

Roma 12 novembre 2021

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Ufficio Contabilità, bilancio e autofinanziamento
c.a. Dott. Vincenzo Accardo - Responsabile del procedimento

Via PEC:

autofinanziamento@pec.autorita-trasporti.it

pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: delibera 135/2021 - consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2022

Si premette che Uniport è l'associazione rappresenta le imprese che svolgono attività di:

- . Operazioni di imbarco e sbarco ex. Art. 16 L. 84/94 e ss.
- . Trasporto delle merci in ambito portuale (navetta imbarco/sbarco)
- . Traffici Ro/Ro e Ro/Pax
- . Intero ciclo nave su aree demaniali e banchine in concessione ex Art. 18 L. 84/94
- . Terminal crociere ex. Art. 18 L.84/94 e Codice e Regolamento della Navigazione

Le Aziende aderenti in **UNIPORT** occupano oltre 4.000 lavoratori, con un fatturato globale annuo di circa 1 miliardo di euro, movimentano il 60% dei contenitori in Italia e rappresentano i principali Terminal contenitori, crociere, Ro/Ro, Ro/Ro Pax, rinfuse e *multipurpose*. L'Associazione, costituita alla fine degli anni cinquanta come sezione all'interno di **FISE**, Federazione Imprese di Servizi, ha dato vita al CCNL per le operazioni portuali, che rappresenta la disciplina contrattuale di riferimento in ambito portuale.

L'Associazione, in uno spirito di collaborazione e partecipazione attiva con l'ART, indica di seguito le proprie risposte ai quesiti posti, in relazione alla consultazione in oggetto.

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

È bene precisare che, allo stato attuale, le infrastrutture portuali sono tuttora soggette alla vigilanza delle Autorità di Sistema.

Per quanto possiamo vedere, non risulterebbe un coordinamento tra tali Autorità e l'ART, né si riscontrano interventi dell'ART a supporto delle dette Autorità.

Pertanto, stante che il contributo è associato all'esercizio del potere regolatorio, si ritiene che l'ART, prima di procedere con l'istruttoria di cui al contributo per l'anno 2022 debba

- a) approfondire il tema del rapporto tra ART e autorità di sistema;
- b) promuovere una consultazione specifica con gli operatori portuali soggetti alle autorità di sistema, al fine di verificare lo stato della regolazione nei singoli scali

Sempre in questa prospettiva, va, inoltre, osservato che i terminalisti sono soggetti ai termini degli atti di concessione da essi stipulati e, tra l'altro, si deve osservare che mai alcuna attività, nemmeno di tipo conoscitivo, è stata attivata per l'equa applicazione dei canoni.

Pertanto, anche sotto questo profilo, non è affatto chiaro come si ponga la regolazione dell'ART, rispetto a tali atti.

In conclusione, si osserva che, allo stato, i porti continuano ad essere sotto la regolazione della Autorità di Sistema.

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

Fermo restando quanto rilevato al punto che precede, si osserva che, ai fini della determinazione del fatturato rilevante, è corretto fare riferimento al solo importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni).

L'importo risultante invece dalla voce A5 (altri ricavi e proventi) è relativo ad attività diverse da cui è sostanzialmente impossibile estrapolare eventuali importi soggetti a contribuzione.

Si osserva, inoltre:

- a) la necessità di utilizzare l'ingente avanzo di amministrazione accumulato dall'ART, che risulta del tutto ingiustificato e determina un onere contributivo del tutto sproporzionato rispetto alle esigenze effettive dell'ART;
- b) la necessità di rivedere l'aliquota, che deve essere fortemente ridimensionata alla luce dell'allargamento della platea dei contribuenti operato dall'ART; a tale proposito si deve rilevare che è contraddittorio affermare che la novella legislativa del 2018 avrebbe allargato la detta platea, ma poi lasciare l'aliquota invariata.

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.

Non si può concordare con detta soglia, in quanto obiettivamente discriminatoria e contrastante con la giustificazione che l'ART pone a base della contribuzione.

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.*

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.*

Non si può concordare con il fatto che sarebbe soggetta a contribuzione qualsiasi impresa di navigazione che faccia scalo in un porto italiano, anche se effettua trasporto internazionale.

Si oppongono a tale imposizione:

- a) La contribuzione non può essere applicata alle attività di trasporto internazionale passeggeri e merci, giacché si tratta di attività che si svolgono tra più Stati.
- b) È, comunque, tecnicamente impossibile individuare, in capo a ciascuna di tali imprese, un fatturato afferente solo alle attività svolte all'interno dei confini italiani.
- c) La grave penalizzazione che ne avrebbero i porti italiani a tutto vantaggio di porti situati in Paesi limitrofi, stante la già forte pressione concorrenziale.
- d) La necessità di rafforzare il sistema portuale italiano, nella forte competizione con gli altri scali del Mediterraneo.
- e) Infine, il fatto già riferito sopra, che i porti continuano ad essere soggetti alla regolazione delle Autorità di Sistema.

Quesito n. 6: *Si chiedono osservazioni motivate in relazione all'individuazione di voci di esclusione dedicate ai soggetti eroganti servizi di agenzia/raccomandazione marittima e in merito alla previsione secondo cui tali operatori economici dovranno versare il contributo in nome e per conto del naviglio estero, ove rappresentato.*

Quesito n. 7: *Si chiedono osservazioni motivate sull'individuazione di voci di esclusione di fatturato specificamente riferite alla gestione dei centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica)*

Quesito n. 8: *Si chiedono osservazioni motivate sull'individuazione di voci di esclusione di fatturato specificamente riferite ai soggetti operanti nel settore porti.*

Come già osservato sopra, si ritiene che debba essere escluso il fatturato delle attività che sono svolte sotto la vigilanza delle autorità di sistema o, comunque afferenti all'ambito operativo delle dette autorità.

Quesito n. 9: *Si chiedono osservazioni motivate sull'individuazione di voci di esclusione di fatturato specificamente riferite al settore del trasporto merci su strada.*

Quesito n. 10: *Si chiedono osservazioni motivate in relazione alle dichiarazioni da rendere.*

Si fa presente che la contabilità delle imprese associate è strutturata secondo le migliori prassi e non in funzione del contributo richiesto dall'ART.

Da ciò deriva che il calcolo del contributo, con la conseguente esclusione delle voci non pertinenti, può portare ad estrapolazioni contabili non condivisibili da revisori dei conti e sindaci.

ooo

In conclusione si auspica che l'Autorità apra una interlocuzione con le Associazioni come la scrivente per un più approfondito esame e confronto sulle questioni evidenziate sopra, ed a tale proposito, si chiede di essere sentiti in una audizione, al fine di poter meglio illustrare le criticità evidenziate.

In ogni caso e ferme restando le considerazioni svolte, si chiede, comunque, che le Aziende del settore portuale possano beneficiare di un significativo ridimensionamento dell'aliquota dello 0,6 per mille in considerazione degli effetti sui traffici e dell'impatto sui costi di gestione (sanificazioni, dispositivi di protezione individuale) determinati dalla attuale situazione pandemica.

Il Presidente
Federico Barbera

