

**DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE CONCERNENTE LA DETERMINAZIONE DEL CONTRIBUTO PER IL FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI PER L'ANNO 2024.**

**Premessa**

L'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 di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), al comma 6, lettera b), dispone, nella formulazione introdotta 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'articolo 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, anche per l'annualità 2024, le eventuali osservazioni e considerazioni dei soggetti interessati sugli elementi maggiormente significativi relativi alla determinazione del contributo contenuti nel presente documento.

La consultazione persegue la finalità di garantire la massima partecipazione e la trasparenza delle scelte che saranno adottate dall'Autorità in relazione alla determinazione del contributo per il 2024.

\*\*\*\*\*

## 1) Individuazione delle imprese operanti nel settore dei trasporti o altri soggetti tenuti 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 in ultimo modificato dall'articolo 20, comma 1, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, 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;
- 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;
- la direttiva 2013/11/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, sulla risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2009/22/CE (Direttiva sull'ADR per i consumatori);
- 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;
- 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;
- il regolamento (UE) n. 782/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione), applicabile a decorrere dal 7 giugno 2023;
- 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 sostituito dall'articolo 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", come modificato dall'articolo 24-bis del decreto-legge 13 giugno 2023, n. 69, recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi derivanti da atti dell'Unione europea e da procedure di infrazione e pre-infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano", convertito, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 2023, n. 103;
- 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 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" e dal decreto-legge 6 novembre 2021, n. 153, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 dicembre 2021, n. 233;
- 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 14, comma 5 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante il "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;
- l'articolo 21 del decreto legislativo 27 maggio 2022, n. 82, recante "Attuazione della direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi", in materia di conformità ai requisiti di accessibilità dei servizi;
- gli articoli 9 e 10 della legge 5 agosto 2022, n. 118, recante la "Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021", in materia, rispettivamente, di trasporto pubblico locale e di procedure alternative di risoluzione delle controversie tra operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e utenti o consumatori;

- il decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, recante "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica";
- il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici";
- il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 21 aprile 2023, volto a fornire "Linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 28 dicembre 2022, n. 202";
- l'articolo 3 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge x ottobre 2023, n. x, recante "Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici", in materia di servizio taxi.

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'articolo 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'articolo 37, comma 6, lett. b), nella formulazione attuale, come novellata dal decreto-legge n. 109/2018 e dal decreto-legge n. 104/2023 sopra citati, 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.

In base al quadro normativo vigente e alla ricognizione delle attività e delle funzioni esercitate dall'Autorità negli ambiti del trasporto sono individuati, quali soggetti tenuti al versamento contributivo relativo all'anno 2024, 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 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 agenzia/raccomandazione marittima;
- m) servizi di spedizione, con esclusione di quelli afferenti al trasporto merci su strada, ed altri servizi ancillari al trasporto nonché alla logistica.

L'elenco in esame rispecchia l'indirizzo giurisprudenziale assunto dal Consiglio di Stato a partire dal gennaio 2021 cui, 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 al riguardo<sup>1</sup>. Lo spartiacque viene individuato a partire dal 2019, prima annualità contributiva successiva all'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 dei multiformi segmenti in cui si articola l'ampio ed eterogeneo mercato del trasporto e della logistica, il contributo è, a partire dall'annualità 2019, divenuto esigibile nei riguardi di ogni operatore economico riconducibile ad essi.

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.

Il Consiglio di Stato ha ulteriormente confermato il proprio indirizzo nelle pronunce rese ad esito dell'udienza monotematica del 2 marzo 2023, ove ha avuto modo di esaminare oltre novanta ricorsi avverso le delibere volte a definire i lineamenti essenziali, rispetto alle diverse annualità, della prestazione patrimoniale imposta a beneficio dell'Autorità<sup>2</sup>.

Pertanto, dato il carattere tendenzialmente omnicomprensivo del perimetro degli operatori economici assoggettati agli obblighi dichiarativi nonché contributivi nei riguardi dell'Autorità e il superamento della precedente distinzione fra soggetti regolati e meri beneficiari della regolazione, non residuano dubbi sull'inclusione nell'alveo contributivo di operatori eroganti servizi logistici, nonché di trasporto marittimo, ferroviario, di *cargo handling*, a partire dall'annualità 2019.

Inoltre, con sentenza n. 2925/2023 del 22 marzo 2023 il Consiglio di Stato ha incluso nel novero delle attività che generano fatturato rilevante ai fini del contributo anche i servizi di spedizione internazionale di merci. Con particolare riferimento agli spedizionieri, lo stesso Consiglio di Stato ha recentemente chiarito *"Il fatto che le appellanti acquistino, per conto dei propri clienti, servizi di trasporto da società terze proprietarie dei mezzi di trasporto – contrariamente a quanto supposto dalle appellanti nel motivo d'impugnazione assorbito dal Tar – è ininfluenza ai fini della contribuzione. L'outsourcing a società esterne del trasporto rientra fra le modalità organizzative del servizio, ed è concreta espressione dell'autonomia dell'attività d'impresa, la quale, rispetto alla contribuzione pubblicistica per cui è causa, una volta integrato il presupposto della spettanza, è irrilevante anche in ragione del fatto che, in caso contrario, si darebbe adito alla facile elusione del pagamento, esternalizzando il servizio"* (sentenza n. 3044/2023). Per di più, anche le attività ancillari e ausiliarie svolte da un *service provider* degli operatori del trasporto rientrano nel perimetro contributivo, come confermato dalle pronunce del TAR Piemonte n. 291/2021 del 16 marzo 2021 e n. 420/2021 del 21

---

<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. nn. 5248/2021, 5249/2021 e 5250/2021 del 12 luglio 2021;

<sup>2</sup> Il Consiglio di Stato ha riconosciuto le ragioni dell'Autorità nelle seguenti pronunce: nn. 2554/2023, 2555/2023, 2556/2023, 2557/2023 del 10 marzo 2023, nn. 2646/2023, 2658/2023 e 2663/2023 del 14 marzo 2023, n. 2703/2023 del 15 marzo 2023, nn. 2844/2023, 2847/2023 e 2848/2023 del 21 marzo 2023, nn. 2925/2023, 2930/2023 e 2931/2023 del 22 marzo 2023, nn. 3026/2023, 3032/2023, 3033/2023, 3043/2023, 3044/2023, 3045/2023, 3063/2023, 3065/2023, 3068/2023 del 24 marzo 2023, nn. 4358/2023, 4362/2023, 4364/2023, 4366/2023 del 2 maggio 2023, nn. 4528 e 4529/2023 del 4 maggio 2023, n. 4646/2023 del 9 maggio 2023.



aprile 2021, entrambe passate in giudicato. A tale riguardo, è stata espressamente prevista la categoria riferibile ai "servizi di spedizione, con esclusione di quelli afferenti al trasporto merci su strada, ed altri servizi ancillari al trasporto nonché alla logistica" alla lett. m) dell'elenco dei soggetti tenuti alla contribuzione. Con esclusivo riferimento al settore dell'autotrasporto merci, l'articolo 20, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, recante "Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici", è intervenuto sul comma 2, lett. a), dell'articolo 37 del decreto istitutivo di ART, prevedendo l'esclusione del settore dell'autotrasporto merci dalle competenze attribuite all'Autorità in tema di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e ha, conseguentemente, sancito l'esclusione del settore dalla contribuzione in favore dell'Autorità, a partire dall'annualità 2024.

L'elenco degli operatori economici tenuti al versamento del contributo relativo all'anno 2024, sopra riportato, specifica meglio l'analogo elenco riferibile all'annualità precedente, alla luce delle più recenti pronunce giurisprudenziali e del menzionato venir meno dell'obbligo contributivo per le prestazioni di autotrasporto merci.

Per le imprese consorziate si intende mantenere l'obbligo del versamento in capo ai consorzi, per le prestazioni svolte a beneficio di questi.

**Quesito n. 1:** Fermi restando i consolidati orientamenti giurisprudenziali sopra richiamati, 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

Sul solco di quanto rappresentato nelle precedenti consultazioni si ribadisce 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 2024, 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 2024, contenendola nei limiti massimi previsti dalla legge (pari all'uno per mille del fatturato).

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 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; (ix) i risarcimenti danni riferibili esclusivamente al patrimonio aziendale; (x) le somme dovute a titolo di rimborso delle anticipazioni fatte in nome e per conto della controparte, purché regolarmente documentate.

c) 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) Criteri per evitare le duplicazioni di contribuzione

Il richiamato 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, nella formulazione innovata dal decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, dispone esplicitamente che *"Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione"*.

Nell'intento di garantire il perseguimento delle finalità sopra indicate e prevenire ogni duplicazione di contribuzione, facendo gravare il contributo sul vettore principale (soggetto affidante), 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, l'Autorità ha formulato una regola di carattere generale in base alla quale è consentita l'esclusione dal totale dei ricavi, nella sola ipotesi di unico contratto di trasporto, dei ricavi derivanti dall'addebito di prestazioni della medesima tipologia rese ad altro operatore soggetto al contributo.

Tale regola si accompagna ad altre disposizioni riferite ad alcune fattispecie per le quali, sempre nell'ottica di prevenire ogni duplicazione di contribuzione, sono previste determinate esclusioni dal totale dei ricavi:

- a) i ricavi delle imprese consorziate derivanti dai servizi di trasporto erogati a consorzi esercenti servizi di trasporto;
- b) i ricavi derivanti dall'attività di locazione e di noleggio di mezzi di trasporto, previa comunicazione, rispettivamente, degli estremi del locatario o del soggetto che li prenda a nolo e a patto che il contributo venga corrisposto da questi ultimi;
- c) i proventi derivanti da prestazioni svolte nei riguardi dei gestori di infrastrutture portuali da parte di imprese meramente autorizzate all'effettuazione di operazioni e/o servizi portuali che non svolgano la loro attività in banchina pubblica o in altra area portuale assentita in forza di titolo concessorio.

**Quesito n. 3:** Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati posti a presidio del generale principio di evitare le duplicazioni di contribuzione.

### 4) Esenzione dal contributo

L'Autorità intende prevedere anche per il 2024 una soglia di importo contributivo al di sotto della quale il versamento del contributo non è dovuto. Quanto agli anni pregressi, si ricorda che nel 2015 e 2016 era stata prevista la non debenza del contributo per importi 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). In relazione al 2022, la tendenza è stata invertita, avendo elevato la soglia a € 3.000,00 (euro tremila/00). Nel 2023 la soglia è stata riparametrata a € 2.500,00 (euro duemilacinquecento/00), posto che l'aliquota è stata abbassata allo 0,5 (zero virgola cinque) per mille del fatturato.

Sulla base delle esperienze relative agli anni precedenti, si intende esentare dalla contribuzione gli operatori economici posti in liquidazione e/o soggetti a procedure concorsuali con finalità esclusivamente liquidative alla data del 31 dicembre 2023. Per gli operatori economici posti in liquidazione e/o soggetti a procedure concorsuali con finalità esclusivamente liquidative a partire dal 1° gennaio 2024, 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 esclusivamente liquidativa.

**Quesito n. 4:** Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla conferma o meno della soglia di esenzione individuata dall'Autorità.

#### **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 mantenere, anche per il 2024, il criterio di individuazione del fatturato rilevante ai fini del contributo rappresentato dalle seguenti regole:

- a) per il trasporto internazionale di passeggeri: il fatturato è considerato pari al volume d'affari IVA, prodotto nell'anno 2022 e risultante dalla pertinente dichiarazione IVA presentata alla data di pubblicazione della delibera di riferimento, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'articolo 9, comma 1, n. 1 del D.P.R. n. 633/1972;
- b) per il trasporto internazionale di merci: il fatturato è considerato pari al volume d'affari IVA, prodotto nell'anno 2022 e risultante dalla pertinente dichiarazione IVA presentata alla data di pubblicazione della delibera di riferimento, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'articolo 9, comma 1, n. 2 del D.P.R. n. 633/1972. Nell'ipotesi di mancanza della dichiarazione IVA, in quanto gli adempimenti sono limitati all'esecuzione degli obblighi relativi alla fatturazione, il fatturato è considerato pari al totale delle pertinenti fatture o autofatture, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, con riferimento alle operazioni assoggettate al richiamato regime di non imponibilità.

Sono 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

Rispetto agli operatori economici eroganti servizi di agenzia/raccomandazione marittima, già con riferimento al contributo per le annualità 2022 e 2023 sono state individuate specifiche voci di esclusione, finalizzate a evitare che taluni ricavi (senseerie, commissioni non legate ai diritti di agenzia o di polizza) venissero computati nel fatturato rilevante.

Inoltre, l'Autorità, già per il 2022, aveva stabilito che la categoria in esame, in ragione delle funzioni esercitate a favore del naviglio straniero, provvedesse a versare, in nome e per conto dei vettori esteri, le somme dovute da questi ultimi all'ente.

In merito all'annualità 2024, si ritiene di dare continuità alle disposizioni sancite nelle delibere n. 181/2021 del 16 dicembre 2021 e n. 242/2022 del 6 dicembre 2022, come integrate dalle determinate del Segretario generale n. 27/2022 del 15 marzo 2022 e n. 51/2023 del 1° marzo 2023.

**Quesito n. 6:** Si chiedono osservazioni motivate in relazione alla previsione secondo cui i soggetti eroganti servizi di agenzia/raccomandazione marittima dovranno versare il contributo in nome e per conto del naviglio estero, ove rappresentato.

## 7) Soggetti operanti nel settore porti

In merito al settore porti, composto da soggetti che gestiscono infrastrutture portuali oppure autorizzati all'effettuazioni di operazioni e/o servizi portuali, tenuto conto dell'ormai consolidato orientamento giurisprudenziale relativo a detto settore, si ritiene opportuno prevedere, anche per il contributo relativo al 2024, la disciplina di dettaglio già adottata in relazione alla scorsa annualità. 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 svolgano la loro attività in banchina pubblica o in altra area portuale assentita in forza di titolo concessorio, 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.

Inoltre, per i gestori di infrastrutture portuali, anche per l'annualità 2024, si ammette l'esclusione degli importi destinati alla manutenzione straordinaria del demanio marittimo ovvero agli investimenti capitalizzati riguardanti lo stesso, limitatamente ai costi di ammortamento iscritti a conto economico, nell'esercizio di riferimento, come comprovati da perizia asseverata.

**Quesito n. 7:** Si chiedono osservazioni motivate sull'individuazione di voci di esclusione di fatturato specificamente riferite ai soggetti operanti nel settore porti.

### 8) Soggetti operanti nel settore del trasporto ferroviario merci

Relativamente agli operatori economici impegnati nell'erogazione di servizi di trasporto ferroviario merci, si intende ribadire la precisazione secondo cui gli operatori di manovra, i trazionisti e i carristi sono tenuti alla corresponsione del contributo per le parti di rispettiva competenza.

**Quesito n. 8:** Si chiedono osservazioni motivate sul criterio di individuazione del fatturato rilevante specificamente riferito al settore del trasporto ferroviario merci.

### 9) Dichiarazione all'Autorità dei dati anagrafici ed economici richiesti ai fini del versamento del contributo

Anche per l'annualità 2024 è prevista l'individuazione di una soglia di fatturato per l'assolvimento degli obblighi dichiarativi. Per le annualità 2022 e 2023 l'obbligo di dichiarazione dei dati anagrafici ed economici è stato posto in capo ai soggetti operanti nel settore dei trasporti con fatturato superiore a € 5.000.000,00 (euro cinquemilioni/00). Tale soglia risulta essere più elevata rispetto a quella di € 3.000.000,00 (euro tremilioni/00) stabilita per le pregresse annualità 2020 e 2021.

A corredo della dichiarazione si intende mantenere, anche con riferimento all'annualità 2024, la richiesta di deposito di un prospetto analitico, a firma del legale rappresentante dell'operatore economico, volto a dettagliare le esclusioni invocate. Inoltre, allorché queste ultime superino la soglia del 20% del fatturato e l'operatore economico, prescindendo dagli scomputi, vanta un fatturato pari o superiore a € 10.000.000,00 (diecimilioni/00) è prevista la produzione di 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.

**Quesito n. 9:** Si chiedono osservazioni motivate in relazione all'assolvimento degli obblighi dichiarativi.

Torino, 12 ottobre 2023