

## All. 1

### Osservazioni di Mercitalia Intermodal S.p.A. al documento di consultazione *sub* allegato A della Delibera n. 180/2020

#### **Premesse**

Con Delibera n. 180/2020 del 5 novembre 2020 (la 'Delibera'), l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ('ART' o 'Autorità') ha pubblicato il "*Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2021*" (all. A alla Delibera), secondo le "*Modalità per la partecipazione alla consultazione*" (all. B), dando termine al 30 novembre 2020 per la trasmissione delle osservazioni da parte dei soggetti interessati.

Con la presente, Mercitalia Intermodal S.p.A. intende rappresentare le proprie osservazioni a codesta Autorità ai sensi della predetta Delibera, con particolare riguardo al quesito n. 1 proposto nell'all. A alla medesima.

\*.\*.\*

#### **Individuazione delle imprese operanti nel settore dei trasporti o altri soggetti al versamento contributivo**

*“Quesito n. 1: Si chiedono osservazioni motivate in ordine alle attività elencate dall'Autorità al fine di individuare i soggetti tenuti al versamento contributivo”.*

#### Risposta al Quesito n. 1

Nell'individuare i soggetti tenuti al versamento del contributo per il 2021 l'ART ha ricompreso, fra gli altri, gli operatori dei seguenti ambiti:

- i. servizi ferroviari (anche non costituenti il pacchetto minimo di accesso alle infrastrutture ferroviarie) (lett. d);
- ii. servizi di trasporto ferroviario di (passeggeri e/o) merci (lett. h).

Con riferimento ai servizi di trasporto ferroviario merci, l'ART ha dunque ritenuto di voler confermare l'assoggettamento degli operatori di detti servizi al pagamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità, richiamando le sentenze nn. 72-73-74/2020 del TAR Piemonte.

In particolare, nell'all. A alla Delibera, l'ART ha osservato che con le predette sentenze il TAR Piemonte, in relazione al mero trasporto ferroviario merci, «*non ha ravvisato l'esercizio di competenze o attività da parte dell'Autorità, confermando*» invece la debenza del contributo «*con riferimento alle attività di locomozione (trazione) nonché in relazione ad altri servizi ferroviari, come la manovra*» (all. A alla Delibera, pag. 4).

Inoltre, sempre secondo l'ART, «*poiché anche in base alle sentenze sopra menzionate, l'Autorità ha concretamente esercitato le proprie competenze regolatorie sia nei riguardi di servizi ferroviari essenziali, come la locomozione (trazione), che nei riguardi di servizi non costituenti il pacchetto minimo di accesso alle infrastrutture ferroviarie*», tali prestazioni sono state ricomprese nella voce "servizi ferroviari", di cui alla suddetta lettera d) (cfr. allegato A, pag. 4), con la specificazione che questi potranno anche essere estranei al pacchetto minimo di accesso alle infrastrutture ferroviarie.

A tale riguardo, occorre evidenziare come le sopracitate sentenze del TAR Piemonte abbiano escluso la debenza del contributo per il funzionamento dell'ART per gli anni 2017, 2018 e 2019 da parte dei soggetti che esercitano servizi di trasporto ferroviario merci, tenuto fra l'altro conto della circostanza che detti soggetti sono configurabili quali meri beneficiari dell'attività regolatoria dell'Autorità e non effettivi destinatari della medesima.

Il giudice amministrativo ha, inoltre, rilevato che *«la normativa invocata [in giudizio dall'ART, ndr] prevede forme di regolazione che vedono come destinatari i gestori di rete e come beneficiarie le imprese ferroviarie; per le ragioni già esposte, poi, non è oggetto del contendere, alla luce della prospettazione di cui al ricorso, l'eventuale attività accessoria di gestore di servizi di manovra e locomozione, che può implicare gestione di infrastrutture»*.

Il tenore testuale delle sentenze sul punto risulta quindi chiaro nello statuire che: *i)* l'attività accessoria di gestione dei servizi di manovra e locomozione non è stata oggetto del contendere; *ii)* questo tipo di attività viene richiamato solo in quanto eventuale ed accessorio alla gestione di infrastrutture. Inoltre, i provvedimenti in parola non contengono alcun riferimento espresso alla "trazione".

Pertanto, i richiami a locomozione e manovra di cui alle sentenze del TAR Piemonte non afferiscono in ogni caso all'attività di trasporto ferroviario merci e non rappresentano elementi idonei a ritenere che i soggetti che esercitano servizi di trasporto ferroviario merci siano destinatari diretti di attività regolatoria da parte dell'Autorità. Si conferma, al contrario, come tali soggetti siano da ritenersi meri beneficiari della stessa e, come tali, non tenuti al pagamento del contributo di funzionamento dell'ART.

Codesta Autorità ha osservato, ancora, che i pronunciamenti del TAR ineriscono alla disciplina precedente al 2019 e non hanno quindi potuto tener conto delle misure adottate con la Delibera n. 130/2019. Sul punto si deve osservare che invero la riferita Delibera n. 130/2019 disciplina l'attività degli operatori di impianto di servizio e certamente non quella dei soggetti che esercitano servizi di trasporto ferroviario merci.

Pertanto, anche l'attività regolatoria concretamente posta in essere con la Delibera n. 130/2019 risulta riconducibile ad un ambito nel quale i soggetti che esercitano servizi di trasporto merci sarebbero al più meri beneficiari dell'attività regolatoria ma, in ogni caso, non destinatari diretti della medesima.

A tale riguardo, occorre evidenziare come il TAR Piemonte abbia, fra l'altro, ritenuto irrilevante l'attività di regolazione posta in essere dall'Autorità con le delibere n. 70/2014 e n. 18/2017 relative ad ambiti sui quali è intervenuta successivamente la Delibera n. 130/2019 e che sono state oggetto di abrogazione da parte della stessa delibera 130/2019 (parziale per la Delibera n. 70/2014 e totale per la Delibera n. 18/2017). Inoltre, il TAR Piemonte ha escluso la rilevanza delle delibere dell'ART afferenti *«all'infrastruttura ferroviaria in genere»*.

Si osserva poi che, in relazione ai servizi di trasporto merci su strada, per via aerea, per mare o per vie navigabili interne, codesta Autorità ha inteso mantenere la sospensione in via cautelativa di ogni obbligo, dichiarativo e contributivo, sino alla definizione dei giudizi pendenti innanzi al giudice amministrativo (Allegato A, pag. 5).

Diversamente non è stata disposta alcuna sospensione per i servizi di trasporto ferroviario merci. Una tale disparità di trattamento appare ingiustificata e discriminatoria in considerazione della pendenza di analoghi giudizi nonché tenuto conto che il TAR Piemonte – nelle citate sentenze 72-73-74 del 2020 – ha richiamato espressamente i medesimi principi affermati con riferimento al

trasporto merci per vie navigabili, per il quale settore è prevista la sospensione dal pagamento del contributo.

**Alla luce di quanto sopra rappresentato ed in considerazione del disposto delle sentenze nn. 72-73-74/2020 del TAR Piemonte, sarebbe auspicabile che codesta Autorità, per l'anno 2021, disponga anche per gli operatori di servizi di trasporto ferroviario merci la sospensione in via cautelativa di ogni obbligo, dichiarativo e contributivo, sino alla definizione dei giudizi pendenti innanzi al giudice amministrativo.**