

Martedì 12 aprile 2022, ore 12

Onorevoli Presidenti, Onorevoli Senatori,

ringrazio per l'invito le illustri Commissioni parlamentari, 6^a e 10^a, nelle persone dei Presidenti Luciano D'Alfonso e Gianni Pietro Giroto, le Senatrici e i Senatori tutti per l'attenzione e la possibilità per l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito anche Autorità o ART), che ho l'onore di presiedere, di formulare alcune osservazioni e proposte in sede di conversione del decreto legge 21 marzo 2022, n. 21 *“Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina”*.

Intervengo in questa sede in particolare in relazione all'articolo 16, che dispone, per l'anno in corso e per il comparto dell'autotrasporto, l'esonero del versamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità amministrativa indipendente che rappresento, prevedendo, a copertura dell'intervento, un trasferimento di risorse pari a 1,4 milioni di euro. Tra l'altro, questa previsione è di identico tenore rispetto a quella contenuta nel decreto legge n. 41 del 2021, c.d. decreto *“Sostegni 2021”* (cfr. articolo 37).

Anche per via della riproposizione del medesimo intervento a distanza di un anno, vorrei richiamare l'attenzione del Parlamento sugli aspetti critici di questa disposizione.

In primo luogo, sottolineo che l'ART, nel definire le modalità di calcolo per la determinazione del contributo, ha introdotto soglie di esenzione di fatturato e criteri funzionali a escludere determinati ricavi, a tutto vantaggio degli operatori.

Le imprese del settore tenute al versamento del contributo all'Autorità rappresentano, applicando i criteri sopra esposti, circa il 6.7% del totale delle imprese iscritte all'albo dell'autotrasporto: una piccola percentuale ma pur sempre un numero di aziende elevato (circa

2000).

Ne consegue, pertanto, che la quantificazione normativa dell'importo pari a 1,4 milioni di euro, a copertura dei fabbisogni dell'ART, appare fortemente sottostimata.

Ma vi sono aspetti ulteriori che, al di là della pur essenziale quantificazione degli oneri finanziari, mi preme evidenziare in questa sede.

Mi riferisco alle implicazioni politico-istituzionali derivanti dal meccanismo di esonero del comparto dell'autotrasporto.

L'indipendenza e l'autonomia dell'Autorità, analogamente a quanto avviene per le altre Autorità di regolazione e vigilanza, sono indissolubilmente connesse a un sistema di reperimento delle risorse, necessarie al proprio funzionamento, fondato in via esclusiva sul contributo degli operatori del mercato nei confronti dei quali l'ART stessa svolge le proprie funzioni. La disposizione in esame, quindi, specialmente in ragione della sua reiterazione, può rappresentare un *vulnus* all'indipendenza dell'Autorità e snaturare la funzione del contributo.

Peraltro, la stessa giurisprudenza amministrativa ha evidenziato come detto intervento normativo si collochi "in termini eccentrici" (riporto letteralmente dalla sentenza del TAR Piemonte n. 216/2022) rispetto al sistema di finanziamento delle Autorità indipendenti, che, come tali, dovrebbero trarre dai mercati di riferimento il proprio sistema di finanziamento¹.

Ma vi è di più. La reiterata esclusione di una specifica categoria dalla platea degli operatori economici, tenuti al versamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità, si riflette inevitabilmente sul gettito che va a gravare sulle imprese che operano in altri settori regolati del trasporto; inoltre, essa non consente di procedere ad una eventuale riduzione dell'aliquota contributiva, attualmente pari allo 0,6 per mille, da cui trarrebbero beneficio tutti gli operatori.

Vi è, infine, un profilo ulteriore sul quale ritengo di dovermi soffermare: l'esonero del contributo, previsto all'interno di un provvedimento concernente "*Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina*", sembrerebbe sottintendere che il funzionamento dell'Autorità venga considerato unicamente come un onere per un settore fondamentale dell'economia del Paese, quale quello dell'autotrasporto.

Ma è vero il contrario: per espressa indicazione normativa, l’Autorità garantisce, tramite la regolazione, la mobilità delle merci in ambito nazionale, locale e urbano, anche collegata a stazioni, aeroporti e porti, a tutela delle imprese del settore.

La missione dell’Autorità è, quindi, quella di agevolare l’attività degli autotrasportatori e degli operatori della logistica. A titolo di esempio, ricordo che l’ART ha già introdotto misure di regolazione volte a garantire l’economicità e l’efficienza gestionale dei servizi di movimentazione del materiale rotabile tra i binari di stazione e gli impianti di movimentazione in ambito ferroviario², e metodologie e criteri per garantire l’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture in ambito portuale³.

A tale riguardo, osservo come l’efficienza logistica sia un fattore di competitività per il sistema Paese, oltre che per le imprese stesse. E’ evidente la necessità di un processo di efficientamento – tra l’altro fortemente voluto dal legislatore (a partire dalla legge delega sul riassetto normativo del settore dell’autotrasporto di cui alla legge 1° marzo 2005, n. 32, c.d. liberalizzazione del settore dell’autotrasporto) – che presuppone una regolazione di settore, non solo economica, da parte di un’amministrazione indipendente, qual è l’Autorità, che assicuri misure regolatorie volte a efficientare i c.d. nodi infrastrutturali, cioè i porti, i retroporti, le strade, con l’obiettivo di eliminare le barriere all’ingresso dei singoli mercati, di definire criteri per la determinazione di tariffe e pedaggi per l’uso delle infrastrutture, che siano orientati ai costi pertinenti e conseguentemente a una riduzione dei livelli tariffari, a tutto vantaggio degli utenti.

Ciò posto, sottolineo con soddisfazione come i citati provvedimenti dell’Autorità sul tema dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali e sull’economicità ed efficienza dei servizi di manovra ferroviaria vadano proprio nella direzione indicata, così come i provvedimenti (cfr. le delibere conseguenti al procedimento avviato con la delibera n. 16/2019) con i quali l’ART, nel settore autostradale, ha definito i sistemi tariffari di pedaggio per le concessioni.

² Delibera ART 18/2017, “*Misure di regolazione volte a garantire l’economicità e l’efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria*”, abrogate e sostituite dalla Delibera ART 130/2019, “*Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari*”.

³ Delibera ART 57/2018, “*Metodologie e criteri per garantire l’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione*”.

L’Autorità, a tal fine, ha provveduto a definire sistemi tariffari di pedaggio, basati sul metodo del *price cap* e improntati all’efficienza delle gestioni, la cui applicazione è capace di generare una significativa riduzione dei livelli di pedaggio autostradale, a tutto vantaggio anche del settore dell’autotrasporto.

Non solo: l’ART, nel definire il contenuto degli schemi di concessione da porre a base di gara per gli affidamenti delle nuove concessioni autostradali, ha individuato, tra gli indicatori di qualità del servizio, anche la *“predisposizione di adeguate aree di sosta (rispetto alla superficie complessiva) riservate ai veicoli per l’autotrasporto di merci”*, come pure l’*“impiego di Intelligent Transportation Systems (ITS), anche al fine di efficientare la logistica e perseguire l’ottimizzazione dell’utilizzo dell’infrastruttura da parte dei veicoli pesanti e dei veicoli leggeri”*⁴.

Nel solco di queste ultime previsioni e nell’ottica di adottare una disciplina organica sul tema degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture autostradali, l’Autorità includerà, tra gli ambiti di un intervento che sarà avviato nei prossimi giorni, misure concernenti le aree di servizio e di sosta specificatamente dedicate al settore dell’autotrasporto, aree che dovranno strutturarsi in modo da assicurare agli autotrasportatori determinati servizi, nonché adeguati livelli di qualità degli stessi.

Con questo procedimento, tra le altre cose, l’ART intende disporre che le aree di sosta attrezzate in favore degli autotrasportatori, oltre a dover essere collocate in modo capillare sull’intera rete autostradale, saranno presenti in prossimità dei nodi infrastrutturali, allo scopo di assecondare lo sviluppo della logistica e dell’autotrasporto.

A conclusione del mio intervento, desidero evidenziare l’auspicio e la volontà dell’attuale Consiliatura dell’Autorità di regolazione dei trasporti di instaurare un dialogo costruttivo con le categorie dell’autotrasporto e della logistica.

Stiamo valutando l’avvio di una specifica indagine conoscitiva, attraverso la quale acquisire ogni elemento utile che sia propedeutico alla eventuale definizione di un apparato regolatorio di settore, nel quadro del processo di efficientamento già richiamato.

⁴ Delibera ART 119/2017 “Approvazione degli elementi per la definizione dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio relativi alle tratte autostradali A5 (Torino-Ivrea-Quincinetto), A4/5 (Ivrea-Santhià), Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino – Pinerolo e A21 (Torino-Alessandria-Piacenza)”.