

Milano, 12/10/2015 MILCA/LO-R ve

Spettabile
Autorità di regolazione dei trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino
Inviata via PEC a pec@pec.autorita-trasporti.it

Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento della Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2016

In relazione al documento di consultazione di cui in oggetto, l'esponente Deutsche Lufthansa AG formula i seguenti rilievi in ordine ai quesiti:

Quesito n. 1 (osservazioni in ordine all'elenco delle attività individuate dall'Autorità al fine di individuare i soggetti tenuti al versamento del contributo):

Fra le attività alla lettera e) si individuano i “servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci”.

Ritiene l'esponente che tale individuazione sia errata e non conforme a legge.

Dispone l'art. 37, comma 6, lett. b) del d.l. 6.12.2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22.12.2011, n. 214 e s.m.i., che il contributo sia versato “*dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati*”. Appare evidente, dalla lettera della norma, che i vettori aerei (“*imprese operanti nel settore aereo*”) non possono essere qualificati come “gestori” delle infrastrutture e dei servizi regolati. Infatti, l'art. 705 comma 1, del codice della navigazione specifica: “Il gestore aeroportuale è il soggetto cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato. L'idoneità del gestore aeroportuale a espletare le attività di cui al presente comma, nel rispetto degli standard tecnici di sicurezza, è attestata dalla certificazione rilasciata dall'ENAC”. Fra i compiti del gestore, specificati nel comma 2 dello stesso art. 705, sono indicati l'organizzazione dell'aeroporto e i servizi per gli utenti. Oltre al dato testuale (il gestore ha il compito di amministrare, gestire, controllare, coordinare) conforta – circa l'esclusione dei vettori dal novero dei *gestori* - la Direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali (recepita dal d.l. 24.1.2012 n. 1 convertito con modificazioni dalla Legge 24.3.2012 n.27) . Nelle puntuali definizioni contenute nell'art. 2 della direttiva si precisa al punto 2): “ «*gestore aeroportuale*», il soggetto al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti o nella rete aeroportuale interessati ”. Resta quindi evidente che fra i *gestori* non sono ricompresi i vettori (individuati nel successivo n. 3 come “*utenti degli aeroporti*”) i quali sono peraltro sempre citati espressamente, come soggetto diverso dai “*gestori*” in tutta la direttiva. I vettori, quindi, non potevano e non

possono essere ricompresi fra i *gestori* che la legge determina tenuti al contributo. Conseguenza che l'individuazione, in via generale, dei "servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci" ai fini della individuazione dei soggetti tenuti al pagamento, dovrebbe espressamente escludere i vettori.

Ulteriormente, fra le attività alla lettera i) s'individuano i "servizi accessori al trasporto ferroviario, su strada, aereo, via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci": fermo quanto sopra rilevato, si specifica comunque che tale individuazione risulta eccessivamente generica, non definendo il perimetro della accessorietà ed il collegamento con le attività della Autorità.

Quesito n. 3 (previsione di un'aliquota diversa ed inferiore per i soggetti operanti nei settori dell'autotrasporto e della logistica):

Tale indicazione, motivata dalla considerazione dell'elevato numero di operatori e dalla "diversità di esigenza regolatoria", non risulta adeguatamente giustificata.

L'"elevato numero di operatori" non risulta infatti criterio con fondamento giuridico per una riduzione del contributo. La platea dei contribuenti non può, infatti, avere rilievo ai fini dell'individuazione dell'aliquota impositiva, poiché ciò determinerebbe disparità di trattamento, in assenza, peraltro, di una disposizione normativa che consenta una riduzione. Ulteriormente, determinerebbe un vantaggio immotivato per una categoria delle imprese del trasporto.

La "diversità di esigenza regolatoria" – al di là della necessità di esplicitazione - non può essere valutata esclusivamente nei confronti di una tipologia di soggetti. Al fine di non incorrere in disparità di trattamento, andrebbe quantomeno valutata per tutti i soggetti. Peraltro, se per "diversa esigenza regolatoria" si intendesse la liberalizzazione del settore, ciò varrebbe egualmente per l'ambito del trasporto aereo, oggetto di rilevanti liberalizzazioni.

Quesito n. 4 (diminuzione dell'aliquota per imprese con fatturato superiore alla soglia indicata, limitatamente alla parte eccedente)

E' indicata la previsione di un'aliquota inferiore per le imprese con fatturato superiore a euro 2.000.000. Tale previsione non trova fondamento nella normativa di riferimento e appare in violazione del principio di progressività dell'imposizione.

Quesito 5: (esenzione dal contributo):

E' previsto che il contributo non sia dovuto per importi pari od inferiori a 6.000 euro.

Fermo quanto eccepito al quesito 1, si rileva che tale esenzione determina una riduzione significativa della platea dei contribuenti: cosicché, di fatto, il contributo va maggiormente a gravare su coloro che vi sarebbero tenuti. L'individuazione della soglia (rilevante) non risulta motivata in relazione alle accennate ragioni di economicità dell'attività impositiva. D'altro canto, alla luce dei principi di progressività, risulterebbe maggiormente adeguata la individuazione di aliquote differenziate e progressive, con, se del caso, una contenuta "area no tax" applicata a tutti i contribuenti, ossia una parte del fatturato esclusa dalla applicazione della contribuzione.

Quesito 6 (criteri di identificazione del fatturato rilevante per i soggetti operanti nel trasporto aereo di passeggeri e/o merci):

Fermo quanto eccepito al quesito 1, rilevato che la necessità di una diversa individuazione della base imponibile rispetto a quella definita per legge conferma la esclusione di tali soggetti dalla imposizione, si rileva comunque che – a differenza di quanto previsto per l'individuazione del fatturato - non è espressamente previsto lo scomputo dei "ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità". Tale previsione appare invece di valenza generale, talché dovrebbe essere richiamata.

Quesito 9 (dichiarazioni da rendere in caso di rideterminazione del fatturato rilevante):

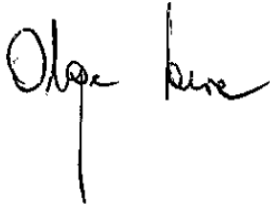
La previsione determina che il fatturato, in caso di rideterminazione, sia attestato da revisore dei conti, società di revisione o collegio sindacale. Al di là del fatto che non sia

chiaro se analoga previsione si applichi anche alle dichiarazioni relative al volume di affari iva, ciò determina un onere improprio aggiuntivo. Si ritiene sufficiente, analogamente ad altre imposizioni, la dichiarazione del soggetto contribuente.

Con osservanza

Lufthansa Linee Aeree Germaniche
Direttore Finanze e del Personale per l'Italia e Svizzera

Olga Lania

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Olga Lania". The signature is written in a cursive style with a long vertical stroke extending downwards from the letter 'a'.