

**DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE****CONCERNENTE LA DETERMINAZIONE DEL CONTRIBUTO PER IL FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI PER L'ANNO 2022.****Premessa**

L'art. 37, comma 6, lettera b) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), dispone, nella formulazione innovata dal decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, 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. 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.

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

\*\*\*\*\*

**ALLEGATO A alla delibera n. 135/2021 del 12 ottobre 2021****1) Individuazione delle imprese operanti nel settore dei trasporti o altri soggetti al versamento contributivo.**

In base a quanto disposto dal citato articolo 37, comma 6, lettera b) del d.l. n. 201/2011 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, come, da ultimo, modificato dall'articolo 16, commi 1 e 1-bis, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono attribuite competenze e attività ulteriori derivanti dalle seguenti fonti normative, sia di diritto europeo che nazionale:

- 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, come aggiornata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, “che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l’apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell’infrastruttura ferroviaria”;
- il regolamento delegato (UE) n. 885/2013 della Commissione del 15 maggio 2013 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sui sistemi di trasporto intelligenti, in merito alla predisposizione dei servizi d’informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali;
- il regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione del 15 maggio 2013 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale;
- 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;
- il regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 della Commissione del 7 aprile 2016 sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria;
- il regolamento (UE) n. 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, relativamente ai servizi passeggeri e alla movimentazione merci;
- il regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017 relativo all’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;

**ALLEGATO A alla delibera n. 135/2021 del 12 ottobre 2021**

- il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione del 20 novembre 2018 che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- l'articolo 24, comma 5-bis del "Codice della Strada" di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come integrato dall'articolo 38, comma 1 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;
- l'articolo 8, comma 3, lettera n) della legge 28 gennaio 1994, n. 84 recante il "Riordino della legislazione in materia portuale", come introdotto dall'articolo 10, 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" e modificato dall'articolo 5, comma 1, lettera f) del decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232, recante "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali";
- l'articolo 28, comma 10 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, recante "Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria", convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, come sostituito dall'articolo 17, comma 4, lettera b) del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;
- 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" incluso l'articolo 73, come da ultimo sostituito dall'art. 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37, recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2018";
- l'articolo 13, comma 14 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 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, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116 in materia di tariffe elettriche agevolate sull'infrastruttura ferroviaria;
- l'articolo 1, comma 11-bis 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" come da ultimo modificato dal decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, recante "Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria";
- 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";

**ALLEGATO A alla delibera n. 135/2021 del 12 ottobre 2021**

- gli articoli 167, comma 5 e 178, comma 8 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante il “Codice dei contratti pubblici”;
- 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, in materia di concessioni autostradali;
- l'articolo 196 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19”, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, in materia di interventi a favore delle imprese ferroviarie;
- l'articolo 73, commi 4 e 5 del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, recante “Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali”, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, in materia di trasporto ferroviario.

I settori di attività rilevanti ai fini dell'assoggettabilità degli operatori alla contribuzione sono pertanto quelli cui si riferiscono le attribuzioni di funzioni e poteri dell'Autorità specificate dall'art. 37 citato e dalle altre fonti normative successivamente intervenute, come sopra elencate. Già con la sentenza n. 69 del 2017, la Corte Costituzionale nel dichiarare non fondate le questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 37, comma 6, lettera b) del d. l. n. 201/2011, sollevate dal TAR Piemonte, aveva chiarito che, nell'ambito del settore del trasporto, dovessero intendersi inclusi nel novero dei soggetti tenuti alla contribuzione coloro nei confronti dei quali l'ART abbia effettivamente posto in essere le attività attraverso le quali esercita le proprie competenze. L'art. 37, comma 6, lett. b), nella formulazione attuale, prevede espressamente, in linea con i principi affermati dalla Corte, che siano assoggettati al contributo gli 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.

Sulla base del quadro normativo allora vigente e della ricognizione delle attività e delle funzioni esercitate dall'Autorità negli ambiti del trasporto per i quali la stessa aveva concretamente avviato nei mercati in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, erano stati individuati, quali soggetti tenuti al versamento contributivo relativo all'anno 2021, gli operatori dei seguenti settori:

- a) gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali, autostradali e autostazioni);
- b) gestione degli impianti di servizio ferroviario;
- c) gestione di centri di movimentazione merci (interporti);
- d) servizi ferroviari (anche non costituenti il pacchetto minimo di accesso alle infrastrutture ferroviarie);
- e) operazioni e servizi portuali;
- f) servizi di trasporto passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, con ogni modalità effettuato;
- g) servizio taxi;
- h) servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e/o merci;
- i) servizi di trasporto di passeggeri via mare e per vie navigabili interne;
- j) servizi di trasporto di passeggeri su strada;
- k) servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci;
- l) servizi di trasporto di merci via mare e per vie navigabili interne;

**ALLEGATO A alla delibera n. 135/2021 del 12 ottobre 2021**

- m) servizi di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti.

Ora, rispetto alle pregresse consultazioni in materia, l'attività di individuazione dei soggetti obbligati alla corresponsione del contributo non può che far riferimento al più recente indirizzo assunto dal Consiglio di Stato al quale, a brevissima distanza, si è conformato il TAR piemontese. Orientamento che per vastità dei profili trattati e copiosità delle pronunce di cui si compone è destinato a condizionare ogni futura valutazione normativa o giurisprudenziale al riguardo. La cesura rispetto al passato, anche recente, in tema di identificazione della platea dei contribuenti è maturata dalla pubblicazione, a partire dal 4 gennaio 2021, di una nutrita serie di pronunce dei giudici di Palazzo Spada, rese ad esito dell'udienza tenutasi il 12 novembre 2020 dinanzi al Consiglio di Stato che aveva visto trattenere in decisione oltre settanta cause in argomento<sup>1</sup>. Lo spartiacque viene individuato nell'entrata in vigore della novella legislativa del 2018. Infatti, avendo il Supremo Consesso riconosciuto l'esercizio (o, perlomeno, l'avvio) a vario titolo da parte dell'Autorità di poteri, competenze e attività nei riguardi di tutti i settori suindicati, il contributo è, a partire dall'annualità 2019, divenuto esigibile nei riguardi di ogni operatore economico riconducibile ad essi. Pertanto, in merito all'annualità 2022, non sussistono più dubbi circa l'inclusione delle imprese appartenenti ai molteplici segmenti del mercato del trasporto descritti nelle lettere da a) a m), anche in considerazione di quanto ribadito recentemente dal Consiglio di Stato stesso per il quale il menzionato orientamento costituisce "espressione di un meditato indirizzo di fondo al quale il Collegio intende dare conferma e continuità" (sentenze nn. 5250, 5249 e 5248 del 12 luglio 2021).

Due elementi di rilievo sono enucleabili dal suddetto orientamento del Consiglio di Stato inaugurato agli albori del 2021. Il carattere tendenzialmente omnicomprensivo del perimetro degli operatori economici assoggettati agli obblighi dichiarativi e contributivi nei riguardi dell'Autorità e il superamento della precedente distinzione fra soggetti regolati e meri beneficiari della regolazione. In merito, preme evidenziare come anche gli operatori della logistica rientrino a pieno titolo tra i soggetti cui è legittimo richiedere l'assolvimento dei doveri in parola. Per questo, nell'ottica di migliorare la chiarezza dell'elencazione dei soggetti obbligati, si ritiene opportuno esplicitare, mediante integrazione della voce relativa alla gestione di centri di movimentazione merci, che l'effettuazione di servizi logistici comporta l'inclusione nell'ambito degli operatori economici interessati dagli atti e provvedimenti in materia di contributo per il funzionamento dell'ente.

Inoltre, anche alla luce delle riflessioni condotte dal giudice amministrativo (sentenza del TAR Piemonte n. 394/2021 del 15 aprile 2021), si appalesa la necessità di chiarire che anche gli operatori eroganti servizi di agenzia e raccomandazione marittima rientrino nel perimetro contributivo, trattandosi di attività strumentali e strettamente accessorie al trasporto.

Pertanto, l'elenco suesposto dovrebbe essere integrato con la seguente lettera:

- n) servizi di agenzia/raccomandazione marittima.

Con riferimento al settore del trasporto merci su strada, anche per il 2022 si intende mantenere il criterio di individuazione degli operatori economici di riferimento basato sulla disponibilità al 31 dicembre dell'anno

<sup>1</sup> Esemplificativamente si ricordano le seguenti pronunce del Consiglio di Stato: nn. 5/2021, 6/2021, 7/2021, 8/2021, 9/2021, 10/2021, 11/2021, 12/2021, 16/2021, 17/2021, 18/2021, 19/2021, 20/2021, 21/2021, 22/2021, 23/2021, 25/2021, 27/2021, 72/2021 e 73/2021 del 4 gennaio 2021; nn. 122/2021, 123/2021 e n. 132/2021 del 5 gennaio 2021; nn. 237/2021, 238/2021, 239/2021, 240/2021, 241/2021, 242/2021, 243/2021, 244/2021, 246/2021, 247/2021, 249/2021, 250/2021, 251/2021, 252/2021, 253/2021, 254/2021, 255/2021, 256/2021, 258/2021, 259/2021, 260/2021, 261/2021, 276/2021 del 7 gennaio 2021; nn. 678/2021, 679/2021 e 680/2021 del 22 gennaio 2021; n. 926/2021 del 1° febbraio 2021; nn. 1139/2021 e 1140/2021 dell'8 febbraio 2021. Tale indirizzo del Consiglio di Stato è stato confermato in toto dalle recenti pronunce nn. 5248/2021, 5249/2021 e 5250/2021 del 12 luglio 2021.

**ALLEGATO A alla delibera n. 135/2021 del 12 ottobre 2021**

precedente di almeno un veicolo dotato di capacità di carico, con massa complessiva superiore a 26.000 (ventiseimila) chilogrammi, ovvero di almeno un trattore con peso rimorchiabile oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi, utilizzando la classificazione prevista dalla delibera n. 5 del 21 ottobre 2020 del Presidente del Comitato centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto terzi.

Inoltre, considerato l'ultimo orientamento giurisprudenziale, si propone di raggruppare in un'unica voce gli operatori che forniscono servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne, indipendentemente dal fatto che questi vengano resi ai passeggeri o alle merci.

Ad esito delle considerazioni appena svolte, l'elenco degli operatori economici tenuti al versamento del contributo relativo all'anno 2022 ricomprende quelli attivi in uno o più dei settori di seguito elencati:

- a) gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali, autostradali e autostazioni);
- b) gestione degli impianti di servizio ferroviario;
- c) gestione di centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica);
- d) servizi ferroviari (anche non costituenti il pacchetto minimo di accesso alle infrastrutture ferroviarie);
- e) operazioni e servizi portuali;
- f) servizi di trasporto passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, con ogni modalità effettuato;
- g) servizio taxi;
- h) servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e/o merci;
- i) servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne di passeggeri e/o merci;
- j) servizi di trasporto di passeggeri su strada;
- k) servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci;
- l) servizi di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti;
- m) servizi di agenzia/raccomandazione marittima.

**Quesito n. 1:** Si chiedono osservazioni motivate in ordine alle attività elencate dall'Autorità al fine di individuare i soggetti 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, sin dalla sua costituzione, la propria azione al contenimento delle spese - anche in attuazione delle misure legislative (c.d. *spending review*) - e all'efficientamento dei servizi. Il modello organizzativo adottato ha consentito all'Autorità di fronteggiare l'emergenza epidemiologica senza sostenere maggiori oneri e, nel contempo, garantendo i medesimi livelli di servizio nei confronti dei diversi stakeholders.

La stima puntuale del fabbisogno per le spese di funzionamento dell'Autorità sarà indicata nel bilancio di previsione per l'anno 2022, approvato previo parere favorevole del Collegio dei revisori. A seguito di tale approvazione, l'Autorità potrà provvedere a determinare la misura dell'aliquota del contributo per il 2022, contenendola nei limiti massimi previsti dalla legge (pari all'uno per mille del fatturato).

**ALLEGATO A alla delibera n. 135/2021 del 12 ottobre 2021**

Al riguardo si ritiene:

- a) di 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) di escludere dal totale dei ricavi: (i) eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità come individuati nella delibera; (ii) i ricavi conseguiti per attività svolte all'estero; (iii) i contributi in conto impianti o investimento ricevuti e fatti transitare nel conto economico; (iv) i contributi in conto esercizio erogati 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 e regionale; (v) i 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.; (vi) i ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione per il servizio postale; (vii) le plusvalenze e i proventi straordinari derivanti da operazioni di compravendita di beni immobili; (viii) le sopravvenienze attive da fondo rischi;
- c) di prevedere le seguenti ulteriori fattispecie di esclusione specifica, riguardanti: (i) i 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, i ricavi derivanti dall'addebito di prestazioni della medesima tipologia rese ad altro operatore soggetto al contributo; (iii) i ricavi derivanti dalle attività di locazione e noleggio di mezzi di trasporto;
- d) di prevedere un'aliquota unica per tutti i soggetti tenuti al versamento del contributo.

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

### 3) Esenzione dal contributo

L'Autorità, per gli anni 2015 e 2016, ha previsto che il versamento del contributo non fosse 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), abbassato ulteriormente per il 2020 e il 2021 a € 1.800,00 (euro milleottocento/00).

Sulla base delle esperienze relative agli anni precedenti, si intende esentare dalla contribuzione le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità liquidative alla data del 31 dicembre 2021. Per le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità liquidative a partire dal 1° gennaio 2022, il contributo è comunque dovuto per il periodo che decorre da tale data fino a quella di messa in liquidazione e/o assoggettamento alla procedura concorsuale con finalità liquidativa.

**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.

### 4) Soggetti operanti nel settore del trasporto aereo di passeggeri e/o merci

Il trasporto aereo è caratterizzato dalla presenza di imprese di diversa nazionalità che realizzano il proprio fatturato attraverso lo svolgimento di attività sul territorio nazionale, europeo ed internazionale. Alla luce di

**ALLEGATO A alla delibera n. 135/2021 del 12 ottobre 2021**

cioè, è necessario individuare un criterio che consenta di assoggettare a contribuzione il solo fatturato conseguito nel territorio nazionale, anche al fine di evitare una diversità di trattamento tra le imprese italiane e quelle estere non soggette, in quanto tali, alle norme contabili italiane.

Pertanto, si ritiene che per il 2022, in continuità con quanto disposto per l'anno 2021, per i soggetti operanti nel settore del trasporto aereo di passeggeri e/o merci debba essere considerato 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, relativamente alle operazioni che, in dipendenza di un unico contratto di trasporto aereo, costituiscono: a) per il trasporto passeggeri: a1) trasporto nazionale eseguito interamente nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 10% (Tab. A parte III 127-novies, allegata al d.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633), aliquota attualmente in vigore; a2) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte territorialmente rilevante in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 1 del d.P.R. 633/1972; b) per il trasporto merci: b1) trasporto rilevante ai fini IVA nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 22%, aliquota attualmente in vigore; b2) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte territorialmente rilevante in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 2 del d.P.R. 633/1972. In tal modo le società operanti nel trasporto aereo, sia aventi sede in Italia che all'estero, avranno la possibilità di corrispondere il contributo unicamente sul fatturato prodotto in Italia.

**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.

**5) Soggetti operanti nel settore 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 intende, anche per il 2022, 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 delle 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.

**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.

**6) Soggetti operanti nel settore dei servizi di agenzia/raccomandazione marittima**

Poiché rispetto agli operatori economici eroganti servizi di agenzia/raccomandazione marittima non è possibile estendere agevolmente l'applicazione delle regole sin qui definite per il settore del trasporto via mare e per vie navigabili, si rende necessario provvedere all'individuazione di specifiche voci di esclusione, finalizzate a evitare che taluni ricavi (senserie, commissioni non legate ai diritti di agenzia o di polizza) vengano computati nel fatturato rilevante.

Inoltre, si intende prevedere che la categoria in esame, in ragione delle funzioni esercitate a favore del naviglio straniero, provveda a versare in nome e per conto dei vettori esteri, le somme dovute da questi ultimi all'Autorità. Ciò nell'ottica di prevenire e, comunque, evitare ogni possibile elusione da parte di tali operatori economici e garantire piena parità di trattamento tra imprese italiane ed estere.

**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.

**7) Soggetti operanti nel settore della gestione dei centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica)**

Con riferimento al settore della gestione dei centri di movimentazione merci, in ragione delle peculiari condizioni di esercizio di tale attività, si intende confermare anche per il 2022 le specifiche esclusioni di ricavi previste, in sede di individuazione del fatturato, in relazione all'annualità 2021.

Segnatamente, viene ammessa l'esclusione dal fatturato delle seguenti voci di dettaglio: a) riaddebito di costi sostenuti per determinati servizi comuni non ricollegabili all'ambito di competenza dell'Autorità; b) ricavi derivanti da attività meramente amministrative, quali il supporto per la regolarizzazione delle operazioni doganali e il rimborso delle accise.

**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).

**8) Soggetti operanti nel settore porti**

In merito al settore porti, composto da soggetti che gestiscono infrastrutture portuali oppure autorizzati all'effettuazione di operazioni e/o servizi portuali, tenuto conto dell'ormai consolidato orientamento giurisprudenziale relativo a detto settore, si ritiene opportuno prevedere una disciplina di dettaglio. Al riguardo, (i) per i gestori di infrastrutture, si ammette l'esclusione dal fatturato dei ricavi derivanti da: a) attività documentale di supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali; b) ritardata consegna dei container utilizzati o dal mancato ritiro/caricamento della merce; c) servizio di *security* purché distinguibile dal guardianaggio; d) ricavi da attività di c.d. connettivo urbano; e) servizio hostess legato ad attività congressuale e convegnistica; f) ormeggio e stazionamento di unità da diporto; (ii) per le imprese meramente autorizzate all'effettuazione di operazioni e/o servizi portuali che non svolgono la loro attività in banchina pubblica o in altra area portuale assentita in forza di titolo concessionario, si ammette l'esclusione dei proventi derivanti da prestazioni svolte nei riguardi dei gestori di infrastrutture portuali ove tali ricavi generino una duplicazione di contribuzione.

**ALLEGATO A alla delibera n. 135/2021 del 12 ottobre 2021**

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

**9) Soggetti operanti nei settori del trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti**

Relativamente agli operatori economici impegnati nell'erogazione di servizi di trasporto merci su strada, si intende prevedere l'introduzione di una disciplina che consenta loro di escludere, innanzitutto, i servizi doganali (attività documentale di supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali).

In secondo luogo, in relazione alle sub-vezioni, si intende introdurre una disposizione che consenta ai sub-vettori di escludere i ricavi derivanti da tali prestazioni, a patto che vengano documentate. Pertanto, in simili fattispecie il contributo verrà corrisposto solo da chi abbia stipulato contratti di trasporto con l'utenza finale.

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

**10) Dichiarazione e dati da comunicare all'Autorità ai fini del versamento del contributo**

Per l'anno 2021 è stato previsto che le imprese operanti nel settore dei trasporti con fatturato superiore a € 3.000.000,00 (euro tremilioni/00) dichiarino i dati anagrafici ed economici richiesti nel modello telematico all'uopo predisposto e pubblicato sul sito web dell'Autorità.

A corredo della dichiarazione si intende prevedere la necessità di deposito di un prospetto analitico, a firma del legale rappresentante dell'operatore economico, volto a dettagliare le esclusioni invocate. Allorché queste ultime superino la soglia del 20% del fatturato e l'operatore economico, prescindendo dagli scomputi, abbia un fatturato pari o superiore a € 10.000.000,00 (diecimilioni/00) si renderà necessario produrre un'attestazione sottoscritta dal revisore legale dei conti ovvero dalla società di revisione legale o, in mancanza, dal collegio sindacale dell'operatore economico a cui esse si riferiscono.

L'art. 65, comma 2 del decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 217, come modificato dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, prevede che l'obbligo, concernente i pagamenti verso le pubbliche amministrazioni, per i prestatori di servizi di pagamento abilitati di utilizzare esclusivamente la piattaforma contemplata dall'articolo 5, comma 2 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, decorra dal 28 febbraio 2021. Pertanto, il versamento del contributo deve essere effettuato per mezzo della piattaforma PagoPA.

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

Torino, 12 ottobre 2021