ASSARMATORI

Prot. n. 275/2026 Roma, 16 novembre 2026

Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2027.

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 2027, avviata da codesta Autorità con delibera n. 193/2026, la scrivente associazione intende fornire il proprio contributo formulando le seguenti osservazioni.

****

Quesito n. 1: *Esenzione dal contributo.*

In primo luogo, ci preme ricordare che la determinazione della misura del contributo debba essere effettuata tenendo conto del solo ed effettivo 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 questo senso, preme evidenziare come, ai fini dell'individuazione dell'eventuale fatturato rilevante per la determinazione del contributo di funzionamento dell'Autorità, debba essere scongiurata qualsivoglia "*duplicazione*" di detto contributo su una medesima operazione commerciale, oltreché criteri che possano anche solo potenzialmente determinare un contributo di funzionamento definito in maniera arbitraria. Va da sé, dunque, come la presenza di eventuali duplicazioni del contributo (ad esempio) su medesime operazioni commerciali mal si concilii con i noti principi di cui al Regolamento (UE) n. 352/2017, nonché con quanto previsto dall'art. 37, comma 6, *lettera b)*, D.L. 201/2011[1]e, parimenti, ben potrebbe sollevare problematiche di natura concorrenziale nel senso di limitare l'accesso alle infrastrutture nella misura in cui si applichino condizioni dissimili per prestazioni equivalenti (ad esempio in sede di determinazione / richiesta del contributo da parte dell'Autorità).

In secondo luogo, poi, in considerazione della situazione finanziaria in cui versa il sistema produttivo nazionale, anche in ragione dell'attuale scenario internazionale, sarebbe auspicabile che codesta Autorità, visto l'avanzo di amministrazione relativo agli anni precedenti, utilizzasse tali risorse per far fronte alle proprie necessità finanziarie alleviando, se non per quanto possibile esonerando, per il 2027, le imprese soggette all'obbligo di contribuzione dal versamento della propria quota.

Sotto altro profilo, a fronte del continuo ampliamento della platea dei contribuenti, riterremmo altresì opportuno un progressivo ed ulteriore ridimensionamento in diminuzione dell'aliquota. Se non vi sarà un ridimensionamento dell'aliquota, tale politica dell'ART porterà ad un sempre maggior avanzo, delineando evidenti criticità di proporzionalità del contributo.

AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI E
Protocollo N.0101660/2026 del 17/11/2026

[1] "*[…] b) mediante un contributo versato dagli 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, in misura non superiore all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione. Il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. […]*".

ASSARMATORI
SHIPOWNERS ASSOCIATION
Via del Babuino, 51 – 00187 Roma - email: segreteria@assarmatori.eu - tel: +39 06 320 1244
www.assarmatori.eu - CF: 97962810582

***Quesito n. 2**: Criteri di determinazione del contributo per i soggetti eroganti servizi di trasporto marittimo internazionale di passeggeri e merci.*

Come noto, l'attività di regolazione dell'ART avviene – *rectius* può avvenire solo con riferimento al trasporto nazionale. In questo contesto, dunque, si ribadisce che se un armatore (*i.e.* europeo o del SEE) che, nell'ambito di rotte di trasporto marittimo internazionale, "*tocca*" un porto italiano e accede ad un'infrastruttura di terra (*i.e.* la banchina) che è già regolata, non può essere considerato anch'esso come regolato per il solo fatto di aver attraccato in un porto della Repubblica.

Ciò per molteplici fattori.

Anzitutto, il luogo di attracco (terminal / stazione marittima a cui è assentita la concessione dei relativi ormeggi) è già un ambiente "*regolato*" e quindi soggetto al contributo per il funzionamento di codesta Autorità, in quanto dovrebbe garantire la parità di trattamento e di accesso all'infrastruttura portuale. Ciò anche tenuto conto del fatto che nell'ambito della medesima catena economica (del valore) insistono il gestore dell'infrastruttura, l'operatore portuale e il vettore e, in questo senso, occorre garantire preventivamente che il metodo di determinazione delle rispettive basi contributive non determini la reiterata assoggettabilità di componenti economiche riconducibili alla medesima prestazione.
In secondo luogo, si ribadisce come sia palese che una nave che effettua viaggi internazionali, non possa essere intesa come soggetto "*regolato*" per il solo fatto di accedere all'infrastruttura porto (che invece è regolata). Bisogna distinguere, ad avviso della scrivente, la figura del beneficiario di un diritto (*i.e.* l'impresa di navigazione che accede all'infrastruttura-porto nell'ambito di un trasporto marittimo internazionale) da quella del soggetto regolato (il terminal che gestisce la banchina assentitagli in concessione) che deve invece garantire la parità di accesso e trattamento degli operatori che scalano quel porto.

Qualora non ragionassimo in questi termini, per contro, allora anche tutte le linee aree internazionali sarebbero da regolare per il solo fatto di "*accedere*" con un singolo scalo in un aeroporto del Paese. In questo contesto, va dunque scongiurato qualsivolgia fenomeno di confusione tra l'ipotesi riguardante un soggetto regolato (*i.e.* il terminal) rispetto a quella del soggetto che è invece beneficiato dalla regolazione nell'ottica di avere la garanzia di pari condizioni di accesso e trattamento all'infrastruttura. Il tutto in linea peraltro con i noti principi di proporzionalità, trasparenza e rendicontazione in ambito finanziarito di cui al sopracitato Regolamento (UE) 2017/352.

Va da sé che se si ritenesse assoggettabile al contributo anche l'armatore / liner impegnato su servizi internazionali, la parità di trattamento e di accesso verrebbe meno e tale ipotesi mal si concilierebbe con i principi sopra citati.

Alla luce di quanto sopra, si ribadisce come non si comprenda la ragione per la quale codesta Autorità intenda assoggettare al pagamento del contributo le compagnie di navigazione impegnate su servizi internazionali che scalano i porti nazionali[2].

[2] Ciò anche nel caso in cui dai calcoli richiesti non emergesse alcun contributo dovuto. Detta disciplina dovrebbe, quindi, chiarire e prevedere che dette compagnie siano escluse a priori. Il tutto, sul presupposto che, anche a superare quanto sopra sull'individuazione del soggetto regolato, prevedere tra i criteri di determinazione del contributo anche il numero degli accosti non incide in maniera effettiva sulla misurazione del fatturato di riferimento**.** Due rotte, infatti, possono avere identica proporzione di accosti italiani ma differenze in termini di distanza percorsa in acque nazionali (che comunque non ha impatto sull'utilizzo dell'infrastruttura), diverso numero di passeggeri, volumi di traffico diversi e, quel che più rileva in definitiva, diversa attività economicamente riferibile agli scali italiani.

Del resto, risulta mancante un qualsivoglia atto di regolazione che si attagli a tale attività di trasporto per via marittima e la sola delibera in esame nulla regola in favore di tali attività. Nella sostanza, ad avviso di chi scrive, risulta mancante ogni regola per le società di questo tipo.

Tale tipologia di trasporto (merci/persone) effettuata dal vettore, lo si ribadisce: (***a***) non può essere assimilata alle rotte marittime tra porti nazionali (il semplice scalo in un porto nazionale non dovrebbe, infatti, rilevare ai fini della contribuzione ART in quanto si inserisce nell'ambito di una rotta di trasporto marittimo internazionale); (***b***) esula dalle competenze dell'ART.

Alla luce di tutto quanto sopra, quand'anche si volesse considerare il vettore che opera trasporti marittimi internazionali quale soggetto tenuto al pagamento del contributo per la sola attività svolta in Italia (in ragione cioè di una singola toccata in un porto della Repubblica), si rileva come allo stato sia estremamente difficile se non impossibile riuscire ad individuare l'ipotetico *quantum debeatur*. Ciò porterebbe dunque alla quantificazione di un contributo in maniera totalmente arbitraria in violazione dei principi di trasparenza, proporzionalità e rendicontazione di cui al Regolamento, oltre ad influire negativamente in maniera potenzialmente significativa sui traffici.

In ogni caso, fatte salve le considerazioni sopra riportate, se il criterio proposto potrebbe essere in linea di principio condivisibile per il trasporto passeggeri (ad esempio per le ipotesi di crociere circolari) nell'ambito di servizi di collegamento marittimo con Paesi Mediterranei e/o rivieraschi, si ribadisce che, per quanto concerne il trasporto merci via mare, codesta Autorità non sembrerebbe competente in termini di regolazione.

Fermo tutto quanto sopra, quand'anche si volesse individuare un criterio per assoggettare a contribuzione il fatturato conseguito eventualmente ed esclusivamente conseguito nel territorio nazionale da imprese di navigazione di diversa nazionalità che operano nel settore merci e passeggeri, si fa presente la non opportunità di prevedere un criterio di calcolo che aumenti la base impositiva in maniera non proporzionale.

Eventualmente dovrebbe essere valutata l'adozione di un metodo alternativo di calcolo del contributo per tali traffici mediterranei e/o rivieraschi che però rispetti effettività e prova.

Si chiede, infine, sia precisato che in nessun caso la navigazione puntuale rispetto alle percentuali forfettarie già indicate dalla Agenzia delle Entrate possa essere motivo di richiesta all'impresa di navigazione di un maggior contributo, date ***(i)*** l'oggettiva difficoltà – per le imprese di navigazione e per ART in sede di controllo – di seguire la navigazione effettiva delle unità navali e ***(ii)*** l'assenza di criteri condivisi e chiari per la determinazione puntuale della quota di navigazione effettuata nel territorio nazionale rispetto a quella svolta al di fuori dello stesso.

****