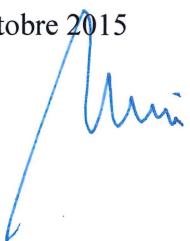


Autorità di Regolazione
dei Trasporti
N° 2015 4898
del 09.10.2015

Roma, 8 ottobre 2015



Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230,
10126 Torino

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: CONSULTAZIONE CONCERNENTE LA DETERMINAZIONE DEL CONTRIBUTO PER IL FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITA' DEI TRASPORTI PER L'ANNO 2016

Spett.le Autorità

AICAI ritiene di non dover contribuire al funzionamento dell'ART perché le imprese aderenti all'associazione operano in mercati da sempre liberalizzati e non sottoposti ad alcuna attività di regolazione. Tali mercati, infatti, a differenza dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge n. 481/1995, non sono caratterizzati da incumbent proprietari di reti da condividere, aprire alla concorrenza o finanziare per le porzioni non profittevoli delle reti.

Le imprese di corriere espresso disponendo solo di titolo autorizzativo, non operano attraverso concessioni, perché non vi è alcuna necessità di regolare:

- le condizioni di accesso alle reti non discriminatorie
- I criteri di definizione dei prezzi, canoni, pedaggi
- Le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto
- I criteri degli schemi dei bandi di gara.

Anche la Corte Costituzionale (sent. 11 marzo 2013, n. 41, § 5) ha chiarito che l'istituzione dell'ART "s'inscrive nel sistema di regolazione indipendente dei servizi di pubblica utilità, avviato con la legge 14 novembre 1995, n. 481 volta a realizzare un mercato concorrenziale nei servizi di trasporto". La stessa Corte ha precisato che "il settore dei trasporti appare resistente più di altri all'ingresso di operatori privati, a causa di alcune peculiari caratteristiche, legate, tra l'altro, agli elevati costi, alla necessità di assicurare il servizio anche in tratte non remunerative e alla consolidata presenza di soggetti pubblici tanto nella gestione delle reti quanto nell'offerta dei servizi. In questo contesto, è particolarmente avvertito il rischio che si creino o si consolidino posizioni dominanti".

Nulla di tutto questo è riferibile al mercato dei corrieri espressi e della logistica.

Infatti, in base all'art. 37 del d.l. 201/2011, possono essere assoggettati alla contribuzione solo "i gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati", ovverosia gli operatori economici che gestiscono infrastrutture o forniscono servizi sottoposti ai poteri di regolazione attribuiti dalla legge all'ART, categoria nella quale non ricadono le imprese di corriere espresso.

L'ART ha esteso in fase attuativa la pletora dei soggetti tenuti al pagamento del Contributo mediante l'erroneo criterio dei codici Ateco, che sono una mera classificazione statistica, come ribadito dall'Autorità Nazionale Anticorruzione (parere di precontenzioso n. 98 del 5 giugno 2013), secondo cui "i codici ATCO assegnati dal Registro delle Imprese non rilevano a fini certificativi dell'attività, ma a fini meramente statistici".

L'ART avrebbe dovuto quantomeno analizzare i singoli codici Ateco dei trasporti per verificare quali siano effettivamente riconducibili ad attività economiche oggetto della propria regolamentazione e quali invece non lo siano.

Secondo il TAR, in relazione al Contributo AgCom (principio che AICAI ritiene certamente applicabile anche all'ART) la sfera degli operatori economici soggetti all'obbligo contributivo delle Autorità è delimitata dal criterio della necessaria "oggettività del presupposto", consistente nella "sottoposizione delle attività soggette a contributo ai poteri di regolazione e controllo dell'Autorità" (TAR Lazio, sent. 5 marzo 2014, n. 2530).

Tale principio è stato ribadito anche dal Consiglio di Stato (sent. 17 febbraio 2015, n. 810, § 2, secondo cui il prelievo imposto dalle autorità amministrative indipendenti rappresenta "una tassa di scopo", ossia un'imposizione parzialmente commutativa". Il Consiglio di Stato ha confermato che il prelievo è dovuto "nei soli limiti in cui esso si ricollega a mercati non efficienti, i quali, perciò, abbiano bisogno d'una regolazione ex ante e solo finché tale necessità permanga". In tal senso, "il prelievo dev'essere strettamente correlato all'attività di regolazione d'un mercato non ancora competitivo e non ad altre vicende". Vi deve dunque essere stretta correlazione tra prelievo e costi della regolazione, senza la quale "per definizione non si crea spesa pubblica finanziabile con il prelievo, onde ogni ampliamento della base imponibile, per ricavi non inerenti, è priva di presupposto e non evidenzia, in capo agli operatori, alcuna seria attitudine differenziata alla contribuzione".

AICAI, per tali motivi suggerisce una seria riflessione dell'ART sui criteri di imposizione del contributo al suo funzionamento proposti nella delibera qui in discussione, perché è evidente che sono da escludere tutti i settori che non necessitano di una regolazione ex-ante, tipica invece dei servizi a rete d'interesse pubblico generale.

Non è possibile sostenere, né ha alcun senso economico, la tesi che rientrino nella classe dei servizi regolati anche le imprese nella loro qualità di utenti di aeroporti, autostrade e ferrovie, che sarebbero indirettamente beneficiarie della regolazione dell'ART. La tutela dell'utenza, funzione caratteristica delle Autorità Indipendenti, non può essere finanziata con una tassa di scopo com'è il prelievo sul fatturato richiesto alle imprese di corriere espresso. Se si accettasse tale tesi, paradossalmente tutti gli operatori economici, quale che sia l'attività da essi svolta, dovrebbero contribuire alle spese dell'ART qualora superino la soglia minima d'importo contributivo fissata dalla Delibera (€ 6.000).