

## DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE

### CONCERNENTE LA DETERMINAZIONE DEL CONTRIBUTO PER IL FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI PER L'ANNO 2019.

#### Premessa

Il comma 6, lettera b) dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l'Autorità, come modificato dall'art. 16, comma 1, lettere a-bis) e a-ter) del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130, recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze", (di seguito: d.l. n. 109/2018), dispone che *"All'esercizio delle competenze di cui al comma 2 e alle attività di cui al comma 3, nonché all'esercizio delle altre competenze e alle altre attività attribuite dalla legge"* [all'Autorità], si provveda *"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'uno 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"*.

Lo stesso comma 6, lettera b) del citato articolo 37, precisa che *"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. Nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell'atto, possono essere formulati rilievi cui l'Autorità si conforma; in assenza di rilievi nel termine l'atto si intende approvato"*.

Nonostante le determinazioni in materia di contributo per il finanziamento dell'Autorità, in quanto attinenti alla sua organizzazione ed al suo funzionamento, non ricadano nell'ambito dei procedimenti di cui all'art. 4 e 5 del *Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse* e siano, quindi, sottratte all'obbligo di consultazione, l'Autorità, ritiene di acquisire le eventuali osservazioni e considerazioni dei soggetti interessati e tenuti al versamento per l'anno 2019.

A tal fine, alla luce del mutato quadro normativo, ritiene di riaprire la consultazione avviata con propria delibera n. 92/2018 del 27 settembre 2018.

La consultazione persegue la finalità di garantire la massima partecipazione e la trasparenza delle scelte adottate dall'Autorità.

**1) Individuazione delle imprese operanti nel settore dei trasporti o altri soggetti tenuti al versamento contributivo.**

Il d.lgs. n. 109/2018 è intervenuto sul sopra citato articolo 37 del d.l. n. 201/2011 precisando che la platea dei soggetti tenuti al versamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità è individuata negli *“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”*.

All'Autorità, oltre alle competenze attribuite dalla legge istitutiva, di cui al citato articolo 37 del d.l. n. 201/2011, sono attribuite competenze e attività ulteriori derivanti dalle seguenti fonti normative, sia interne che del diritto europeo:

- il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;
- il regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;
- il regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004;
- il regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004;
- la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;
- l'articolo 24, comma 5-bis del “Codice della Strada” di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- gli articoli 37 e da 71 a 82 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, recante “Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”;
- l'articolo 13, comma 14, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145 (cd. Destinazione Italia), come modificato dalla legge di conversione 21 febbraio 2014, n. 9, in materia di linee guida sugli aiuti di stato ad aeroporti e compagnie aeree;
- il decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”;

- l'articolo 29 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91 come convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 116 in materia di tariffe elettriche agevolate sull'infrastruttura ferroviaria;
- l'articolo 1, commi da 11-bis a 11-quater, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, recante "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive" in materia di diritti aeroportuali;
- il decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri del trasporto effettuato con autobus";
- il decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico";
- il decreto legislativo 19 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne";
- l'articolo 10, comma 3, lettera n), del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124";
- l'articolo 14, comma 5, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica";
- l'articolo 48 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo" convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96;
- l'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria per esigenze indifferibili", convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172;
- l'articolo 16, comma 1 del d.l. n. 109/2018, convertito, con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

Con la delibera n. 75/2017 del 31 maggio 2017 avente ad oggetto "*Contributo al finanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ricognizione delle competenze dell'Autorità e degli ambiti interessati dalle attività poste in essere*", è stata definita la ricognizione delle competenze e delle attività, previste dalla legge, per le quali l'Autorità abbia concretamente avviato, a quella data, l'esercizio delle stesse.

Anche alla luce di tale ricognizione, i soggetti tenuti al versamento contributivo in favore dell'Autorità sono individuati, fatte salve le soglie di esenzione di cui al successivo punto 3), in quelli che operano nei seguenti ambiti:

- a) gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali e autostradali);
- b) gestione di centri di movimentazioni merci (interporti);
- c) servizi di trasporto passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, con ogni modalità effettuato;
- d) servizio taxi;
- e) servizi di trasporto ferroviario di passeggeri;
- f) servizi di trasporto ferroviario di merci, ivi inclusi i servizi di manovra;
- g) servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci;
- h) servizi di trasporto di passeggeri e/o merci via mare e per vie navigabili interne;
- i) servizi di trasporto di passeggeri su strada;
- j) servizi di trasporto merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti.

Per quanto concerne l'ambito di cui alla precedente lettera j), si propone di individuare quali soggetti che operano nel settore dei servizi di trasporto di merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti, tenuti al versamento contributivo, quelli che, al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, abbiano nella propria disponibilità veicoli, dotati di capacità di carico, con massa complessiva oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi nonché trattori con peso rimorchiabile oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi, utilizzando la classificazione di cui alla delibera 24 ottobre 2018 del Presidente del Comitato centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi.

**Quesito n. 1:** Si chiedono osservazioni motivate in ordine all'elenco delle attività individuate dall'Autorità al fine di individuare i soggetti tenuti al versamento contributivo.

Preliminarmente all'analisi puntuale del documento di consultazione oggetto di trattazione, risulta necessario precisare che:

1. **parrebbe opportuno non ricomprendere all'interno delle attività individuate ai fini dell'identificazione dei soggetti tenuti al versamento contributivo i procedimenti di consultazione avviati da codesta Autorità che non abbiano ancora definito uno schema di atto di regolazione efficace e vincolante per i soggetti destinatari**, in quanto la mera attività di consultazione non può essere ricompresa all'interno delle attività di regolazione, potendo in alcuni casi essere rivolta a soggetti per i quali la competenza regolatoria non è pacificamente, da questi ultimi, riconosciuta (**cfr osservazioni ASSARMATORI formulate in merito alla Delibera n.89/2018**),
2. per quanto concerne il procedimento concluso inerente **l'osservanza delle Condizioni Minime di Qualità, adottate con delibera n. 96/2018**, si rileva rispettosamente che le Misure contenute nello schema di atto di regolazione allegato alla suddetta delibera troveranno applicazione, secondo quanto indicato al punto 3) della Nota Introduttiva, *"ai CdS le cui procedure di affidamento sono avviate successivamente alla data di entrata in*



*vigore del presente atto regolatorio, coincidente con la data di pubblicazione della delibera di approvazione.” E’ evidente quindi che la suddetta competenza affidata all’Autorità di Regolazione dei Trasporti potrà essere esercitata soltanto nei confronti delle Compagnie di Navigazione che stipuleranno nuovi contratti di servizio, con conseguente non imputazione di tale attività alla contribuzione utile al funzionamento per l’anno 2019.*

Proseguendo con l’analisi puntuale del documento in oggetto, con riferimento alle attività individuate dall’Autorità di cui all’elenco riportato a pag. 2 della presente delibera, si ritiene opportuno precisare quanto segue:

### **Trasporto Merci via mare:**

Espungere il riferimento “merci” sia dalla lettera “C” che dalla lettera “h”. Tale osservazione trova fondamento **nell’assenza di competenze regolatorie di codesta spettabile Autorità nel settore del trasporto delle merci.**

### **Trasporto Passeggeri via mare:**

Nel settore oggetto di analisi, **ad oggi**, codesta Autorità, è competente **esclusivamente nell’ambito dell’applicazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010.** Per tale ragione, il contributo per il funzionamento dell’Autorità per l’anno 2019 **dovrà ricomprendere soltanto la quota parte strettamente riconducibile alle attività esercite per la suddetta competenza.** Si suggerisce pertanto di togliere il riferimento all’ambito indicato al punto c) “*servizi di trasporto passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, con ogni modalità effettuato*”, in quanto non rientrante **ad oggi** tra gli ambiti di competenza dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (cfr osservazioni al punto 2)

**Quesito n. 2:** Si chiedono osservazioni motivate in ordine al criterio indicato per l’individuazione dei soggetti che operano nel settore dei servizi di trasporto di merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti, tenuti al versamento contributivo.

## **2) Misura del contributo**

Si osserva preliminarmente che il contributo costituisce per legge l’unica fonte di entrata dell’Autorità per far fronte ai suoi oneri di funzionamento e che l’Autorità ha improntato la propria azione al contenimento delle spese anche in attuazione delle misure legislative a riguardo (c.d. *spending review*).

La stima puntuale del fabbisogno per le spese di funzionamento dell’Autorità sarà indicata nel bilancio di previsione per l’anno 2019, corredato dal parere favorevole del Collegio dei revisori. A

seguito di tale approvazione, l'Autorità potrà provvedere a determinare la misura dell'aliquota del contributo, contenendola nei limiti massimi previsti dalla legge (pari all'uno per mille del fatturato).

Al riguardo si potrebbe:

- a) intendere il fatturato come l'importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni) sommato alla voce A5 (altri ricavi e proventi) o voci corrispondenti per i bilanci redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS;
- b) consentire l'esclusione dal totale dei ricavi: (i) di eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità; (ii) dei contributi in conto impianti o investimento ricevuti e fatti transitare nel conto economico; (iii) dei contributi in conto esercizio erogati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in forza di contratti di programma - parte servizi, nella misura massima della copertura dei costi per il mantenimento in piena efficienza delle infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale; (iv) dei ricavi dei soggetti operanti nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali, derivanti dall' "equivalente incremento della tariffa di competenza" applicata con l'entrata in vigore del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78, come convertito dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, da destinarsi alla manutenzione ordinaria e straordinaria nonché all'adeguamento ed al miglioramento delle strade e autostrade in gestione diretta ANAS S.p.A.; (v) dei ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione per il servizio postale; (vi) i ricavi conseguiti per attività svolte interamente all'estero;
- c) per evitare la duplicazione della contribuzione, consentire altresì l'esclusione dal totale dei ricavi: (i) dei ricavi delle imprese consorziate derivanti dai servizi di trasporto erogati a Consorzi eroganti servizi di trasporto; (ii) negli altri casi, nella sola ipotesi di unico contratto di trasporto, dei ricavi derivanti dal riaddebito di prestazioni della medesima tipologia rese da altro operatore soggetto al contributo;
- d) per le imprese non residenti in Italia e senza stabile organizzazione nel territorio dello Stato, intendere il fatturato pari al volume d'affari IVA, prodotto nell'anno solare precedente e risultante dall'ultima dichiarazione IVA presentata, alla data di pubblicazione della delibera di approvazione del contributo, dal rappresentante fiscale o direttamente dal soggetto estero mediante identificazione diretta;
- e) prevedere un'aliquota unica per tutti i soggetti tenuti al versamento del contributo.

**Quesito n. 3:** Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati per l'individuazione del fatturato rilevante.

Ai fini della determinazione del fatturato rilevante, si ritiene di dover utilizzare il solo importo risultante dal conto economico alla voce A1 in quanto all' interno delle voci A5 sono ricompresi importi riconducibili ad attività diverse da quella principale e che necessitano di complesse elaborazioni ai fini della determinazione degli importi assoggettabili alla contribuzione prevista per il funzionamento dell'Autorità.

Occorre segnalare l'opportunità di non considerare ai fini del fatturato rilevante il valore riferibile alla compensazione economica prevista a seguito della stipula di contratti di servizio e/o convenzioni. Tale compensazione risulta essere funzionale e necessaria ai fini del regolare espletamento del servizio connotato da obblighi di servizio pubblico; il valore infatti, determinato sulla base di stringenti parametri, conformemente ai principi di economicità e trasparenza, risulta essere interamente necessario al fine di garantire l'assolvimento degli gli obblighi di servizio pubblico pattuiti. La previsione di un contributo ricadente su tale valore ne comporterebbe, *ab origine*, la diminuzione con conseguente pregiudizio per l'Impresa di Navigazione.

In aggiunta a quanto sopra indicato, occorre segnalare che il valore corrisposto a titolo di compensazione economica per l'espletamento di obblighi di servizio pubblico, potrebbe ricomprendere anche settori di attività (ad es. trasporto merci) non rientranti nell'ambito dei settori regolati da codesta rispettabile Autorità, per i quali non risulta quindi dovuto alcun contributo.

Tale osservazione è da riferirsi a quanto indicato alla lettera b del punto 2 Misure del Contributo secondo la quale è consentita l'esclusione dal totale dei ricavi: (i) di eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità.

NB: non facciamo riferimento al tema sollevato da Orzalesi sulla mancanza di competenze di ART per i regimi convenzionati dove il soggetto non opera in esclusiva ?

**Quesito n. 4:** Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati per evitare la duplicazione della contribuzione.

Si suggerisce l'opportunità di prevedere un accurato sistema di controllo preventivo da parte di codesta Autorità che eviti la possibile duplicazione di attività di vigilanza avente ad oggetto medesimi ambiti.

Si suggerisce altresì, laddove la Compagnia di Navigazione dimostri di dover adempiere al pagamento per la suddetta attività nei confronti di altro Ente (Ministero/Regione), in forza di un CdS e/o Convenzione, di prevedere la possibilità di esonero dalla contribuzione nei confronti di codesta Autorità per l'attività di vigilanza svolta.

### 3) Esenzione dal contributo

L'Autorità, a partire dal 2015, ha previsto che il versamento del contributo non sia dovuto per importi contributivi pari od inferiori a € 6.000,00 (euro seimila/00). Dal 2017 si è intervenuti riducendo tale valore a € 3.000,00 (euro tremila/00) e nel 2019 si intende ridurre ulteriormente tale valore.

In particolare, si propone di fissare tale soglia per il 2019 nella misura di € 600,00 (euro seicento/00), misura valutata sostenibile in termini di oneri amministrativi, in rapporto alla platea dei soggetti tenuti alla contribuzione.

Inoltre, sulla base delle esperienze precedenti, potrebbero essere esentate dalla contribuzione le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità liquidative alla data del 31 dicembre 2018. Per le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità liquidative a partire dal 1° gennaio 2019, il contributo è dovuto per il periodo che decorre da tale data fino a quella di messa in liquidazione e/o assoggettamento alla procedura concorsuale con finalità

**Quesito n. 3: Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati per l'individuazione del fatturato rilevante.**

Ai fini della determinazione del fatturato rilevante, si ritiene di dover utilizzare il solo importo risultante dal conto economico alla voce A1 in quanto all' interno delle voci A5 sono ricompresi importi riconducibili ad attività diverse da quella principale e che necessitano di complesse elaborazioni ai fini della determinazione degli importi assoggettabili alla contribuzione prevista per il funzionamento dell'Autorità.

Occorre segnalare l'opportunità di non considerare ai fini del fatturato rilevante il valore riferibile alla compensazione economica prevista a seguito della stipula di contratti di servizio e/o convenzioni. Tale compensazione risulta essere funzionale e necessaria ai fini del regolare espletamento del servizio connotato da obblighi di servizio pubblico; il valore infatti, determinato sulla base di stringenti parametri, conformemente ai principi di economicità e trasparenza, risulta essere interamente necessario al fine di garantire l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico pattuiti. La previsione di un contributo ricadente su tale valore ne comporterebbe, *ab origine*, la diminuzione con conseguente pregiudizio per l'Impresa di Navigazione.

In aggiunta a quanto sopra indicato, occorre segnalare che il valore corrisposto a titolo di compensazione economica per l'espletamento di obblighi di servizio pubblico, potrebbe ricomprendere anche settori di attività (ad es. trasporto merci) non rientranti nell'ambito dei settori regolati da codesta spettabile Autorità, per i quali non risulta quindi dovuto alcun contributo.

Tale osservazione è da riferirsi a quanto indicato alla lettera b del punto 2 Misure del Contributo secondo la quale è consentita l'esclusione dal totale dei ricavi: (i) di eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità.



NB: non facciamo riferimento al tema sollevato da Orzalesi sulla mancanza di competenze di ART per i regimi convenzionati dove il soggetto non opera in esclusiva ?

**Quesito n. 4:** Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati per evitare la duplicazione della contribuzione.

Si suggerisce l'opportunità di prevedere un accurato sistema di controllo preventivo da parte di codesta Autorità che eviti la possibile duplicazione di attività di vigilanza avente ad oggetto medesimi ambiti.

Si suggerisce altresì, laddove la Compagnia di Navigazione dimostri di dover adempiere al pagamento per la suddetta attività nei confronti di altro Ente (Ministero/Regione), in forza di un CdS e/o Convenzione, di prevedere la possibilità di esonero dalla contribuzione nei confronti di codesta Autorità per l'attività di vigilanza svolta.

## 1) Esenzione dal contributo

L'Autorità, a partire dal 2015, ha previsto che il versamento del contributo non sia dovuto per importi contributivi pari od inferiori a € 6.000,00 (euro seimila/00). Dal 2017 si è intervenuti riducendo tale valore a € 3.000,00 (euro tremila/00) e nel 2019 si intende ridurre ulteriormente tale valore.

In particolare, si propone di fissare tale soglia per il 2019 nella misura di € 600,00 (euro seicento/00), misura valutata sostenibile in termini di oneri amministrativi, in rapporto alla platea dei soggetti tenuti alla contribuzione.

Inoltre, sulla base delle esperienze precedenti, potrebbero essere esentate dalla contribuzione le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità liquidative alla data del 31 dicembre 2018. Per le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità liquidative a partire dal 1° gennaio 2019, il contributo è dovuto per il periodo che decorre da tale data fino a quella di messa in liquidazione e/o assoggettamento alla procedura concorsuale con finalità

**Quesito n. 6:** Si chiedono osservazioni motivate in relazione ai criteri di identificazione del fatturato per i soggetti operanti nel trasporto aereo di passeggeri e/o merci.

**1) Soggetti operanti nei settori del trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci**

Considerato che il trasporto via mare e per altre vie navigabili è operato da imprese di diverse nazionalità che operano nel settore merci e passeggeri, realizzando il proprio fatturato sul territorio nazionale, europeo ed internazionale, occorre individuare un criterio che consenta di assoggettare a contribuzione il fatturato conseguito nel territorio nazionale.

Pertanto si potrebbe, anche per il 2019, individuare come rilevante ai fini del contributo: a) per il trasporto passeggeri: fatturato moltiplicato per il rapporto tra il numero dei passeggeri imbarcati e/o sbarcati nel territorio italiano nell'esercizio di riferimento ed il numero totale dei passeggeri imbarcati e/o sbarcati durante il medesimo esercizio, sulla base dei dati rilevati, per il trasporto via mare, dalle Autorità di sistema portuale; b) per il trasporto merci: fatturato moltiplicato per il rapporto tra la quantità delle merci imbarcate e/o sbarcate nel territorio italiano nell'esercizio di riferimento e la quantità totale delle merci imbarcate e/o sbarcate durante il medesimo esercizio (secondo le unità di misura comunemente utilizzate per il calcolo della diverse tipologie di merce trasportata), sulla base dei dati rilevati, per il trasporto via mare, dalle Autorità di sistema portuale.

Resterebbero escluse dall'applicazione dei suddetti criteri le attività svolte dalle imprese di cabotaggio per le quali il fatturato rilevante è calcolato con i criteri generali indicati per tutte le imprese di trasporto. Come già sopra evidenziato, sono esclusi dal fatturato rilevante i ricavi conseguiti da attività svolte interamente all'estero (estero su estero).

**Quesito n. 7:** 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.

Si ribadisce che per quanto concerne il trasporto merci via mare, codesta Autorità non ha alcuna competenza in termini di regolazione. Per tale motivo suggeriamo di non considerare ai fini della identificazione del fatturato quanto indicato nella previsione di cui alla lettera b del punto 5.

**2) Dati da comunicare all'Autorità ai fini del versamento del contributo**

Nel 2018 è stato previsto che le imprese operanti nel settore dei trasporti con fatturato superiore a € 5.000.000,00 (euro cinquemilioni/00) dichiarino i dati anagrafici ed economici richiesti nel modello telematico all'uopo predisposto e pubblicato sul sito web dell'Autorità. Nel 2019 si intende ridurre tale valore a € 1.000.000,00 (euro unmilione/00).

Nel 2019 si intende prevedere l'obbligo dichiarativo in capo al rappresentante legale o al rappresentante fiscale per le imprese non residenti in Italia e senza stabile organizzazione nel territorio dello Stato.

**Quesito n. 8:** Si chiedono osservazioni motivate in relazione alle dichiarazioni da rendere.  
Nessuna osservazione