

Gioia Tauro, 12 novembre 2021

Spett.le
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
10126 Torino

Alla cortese attenzione del
Responsabile del procedimento, dott. Vincenzo Accardo

A mezzo PEC all'indirizzo:
autofinanziamento@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Delibera n. 135/2021 – Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2022.

Egregi Signori,

Medcenter Container Terminal S.p.A. (di seguito anche "MCT") è la società concessionaria del terminal container del porto di Gioia Tauro.

Vi preghiamo di trovare qui di seguito le nostre considerazioni relativamente ad alcuni dei quesiti riportati nel documento di consultazione allegato A alla delibera n. 135/2021 del 12 ottobre 2021.

1. Quesito n. 2

Rispetto a quanto previsto nel documento di consultazione relativamente alla misura del contributo, osserviamo quanto segue.

1.1. Sul bilancio dell'ART

Avendo esaminato i bilanci dell'Autorità in indirizzo, abbiamo rilevato come quest'ultima abbia maturato cospicui avanzi di gestione negli ultimi anni.

A questo riguardo ci parrebbe che le entrate rappresentate dal contributo siano ampiamente superiori rispetto ai costi effettivamente sostenuti dall'ART stessa per lo svolgimento della propria attività (evidenziandosi, al 31.12.2019, un avanzo di gestione pari ad Euro 15.900.507,90).

Al riguardo ci siano consentite due osservazioni:

- in base a consolidati principi nazionali ed unionali, cristallizzati anche dalla relativa giurisprudenza, ogni imposta, tassa e contributo dovrebbe essere proporzionale ai costi che è finalizzata a coprire. Considerate le risorse di cui l'ART già dispone (accumulate attraverso il versamento dei contributi in parola, che – come riporta l'ART stessa – sono l'unica fonte di entrata), consterebbe come le richieste di contribuzione (per come ad oggi modulate) siano sproporzionate rispetto agli effettivi costi che l'ART è tenuta a sostenere. In questo senso, si ritiene che le modalità di calcolo della base imponibile e la quota di aliquota debbano essere riparametrate per consentire all'ART di ricevere un supporto economico che sia in linea con le proprie effettive esigenze operative, nel pieno rispetto del principio di proporzionalità;

- a ciò si aggiunga come, nonostante un ampliamento della platea dei contribuenti a seguito della modifica legislativa del 2018 e la crisi economica causata dalla pandemia da Covid-19 che ha colpito fortemente la nostra *industry*, non vi sia stato alcun ridimensionamento in diminuzione dell'aliquota. Va da sé come una tale politica – se non corretta – comporterebbe un aumento stabile e costante dell'avanzo di gestione, rendendo la contribuzione sempre più sproporzionata rispetto alle effettive necessità dell'Autorità.

Alla luce di quanto sopra osservato, crediamo sussistano i presupposti per soprassedere alla richiesta del contributo in esame per l'anno 2022 (considerate anche le difficoltà che le imprese hanno dovuto affrontare in conseguenza alla crisi determinata dalla pandemia da Covid-19) oppure quantomeno per prevedere una significativa riduzione del contributo in parola per l'anno 2022.

1.2. Sul calcolo della base imponibile per l'applicazione dell'aliquota

Nel documento di consultazione si prevede ancora di calcolare la base imponibile per la determinazione del contributo sommando la voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni) del conto economico alla voce A5 (altri ricavi e proventi) dello stesso.

In un'ottica di riduzione dei costi e di semplificazione, crediamo che la determinazione del contributo dovrebbe tener conto esclusivamente dei ricavi derivanti dall'attività caratteristica del contribuente e quindi, solo dei ricavi appartenenti alla voce A1 del conto economico.

Chiediamo quindi di escludere dalla determinazione della base imponibile i ricavi di cui alla voce A5 del conto economico che comprende importi riconducibili ad attività diverse da quella caratteristica. Ciò anche in quanto lo scomputo dei ricavi non rilevanti ai fini del calcolo della base imponibile necessita di complesse elaborazioni a carico del contribuente (questo in ottica, come detto, di semplificazione, oltre che naturalmente di riduzione dell'impatto economico del contributo sugli operatori).

1.3. Transshipment e concorrenza

Fermo restando quanto precede, chiediamo anche che venga prevista un'apposita aliquota differenziata per i terminal *transshipment* (come il nostro) che svolgono un'attività notoriamente ed oggettivamente meno redditizia di quella svolta dai terminal *gateway*. I terminal *transshipment*, infatti, sono soggetti alle scelte strategiche delle *shipping company* che, di volta in volta, possono variare le proprie rotte facendo scalo nei porti che minimizzano il costo medio per unità trasportata; mentre i terminal *gateway* - localizzati in posizione strategica rispetto ai grandi mercati di origine/destinazione dei carichi – rappresentano una porta d'accesso ad aree economiche di rilievo.

L'attività di *transshipment* è infatti quella più “*povera*” del terminalismo portuale, e non paragonabile – in termini di redditività – con l'attività svolta nei porti di destino.

Quanto sopra, a maggior ragione, se consideriamo nello specifico la posizione del nostro terminal, i cui *competitor* sono i porti nordafricani ed ellenici che godono di condizioni molto più vantaggiose relativamente – *in primis* – al costo del lavoro portuale. In questo senso, va evidenziato come il pagamento del contributo penalizzi quindi ulteriormente la scrivente nella contesa concorrenziale con i propri reali *competitor* di cui sopra.

1.4. Oneri manutenzione demanio marittimo

Il terminal di MCT si estende su un'area di circa 1,5 milioni di mq, con una banchina lunga più di 3,3 km e - *inter alia* - 22 gru di banchina.

MCT è tenuta alla manutenzione ordinaria e straordinaria del demanio marittimo che le è stato assentito in concessione. Considerate le dimensioni dell'area assentita è facile immaginare l'onerosità dei predetti obblighi di manutenzione. La manutenzione ordinaria e straordinaria, tuttavia, rappresenta un'attività svolta nell'interesse

non solo del terminalista, ma anche dello Stato che dell'area concessa ne è proprietario, oltre ad essere fondamentale per la sicurezza delle operazioni portuali e quindi, del personale impiegato nel loro svolgimento.

Alla luce di quanto precede, si chiede che dal totale dei ricavi da considerare per il calcolo della base imponibile possa essere scomputata una quota corrispondente a quanto dal terminalista investito annualmente per la manutenzione ordinaria e straordinaria del proprio terminal (analogamente a quanto parrebbe essere già previsto a favore del gestore della rete autostradale).

2. Quesito n. 8

Abbiamo notato nel documento di consultazione come dai ricavi degli operatori siano stati esclusi quelli derivanti dalla «*ritardata consegna dei container utilizzati o dal mancato ritiro/caricamento della merce*».

Crediamo che questa previsione sia corretta, ma non sufficiente – nel suo tenore – a tutelare integralmente la posizione dei terminalisti portuali ovvero quantomeno a rispecchiare l'effettiva situazione in cui quest'ultimi si trovino ad operare.

Al riguardo, è opportuno evidenziare come difatti l'attività caratteristica del terminalista sia esclusivamente quella relativa alle sole attività di carico/scarico e trasbordo della merce, definibili come “*ciclo nave*”. Ciò significa invero caricare/scaricare la merce dalla nave e, in generale, essendo il porto un *hub* intermodale per eccellenza, cambiare le modalità di trasporto della merce. Il cd. “*ciclo terra*” non è, invece, un'attività caratteristica del terminalista, ma è meramente strumentale ed accessorio alle citate attività del cd. “*ciclo nave*”, ragion per cui il terminalista non dovrebbe essere tenuto al pagamento del contributo anche per l'attività del cd. “*ciclo terra*”. Tanto più che nella prassi è previsto un periodo di franchigia per la sosta “*a piazzale*” della merce in attesa di essere caricata (su nave, su treno o via camion) e solo in caso di superamento di tale periodo di “*franchigia*” viene addebitato dal terminalista un corrispettivo per l'ulteriore sosta a piazzale della merce. Si ritiene, peraltro, che sia in linea con detta interpretazione la corretta esclusione (ai fini del contributo) dei ricavi derivanti dalla «*ritardata consegna dei container utilizzati o dal mancato ritiro/caricamento della merce*» (punto n. 8 dell'Allegato A alla delibera n. 135/2021 del 12 ottobre 2021).

Alla luce di quanto sopra, si prega confermare che i ricavi derivanti dal cd. “*ciclo terra*” siano esclusi dalla determinazione della base imponibile del contributo in parola.

3. Quesito n. 10

Avendo preso visione degli adempimenti richiesti in sede di comunicazione dei dati anagrafici ed economici, riteniamo opportuno, sempre in un'ottica di contenimento dei costi e degli oneri a carico dei terminalisti, nonché di semplificazione della procedura, segnalarVi come la richiesta di deposito di un prospetto analitico con il dettaglio delle esclusioni invocate e, in certi casi, anche di un'attestazione del revisore, rappresenti effettivamente un gravoso onere (in termini economici e di tempi) a carico del contribuente.

Quanto sopra, risulta coerente con la nostra richiesta di eliminare dal calcolo della base imponibile i ricavi previsti alla voce A5 del conto economico. Come già osservato, infatti, i ricavi di cui a tale voce (non legati all'attività caratteristica dell'impresa) richiedono una complessa elaborazione ai fini del necessario scomputo.

Con osservanza.



Antonio D. Testi
Chief Executive Officer