

ART come presidio di legalità. Ma senza togliere competenze

Il 12 settembre scorso si è tenuta la presentazione della Relazione Annuale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, evento atteso da tutto il settore della mobilità di merci e di persone per avere, da parte di un soggetto terzo che deve garantire "a fair and open competition" nel settore, una fotografia aggiornata dello stato dell'arte.

Molto interessante nel suo complesso ma – essendo il Freight Leaders Council di cui sono presidente, centrato sulla mobilità delle merci e sulla logistica – stralciamo dal lungo ed articolato discorso del Presidente Zaccheo la parte che maggiormente ci interessa.

Per il trasporto autostradale viene richiamata la necessità di adeguamento dei nuovi modelli tariffari recepiti solo da 4 concessionari su 23 così come la notazione che è urgente l'aggiornamento del piano MIT di ristrutturazione della rete di aree di servizio autostradali, fermo al 2015. E questo aspetto è, a mio avviso, da intendersi non solo in termini di nuove modalità di alimentazione dei mezzi ma anche in termini di qualità della sosta per gli autisti dei mezzi pesanti con una opportuna e necessaria differenziazione per le "quote rosa".

Nel trasporto cargo il recepimento dei modelli di regolazione di ART ha portato abbassamento delle tariffe ed aumento dei flussi. Per i porti, in attesa della riforma complessiva del settore in discussione in Parlamento, il coinvolgimento dell'Art intende favorire l'introduzione di criteri trasparenti e certi per il rilascio di concessioni portuali, assicurando, al contempo, un esercizio più efficiente delle stesse.

Le attuali linee guida prevedono un coinvolgimento diretto di ART nella regolazione economica, anche a garanzia dell'equilibrio

di tutte le parti coinvolte, soggetti pubblici e privati.

Sul PNRR, Zaccheo ritiene che ART nella sua veste di terzietà e con le competenze tecniche maturate negli anni, questa possa assumere un ruolo di rilevanza nelle azioni di vigilanza sulla sostenibilità economico-finanziaria di questi investimenti, tematica che costituisce indubbiamente, uno degli elementi di maggiore complessità per il decisore politico.

Ma il punto senza dubbio più delicato e controverso della relazione del presidente Zaccheo è stato quello in cui si è appellato direttamente al Governo ed al Parlamento auspicando un ripensamento in merito alla norma del decreto asset con la quale "il comparto dell'autotrasporto merci è stato escluso dall'ambito di competenze dell'ART". Zaccheo ha quindi contestato il passaggio della relazione tecnica che ha accompagnato l'iter parlamentare del "famigerato" DL 104 in cui si devolvevano "le funzioni di regolazione economica da ART al MIT". Ha inoltre affermato "devo, con grande rammarico, registrare che le imprese eroganti attività di autotrasporto merci sono state prima esonerate dalla corresponsione del contributo per il 2023 (con l'articolo 35 del d.l. n. 48/2023), nonostante esso sia stato precedentemente approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 gennaio 2023, e poi, come già ricordato, lo scorso agosto escluse dall'alveo di competenza dell'Autorità e, quindi, definitivamente esonerate dall'obbligo contributivo". A questo riguardo, come illustrato dal presidente Zaccheo in audizione alle commissioni riunite del Senato, va ricordato che il presunto beneficio derivante dalla soppressione di competenze che l'ART esercita

nell'interesse di tutte le imprese della categoria alla promozione della concorrenza e all'accesso delle stesse ai mercati in condizioni di equità, andrebbe a vantaggio soltanto di una frazione del comparto, in quanto l'ART nella definizione del contributo ha già previsto un meccanismo di soglie di esenzione per cui il numero di operatori assoggettati al contributo risulta in effetti una minima parte rispetto al totale delle imprese iscritte all'Albo: numericamente circa il 2% e quindi di fatto questa esclusione si traduce in un'agevolazione a favore delle imprese del comparto maggiormente strutturate e non certo a favore di quelle artigianali, piccole e medie, per lo più estranee al prelievo.

Risulta pertanto del tutto contraddittoria e incongrua l'affermazione dei relatori del DL104 per la quale la finalità della previsione è relativa il sostegno diffuso al "comparto fortemente gravato dal caro benzina".

Va inoltre considerato che ART ha in questi mesi svolto una analisi molto puntuale sul settore indagando tematiche sensibili ed inesplorate nel settore dell'autotrasporto come l'accesso al mercato di nuove imprese, le attese improduttive in corrispondenza dei principali nodi logistici intermodali, la regolamentazione del carico/scarico dei veicoli nei centri urbani, l'utilizzo delle pertinenze autostradali. Presumo che, nell'ambito dell'analisi siano state investigate anche altri ambiti per così dire collaterali come la redditività economica delle aziende, la loro composizione aziendale, il costo del trasporto nelle diverse componenti, i fondi pubblici che supportano continuativamente il settore in termini di rimborsi autostradali, ristori di vario tipo, rimborsi per le accise ed il famigerato ricorso alla subvezione, che viene definito come male necessario a cui ricorrono gli operatori del settore per garantire la flessibilità richiesta dall'industria per gestire i momenti di picco della doman-

da assolvendo in questo modo chi invece ne fa un elemento di sfruttamento del lavoro delle partite IVA o delle imprese monoveicolari.

Ma cosa sappiamo davvero di questo settore? È davvero un settore di libero mercato che non deve essere soggetto ad alcuna regolazione ed ad alcun controllo, se non quelli che svolge al suo interno tramite il lavoro dell'Albo Autotrasporto, incardinato nel Mit come una sua direzione? E l'Albo ha le risorse, le competenze, le capacità e soprattutto la volontà di rendere la concorrenza in questo settore davvero trasparente e efficace?

Non vedo l'ora che ART pubblichi i dati dello studio svolto, studio che deve aver generato sicuramente evidenze ed elementi di preoccupazione se il presidente Zaccheo si è spinto in modo così evidente a richiedere un ripensamento in merito alla norma che sottrae ad ART la competenza su questo settore.

Se il tema di contrasto con le associazioni di categoria è la forma con cui viene finanziata ART e non il contenuto della sua attività allora trasferiamo il contributo versato dall'autotrasporto all'Autorità sulla fiscalità generale dello Stato e consentiamo ad un soggetto terzo di intervenire in questo settore per mettere in grado l'industria di abbracciare l'industria logistica per formare quell'ecosistema virtuoso di cui il nostro Paese ha assoluta ed immediata necessità. Chiudo quindi questa riflessione riportando un altro virgolettato del presidente Zaccheo che mi sento di condividere in pieno: "Considerati gli enormi interessi che ruotano attorno al mondo dei trasporti, il ruolo esercitato dall'Autorità deve anche intendersi come un vero e proprio presidio di legalità nei diversi contesti in cui opera". Ad maiora.

Massimo Marciani
Presidente Freight Leaders Council Il Sin-