confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI E
Protocollo N.0100861/2026 del 16/11/2026

CONTRIBUTO ART 2027

Osservazioni Confetra sulla consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'ART

13 novembre 2026

Introduzione

Con la delibera n. 193/2026 del 15 ottobre 2026, l'Autorità di regolazione dei trasporti ha avviato la consultazione sulla determinazione del contributo per il proprio funzionamento relativo al 2027. Il documento circoscrive la consultazione a due temi: la soglia di esenzione e i criteri di determinazione del fatturato rilevante per il trasporto marittimo internazionale.

Rispetto alla consultazione relativa al 2026, non emergono modifiche del perimetro dei soggetti obbligati. Confetra prende atto che l'Autorità dichiara consolidata la platea contributiva, ma conferma le riserve già formulate sull'assoggettamento delle imprese di spedizione, logistica e dei servizi ancillari, attività liberalizzate per le quali non risultano chiaramente individuati specifici atti di regolazione o vigilanza direttamente riferibili agli operatori chiamati al pagamento. Tale richiamo è svolto esclusivamente quale necessaria cornice delle osservazioni sui due punti posti in consultazione.

Pur prendendo atto di quanto precisato dall'Autorità circa la non pertinenza di osservazioni già oggetto di consolidati orientamenti giurisprudenziali, si ritiene opportuno ribadire, anche alla luce della consultazione in corso, alcune criticità di carattere generale concernenti l'assoggettamento al contributo delle imprese di spedizione, logistica e dei servizi ancillari al trasporto.

In particolare, continua a permanere il dubbio circa l'effettiva riconducibilità di tali operatori nell'ambito dei soggetti "regolati" o "sottoposti a vigilanza" dell'Autorità ai sensi dell'art. 37, comma 6, del D.L. n. 201/2011. Le attività di spedizione, logistica e servizi ancillari operano infatti in un contesto di mercato liberalizzato e non risultano destinatarie di specifici interventi regolatori dell'ART tali da giustificarne l'inclusione nella platea contributiva.

Ferme restando le posizioni già espresse nelle precedenti consultazioni e nei contenziosi promossi sul tema, si osserva che il finanziamento dell'Autorità dovrebbe continuare ad essere correlato all'effettivo esercizio di funzioni regolatorie e di vigilanza nei confronti dei soggetti obbligati, nel rispetto dei principi di legalità, proporzionalità e trasparenza.

Si rinnova pertanto l'esigenza che l'Autorità chiarisca in modo puntuale:

- le basi normative che giustificano l'inclusione delle imprese di spedizione, logistica e servizi ancillari nella platea contributiva;
- le attività concretamente svolte nei confronti di tali operatori;
- il collegamento tra l'attività regolatoria esercitata e l'onere contributivo richiesto.

Tale chiarimento appare ancor più necessario alla luce dell'esclusione del settore dell'autotrasporto merci dalle competenze regolatorie dell'Autorità introdotta dall'art.

20 del D.L. n. 104/2023 e del successivo orientamento parlamentare volto a valutare l'estensione di tale esclusione anche alle ulteriori attività della filiera logistica e del trasporto merci.

La determinazione del contributo deve in ogni caso rispettare i criteri fissati dall'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge n. 201/2011: correlazione con le attività concretamente esercitate dall'Autorità, proporzionalità rispetto al fabbisogno, previsione di soglie legate alla dimensione del fatturato e computo idoneo a evitare duplicazioni. A tali principi devono aggiungersi certezza, trasparenza e semplicità applicativa. Un metodo teoricamente più puntuale, ma fondato su dati operativi difficilmente disponibili o non omogenei, finisce infatti per trasferire sulle imprese costi amministrativi sproporzionati rispetto al contributo stesso.

Confetra chiede pertanto che la disciplina 2027 sia costruita secondo un criterio di "semplicità sostanziale": pochi parametri, conoscibili ex ante, ricavabili dalla contabilità ordinaria e applicabili in modo uniforme, senza necessità di ricostruzioni per singola spedizione, rotta, viaggio o documento di trasporto.

****

Punto 1) del documento di consultazione – Esenzione dal contributo.

Il documento ricorda che per il 2025 e il 2026 l'aliquota è stata fissata nello 0,45 per mille e la soglia di importo contributivo non dovuto in 3.150 euro. Per il 2027, tuttavia, non sono ancora indicati né l'aliquota né l'importo della soglia. Questa mancata indicazione non consente agli operatori di valutare compiutamente l'impatto economico della proposta e indebolisce la trasparenza della consultazione.

La misura del contributo e la soglia di esenzione dovrebbero essere sottoposte alla consultazione unitamente agli elementi essenziali del fabbisogno finanziario previsto, alle entrate attese e all'utilizzo degli avanzi disponibili. Solo in tal modo è possibile verificare preventivamente che il gettito richiesto non ecceda quanto necessario per lo svolgimento delle attività istituzionali e che il prelievo sia proporzionato, obiettivo e trasparente.

La soglia di esenzione non deve essere inferiore a 3.150 euro. Confetra ne chiede l'innalzamento, accompagnato da una riduzione dell'aliquota, tenuto conto dell'ampliamento della platea contributiva intervenuto negli anni e della necessità di commisurare il gettito al fabbisogno effettivo dell'Autorità.

Per le imprese di spedizione e logistica, il fatturato non esprime adeguatamente la capacità contributiva: include spesso noli, diritti, spese anticipate e riaddebiti, a fronte di margini contenuti. Occorre quindi mantenere esclusi i riaddebiti effettuati in nome e per conto, le attività doganali, i risarcimenti e gli altri ricavi estranei alle attività rientranti nel perimetro ART, senza imporre ricostruzioni contabili e attestazioni sproporzionate.

A tutela delle PMI, la dimensione dell'impresa dovrebbe essere valutata non soltanto sulla base del fatturato, ma anche attraverso parametri ulteriori, quali il numero degli addetti. In particolare, si propone di escludere dall'obbligo contributivo le imprese con meno di 50 dipendenti e con un fatturato rilevante inferiore a 10 milioni di euro, considerato che, soprattutto nel settore delle spedizioni, un volume d'affari elevato non esprime necessariamente una maggiore capacità contributiva.

Punto 2) del documento di consultazione - Criteri di determinazione del contributo per i soggetti eroganti servizi di trasporto marittimo internazionale passeggeri e merci.

Per i vettori che erogano servizi marittimi o per vie navigabili interne con Stati rivieraschi del Mediterraneo o confinanti con l'Italia, nonché servizi crocieristici, l'Autorità propone di sostituire il criterio forfettario del 5% con un rapporto tra gli accosti nei porti italiani e gli accosti complessivamente previsti dal programma di navigazione, riferito alla rotta percorsa. Il 5% resterebbe applicabile alle rotte internazionali di lungo raggio. Per il cabotaggio continuerebbe a rilevare l'intero ammontare dei ricavi. Il documento afferma inoltre che la nuova regola "*non dovrebbe*" essere estesa alle spedizioni marittime internazionali, per le quali resterebbe il 5%.

Il criterio proposto può determinare un significativo incremento del fatturato rilevante ai fini contributivi. A titolo esemplificativo, due accosti italiani su quattro comporterebbero l'assoggettamento del 50% del valore delle prestazioni aventi origine, destinazione o scalo in Italia; un accosto italiano su cinque determinerebbe una quota del 20%. Si tratta di percentuali rispettivamente dieci e quattro volte superiori al 5% attualmente applicato.

Tale incremento non appare necessariamente correlato alla quota di attività economicamente riferibile al territorio italiano. Il numero degli accosti costituisce, infatti, un indicatore quantitativo che non considera il valore dei noli, i volumi di merce movimentati, la capacità impiegata, la distanza percorsa, il peso economico dei singoli scali o i ricavi effettivamente generati in Italia.

La proposta presenta inoltre rilevanti criticità applicative.

Il nuovo metodo determinerebbe anche un rilevante aggravio amministrativo, in particolare per i soggetti che non esercitano direttamente il servizio marittimo e non dispongono dei dati operativi del vettore.

Il calcolo richiede l'acquisizione e la riconciliazione, per ciascuna rotta, dei programmi di navigazione e del numero degli accosti nazionali e complessivi. Tali dati non coincidono necessariamente con le informazioni contabili dello spedizioniere o del soggetto che acquista il nolo e possono variare per cancellazioni, deviazioni, scali aggiuntivi o modifiche operative. Inoltre si rileva anche una incertezza nella nozione di "programma di navigazione". Il documento non chiarisce se rilevi il programma

originariamente pubblicato, quello contrattuale, quello aggiornato, oppure gli accosti effettivamente eseguiti. Non disciplina inoltre rotazioni, servizi circolari, transhipment, scali tecnici, viaggi multi-tratta o servizi svolti da più vettori. Inoltre, il numero degli accosti è un indicatore quantitativo, ma non misura la distanza percorsa, il valore del nolo, la capacità impiegata, i ricavi generati nel territorio nazionale né l'intensità dell'attività regolatoria dell'ART. Rotte economicamente molto diverse possono produrre la stessa percentuale. Il documento non definisce in modo esaustivo il perimetro geografico, né regola le rotte miste che, nello stesso programma, comprendano scali mediterranei ed extra-mediterranei.

Il passaggio dal 5% a percentuali potenzialmente molto più elevate non costituisce una mera semplificazione tecnica, ma amplia sostanzialmente il fatturato rilevante. Tale effetto richiede una motivazione economica e regolatoria puntuale e una valutazione d'impatto, oggi non esposte nel documento.

Una medesima prestazione può concorrere alla base del vettore e a quella dello spedizioniere o dello spedizioniere-vettore. Il nuovo metodo non risolve questa sovrapposizione e può accentuarla se la relativa quota viene ricostruita in più livelli della catena contrattuale con il rischio di una doppia imposizione.

Ulteriormente, l'esclusione delle spedizioni marittime internazionali dal nuovo criterio deve essere formulata in termini precettivi e non dubitativi. L'espressione "*non dovrebbe essere estesa*" non garantisce certezza applicativa e lascia aperta la possibilità di una diversa soluzione nella delibera finale o di interpretazioni difformi.

Deve inoltre essere chiarita la posizione dello spedizioniere-vettore. La qualifica civilistica assunta nel rapporto con il cliente non rende automaticamente disponibili allo spedizioniere i programmi di navigazione e i dati sugli accosti del vettore marittimo effettivo. L'eventuale applicazione del nuovo criterio allo spedizioniere-vettore trasferirebbe quindi su quest'ultimo un onere informativo dipendente da terzi e difficilmente verificabile. Il criterio può, al più, riguardare il soggetto che esercita direttamente il servizio marittimo e controlla i dati operativi della rotta, non il mero organizzatore della spedizione.

Confetra chiede di non introdurre il criterio basato sugli accosti e di confermare, per l'intero trasporto marittimo internazionale, il criterio forfettario del 5%, fatta salva la facoltà dell'operatore di dimostrare una quota nazionale inferiore o di procedere a una quantificazione analitica quando disponga di dati affidabili. Il criterio forfettario è più semplice, stabile, controllabile e coerente con l'esigenza di ridurre i costi di conformità.

La revisione del criterio marittimo rende ancora più evidente la necessità di una disciplina coerente per le diverse modalità internazionali. Confetra ribadisce pertanto la richiesta, già formulata nella precedente consultazione, di applicare anche ai trasporti aerei internazionali un criterio forfettario del 5%, in luogo di percentuali più elevate non sorrette da una dimostrazione della quota effettivamente riferibile al

territorio nazionale. Un criterio uniforme per mare e aria ridurrebbe disparità, contenzioso e costi di calcolo.

In conclusione, il nuovo criterio appare più oneroso del precedente. Il rapporto tra accosti italiani e accosti complessivi può determinare un rilevante incremento del fatturato assoggettato al contributo, senza che si dimostri la correlazione tra tale rapporto e la quota economicamente riferibile all'Italia. Il criterio presenta inoltre incertezze operative e richiede dati non necessariamente disponibili ai soggetti diversi dal vettore marittimo effettivo. Infatti, si passa da una forfetizzazione uniforme del 5% del fatturato ad una percentuale che può facilmente collocarsi tra il 20% e il 60%, e in alcune rotte anche oltre, in funzione del numero di accosti italiani. Non si tratta quindi di un semplice affinamento metodologico, ma di una modifica che può determinare un significativo ampliamento della base imponibile contributiva per molti vettori operanti nel Mediterraneo. La proposta non configura, pertanto, un semplice affinamento tecnico del criterio esistente, ma una modifica potenzialmente sostanziale della base contributiva. Una simile modifica dovrebbe essere accompagnata da un'adeguata motivazione economica e regolatoria, da una valutazione quantitativa degli effetti sulle diverse categorie di operatori e da regole applicative puntuali, idonee a garantire certezza, proporzionalità, verificabilità dei dati e assenza di duplicazioni contributive.

Conclusioni

Le modifiche proposte per il 2027 devono essere valutate non soltanto in funzione dell'incremento teorico della base contributiva, ma anche dei costi amministrativi che producono per le imprese e della loro effettiva correlazione con l'attività regolatoria. Il nuovo criterio degli accosti non appare, allo stato, sufficientemente definito, proporzionato né semplice da applicare.

Confetra chiede quindi che la delibera finale:

- confermi e innalzi la soglia di esenzione, definendola contestualmente all'aliquota e al fabbisogno 2027;
- confermi il 5% per il trasporto marittimo internazionale;
- escluda l'applicazione del rapporto tra accosti agli spedizionieri e agli spedizionieri-vettori per i servizi materialmente resi da vettori terzi;
- introduca regole effettive contro ogni duplicazione contributiva;
- applichi anche ai trasporti aerei internazionali un criterio forfettario del 5%, in luogo di percentuali più elevate;
- adotti criteri di calcolo semplici, certi e direttamente verificabili sulla base della contabilità ordinaria.

Resta ferma la posizione di Confetra circa la necessità di ricondurre il contributo ai soli operatori effettivamente regolati o vigilati dall'Autorità e di assicurare una rigorosa proporzione tra fabbisogno, attività svolta e onere richiesto.