

TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE PER IL LAZIO

RICORSO

per l'Associazione Industriale Riciclatori Auto - AIRA (C.F. 973038701544), con sede in Roma, Via Salandra n. 18, in persona del Presidente Dott. Mauro Grotto (C.F. GRT MRA 76A26 U59E), rappresentato e difeso, giusta delega a margine, dall'Avv. Prof. Sandro Amorosino (C.F. MRS SDR 46D02 H501G) e dall'Avv. Valentina Amorosino (C.F. MRS VNT 81R56 H501T), presso il cui Studio in Roma, alla Via Ciro Menotti n. 24 - 00195 (FAX: 06/3218367), è elettivamente domiciliata

PEC: sandroamorosino@ordineavvocatiroma.org

PEC: valentinaamorosino@ordineavvocatiroma.org

CONTRO

- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, in persona del Ministro *p.t.*;
- **Direzione Generale per il Trasporto Stradale e l'Intermodalità**, in persona del Direttore *p.t.*

PER L'ANNULLAMENTO IN PARTE QUA

previa sospensione

- del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, 19 luglio 2016, "Modalità di erogazione delle risorse per investimenti a favore delle imprese di autotrasporto per l'annualità 2016" (pubblicato nella G.U. del 15 settembre 2016, n. 216);
- del Decreto del Direttore Generale per il Trasporto Stradale e per l'Intermodalità, recante "Disposizioni di attuazione del decreto 19 luglio 2016" (anch'esso pubblicato nella G.U. del 15 settembre 2016, n. 216).

Specificamente si chiede l'annullamento:

→ dell'art. 1, comma 4, lettera b) del Decreto Ministeriale 19 luglio 2016 in parte qua assegna 6,5 milioni di sovvenzione statale non solo alla radiazione mediante rottamazione dei “camion” più obsoleti ed inquinanti ma anche alla radiazione mediante esportazione di essi al di fuori dell'Unione Europea;

→ dell'art. 3, comma 2, lettera b), del Decreto Dirigenziale 7 settembre 2016, che determina i documenti da presentarsi, ai fini della ammissibilità ai contributi statali, in caso di radiazione per l'esportazione.

FATTO

Com'è ben noto all'Ecc.mo Collegio gli incentivi pubblici alla rottamazione degli autoveicoli obsoleti e quindi maggiormente inquinanti sono ascrivibili alla categoria degli “aiuti di Stato” ammessi dall'EU, in funzione di tutela dell'ambiente atmosferico, in quanto sono connessi alla definitiva fuoriuscita di tali veicoli dalla circolazione sulle strade ed alla conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico da gas serra (CO₂).

Com'è parimenti noto, a seguito della crisi finanziaria iniziata nel 2008, e della conseguente necessità di interventi pubblici – europei e nazionali – a sostegno delle economie dei Paesi dell'Unione, la Commissione Europea ha sottoposto a revisione la complessa ed articolata disciplina degli “aiuti di Stato”.

Il nuovo quadro generale della disciplina europea in materia è contenuto nel Regolamento (UE) della Commissione n. 651/2014 del 17 giugno 2014 “*che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato*” [ampiamente richiamato nelle premesse dell'impugnato D.M. 19 luglio 2016].

Nel Regolamento sono elencati – per settori di attività economica e per categoria – gli aiuti di Stato considerati compatibili con la “politica della

concorrenza” che informa tutta la “costituzione economica europea”.

Il Regolamento (UE) n. 651/2014 contiene – per quanto rileva ai fini di causa – due “Considerando” (n. 55 e n. 56) (All. 1), riferiti alla strategia dello sviluppo sostenibile a tutela dell’ambiente, ed una disposizione nell’art. 36.

I due “Considerando” richiamano l’indirizzo strategico dell’Unione, formulato nella Comunicazione della Commissione «Europa 2020», incentrata sullo sviluppo sostenibile che “*dipende, tra le altre cose, da un livello elevato di tutela e di miglioramento della qualità dell’ambiente*” (“Considerando” 55).

Poiché i meccanismi del mercato non garantiscono la riduzione dell’inquinamento provocato da molte attività economiche “*al fine di incentivare le imprese a migliorare il livello di tutela ambientale ... è opportuno che gli aiuti di Stato in questo settore siano oggetto di un’esonazione per categoria*” (“Considerando” 56).

Il precipitato normativo dell’indirizzo, espresso nei Considerando, circa l’ammissibilità degli aiuti di Stato in funzione di un miglioramento della tutela dell’ambiente, è – per quanto riguarda il settore degli autoveicoli da trasporto – l’art. 36 del Regolamento n. 651/2014, posto all’inizio della “Sezione 7 - Aiuti per la tutela dell’ambiente”, rubricato

“Aiuti agli investimenti che consentono alle imprese di andare oltre le norme dell’Unione in materia di tutela ambientale o di innalzare il livello di tutela ambientale in assenza di tali norme.

1. Gli aiuti agli investimenti che consentono alle imprese di andare oltre le norme dell’Unione o di innalzare il livello di tutela dell’ambiente in assenza di tali norme sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell’articolo 107, paragrafo 3, del trattato e sono esentati dall’obbligo di

notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. Gli investimenti soddisfano una delle seguenti condizioni:

a) consentono al beneficiario di innalzare il livello di tutela dell'ambiente risultante dalle sue attività andando oltre le norme applicabili dell'Unione, indipendentemente dall'esistenza di norme nazionali obbligatorie più rigorose rispetto a quelle dell'Unione;

b) consentono al beneficiario di innalzare il livello di tutela dell'ambiente risultante dalle sue attività in assenza di norme dell'Unione europea.

3. Non sono concessi aiuti agli investimenti effettuati per permettere alle imprese di adeguarsi a norme dell'Unione già adottate ma non ancora in vigore.

4. In deroga al paragrafo 3, possono essere concessi aiuti per:

a) l'acquisto di nuovi veicoli per il trasporto stradale, ferroviario, marittimo e per vie navigabili interne che rispettano le norme dell'Unione adottate, a condizione che i veicoli siano stati acquistati prima della data di entrata in vigore di queste norme e che esse, una volta diventate obbligatorie, non si applichino ai veicoli già acquistati prima di tale data;” [omissis]

In conclusione: il Regolamento “quadro” n. 651/2014 prevede **unicamente** che “possono essere concessi aiuti per l'acquisto di nuovi veicoli per il trasporto stradale a condizione.....”.

Le riportate limitazioni agli aiuti pubblici all'acquisto di nuovi autoveicoli sono coerenti con l'indirizzo restrittivo del Regolamento (UE) n. 1407/2013 [pure citato tra le premesse del D.M. impugnato] “*relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti « de minimis »*”.

In tale Regolamento si rinviene un unico riferimento alla materia *de qua*, nel quinto “Considerando”, il quale recita:”(5) *Onde tener conto delle ridotte dimensioni medie delle imprese operanti nel settore del trasporto di merci su strada, è opportuno mantenere il massimale di 100 000 EUR per le imprese che effettuano trasporto di merci su strada per conto terzi. (...) Considerando l’eccesso di capacità nel settore suddetto e gli obiettivi della politica dei trasporti in materia di congestione stradale e di trasporto merci, è opportuno escludere dal campo di applicazione del presente regolamento gli aiuti all’acquisto di veicoli destinati al trasporto di merci su strada da parte di imprese che effettuano tale trasporto per conto terzi. (...)*” [sottolineature nostre].

L’unico riferimento normativo europeo **specifico** che viene in rilievo ai fini di causa è l’art. 10, comma 2, del Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento e del Consiglio del 18 giugno 2009 – anch’esso richiamato nelle premesse del D.M. impugnato – “*relativo all’omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) ...*”.

Tale disposizione – rubricata “*Incentivi finanziari*” – recita:

”2. *Con riserva dell’entrata in vigore delle misure d’attuazione del presente regolamento, gli Stati membri possono concedere incentivi finanziari per l’adeguamento a posteriori di veicoli in servizio al fine di garantire il rispetto dei valori limite d’emissione di cui all’allegato I e **per la demolizione** di veicoli non conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.*”.

L’ultima fonte normativa richiamata nell’impugnato Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19 luglio 2016, è il Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico di concerto con il Ministro

dell'Economia e delle Finanze 15 gennaio 2016 (in G.U. 10 marzo 2016, n. 58), il quale disciplina le modalità ed i requisiti per l'accesso agli ausili finanziari pubblici.

L'unico riferimento alla materia in questione è contenuto nell'art. 5, comma 8 del Decreto, il quale dispone:

“8. Nel settore dei trasporti le spese relative al solo acquisto dei mezzi e delle attrezzature di trasporto sono ammissibili qualora sostenute nell'ambito di un programma di investimenti rientrante nelle tipologie di cui al comma 3.” [il quale – a sua volta – indica i diversi tipi di programmi industriali agevolabili: dalla creazione di un nuovo stabilimento, all'ampliamento di quello esistente, alla diversificazione della produzione (che nel settore trasporto vuol dire la diversificazione delle merci trasportate e/o l'utilizzazione di vari tipi di automezzi)].

Dalla rassegna delle fonti normative in materia, europee e nazionali, risulta in sintesi:

- I) che in materia di autoveicoli per il trasporto merci sono ammissibili solo gli aiuti di Stato finalizzati alla riduzione dell'inquinamento ambientale;
- II) che, in particolare, possono essere concessi soltanto due tipi di aiuti:
 - a) (con limitazioni) quelli relativi all'acquisto di nuovi veicoli, meno inquinanti (che sono destinati prevalentemente a sostituire i veicoli obsoleti e maggiormente inquinanti);
 - b) quelli relativi all'adeguamento tecnico dei veicoli in servizio ai vigenti *standards* tecnici antiinquinamento e quelli finalizzati alla **demolizione** dei veicoli stessi.

I due decreti impugnati sono *in parte qua* illegittimi e pregiudizievoli per i diritti ed interessi della ricorrente per i seguenti motivi di

DIRITTO

1. Violazione degli artt. 106 e 107 del T.F.U.E. – Violazione e falsa applicazione dell’art. 36 del Regolamento (UE) n. 651/2014 e dell’art. 10 del Regolamento (CE) n. 595/2009 – Carenza di motivazione – Contraddittorietà

L’impugnato D.M. 19 luglio 2016 viola le disposizioni europee indicate in rubrica laddove, all’art. 1, comma 4, lettera b), assegna 6,5 milioni di euro di contributo dello Stato per l’anno 2016 per incentivare non solo la radiazione (dal “parco camion” circolante in Italia) mediante la **rottamazione** dei veicoli più obsoleti ed inquinanti, ma anche la radiazione mediante esportazione in Paesi estranei all’Unione Europea.

Ed, invero, l’incentivazione alla radiazione dal P.R.A. (e dunque dal novero dei camion legittimati a circolare in Italia) finalizzata all’esportazione dei veicoli da trasporto (tra i quali l’aliquota prevalente è costituita da quelli più inquinanti), in Paesi extra UE è del tutto estranea e contrastante con la tipologia di aiuti di Stato compatibili con il T.F.U.E.. Come s’è visto le norme europee – e, a monte di esse, gli artt. 106 e 107 del Trattato – vietano gli aiuti di Stato e li ammettono soltanto – in base agli artt. 108 e 109 – per l’acquisto di nuovi camion (peraltro con limitazioni), per l’adeguamento tecnico e per la demolizione dei veicoli più inquinanti.

La ratio “ambientalistica” che **accomuna** le richiamate scelte normative dell’UE è di immediata evidenza:

- l’acquisto di nuovi camion “non inquinanti” è correlato in buona parte alla *progressiva sostituzione* della parte più vecchia e più inquinante del parco automezzi circolante;
- analogo risultato si consegue mediante l’adeguamento tecnico o la demolizione.

Viceversa l'esportazione dei mezzi obsoleti e più inquinanti, in primo luogo – come mostrano le statistiche – nei paesi confinanti con l'Unione Europea (Bosnia-Erzegovina, Serbia, Montenegro, Albania), comporta soltanto lo spostamento della fonte di inquinamento atmosferico appena fuori della frontiera esterna dell'Unione.

Com'è noto l'inquinamento atmosferico prodotto dai gas serra non appartiene alla categoria dell'inquinamento transfrontaliero (quale può essere, ad esempio, quello di un fiume come il Reno o il Danubio, il cui corso attraversa più Paesi) ma alla categoria dell'inquinamento globale, perché i gas serra, giusta la loro natura fisica si muovono nell'atmosfera.

Ne consegue che l'esportazione in Paesi posti ai confini dell'Unione (meno sviluppati e sensibili alle problematiche ambientaliste) di veicoli pesanti, la più parte obsoleti e molto inquinanti, *collide* frontalmente con le finalità di tutela dell'ambiente atmosferico e, comunque, non può giovare di aiuti di Stato, che sono ammessi – come s'è visto – per finalità essenzialmente ambientaliste.

Come si dirà più oltre la disciplina amministrativa della radiazione degli autoveicoli mediante esportazione nei Paesi extra UE è, **in sé**, inadeguata a tutelare l'ambiente e perciò anticoncorrenziale.

Quel che è certo è che essa non può legittimare in alcun modo – per così dire dal basso, cioè non in forza di norme primarie europee o nazionali, che anzi, lo escludono – l'accesso a contributi pubblici, previsti in funzione “ambientalistica”, le operazioni di esportazione extra UE..

Gli estensori dell'impugnato DM 19 luglio 2016 – consapevoli dell'inesistenza di “copertura normativa” dell'inclusione dell'esportazione dei veicoli da trasporto verso Paesi extra UE tra le attività ammesse a

contributi pubblici – hanno tentato di supplire ricorrendo a due espedienti.

Il primo può esser definito interpretativo ed è consistito nel richiamare, nelle premesse del D.M., alcune disposizioni del Regolamento UE 651/2014 che legittimerebbero implicitamente l'estensione dei contributi alle esportazioni dei camion verso i Paesi extra UE.

Tali disposizioni sono l'art. 2, paragrafo 1, punto 29 e l'art. 17.

È sufficiente leggere le due disposizioni per avere chiaro che esse attengono, rispettivamente:

a) alle Definizioni (art. 2) utilizzate nel Regolamento e specificamente (paragrafo 1, n. 29) alla nozione aziendalistica «*attivi materiali*», che si riferisce agli “*attivi consistenti in terreni, immobili e impianti, macchinari e attrezzature*”.

Volendo comprendere estensivamente, per le imprese di trasporto, tra i “*macchinari*”, gli automezzi è evidente che tale definizione è perfettamente neutra ed inconferente ai fini di causa perché fa semplicemente riferimento ad una voce dell'attivo patrimoniale – i camion – di un'azienda di trasporti;

b) agli aiuti agli investimenti delle PMI (art. 17 del Regolamento). Tale disposizione, dopo l'enunciato sulla compatibilità con il Trattato UE degli aiuti alle PMI (comma 1) ne subordina l'ammissibilità ad una serie di parametri: (comma 2) la *tipologia dei costi ammissibili* (quelli degli investimenti e salariali), con la successiva precisazione (comma 3) che sono ammissibili quelli strumentali ad installare un nuovo stabilimento; ad ampliare uno stabilimento esistente; a diversificare la produzione mediante prodotti nuovi o a trasformare radicalmente il processo produttivo, nonché agli investimenti nell'acquisizione degli attivi di uno stabilimento di terzi.

I commi successivi riguardano gli investimenti immateriali (comma 4), l'incremento dei posti di lavoro (comma 5), la misura dell'aiuto: 20% o

10% dei costi ammissibili (comma 6).

Dal puntuale esame del contenuto delle disposizioni dell'art. 17 risulta che esse si riferiscono in via generale alla tipologia di investimenti ed alla tipologia dei costi ammissibili, riguardanti tutte le PMI, in qualsiasi settore esse operino.

E – ancora un volta – sono neutre ed inconferenti ai fini della legittimazione degli aiuti di Stato all'esportazione dei veicoli nei Paesi extra UE. È evidente la forzatura e l'erroneità del richiamo – contenuto nell'impugnato DM 19 luglio 2016 – alle sopracitate norme del Regolamento UE n. 651/2014, che “nulla ci azzeccano” con la tematica in esame.

Il secondo espediente utilizzato dagli estensori del DM è stato di tipo descrittivo ed è consistito nel ricomprendere nell'unica categoria “reggente” della radiazione sia la rottamazione che l'esportazione.

È palese qui il tentativo di evidenziare che comunque, all'esito di ambedue le procedure, il veicolo, essendo stato radiato dal PRA, non può più circolare nell'Unione Europea, sottendendo che in entrambi i casi sarebbero raggiunte le finalità di tutela dell'ambiente atmosferico dell'UE, mediante la riduzione di gas serra emessi nel territorio dell'Unione stessa.

È di immediata evidenza che la finalità di tutela può essere conseguita unicamente nel caso in cui viene eliminata la fonte di produzione del gas serra, che è costituita dalla circolazione del veicolo inquinante.

Ciò ovviamente non avviene allorché il veicolo, pur radiato dal PRA italiano ed esportato, continua a circolare ai confini dell'Unione, inquinando l'atmosfera al di qua ed al di là del confine stesso.

In ogni caso tale operazione economica non può fruire degli ausili finanziari pubblici.

2. Violazione e falsa applicazione dell'art. 103 del d.lgs. n. 285/1992 (Codice della Strada) come modificato dall'art. 1, comma 964 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di stabilità 2016)

La disciplina, contenuta nell'impugnato DD del 7 settembre 2016, della procedura e della documentazione richiesta per l'esportazione extra UE è palesemente elusiva della disposizione di legge indicata in rubrica.

La previgente disciplina dell'esportazione di veicoli aveva dato luogo ad un vastissimo fenomeno di esportazioni "di comodo", caratterizzate da veicoli usciti dal territorio nazionale ma non reimmatricolati nel Paese di importazione ed ivi, invece, demoliti in modo ambientalmente scorretto ed incontrollato.

In altri casi i veicoli venivano revisionati o solo "rivestiti" documentalmente (mediante reimmatricolazione) e successivamente reimportati in Italia da Paesi intracomunitari (come la Bulgaria), soprattutto al fine di eludere la tassa automobilistica.

Tali fenomeni elusivi della normativa ambientale e fiscale hanno formato oggetto di un apposito ordine del giorno della Camera (9/3444-A/157), approvato a larghissima maggioranza nel corso della discussione della legge di stabilità 2016, nel quale si legge:

“La Camera, premesso che: il provvedimento in esame contiene varie disposizioni relative alla gestione dei trasporti di cose o persone; sono in costante aumento le pratiche di radiazione dei veicoli per esportazione, che hanno superato la cifra complessiva di oltre 2,5 milioni negli ultimi quattro anni (secondo dati ACI); questa pratica, se da un lato può celare comportamenti illegali – non sempre il veicolo radiato per esportazione viene reimmatricolato

all'estero, in certi casi nemmeno esportato, andando ad eludere la normativa fiscale, di responsabilità civile ed ambientale – dall'altro sottrae grandi quantità di materiale destinato ai centri di demolizione che re-immettono nel mercato ricambi usati e centinaia di migliaia di tonnellate di rottami di ferro che necessitano all'industria siderurgica nazionale e che la stessa è poi obbligata ad importare da altri Stati;

è necessario chiarire che la radiazione per esportazione deve avere come unica finalità la reimmatricolazione del veicolo all'estero per la effettiva circolazione dello stesso sul territorio straniero, evitando quindi che la norma agevoli «scappatoie» per l'esportazione di veicoli all'estero da destinare alla demolizione; in tal caso si tratterebbe infatti di esportazione di rifiuti e non di esportazione di beni;

dal momento in cui avviene il perfezionamento della pratica di radiazione per esportazione non sussiste più l'obbligo del pagamento della tassa automobilistica; inoltre, formalizzando la radiazione per esportazione al PRA, viene meno la proprietà del bene e con essa la relativa responsabilità. Ciò evidentemente ostacola anche la notifica di eventuali sanzioni. A ciò si aggiunga anche il minor gettito per il mancato versamento degli oneri dovuti per la trascrizione del trasferimento di proprietà e che, invece, sono notevolmente inferiori nel caso della radiazione per esportazione.

Impegna il Governo a valutare di:

..... prevedere un'apposita procedura per il perfezionamento della pratica di radiazione del veicolo da parte del Pubblico Registro Automobilistico ai fini di esportazione all'estero per reimmatricolazione;

introdurre un principio di reciprocità con gli altri Paesi che preveda la definitiva esportazione per reimmatricolazione del veicolo esclusivamente

nei Paesi dove lo stesso può essere reimmatricolato”.

La “risultante normativa” dell’OdG sopra riportato è il comma 964 della legge n. 208/2015 (legge di stabilità 2016):

“964. Al fine di contrastare l’elusione della tassa automobilistica alla quale sono tenuti i proprietari dei veicoli circolanti sul territorio nazionale, ai sensi del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, nonché degli oneri e delle spese connessi al trasferimento di proprietà del veicolo, all’articolo 103, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: «del veicolo stesso» sono inserite le seguenti: «per reimmatricolazione, comprovata dall’esibizione della copia della documentazione doganale di esportazione, ovvero, nel caso di cessione intracomunitaria, dalla documentazione comprovante la radiazione dal PRA»”.

Il testo modificato dell’art. 103, comma 1, del d.lgs. n. 285/1992 (Codice della strada è ora il seguente: *“1. La parte interessata, intestataria di un autoveicolo, motoveicolo o rimorchio, o l’avente titolo deve comunicare al competente ufficio del PRA, entro sessanta giorni, la definitiva esportazione all’estero del veicolo stesso per reimmatricolazione, comprovata dall’esibizione della copia della documentazione doganale di esportazione, ovvero, nel caso di cessione intracomunitaria, dalla documentazione, comprovante la radiazione dal PRA, restituendo il certificato di proprietà e la carta di circolazione. L’ufficio del PRA ne dà immediata comunicazione all’ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri, provvedendo altresì alla restituzione al medesimo ufficio della carta di circolazione. Con il regolamento di esecuzione sono stabilite le modalità per lo scambio delle informazioni tra il PRA e Dipartimento per i trasporti terrestri.”.*

Ad onta del chiaro disposto di legge e dell'univoco indirizzo legislativo, desumibile dal testo dell'OdG sopra riportato, l'impugnato DD 7 settembre 2016, all'art. 3, comma 2, lettera b), si è limitato a disporre quanto segue:

“b) in caso di radiazione per esportazione l'aspirante al beneficio dovrà produrre una stampa della notifica di esportazione con esito «uscita conclusa» ottenuta consultando l'apposito link «tracciamento movimento di esportazioni o di transito (MRN)», ovvero in alternativa mediante produzione di idonea documentazione [?] rilasciata dagli Uffici di esportazione comprovante l'avvenuta uscita del veicolo dal territorio dell'Unione Europea”.

È di immediata evidenza che la documentazione richiesta – si badi non solo per comprovare l'avvenuta esportazione per reimmatricolazione ma addirittura per essere ammessi “abusivamente” al contributo statale consentito dalle vigenti regole europee – è riduttiva e del tutto inadeguata per difetto rispetto a quanto disposto dalla legge.

Ci si limita, infatti, a chiedere all'esportante una stampa della notifica di esportazione (da esso stesso fatta all'ufficio competente) con l'annotazione «uscita conclusa», ottenuta consultando l'apposito link «tracciamento movimento di esportazione o di transito (MRN)», ovvero in alternativa la produzione di idonea documentazione (?) rilasciata dagli Uffici di esportazione comprovante l'uscita del veicolo dal territorio dell'UE.

È agevole rilevare:

- I) che non viene richiesta alcuna prova dell'avvenuta reimmatricolazione;
- II) che ci si limita a chiedere copia di un atto – la notifica di esportazione – che proviene dal privato aspirante al beneficio, come pure l'annotazione «uscita conclusa» deriva da una ulteriore comunicazione dell'interessato;

III) che è del tutto generica ed indeterminata (e quindi suscettibile di ogni aggiramento e sotterfugio) la prescrizione della presentazione – in alternativa – di idonea documentazione (quale)?

La previsione di una documentazione (volutamente) “all’acqua di rose” appare del tutto inidonea ed insufficiente a contrastare i denunciati fenomeni:

- di rottamazione oltre frontiera (senza le garanzie di tutela dell’ambiente relative alla gestione dei rottami/rifiuti e, naturalmente, con costi molto minori della demolizione e dello smaltimento dei residui eseguiti “secondo le regole” nel territorio nazionale);
- di mancata esportazione effettiva dei veicoli;
- di traffici transfrontalieri illeciti (nei due sensi) di veicoli o parti di essi (riutilizzati in Italia come ricambi) notoriamente gestiti dalle varie “mafie balcaniche”, in “feconda collaborazione” con la malavita organizzata nostrana.

3. Violazione delle disposizioni del TFUE e della legge n. 287/1990 in materia di effetti anticoncorrenziali e di violazione del divieto di aiuti di stato della censurata regolamentazione ministeriale e direttoriale

Da quanto precede risulta inequivocabilmente che le censurate disposizioni dei due decreti impugnati hanno un duplice, illegittimo, effetto anticoncorrenziale in quanto:

- I) estendono indebitamente all’esportazione verso i Paesi extra UE i benefici contributivi riservati dalle vigenti norme europee alla demolizione o all’adeguamento tecnico dei veicoli da trasporto;
- II) favoriscono comportamenti anticoncorrenziali in quanto consentono agli esportatori di risparmiare indebitamente su tutti i costi d’impresa: fiscali

amministrativi (la pratica di esportazione è meno onerosa di quella di demolizione), ambientali (di demolizione e smaltimento conformemente alle vigenti norme) e di responsabilità civile.

Istanza di sospensione

Da quanto precede risulta la fondatezza del ricorso.

Il danno irreparabile, e cumulativo, con il tempo, è costituito dalla somma di due elementi.

- la progressiva riduzione della quantità di veicoli, e quindi di metalli, conferiti per la corretta demolizione ed il seguente riciclaggio dei metalli stessi (con l'inacidimento di una filiera ambientalistica uso-demolizione-riciclo e riuso di grande rilevanza);
- l'indebita sottrazione agli interventi di demolizione di una parte, progressivamente incrementale, dei contributi pubblici destinati alla modernizzazione e riqualificazione del trasporto merci

PQM

Voglia l'Ecc.mo Collegio accogliere il suesteso ricorso annullando *in parte qua* i provvedimenti impugnati, e per l'intanto, sospenderne l'efficacia.

Con ogni conseguenza di legge. Vittoria di spese ed onorari.

Ai fini di legge si dichiara che il valore della causa è indeterminato.

Roma, 14 novembre 2016

Avv. Sandro Amorosino

Avv. Valentina Amorosino