

## **CONTRIBUTO PER IL FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI.**

Con l'obiettivo di illustrare i termini essenziali dell'attuale quadro normativo e giurisprudenziale e chiarire ogni dubbio in materia di contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti, si riassumono gli aspetti principali riferiti agli adempimenti dichiarativi e contributivi per le annualità 2019, 2020, 2021 e 2022.

### **1. Aspetti generali**

L'art. 37, comma 6, lettera b) del decreto-legge 06/12/2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22/12/2011, n. 214, che ha istituito l'Autorità di regolazione dei trasporti, dispone, nella formulazione innovata dal decreto-legge 28/09/2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16/11/2018, n. 130, che al finanziamento dell'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.”*.

La legge attuale, pertanto, non si riferisce più, per quanto attiene al pagamento del contributo, ai “gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati”. Sono, invece, tenuti alla corresponsione **tutti gli operatori economici attivi nei vari segmenti in cui si articola il settore del trasporto.**

In via generale, il contributo per gli oneri di funzionamento dell'Autorità è fissato nella misura dello 0,6 (zero virgola sei) per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato alla data di pubblicazione della delibera annuale, laddove per fatturato deve intendersi l'importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni) sommato alla voce A5 (altri ricavi e proventi). Pertanto, salvo casi peculiari, per l'individuazione del fatturato rilevante si prende a riferimento il conto economico riferito al bilancio d'esercizio di due anni prima. A titolo esemplificativo, in base a quanto previsto sia dall'articolo 2, comma 1, della Delibera dell'Autorità n. 181/2021 del 16/12/2021 che dal punto 3 della Determina del Segretario generale n. 27/2022 del 15/03/2022, per l'annualità contributiva 2022 occorre di norma prendere a riferimento il conto economico riferito al bilancio d'esercizio 2020. In linea con tale impostazione, per l'annualità 2019 si dovrà prendere a riferimento il conto economico riferito al bilancio d'esercizio 2017, per l'annualità 2020 quello riferito al 2018 e per l'annualità 2021 quello riferito al 2019.

Sempre nell'ambito delle regole generali, la delibera annuale che disciplina il contributo per gli oneri di funzionamento dell'Autorità prevede che sono soggetti all'obbligo dichiarativo gli operatori con un fatturato superiore ad un determinato ammontare, prescindendo da eventuali esclusioni, scomputi o partecipazioni a consorzi, ed inoltre stabilisce che il versamento non è dovuto per importi contributivi pari

od inferiori ad un determinato importo, individuato quale soglia di esenzione. Di seguito si riportano i valori fissati dall’Autorità per le annualità contributive 2019, 2020, 2021 e 2022:

- per il 2020 ed il 2021, l’ammontare del fatturato corrisponde a € 3.000.000,00 (euro tremilioni/00) e la soglia di esenzione equivale a € 1.800,00 (euro milleottocento/00);
- per il 2019 ed il 2022, l’ammontare del fatturato corrisponde a € 5.000.000,00 (euro cinquemilioni/00) e la soglia di esenzione equivale a € 3.000,00 (euro tremila/00).

In relazione alle annualità contributive dal 2019 al 2021, tra le altre disposizioni che consentono di evitare duplicazioni di contribuzione, si richiama la regola che permette lo scomputo dei ricavi derivanti dal riaddebito di prestazioni della medesima tipologia rese da altro operatore soggetto al contributo, ove sia rinvenibile un unico contratto di trasporto. Per il 2022, invece, dovrà essere fatto riferimento all’addebito di prestazioni della medesima tipologia rese ad altro operatore soggetto al contributo, sempre in presenza di un unico contratto di trasporto.

## **2. Settore del trasporto merci su strada e della logistica**

Passando al caso specifico, sulla base del più recente orientamento del Consiglio di Stato, espressione di una serie di sentenze emanate a partire da gennaio 2021, successivamente confermato dal TAR Piemonte, **tutti gli operatori del settore del trasporto merci su strada e della logistica sono tenuti alla corresponsione del contributo fin dall’annualità 2019**, in ossequio ad un approccio tendenzialmente omnicomprensivo.

Pertanto, occorre ribadire che secondo il citato orientamento del Consiglio di Stato e del TAR Piemonte a partire dall’annualità 2019 sono assoggettabili a contribuzione le attività di trasporto merci su strada volto a garantire una connessione con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti e, a partire dall’annualità contributiva 2021, anche con le infrastrutture autostradali. Inoltre, si evidenzia che la citata giurisprudenza del Consiglio di Stato (sentenze nn. 72 e 73 del 04/01/2021, 132 del 05/01/2021) e del TAR Piemonte (sentenze nn. 246 e 248 del 05/03/2021, 293 del 18/03/2021, 338 del 25/03/2021, 216, 217 e 218 del 16/03/2022, 220 del 17/03/2022, 222 del 18/03/2022) ha riconosciuto l’assoggettamento a contribuzione a partire dall’annualità 2019 anche degli operatori eroganti servizi logistici. Ne consegue che le attività di magazzinaggio, deposito e movimentazione merci costituiscono fatturato rilevante e non possono essere validamente escluse. Inoltre, anche i servizi di terminalizzazione e, più in generale, di cargo handling sono stati ricompresi a pieno titolo nel perimetro contributivo in forza della recentissima sentenza del TAR Piemonte n. 376/2022 del 15/04/2022.

### **2.1 Disponibilità di veicoli**

Occorre altresì puntualizzare che, nell’ambito delle attività di trasporto merci su strada, la Delibera dell’Autorità n. 181/2021 per il 2022, al pari delle precedenti Delibere n. 141/2018 per il 2019, n. 172/2019 per il 2020 e n. 225/2020 per il 2021, considera rilevante l’elemento della disponibilità (non della proprietà) di veicoli, dotati di capacità di carico, con massa complessiva oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi ovvero trattori con peso rimorchiabile oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi. Il menzionato elemento della disponibilità dei mezzi aventi le citate caratteristiche è indipendente dalla proprietà degli stessi, e

può essere conseguito anche nelle fattispecie in cui questi ultimi vengano noleggiati o utilizzati per effetto di contratti a tale scopo sottoscritti.

## **2.2 Sub-vezione**

Con specifico riferimento all'annualità contributiva 2022, è doveroso puntualizzare che l'articolo 2, comma 8, numero (ii), della Delibera dell'Autorità n. 181/2021 contempla l'esclusione, a favore dei soggetti esercenti servizi di trasporto di merci su strada, dei proventi derivanti da "svolgimento, in qualità di sub-vettore, di prestazioni di sub-vezione, a patto che vengano documentate e che il contributo venga corrisposto da altro operatore soggetto a contribuzione". Tale formulazione, che non comporta, in sede di adempimento dichiarativo, alcun obbligo addizionale a carico degli operatori, tiene conto della notevole frammentarietà del mercato dei prestatori, nonché dell'esigenza di effettività della riscossione. Più in particolare, l'esclusione delle prestazioni di sub-vezione a beneficio di coloro che le effettuano, ferma restando la necessità di prevenire ogni duplicazione di contribuzione, risponde a principi di equità e proporzionalità dell'imposizione, facendo gravare il contributo sul soggetto affidante (vettore e/o committente, come definiti dall'articolo 2 del decreto legislativo n. 286/2005), in ragione del ruolo svolto in termini di organizzazione del servizio (ivi inclusa la scelta e la gestione dei subaffidamenti) e/o della titolarità del contratto di trasporto.

## **2.3 Esonero speciale**

Si evidenzia che, per le annualità 2021 e 2022, i servizi di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti, pur essendo pienamente ricompresi nel perimetro dell'Autorità in base al sopracitato indirizzo giurisprudenziale, beneficiano di un esonero speciale disposto, rispettivamente, dall'articolo 37-bis del decreto-legge 22/03/2021, n. 41, ivi inserito in sede di conversione del medesimo con modificazioni ad opera della legge 21/05/2021, n. 69 e dall'articolo 16 del decreto-legge 21/03/2022, n. 21 come convertito, con modificazioni, dalla legge 20/05/2022, n. 51.

In particolare, per l'annualità contributiva 2022, si rammenta che in base all'articolo 16 del decreto-legge 21/03/2022, n. 21, come convertito, con modificazioni, dalla legge 20/05/2022, n. 51, non sono tenute al versamento del contributo per il 2022 le imprese di autotrasporto merci per conto di terzi, iscritte all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche, che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi. Conseguentemente, i ricavi ascrivibili a dette prestazioni, laddove conseguiti dai soggetti definiti dal decreto-legge n. 21/2022, godono di un esonero speciale e non concorrono alla formazione di fatturato rilevante. Tuttavia, per il 2022 gli operatori individuati dal citato articolo 16 del decreto-legge 21/03/2022, n. 21, erano comunque tenuti entro il 29/04/2022 all'adempimento di cui all'articolo 3, comma 1, della Delibera n. 181/2021. In aggiunta, si conferma che, dato il carattere eccezionale della norma nonché la specifica finalità perseguita, l'esclusione dal versamento del contributo non può essere esteso alle attività diverse dall'autotrasporto di cose per conto di terzi (ad esempio, servizi logistici), in linea con la giurisprudenza del TAR Piemonte. Pertanto, si ribadisce che le attività di magazzinaggio, deposito e movimentazione merci costituiscono fatturato rilevante anche per il 2022 e non possono essere validamente escluse.