

## Consultazione Autorità di Regolazione dei Trasporti

### Determinazione del contributo per il funzionamento dell'ART Anno 2016

#### QUESITO n. 1

*Si chiedono osservazioni motivate in ordine all'elenco delle attività individuate dall'Autorità al fine di individuare i soggetti tenuti al versamento contributivo.*

#### **Risposta al quesito**

ANITA, considerata la chiarezza con la quale il legislatore ha circoscritto l'ambito di applicazione soggettivo della norma riguardante il contributo all'Autorità, ritiene che le imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi e le imprese di logistica debbano essere escluse dalla contribuzione per il funzionamento dell'Autorità.

L'art. 37, comma 6, lettera b), del D.L. n. 201/2011, infatti, è chiaro nel prevedere che il finanziamento dell'Autorità è assicurato “*mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati*”, soggetti del tutto diversi dalle imprese di autotrasporto e di logistica.

Le sole attività di trasporto rientranti nella competenza dell'Autorità sono quelle vincolate ad un regime amministrato, ad esempio per la fissazione di tariffe, canoni, pedaggi, condizioni minime di qualità dei servizi offerti, etc. L'autotrasporto merci e la logistica sono comparti totalmente liberalizzati e soggetti alla disciplina generale della concorrenza, circostanza che di per sé che li colloca al di fuori dello spettro applicativo del contributo all'Autorità.

In definitiva, le imprese di autotrasporto e logistica non svolgono alcuna attività di servizio pubblico regolato né sono gestori di alcun tipo di infrastrutture, motivi per cui non possono essere chiamate a versare il contributo *de quo*.

#### QUESITO n. 2

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

#### **Risposta al quesito**

Restando impregiudicata la posizione di ANITA relativamente al quesito n. 1, ovvero sia la necessaria esclusione del settore da qualsivoglia obbligo di contribuzione, si rileva che anche i

criteri per la determinazione del contributo non sono equilibrati e non riflettono le competenze e le attività che l'Autorità è chiamata a svolgere.

Infatti, anche qualora si intendesse includere il settore dell'autotrasporto e della logistica nel novero dei soggetti tenuti al contributo, il fatturato rilevante ai fini del contributo per tali imprese sarebbe pari a zero, in quanto le attività da esse svolte non ricadono in alcun modo nei settori di competenza dell'Autorità.

#### QUESITO n. 3

*Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla previsione di un'aliquota diversa ed inferiore per i soggetti operanti nei settori dell'autotrasporto e della logistica.*

#### **Risposta al quesito**

La giustificazione addotta a sostegno di “un'aliquota diversa e inferiore per i soggetti operanti nei settori dell'autotrasporto e della logistica” è incoerente, non solo in quanto tali soggetti non sono sottoposti alla regolazione dell'Autorità (e pertanto non hanno “diverse esigenze regolatorie”, bensì non hanno alcuna esigenza regolatoria), ma anche perché non appare logicamente valido un criterio che preveda una contribuzione inferiore sulla base del maggiore o minore numero delle imprese coinvolte.

A ciò si aggiunga che l'autotrasporto e la logistica italiani soffrono di una forte crisi, causata dal *gap* competitivo delle imprese del nostro Paese rispetto a quelle dei Paesi di ultimo ingresso nell'Unione Europea, che possono beneficiare di costi di esercizio notevolmente inferiori. Queste differenze di costo hanno come effetto una forte penetrazione di vettori esteri in Italia, impegnati in trasporti non solo internazionali ma anche nazionali in regime di cabotaggio. D'altro canto, molte imprese italiane sono indotte a trasferire le loro attività all'estero, in Paesi che garantiscono condizioni di esercizio più favorevoli.

Pertanto, imporre alle sole imprese italiane di autotrasporto e logistica un ulteriore costo, quale quello legato al contributo all'Authority, non solo sarebbe discriminatorio, ma aggraverebbe anche ed oltremodo il *gap* competitivo che le separa dai *competitors* stranieri, inasprando ulteriormente il fenomeno della delocalizzazione.

#### QUESITO n. 4

*Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla diminuzione dell'aliquota per le imprese con fatturato superiore alla soglia indicata, limitatamente al fatturato eccedente tale soglia.*

#### **Risposta al quesito**

Il quesito non è di interesse delle imprese rappresentate da ANITA, nessuna delle quali ha un fatturato superiore a 2.000.000.000 di euro.

#### QUESITO n. 5

*Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai casi di esenzione sopra indicati.*

**Risposta al quesito**

Sempre restando impregiudicata la posizione di ANITA relativamente al quesito n. 1, ovverosia la necessaria esclusione del settore da qualsivoglia obbligo di contribuzione, è apprezzabile la riduzione della soglia minima di importo contributivo rispetto all'annualità 2014, nonché le esclusioni per le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità liquidative.

**QUESITO n. 6**

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

**Risposta al quesito**

Il quesito non è di interesse delle imprese rappresentate da ANITA, che non operano nel settore del trasporto aereo di passeggeri e/o merci. Ci limitiamo ad osservare che per il trasporto aereo è stata ampliata la platea dei soggetti tenuti al versamento del contributo ai vettori di nazionalità estera che realizzano il proprio fatturato attraverso lo svolgimento di attività sul territorio nazionale. Tale ampliamento è stato motivato dalla necessità di evitare una disparità di trattamento tra le imprese italiane e quelle estere non soggette.

Ciò non è stato invece previsto per il trasporto di merci su strada, nonostante vi siano importanti quote di mercato occupate da vettori stradali stranieri, non solo nel trasporto internazionale, ma anche nel trasporto nazionale svolto in regime di cabotaggio, che utilizzano, al pari dei vettori italiani, le infrastrutture stradali ed autostradali ed i servizi ad esse collegati.

**QUESITO n. 7**

*Si chiedono osservazioni motivate in relazione all'esclusione dei ricavi sopra indicati dal fatturato rilevante per i soggetti operanti nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali.*

**Risposta al quesito**

Il quesito non è di interesse delle imprese rappresentate da ANITA, che non operano nel settore della gestione delle infrastrutture stradali.

**QUESITO n. 8**

*Si chiedono osservazioni motivate in relazione ai criteri di identificazione del fatturato rilevante (e, ove rilevante, del volume di affari I.V.A.) dei soggetti operanti nel trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci e, se occorre, si chiede di proporre criteri ulteriori che consentano di raggiungere analoghi risultati.*

**Risposta al quesito**

Il quesito non è di interesse delle imprese rappresentate da ANITA, che non operano nel settore del trasporto via mare e per altre vie navigabili.

**QUESITO n. 9**

*Si chiedono osservazioni motivate in relazione alle dichiarazioni da rendere in caso di rideterminazione del fatturato rilevante ai fini del contributo.*

**Risposta al quesito**

Sempre restando impregiudicata la posizione di ANITA relativamente al quesito n. 1, ovvero sia la necessaria esclusione del settore da qualsivoglia obbligo di contribuzione, eventuali ulteriori dichiarazioni da rendere in caso di rideterminazione del fatturato rilevante ai fini del contributo comporterebbero un appesantimento considerevole di attività e di costi a carico delle imprese, e quindi sono da evitare.

Roma, 7 ottobre 2015

IL PRESIDENTE  
Thomas Baumgartner