

Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2021.

Nell'ambito della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito anche "ART") per l'anno 2021, avviata da codesta Autorità con delibera n. 180/2020 del 5 novembre u.s., Assarmatori intende fornire il proprio contributo formulando le seguenti osservazioni.

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

In relazione all'individuazione delle imprese operanti nel settore dei trasporti soggette alla contribuzione obbligatoria, di cui all'elenco riportato a pag. 4 dell'allegato A alla delibera n. 180/2020 del 5 novembre 2020 oggetto di trattazione, con particolare riferimento alla lettera "i) servizi di trasporto di passeggeri e/o merci via mare e per vie navigabili interne", si richiama la sentenza n. 69 del 2017, della Corte Costituzionale nella quale viene chiarito che, nell'ambito del settore del trasporto, devono intendersi inclusi nel novero dei soggetti tenuti alla contribuzione coloro nei confronti dei quali l'ART abbia effettivamente posto in essere le attività attraverso le quali esercita le proprie competenze. Al riguardo l'art. 37, comma 6, lett. b), nella formulazione vigente, prevede espressamente, in linea con i principi affermati dalla Corte, che siano assoggettati al contributo gli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge.

Per quanto sopra, parrebbe opportuna l'esclusione dalla contribuzione obbligatoria di quelle attività di trasporto merci via mare che non rientrino nei servizi di pubblica utilità, prestate invece nel libero mercato, senza soggezione ad alcun vincolo regolatorio.

Nel caso di specie, infatti, la predetta attività non è stata destinataria di atti di regolazione, adottati da codesta Autorità né lo potrebbe essere per le ragioni sopra indicate. Viceversa, nel trasporto di passeggeri via mare, codesta Autorità parrebbe essere competente esclusivamente nell'ambito di applicazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Per tale ragione, a parere della scrivente, il contributo per il funzionamento dell'Autorità richiesto alle compagnie di navigazione che effettuano servizi di trasporto di passeggeri e/o merci dovrebbe ricomprendere soltanto la quota parte strettamente riconducibile alle attività esercitate per la suddetta competenza in materia di diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne. Il tutto, peraltro, anche nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e rendicontazione sanciti dal Regolamento (UE) 2017/352 del 15 febbraio 2017¹; Regolamento che ha assunto valore di legge per lo Stato italiano a far data dal 24 marzo 2019.

In questa prospettiva, sembrerebbe parimenti opportuno che il contributo di funzionamento fosse proporzionato all'attività regolatoria effettuata da codesta Autorità. Il tutto al fine di evitare di gravare ulteriormente le compagnie di navigazione destinatarie di tale regolazione con oneri sproporzionati soprattutto in un momento di grave crisi finanziaria innescata dalla pandemia.

¹ Che «istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti» il cui ambito di applicazione ricomprende anche i «servizi passeggeri».

2. Misura del contributo

In linea generale, e in subordine a quanto detto al punto che precede, si ritiene che la determinazione della misura del contributo debba essere determinata tenendo conto del solo del fabbisogno per le spese di funzionamento.

Soltanto così, infatti, la misura potrebbe dirsi rispettosa delle regole che settano la trasparenza e la proporzionalità dei prelievi a cui il procedimento di definizione del contributo certo non sfugge.

In particolare, si nota che codesta Autorità ha maturato cospicui avanzi di bilancio degli anni precedenti. Dalla documentazione pubblicata nella sezione Amministrazione Trasparente dell'ART risulterebbe, al 31.12.2019, un avanzo di amministrazione di Euro 15.900.507,90.

Al riguardo, giova osservare che in base a consolidati principi nazionali ed unionali, 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 medesima. Tale entrata risulterebbe tuttavia ampiamente superiore – e quindi sproporzionata – rispetto ai costi sostenuti, visto l'ingente avanzo di amministrazione, che di anno in anno continua ad aumentare (al 31.12.2018, l'avanzo era 21.933.617,56, al 31.12.2017, l'avanzo era di Euro 16.789.457,48).

Inoltre, nonostante un ampliamento della platea dei contribuenti, non vi è stato alcun ridimensionamento in diminuzione dell'aliquota.

Va da sé come una tale politica comporti un aumento stabile dell'avanzo di amministrazione, rendendo tuttavia la correlata contribuzione sproporzionata rispetto alle effettive necessità – *rectius* costi – dell'Autorità. Pertanto, tale impostazione, a nostro avviso, dovrebbe essere rivista e, quindi, la determinazione del contributo dovrebbe tener conto anche di quanto sopra.

Da ultimo, in considerazione della grave situazione finanziaria in cui versa il sistema produttivo nazionale, sarebbe auspicabile che codesta Autorità, visto l'avanzo di amministrazione al 31.12.2019, utilizzasse tali risorse per far fronte alle proprie necessità finanziarie alleviando, se non per quanto possibile esonerando, almeno per il 2021, le imprese soggette all'obbligo di contribuzione dal versamento della propria quota.

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

Ai fini della determinazione del fatturato rilevante, si ritiene di dover utilizzare il solo importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni) in quanto all'interno della voce A5 (altri ricavi e proventi) sono ricompresi importi riconducibili ad attività diverse da quella principale e che necessitano di complesse elaborazioni ai fini della determinazione degli importi assoggettabili alla contribuzione prevista per il funzionamento dell'Autorità.

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)* che precede, a fronte dell'ampliamento della platea dei contribuenti non vi è stato alcun ridimensionamento in diminuzione dell'aliquota. 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 si è detto sopra.

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.*

Fatte salve le considerazioni sopra riportate, il criterio proposto alla lettera a) potrebbe essere condivisibile per il trasporto passeggeri. Per contro, con riferimento a quanto indicato alla lettera b), si ribadisce che per quanto concerne il trasporto merci via mare, codesta Autorità non sembrerebbe competente in termini di regolazione. Per tale motivo si suggerisce di non considerare ai fini della identificazione del fatturato quanto indicato nella previsione di cui alla lettera b) del punto 5).

Occorre, inoltre, segnalare l'opportunità di non considerare ai fini del fatturato rilevante il valore riferibile alla compensazione economica prevista a seguito della stipula di contratti di servizio e/o convenzioni. Tale compensazione risulta essere funzionale e necessaria ai fini del regolare espletamento del servizio connotato da obblighi di servizio pubblico; il valore infatti, determinato sulla base di stringenti parametri, conformemente ai principi di economicità e trasparenza, risulta essere interamente necessario al fine di garantire l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico pattuiti. La previsione di un contributo ricadente su tale valore ne comporterebbe, *ab origine*, la diminuzione con conseguente pregiudizio per l'Impresa di Navigazione.

In aggiunta a quanto sopra indicato, occorre segnalare che il valore corrisposto a titolo di compensazione economica per l'espletamento di obblighi di servizio pubblico, potrebbe ricomprendere anche altri settori di attività (*i.e.* trasporto merci) che, come precisato, non sembrerebbero rientrare nell'ambito dei settori regolati da codesta spettabile Autorità e per i quali non risulterebbe quindi dovuto alcun contributo. Tale osservazione è da riferirsi a quanto indicato alla lettera b del punto 2) "*Misura del Contributo*" secondo la quale è consentita, *inter alia*, l'esclusione dal totale dei ricavi "*di eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità*".

Quesito n. 7: *Si chiedono osservazioni motivate in relazione alle dichiarazioni da rendere.*
Nessuna osservazione
