

Spett.le Autorita' Regolazione Trasporti :

Via Nizza 230
10126 Torino
pec@pec.autorita-trasporti.it.

31 ottobre 2016

Oggetto : Determinazione del contributo per il funzionamento dell' Autorità di Regolazione dei Trasporti per l' anno 2017

La scrivente Associazione , nel rinnovare il proprio apprezzamento per la presenza di una Autorità di Regolazione Indipendente preposta inter-alia al monitoraggio della piena applicazione dei principi di trasparenza e non-discriminazione nella conduzione dei beni demaniali gestiti in concessione , con la presente sottopone alla attenzione della Autorità le proprie osservazioni sui punti elencati nel documento di consultazione allegato alla Delibera n. 118/2016.

Quesito n.1 : Si chiedono osservazioni motivate in ordine all' elenco delle attività individuate dall' Autorità al fine di individuare i soggetti tenuti al versamento contributivo.

L' IBAR condivide l' auspicio , autorevolmente espresso dal Presidente Camanzi nella Relazione al Parlamento del 14 giugno 2016, che sia esercitata la delega prevista dalla legge n. 124/2015 nella parte che ha ad oggetto il sistema di autofinanziamento delle autorità indipendenti e venga così rimossa ogni indeterminatezza delle norme che individuano i soggetti tenuti al contributo nei confronti dell'Autorità.

Quesito n. 2 : Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati per la individuazione del fatturato rilevante

In linea di principio si ritiene che la determinazione del contributo in capo alle singole Aziende dovrebbe incardinarsi principalmente sui costi di funzionamento della Autorità e non sul fatturato dei soggetti tenuti al versamento del contributo stesso.

Sarebbe inoltre opportuno , ai fine di una corretta determinazione dei singoli contributi , precisare la misura dei costi di funzionamento della Autorità per la regolazione di ogni singolo settore di competenza.

E' qui il caso di rilevare che , a quanto ci risulta , in altri Paesi Europei il costo delle Autorità Indipendenti di Regolazione del Trasporto Aereo – una volta determinato – viene addebitato ai Gestori Aeroportuali che lo riversano pro-quota ai Vettori Aerei.

L' approccio attualmente adottato in Italia non esclude con certezza la possibilità che le Compagnie Aeree siano potenzialmente soggette ad una doppia imposizione : la prima in via diretta e la seconda tramite le tariffe aeroportuali.

Si fa peraltro notare che , con la presente metodologia di identificazione dei soggetti tenuti al versamento dei contributi , permane un potenziale vantaggio competitivo a favore delle Imprese di trasporto che – caso non infrequente nel settore del Trasporto Aereo - operano in Italia senza aver provveduto alla apertura di una stabile organizzazione

Nell' ambito dell' attuale metodologia di determinazione dei contributi , si deve inoltre tener debito conto del fatto che le tariffe degli Aeroporti i cui Gestori hanno sottoscritto Contratti di Programma in Deroga (cfr. Decreto Legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito dalla Legge 3 agosto 2009, n. 102, modificato dalla Legge 122/2010) non sono attualmente assoggettate alla attività di vigilanza e regolazione della Autorità e che pertanto i proventi dei Vettori derivanti dalle attività svolte in tali Aeroporti sono a nostro giudizio da escludersi ai fini del calcolo della contribuzione.

Si fa notare che e' la stessa Autorità a contemplare la possibilità di "consentire lo scomputo dal fatturato rilevante dei ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell' Autorità" (delibera 94/2015),

Pertanto , stante la estrema difficoltà di identificare con precisione le quote di fatturato da scomputare in quanto derivanti da attività svolte negli Aeroporti non ricadenti nell' attuale perimetro di competenza della Autorità , si propone di valutare la adozione di una aliquota minore per le Aziende che operano nel settore del Trasporto Aereo.

Si considera infine equo in linea generale che per le imprese che effettuano servizi di trasporto in regime di libera concorrenza sia prevista una aliquota più bassa rispetto alle imprese che gestiscono servizi e/o infrastrutture in regime di monopolio.

Quesito n. 3 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla riduzione della soglia minima di esenzione dal contributo rispetto a quella attualmente in vigore di € 6000 . Qualora si concordi con la prospettata riduzione , si chiede di fornire indicazioni sui criteri da applicare per la determinazione della nuova soglia di esenzione dal contributo dovuto all' Autorità

Quesito n. 4 : Si chiedono osservazioni motivate in relazione ai criteri di identificazione del fatturato per i soggetti operanti nel trasporto aereo di passeggeri e/o merci

Il criterio proposto per la individuazione del fatturato rilevante per i soggetti operanti nel trasporto aereo , sempre nell' ambito della metodologia attualmente adottata e così come proposto nel documento di consultazione , appare accettabile alla luce delle specificità del settore.

Quesito n. 5 : Si chiedono osservazioni motivate in relazione ai criteri di identificazione del fatturato dei soggetti operanti nel trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci.

Quesito n. 6 : Si chiedono osservazioni motivate in relazione alle dichiarazioni da rendere in caso di scomputo di alcune voci dal fatturato rilevante ai fini del contributo

Si manifesta preoccupazione per la paventata necessità di una certificazione esterna nei casi di rideterminazione del fatturato rilevante ai fini del contributo , che si tradurrebbe in un ulteriore aggravio di costi per le Aziende .

A tale proposito si invita la Autorità a valutare la possibilità che alle Aziende sia consentito presentare a corredo della documentazione una dichiarazione sostitutiva sottoscritta dal Legale Rappresentante.

Nel pregare di considerare la scrivente Associazione a totale disposizione della Autorità per eventuali chiarimenti e delucidazioni , si inviano con l' occasione i più distinti saluti.

Il Presidente



Araci Coimbra