



Roma, 12 Dicembre 2018

MITTENTE: **SNA CASARTIGIANI** _ VIA SIRIA 25, 00183 - ROMA

Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2019

Le scriventi prendono atto della volontà reiterata, da parte dell'Autorità di regolazione dei Trasporti (d'ora in avanti ART), di includere l'autotrasporto tra i soggetti tenuti al pagamento del contributo per il funzionamento della stessa Autorità, a seguito dell'inquadramento del nostro settore nell'ambito dei *“servizi di trasporto merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti”*, di cui alla lett. j, allegato A della delibera dell'ART n. 116/2018.

Invero, la delibera continua ad avere un vizio di fondo, ovvero quello di ritenere l'impresa di autotrasporto assoggettata al contributo in quanto fruitore di infrastrutture (porti, aeroporti, scali ferroviari o interporti) i cui gestori sono sottoposti, a loro volta, ai poteri di regolazione dell'ART.

In realtà, l'ART è perfettamente conscia che detto contributo può essere preteso solo dagli operatori di quei settori in cui, in concreto e direttamente, essa ha esercitato le sue competenze. Ciò è stato affermato in maniera inequivocabile:

- dalla Corte Costituzionale, nella oramai ben nota Sentenza n.69/2017, in cui ha sancito che la platea degli obbligati *“deve ritenersi che includa solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali”*;
- dal TAR Piemonte, all'interno delle numerose pronunce di accoglimento dei ricorsi che, negli ultimi anni, sono stati presentati da alcune associazioni dell'autotrasporto. Tra queste Sentenze, di particolare interesse appaiono quelle pronunciate nel 2018 (che hanno portato all'annullamento della lettera i), art. 1 della delibera 145/2017), in cui il Tribunale amministrativo ha bocciato l'intenzione dell'ART di pretendere il pagamento del contributo dagli autotrasportatori, in quanto fruitori di infrastrutture regolate dalla predetta Autorità: “la difesa ART – si legge nella Sentenza del 2 Maggio u.s - inutilmente enumera poi attività regolatorie indirizzate ai gestori di infrastrutture quali porti, aeroporti e stazioni ferroviarie ecc., strutture rispetto alle quali le imprese di autotrasporto sono e restano utenti/beneficiari (come in generale lo sono tutti gli utenti dei trasporti), e non certo destinatari della disciplina regolatoria”

Ebbene, nonostante queste pronunce appaiano chiarissime sul punto, l'ART sembra volerle ignorare e, per l'ennesima volta, sottopone a consultazione delle delibere che, in maniera del tutto illegittima, continuano ad includere le imprese di autotrasporto tra i soggetti tenuti al contributo in esame, in qualità di utenti di infrastrutture portuali, ferroviarie ecc..

Né, peraltro, si può ritenere che questo scenario sia mutato alla luce della riformulazione dell'art. 37, comma 6, lett. b del decreto legge 201/2011, intervenuta ad opera dell'art. 16, comma 1, del decreto legge 109/2018 (nella conversione con Legge 130/2018). Anche nel nuovo testo, infatti, si conferma che il presupposto fondamentale per poter pretendere il pagamento del contributo, è quello che l'ART abbia concretamente avviato, nel mercato in cui opera l'operatore economico, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività regolatorie previste dalla legge. Questa circostanza non si è mai verificata nel mercato di riferimento delle nostre imprese, quello dell'autotrasporto merci per conto di terzi, né tantomeno potrà mai verificarsi in futuro: infatti, sia la normativa italiana (in particolare, il d.lgs 286 del 21.11.2005 e ss. modifiche) che numerose pronunce della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, hanno stabilito in maniera inequivocabile che nel settore dell'autotrasporto merci vige il principio del libero mercato, che impedisce qualsiasi attività di correzione da parte di soggetti terzi.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, ribadiamo che l'ART non è legittimata in alcun modo a pretendere dei contributi dalle imprese rappresentate dalle scriventi.

Inoltre, ferme restando le contestazioni di cui sopra (che rivestono carattere assorbente rispetto alla successiva esposizione), ci sembra comunque doveroso evidenziare alcuni profili della delibera palesemente discriminatori, relativamente:

- alla presenza di soglie minime che determinano l'esonero dalla contribuzione, in riferimento all'importo del contributo (e, quindi, al fatturato dell'impresa) e al tonnellaggio dei veicoli in disponibilità delle imprese di autotrasporto;
- all'esclusione dal contributo delle imprese di autotrasporto in conto proprio, la quale appare immotivata visto che usufruiscono delle infrastrutture più volte citate al pari di quelle in conto terzi, ponendosi, di fatto, in competizione con queste ultime;
- al criterio individuato al n. 2, lett. d dell'allegato A, per assoggettare a contribuzione le imprese non residenti in Italia e prive di una stabile organizzazione, che ci sembra del tutto insufficiente a realizzare l'obiettivo, a tutto svantaggio della competitività dei soggetti con sede in Italia

Distinti saluti.

Il responsabile nazionale

Paolo Melfa

