

**Alle Commissioni 8<sup>a</sup> (Ambiente, Lavori Pubblici) e 9<sup>a</sup> (Industria e Agricoltura) del Senato della Repubblica**

Roma, 13/09/2023

**DDL 854 conversione in legge del decreto-legge 10 agosto 2023, n.104: Memoria Conftrasporto-Confcommercio**

Il decreto-legge 10 agosto 2023 n.104 oggetto di conversione è intervenuto su diversi aspetti del sistema dei trasporti nazionali, provando a risolvere criticità che pesavano sul settore. Tra gli interventi adottati, quello più strutturale e meno legato alla contingenza dell'avviata stagione estiva è sicuramente stato il chiarimento fornito in materia di competenze e conseguenti obblighi di contribuzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Ci si riferisce, in particolare, all'articolo 20 del provvedimento all'esame di codeste Commissioni, che ha finalmente chiarito, al di fuori di ogni dubbio, che non rientra nel campo di intervento dell'Autorità l'autotrasporto di merci, non tenuto, pertanto, al conseguente obbligo di contribuire al funzionamento dell'organismo.

Invero, questo articolo del decreto 104/2023 di agosto non ha escluso "ex novo" l'autotrasporto dalle competenze dell'ART, ma si è limitato a fornire un chiarimento, ricostituendo l'originario assetto di competenze dell'Autorità.

Un chiarimento, ben inteso, assolutamente indispensabile e condivisibile, ma non un'innovazione.



L'articolo 37 del DL 201/2011 istitutivo dell'ART era, infatti, rubricato "Liberalizzazione del settore dei Trasporti", e nella sua versione originaria prevedeva testualmente " che il Governo con uno o più Regolamenti, ..., emanasse le disposizioni volte a realizzare una compiuta liberalizzazione nel settore ferroviario, aereo e marittimo " e che strumento di tale liberalizzazione dovesse essere un'Autorità di Regolazione.

Non soltanto, quindi, non era citato l'autotrasporto di merci, ma ad essere rigorosi, nemmeno tutto il più ampio trasporto su gomma.

L'autotrasporto si è cercato di farlo rientrare surrettiziamente nelle competenze dell'ART, attraverso uno stillicidio di forzature, atti illegittimi e modifiche normative a copertura, che si sono succeduti nel tempo, sin dalla conversione in legge del Decreto-legge 201/2011, generando una massa di contenziosi e incertezze che ha duramente penalizzato il comparto.

Da ricordare a riguardo, le diverse sentenze della Giustizia Amministrativa (per es. TAR Piemonte 2 maggio 2018, Consiglio di Stato 19 dicembre 2019) che hanno, nel corso del tempo, confermato l'estraneità dell'autotrasporto dall'ambito di intervento dell'ART e dal conseguente obbligo di contribuzione.

Poi, con un intervento "a gamba tesa", all'interno del decreto per l'emergenza connessa al crollo del Ponte Morandi di Genova-quindi a rigore, estraneo alla materia di intervento- si è introdotta una previsione che potesse legittimare le richieste di contribuzione anche a carico delle imprese di autotrasporto.

Per ovviare a questa forzatura, che in assenza dei benefici della regolazione- L'ART non ha mai svolto un'attività di regolazione diretta del settore-si è tradotta esclusivamente in un nuovo onere a carico delle imprese nazionali del settore, il Parlamento ha approvato, nel corso del tempo, provvedimenti temporanei di sospensione dell'obbligo di contribuzione per le imprese di autotrasporto.

L'art. 20 del decreto-legge in esame è stato, quindi, assolutamente opportuno, per porre fine a questa storia infinita di incertezze.

Una storia di richieste, di ricorsi e di emendamenti che ha impegnato già abbastanza gli operatori del settore ed il Parlamento e che fondamentalmente non trovava alcuna reale giustificazione sostanziale.

L'autotrasporto merci è un servizio liberalizzato. Nel comparto, certo, la concorrenza non manca.



Non ci sono monopolisti o oligopolisti da controllare e regolamentare, a tutela di consumatori e utenti. Da questo punto di vista, le dinamiche di mercato sono più che sufficienti. Alle circa 80 mila imprese nazionali, si aggiungono gli operatori internazionali sempre più attivi nel nostro mercato, proprio in virtù di condizioni di contesto più favorevoli nei rispettivi Paesi di insediamento.

È significativo, a riguardo, quanto rilevato dall'Eurostat: nel confronto tra il 2022 ed il 2010, il trasporto di merci effettuato in Italia da operatori di altri Paesi in termini di tonnellate chilometro si è quasi raddoppiato (+91%) mentre quello appannaggio delle imprese nazionali si è contemporaneamente ridotto di oltre l'11%.

D'altra parte, come correttamente evidenziato nella Relazione del provvedimento, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso le proprie Direzioni e il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori già svolge una significativa attività sul settore.

Il chiarimento fornito dall'art. 20 consente quindi, nell'ottica dell'efficienza e del buon funzionamento del settore, di evitare duplicazioni di competenze e di oneri a carico delle imprese-le imprese di autotrasporto sono già tenute a pagare la quota di iscrizione al citato Albo- e per Confraspporto-Confcommercio è fondamentale che venga confermato e non ridimensionato in fase di conversione.

Al contrario, come evidenziato dalla nostra associata Uniport, in considerazione delle significative attività e funzioni svolte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel settore portuale, la portata dell'art. 20 andrebbe rafforzata e l'esclusione dalle competenze dell'ART, nell'ottica dell'efficienza della regolazione, dovrebbe valere anche per i terminalisti e gli operatori portuali.

Il Presidente  
Pasquale Russo

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Pasquale Russo', is written over the printed name.