

Roma, 12 dicembre 2018

**DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE
CONCERNENTE LA DETERMINAZIONE DEL CONTRIBUTO PER IL
FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI PER
L'ANNO 2019**

ANITA esprime assoluta contrarietà alla decisione, assunta dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la Delibera n. 116/2018, di riaprire la consultazione finalizzata a determinare il contributo per il suo funzionamento allo scopo di includere tra i soggetti tenuti al versamento anche le imprese di autotrasporto per conto terzi con riferimento all'anno 2019.

Contrarietà già manifestata con l'invio di specifiche osservazioni ai quesiti posti nella consultazione conclusasi il 31 ottobre scorso, che qui si richiamano integralmente, e con l'impugnazione delle Delibere sulle richieste di versamento emanate dall'Autorità a partire dal 2015. Si ricorda che le Sentenze prodotte in materia dalla Corte Costituzionale (n. 69/2017) e dal TAR Piemonte (n. 287/2018; n. 631/2018) hanno accertato l'illegittimità di tali richieste.

ANITA riafferma in questa sede che le imprese di autotrasporto per conto terzi debbano restare fuori dalla platea dei soggetti tenuti al versamento dei contributi per il 2019 e di tutti quelli pregressi e successivi a tale annualità. Essa ritiene che i mutamenti del quadro normativo intervenuti con la Legge n. 130/2018 di conversione del *Decreto Genova*, richiamati dall'ART quale ragion d'essere per la riapertura della consultazione, nella realtà hanno lasciato invariati i termini della questione.

Perché il *Decreto Genova* non cambia la situazione secondo ANITA? Ampio è il ventaglio delle risposte:

1. Le Sentenze della Corte Costituzionale e del TAR Piemonte non possono essere cancellate con un battito di ciglia, così come l'appello dell'ART contro di esse ed i relativi giudizi che ancora risultano pendenti avanti al Consiglio di Stato.

Tali Sentenze esprimono con assoluta chiarezza che sono chiamati a versare il contributo solo le imprese che svolgono attività su cui l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali e che ne sono esclusi i settori che sono soltanto beneficiari/utenti, ma non destinatari, della regolazione.

A onor del vero è la stessa Autorità a sancire l'assenza di regolamentazione in materia di autotrasporto merci con la Delibera n. 75/2017 intitolata *Contributo al finanziamento dell'Autorità di Regolazione. Ricognizione delle competenze dell'Autorità e degli ambiti interessati dalle attività poste in essere.*

Nell'Allegato B a pagina 15, sono riportate sotto la voce "Autotrasporto", attività svolte dall'ART che esulano dalla regolazione del segmento merci, riguardando le Delibere ivi

elencate settori citati in modo forzato per ricomprendervi l'autotrasporto merci in qualità di utente/beneficiario delle infrastrutture su cui è intervenuta (autostrade, ferrovie e porti).

Inappropriato e infondato appare quindi il richiamo che l'Autorità fa alla Delibera n. 75/2017, a pag. 3 del nuovo documento di consultazione per l'anno 2019, al fine di dare man forte all'iniziativa di estendere alle imprese di autotrasporto merci l'onere del suo funzionamento nell'ambito dei "servizi di trasporto merci connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti". Parimenti inappropriato, e non corroborato da un riscontro oggettivo nella realtà operativa, è il concetto di ritenere un servizio di autotrasporto merci necessariamente connesso con un'infrastruttura e di adottarlo quale parametro di delimitazione dell'ambito applicativo del contributo.

Pure nella Delibera n. 92/2018, l'Autorità riconosce implicitamente di non essere legittimata alla richiesta di contributo all'autotrasporto e assume la decisione di sospenderla fino all'esito del procedimento giudiziale che l'ha vista impugnare le note Sentenze. Decisione ritrattata con la riapertura della consultazione, a seguito della conversione in legge del *Decreto Genova*, ritenendo che fosse finalmente abilitata da un nuovo atto giuridico alla regolamentazione del settore.

Ma l'Autorità ne dimostra consapevolezza anche con tutte le Delibere (n. 144/2017, n. 70/2018, n. 122/2018) adottate *post* Sentenza della Corte Costituzionale, in cui dispone operazioni di assestamento e variazione al suo Bilancio preventivo 2018 e pluriennale 2018-2020. Ciò allo scopo di fronteggiare gli oneri che gli potrebbero derivare da un esito sfavorevole nel contenzioso giurisdizionale aperto in materia di soggetti tenuti al versamento contributivo.

2. La norma contenuta nella Legge di conversione n. 130/2018 del *Decreto Genova* (art. 16, comma 1, lettera a-bis, lettera a-ter), sulla cui base l'ART ha ritenuto di dover riaprire la consultazione, è irrazionale e introduce una modifica paradossale all'art. 37 del D.L. n. 201/2011 (convertito dalla Legge n. 214/2011).

Da un lato, essa amplia la platea potenziale dei soggetti finanziatori dell'ART (si passa dai "gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati" agli "operatori economici operanti nel settore del trasporto"), dall'altro lato, integra gli ambiti per cui è richiesto il versamento contributivo a quelli in cui l'Autorità abbia concretamente avviato nel mercato di riferimento dei suoi contribuenti l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge.

Malgrado le novità sull'ART del *Decreto Genova*, il punto di ricaduta finale dell'analisi normativa oggi possibile resta immutato e permette di continuare ad affermare che il mercato dell'autotrasporto merci per conto terzi

- ✓ sia totalmente liberalizzato e soggetto alla disciplina generale della concorrenza. Il settore è già integralmente disciplinato da norme comunitarie e non sussiste alcuna fattispecie passata/attuale/futura che legittimi l'ART a regolamentare il comparto;
- ✓ sia popolato da imprese private che non svolgono alcuna attività di servizio pubblico regolato e che non gestiscono alcun tipo di infrastrutture di trasporto e che non potranno mai essere assoggettate, allo stato dei fatti, all'esercizio delle competenze dell'Autorità in qualità di utenti beneficiari delle infrastrutture da essa regolate;

- ✓ non presenti alcun operatore economico, esercente l'attività professionale di autotrasportatore di merci per conto terzi, che possa essere chiamato a versare il contributo *de quo*.

3. Il criterio che guida l'ART nel disegnare la rosa dei soggetti tenuti al versamento e nella determinazione del contributo, desumibile dal documento oggetto di consultazione, è profondamente discriminatorio, vessatorio e incoerente.

Discriminatorio perchè include le imprese di autotrasporto merci per conto terzi tra i contribuenti in qualità di utenti/beneficiari delle infrastrutture da essa regolate. A rigor di logica, dovrebbe includere l'intera collettività che fruisce delle medesime infrastrutture e far ricadere quindi sulla fiscalità generale l'onere del suo funzionamento.

Oltremodo discriminatorio per l'assenza di parità di trattamento tra i soggetti che operano all'interno dello stesso mercato. Esso esclude dall'onere del finanziamento: a) le imprese di autotrasporto merci per conto terzi caratterizzate da un importo del contributo e da un tonnellaggio di veicoli disponibili al di sotto di determinate soglie minime; b) le imprese di autotrasporto merci per conto terzi che non prestano servizi connessi con talune infrastrutture (porti, scali ferroviari merci, aeroporti e interporti) ma comunque utilizzatori/beneficiari dell'infrastruttura autostradale; c) le imprese di autotrasporto in conto proprio. Altra inaccettabile discriminazione riguarda le imprese di autotrasporto non residenti in Italia e prive di una stabile organizzazione nel nostro Paese – che costituiscono la stragrande maggioranza degli operatori esteri che effettuano servizi di trasporto in Italia – per i quali il criterio di imposizione individuato al n. 2, lett. d) appare del tutto insufficiente e inadeguato per garantire quella parità di condizioni che è fondamentale in un mercato libero e concorrenziale.

Vessatorio e incoerente perchè, oltre alle questioni di illegittimità finora rilevate, crea terreno fertile ad un eventuale meccanismo a cascata di rialzo dei prezzi dei servizi erogati dai soggetti tenuti al versamento, attuato allo scopo di recuperare gli esborsi subiti per il funzionamento dell'ART su cui, in particolare per l'autotrasporto merci, nessuna competenza di controllo/calmierazione può essere esercitata dall'Autorità. Tutto ciò in evidente e aperto contrasto con le esigenze di efficienza, di qualità dei servizi e di tutela dei consumatori/utenti che un mercato dei trasporti ben funzionante dovrebbe assicurare.