

DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE CONCERNENTE LA DETERMINAZIONE DEL CONTRIBUTO PER IL FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI PER L'ANNO 2025.

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”.*

L'Autorità ritiene di acquisire, anche per l'annualità 2025, eventuali osservazioni e considerazioni dei soggetti interessati sugli elementi maggiormente significativi in merito alla determinazione del contributo contenuti nel presente documento. Ciò ancorché la materia in oggetto, essendo attinente all'organizzazione e al funzionamento dell'ente, non ricada 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 risulti, pertanto, sottratta all'obbligo di consultazione.

La consultazione persegue la finalità di garantire la massima partecipazione degli operatori e la trasparenza delle scelte che saranno adottate dall'Autorità in relazione alla determinazione del contributo per il 2025.

Si sottolinea che, per esigenze di economia procedimentale, non verranno presi in considerazione interventi od osservazioni non pertinenti rispetto agli specifici quesiti qui formulati. Parimenti, non troveranno eco eventuali considerazioni rese obsolete dal consolidato quadro giurisprudenziale.

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 “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;
- 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 9 ottobre 2023, n. 136, recante “Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici”, in materia di servizio taxi;
- l’articolo 3 della legge 30 dicembre 2023, n. 214 “Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022”, recante disposizioni in materia di servizi di *cold ironing* in ambito portuale.

Per l’assoggettabilità degli operatori alla contribuzione occorre porre mente alle attribuzioni di funzioni e poteri dell’Autorità specificate dal citato articolo 37 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 menzionati, 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, della logistica e dei servizi a questi accessori sono individuati, quali soggetti tenuti al versamento contributivo relativo all’anno 2025, gli operatori dei seguenti segmenti:

- 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;
- n) 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.

In merito all'inclusione nel perimetro contributivo degli agenti raccomandatari marittimi, le pronunce del Consiglio di Stato nn. 6244/2024 e 6245/2024 del 12 luglio 2024 hanno sgombrato definitivamente il campo da ogni dubbio, emanando un responso di segno affermativo che dà continuità all'impostazione seguita dal medesimo organo giurisdizionale con sentenza n. 4645/2023 del 9 maggio 2023. D'altro canto, si era già pronunciato a favore della ricomprensione nella platea degli obbligati di tali operatori il TAR Piemonte (sentenze n. 229/2022 del 21 marzo 2022, nn. 846/2022 e 847/2022 del 12 ottobre 2022, n. 848/2022 del 13 ottobre 2022 e n. 984/2022 del 16 novembre 2022), che ha ribadito la propria posizione al riguardo in ulteriori decisioni recenti (n. 86/2024 del 27 gennaio 2024, n. 234/2024 del 7 marzo 2024, n. 825/2024 del 6 luglio 2024 e n. 883/2024 del 16 luglio 2024).

Per quanto attiene ai servizi di trasporto aereo, si ricorda che il Consiglio di Stato, tramite l'ordinanza n. 3028 del 24 marzo 2023, aveva rimesso alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea la soluzione di tre questioni pregiudiziali riguardanti l'interpretazione dell'articolo 11, comma 5 della Direttiva 2009/12/CE rispetto all'articolo 37, comma 6, del d.l. n. 201/2011, in materia di contribuzione dell'Autorità¹. Ciò aveva comportato la sospensione di un numero significativo di procedimenti giurisdizionali riguardanti i vettori aerei (in termini tecnici, sospensione "impropria" del giudizio per rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea in diversa causa laddove la decisione della questione pregiudiziale ivi sottesa influisca sulla decisione delle altre controversie) attraverso l'adozione di una serie di ordinanze parallele². Ebbene, con pronuncia assunta in data 25 aprile 2024³ i giudici di Lussemburgo hanno esaminato i profili involti da tale domanda e, vagliando congiuntamente le prime due questioni, hanno concluso, innanzitutto, che la disposizione di diritto europeo citata non ostasse ad una normativa nazionale, come quella italiana, con cui si garantisce il finanziamento dell'autorità di vigilanza indipendente a mezzo di un contributo gravante sull'utenza aeroportuale, ancorché l'ammontare di esso non sia correlato al costo dei servizi resi dall'ente. Ciò a patto

¹ Nello specifico, la magistratura di Palazzo Spada, in quanto giudice nazionale di ultima istanza, aveva disposto un rinvio pregiudiziale ex art. 267, comma 3 del TFUE alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea, rimettendo a tale organo la decisione delle tre questioni seguenti: "Se l'art. 11, comma 5 della Direttiva 2009/12/CE – norma relativa al settore aeroportuale - debba interpretarsi nel senso che il finanziamento dell'Autorità debba avvenire solo attraverso l'imposizione di diritti aeroportuali o non possa avvenire anche attraverso altre forme di finanziamento come l'imposizione di un contributo (il Collegio ritiene che sia una mera facoltà dello Stato membro la riscossione delle somme destinate a finanziare l'Autorità mediante diritti aeroportuali); Se i diritti o il contributo che possono essere imposti per il finanziamento della autorità di vigilanza ai sensi dell'art. 11, comma 5 della Direttiva 2009/12/CE debbono essere relativi solo a prestazioni e costi specifici - comunque non indicati nella direttiva - o se non sia sufficiente la loro correlazione ai costi di funzionamento della Autorità quali risultanti dai bilanci trasmessi e controllati da autorità di Governo; Se l'art. 11, comma 5 della Direttiva 2009/12/CE debba interpretarsi nel senso che i diritti possano essere imposti solo a carico dei soggetti residenti o costituiti secondo la legge dello Stato che ha istituito la Autorità; e se ciò possa valere anche nel caso di contributi imposti per il funzionamento della Autorità".

² In ispecie vengono qui in rilievo le ordinanze del Consiglio di Stato nn. 2937, 2938, 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2945, 2946, 2949, 2955, 2956 del 23 marzo 2023; nn. 3027, 3029, 3031, 3034, 3036, 3037, 3038, 3046, 3047, 3048, 3049, 3052, 3053, 3054, 3058 del 24 marzo 2023; nn. 3132 e 3133 del 28 marzo 2023. Tali provvedimenti sono stati adottati "in conformità al principio di economia dei mezzi processuali e a quello di ragionevole durata del processo".

³ Corte di Giustizia dell'Unione Europea, Sezione VIII, sentenza 25 aprile 2024, causa C-204/23, *Autorità di regolazione dei trasporti c. Lufthansa Linee Aeree Germaniche e a.*, in G.U.U.E., 17 giugno 2024, C/2024/3575, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/3575/oj>

che la legislazione di diritto interno risulti in conformità con i principi generali del diritto dell’Unione, segnatamente con quelli di proporzionalità e non discriminazione. In secondo luogo, la Corte di Giustizia UE ha avallato un meccanismo di finanziamento dell’autorità di vigilanza indipendente fondato su di una contribuzione insistente sugli utenti dell’aeroporto, “*anche se questi ultimi non sono stabiliti nello Stato membro cui appartiene tale autorità o non sono costituiti secondo la legge di tale Stato membro*”. Ne consegue che i vettori aerei sono chiamati a corrispondere il contributo all’Autorità fin dall’anno 2019.

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 tutti gli operatori contemplati alle lettere a) – n) dell’elenco suesposto, per cui non è più necessario alcun quesito al riguardo.

1) 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 2025, 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 2025, 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 ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione per il servizio postale; (v) le plusvalenze e i proventi straordinari derivanti da operazioni di compravendita di beni immobili; (vi) le sopravvenienze attive; (vii) i risarcimenti danni riferibili esclusivamente al patrimonio aziendale; (viii) le somme dovute a titolo di rimborso delle anticipazioni fatte in nome e per conto della controparte.
- c) di prevedere un’aliquota unica per tutti i soggetti tenuti al versamento del contributo.

Quesito n. 1: Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati per l’individuazione del fatturato rilevante.

2) 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 da specifiche attività di locazione e noleggio di mezzi di trasporto (senza conducente/macchinista, o a scafo nudo, o *dry lease*), previa comunicazione degli estremi del locatario o del soggetto che li prenda a nolo;
- 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. 2: Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati posti a presidio del principio generale consistente nell'evitare le duplicazioni di contribuzione.

3) Esenzione dal contributo

L'Autorità intende stabilire pure per il 2025 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 sancita 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). A partire dal 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 2024. Per gli operatori economici posti in liquidazione e/o soggetti a procedure concorsuali con finalità esclusivamente liquidative a partire dal 1° gennaio 2025, 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. 3: Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla conferma o meno della soglia di esenzione individuata dall'Autorità.

4) 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 effettuato da imprese di diverse nazionalità che operano nei segmenti 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 confermare, anche per il 2025, i criteri di individuazione del fatturato rilevante ai fini del contributo rappresentati dai seguenti precetti esplicitati dalla delibera n. 194/2023 in relazione all'annualità 2024:

- a) per il trasporto internazionale di passeggeri e merci: fatta salva la facoltà di una più puntuale quantificazione della quota riferibile alla tratta nazionale, il fatturato è determinato attraverso l'applicazione della percentuale forfettaria del 5% al valore complessivo delle prestazioni di trasporto aenti origine/destinazione/scalo in Italia;
- b) per le prestazioni di cabotaggio si applicano i criteri generali indicati per tutte le imprese di trasporto.

In particolare, con riferimento alla fattispecie *sub lett. a*), si evidenzia come questa miri a dissipare ogni dubbio circa la necessità di includere nel fatturato rilevante ai fini contributivi anche le prestazioni territorialmente non rilevanti ai fini IVA in base all'art. 7-ter del D.P.R. n. 633/1972, essendo ininfluente per la disciplina del versamento del contributo il luogo di stabilimento del committente. Segnatamente, tutte le prestazioni di trasporto concorrono alla determinazione del fatturato che, in relazione alle sole rotte internazionali, dovrà essere determinato applicando la percentuale forfettaria del 5% al valore complessivo delle prestazioni di trasporto aenti origine/destinazione/scalo in Italia. Ciò con salvezza di una più puntuale quantificazione della quota riferibile alla tratta nazionale nelle relazioni di trasporto internazionali.

In merito all'ipotesi contemplata alla lett. b), si segnala che, in tema di contributo, l'Autorità considera "cabotaggio" comprensivo di ogni collegamento nautico fra luoghi appartenenti allo Stato italiano.

Quesito n. 4: 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.

5) 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. 5: Si chiedono osservazioni motivate sul criterio di individuazione del fatturato rilevante specificamente riferito al settore del trasporto ferroviario merci.

6) Soggetti operanti nel settore dei servizi di spedizione

A partire dall'annualità 2024 è stato chiarito che, per i soggetti esercenti servizi di spedizione, con esclusione di quelli afferenti al trasporto merci su strada, dal totale dei ricavi devono essere esclusi i proventi derivanti dal riaddebito di servizi di trasporto eseguiti materialmente da vettori terzi in nome e per conto dei mandanti originari, sempreché dette prestazioni non vengano rese da soggetti non residenti e privi di stabile organizzazione nel territorio dello Stato o di rappresentante fiscale. Inoltre, la delibera n. 194/2023 ha ribadito che, in relazione alle spedizioni via mare e via aerea, devono trovare applicazione le regole fissate, rispettivamente, per il trasporto marittimo e per quello aereo.

Quesito n. 6: Si chiedono osservazioni motivate sul criterio di individuazione del fatturato rilevante per i soggetti eroganti servizi di spedizione.

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

Anche per l'annualità 2025 è prevista l'individuazione di una soglia di fatturato per l'assolvimento degli obblighi dichiarativi. Per le annualità 2022, 2023 e 2024 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 2025, 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, vanti 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. 7: Si chiedono osservazioni motivate in relazione all'assolvimento degli obblighi dichiarativi.

Torino, 10 ottobre 2024