**FEDESPEDI**

FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE  
IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

***Consultazione per la determinazione del  
contributo per il funzionamento  
dell’Autorità di regolazione dei trasporti  
per l’anno 2024***

---

Osservazioni di Fedespedi

Milano, 10 novembre 2023

**E**

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Protocollo N.0064946/2023 del 10/11/2023

Milano, 10 novembre 2023

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti

A mezzo PEC: [autofinanziamento@pec.autorita-trasporti.it](mailto:autofinanziamento@pec.autorita-trasporti.it)

Spett.le Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

[dg.tf@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tf@pec.mit.gov.it)

Spett.le Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

[protocollo.agcm@pec.agcm.it](mailto:protocollo.agcm@pec.agcm.it)

**OGGETTO: DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE CONCERNENTE LA DETERMINAZIONE DEL CONTRIBUTO PER IL FUNZIONAMENTO DELL'ART PER L'ANNO 2024. OSSERVAZIONI DI FEDESPEDI.**

*Gentili Signori,*

la scrivente **Fedespedit**, *Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali*, preso atto del contenuto della delibera ART n.153/2023, intende fornire a Codesta Autorità alcune osservazioni, suggerimenti ed indicazioni, ritenuti utili al fine di ricondurre nella piena legittimità la determinazione del contributo per il funzionamento per l'anno 2024, in particolare per quanto concerne il perimetro applicativo afferente alle imprese di spedizione internazionale.

\*\*\*

### **Premesse**

Fedespedit è l'associazione di categoria che dal 1946 rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali in Italia e capillarmente radicata su tutto il territorio nazionale. A Fedespedit aderiscono peraltro l'ANAMA (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), l'ANTEP (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e la FISI (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali). Fedespedit, inoltre, a livello nazionale aderisce a CONFETRA, nonché a CLECAT e FIATA rispettivamente a livello europeo e mondiale. Fedespedit è altresì rappresentante di categoria presso le Istituzioni e promuove quotidianamente la crescita delle imprese associate - siano esse multinazionali, grandi imprese, PMI o start up innovative - per valorizzare il loro ruolo di protagonisti della *supply chain* globale e di partner strategiche del *Made in Italy*.

## **FEDESPEDI**

Via E. Cornalia 19, Milano | T. +39 02 671541 | [fedespedit@fedespedit.it](mailto:fedespedit@fedespedit.it) | [fedespedit@pec.fedespedit.it](mailto:fedespedit@pec.fedespedit.it) | [www.fedespedit.it](http://www.fedespedit.it)



Aderente a CONFETRA  
Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica



Member of FIATA  
International Federation of Freight  
Forwarders Associations



Member of CLECAT  
European Association for Forwarding,  
Transport, Logistics and Customs Services

Infine, Fedespediti, quale firmataria del CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione, tutela e promuove gli interessi delle imprese associate nelle fasi di rinnovo del CCNL e partecipa attivamente al tavolo delle trattative, insieme a CONFETRA e alle altre Federazioni aderenti.

**Visto e considerato:**

- a) **la completa liberalizzazione del settore dei servizi di spedizione ai sensi delle norme europee e nazionali;**
- b) **l'assenza di una concreta attività regolatoria dell'ART sui servizi di spedizione;**
- c) **le competenze allocate sull'AGCM dalle norme europee e nazionali;**

**Fedespediti ritiene che sia illegittimo e irragionevole che le imprese svolgenti le attività di spedizione siano soggette agli obblighi dichiarativi e contributivi verso ART, posto che nel mercato rilevante, l'Autorità di riferimento può essere, nel caso, la sola AGCM.**

\*\*\*

**a) Individuazione delle imprese operanti nel settore dei trasporti o altri soggetti tenuti al versamento contributivo.**

**Quesito n. 1:** *Fermi restando i consolidati orientamenti giurisprudenziali sopra richiamati, si chiedono osservazioni motivate in ordine alle attività elencate dall'Autorità al fine di individuare i soggetti tenuti al versamento contributivo.*

La formulazione rivista dell'art. 37 del d.l. n. 201/2011, mediante la novella di cui all'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 (sentenza n. 69/2017), laddove 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, anche a seguito della citata sentenza e dal "Decreto Genova", individua i soggetti tenuti a contribuzione non in ragione del tipo di attività economica svolta, bensì in ragione delle competenze regolatorie che la legge attribuisce all'ART.

Inoltre, si tiene a ricordare che la natura di *autorità di regolazione indipendente* propria di ART si fonda su un dato normativo non opinabile: la legge n. 481/1995 recante "*Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità*". Ed infatti, il comma 1 del l'art. 37, comma 1, d.l. 201/2011 recita che "*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*".

Da una lettura complessiva delle norme citate, emergono, quindi, due evidenti paletti normativi che, correttamente, perimetrano le competenze dell'ART:

- a) 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;
- b) la regolazione deve avere ad oggetto un *servizio di pubblica utilità*.

Per quanto concerne l’attività di **spedizione internazionale di merci**, essa è soggetta alle regole europee in materia di libera circolazione dei servizi e di tutela della concorrenza, in misura piena.

Infatti, l’art. 76 del decreto-legislativo 59/2010, rubricato *Attività di spedizioniere*, ha liberalizzato l’attività, recependo in Italia la direttiva n.123/2006/CE avente ad oggetto i servizi nel mercato interno. Il medesimo regime giuridico di totale assoggettamento al pieno regime della libera concorrenza (e quindi dell’assenza di regolazione) vale per le attività di logistica che sono svolte da soggetti privati presso strutture che sono totalmente di proprietà privata che non beneficiano di alcuna misura regolatoria tale da fondarne la competenza di codesta Autorità.

Tale disposizione, tra le altre cose, ha disposto la soppressione dell’“elenco degli spedizionieri”, previsto dalla precedente legge regolatrice dell’attività di spedizione in Italia, L. 14 novembre 1941, n. 1442, recante *Istituzione di elenchi autorizzati degli spedizionieri*.

Inoltre, l’attività di spedizione si configura come un servizio che include tanto la forma dello “spedizioniere-puro”, ex art. 1737 c.c., quanto quella dello “spedizioniere-vettore”, quest’ultima figura disciplinata peraltro dall’art. 1741 c.c. In entrambi i casi, lo spedizioniere non è certamente equiparabile ad un vettore in quanto l’attività, sebbene civilisticamente inquadrabile in due articoli diversi della medesima sezione del codice civile, in ragione del mero regime di responsabilità civilistica, non presenta differenze sotto il profilo amministrativo e regolatorio in quanto si tratta comunque di un’attività completamente liberalizzata e soggetta ad un regime di libera concorrenza. Ne consegue che tale attività d’impresa, per come si è detto essere materialmente configurata, non può in nessun caso rientrare, nemmeno astrattamente, nel perimetro di competenza dell’ART.

Peraltro, per le imprese di questo settore non risultano ad oggi atti dell’Autorità che abbiano avuto reale influenza sulla modalità di svolgimento dell’attività (eccettuati i ricorrenti atti aventi ad oggetto le richieste di versamento del contributo), né come soggetti regolati, né come soggetti beneficiari della regolazione, essendo questo un settore completamente liberalizzato: con la conseguenza che dev’essere escluso espressamente dall’elenco dei soggetti tenuti alla contribuzione. In altre parole, come già specificato, non esistendo delibere aventi ad oggetto l’attività di spedizione, gli spedizionieri non possono essere comunque chiamati alla contribuzione che va applicata solamente ai 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 altre parole, ad oggi, il legislatore, per l’attività di spedizione delle merci, non ha inteso statuire misure di limitazione della libertà di concorrenza né della libertà di accesso al mercato interno che siano tali da comportare una necessità regolatoria. Appare invece indubbia la competenza, per il settore considerato, dell’AGCM.

Non si può evitare, inoltre, di sottolineare che, quando anche si ritenesse che le attività di spedizione e logistica siano soggette ad una disciplina regolatoria di settore (ulteriore a quella dell'AGCM) quest'ultima prevede già un'attività di controllo e vigilanza da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dello Sviluppo Economico nonché di numerose amministrazioni pubbliche che, ciascuna per propria competenza esercita competenze che vanno verso la regolazione e che, quindi, sono evidentemente sovrapponibili con quelle di codesta Autorità comportando una chiara fattispecie di sovra-regolazione e conseguente doppia-imposizione da parte della Repubblica Italiana per l'esercizio di medesime competenze da parte di diverse autorità

Da ciò ne deriva che il perimetro di competenza dell'ART non possa, e non debba, ricomprendere gli operatori economici svolgenti l'attività di spedizione di merci. Tutt'al più, nell'ambito delle proprie prerogative, ART sarà tenuta a garantire l'equo accesso alle infrastrutture da essi utilizzate, attraverso la regolazione di quegli operatori economici le cui componenti di ricavi siano sottratte alla libera contrattazione, in ragione delle misure di limitazione stabilite dal legislatore, con fonte normativa necessariamente di rango primario.

Andrà quindi espunta, dall'elenco dei settori tenuti agli oneri dichiarativi e contributivi, la nuova lettera "m" - "*servizi di spedizione, con esclusione di quelli afferenti al trasporto merci su strada, ed altri servizi ancillari al trasporto nonché alla logistica*"<sup>1</sup> - la cui formulazione proposta risulta essere illegittimamente onnicomprensiva, incerta ed indeterminabile, oltre ad apparire di gran lunga superiore al perimetro consentito dalla legge.

Va, inoltre, specificato che art. 20 del decreto-legge 10 agosto 2023, n.104, ha disposto l'esclusione del settore dell'autotrasporto di merci dalle competenze dell'ART e ha quindi disposto l'esclusione dei soggetti esercenti autotrasporto dall'obbligo di pagamento del contributo. Con tutta evidenza, anche l'attività di spedizione, qualora l'oggetto del mandato sia la stipulazione di contratti di autotrasporto è evidentemente sottratta alla competenza di codesta Autorità nonché al relativo obbligo di pagamento. Infatti, la Sentenza 2925/2023 del Consiglio di Stato del 22 marzo 2023, citata da codesta Autorità, si riferisce ad un contesto giuridico precedente all'entrata in vigore del d.l. 104/2022, con la conseguenza che non può essere presa in considerazione come fonte di sostegno all'interpretazione delle norme oggi vigenti.

In ultima analisi, si tiene ad osservare che l'ordinamento giuridico italiano, a differenza di quelli di *common law*, non è basato sul principio dello *stare decisis* e dei relativi corollari: in altre parole, in Italia, i precedenti desunti dalle sentenze anteriori non operano come fonte di diritto, né tantomeno come fonte che possa basare un *modus operandi* generalizzato di un'amministrazione, la quale è infatti soggetta alla legge dello Stato (il ben noto principio di legalità *ex art. 97 co. 2 Cost.*).

Pertanto, è opportuno evidenziare che le copiose sentenze rese dal Consiglio di Stato e/o dal TAR citate dal documento in consultazione, pur fornendo contributi d'indubbio interesse, si limitano a risolvere singole e specifiche questioni giuridiche – fattuali, il cui *petitum* e *causa petendi* sono peraltro limitati dai ricorrenti, le cui decisioni fanno stato tra le

---

<sup>1</sup> Voce non presente nelle precedenti delibere che fissavano, negli anni scorsi "Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti"

parti: esse, pertanto, non possono certamente essere riqualificate da nessun soggetto, ART inclusa, a fonte del “diritto positivo”.

**b) Misura del contributo**

**Quesito n. 2:** *Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati per l'individuazione del fatturato rilevante.*

Ferma restando la ritenuta mancata assoggettabilità delle imprese svolgenti attività di spedizione dal perimetro, si ritiene in via generale che la determinazione della misura del contributo, dev'essere in ogni caso calcolata in via preventiva dopo aver calcolato l'effettivo fabbisogno per le spese di funzionamento di ART, le cui operazioni saranno da rendere verificabili, in via anticipata, sulla base di criteri trasparenti, ragionevoli e adeguati al contesto.

Dall'analisi del Bilancio 2022 di ART emerge che la stessa presenta un notevole avanzo, pari ad € 29.693.155,84, di cui ben € 19.697.743,07 allocati in *Fondi non vincolati*.

Tali significativi risultati economici dovrebbero ragionevolmente indurre l'ART, per la contribuzione 2024:

- a) ad innalzare sensibilmente la soglia di fatturato prevista per far scattare l'assolvimento degli obblighi contributivi e dichiarativi, attualmente pari ad € 5.000.000;
- b) a ridurre sensibilmente la misura percentuale del contributo, attualmente fissata allo 0,5 per mille del fatturato (1‰ è invece il limite di legge).

Ciò avrà due effetti benefici: da un lato, l'esonero dal versamento per le PMI, cuore pulsante dell'economia italiana, le quali stanno subendo oggettivi periodi di incertezza - in termini di aumento dei costi fissi e contrazione di ricavi - derivanti dall'attuale situazione macroeconomica; dall'altro, la riduzione dell'esposizione contributiva verso ART, con effetto positivo sui flussi economici degli operatori economici, che potranno re-investire le risorse risparmiate in altro modo (ad es. in nuovi mezzi più efficienti, in riqualificazioni energetiche, etc.).

Inoltre, per non gravare oltremodo le imprese, occorrerebbe stabilire una stima su cui calcolare il contributo da versarsi, da calcolare in misura percentuale.

In subordine, andrebbe ritenuta rilevante la sola voce A1 (*ricavi delle vendite e delle prestazioni*), in quanto all'interno della voce A5 (*altri ricavi e proventi*) ricadono valori derivanti da attività diverse da quella principale e, come tali, necessitano di operazioni complesse (che impegnano in modo smisurato gli uffici contabili delle imprese, e che invece dovrebbero occuparsi di altro) ai fini della determinazione degli importi assoggettabili.

Per quanto concerne l'analisi delle voci meritevoli, per Codesta ART, di essere scomutate dal calcolo del “fatturato rilevante”, si può osservare quanto segue. In via generale, esse risultano insufficienti - oltre che opinabili in quanto non fissate dalle legge - a rappresentare tutte le casistiche da escludere dalla base imponibile del contributo. Nel merito, tra i ricavi da scomutare andranno ricompresi tutti i riaddebiti per spese effettuate in nome e per conto di clienti o committenti.



Inoltre, per ovvie ragioni logico-giuridiche, occorre escludere dal fatturato rilevante tutti i contributi pubblici in conto esercizio (es. aiuti a seguito di eventi eccezionali, che transitano nella voce A5 etc.).

Si reputa peraltro necessario scomputare dal calcolo del fatturato rilevante anche i ricavi generati dalla prestazione di “attività doganali”, posto che le stesse risultano essere *ictu oculi* delle attività al di fuori del perimetro della regolazione che ART può, o potrebbe, concretamente esercitare. Analogamente si ritiene corretto, come pare già emerga dalla prassi di codesta Autorità, escludere ricavi generati per attività non ricadente nel settore di competenza dell’Autorità nonché i ricavi relativi a risarcimenti danni.

Infine, riguardo il settore di attività svolte dalle imprese associate a Fedespediti, si segnala un’evidente sovrapposizione di competenze tra ART e AGCM. Quest’ultima è come noto destinataria di contribuzione da parte delle imprese e ha inteso fissare soglie di fatturato in misura ben più favorevole rispetto ad ART.

Ferma restando la necessaria razionalizzazione delle competenze tra le due Autorità che sia tesa ad evitare le note sovrapposizioni, si reputa opportuno che l’ART mutui le soglie di fatturato e di esenzione contributiva fissate dall’AGCM.

**c) Criteri per evitare le duplicazioni di contribuzione**

**Quesito n. 3:** *Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati posti a presidio del generale principio di evitare le duplicazioni di contribuzione.*

Tra i principi di base della contribuzione è presente il *divieto di doppia imposizione*, che emerge tanto dalla normativa nazionale, tanto dalle norme europee in materia di mercato interno e concorrenza.

Ebbene, il mercato delle spedizioni è di per sé un mercato i cui ricavi sono principalmente composti da “rifatturazione” di prestazioni di trasporto eseguite da vettori diversi, i quali, questi ultimi, eseguono materialmente i servizi di trasporto, in nome e per conto dei mandanti originari, oppure in nome e per conto degli spedizionieri medesimi.

Di conseguenza, si rileva che l’eventuale imposizione applicata al fatturato sia degli spedizionieri sia dei vettori (ossia coloro che eseguono materialmente i servizi di trasporto), configura un evidente esempio di *doppia imposizione* che, oltre ad essere chiaramente vietata, si pone in macroscopico contrasto con le norme europee, dando luogo ad una duplicazione contributiva a carico dello spedizioniere, irragionevole ed illegittima.

Tra i criteri proposti da ART tesi asseritamente ad evitare una duplicazione di contribuzione si rinviene la voce “***i ricavi derivanti dall’attività di locazione e di noleggio di mezzi di trasporto, previa comunicazione, rispettivamente, degli estremi del locatario o del soggetto che li prenda a nolo e a patto che il contributo venga corrisposto da questi ultimi***”.

Tale voce - già presente gli anni scorsi, peraltro suscitando tra gli operatori economici rilevanti dubbi applicativi - si appalesa del tutto defatigante ed eccessiva laddove sancisce l’obbligo di “previa comunicazione, rispettivamente, degli estremi del locatario e del noleggiatore”. Tale imposizione procedurale, oltre ad essere non prevista dalla legge, ed eccessiva per le finalità da conseguire, si manifesta come “esagerata”, in ragione del fatto che sarebbe mantenuta, anche

per il 2024 la seguente impostazione: “A corredo della dichiarazione si intende mantenere, anche con riferimento all’annualità 2024, la richiesta di deposito di un prospetto analitico, a firma del legale rappresentante dell’operatore economico, volto a dettagliare le esclusioni invocate” (cfr. punto 9 del Documento di consultazione)

Delle due l’una: non è infatti ragionevole, né proporzionato, vessare le imprese attraverso l’imposizione di oneri procedurali-dichiarativi di siffatta portata.

**d) Esenzione dal contributo**

**Quesito n. 4:** *Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla conferma o meno della soglia di esenzione individuata dall’Autorità.*

Premesso che dal Documento di consultazione non emerge chiaramente se verrebbe mantenuta anche per il 2024 la soglia di esenzione fissata nel 2023, pari ad € 2.500, in quanto viene solo riportata la cronistoria dell’elemento, la scrivente Associazione ribadisce che essa dovrebbe venire sensibilmente riparametrata in aumento.

Infatti, in aggiunta a quanto già osservato nell’ambito del Quesito 2 che precede circa l’opportunità di “dar respiro” alle PMI italiane, si deve tenere conto che di recente, anche attraverso le decisioni dei Giudici Amministrativi - peraltro prudenzialmente e scrupolosamente riportante nel Documento di consultazione redatto da ART - si è registrato l’ampliamento della platea dei contribuenti, comportando un extraggettito nelle casse dell’autorità.

Al contempo, non si è stabilito un ridimensionamento della soglia di esenzione, giustificando la scelta, per il 2023, sull’avvenuta riduzione della percentuale di contribuzione allo 0,5 per mille.

A ben vedere, si è trattata di una mera *operazione cosmetica*, posto che, a fronte della minimale riduzione dell’aliquota (da 0,6% dell’anno 2022 a 0,5% dell’anno 2023), si è scelto scientemente di mantenere una larghissima base di “contribuenti” costituita da imprese di modeste dimensioni in punto fatturato.

Tali scelte porteranno probabilmente ad un sempre maggior avanzo nei bilanci di ART (già ora attestato a circa 29 milioni di euro), da cui si genereranno evidenti criticità in punto di proporzionalità del contributo.

**e) Soggetti operanti nel settore del trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci**

**Quesito n. 5:** *Si chiedono osservazioni motivate in relazione ai criteri di identificazione del fatturato dei soggetti operanti nel trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci.*

ART propone di fissare che il criterio di individuazione per le attività di trasporto internazionale di merci o passeggeri, sia quel fatturato pari al volume d’affari IVA [...] esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia.

In ragione delle peculiarità dell’attività di spedizione internazionale:

- a) da un lato, il criterio del “segmento nazionale” non è quasi mai di immediata individuazione;



b) dall'altro, detto criterio non risulta essere proporzionale rispetto all'intensità della contribuzione dovuta all'ART.

Infatti, nell'ambito dei trasporti internazionali, il fatto che la merce o il passeggero "tocchi" il suolo italiano, non sembra in grado di sorreggere il criterio di individuazione fissato da ART, posto che si verrebbe a creare, per volontà di ART, una *factio* - sicuramente non prevista dalla base giuridica primaria di cui all'art. 37 d.l. 201/2011 - che non appare proporzionale all'effettiva incidenza "nazionale" del trasporto effettuato, che ben potrebbe essere del tutto trascurabile. Si darebbe luogo, in questo modo, ad una sproporzione in eccesso di contribuzione, che va necessariamente scongiurata.

In aggiunta si osservi che tale statuizione si configura come non compatibile con la regola di proporzionalità prevista dalle norme sulla tutela del mercato interno di cui al TFUE. Infatti, il rapporto tra ricavi e distanza percorsa in Italia non è necessariamente proporzionale, situazione che va a generare due evidenti rischi:

- il primo, quello di individuare un fatturato rilevante non proporzionato al connesso contributo;
- il secondo, la configurazione di un'applicazione extraterritoriale di una norma nazionale, in potenziale violazione del diritto internazionale.

**f) Soggetti operanti nel settore dei servizi di agenzia/raccomandazione marittima**

**Quesito n. 6:** *Si chiedono osservazioni motivate in relazione alla previsione secondo cui i soggetti eroganti servizi di agenzia/raccomandazione marittima dovranno versare il contributo in nome e per conto del naviglio estero, ove rappresentato*

Sul punto si richiamano in toto le osservazioni formulate dalla Confetra, cui la presente Federazione aderisce, nell'ambito della presente Consultazione. Si tiene infatti a segnalare che diverse imprese di spedizione svolgono l'attività di raccomandatorio marittimo.

**g) Soggetti operanti nel settore porti**

**Quesito n. 7:** *Si chiedono osservazioni motivate sull'individuazione di voci di esclusione di fatturato specificamente riferite ai soggetti operanti nel settore porti.*

n/a.

**h) Soggetti operanti nel settore del trasporto ferroviario merci**

**Quesito n. 8:** *Si chiedono osservazioni motivate sul criterio di individuazione del fatturato rilevante specificamente riferito al settore del trasporto ferroviario merci.*

n/a.

**i) Dichiarazione all'Autorità dei dati anagrafici ed economici richiesti ai fini del versamento del contributo**

**Quesito n. 9:** *Si chiedono osservazioni motivate in relazione all'assolvimento degli obblighi dichiarativi.*

In via generale si deve anzitutto affermare che, nell'ambito delle procedure dichiarative e di calcolo della contribuzione eventualmente dovuta dalle imprese, occorre semplificare il più possibile le procedure dichiarative attualmente previste.

Al contrario, la situazione emergente dalla configurazione delle attività, ivi incluse quelle da compiere all'interno del portale telematico congegnato da ART, appare contorta e ingiustamente gravosa per i soggetti coinvolti.

In particolare, si contesta la previsione circa l'attestazione sottoscritta dal revisore legale ovvero dalla società di revisione legale o, in mancanza, dal collegio sindacale se le esclusioni superano la soglia del 20% del fatturato e l'operatore economico, prescindendo dagli scomputi, vanta un fatturato pari o superiore a € 10.000.000.

Invero, questa abnorme statuizione, che configura un ulteriore onere procedurale, amministrativo ed economico a carico delle imprese (queste attività hanno di tutta evidenza un prezzo), non è prevista da alcuna norma di legge.

Anzi, a ben vedere, la legge già consente espressamente di rendere dichiarazioni sostitutive o "autocertificazioni", come sancito dal D.P.R. 445/2000. Anche alla luce delle dichiarazioni di responsabilità che già si assume il legale rappresentante dell'impresa, è auspicabile l'eliminazione di tale previsione e la contestuale possibilità di avvalersi degli istituti introdotti dal citato D.P.R. 445/2000, i quali peraltro mantengono ferme le eventuali responsabilità penali in caso di dichiarazioni mendaci.

In altre parole, l'ordinamento già prevede strumenti adeguati (e peraltro muniti di sanzioni) per assolvere a questo tipo di adempimenti, apparendo la statuizione dell'ART in sospetto di illegittimità per eccesso di potere e, comunque, obiettivamente ridondante.

È inoltre opportuno la previsione di strumenti di "ravvedimento operoso", che sia del tutto privo di sanzioni e/o more, nel caso in cui l'impresa rendesse dichiarazioni imprecise, anche alla luce del ben poco intellegibile quadro normativo della materia in esame.

Con i migliori saluti.

Avv. **Ciro Spinelli**  
Vicepresidente Fedespedit  
Presidente Legal Advisory Body Fedespedit