



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

PROPOSTA CONFETRA

DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE DEL DL 104/2023 - *DECRETO ASSET (AS 854)*

Commissioni riunite 8^a e 9^a - Senato della Repubblica

11 settembre 2023

AS 854

Conversione in legge del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, recante disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici

EMENDAMENTO

«All'articolo 20, sono apportate le seguenti modifiche:

- 1) in epigrafe, il termine “autotrasporto” è sostituito da “trasporto, logistica e spedizione delle merci e delle attività accessorie e connesse”;
- 2) al comma 1, la frase “del settore dell'autotrasporto merci” è sostituita da “delle attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e delle attività accessorie e connesse”;
- 3) al comma 2, la frase “operanti nel settore dell'autotrasporto merci” è sostituita da “che svolgono attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e delle attività accessorie e connesse”».

Motivazione

Il tema dell'obbligo contributivo degli operatori del trasporto e della logistica delle merci e delle attività accessorie e connesse è stato oggetto di reiterati tentativi di esenzione in sede giurisdizionale, amministrativa e poi costituzionale, fin dall'istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

La principale motivazione dei relativi ricorsi, promossi da tutte le categorie degli operatori nelle attività sopraindicate, è sempre stato quello che esse sono tutte già ampiamente “regolate” dalle Amministrazioni competenti, sia nel recepire e attuare discipline adottate dall'UE, sia nel determinare condizioni giuridiche, economiche, tecniche e organizzative degli operatori, sia nel monitorare, controllare e sanzionare la regolarità di svolgimento delle attività medesime.

L'articolo 20 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, introduce l'esclusione dalle competenze regolatorie dell'ART dell'autotrasporto merci, e quindi la soppressione del relativo obbligo contributivo degli operatori in tale settore, proprio con la motivazione

*che tali competenze rientrano nelle funzioni e nei compiti affidati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), **senza considerare che trattasi anche di un settore liberalizzato.***

*La norma omette però di considerare che lo stesso MIT e altre Amministrazioni competenti svolgono funzioni e compiti simili (propri e/o di attuazione di discipline UE) in **numeroso altre attività principali, accessorie e connesse di trasporto, movimentazione logistica e spedizione delle merci ugualmente liberalizzate** (trasporto ferroviario, aereo, marittimo, costiero e delle acque interne e servizi connessi e relativa movimentazione di merci e servizi connessi nei porti e nei nodi logistici; spedizioni e operazioni doganali; magazzinaggio, custodia e deposito di merci; intermediazione di trasporti e servizi logistici; servizi logistici di distribuzione delle merci; attività postali e di corriere senza obbligo di servizio universale).*

Pur condividendo le finalità e le motivazioni sottostanti l'articolo 20 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, la sua formulazione limitata al solo autotrasporto merci opera, quindi, una chiara discriminazione e disparità di trattamento nei confronti delle altre attività di trasporto, logistica e spedizioni delle merci e dei servizi accessori e connessi.

Tale discriminazione presenta anche rilevanti profili concorrenziali, in quanto modifica gli equilibri competitivi tra le varie modalità di trasporto merci a causa di una riduzione dei costi operativi sostenuti dalle imprese di autotrasporto, nei limiti degli oneri contributivi dovuti all'ART, rispetto alle imprese delle altre modalità che resta obbligate alla contribuzione. In tal modo, la riduzione di costi operativi per le imprese di autotrasporto merci potrebbe essere configurabile come aiuto di Stato, ai sensi dell'articolo 107 del TFUE, tra l'altro non notificato alla (o quantomeno verificato preventivamente con la) Commissione europea né introdotto con le clausole cautelative previste in casi simili.

Per tali motivi, risulta quindi opportuno e necessario modificare l'articolo 20 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, estendendo l'esclusione dalla competenza dell'ART anche alle altre attività trasporto e logistica delle merci e attività accessorie e ad esse connesse, operando anche per esse la soppressione del connesso obbligo contributivo dell'ART.

(Modifiche)

Art. 20.

Disposizioni urgenti in materia di ~~autotrasporto~~ **trasporto, logistica e spedizione delle merci e delle attività accessorie e connesse**

1. All'articolo 37, comma 2, lettera a), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 dopo le parole: «, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti», sono inserite le seguenti: «ad esclusione ~~del settore dell'autotrasporto merci~~ **delle attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e delle attività accessorie e connesse.**».
2. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il contributo di cui all'articolo 37, comma 6, lettera b), del citato decreto-legge n. 201 del 2011, dovuto dagli operatori economici ~~operanti nel settore dell'autotrasporto merci~~ **che svolgono attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e delle attività accessorie e connesse** è soppresso.