



federlogistica

Presidenza e Segreteria Generale

Piazza G.G. Belli n° 2

00153 Roma

Tel. 06/58.30.02.13

Fax.: 06/58.16.389

C.F. 97212440586

IL PRESIDENTE

Prot. n. 29/2019

Roma, 30 ottobre 2019

Oggetto: Documento di consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2020

Premessa

Federlogistica ha partecipato alla precedente consultazione relativa al contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (nel prosieguo "**ART**") di cui alla Delibera n. 116/2018, sottoponendo all'attenzione di codesta Autorità le proprie osservazioni e le proprie proposte che si intendono qui integralmente richiamate.

Oltre alle osservazioni già enucleate per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'anno 2019 formuliamo le seguenti ulteriori riflessioni.

1. Individuazione delle imprese operanti nel settore dei trasporti o tenuti al versamento contributivo

Quesito nn. 1.1, 1.2 e 1.3

Ci si riporta a quanto già osservato durante la precedente consultazione.

2. Misura del contributo

Commenti di Federlogistica

In linea generale, si ritiene che la determinazione della misura del contributo debba essere determinata tenendo conto non solo del fabbisogno per le spese di funzionamento, ma anche dell'avanzo di bilancio degli anni precedenti. Dalla documentazione pubblicata nella sezione Amministrazione Trasparente dell'ART risulta, al 31.12.2018, un avanzo di amministrazione di Euro 21.933.617,56.

Aderente a



Preme sottolineare che in base a consolidati principi europei e nazionali, cristallizzati anche dalla giurisprudenza europea e domestica, ogni tassa, imposta e contributo dovrebbe essere proporzionale ai costi che è finalizzata a coprire. Nel caso di specie si nota come il contributo al funzionamento dell'ART sia l'unica fonte di entrata dell'Autorità stessa. Tale entrata risulta però ampiamente superiore e quindi sproporzionata rispetto ai costi sostenuti, visto l'ingente avanzo di amministrazione che di anno in anno continua ad aumentare (al 31.12.2017, l'avanzo era di Euro 16.789.457,48).

Inoltre, ogni anno l'ART propone di ampliare sempre di più la platea dei contribuenti riducendo l'importo contributivo al di sotto del quale il contribuente è esentato dal versamento. Nel 2015 tale importo era previsto in Euro 6.000, mentre ora tale importo è sceso a soli Euro 600.

A fronte dell'ampliamento della platea dei contribuenti non vi è però stato alcun ridimensionamento in diminuzione dell'aliquota.

Una tale politica comporta un aumento stabile dell'avanzo di amministrazione, per cui la contribuzione appare sproporzionata alle effettive necessità (costi) dell'Autorità. Tale impostazione, a nostro avviso, dovrebbe essere rivista e, quindi, la determinazione del contributo dovrebbe tener conto anche di quanto sopra.

Quesito n. 2: *Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri di cui sopra indicati per l'individuazione del fatturato rilevante.*

In ordine al fatturato rilevante ai fini del calcolo del contributo dovuto si segnala una discriminazione tra le previsioni a favore dei soggetti che abbiano in gestione infrastrutture autostradali e tutti gli altri contribuenti.

Viene infatti previsto al punto b), iv del paragrafo dell'Atto di Consultazione pubblicato dall'ART con delibera n. 131/2019, di escludere dal totale dei ricavi “*i ricavi dei soggetti operanti nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali derivanti dall’“equivalente incremento della tariffa di competenza” applicata con l’entrata in vigore del decreto 1 luglio 2009, n. 78, come convertito dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, da destinarsi alla manutenzione ordinaria e straordinaria nonché all’adeguamento ed al miglioramento delle strade e autostrade in gestione diretta ANAS S.p.A.”.*

Si ritiene che lo stesso tipo di esclusione dovrebbe essere effettuato anche per tutti gli altri soggetti che gestiscono infrastrutture portuali e che destinino una parte della tariffa (applicata all'utenza) alla necessità di coprire i costi dei lavori manutenzione ordinaria e straordinaria delle aree demaniali a cui sono tenuti in virtù degli obblighi declinati nei titoli concessori a loro assentiti.

3. Esenzione dal contributo

In linea generale, si ritiene che l'esenzione debba essere estesa anche alle società che per l'anno precedente all'anno di contribuzione abbiano chiuso l'esercizio in perdita, potendo all'evidenza aggravarsi la loro condizione economica in virtù dell'ulteriore contribuzione richiesta dall'Autorità.

Un'ulteriore situazione che si ritiene meritevole di particolare attenzione e tutela è quella dei terminal *transshipment*. Come noto, tale settore ha subito per molti anni una crisi molto profonda. Gli esempi del porto di Cagliari, Taranto e Gioia Tauro sono sintomatici della crisi che tale tipologie di terminal specializzati nel *transshipment* stanno attraversando: e, ciò, anche in ragione del fatto che essi non si trovano a poter competere ad “armi pari” nel mercato di riferimento che vede, in particolare, i porti del Nord Africa godere di evidenti vantaggi quali:

- costo del lavoro nettamente inferiore;
- minore tassazione sui vettori (tasse di ancoraggio);
- minore peso delle accise sull'energia e sui carburanti.

A ciò s'aggiunga che i porti della fascia meridionale del Mediterraneo possono contare sulla presenza di zone franche nelle immediate aree retro-portuali, che consentono l'insediamento di imprese con condizioni di vantaggio fiscale impareggiabili rispetto a quelle offerte dal nostro ordinamento.

Occorre poi considerare che i nuovi investitori che hanno preso (per Gioia Tauro e Taranto) e prenderanno (per Cagliari) l'impegno di gestire i tre terminal di *transshipment* dovranno effettuare ingenti investimenti in infrastrutture e in *equipment* per poterli rendere competitivi. La sopravvivenza di tali realtà è inoltre essenziale per il mantenimento dei livelli occupazionali in aree dove il problema dell'occupazione è tra i più importanti rispetto al resto del Paese.

Considerata l'importanza del mantenimento di una realtà di *transshipment* per il Sistema Paese, si ritiene essenziale prevedere l'esenzione dal contributo per il funzionamento dell'ART per i terminal di *transshipment*.

Quesito n. 3: *Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla previsione di una soglia al di sotto della quale il contributo non è dovuto all'Autorità.*

Come già evidenziato al punto 2) precedente, ogni anno l'ART propone di ampliare la platea dei contribuenti, riducendo l'importo contributivo al di sotto del quale il contribuente è esentato dal versamento. Nel 2015 tale importo era previsto in Euro 6.000, mentre ora tale importo è sceso a soli Euro 600.

A fronte dell'ampliamento della platea dei contribuenti non vi è però stato alcun ridimensionamento in diminuzione dell'aliquota. Per l'anno 2020, l'ART intenderebbe ulteriormente ridurre tale importo, aumentando ancora di più la platea dei contribuenti. Se non vi sarà un ridimensionamento dell'aliquota, tale politica dell'ART porterà ad un sempre maggior avanzo, delineando quelle criticità di proporzionalità del contributo di cui s'è detto sopra.

4. Soggetti operanti nel settore del trasporto aereo passeggeri e/o merci

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.*

Nessuna osservazione da parte di Federlogistica.

5. Soggetti operanti nel settore del trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci

Quesito 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.*

Ci si riporta a quanto già osservato durante la precedente consultazione.

6. Soggetti operanti nel settore della gestione dei centri di movimentazione delle merci (interporti)

Quesito n. 6: Si chiedono osservazioni motivate sull'individuazione di voci di esclusione specificamente riferite alla gestione dei centri di movimentazione delle merci (interporti).

Ci si riporta a quanto già osservato durante la precedente consultazione.

7. Dati da comunicare all'Autorità ai fini del versamento del contributo

Questione n. 7: Si chiedono osservazioni motivate in relazione alle dichiarazioni da rendere.

Nessuna osservazione da parte di Federlogistica.

Il Presidente

Luigi Merlo