

## Consultazione Autorità di Regolazione dei Trasporti

### Determinazione del contributo per il funzionamento dell'ART Anno 2019

#### 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**

Pur apprezzando la decisione dell'Autorità di sospendere la richiesta di versamento contributivo al settore dell'autotrasporto e della logistica per il 2019, ANITA non può che riaffermare in questa sede come 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, tenuto conto delle suddette sentenze e della chiarezza con la quale il legislatore ha circoscritto l'ambito di applicazione soggettivo della norma riguardante il contributo all'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.

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*.

Anche volendo prescindere dal tenore letterale della disposizione in materia di contribuzione, l'esclusione del settore trasporto merci e logistica dal relativo obbligo è chiaramente desumibile dalla sentenza della Corte costituzionale n. 69/2017, la quale limita la platea degli obbligati ai soli soggetti “*che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali*”. Non essendo il settore dell'autotrasporto e della logistica mai stato interessato da atti o provvedimenti da parte dell'ART, né essendoci materia da regolare, si evince palesemente che il comparto deve essere escluso da qualsivoglia obbligo di contribuzione.

Ciò rimanendo impregiudicato, ANITA ritiene altresì artata e fuorviante la ricognizione – effettuata con la delibera ART n. 75/2017 – delle attività svolte dall'Autorità. In particolare,

l'Allegato B di detta delibera, a pagina 15, erroneamente riporta sotto l'ambito "Autotrasporto" attività svolte dall'ART che nulla hanno a che vedere con tale comparto, riguardando le delibere ivi elencate settori del tutto estranei ad esso (autostrade, ferrovie, infrastrutture portuali).

#### 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 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.

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. 3

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

#### **Risposta al quesito**

Si ribadisce la necessità di escludere in toto il settore dell'autotrasporto e della logistica dall'obbligo di contribuzione e, dunque, l'inidoneità di qualsiasi soglia di esenzione contemplata dal quesito n. 3.

#### 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 merci.*

### **Risposta al quesito**

Il quesito non è di interesse delle imprese rappresentate da ANITA, che non svolgono direttamente attività nel settore del trasporto aereo.

### **QUESITO n. 5**

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

### **Risposta al quesito**

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

### **QUESITO n. 6**

*Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai soggetti operanti nel settore del trasporto merci su strada connessi con porti, stazioni ferroviarie, aeroporti, interporti.*

### **Risposta al quesito**

Sempre restando impregiudicata la posizione di ANITA relativamente al quesito n. 1, si ribadisce la necessaria esclusione del settore dell'autotrasporto e della logistica dall'ambito di applicazione soggettivo dell'obbligo di contribuzione. Ciò è stato sancito a chiare lettere anche dalla recente sentenza del TAR Piemonte la quale – ripercorrendo le determinazioni della sentenza della Corte costituzionale succitata – conferma che gli autotrasportatori “*non possono annoverarsi tra i legittimi destinatari del contributo dovuto ad ART per l'anno 2017, non risultando alcuna concreta attività di intervento dell'ART in questo settore*”. È di tutta evidenza che le argomentazioni della Corte e del Tribunale vanno riferite non solo al contributo 2017, ma anche al contributo per gli anni 2018 e 2019 e a tutti i contributi del passato.

Con specifico riferimento alla delimitazione della categoria ai soggetti “connessi con porti, stazioni ferroviarie, aeroporti, interporti”, si ribadisce la totale inidoneità di tale criterio di connessione a valere quale parametro di delimitazione dell'ambito applicativo del contributo.

### **QUESITO n. 7**

*Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri di determinazione e alla quantificazione del contributo dovuto dai soggetti operanti nel settore del trasporto merci su strada connessi con porti, stazioni ferroviarie, aeroporti, interporti.*

### **Risposta al quesito**

Si ribadisce l'inidoneità del criterio della connessione e la necessità di escludere in toto il settore dell'autotrasporto e della logistica dall'obbligo di contribuzione.

### **QUESITO n. 8**

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

### **Risposta al quesito**

Stante quanto sopra già enucleato, si conferma la contrarietà alla proposta.